

● (1620)

Si nous n'intervenons pas au niveau fédéral pour au moins ralentir ce processus qui consiste à mettre ces lignes désaffectées sur le marché après une très courte période, et alors, si elles ne sont pas littéralement données, elles sont vendues d'une façon qui exclut toute possibilité d'aménagement futur, c'est que nous ne prenons pas nos responsabilités au sérieux. La préservation de ces lignes ne nous coûterait pas trop cher. Si ce bill n'est pas adopté, deux ou trois autres possibilités s'offrent à nous. Monsieur l'Orateur, je pense qu'on va m'interrompre.

LA SANCTION ROYALE

[Français]

Le gentilhomme huissier de la verge noire apporte le message suivant:

Monsieur l'Orateur, c'est le désir de Son Excellence le Gouverneur général que cette honorable Chambre se rende immédiatement auprès de lui dans la salle de l'honorable Sénat.

En conséquence, l'Orateur et les membres des Communes se rendent dans la salle du Sénat.

Et de retour,

M. l'Orateur: A l'ordre. J'ai l'honneur d'informer la Chambre que, lorsque la Chambre s'est rendue auprès de Son Excellence le Gouverneur général du Canada dans la salle du Sénat, Son Excellence a bien voulu donner, au nom de Sa Majesté, la sanction royale au bill suivant:

Bill C-29, Loi modifiant la Loi nationale sur l'habitation et la Loi sur la Société centrale d'hypothèques et de logement et apportant des modifications connexes—Chapitre 16.

● (1630)

INITIATIVES PARLEMENTAIRES—BILLS PUBLICS

[Traduction]

LA LOI PRÉVOYANT LA CRÉATION D'UNE COMMISSION CHARGÉE DE CONSERVER LES LIGNES FERROVIAIRES ABANDONNÉES AU CANADA MESURE VISANT À CONSERVER LES LIGNES FERROVIAIRES ABANDONNÉES

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Watson: Que le bill C-221, tendant à prévoir la création d'une commission chargée de conserver les lignes ferroviaires abandonnées

Lignes ferroviaires

au Canada, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

M. Ian Watson (Laprairie): Monsieur l'Orateur, j'allais expliquer pourquoi, si . . .

Des voix: Pouvons-nous dire qu'il est 5 heures?

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie. Nous étions arrivés à l'heure réservée aux initiatives parlementaires quand nous avons été appelés au Sénat. Le député de Laprairie (M. Watson) avait la parole. Il est prévu que l'heure réservée aux initiatives parlementaires doit se terminer à 5 heures. Par conséquent, le député de Laprairie peut poursuivre.

M. Watson: Merci, monsieur l'Orateur. Quand nous avons été interrompus, j'allais dire que même si la Chambre n'adopte pas mon bill sur les voies de chemin de fer abandonnées, le gouvernement n'en a pas moins le devoir d'agir sans délai à cet égard et je profite de l'occasion pour l'inciter à prendre certaines mesures.

Le Canadien National est la seule des deux sociétés nationales de chemins de fer qui adoptent une attitude raisonnable à l'égard des lignes ferroviaires. Il offre au moins ces lignes ferroviaires abandonnées aux provinces; le Canadien Pacifique ne se donne même pas la peine de le faire mais je devrais préciser quelle est la politique du Canadien National à ce sujet. Cette société a énoncé sa politique il y a deux ou trois ans de la manière suivante:

«Une fois que l'abandon d'une ligne a été approuvé par la Commission canadienne des transports, le matériel récupérable est démonté, tel que les ponts, les rails et les attaches, et on prend les dispositions nécessaires pour mettre en vente les terrains et les ouvrages d'art restants. On tente de céder en bloc les propriétés à des structures ou organismes gouvernementaux tels que les gouvernements provinciaux ou municipaux et les commissions d'énergie provinciales. Si celles-ci, ou des services publics tels que Bell Canada, ne manifestent pas d'intérêt, des mesures sont alors prises pour vendre les terrains aux propriétaires voisins. Nous nous efforçons dans tous les cas de vendre ces terrains à leur valeur commerciale.»

L'expérience a démontré que le préavis d'un an que les autorités doivent recevoir de la compagnie ferroviaire avant que la société ne puisse se départir de tout tronçon de ligne ferroviaire abandonnée, ce que je préconise d'ailleurs dans mon bill, ne saurait suffire. Réflexion faite, il nous faudrait environ cinq ans avant de pouvoir permettre aux chemins de fer de disposer d'une telle emprise. Ce délai n'est pas excessif lorsqu'on songe au temps qu'il faut pour régler les conflits entre les divers paliers de gouvernement dans notre pays. S'il arrive que l'on offre un terrain à une province et qu'un ministère provincial ne puisse prendre de décision et qu'il renvoie l'affaire à un ministère fédéral, donc un deuxième ministère fédéral en est chargée; deux ou trois ans passent très vite ainsi.