

Lignes ferroviaires abandonnées

Le bill dont nous sommes saisis propose la création d'une administration nationale chargée de conseiller le gouverneur en conseil sur la conservation à l'usage du public des lignes ferroviaires abandonnées. Or l'Ouest a été récemment le théâtre de mesures de rationalisation ferroviaire d'une importance qu'aucune autre région du pays n'a connue. Grâce au travail accompli au cours des cinq dernières années par toute une série de commissions et de groupes d'étude sur le transport des céréales dans l'Ouest, nous avons maintenant un réseau ferroviaire de base garanti jusqu'en l'an 2000, qui comprend 15,900 milles de voies. Cependant, cette réorganisation a entraîné l'abandon de nombreuses lignes.

La façon normale de procéder aurait consisté, pour la Commission canadienne des transports, à étudier chaque demande d'abandon, à décider s'il convient de l'approuver et à laisser aux sociétés ferroviaires le soin de disposer de l'emplacement des voies ferrées abandonnées. Il a toutefois fallu agir rapidement à cause de la nécessité de rationaliser le service ferroviaire dans l'Ouest. Les différentes commissions ont recommandé d'abandonner un certain nombre de lignes. La CCT a accéléré ses audiences et les décrets d'abandon ont commencé à apparaître. Le gouvernement fédéral s'est entendu avec les compagnies ferroviaires pour qu'elles cèdent 1900 milles de voies ferrées abandonnées à la Couronne fédérale. Cette entente avec les compagnies ferroviaires qui est considérée comme un don remonte à septembre 1977.

Étant donné la quantité de voies ferrées abandonnées qu'elles avaient, les compagnies ferroviaires ont admis qu'il valait mieux rendre ces terres au gouvernement, dans l'intérêt public. Le gouvernement devait trouver un moyen de s'en défaire. Tout d'abord, il semblait préférable de céder les terres à ceux que l'on considérait comme les vrais propriétaires, c'est-à-dire aux municipalités et aux propriétaires de terrains limitrophes. On a fait une exception pour les terrains qui se trouvaient en bordure ou à l'intérieur des réserves d'autochtones. On a alors donné la priorité aux réserves qui ont pu les acquérir par le biais du ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien.

Néanmoins, le projet a fini par s'enliser. Dans chaque cas, plusieurs organismes fédéraux sont intervenus, et il y avait toutes sortes de formalités juridiques à remplir. Les ententes que les chemins de fer avaient conclues au cours des années pour l'installation de lignes électriques et téléphoniques, d'oléoducs et de gazoducs et ainsi de suite n'ont fait qu'aggraver le problème. Il était devenu évident qu'il fallait aborder le problème sous un autre angle. L'année dernière, on a étudié avec les trois provinces des Prairies la possibilité de transférer les droits de propriété sur ces terrains directement aux provinces. Ces dernières pourraient les utiliser à leur guise. Je crois que ces discussions sont sur le point de donner des résultats satisfaisants.

Lorsque d'autres emprises seront abandonnées, on ne veut pas que le gouvernement fédéral joue un rôle d'intermédiaire. Les chemins de fer négocieraient directement avec les provinces le transfert de leurs droits de propriété. Ainsi, comme vous voyez, monsieur l'Orateur, il s'agit d'un cas assez spécial. Pour en revenir au bill C-221, on peut normalement se demander si l'administration que l'on propose d'établir pourrait faire des recommandations au gouverneur en conseil sur l'utilisation des lignes secondaires abandonnées dans les Prairies. C'est une question hypothétique, mais néanmoins intéressante. Une chose est claire, c'est que les membres de l'administration envisagée dans le projet de loi ne pouvaient pas jouer le rôle qu'on attendait d'eux. D'autres organismes fédéraux auraient dû intervenir et il aurait fallu de longues consultations avec les gouvernements provinciaux et locaux. D'autre part, selon toutes probabilités, les municipalités auraient regardé d'un œil soupçonneux cette administration qui a pour mandat d'étudier le transport urbain rapide et l'utilisation des emprises pour les loisirs. Cela ne s'applique peut-être pas dans l'Ouest, car il n'y a pratiquement pas de lignes abandonnées dans les villes, mais c'est sans doute vrai dans bien d'autres cas.

Ce que je veux dire, monsieur l'Orateur, c'est que chaque cas particulier réclame une solution bien spéciale. Dans un domaine qui touche d'aussi près les besoins et les aspirations des localités, il n'est peut-être pas souhaitable que le gouvernement fédéral marque sa présence d'une nouvelle façon. Comme le député qui a parlé avant moi, j'admets totalement la nécessité de planifier de façon plus coordonnée l'utilisation des emprises abandonnées. Sans aucun doute, il s'agit d'une précieuse ressource dont on fait un grand gaspillage, mais je ne suis pas convaincu que cette administration réaliserait cet objectif. Je ne suis donc pas d'accord pour renvoyer le bill au comité sous sa forme actuelle.

M. René Cousineau (Gatineau): Monsieur l'Orateur, il semble que la Chambre accepte à l'unanimité la motion suivante dont je propose l'adoption:

Que le bill C-221 ne soit pas lu maintenant pour la 2^e fois, mais que le bill soit retiré, l'ordre annulé, et que le sujet en soit renvoyé au comité permanent des transports.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): La Chambre a entendu la motion. Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

L'Orateur suppléant (M. Ethier): Qu'il en soit ainsi ordonné.

L'heure réservée à l'étude des mesures d'initiative parlementaire étant écoulée, comme il est 5 heures de l'après-midi, la Chambre s'ajourne à lundi prochain, à 2 heures de l'après-midi, en conformité de l'article 2(1) du Règlement.

(À 5 heures, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)