

## LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

QUESTIONS À DÉBATTRE

**M. l'Orateur adjoint:** Je dois, en conformité de l'article 40 du Règlement, informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir au moment de l'ajournement: le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles)—Le régime de pensions du Canada—L'opportunité de l'admissibilité de tous les conjoints demeurant au foyer; le député de Winnipeg-Sud-Centre (M. McKenzie)—Les douanes—Les droits d'entrée apparemment discriminatoires imposés sur les pièces d'automobiles importées au Manitoba—Les mesures envisagées; le député d'Egmont (M. MacDonald)—Les pêcheries—La lenteur dans l'octroi d'assistance aux ramasseurs de mousse irlandaise.

[Français]

Comme il est 5 heures de l'après-midi, la Chambre passe à l'étude des mesures d'initiative parlementaire qui figurent au *Fuilleton* d'aujourd'hui, savoir les bills publics, les bills privés, et les avis de motion.

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES—BILLS PUBLICS

[Traduction]

**M. l'Orateur adjoint:** L'article n° 1, inscrit au nom du député de Lotbinière (M. Fortin).

**Des voix:** Reporté.

**M. l'Orateur adjoint:** Le bill est reporté à la demande du gouvernement. L'article n° 3, inscrit au nom du député de Capilano (M. Huntington).

**Des voix:** Reporté.

**M. l'Orateur adjoint:** Le bill est reporté à la demande du gouvernement. L'article n° 7, inscrit au nom du député de Scarborough-Ouest (M. Martin).

\* \* \*

## LA LOI SUR LES CHEMINS DE FER

MESURE MODIFICATIVE PRÉVOYANT LA POSSIBILITÉ D'UNE  
EXPRESSION D'OPPOSITION DE LA PART DES PERSONNES  
TOUCHÉES PAR UNE MODIFICATION DES LIGNES FERROVIAIRES

**M. Alan Martin (Scarborough-Ouest)** propose: Que le bill C-207, tendant à modifier la loi sur les chemins de fer, soit lu pour la 2<sup>e</sup> fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

—Monsieur l'Orateur, essentiellement, le bill à l'étude cet après-midi a pour objet de relever d'un cran ce qu'on pourrait appeler la responsabilité sociale d'un secteur primordial de l'industrie canadienne qui, de par sa nature même, est vraiment une forme de service public—je songe ici aux chemins de fer du pays—pour les utilisateurs. Ce bill obligerait les sociétés de chemins de fer à demander l'approbation de la Commission

## Loi sur les chemins de fer

canadienne des transports, qui est l'organisme investi d'un pouvoir de réglementation en ce qui concerne les chemins de fer canadiens, pour tous les travaux de construction importants qu'elles entreprennent, et surtout lorsqu'on propose la construction de voies ferrées dans les régions urbaines.

• (1700)

Sous son libellé actuel, la loi sur les chemins de fer stipule bel et bien qu'il faut faire faire une étude par un organisme indépendant pour la construction de nouvelles lignes secondaires, mais il semble que cela n'aille pas plus loin. Ce qui me préoccupe, et je sais que cela préoccupe également mes commettants et les habitants de bien d'autres circonscriptions électorales, c'est que le citoyen moyen doit demander personnellement une autorisation à sa municipalité pour les moindres travaux de construction qu'il entreprend dans son arrière-cour, alors que cet été une des principales sociétés de chemins de fer a pu mettre à exécution un projet important d'expansion de son réseau dans ma région, Scarborough, sans devoir demander l'autorisation de l'organisme compétent ni même avertir les personnes habitant dans un rayon de 100 pieds du chantier.

Le simple fait que la compagnie de chemin de fer soit propriétaire d'une bande de terrain dans une certaine zone urbaine, ce qu'on nomme communément une emprise, ne devrait certainement pas, à notre époque, lui donner automatiquement le droit d'ériger à sa guise des installations sur ce terrain, sans être obligée de soumettre ses plans à l'organisme fédéral de réglementation, dont la fonction est de surveiller ce genre de choses. En fait, c'est seulement parce que certains projets d'expansion nécessitaient l'achat d'une parcelle de terrain appartenant à la municipalité de Scarborough qu'on a eu vent de cette affaire, ce qui a provoqué plusieurs réunions publiques où les résidents de l'endroit ont exprimé, tout à fait avec raison, leur indignation à propos de toute cette affaire et, en particulier la manière dont elle a été menée.

Selon moi, à une époque comme la nôtre, tout projet d'expansion de nos chemins de fer entraînant, comme dans le cas présent, la transformation d'une voie pratiquement inutilisée, se trouvant juste en arrière d'un terrain loti depuis vingt ans, en gare de triage à cinq voies, devrait être examiné à part par l'organisme régulateur mis sur pied spécialement pour cela par le Parlement. Il est incontestable que la multiplication des voies et du trafic ferroviaire entraînera pour ces gens, en particulier pour les jeunes enfants, un accroissement sensible du bruit et du danger, pourtant le premier avertissement officiel que les résidents en ont eu a été l'arrivée des bulldozers en arrière de chez eux, lors du début des travaux d'aménagement et de terrassement précédant l'installation des voies.

Lorsque j'ai soumis cette question à la Commission canadienne des transports, on m'a répondu qu'elle n'avait absolument aucune autorité sur les projets d'expansion, sauf lorsqu'il s'agit d'un nouvel embranchement ou du prolongement d'un ancien. J'estime que c'est là une grave lacune. En effet, il ne fait pas de doute que ces maisons ne seront plus aussi confortables et n'auront plus la même valeur une fois qu'on aura apporté cette modification importante dans leur voisinage, et ce qu'il y a d'effrayant, c'est que ce genre de chose peut se faire sans que les principaux intéressés puissent s'y opposer.