

Lignes ferroviaires

L'Orateur suppléant (M. Ethier): Reporté avec le consentement unanime.

L'article n° 13 inscrit au nom du député de Prince George-Peace River (M. Oberle) est-il reporté?

Des voix: Reporté.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): Reporté avec le consentement unanime.

L'article n° 16 inscrit au nom du député d'Esquimalt-Saanich (M. Munro) est-il reporté?

Des voix: Reporté.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): Reporté avec le consentement unanime.

L'article n° 17 inscrit au nom du député de Surrey-White Rock (M. Friesen) est-il reporté?

Des voix: Reporté.

L'Orateur suppléant (M. Ethier): Reporté avec la consentement unanime.

* * *

[Français]

LOI SUR LA COMMISSION CONSULTATIVE DE CONSERVATION DES LIGNES FERROVIAIRES ABANDONNÉES

MESURE VISANT À CRÉER UNE COMMISSION CHARGÉE DE
CONSERVER LES LIGNES FERROVIAIRES ABANDONNÉES

M. Ian Watson (Laprairie) propose: Que le bill C-221, Loi prévoyant la création d'une commission chargée de conserver les lignes ferroviaires abandonnées au Canada, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

—Monsieur le président, le bill C-221 prévoit la création d'une commission chargée de conserver les lignes ferroviaires abandonnées au Canada. La population canadienne prend de plus en plus conscience des possibilités qu'offrent les lignes ferroviaires abandonnées et les emplacements de voies ferroviaires inutilisées dans le domaine du transport urbain rapide et celui des loisirs. Trop souvent par le passé des immeubles ont été construits sur des tronçons que les chemins de fer avaient vendus, ce qui a rendu pratiquement impossible l'établissement éventuel du transport urbain, de pistes cyclables, de pistes de marche, de pistes de motoneige. Ce projet de loi protégera à long terme les intérêts de la population en matière de transport urbain et de loisir en réservant l'utilisation de lignes et d'emplacements de voies ferroviaires abandonnées.

[Traduction]

Un nombre croissant de Canadiens découvrent quelle ressource extraordinaire et inutilisée représentent ces voies ferrées qui relie le cœur des villes, à la campagne; ces espaces vacants pourraient se transformer en parcs linéaires et servir non seulement de pistes cyclables et de sentiers d'excursions, mais encore de terrain pour d'autres loisirs de conception nouvelle. Ces bandes de terrain relie la plupart du temps les centres urbains à la campagne et sont idéales pour établir un réseau de sentiers et de pistes cyclables offrant des possibilités

[L'Orateur suppléant (M. Ethier).]

de loisirs dont, jusqu'à présent, ne pouvaient disposer ni les citadins ni les ruraux.

Le CN offre ces voies ferrées aux provinces et a laissé entendre qu'il allait dorénavant leur offrir ces voies ferroviaires abandonnées si elles sont disposées à payer le prix du marché. Le CP a décidé de revendre tout simplement les voies aux propriétaires fonciers voisins.

M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Les revendre! Mais ces terrains lui avaient été donnés à l'origine!

M. Watson: C'est juste. A l'origine, les sociétés ferroviaires ont bénéficié de l'aide du gouvernement pour construire ces voies.

Il me semble que cette ressource peut contribuer énormément à améliorer la qualité de la vie urbaine. Nous ne devrions sous aucun prétexte autoriser les sociétés ferroviaires à vendre ces terres aux propriétaires riverains à un prix qui, d'habitude, ne leur garantit pas un gain appréciable. Même si un petit tronçon de la voie est vendu, il devient impossible d'utiliser éventuellement la voie toute entière. Un réseau comme celui-là permettrait davantage aux gens d'une région ou à des gens qui habitent des villes séparées par une distance assez considérable de communiquer plus facilement par d'autres moyens que l'autoroute ou le chemin de fer comme c'est le cas actuellement.

Mon bill prévoit la création d'un comité chargé de conseiller le gouvernement sur le sort de ces voies ferrées, notamment sur la meilleure façon de dresser l'inventaire des emprises de chemin de fer abandonnées. En effet, il faudra déterminer à qui la juste appartiennent certaines emprises parce qu'il y a beaucoup de confusion à cet égard.

Sauf erreur, en ce moment même, la propriété de l'emprise d'une des grandes lignes du CP est en litige—on a constaté qu'elle n'appartenait pas à qui on pensait—ce qui pourrait coûter cher à la compagnie. Ce comité consultatif pourrait en outre étudier la question et décider si une emprise donnée pourrait servir à des transports rapides. Nous avons adopté un bill, le 30 avril 1974, autorisant l'affectation à d'autres usages d'anciennes cours de triage sises en plein cœur de ville. Ce projet de loi sur le déplacement des lignes, prévoyait aussi l'amélioration des lignes ferroviaires existantes en vue de transports urbains.

M. Paproski: Le gouvernement a promis beaucoup d'argent pour cela aussi; vous vous souvenez?

M. Watson: Oui. Malheureusement, le gouvernement l'a laissé tomber dans l'oubli récemment, mais les lignes sont toujours là, encore disponibles. A mon avis, nous devons nous en servir tôt ou tard. Si nous donnons suite à ce que je propose dans le bill C-221, nous serons encore mieux préparés à les faire servir à des fins de transports rapides. La commission dont je propose l'établissement conseillerait le gouvernement sur l'opportunité de transformer telle ou telle ligne en piste cyclable, en sentier naturel, en piste de randonnée, en piste de motoneige durant l'hiver—projets auxquels il faudrait mettre la dernière main avec les autorités locales. A mon avis, il s'agit là de décisions qui concernent en premier lieu les autorités provinciales et locales des régions que traversent les lignes.