

nues. Une étude ultérieure a d'ailleurs reconnu que la Commission Hall avait peut-être consenti à l'abandon d'un trop grand nombre de lignes que ne le justifiait la situation économique des populations de l'ouest du Canada et je pense que c'est un fait que nous devrions méditer.

Je ne veux pas critiquer la proposition du député qui m'a précédé, pour des motifs politiques, mais je voudrais signaler que si nous devons établir un organisme chargé de vendre ces terres—qui devrait relever de la Couronne, de toute façon—à mon avis, il ne devrait pas se situer à l'échelon interministériel. Si nous établissons une commission interministérielle, nous ferons alors face à des obstacles quand chaque ministère aura à prendre sa propre décision sur le fond. Je m'opposerai énergiquement si on songe vraiment à présenter une proposition de ce genre à la Chambre. Si la Couronne est disposée à vendre ses emplacements abandonnés, je crois alors qu'il ne faudrait pas établir une commission interministérielle. Nous devrions définir en termes très nets l'administration et les modalités en vertu desquelles ces terres seront cédées ou utilisées à d'autres fins et permettre à cette administration de prendre rapidement une décision au lieu de confier cette responsabilité à un organisme ministériel.

Je crois que la Commission canadienne des transports a tellement de pain sur la planche en ce moment que nous devrions peut-être nommer une seule personne qui serait responsable du dossier et qui, au besoin, demanderait de l'aide au niveau local. S'il s'agit d'une ville, obtenons le concours du maire, qui pourrait nommer un petit groupe de personnes—peut-être des cheminots—pour le conseiller. Quoi qu'il en soit, nous devons faire en sorte que le processus choisi ne nécessite pas 18 mois ou deux ans de travail, car, dans certains cas, il pourrait y avoir urgence. Je parle plus particulièrement des municipalités.

Je crois qu'aucun comité de la Chambre n'a étudié cette question à fond dans le but de formuler une politique ou dans le cadre d'un mandat qui lui permettrait de prendre une décision ou de faire une recommandation au gouvernement. Que faire de ces terrains? Comment en disposer? Comme je l'ai laissé entendre, où intervient l'abandon des voies ferrées dans la planification à long terme des transports? Dans l'Ouest comme à Carleton-Charlotte, une planification à long terme est nécessaire.

Il existe un lien entre les débouchés économiques et l'abandon d'une voie ferrée, mais il ne semble pas que les chemins de fer cherchent actuellement des débouchés afin de maintenir les lignes en service.

Je connais le député de London. Je regrette de ne pouvoir nommer sa circonscription; je devrais la connaître. Je sais qu'il trouve, lui aussi, que les responsables des chemins de fer ne cherchent pas de nouveaux clients. J'ai déjà dit et répété qu'au Nouveau-Brunswick on achemine le bois par camion entre les scieries et les voies ferrées situées à Bangor ou à Aroostook dans le Maine, et dans d'autres cas jusqu'à d'autres lignes du Maine. Ce faisant, on doit franchir la ligne des chemins de fer du CP ainsi que celle du CN. Or, il n'est pas rentable d'acheminer ce bois par camion jusqu'à destination si l'on est relativement près des lignes de chemins de fer du Maine. Ce qui est ridicule, c'est que les petites compagnies ferroviaires du Maine gagnent un peu d'argent tout en pratiquant des tarifs plus bas que nos sociétés ferroviaires dans notre propre pays. A mon avis la cherté des tarifs ferroviaires, qui est due à la baisse

Lignes ferroviaires abandonnées

de la circulation ferroviaire au profit d'autres moyens de transport, fait que d'autres lignes vont encore être désaffectées. C'est inévitable. On a déjà reçu une demande. Cependant, je dois reconnaître que je me suis écarté d'un sujet qui me tient particulièrement à cœur. J'aimerais bien qu'on trouve le moyen d'étudier comment doter le Canada du mode de transport à la fois le plus efficace et le moins cher.

Bien que la motion ne l'indique pas, je pense que nous traitons de l'emplacement des voies ferroviaires sur les terres de la Couronne. Je ne pense pas qu'il puisse s'agir de traiter de la propriété privée d'une société des transports. Nous devons parler de terres de la Couronne.

Bien que les agriculteurs puissent ne pas être intéressés, comme l'a signalé mon préopinant, à se porter acquéreur de l'emplacement des voies de chemins de fer, pour des raisons évidentes, lorsque les tronçons de ligne traversent leur propriété, il faut absolument que cet emplacement, qu'il ait appartenu ou non à la Couronne, devienne la propriété des agriculteurs. C'est une considération qui doit tout primer. Les terres de pâturage, ou en tout cas non mises en valeur, intéressent les agriculteurs. On s'est souvent fondé, pour la disposition des biens de la Couronne, sur l'argument que si le droit de passage se trouve sur la propriété elle-même ou est adjacent à la terre d'un autre propriétaire, la terre pourrait fort bien revenir à l'autre propriétaire pour des raisons historiques. Je crois que ce point est important et qu'il faut en tenir compte, savoir que si une terre de la Couronne est adjacente à une propriété existante, il faut accorder la priorité, pour le rachat éventuel, d'abord à la municipalité et ensuite au particulier.

● (1650)

C'est une question d'une portée très large. Il existe de nombreuses possibilités et l'on a avancé nombre de propositions, mais j'espère que ce bill suscitera l'intérêt nécessaire pour que l'on crée à la Chambre un mécanisme quelconque en vue de confier cette tâche, par exemple à un groupe de travail spécial. Ainsi, un groupe de députés qui s'intéressent à la chose pourrait analyser les besoins de transport à long terme et le moyen de transport le moins coûteux, fondre les deux et mettre au point un système permettant d'offrir ce service dont nous avons toujours bénéficié. Les Postes sont peut-être un autre exemple à citer en parlant de l'efficacité de nos services de transports en général et nos chemins de fer en particulier. Il y a un quart de siècle, on expédiait une lettre d'Ottawa chez moi à 10 heures du matin, et elle parvenait à destination à 1 heure de l'après-midi. Aujourd'hui, si d'Ottawa j'envoie une lettre chez moi elle mettra 48 heures, 72 heures ou même 96 heures à deux semaines pour y arriver: les services postaux aujourd'hui ne sont ni réguliers ni fiables. Les deux services se ressemblent quant à leur capacité d'assurer des services. Nous devons absolument, à mon avis, examiner les améliorations à apporter à la situation. Alors, le sujet des terres créées par l'abandon des lignes ne nous viendra-t-il même pas à l'esprit.

M. Robert Bockstael (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je voudrais dire tout de suite que je partage les vues du député de Mississauga-Nord (M. Fisher) au sujet de ce bill. Le député a dit que chaque région du Canada a ses problèmes caractéristiques et des possibilités particulières en ce qui concerne l'abandon des lignes ferroviaires. Rien n'est plus vrai dans le cas de l'Ouest du Canada.