

partie, l'embranchement, les ressources minérales et les autres ressources qui se trouvent sous l'emprise devraient retomber dans le domaine public. Nous verrions alors si les compagnies manifesteraient autant d'empressement à abandonner des embranchements.

**M. G. H. Aiken (Parry-Sound-Muskoka):** Je voudrais m'en tenir à quelques mots au sujet du bill, monsieur l'Orateur, puis y proposer un amendement. L'honorable député de Middlesex-Ouest (M. Thomas) a soulevé une question fort importante qui, selon moi, va poser un problème d'une acuité croissante. Les chemins de fer semblent en être venus à la conclusion qu'il leur faut abandonner certaines lignes non rentables. Nous devons envisager la perspective de voir le problème s'accentuer. Le député de Rosedale (M. MacDonald) a soulevé une question qui s'impose à notre attention. Si tant est qu'il a exprimé le point de vue du gouvernement, il faut mettre en doute la validité d'une mesure comme celle dont nous sommes saisis et chercher à tirer la chose au clair.

Ce n'est pas la première fois que la Chambre est appelée à étudier ce bill, ni probablement la dernière. J'espère que chaque fois qu'il nous reviendra, la question de sa validité ne nous fera pas oublier celle de sa valeur. Au sujet de la validité, j'aurais une chose à signaler. Il existe, en droit commun, une maxime fort bien connue que voici: une route est toujours une route.

Je crois que cette maxime pourrait s'appliquer aussi aux chemins de fer. Il se pourrait fort bien que la Cour suprême du Canada soit appelée à juger si, oui ou non, cette maxime s'applique aux terres des chemins de fer; dans le cas présent, elle conclurait que le chemin de fer est et demeure un chemin de fer fédéral et qu'il relève de la compétence du Parlement du Canada.

C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, je voudrais proposer, appuyé par l'honorable député de Rosthern (M. Nasserden):

Que le bill C-27 soit présentement lu pour la 2<sup>e</sup> fois, mais qu'on charge le ministre de la Justice de déférer cette affaire à la Cour suprême du Canada afin qu'elle se prononce sur sa validité.

J'ajouterai que j'ai remis il y a un moment une copie de cette motion au ministre des Transports qui est intéressé à ce bill-là.

**M. l'Orateur suppléant (M. Batten):** La motion est-elle adoptée?

**M. D. S. Macdonald (secrétaire parlementaire du ministre de la Justice):** Monsieur l'Orateur, je voudrais simplement rappeler quelques observations de l'honorable représentant de Parry-Sound-Muskoka (M. Aiken) pour faire bien comprendre à la Chambre que les remarques que j'ai formulées au

début de cette heure étaient exprimées à titre personnel, en ma qualité de membre du barreau, qui doute de la validité constitutionnelle d'une étude de cette question par le Parlement et elles ne représentaient nullement la politique du gouvernement.

Je tiens à dire que même si à ce moment-là j'ai soulevé la question de la validité constitutionnelle, je voudrais, si on m'y autorise, parler de certains des avantages de la validité constitutionnelle et aussi de ceux qui ont vraisemblablement incité les rédacteurs de notre constitution à envisager cette question et à la traiter de cette manière. En rédigeant l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, les auteurs avaient l'intention de faire relever les questions d'une nature particulière et purement locale de la compétence des gouvernements provinciaux.

Je ne trouve nullement à redire à l'inquiétude exprimée par l'honorable représentant de Middlesex-Ouest (M. Thomas) à propos du fait que l'on a peut-être créé une zone de terrains vagues du point de vue industriel, ni ne m'oppose à ce qu'a dit l'honorable représentant de Renfrew-Sud (M. Greene), à savoir que cette compagnie en particulier ne devrait pas pouvoir, sans qu'il lui en coûte, cesser simplement d'exploiter la ligne et la laisser périr sur place. Mais voici où je voulais en venir: les autorités locales de planification devraient s'en occuper. Cette question devrait relever des gens de la localité qui décident à quelles fins serviront les terrains de l'endroit. Cela revient à dire que les autorités locales devraient en décider vu qu'il s'agit d'un terrain situé dans cette localité. Personne ne devrait avoir à venir à Ottawa. Personne ne devrait être obligé de dépenser de l'argent pour venir expliquer à la Commission des transports à quoi servira le terrain. Du point de vue juridique, il est facile de comprendre pourquoi, d'après la raison que j'ai donnée. On a déjà des décisions rendues par le comité judiciaire du Conseil privé à l'égard du droit de propriété des terres considérées comme étant utiles au Canada en général. On a une déclaration explicite de la Commission des transports, une déclaration juridique dont on pouvait appeler, mais qui n'a fait l'objet d'aucun appel, selon lequel le terrain ne fait plus partie en fait de l'exploitation du chemin de fer.

Quant à dire qu'une grande route restera toujours une grande route, comme l'a prétendu l'honorable représentant de Parry-Sound-Muskoka, j'estime que cela vise surtout à affirmer que le terrain reste dans le domaine public. Il n'y a aucun doute quant au droit de propriété ultime du terrain. Il reste la propriété