

Loi sur les parcs nationaux

les choses se passeraient de façon très différente. Le tribunal sera bien moins au courant des faits. Il sera moins intéressé. S'il communique avec les fonds communs de capitaux dans nos centres financiers, ces derniers à leur tour seront beaucoup moins intéressés à investir au loin. J'entends ici les bureaucrates dire aux investisseurs de Toronto: «Il y a une compagnie en vente au Manitoba qui vaut 5 millions de dollars. Les acheteurs sont tous étrangers. Si vous voulez l'acheter, nous pouvons en faire baisser le prix à 3 millions de dollars.»

● (1600)

Monsieur l'Orateur, si les provinces avaient leur mot à dire dans les méthodes de ce tribunal, elles pourraient s'éviter des torts graves. Aucune province ne peut égaler le pouvoir économique de l'Ontario et du Québec. Le *Star De Toronto* sait que l'Ontario et le Québec peuvent se tirer d'affaire. Elles sont des puissances en soi au Canada au sens politique. De plus, elles disposent de capitaux d'investissement, non pas seulement de ceux qu'elles ont créés mais aussi ceux d'une bonne partie du reste du pays.

M. l'Orateur adjoint: La chambre est-elle prête à se prononcer?

Des voix: Le vote.

M. l'Orateur adjoint: Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 3^e fois, est adopté.)

* * *

LA LOI SUR LES PARCS NATIONAUX

MODIFICATION DÉFINISSANT LES POUVOIRS DU GOUVERNEMENT EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DE TERRES PUBLIQUES

La Chambre reprend l'étude, interrompue le 19 novembre, de la motion de M. Chrétien: Que le bill S-4, tendant à modifier la loi sur les parcs nationaux, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien.

M. Leonard Hopkins (Renfrew Nord-Nipissing-Est): Monsieur l'Orateur, lorsque nous avons interrompu l'étude de la loi sur les parcs nationaux l'autre soir, je parlais du parc national interprovincial qu'il est question d'aménager entre l'Ontario et le Québec dans la région de Mattawa-Témiscamingue. J'ai signalé la collaboration empressée du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Chrétien) et ajouté que le projet avait été rejeté par la province d'Ontario. L'une des raisons données par l'Ontario à cette occasion, c'est que cette région compte déjà trop de parcs. Mais au cours du débat sur le bill à l'étude, des députés ont fait allusion aux grands centres urbains qui ne cessent de s'étendre dans le nord de l'État de New York et au Canada, et signalé que les habitants de ces régions auront de plus en plus besoin de parcs avec les années. C'est tout à fait vrai, et nous devrions dresser des plans dès maintenant en prévision d'une telle situation.

J'ai également expliqué que des parcs de ce genre favoriseraient l'expansion de l'économie des régions environnantes. Dans le secteur dont il est question ici, l'économie n'a pas besoin de stimulant. J'ai signalé la fermeture d'une industrie dans chacune des deux villes de

[M. McKenzie.]

Mattawa et de Témiscamingue, mais depuis lors, la situation s'améliore dans d'autres domaines d'activité. C'est une excellente chose pour ces deux villes. Mais dans l'Est de l'Ontario et l'Ouest du Québec, il n'y a pas de région plus propice à l'aménagement d'un parc national interprovincial que celle dont je parle actuellement. La rivière Outaouais la traverserait en son centre, ce qui mettrait en relief la nécessité d'un dragage pour la rendre navigable pour les petites embarcations. De concert avec le député de Pontiac (M. Lefebvre) et d'autres députés de l'Est de l'Ontario et de l'Ouest du Québec, j'ai examiné les possibilités de navigation sur la rivière Outaouais, en ce qui concerne les petites embarcations. Le ministre des Travaux publics (M. Dubé), a collaboré dans une large mesure. Ce parc, monsieur l'Orateur, contribuerait à faire de la vallée de l'Outaouais une magnifique région touristique qui aurait d'autres attraits que les simples points d'intérêt signalés sur les panneaux qui longent les grandes routes de la région.

Ces dernières années, on a eu tendance à dépenser d'importantes sommes pour la construction massive de routes autour des grandes villes, tandis que les régions éloignées de notre pays n'ont pas reçu l'attention qu'elles méritent. Si l'on veut attirer des touristes dans une région, il faut avoir des routes convenables. Nous pourrions, par exemple, améliorer la route 17 qui relie Montréal à la région de Mattawa, et les routes de la région de North Bay et du Nord de l'Ontario en général. Ce concept est conforme à notre histoire si l'on considère les trajets utilisés au tout début de notre histoire. Champlain remonta la rivière Outaouais, et la compagnie du Nord-Ouest et la compagnie de la Baie d'Hudson avaient leur siège à Montréal pour le commerce des fourrures, et leur itinéraire longeait la vallée de Mattawa et la vallée de l'Outaouais et traversa la région que l'on propose pour ce parc national. Nous aimerions que des plans soient établis pour la création de ce parc, afin de pouvoir établir une relation avec le passé et donner à cette région une nouvelle histoire qui représente quelque chose.

Une vieille voie de chemin de fer du Canadien Pacifique traverse cette région. Lors de notre première visite de la région avec des responsables du ministère et d'autres comités d'exploitation de la région, nous avons loué un wagon au CP et l'avons accroché derrière un train de marchandises qui utilise cette voie. Nous avons fait une promenade magnifique, en nous arrêtant dans certains endroits en chemin, et ce fut une expérience des plus intéressantes pour nous tous. A une époque les gens pensaient que les chemins de fer se démodaient, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui. En fait, l'avenir des chemins de fer au Canada semble plus brillant qu'il ne l'a été pendant des années et l'idée d'organiser des promenades en train dans ce parc est une attraction supplémentaire. C'est également un moyen non polluant de transporter les gens.

Il n'y a rien de mal à essayer de réunir plus de fonds pour construire des routes qui permettront aux gens de se rendre des grandes régions urbaines aux parcs. Nous entendons beaucoup parler des transports rapides dans les villes à l'heure actuelle, mais il est fort possible que les grandes sommes qui ont été injectées par le passé, dans les villes pour construire des routes et des autoroutes ne soient plus nécessaire à l'avenir à cause des transports rapides. On pourrait peut-être utiliser ces fonds dans les régions les moins développées pour y construire des zones de récréation et des routes décentes pour tous ces gens qui, à l'avenir, vivront dans les grandes villes.