

*Emprises de chemins de fer*

[Traduction]

Je ne veux pas empiéter sur le temps de parole d'un autre député qui veut discuter de ce sujet, mais avant de m'asseoir, je veux dire que cette idée est excellente. Les chemins de fer devraient être obligés, à tout le moins, d'offrir ces terrains à des organismes publics, aux gouvernements provinciaux et municipaux, avant de prendre des dispositions pour s'en débarrasser et les vendre par morceaux. Il faudrait prévoir un mécanisme qui protégerait ces terrains et les réserverait à l'usage de tous les Canadiens, par exemple à des fins récréatives.

[Français]

**M. Yvon Pinard (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé):** Monsieur le président, il est regrettable qu'il ne reste que quelques minutes, mais j'aurais beaucoup à dire sur un sujet aussi intéressant. Sachant qu'un projet de loi doit suivre cette motion et doit être discuté, je n'ai pas de remords du tout à utiliser le temps qui reste pour exprimer mon point de vue à ce stade sur une motion, quitte à considérer l'utilisation du temps lorsque viendra la discussion sur le projet de loi.

En ce qui a trait à la motion présentée ce soir à la Chambre, il s'agit d'un projet de modification de la législation ferroviaire qui semble, de prime abord, relativement simple mais qui de fait abonde en complexités et en ramifications multiples qui rendent l'adoption de cette modification peu appropriée. En principe, l'article 88 de la Loi sur les Chemins de fer donne à ces derniers le droit de disposer des terrains qu'ils ont reçus de la Couronne sous formes de subventions de la meilleure façon qu'ils le jugent. En vertu de cette modification, les terrains acquis par les Chemins de fer grâce à des subventions retourneraient en la possession du gouvernement fédéral. Bien que la proposition soit sans doute bien fondée, l'identification des subventions et des terrains obtenus à l'aide de ces dernières posent de véritables problèmes. Le rapport de la Commission

Hall recommande que tous les terrains obtenus à la suite de l'abandon des lignes ferroviaires soient cédés aux gouvernements provinciaux. Par contre, ce projet de loi recommande qu'ils reviennent aux mains du gouvernement fédéral, ce dont se préoccupent les provinces. Bref, nous étudions encore l'incidence du rapport de la Commission Hall, les préoccupations des provinces et les conséquences découlant de la cession au gouvernement fédéral des terrains abandonnés par les Chemins de fer. Étant donné l'histoire complexe de l'acquisition des terrains par les Chemins de fer, les soucis des provinces et le délai nécessaire pour assurer une répartition équitable des terrains, il semble peu approprié de régler le problème par des mesures législatives.

Monsieur le président, la motion déposée à la Chambre modifierait la loi sur les Chemins de fer pour transmettre à la Couronne les emprises obtenues à l'origine par des subventions fédérales.

C'est une tâche complexe et gigantesque de déterminer quelles emprises ont été obtenues à l'origine grâce à des subventions fédérales, étant donné la nature de la construction ferroviaire à cette époque, et les nombreuses formes de subventions accordées à un nombre incroyable de petites sociétés ferroviaires dont plusieurs sont aujourd'hui disparues, tandis que d'autres n'existent que sur papier. Pour donner suite à cette motion, il faudrait effectuer un . . .

**M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre):** Question!

**M. l'Orateur adjoint:** A l'ordre. Je regrette, mais je dois interrompre l'honorable député parce que le temps réservé à l'étude des initiatives parlementaires est maintenant expiré.

Comme il est 5 heures de l'après-midi, la Chambre demeure donc ajournée jusqu'à lundi, à 2 heures de l'après-midi, en conformité des dispositions du paragraphe 1 de l'article 2 du Règlement.

(A 5 heures, la séance est levée d'office, en conformité du Règlement.)