

Emprises de chemins de fer

sont pas. Ils se sont bien gardés également de faire état des précisions et des mesures utiles que le gouvernement a prises, et des déclarations constructives qu'il a faites, et que mon honorable ami le député d'Assiniboia (M. Goodale) a rappelées cet après-midi de si admirable façon. Ils n'ont pas aimé ce qu'a dit le député d'Assiniboia. Mon ami a parlé 20 minutes, mais il aurait pu y consacrer bien plus de temps, si on l'y avait autorisé. Il lui aurait fallu plus de temps pour exposer toutes les initiatives que le gouvernement a prises à la suite des recommandations de la commission Hall.

Le bill propose que les titres de propriété des terrains où passaient des voies ferrées abandonnées reviennent à la Couronne. En ce qui concerne la Saskatchewan, les embranchements qui se trouvent dans cette province sont différents probablement de ceux que mon ami de la vallée d'Okanagan a dans sa province. Il serait peut-être sage de conserver certaines lignes pendant des années peut-être dans cette partie de la Colombie-Britannique, au nom de la Couronne. Mais je doute que ce soit le cas, monsieur l'Orateur, en Saskatchewan, en Alberta ou au Manitoba. L'abandon de la plupart de ces lignes avait déjà été décidé par la Commission canadienne des transports. Il s'agit très souvent d'embranchements ou de lignes qui n'ont jamais beaucoup servi et qui ne seront probablement plus jamais utilisées, du moins comme couloir ferroviaire. A cet égard, le cas de la Colombie-Britannique est peut-être différent, et je ne peux certainement pas contester les propos de mon ami là-dessus.

Dans la majorité des cas, ces voies ferrées traversent les terres de fermiers ou d'éleveurs de bétail depuis des années. Logiquement, ce serait à eux que devrait revenir la propriété ou le contrôle de ces bandes de terrain. Il me semble opportun de donner ces terres à la Couronne fédérale pour que le gouvernement puisse rapidement prendre les mesures qui s'imposent pour les rendre aux fermiers ou aux éleveurs intéressés, par l'entremise de la municipalité.

Je ne crois pas qu'il y ait dans les Prairies, et même dans tout le pays, d'autre association ou organisme électif qui soit plus compétent et plus qualifié, pour décider qui devrait obtenir ces couloirs et droit de passage que l'Association des municipalités rurales de la Saskatchewan. Composée de près de 2,000 membres de toutes les allégeances politiques, cette Association a appuyé le gouvernement sans réserve et elle s'oppose avec véhémence à la recommandation du juge Hall voulant que le droit de passage soit accordé en premier lieu à la Couronne provinciale.

Cette opposition s'explique en partie par les difficultés que ses membres ont rencontrées dans leurs relations avec l'actuel ministre des Transports de l'actuel gouvernement de la Saskatchewan. Le ministre a imposé diverses restrictions de poids et autres sur les routes de la province. C'est peut-être leur méfiance à l'égard de ce ministre qui les amène à adopter cette attitude. Chose étonnante, les dirigeants municipaux de l'Alberta et du Manitoba ont appuyé l'initiative prise par le ministre fédéral des Transports (M. Lang) au sujet de cet accord qui a été signé et rendu public. Il n'y a rien de secret à cet égard. Quand ces lignes seront finalement abandonnées, les emprises reviendront à la Couronne qui pourra les céder, comme les municipalités le jugeront bon. Ces dernières perdront une somme appréciable sous forme d'impôt foncier perçu sur les terrains. Il convient de signaler que les gains découlant

[M. McIsaac.]

de la vente de ces terrains seront remis aux municipalités et non pas aux chemins de fer ou à la Couronne.

Je suis certain que tous les députés de l'opposition se prononceront en faveur de ce point précis de la politique qui a reçu l'approbation non seulement des magistrats municipaux dans l'ensemble des prairies, mais aussi de tous les groupes de cultivateurs de toutes les provinces. Récemment, les participants à une réunion de la Fédération canadienne de l'agriculture dans la province de Québec ont donné leur appui aux propositions du ministre fédéral quant à la propriété des voies de chemin de fer au pays.

Aucune voie ferrée n'a été abandonnée depuis que le rapport Hall a été présenté. Je suis conscient des craintes, préoccupations et inquiétudes exprimées depuis nombre d'années, en particulier par les membres du Nouveau parti démocratique dans certaines provinces. Ce problème, dont ils s'inquiètent depuis si longtemps et qui concerne quelque 14,000 milles de voies ferrées dans l'ouest du Canada, a maintenant été résolu jusqu'en l'an 2,000. Il y aura une période d'incertitude au sujet d'un autre tronçon de 2,000 milles de voies, dont on ne sait pas si elles seront conservées, reconstruites ou abandonnées dans quatre ou cinq ans.

J'ai le plaisir de me déclarer en faveur du bill encore qu'il soit, à mon sens parfaitement surperflu à cause des mesures prises par le gouvernement et le ministre des Transports. Ce bill ne répond pas à une nécessité dans ma circonscription . . .

M. l'Orateur: A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais le temps réservé à l'étude des mesures d'initiative parlementaire est écoulé. Je quitte maintenant le fauteuil jusqu'à 8 heures.

(La séance est suspendue à 6 heures.)

● (2002)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 8 heures.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR LES BANQUES

MODIFICATION TENDANT À PROLONGER LES OPÉRATIONS AU 1^{er} AVRIL 1979

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. MacEachen (au nom du ministre des Finances): Que le bill C-16, tendant à modifier la loi sur les banques et la loi sur les banques d'épargne de Québec, soit lu pour la 3^e fois et adopté.

M. Bob Brisco (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, plus tôt aujourd'hui, lorsque j'ai parlé de la possibilité de retarder d'un an la révision de la loi sur les banques, j'ai dit que j'avais de sérieuses réserves au sujet des mérites de cette proposition. Le député de Selkirk (M. Whiteway) et d'autres députés ont parlé avec beaucoup de justesse. Ils ont présenté des arguments très solides en faveur du rejet du bill, dont un des plus importants consiste en la léthargie du gouvernement qui a eu dix ans pour réviser cette loi. Il se peut fort bien, comme je le