

Immédiatement après, la compagnie a demandé l'autorisation d'abandonner un autre tronçon de trois milles et demi. Cela ferait disparaître un autre élévateur, de sorte qu'il n'en resterait plus qu'un seul. Croyez-m'en, monsieur l'Orateur, aussitôt que la compagnie aura obtenu l'autorisation d'abandonner ces trois milles et demi, elle voudra qu'on l'autorise à abandonner les six autres milles. Voilà comment elle fonctionne. Depuis 1969, aucun train n'est passé sur la ligne de South Junction, Sundown, Vita, Gardenton et Ridgeville.

Nous savions que, tôt ou tard, la ligne serait abandonnée, mais nous voulions poser nos conditions. Nous exigeons fermement de savoir exactement ce que l'on ferait de l'emprise. Voyez ce qu'on a fait. On a accordé l'autorisation d'enlever les rails. Les appels d'offres sont déjà lancés pour l'enlèvement des rails, des traverses et des crampons. Des représentants locaux, de même que des représentants de la Commission canadienne des transports, m'ont dit qu'ils croyaient que l'emprise devrait être cédée aux administrations régionales ou aux municipalités rurales intéressées, c'est-à-dire à l'administration régionale de Stuartburn ou à la municipalité rurale de Franklin. Je vois le député d'Assiniboia hocher la tête, et j'en conclus qu'il est d'accord. Je me réjouis que nous soyons d'accord jusqu'ici.

Ces emprises qui divisaient les petites localités créent des problèmes et augmentent les dépenses pour des projets comme les routes. Certaines de ces localités sont maintenant devenues des centres de services en raison de leur proximité du réseau routier. Ces divisions dans ces localités ont fait augmenter le coût des services d'eau et d'égout. Il est difficile d'y faire de la planification à cet égard car on ne sait jamais si on va obtenir le terrain. Ces problèmes sont tous très réels, et je pense que quiconque a grandi dans les Prairies en conviendra. Voici cependant où se rencontre la difficulté: le gouvernement fédéral désire acquérir ces emprises pour les remettre à leur vrai propriétaire, qu'il s'agisse de districts provinciaux, de municipalités rurales ou d'agriculteurs particuliers, mais le problème, c'est qu'en vertu de la constitution, le gouvernement fédéral n'a aucune juridiction sur les municipalités. Les municipalités, les districts provinciaux, les villes et villages relèvent de l'article 93—c'est-à-dire qu'ils tombent sous la juridiction des provinces. Les trois provinces des Prairies veulent ces terres et disent qu'elles les remettraient aux districts provinciaux, les municipalités rurales et les agriculteurs de l'endroit, mais dans certaines régions, les emprises longent les routes. Si les lignes ferroviaires sont abandonnées, certains tronçons de routes devront être améliorés, de telle sorte que les emprises pourraient servir à cette fin.

M. Goodale: C'est possible selon notre plan.

M. Epp: Bien sûr, que c'est possible, mais le gouvernement fédéral veut passer outre aux gouvernements des provinces et traiter directement avec les municipalités sur lesquelles il n'exerce aucune autorité. Je demande donc au gouvernement fédéral de traiter avec les gouvernements des provinces des Prairies. En principe, ils sont d'accord, mais ils veulent mener cette affaire eux-mêmes parce qu'ils sont comptables aux districts provinciaux et aux municipalités rurales en ce qui concerne les titres de propriété.

Si le gouvernement est sincère—et je crois qu'il l'est—il devrait convenir avec les gouvernements provinciaux que les derniers propriétaires ont droit aux terres. Le député d'Okanagan Boundary a songé à cette excellente solution il y a deux

ans, bien avant que le gouvernement ne songe à exploiter l'affaire à des fins politiques. Je félicite le député et j'appuie ce bill sans réserve.

M. Cliff McIsaac (Battleford-Kindersley): Monsieur l'Orateur, le député d'Okanagan Boundary (M. Whittaker) nous propose un bill fort intéressant. Cela me rappelle un argument qu'il a apporté un jour à propos d'une autre proposition et que j'ai eu l'occasion de lire avant le débat. En novembre dernier, il a fait essentiellement le même plaidoyer et ce n'est pas une mauvaise chose parce que c'est un argument valable et qu'il l'est encore aujourd'hui, quoiqu'il aurait pu le modifier en fonction de ce qui s'est passé depuis.

J'appuierai certainement le bill C-22. Ma seule réserve est que le bill est superflu et inutile, étant donné que le gouvernement a conclu un accord avec les deux principales compagnies de chemin de fer en vue de mettre à exécution l'essentiel du bill. Par conséquent, et dans une large mesure, nous enfonçons des portes ouvertes.

M. Whittaker: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Un des orateurs a dit que le ministre avait pris certaines mesures, et voici que le député de Battleford-Kindersley répète la même chose. Je voudrais savoir où et quand le ministre a fait cette déclaration. La dernière fois que j'en ai entendu parler c'est en réponse à une question que j'avais posée au comité, le ministre avait alors dit qu'on ne pouvait rien faire sans modifier la loi.

M. McIsaac: Monsieur l'Orateur, le député n'était peut-être pas au comité en novembre lorsque le critique des transports de son parti, le député de Vegreville (M. Mazankowski) a développé la question de la propriété des emprises rurales des chemins de fer. Il n'y avait rien de secret, comme mon bon ami voudrait nous le faire croire. Il a cité un peu plus tôt un communiqué où il était question d'un marché secret qu'auraient conclu les chemins de fer et le ministre. Pourtant, il s'agissait là d'une affaire bien comprise et bien connue, mais nos amis conservateurs ont peut-être mis quelque temps à se rendre compte de ce qui s'était passé et de la rapidité avec laquelle le ministre donnait suite aux recommandations du rapport Hall.

● (1752)

Je me réjouis d'apprendre que mon honorable ami, le député de Saskatoon-Biggar (M. Hnatyshyn), s'est entretenu avec le juge en chef Hall et peut-être d'autres membres de la commission. Des députés de ce côté-ci ont rencontré différents membres de la commission Hall et ont eu des entretiens particuliers avec eux aussi bien pendant qu'après les audiences. On constate avec plaisir que les Tories, à l'instar d'autres groupes et organismes des Prairies, s'intéressent maintenant aux recommandations du rapport Hall et à certaines des raisons qui les ont motivées.

M. Hnatyshyn: Nous sommes en faveur des recommandations du rapport Hall.

M. McIsaac: Le député de Provencher (M. Epp) qui vient de se rasseoir a fait quelques bonnes observations. Il s'est plaint notamment de ce que le gouvernement tardait trop à appliquer les recommandations du rapport Hall. Les députés progressistes conservateurs qui ont fait la critique du rapport Hall se sont bien gardés de préciser quelles sont les recommandations qui sont de leur goût et quelles sont celles qui ne le