

[Traduction]

M. Lundrigan: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement pour avoir certains éclaircissements. Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures nous a indiqué hier qu'il déposerait un document important concernant un accord entre le Canada et la Norvège. Est-il en mesure de déposer ce document ou la procédure lui permettrait-elle de le faire à ce moment-ci?

L'hon. M. Sharp: Monsieur l'Orateur, j'ai les documents à déposer. Peut-être aurai-je l'occasion plus tard aujourd'hui de m'assurer que j'ai rempli les exigences du député, et je demanderai alors de revenir à l'appel des motions pour les déposer.

M. l'Orateur: A l'ordre, s'il vous plaît. Comme il est 5 heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des travaux d'initiative parlementaire qui figurent au *Feuilleton* d'aujourd'hui, à savoir, les bills privés, les avis de motion et les bills publics.

BILLS PRIVÉS

LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

M. J. A. Jerome (Sudbury), au nom de M. Sulatycky, propose: Que le bill S-21, concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

M. Arnold Peters (Timiskaming): Monsieur l'Orateur, on ne prévoyait pas de donner suite à ce bill. Il a pour objet d'autoriser la construction d'un petit embranchement de chemin de fer qui devait desservir une usine de pâtes et papier dont la construction a maintenant été abandonnée. Selon la note explicative:

Ce bill a pour objet d'autoriser la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique à construire et mettre en service...

Et je cite maintenant l'article 1:

... une ligne ferroviaire commençant à un point situé au sud-ouest (1/4) de la section 15, township 59, rang 14, à l'ouest du troisième méridien, à proximité de Sergeant, dans la province de Saskatchewan, au ou environ au 75.5^e mille de sa subdivision de Meadow Lake, de là généralement vers le nord sur une distance approximative de 62 milles jusqu'à un point à ou près de la frontière entre le township 68 et le township 69, rang 12, à l'ouest du troisième méridien à proximité du confluent des rivières Beaver et Doré dans ladite province.

Et l'article 2 poursuit:

Si la construction de ladite ligne ferroviaire n'est pas commencée dans un délai de deux ans, ou si elle n'est pas complétée et ladite ligne n'est pas mise en service dans un délai de cinq ans, à compter de l'adoption de la présente loi, les pouvoirs de construction conférés à la Compagnie par la présente loi s'éteindront et deviendront nuls et de nul effet en ce qui concerne la partie alors inachevée de ladite ligne ferroviaire.

Cet embranchement ferroviaire dans le tronçon de Meadow Lake desservira une usine de pâtes et papier que l'Athabasca Forest Industries Ltd. envisage de construire. Si le Canadien Pacifique a recours à l'autorisation du Parlement, c'est parce que la Commission canadienne des transports ne peut autoriser la construction d'embranchements de plus de 20 milles de long.

Il semble que cette ligne d'embranchement servira à transporter, de ce point jusqu'à la ligne principale, les produits de l'Athabasca Forest Industries Ltd. Je présume que la requête d'autorisation est le résultat de pourparlers qui ont eu lieu entre le Canadien Pacifique et la société en question. Cette usine de pâtes et papier a fait

l'objet de controverses en Saskatchewan, tout spécialement au cours des récentes élections provinciales. Le changement de gouvernement en Saskatchewan, a probablement entraîné l'abandon du projet qui faisait partie des plans grandioses de feu M. Thatcher. Les élections ont cependant modifié les circonstances à cet égard et je suis surpris que le parrain du projet de loi n'ait pas jugé bon de le retirer.

Le Parlement nous a fourni cet après-midi une preuve de son efficacité. Les choses ne se déroulent pas ici de la façon que l'homme de la rue et moi-même souhaitons. Il me semble logique, si la construction de l'usine de pâtes et papier est abandonnée, que le parrain du projet de loi, conjointement avec le Canadien Pacifique, assume la responsabilité qu'il a envers le Parlement et retire le bill. Je signalerai que le Sénat a déjà tenu une réunion à propos de ce projet de loi et que le Canadien Pacifique a déposé, en fait, au Parlement un autre bill relatif à la construction d'un pipeline et qui remplacera celui-ci au *Feuilleton*.

Je me souviens du temps où le Parlement avait autorisé la société de chemin de fer Labrador-Côte-Nord de construire une ligne ferroviaire dans la province de Québec. Cette ligne, qui devait aller jusqu'à l'Ungava, a relié en fait Sept-Îles et Labrador City. La société avait refusé de faire passer la ligne par Wabush où une autre entreprise minière exploitait des gisements. En réalité, la compagnie ferroviaire avait ses propres intérêts miniers et quoiqu'elle eût le droit de prolonger la ligne, elle voulait éloigner de cette région les compagnies minières concurrentes. Autrement dit, on ne veut pas remplir ses obligations de compagnie ferroviaire, mais ses obligations de société minière. Jusqu'à ce qu'elle soit prête à se livrer à l'extraction, la compagnie ne voulait pas voir d'autres sociétés minières s'installer dans la région qui comptait sept ou huit importants gisements de fer ni donc construire le chemin de fer.

• (5.10 p.m.)

L'article de ce bill figurait aussi dans l'autre. La compagnie s'est présentée au moins trois fois devant le Parlement pour demander une prolongation de cinq ans, sans avoir aucunement l'intention de construire la ligne dans l'intervalle. Elle a vu simplement à obtenir le permis de construction, pour pouvoir tenir tous les autres à l'écart, ce qu'elle a fait. Après la troisième prolongation, la Chambre a eu la sagesse d'en refuser une autre au chemin de fer.

La Wabush Mines voulait construire une ligne au-delà de Labrador City, mais on lui a dit que non seulement le chemin de fer ne prolongerait pas la ligne jusqu'à Wabush, mais encore ne permettrait pas les raccordements de la Wabush au chemin de fer Labrador-Côte-Nord. La Cour suprême du Canada a été saisie de la cause et a décidé que la Wabush obtiendrait une ligne puisqu'elle menaçait d'installer sa propre ligne jusqu'au Saint-Laurent. Elle a obtenu le droit d'installer une ligne et d'effectuer le raccordement avec cette autre ligne à Labrador City. Le chemin de fer Labrador-Côte-Nord a reçu l'ordre de transporter le minerai de fer de la Wabush puisqu'on lui avait donné un permis de transporteur public et que, ayant ce droit, elle ne pouvait empêcher personne d'utiliser les installations.

Monsieur l'Orateur, je propose le retrait du bill. Je ne trouve rien à redire à ce que le Canadien Pacifique s'adresse au Parlement et demande l'autorisation de construire cette ligne. Toutefois, sauf erreur, la loi sur les chemins de fer comporte une restriction que mentionne ce