

Si un gouvernement tenait vraiment compte des compétences pour nommer les sénateurs, le Sénat serait beaucoup plus fort. Si l'on en fait une sinécure pour les anciens argentiers et militants de tel ou tel parti, il est certain qu'il ne peut très bien fonctionner. Je pense à une multitude de sénateurs qui possèdent des capacités exceptionnelles et qui ont réalisé un excellent travail. Le travail accompli il y a une quinzaine d'années par le comité de l'agriculture est sans doute l'un des meilleurs exemples que je puisse citer. La façon dont il a étudié ce problème national était tout à l'honneur du Sénat.

Le président suppléant (M. Guilbault): La Chambre regrette d'interrompre le député, mais la période prévue pour l'étude des mesures d'initiatives parlementaires est écoulée.

● (1800)

MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office en conformité de l'article 45 du Règlement.

LES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE—LA SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS DU NORD LIMITÉE—LA DATE OÙ LA DÉCISION DE VENDRE A ÉTÉ PRISE. B) LA VENTE DES TERRES DANS LA RÉGION D'ATHABASCA

M. Jack Shields (Athabasca): Monsieur le Président, le 9 avril, j'ai posé une question au ministre des Transports (M. Axworthy) à propos de la Société des transports du Nord Limitée. Je lui ai demandé à quelle date on avait pris la décision de vendre la STNL. Il est clair, étant donné les activités de la STNL et l'abandon du tronçon de Fort McMurray à Uranium City, en passant par Fort Chipewyan et d'autres endroits, que la direction savait très bien, probablement depuis deux ans, qu'on privatiserait la société d'État. La ligne à partir de Fort McMurray vers le nord le long de la rivière Athabasca était rentable. Le volume des expéditions avait commencé à diminuer en raison de la fermeture de la mine d'Uranium City, le tonnage provenant de cette mine ayant baissé.

En examinant l'histoire de Fort McMurray, on se rend compte que, depuis l'achat des terres afin d'y aménager des cours de triage et des terminus pour la STNL, d'énormes gains en capital ont été réalisés grâce au transport dans cette région. La STNL n'a pas annoncé qu'elle abandonnait la ligne, monsieur le Président, elle s'est bornée à ne pas présenter de demande de renouvellement de permis. Elle n'a pas tenu d'audiences publiques, de façon que les gens de la région puissent dire leur mot. La Commission des transports s'est rendue là-bas, a annoncé qu'elle acceptait les demandes de permis pour la ligne et la STNL n'en a pas présenté. C'est ainsi qu'elle a pu empêcher la tenue d'une enquête publique ainsi que la participation des citoyens et prendre seule la décision de vendre.

Il est apparu évident lorsque nous avons examiné certaines des questions au comité que la STNL n'avait pas perdu

L'ajournement

d'argent sur le parcours du Nord, de Fort McMurray à Fort Chipewyan et Uranium City. En effet, elle s'est remboursée d'une partie des immobilisations qu'elle avait engagées sur le parcours de l'Athabasca, puis a transféré remorqueurs et chalands, qui étaient imputés au parcours de Fort McMurray, à celui de l'Est de l'Arctique. Tout cela semble très suspect, monsieur le Président, comme si les administrateurs s'efforçaient de dévaluer l'entreprise au point où elle puisse être facilement acquise une fois privatisée. Le rapport annuel de la société fait état d'actifs d'une valeur comptable de quelque 40 millions de dollars, alors que selon les livres de la STNL la valeur de cette société de la Couronne excède probablement en fait les 200 millions de dollars. On pourrait se demander si un groupe d'administrateurs et de dirigeants de l'actuelle société de la Couronne n'a pas formé un consortium avec deux autres groupes pour faire une offre à la société.

● (1805)

J'ai demandé au ministre s'il voudrait s'engager à la Chambre à accorder une option au conseil de ville de Fort McMurray pour l'achat des terrains situés dans le centre de la ville. Monsieur le Président, ces terrains ont été achetés il y a trente ans quand ils n'avaient pratiquement aucune valeur. Ils valent très cher aujourd'hui. La municipalité de Fort McMurray veut absolument s'en porter acquéreur pour les lotir et ainsi améliorer la ville de Fort McMurray. Je n'ai pas encore reçu de réponse.

Pour vous rafraîchir la mémoire, monsieur le Président, voici ce que le ministre a dit:

J'étudierai les instances du député. Toutefois, je signale qu'il y a presque un an que nous avons choisi une solution pour Fort McMurray. Des promoteurs privés réalisent actuellement un projet de mise en valeur dans cette région, aux termes d'ententes conclues avec d'autres ministères fédéraux. Quant à la demande du député, je vais me renseigner auprès des autorités compétentes avant de lui répondre.

Je suppose que le projet de mise en valeur dont parle le ministre est celui des sables pétrolifères. Il est clair que les projets de mise en valeur qui pourraient se réaliser dans les sables pétrolifères et les opérations minières ne vont pas exiger les mêmes terrains que ceux qui se trouvent dans le secteur peuplé et commercial de la ville de Fort McMurray.

[Français]

Mme Éva Côté (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, je suis heureuse d'avoir l'occasion de répondre à la question soulevée par le député relativement à la vente de la Société des Transports du Nord Limitée, mais je dois aussi faire observer que le ministre a déjà traité de ce sujet à plusieurs reprises, il y a quelques semaines.

Le député a suggéré qu'il y avait un rapport entre la décision du gouvernement de privatiser la Société des Transports du Nord Limitée et l'allocation des coûts dans le service de l'Athabasca. Je peux rassurer la Chambre à l'effet qu'il n'y a aucun rapport entre les deux.