

Sur l'article 1—*Définitions.*

**L'hon. M. Pickersgill:** Monsieur le président, mon honorable ami, le ministre d'État, a donné une explication générale l'autre jour. Il a dit alors que l'un de nous deux, selon les circonstances, donnerait des renseignements détaillés au sujet des deux embranchements ferroviaires que ce projet de loi demande au Parlement d'autoriser. J'ai en main un résumé assez bref des détails relatifs à chacune de ces lignes. Je devrais peut-être simplement lire ce résumé qui est l'œuvre de spécialistes et présenter l'affaire probablement mieux que je ne le ferais moi-même. Après ces quelques mots, voici le résumé.

**M. Knowles:** N'êtes-vous pas un spécialiste?

**L'hon. M. Pickersgill:** Je ne suis pas un spécialiste de construction de chemins de fer. Peut-être un constructeur professionnel. . .

**L'hon. M. Starr:** Lisez donc.

**Le très hon. M. Diefenbaker:** Il ne s'agit pas de construire des clôtures.

**L'hon. M. Pickersgill:** Il y avait dans le temps un politicien qui se disait constructeur de cabinet. (*Exclamations*)

Je commencerais par la Saskatchewan par égard pour le très honorable chef de l'opposition. Le président des chemins de fer Nationaux du Canada a demandé la permission de construire un embranchement ferroviaire dans la province de Saskatchewan, du voisinage de Watrous dans la subdivision de Watrous du National-Canadien sur une distance d'environ 18 milles vers le Nord-Est jusqu'à l'emplacement du puits et de l'usine de transformation de l'*Alwinsal Potash of Canada Limited*, située dans la région minière de Regina. Je l'ai déjà dit, l'embranchement proposé commencerait à Watrous ou aux environs, au mille 129, et couvrirait une distance de 18 milles. Le coût prévu de l'embranchement est de \$100,000 le mille, soit, au total, \$1,800,000.

Les forages d'exploration effectués dans la propriété d'*Alwinsal* depuis 1958 ont établi la présence de dépôts de potasse, qui permettront de produire pendant bien des années à la capacité prévue de l'usine de la société. L'*Alwinsal* est en train de forer un puits de 18 pieds de diamètre et de 3,290 pieds de profondeur, et de construire une usine de transformation dont la capacité de production sera de l'ordre d'un million de tonnes de muriate de potasse par année. Elle projette l'entrée en production pour le début de 1968 et elle a demandé au National-Canadien d'être prêt à assurer le service ferroviaire d'ici là. Même si l'emplacement de l'usine est relié au chemin de fer du Pacifique-Canadien par

[M. Knowles.]

un court embranchement, l'*Alwinsal* a demandé au National-Canadien de construire un embranchement jusqu'à sa propriété afin d'être assurée du service de deux chemins de fer et de ne pas être désavantagée du point de vue du transport vis-à-vis de ses concurrents.

Si le Parlement accorde son autorisation avant la fin de juillet 1966, la construction pourra commencer cette année. C'est pourquoi j'ai demandé à mes collègues, et pourquoi le leader de la Chambre a demandé aux vis-à-vis, d'accepter la présentation de cette mesure à ce moment-ci. A moins d'imprévu, l'embranchement pourrait être ouvert à la circulation ferroviaire au commencement de 1968.

L'*Alwinsal* se propose d'expédier environ un million de tonnes de muriate de potasse par année, dont elle prévoit la mise en marché dans des proportions à peu près égales dans les régions des Grands lacs et du Nord-Est des États-Unis et dans certaines régions de l'Asie sur le littoral du Pacifique. En transportant la moitié de la production prévue de l'*Alwinsal* sur ses lignes, le National-Canadien tirerait un revenu annuel brut d'au moins \$4,500,000.

Sous réserve de l'approbation de la ligne ferroviaire par le Parlement, l'*Alwinsal Potash Company of Canada Limited* a signé un accord avec les chemins de fer Nationaux du Canada relativement au trafic. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails, mais l'accord assure un revenu qui rend cette entreprise fort rentable pour le National-Canadien. C'est pourquoi cette demande est présentée maintenant, en ce qui concerne cette ligne ferroviaire. L'autre ligne est située au Manitoba depuis le voisinage du lac Stall sur la subdivision du lac Chisel des chemins de fer Nationaux du Canada en direction nord-est, sur une distance d'environ 12 milles jusqu'à un point situé dans le voisinage du lac Osborne et de la *Hudson Bay Mining and Smelting Company*. Le coût estimatif de la construction de la ligne ferroviaire proposée est de \$133,333 le mille, ou un total de \$1,600,000. Depuis quelques années, le forage au diamant et la mise en valeur de la *Hudson Bay Mining and Smelting Company* ont révélé l'existence de dépôts substantiels de cuivre et de zinc dans la région et, à la fin de 1965, on a constaté qu'ils descendaient à une profondeur de 2,200 pieds.

Il y a beaucoup d'autres détails concernant ces ressources que je pourrais donner au comité s'il le désire. Les conditions sont pa-