

[Text]

was offered. In this perhaps the most striking of all were: Mr. Justice Berger's conclusion that there should be no crossing of the North Slope, or a pipeline from Prudhoe Bay to the Mackenzie Delta; and the two conclusions of the National Energy Board—the first, that the route chosen by Arctic Gas was not acceptable, and second, that the financing plan proposed by the Arctic Gas consortium was not acceptable to the national Energy Board, on the grounds of which the findings of the board denied the application of that competitor. There were also the findings of the various other agencies in the United States, including the Federal Power Commission, that in respect of engineering, cost and vulnerability to capital cost over-runs it was at least as good. In those respects, the Foothills proposal was at least as good as or better than, the other proposals, and the Foothills proposal in the United States was rated slightly higher in the net. I forget the term that they used—the net national economic benefit, I believe, or something pretty close to that, to the economy of the United States and so on. It was a long, tough, very determined contest.

**Senator Lang:** Mr. Chairman, I do not think our committee has sufficient expertise to examine into the statements made by Mr. Blair. I will take it at face value. What I would like to get is, what is your philosophy, Mr. Blair, in carrying out this project? I would not wish to put the words into your mouth, but I guess I will have to in order to get your answer. Do you regard yourself as a common carrier, or do you regard yourself as an entrepreneur?

**Mr. Blair:** I will really direct in answering your philosophical question, but could I tidy something up before I get to that? I am not suggesting at all that you should take my assessment of our competitive company relative to the others. But I would refer to the record, to the findings, to the conclusions in the report of Mr. Justice Berger; to the summary and conclusions of the National Energy Board, in particular; to the summary and conclusions of the Federal Power Commission; to the summary and conclusions in the report of the Department of Transport in the United States; to the summary and conclusions of the Environmental Protection Agency.

**Senator Lang:** And they donate the energy in a case like that. I do not think there is any opprobrium attaching to that word.

**Mr. Blair:** Not in that sense. So I am not going to paraphrase it, to do justice to all of the reasons, to answer your question as to why Foothills got the nod.

Philosophically, I would say yes, we are a common carrier. It is a service operation which has been developed in order to provide the neighbourly service of moving United States gas for United States purposes, as economically, as expeditiously and with as little trouble in Canada as any alternative we can devise, and even going beyond that, a service which turns into a good source of revenue and income to Canadian companies and to Canadian governments.

In case any other pipeline people may flinch when I say "common carrier," in the industry there is a fine distinction,

[Traduction]

ces assurés. Il est sûrement intéressant de souligner que le juge Berger a conclu qu'il ne fallait pas traverser la pente Nord ou qu'il ne fallait pas construire de pipe-line de la baie Prudhoe jusqu'au delta du Mackenzie. L'Office national de l'énergie a tiré deux conclusions: premièrement, la route choisie par Arctic Gas n'était pas acceptable et deuxièmement le plan de financement proposé par cette société ne paraissait pas acceptable non plus, ce qui a poussé l'Office à rejeter la demande de ce soumissionnaire. Des organismes américains, y compris la Federal Power Commission ont jugé que sur le plan technique, et sur celui des coûts et des risques de dépassement la proposition de Foothills était à tout le moins aussi avantageuse que les autres. La proposition de Foothills a paru la meilleure et la plus avantageuse, tout compte fait, aux yeux des États-Unis. J'ai oublié le terme qu'ils ont utilisé, mais ils ont parlé je crois des avantages nets que retirent les États-Unis sur le plan économique ou de quelque chose de semblable. La concurrence a été très vive.

**Le sénateur Lang:** Monsieur le président, je pense que notre Comité ne possède pas les connaissances nécessaires pour examiner à fond les déclarations de M. Blair. Il faut croire en leur véracité. J'aimerais savoir, monsieur Blair, comment vous envisagez la mise en œuvre de ce projet. Je ne voudrais pas vous dicter les termes de votre réponse, mais je crains de devoir le faire pour précisément l'obtenir. Vous considérez-vous comme un transporteur public ou un chef d'entreprise privée?

**M. Blair:** Je répondrai à votre question de façon directe, mais pourrais-je d'abord apporter quelques précisions? Je ne souhaite pas que vous reconnaissiez d'emblée la véracité de l'évaluation que j'ai faite de notre société par rapport aux autres. Mais je me reporterais au dossier, aux conclusions du rapport du juge Berger, au résumé et aux conclusions de l'Office national de l'énergie en particulier; au résumé et aux conclusions du Commissariat fédéral de l'Énergie; au résumé et aux conclusions du rapport du ministère des transports des États-Unis ainsi qu'au résumé et aux conclusions de la Commission de la protection de l'environnement.

**Le sénateur Lang:** Et ils font fi de l'énergie dans un cas comme celui-là. Je ne crois pas qu'il y ait quelque déshonneur attaché à ce mot.

**M. Blair:** Pas dans ce sens. Sans paraphraser et pour en justifier tous les motifs, je vais vous dire pourquoi la Foothills a obtenu le contrat.

Je dirais que nous sommes avant tout un transporteur public. Notre service a été créé afin de transporter le gaz des États-Unis destiné aux besoins américains le plus économiquement et le plus rapidement possible, en nuisant le moins possible au Canada, comparativement à toute autre solution à laquelle nous pouvions songer; en outre, ce service est générateur de recettes à la fois pour les sociétés et pour les gouvernements canadiens.

Au cas où d'autres sociétés de pipe-line pourraient réagir en m'entendant utiliser l'expression «transporteur public», il existe