

M. BALDWIN: Je désire une autre question sur un sujet différent. M. Purves voudrait-il nous expliquer la distinction et nous dire pourquoi dans un cas la compagnie construit une ligne de chemin de fer de huit milles, et dans un autre cas, une route de quatorze milles afin de transporter le minerai à Stall Lake. Pourquoi a-t-on construit une ligne de chemin de fer dans un cas, et une route dans un autre cas?

M. PURVES: Ces compagnies ont décidé qu'elles devaient construire une route de toute façon, pour aider à leur exploitation minière.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

(L'article 1 est approuvé.)

(Le titre est approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill sans modification?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, la seconde question à l'étude est le Bill C-63. Nous avons lu l'ordre de renvoi hier soir. Je vais demander au ministre d'expliquer l'objet du bill.

Au sujet de l'article 1—*Construction et achèvement.*

M. BALCER: Monsieur le président, le Bill C-63 concerne la construction d'une ligne ferroviaire depuis Whitecourt (Alberta). Vous vous rappellerez qu'il s'agit ici d'une proposition en vue de la construction d'une ligne de 23 milles de longueur depuis Whitecourt jusqu'à la propriété de la *Pan American Petroleum Corporation* dans le champ de gaz de Windfall. En cet endroit, on achève la construction d'installations pour la production du soufre à l'aide de gaz naturel. Cet établissement sera exploité par la *Texas Gulf Sulphur Company Incorporated* en vertu d'une entente avec le propriétaire, la *Pan American Petroleum Corporation*.

Du point de vue du chemin de fer, les faits importants sont que cette ligne de 23 milles de longueur coûtera \$2,300,000 environ. En vertu d'une entente conclue entre le chemin de fer et l'industrie, l'industrie s'engage à fournir un certain volume de transport au cours d'une période de 25 ans et, à défaut, de payer des amendes appropriées afin que l'exploitation de la ligne ne fasse subir aucune perte au chemin de fer. En outre, comme vous le savez, l'industrie en cause ici s'est engagée à verser une contribution en argent pour la construction de la ligne, contribution qui sera utilisée avant qu'on obtienne des fonds sous le régime de la présente loi et qui servira à réduire le coût global de la ligne, que j'ai déjà mentionné.

Les dirigeants du chemin de fer, qui se trouvent ici, seront heureux de vous renseigner sur l'aspect économique de la proposition et sur leurs espérances quant au volume éventuel du transport sur cette ligne. La compagnie a déclaré que les recettes qu'elle tirera du transport du soufre seront suffisantes pour faire tous les frais de l'exploitation et de l'entretien de la ligne, du transport sur le reste du réseau et de l'intérêt et de l'amortissement sur sa part des capitaux requis pour la construction de la ligne, tout en assurant un excédent raisonnable.

Je suis convaincu que les membres du Comité comprendront que le bill constitue une proposition avantageuse.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu l'explication fournie par le ministre. Avez-vous des questions à poser?

M. McPHILLIPS: Dois-je comprendre qu'une entente a été conclue entre le chemin de fer et la compagnie?

M. BALCER: Oui, monsieur. L'entente a été signée.

M. BENIDICKSON: En principe, comment l'entente avec le producteur de soufre diffère-t-elle de l'entente que nous avons étudiée lors de la dernière