CANADA. PARL. C. DES C.
COM. PERM. DES CHEMINS DE FER, CANAUX, ETC.

Procès-verbaux et tém.

NAME - NOM

SESSION DE 1952

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 1

Bill 62 (O du Sénat):

Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation*

SÉANCE DU VENDREDI 4 AVRIL 1952

TÉMOIN:

M. Robert Herring, de la *Fish Engineering Corporation,* Houston (Texas).

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1952

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCulloch

Vice-président: M. H. P. Cavers

Messieurs

Applewhaite,
Beaudry,
Bertrand,
Beyerstein,
Bonnier,
Bourget,
Browne *(St-Jean-Ouest)*,
Cannon,
Carroll,
Carter,
Casselman,
Chevrier,
Churchill,
Clark,
Conacher,
Darroch,
Dewar,
Eudes,
Ferguson,
Follwell,
Fulton,
Garland,
Gauthier *(Portneuf)*,
Gillis,
Gourd *(Chapleau)*,
Green,
Harkness,
Harrison,
Healy,
Herridge,
Higgins,
Hodgson,
James,
Lafontaine,
Low,
Macdonald *(Edmonton-Est)*,
MacNaught,
McGregor,
McIvor,
Mott,
Murphy,
Murray *(Cariboo)*,
Mutch,
Nickle,
Nixon,
Noseworthy,
Pouliot,
Richard *(St-Maurice-Laflèche)*,
Riley,
Robinson,
Rooney,
Ross *(Hamilton-Est)*,
Shaw,
Stuart *(Charlotte)*,
Thatcher,
Weaver,
Whiteside,
Whitman,

Secrétaire du Comité:
A. L. BURGESS.

ORDRES DE RENVOI

MARDI 18 mars 1952.

Il est ordonné,—Que les députés suivants composent le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques:

Messieurs

Applewhaite,
Beaudry,
Bertrand,
Beyerstein,
Bonnier,
Bourget,
Browne *(St-Jean-Ouest)*,
Cannon,
Carroll,
Carter,
Casselman,
Cavers,
Chevrier,
Churchill,
Clark,
Conacher,
Darroch,
Dewar,
Eudes,
Ferguson,
Follwell,
Fulton,
Garland,
Gauthier *(Portneuf)*,
Gillis,
Gourd *(Chapleau)*,
Green,
Harkness,
Harrison,
Healey,
Herridge,
Higgins,
Hodgson,
James,
Lafontaine,
Low,
Macdonald *(Edmonton-Est)*,
MacNaught,
McCulloch,
McGregor,
McIvor,
Mott,
Murphy,
Murray *(Cariboo)*,
Mutch,
Nickle,
Nixon,
Noseworthy,
Pouliot,
Richard *(St-Maurice-Laflèche)*,
Riley,
Robinson,
Rooney,
Ross *(Hamilton-Est)*,
Shaw,
Stuart *(Charlotte)*,
Thatcher,
Weaver,
Whiteside,
Whitman—60.

(Quorum—20)

Il est ordonné,—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à délibérer et à s'enquérir de toutes les affaires et de toutes les questions que la Chambre lui aura renvoyées, à faire de temps à autre des rapports exprimant ses observations et vues sur ces affaires et questions, à assigner des témoins et ordonner la production de pièces et dossiers.

MARDI 1er avril 1952.

Il est ordonné,—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill nº 62 (O du Sénat), intitulé: "Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation*".

VENDREDI 4 avril 1952.

Il est ordonné,—Que le quorum dudit Comité soit réduit de vingt à douze membres et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 63 (1) b) du Règlement.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 64 du Règlement.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

54974—1½

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 4 avril 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande ce qui suit:

1. Que son quorum soit réduit de vingt à douze membres et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 63 (1) *b*) du Règlement;

2. Qu'il lui soit permis de faire imprimer, au jour le jour, les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 64 du Règlement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
H. B. McCULLOCH.

PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 4 avril 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Applewhaite, Bonnier, Browne (*St-Jean-Ouest*), Carroll, Carter, Cavers, Dewar, Follwell, Fulton, Gauthier (*Portneuf*), Gourd (*Chapleau*), Green, Herridge, Higgins, Hodgson, Lafontaine, Macdonald (*Edmonton-Est*), MacNaught, McCulloch, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Nickle, Pouliot, Riley, Shaw, Stuart (*Charlotte*), Weaver, Whiteside.

Aussi présents: M. Duncan K. MacTavish, Q.C., agent parlementaire; M. Robert Herring, représentant la *Fish Engineering Corporation,* de Houston (Texas).

Sur la proposition de M. Carter,

Il est résolu,—Que M. Cavers soit élu vice-président du Comité.

Sur la proposition de M. Applewhaite,

Il est résolu,—Que le Comité recommande que son quorum soit réduit de vingt à douze membres.

Sur la proposition de M. Cavers,

Il est résolu,—Que le Comité recommande qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, les documents et témoignages dont il ordonnera la publication.

Le Comité aborde l'étude du bill nº 62 (O du Sénat), intitulé: "Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation*".

M. MacTavish est appelé, entendu et interrogé.

M. Herring est appelé et interrogé.

M. Herring dépose un mémoire intitulé: "*Engineering Estimate for Propose Transmission Facilities from Medicine Hat to Winnipeg*".

M. Hodgson propose que le Comité s'ajourne au mardi 22 avril, à 11 heures du matin.

La proposition, mise aux voix, est rejetée.

A 1 h. 5 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mardi 8 avril, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

Le 4 AVRIL 1952
11 heures du matin

Le PRÉSIDENT: Nous avons quorum. Ce matin, nous avons à étudier le bill O du Sénat, intitulé "Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation*".

Permettez-moi de vous citer l'ordre de renvoi:

"*Il est ordonné,*—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à délibérer et à s'enquérir de toutes les affaires et de toutes les questions que la Chambre lui aura renvoyées, à faire de temps à autre des rapports exprimant ses observations et vues sur ces affaires et questions, à assigner des témoins et ordonner la production de pièces et dossiers.

Il est ordonné,—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill n° 62 (O du Sénat), intitulé: "Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation*"."

M. GREEN: Pouvons-nous avoir des exemplaires du bill?

Le PRÉSIDENT: Oui. Des exemplaires vous en seront distribués. J'aimerais maintenant que vous fassiez une motion pour la nomination d'un vice-président.

M. CARTER: Je propose que M. Cavers soit nommé vice-président.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Je voudrais aussi que vous fassiez une proposition visant la réduction du quorum.

M. APPLEWHAITE: Je propose que le quorum soit réduit de vingt à douze.

M. CAVERS: Je propose que le Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, ses témoignages et procès-verbaux.

M. BROWN: Ne serait-il pas mieux de n'étudier qu'une seule proposition à la fois?

Le PRÉSIDENT: Oui. Que ceux qui sont en faveur de la réduction du quorum à douze membres veuillent bien signifier leur assentiment.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Il est maintenant dans les règles de présenter une motion pour l'impression des procès-verbaux.

M. CAVERS: Je propose que le Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, les documents et témoignages dont il ordonnera la publication.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous en venons maintenant à l'étude du bill n° 62 (O du Sénat), "Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation*", et je vous présente M. Duncan K. MacTavish, Q.C., agent parlementaire des requérants.

M. Duncan K. MacTavish, Q.C., est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, je crois que je peux vous exposer notre demande très brièvement. Je demande au président et aux membres du Comité la permission de faire comparaître des témoins sur certains points qui vous intéressent, plus particulièrement sur le tracé du pipe-line et sur notre capacité de financer le projet, de telle sorte que mes observations ne seront qu'un préambule très bref.

Je désire d'abord faire remarquer que ce bill est rédigé dans la forme prescrite par la Loi des pipe-lines que le Parlement a adoptée il y a deux ans. Comme vous le savez, cette loi prescrit une formule modèle pour les bills. Le présent bill dans ses grandes lignes, est conforme à cette prescription de la loi. Comme dans le cas de tous les autres bills relatifs aux pipe-lines adoptés par le Parlement, celui que nous présentons, ne donne à la compagnie que les pouvoirs y spécifiés et aucun autre au delà. Comme tous les bills précédents, le présent bill ne mentionne aucun pouvoir exclusif ni aucun droit de préemption. Ce bill, s'il est adopté, ne donnera à la compagnie que les pouvoirs qui y sont mentionnés, c'est-à-dire de construire un pipe-line pour le transport du gaz. Comme les membres du Comité le savent très bien, notre compagnie ne peut rien faire, en fait de financement ou de construction d'un pipe-line, avant d'avoir obtenu l'approbation de la Commission des transports. Comme vous le savez aussi très bien, cette commission n'accorde son approbation qu'après une enquête très approfondie. De fait, je crois que, jusqu'à ce jour, il n'y a que deux cas où des compagnies de pipe-lines ont pu satisfaire aux exigences de la Commission des transports.

Au cas où certains membres du Comité se demanderaient si le bill est assez explicite en ce qui concerne la restriction imposée à la compagnie de construire sa ligne principale au Canada, je crois bon de déclarer que nous sommes prêts à accepter les amendements nécessaires à cet égard. La raison pour laquelle on n'a pas suivi à la lettre dans ce bill la phraséologie employée dans la plupart des projets de loi du genre, c'est que certains intéressés, qui tiennent beaucoup à la phraséologie légale, ne s'entendent pas sur le sens de certaines expressions. En tout cas, l'objet du bill est de donner à la compagnie le pouvoir de construire un pipe-line au Canada. Je crois, messieurs, que c'est là tout ce que j'ai à vous dire pour le moment.

M. HODGSON: Vous ne sortez pas du Canada?

Le TÉMOIN: Non, monsieur. Je crois n'avoir qu'une observation à ajouter sur un point qui a pu venir à l'esprit de certains membres du Comité. Lors de la discussion qui a eu lieu au comité du Sénat, le parrain du bill à la Chambre Haute a inclus dans son exposé certaines vues personnelles quant à l'expansion éventuelle de l'entreprise, qui pourrait comporter un échange de gaz entre le Canada et les États-Unis. J'emploie ici le mot échange au sens large du terme. Mais il a ajouté que c'étaient là des vues personnelles et qu'il ne prétendait pas exprimer sur ce point les intentions des promoteurs du projet. Je crois opportun de mentionner ce fait; car, comme je l'ai déjà dit, le bill a pour objet tout simplement d'accorder à la compagnie le pouvoir de construire sa ligne principale au Canada.

Comme je vous l'ai déjà dit, M. Herring, qui s'occupe de l'aspect technique du projet, est ici présent et je crois que le Comité ferait bien de l'entendre. Nous avons aussi M. A. I. Matheson, de la *Dominion Securities Corporation,* société qui s'intéresse ou s'intéressera au financement de la compagnie. Il se fera un plaisir d'exposer cet aspect du projet et de répondre aux questions que vous aimerez à lui poser.

Monsieur le président, à moins que vous ne vouliez me poser certaines questions, je crois que c'est tout ce que j'ai besoin de dire.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, j'aimerais à poser une question.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. Herridge:

D. Si j'ai bien compris, les lignes de la compagnie doivent être toutes construites au Canada. Est-il entendu que le pipe-line sera construit jusqu'à un point situé sur la frontière et qu'une compagnie américaine pourra ensuite prolonger la ligne à partir de ce point?—R. C'est là une possibilité. Mais, comme vous le comprenez bien, cela ne sera possible que s'il y a au Canada un surplus de gaz exportable. Tout récemment, je crois que c'est hier, la radio transmettait une déclaration du gouvernement de l'Alberta qui dissipe les doutes pouvant subsister quant au surplus de gaz exportable de cette province, de sorte que la discussion sur ce point est d'un intérêt purement académique. Le bill nous permet de nous rendre à la frontière, c'est exact, s'il y a une certaine quantité de gaz exportable à transporter à ce point.

M. HIGGINS: Et pourriez-vous alimenter des lignes américaines à ce point?

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, permettez-moi de répéter que M. Herring est à votre disposition pour vous donner certains renseignements. Nous pouvons aussi vous distribuer un livret qui expose toute la question. Mais, pour répondre brièvement à votre question, la ligne partira de Medicine-Hat ou des environs de cette ville et traversera l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba jusqu'à Winnipeg.

M. McIVOR: Puis-je poser une question? Votre ligne finira-t-elle à Winnipeg? Ou avez-vous assez de gaz et d'argent pour continuer jusqu'à Fort-William et Port-Arthur? Cela serait-il possible?

Le TÉMOIN: C'est là une question à laquelle M. Herring, qui me suit, pourra répondre mieux que je ne saurais le faire.

M. Green:

D. Monsieur le président, au sujet de la question posée par M. McIvor, je constate, en lisant le bill, qu'on ne demande pas le pouvoir de construire le pipe-line dans la province d'Ontario. Est-ce exact? Vous demandez seulement de construire dans l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba ou en dehors du Canada, de sorte qu'il est évident que la compagnie n'a pas l'intention de construire un pipe-line dans l'Ontario ou le Québec. Est-ce exact?—R. Oui, monsieur, c'est exact.

D. Et, si vous décidez d'exporter du gaz aux État-Unis, vous le feriez au moyen d'une entente avec des filiales américaines, n'est-ce pas?—R. Oui, je crois que c'est exact. Toutefois, je ne crois pas qu'il faille employer le terme "filiale" exclusivement. Je ne crois pas que notre compagnie veuille accepter cette restriction. Il pourrait certainement se présenter plusieurs possibilités différentes.

D. Il vous faudrait, n'est-ce pas, traiter avec une compagnie filiale ou avec une compagnie américaine associée?—R. Oui, mais je n'aimerais pas que vous ayez l'impression que nous projetons de limiter notre choix à une filiale ou une compagnie associée. Nous réaliserions, si nous le voulions, cette expansion au moyen d'une entente avec quelqu'un aux États-Unis. Mais je ne veux pas ergoter sur ce point.

D. Oh! non. Avec une compagnie américaine.—R. Vous avez raison.

D. Vous avez dit, monsieur MacTavish, que, lorsque l'hon. M. Wood a pris part à la discussion du bill en deuxième lecture au Sénat. . .—R. J'ai fait allusion à ce qu'il a dit au cours de la discussion en comité. Il peut avoir dit la même chose au Sénat.

D. Vous avez dit qu'il exprimait son opinion personnelle.—R. Exactement.

D. Qu'il parlait en son nom purement et simplement?—R. Exactement.

D. Je voudrais vous citer les paroles qu'il a prononcées au cours de la discussion du bill en deuxième lecture, telles qu'elles apparaissent à la page 58 des Débats du Sénat:

"Comme le projet de loi l'indique, la société a l'intention de transporter le pétrole et le gaz naturel à partir de l'Alberta, en direction générale de l'Est, en passant par la Saskatchewan et le Manitoba et en suivant le parcours du chemin de fer du Pacifique-Canadien, pourvu, bien entendu, que, dans l'entre-temps, la Saskatchewan ne dispose pas d'un excédent exportable. Dans une telle éventualité, le pipe-line partirait probablement de la frontière occidentale de la Saskatchewan, traverserait Swift-Current, Moose-Jaw, Regina, Brandon, Portage-la-Prairie et Winnipeg pour atteindre la frontière américaine, qu'il ne dépasserait pas, à moins que des approvisionnements en excédent ne motivent la canalisation du pétrole et du gaz au delà de la frontière. On n'en est venu à aucune décision quant à l'endroit situé sur la frontière américaine où aboutirait le pipe-line."

Diriez-vous que c'est là un exposé inexact des projets de la compagnie en question?—R. Je ne voudrais aucunement constester l'exactitude de cet exposé, monsieur Green. Je voudrais faire mien le commentaire que l'honorable sénateur a ajouté lui-même lors de la discussion en comité, alors qu'il prononça à peu près les mêmes paroles. Dans les remarques que j'ai faites il y a un moment, je suis allé moi-même presque aussi loin, quand j'ai dit que la compagnie construirait peut-être un embranchement jusqu'à la frontière.

D. Vous dites maintenant que la compagnie pourrait peut-être prolonger sa canalisation jusqu'à la frontière. Le sénateur Wood, lui, a déclaré très catégoriquement que la compagnie a l'intention de se rendre jusqu'à la frontière; et ce qui rend sa déclaration encore plus forte, c'est qu'il a ajouté qu'il ne savait pas au juste vers quel point la compagnie avait l'intention de se diriger.—R. Oui, monsieur.

D. Il semble y avoir divergence entre votre déclaration de ce matin et la déclaration que je viens de lire. Votre déclaration ne concorde pas avec celle du sénateur Wood. —R. Non, monsieur Green, mais je crois pouvoir éclaircir ce point au moyen d'une brève explication. Il me paraîtrait plus juste de dire que, si le sénateur Wood avait connu au moment où il parlait, les faits qui ont été rendus publics en Alberta depuis, il aurait apporté un correctif à sa déclaration. En effet, dans ce domaine, la situation change vite. Ces jours derniers, on a fait en Alberta une déclaration passablement catégorique, indépendamment du développement qui peut se produire en Saskatchewan, et ce développement est encore inconnu, même à titre de pronostics. Il ne semble pas y avoir un excédent de gaz exportable dans la région d'où part la ligne de canalisation.

D. Puis-je dire que la déclaration du sénateur Wood représentait les vues de la compagnie jusqu'au moment où la Commission de conservation de l'Alberta fit son rapport?—R. Je serais prêt à dire que oui si on présente la question de cette manière.

D. Je présente la question de cette manière. C'est une question absolument directe et j'aimerais qu'on y réponde d'une manière aussi directe.—R. Je comprends parfaitement que c'est une question directe. J'aimerais à donner un mot d'explication sur ce sujet. Envisageons le problème comme ceci. S'il y avait un excédent de gaz exportable, la compagnie serait prête à prolonger sa canalisation en vue de disposer de cet excédent.

D. Vous voulez dire que, si vous obtenez du gouvernement de l'Alberta la permission de transporter assez de gaz, vous vous proposez de l'exporter au Minnesota?—R. Non, monsieur Green. Je crois que ce serait dépasser l'intention des fondateurs de l'entreprise. Ce qu'ils veulent, je pense, comme les termes du bill l'indiquent clairement, c'est d'obtenir du Parlement le pouvoir de construire une ligne principale allant, à peu près, de Medicine-Hat à Winnipeg. Ils accep-

teront, comme je l'ai dit, toute restriction que le Parlement voudra leur imposer pour assurer que la ligne principale sera située exclusivement en territoire canadien. Quant à l'avenir,—et il est peut-être futile de prévoir un avenir trop lointain,—s'il est de l'intérêt économique du Canada d'exporter du gaz, je crois que les auteurs du projet ne sont pas disposés à accepter aujourd'hui des restrictions qui pourraient leur interdire cette exportation.

D. Tout en déclarant que votre ligne principale sera au Canada, vous tenez quand même à ce qu'on vous reconnaisse le droit de conclure une entente avec une compagnie américaine en vue de l'exportation du gaz.—R. Oui, je crois que c'est bien ce que nous désirons.

D. J'estime, monsieur MacTavish, qu'un problème de grande envergure se pose ici. L'Ontario et le Québec sont désireux de se procurer une grande quantité de gaz. Probablement, sinon certainement, ces provinces devront se procurer ce gaz de sociétés privées américaines ou d'organismes américains disposant de l'excédent de la production des États-Unis. En ce cas, elles n'auraient que ce qui reste de gaz aux États-Unis après que les Américains auraient employé tout ce dont ils ont besoin. Voilà la grande question qui se pose et c'est pour cela que je m'y intéresse tant. —R. Oui, monsieur Green, je crois comme vous que c'est là la grande question. Mais c'en est une qu'il ne faut pas perdre de vue et qu'on ne pourra résoudre qu'à la lumière de la situation économique du moment.

D. D'après vos plans, vous paraissez vous être rangés définitivement du côté de ceux qui croient qu'Ontario et Québec devront se procurer leur gaz au moyen d'un arrangement quelconque avec les États-Unis.—R. A mon sens, monsieur Green, un grand nombre de personnes, particulièrement celles qui connaissent bien la géographie de ces régions, estiment qu'il est bien difficile de prolonger un pipe-line du Manitoba au nord des Grands lacs. Ce serait une entreprise hérissée de difficultés économiques. Voilà pourquoi je dis que le coût de l'entreprise sera le facteur prépondérant dans la solution de ce problème.

D. Vous savez, sans doute, qu'une charte a été accordée l'année dernière à une compagnie connue sous le nom de *Trans-Canada Pipeline Limited.*—R. Oui, monsieur.

D. Et vous savez que cette compagnie devait construire de l'Alberta à Montréal, pour le transport du gaz naturel un pipe-line desservant en route les villes des Prairies et de l'Ontario-Nord, qui, soit dit en passant, augmentent continuellement et deviennent de plus en plus importantes, et desservant en même temps plusieurs centres de l'Ontario et du Québec pour se rendre peut-être jusqu'à Québec. Vous admettez qu'on a organisé une société dans ce but?—R. Oui, monsieur, je suis au courant de cela.

D. Je voudrais savoir si j'interprète bien les intentions de vos clients en disant qu'ils se rangent parmi les tenants de l'opinion contraire, qui aurait pour résultat inévitable de forcer l'Ontario et le Québec à se procurer leur gaz au moyen d'un arrangement quelconque avec des fournisseurs des État-Unis.—R. Messieurs, ma réponse à cette question est négative. Permettez-moi de m'expliquer. La *Boundary Pipeline Corporation,* avec les modestes ressources dont elle dispose à l'heure actuelle, ne se croit pas capable de se lancer dans une entreprise d'aussi grande envergure que celle que vous venez de mentionner. Notre compagnie est plutôt modeste au point de vue financier et elle se propose seulement de desservir la Saskatchewan, le Manitoba et la partie de l'Alberta où passeront ses pipe-lines.

D. Vous ne demandez pas la permission de construire un pipe-line dans la province d'Ontario?—R. C'est exact.

D. Monsieur MacTavish, quels sont les rapports qui existent entre vos requérants et ceux de la *Prairie Transmission Lines Limited,* qui a été constituée en corporation en 1950?—R. Je dois vous dire, monsieur Green, que je ne le

sais pas. M. Herring, qui s'occupe de l'aspect technique de la question, en est peut-être au courant. Il peut y avoir des rapports entre les deux compagnies, mais je dois avouer que je ne le sais pas.

D. Quels sont les requérants outre les personnes de la Saskatchewan qui sont nommés dans le bill?—R. Ici encore je dois répondre que je ne le sais pas.

D. Pourriez-vous vous en informer et nous communiquer le renseignement?—R. Oui, monsieur, j'essayerai de me procurer ce renseignement.

D. Qui est, par exemple, ce M. Wilson, de Toronto?—R. M. Wilson? Je crois que vous voulez dire M. Wilton.

D. Oui, M. Wilton?—R. C'est un avocat et, dans cette cause, j'agis sur ses instructions.

D. Serait-ce trop vous demander que de trouver quels sont les autres requérants et quels sont les rapports qui existent entre votre compagnie et la *Prairie Transmission Lines Limited,* qui a obtenu une charte en 1950?—R. J'essayerai de me renseigner, monsieur.

D. Pourriez-vous nous dire quelle maison financière de New-York ou autre maison financière des États-Unis est le bailleur de fonds des requérants?—R. Je vous ai dit, dans mes remarques préliminaires, que nous avons ici avec nous aujourd'hui M. Matheson, de la *Dominion Securities,* qui est, comme vous le savez, une compagnie canadienne. C'est cette société qui finance notre entreprise, qui, en fait de compagnies de pipe-lines, en est une bien modeste. Comme vous le savez, ces compagnies de pipe-lines manient des fonds considérables, mais la nôtre est plutôt modeste si on la compare aux autres.

D. Avec quelles maisons financières des États-Unis est-elle en relation?—R. Je ne puis répondre à cette question, mais nous avons amené ici M. Matheson, comme témoin. Je connais bien la *Dominion Securities,* qui est une compagnie canadienne; mais je ne sais pas si elle est affiliée à des compagnies américaines.

M. Cavers:

D. Monsieur MacTavish, vous avez mentionné les difficultés géographiques qui se rencontrent dans la région au nord de Winnipeg et du lac Supérieur. Quelles sont ces difficultés et sont-elles un obstacle insurmontable à la pose d'un pipe-line qui viendrait jusque dans l'Ontario?—R. M. Herring pourra répondre à cette question d'une manière beaucoup plus satisfaisante que je ne le pourrais, monsieur Cavers. Je dois avouer que je ne suis pas un expert dans ces questions. Toutefois j'ai été mêlé à un certain nombre d'affaires concernant les pipe-lines et, dans mes conversations avec les gens qui s'y connaissent, j'en suis venu à la conclusion que le passage d'un pipe-line par de vastes régions sans clients augmente le coût de l'entreprise d'une façon incroyable.

M. APPLEWHAITE: Est-ce que la Commission royale des transports n'a pas dit la même chose au sujet des chemins de fer?

Le TÉMOIN: En effet, on a souvent dit la même chose au sujet des chemins de fer. Les longs parcours sans marchés créent des problèmes sérieux qui reviennent constamment dans la discussion des tarifs de transport.

M. CARROLL: Oui, je crois que le point de vue des requérants est juste.

Le TÉMOIN: Je le crois. Il n'y a pas de doute à ce sujet.

M. NICKLE: Pourriez-vous nous dire quel sera exactement le débit d'un pipe-line reliant le sud de l'Alberta à la ville de Winnipeg? Votre exposé est basé sur un pourcentage de 80 p. 100 à 100 p. 100. En réalité, je crois que le pourcentage serait bien inférieur à 80 p. 100, ce qui élèverait de beaucoup le coût du transport.

Le TÉMOIN: Je ne suis pas compétent pour répondre à cette question. M. Herring, qui vient après moi, pourra vous donner la réponse. Je regrette de n'avoir pas les connaissances voulues pour vous répondre.

M. Higgins:

D. Vous avez dit, n'est-ce pas, qu'il ne semble pas y avoir d'excédent de gaz exportable?—R. Une déclaration vient d'être faite à ce sujet. Je ne l'ai pas vue par écrit ni dans les journaux ni ailleurs; mais à ce qu'on m'a rapporté, on a annoncé hier à la radio, en Alberta, que la Commission estime qu'il n'y a pas d'excédent exportable dans la partie méridionale de l'Alberta.

D. Je ne suis pas très versé dans ces questions, mais je comprends, monsieur MacTavish, que la région où votre compagnie puise son approvisionnement de gaz n'a pas d'excédent exportable à l'heure actuelle.—R. C'est exactement cela, d'après la déclaration la plus récente.

D. Par qui cette déclaration a-t-elle été faite? Est-ce par le gouvernement de l'Alberta?—R. Cette déclaration a été faite par la Commission de conservation. Elle n'a pas encore reçu la confirmation du gouvernement de l'Alberta, mais elle a tout de même été publiée. Je ne sais si c'est une déclaration officieuse ou si c'est simplement une opinion qu'on a permis d'exprimer publiquement. M. Nickle en sait probablement beaucoup plus long que moi à ce sujet.

M. Nickle:

D. Vous avez raison d'affirmer que la Commission de conservation a déclaré hier qu'il n'y a pas d'excédent exportable dans la région méridionale de l'Alberta à l'heure actuelle. Mais c'est là la situation actuelle. En prenant pour acquis qu'on ne peut obtenir de gaz de cette région, quelle autre région pourrait servir de source d'alimentation?—R. Je ne suis pas un technicien, mais je crois que la réponse qu'on donne généralement est la suivante: le sud de la Saskatchewan.

D. Avez-vous pris en considération l'attitude du gouvernement de la Saskatchewan au sujet de l'emploi des lignes qu'il a construites pour le transport du gaz produit dans la province?—R. Oui, monsieur. Cette question n'entrait pas dans mes instructions; mais je pense qu'elle a été prise en considération par M. Herring, du point de vue technique. Je crois savoir qu'il a eu des entrevues avec certains fonctionnaires de la Saskatchewan.

D. Vous dites que M. Herring traitera ce point?—R. Oui, Monsieur.

M. APPLEWHAITE: Me permettriez-vous de demander à M. Nickle, lorsqu'il nous parlera de la déclaration de la Commission de conservation de l'Alberta à l'effet qu'il n'y a pas d'excédent exportable, d'expliquer clairement au Comité si cela veut dire "exportable de la province" ou "exportable du pays".

M. NICKLE: Dans son rapport déposé par le premier ministre Manning il y a quelques jours, la Commission de conservation estime que les réserves actuelles de l'Alberta scientifiquement assurées se chiffrent à 6.8 trillions de pieds cubes et que la consommation probable pendant les 30 prochaines années seront de 4.3 trillions, ce qui laisse un surplus appréciable sur la demande des 30 prochaines années. Mais, après avoir étudié avec soin la situation des réserves existantes, la Commission, dans sa sagesse, a décidé qu'il n'y a pas une seule réserve du sud ou du centre de l'Alberta qui permettrait l'exportation du gaz aux États-Unis ou dans les autres provinces du Canada à l'heure actuelle. La Commission a décidé que de la région de la Rivière-la-Paix, région relativement petite et où la demande de gaz est peu considérable, on pourrait mettre à la disposition de la *West Coast Transmission*, pour une période de cinq ans, 210 billions de pieds cubes, soit 42 billions par année, ce qui est suffisant pour les besoins de Vancouver. Dans son rapport, la Commission a déclaré nettement qu'elle a basé sa décision sur les conditions actuelles et que cette décision est sujette à modification si le développement de nouvelles sources de production le justifie. Le territoire producteur de gaz qui est maintenant concédé dans la

région de la Rivière-la-Paix n'est pas assez considérable pour permettre l'exportation aux États-Unis; mais, là aussi, les conditions peuvent changer très rapidement.

M. Green:

D. Il y a une question que je voudrais vous poser, monsieur MacTavish. Combien d'argent les requérants ont-ils dépensé jusqu'ici pour l'exécution de leur projet?—R. Je crois que je peux vous trouver ce chiffre tout de suite. On me dit que c'est environ $25,000.

D. Vous dites $25,000?—R. Oui, monsieur.

D. Je vous ai posé cette question, parce que dans le cas de la plupart des autres demandes de chartes de pipe-line, les requérants avaient déjà fait de grosses dépenses pour les levés de terrain, le tracé des routes et l'étude des marchés. Dans certains cas, je crois que les déboursés s'élevaient à plusieurs centaines de mille dollars. Dans votre cas, vous dites que vous n'avez dépensé que $25,000 environ?—R. C'est exact, monsieur, mais je pense que ce chiffre s'accorde bien avec les déclarations que je vous ai déjà faites et l'état financier de notre compagnie. A l'exception, peut-être, de la *Canadian Montana,* qui possédait une très petite ligne ligne canadienne en territoire canadien, notre compagnie est de beaucoup la plus modeste, au point de vue financier, de toutes les entreprises que j'aie connues.

D. Mais l'entreprise coûtera plusieurs millions de dollars?—R. Oui, mais dans le domaine des pipe-lines, les chiffres sont astronomiques.

D. Pour la ville de Winnipeg seulement il en coûtera près de 30 millions de dollars.—R. Oui, je crois que le chiffre exact est 28 millions.

M. Carroll:

D. Vous avez dit, il y a un moment, que deux compagnies de pipe-lines ont obtenu l'autorisation de transporter le gaz ou le pétrole après une enquête faite par la Commission des transports.—R. Oui.

D. Ainsi ces deux compagnies qui ont été constituées en corporation il y a environ un an pour opérer de l'Ouest jusqu'à Montréal ont été soumises à l'examen de la Commission des transports.—R. D'après mes souvenirs, et mes paroles sont sujettes à rectification, les deux compagnies que j'avais en vue sont les suivantes. L'une est l'*Interprovincial Pipeline,* qui, comme vous le savez est financée par l'*Imperial Oil* et lui appartient en partie. Elle a reçu l'approbation du Parlement et s'est présentée à la Commission des transports. L'autre est la *Canadian Montana,* en faveur de laquelle l'Alberta adoptait l'année dernière, en vue de la défense du pays, une loi spéciale permettant l'exportation du gaz. J'en parle en connaissance de cause, car nous étions indirectement intéressés à l'adoption de cette loi. Nous nous sommes présentés au Parlement et nous avons obtenu l'autorisation de construire un pipe-line depuis le sud de l'Alberta jusqu'à la frontière du Montana. Nous nous sommes adressés ensuite à la Commission des transports et au ministère du Commerce et l'entreprise fut complétée. Je crois que ce sont là les deux seules compagnies qui ont passé par toute la filière et qui sont en activité.

M. Higgins:

D. Avez-vous l'intention de transporter du pétrole aussi bien que du gaz au moyen de ce pipe-line?—R. Pas par le même tuyau. D'après l'opinion des experts à ce sujet, il n'est pas avantageux de transporter le gaz et le pétrole par la même canalisation.

D. Alors, vous vous proposez de construire un autre pipe-line pour le transport du pétrole?—R. Pas pour le moment. Mais, si on en vient à cette décision, je crois qu'une saine économie exige l'installation d'une autre canalisation dans la même tranchée, mais non la transmission au moyen du même tuyau.

D. Est-ce que vous projetez cette installation?—R. Pas que je sache.

D. Votre compagnie s'intéresse-t-elle au transport du pétrole?—R. Pas que je sache.

M. NICKLE: Votre compagnie a-t-elle fait une étude économique du coût de l'installation d'un pipe-line aboutissant à Winnipeg?

Le TÉMOIN: Oui, et M. Herring traitera de cette question dans son exposé.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur MacTavish. Le Comité veut-il entendre M. Herring maintenant?

M. GREEN: M. MacTavish m'obtiendra les réponses à quelques-unes de mes questions.

Le PRÉSIDENT: Oui, je verrai à ce que vous obteniez ces réponses, monsieur Green.

M. MACTAVISH: J'ai pris note des questions.

M. Robert H. Herring, de la *Fish Engineering Corporation*, Houston (Texas), est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs. Comme on l'a mentionné précédemment, depuis que la *Boundary Pipeline* s'est présentée au Comité du Sénat, il y a une semaine ou deux, pour obtenir sa charte, il s'est produit certains événements. Je voudrais vous donner des éclaircissements sur les objets de la compagnie, sur son organisation et sur les raisons qui motivent sa demande. Je ne pourrais mieux faire, pour m'acquitter de cette tâche, que de vous exposer les recommandations qui ont été préparées par la compagnie de génie que je représente.

Notre société s'est intéressée de très près au développement de l'industrie du gaz en Alberta, soit avec la compagnie qui fait la présente demande, soit avec la *Prairie Transmission Lines* que M. Green a mentionnée. Puis-je m'interrompre un moment pour présenter la compagnie dont je fais partie. Cette dernière a construit trois des pipe-lines les plus importants des États-Unis. L'un est le *Transcontinental Gas Pipeline System,* qui s'étend de la frontière du Mexique jusqu'à la ville de New-York. Un autre s'étend du Texas jusqu'à Chicago. Enfin, M. Fish, président actuel de la compagnie, a construit, alors qu'il était vice-président, la *Tennessee Gas Transmission Company,* qui est la plus grosse compagnie du genre en activité à l'heure actuelle. Notre compagnie est donc compétente dans ce domaine particulier et elle agit comme conseiller pour donner des témoignages d'expert.

L'avis que nous avons donné à M. Wilton, président de la *Boundary Company,* et à ses associés, il y a un an environ, est que les réserves de gaz de l'Alberta, calculées d'après les prévisions de la province elle-même en vue des besoins éventuels pour une période de 30 à 50 ans, ne sont pas suffisantes pour justifier le lancement d'une de ces entreprises de grande envergure.

La demande présentée à la Commission de conservation de l'Alberta s'appuyait sur une étude démontrant qu'il existe une réserve de deux trillions de pieds cubes de gaz. Notre mémoire se basait sur la prise de 75,000 M pi. cu., soit 75 millions de pieds cubes par jour. Et nous calculons qu'un pipe-line devrait fournir un débit de 85 p. 100 à condition d'alimenter des stations génératrices de vapeur pour maintenir le niveau de ce débit.

Pour ce qui est de la vapeur, il y a un petit pipe-line au Texas qui a à peu près le même débit, et ce débit est maintenu par l'approvisionnement d'une grosse station génératrice de vapeur. Voilà pourquoi nous avons pris cette compagnie de pipe-line comme exemple pour formuler nos recommandations dans le cas qui nous occupe en ce moment. Vous aurez probablement un débit de 85 p. 100 si vous avez deux stations génératrices de vapeur, sur une base intermittente.

M. Nickle:

D. Où seront situées ces stations génératrices de vapeur?—R. Il y en aura une petite à Swift-Current, une à Moose-Jaw, une à Regina et une à Winnipeg.

D. Quelle sera leur consommation de gaz? Quant au volume de gaz dont elles auront besoin, j'ai distribué mes tableaux et je peux seulement vous donner de mémoire des chiffres sujets à correction. Le débit de la station de Winnipeg sera de 3,500,000 pieds cubes. A Swift-Current, la station augmentera le débit requis pour cette ville. A Moose-Jaw, la station consommera 8 millions de pieds cubes; la station de Regina en consommera 16 millions, et celle de Winnipeg, 22 millions. Nous aurons de plus à Winnipeg, un débit industriel intermittent, qui viendra s'ajouter à la consommation de cette station génératrice de vapeur.

D. Quel sera le débit destiné à l'industrie pour la ville de Winnipeg? Qu'est-ce que vous prévoyez?—R. La production totale que la compagnie projette d'offrir aux compagnies de service public pour revente est de 50 millions de pieds cubes par jour pendant la première année d'activité. De cette quantité, 16 millions seraient vendus aux industries. Quant à la différence entre le débit maximum de 85 p. 100 et la quantité de 50 millions destinée à la revente, je crois qu'elle pourra être consommée par des stations génératrices de vapeur, sur une base intermittente, et par deux autres industries.

D. Les stations génératrices en question sont-elles disposées à prendre le gaz sur une base intermittente?—R. Oui, monsieur, à un prix avantageux.

D. Quel serait ce prix à Winnipeg?—R. D'après les calculs fondés sur les premiers pourparlers à ce sujet, ce serait à peu près 22 cents, ce qui serait inférieur au prix des combustibles concurrentiels. Ces calculs supposent une livraison constante au cours de la période de livraison intermittente.

M. Browne:

D. Vous dites 22 cents. Pour quoi?—R. Pour 1,000 pieds cubes. Un programme qui répondrait à la demande de la Saskatchewan, du Manitoba et des villes du sud de l'Alberta conviendrait mieux à la situation présente des réserves albertaines et pourrait se développer plus tard au besoin.

Les recommandations que nous faisons à la *Boundary Pipeline* sont fondées sur la situation économique actuelle, qui influe sur la vente du gaz de l'Alberta. D'après le témoignage de la *Trans-Canada Company* devant la Commission de conservation de l'Alberta, cette compagnie espère mettre son produit en vente à 50 cents le 1,000 pieds. L'étude que cette compagnie a faite et que nous avons faite dans l'Est, nous aussi, révèle que près des trois quarts des industries de l'Est du Canada payent leur combustible plus de 43 ou 44 cents. Leur prix était d'environ 6 cents plus élevé que les prix concurrentiels des pipe-lines de ce genre, parce que, pendant les premières années, leur pipe-line transporterait une certaine proportion de son débit pour alimenter les industries en attendant le moment où les particuliers seraient prêts à se servir du gaz dans leurs résidences.

Nous croyons, par conséquent que les conditions économiques actuelles ne permettent pas la vente du gaz de l'Alberta dans l'Est du Canada. En raison de ces conditions et des réserves connues de l'Alberta à l'heure actuelle, nous avons recommandé à notre client d'établir son programme de construction pour le moment en se basant sur une distribution de 28 millions par jour pour desservir les provinces des Prairies.

Il n'y a pas de raison de différer davantage cette entreprise de distribution de gaz naturel sous prétexte d'élaborer un vaste programme pour alimenter éventuellement l'Est du Canada. Je voudrais ajouter à cela un autre argument. La Saskatchewan est actuellement l'objet d'une exploration très détaillée. Il y a là plus de trente équipes de sondage et d'autres les suivront dès que l'hiver sera fini.

Ce programme de mise en valeur est très prometteur et le gouvernement provincial est extrêmement optimiste au sujet de ses réserves de gaz naturel. La réalisation du programme se poursuit avec une prudence mêlée d'optimisme. Grâce à ce dévelopement on pourra avoir une réserve de gaz de 300 à 400 milles plus près des marchés de l'Est du Canada que les réserves actuelles. Il se peut qu'il y ait un excédent de ces réserves qui pourra être mis à la disposition de l'Est du Canada, ce qui ferait baisser le prix du gaz des 6 cents en question. Cette augmentation de 6 cents s'applique à 100 à 150 millions de dollars dont, pendant une période de 20 ans, les consommateurs actuels seraient obligés de porter la charge. Aucune industrie ne peut supporter un tel fardeau. En conséquence notre compagnie d'ingénieurs ne peut recommander à un client de se lancer dans une pareille entreprise avant de pouvoir offrir sa marchandise au même prix que ses concurrents. Il y a longtemps que nous connaissons les conditions qui existent dans l'Est du Canada et dans le Canada central, et je n'hésite pas à dire que la construction d'un tel pipe-line n'est pas possible sans une subvention du gouvernement fédéral. Nous l'avons déclaré franchement: sans subvention, la chose est impossible. Il est impossible de réaliser cette entreprise autrement, d'après notre expérience d'ingénieurs.

M. McIvor: Cela nous donne donc toute l'assurance que nous pouvons désirer que votre pipe-line ne sera pas prolongé de Winnipeg dans l'Ontario ou vers les Provinces de l'Est du Canada.

Le Témoin: Je ne puis parler au nom de la compagnie à cet égard. L'avis que je donnerais à la compagnie—et c'est, à mon sens, le sentiment général—c'est qu'il serait très difficile à l'heure actuelle de traverser l'Ontario-nord pour alimenter de gaz les provinces de l'Est, à cause des difficultés de la construction d'une ligne dans le nord de l'Ontario; et j'estime que la Commission des transports sera guidée dans ses décisions par les rapports que les compagnies lui présenteront. Si, toutefois, il devient avantageux de prolonger la canalisation jusque dans l'Est du Canada, je suis certain qu'une compagnie se chargera de l'entreprise en temps opportun, c'est-à-dire quand il sera prouvé que l'entreprise est avantageuse. Au point où en sont les choses actuellement, et en notre qualité de société d'ingénieurs, nous ne recommanderions à aucune compagnie d'assurances le placement des sommes considérables requises pour la réalisation d'un tel projet. Je ne puis parler qu'aux points de vue économique et technique à l'égard de ce pipe-line. Revenons maintenant à la situation en Alberta. Il est question que ce pipe-line desserve les provinces de Saskatchewan et du Manitoba. Leurs propres réserves empêchent actuellement l'exportation de quantités considérables du sud de l'Alberta, mais les producteurs de cette région, sont maintenant sans doute encouragés par la déclaration que le gaz provenant des sources de Rivière-la-Paix peut présentement être mis en vente. Lorsque ce gaz additionnel deviendra disponible à la Rivière-la-Paix, d'autres pipe-lines seront mis en service, ce qui sera très encourageant pour ceux du sud de l'Alberta, si leur programme réussit, parce que cela signifiera qu'il leur sera permis de vendre du gaz additionnel, en plus de leurs propres produits à cet endroit. C'est décourageant de retarder un projet sans raison, et l'Alberta est bien au courant de ce problème. Par exemple, la *Gulf Oil Corporation* possède le champ de Pincher-Creek, où elle a une réserve potentielle de deux trillions de pieds cubes de gaz récupérable, soit assez pour aprovisionner ses clients pendant 20 ans. Actuellement, la commission de l'Alberta a recommandé à son gouvernement que ce champ soit gardé en réserve pour les besoins de la province. A quel chiffre établit-elle ces besoins? Elle prévoit qu'au débit maximum cette quantité de gaz sera épuisée en 1968. De plus, cette compagnie a maintenant une mise de fonds d'environ $6,500,000 dans ce champ et le délai jusqu'en 1968, à 4 p. 100, représentera une augmentation de 68 p. 100 des frais de son placement. C'est décourageant pour un capitaliste d'avoir à

attendre jusqu'à ce que le programme d'exploitation d'un champ soit mis en application. La situation sera bien meilleure si des réserves additionnelles deviennent éventuellement disponibles. Nous voulons faire valoir qu'avec cette compagnie, nous pouvons entreprendre très prochainement un système de pipe-line jusqu'à Winnipeg, qui s'alimentera soit à même ces réserves en Alberta, soit à même celles exploitées en Saskatchewan. Si les réserves découvertes en Saskatchewan s'avèrent appréciables, ce pipe-line, pour aller plus loin, doit s'étendre jusqu'aux États-Unis à ce point; si nous en avons en quantité suffisante qui nous permette de justifier l'extension jusqu'à Port-Arthur et Fort-William, nous serons en mesure de vous faire parvenir ce gaz. La question de savoir qui sera effectivement desservi par le pipe-line en est une purement économique. Au fur et à mesure que le pipe-line croîtra, s'étendra et que les facilités augmenteront, et si ces réserves de gaz se manifestent dans la Saskatchewan et à Rivière-la-Paix, et que nous puissions étendre ce réseau à l'est du Canada, la présente compagnie fera sans doute concurrence à toutes les autres compagnies; mais, tel que je l'ai dit, ce sera une entreprise très coûteuse, un placement très sérieux de construire une ligne traversant le pays au nord des Grands lacs, à travers le nord de l'Ontario, pour desservir la région plus à l'est d'Ontario et de Québec. Les renseignements techniques que nous possédons sur le sujet nous ont fort découragés et nous avons fait certaines enquêtes, mais en tant que constructeurs de pipe-lines, nous croyons pouvoir les installer partout où cela en vaut la peine. On peut les construire, mais cela requiert un certain montant d'argent qu'il faut rembourser. En résumé, messieurs, c'est la recommandation que j'ai faite à notre compagnie; celle que notre compagnie, connaissant la situation dans l'Ouest du Canada, a faite à la *Boundary Company*. Pour autant qu'il s'agisse de pipe-lines, le programme de cette dernière est relativement peu considérable. Elle commencerait par établir le service jusqu'à Winnipeg et la Saskatchewan, et elle prendrait des dispositions en vue d'une expansion nécessitée par les besoins futurs d'une population plus considérable.

Que le projet se réalise ou non, la compagnie, sous sa forme actuelle est rationnellement organisée, tant du côté économique que du côté technique. La demande visant la construction du pipe-line même sera selon la formule ordinaire et adressée à la Commission des transports. Il se peut qu'avec des réserves disponibles plus considérables, d'autres demandes soient faites plus tard pour étendre le service de pipe-line au delà de ce qui est présentement envisagé, et une telle extension sera à propos.

M. Whiteside:

D. Vous avez mentionné que le prix de ce gaz serait de 22 cents par mille pieds cubes: en sera-t-il ainsi le long de toute la ligne?—R. Non. C'est le prix de vente du débit intermittent. Nous mentionnons cela à la page 2 de notre rapport. Vous y verrez que ce sera 85 p. 100 du débit total et le prix de vente moyen nous rapporterait 6.5 p. 100 sur le placement, ou 28 cents. Le prix de vente moyen proposé que nous avons discuté avec les gens de l'Ouest du Canada est de 30 cents à Winnipeg et de 25 cents en Saskatchewan. C'est le prix de gros du marché du gaz livré aux raccordements des villes du réseau de distribution. Il va sans dire que nous vendrions aux divers systèmes de distribution le long de la ligne et aux mêmes conditions relatives. Cela signifie qu'on doit prendre les livraisons destinées aux consommateurs et les transporter à un client quelconque, avec le droit de reprendre ce qui est disponible d'après les ventes moyennes d'une année déterminée. Ainsi, le client, par exemple pour une génératrice de vapeur, signe un contrat pour prendre une certaine quantité de gaz au cours d'une année. Le fournisseur a le droit, sous le régime de livraison intermittente, de reprendre le gaz dont cette installation n'a pas be-

soin et, lorsqu'il agit ainsi, il le vend à 22 cents, ce qui occasionnera une légère perte, mais il restera un certain débit ou approvisionnement de gaz à la disposition des clients sur cette route.

D. Pouvez-vous nous donner une estimation de vos ventes annuelles et de l'expansion possible au cours des deux ou trois prochaines années, disons?—R. L'expansion de ce pipe-line ne sera pas rapide comme celle que vous avez constatée chez d'autres entreprises du même genre. L'augmentation annuelle pendant six ans d'exploitation de ce pipe-line serait de 12 à 13 millions de pieds cubes de gaz par jour.

D. L'augmentation par année, dites-vous?—R. Oui, monsieur. Cette augmentation peut être maintenue assez constante sans accroître les installations en utilisant un autre combustible de haute valeur, autrement connu sous le nom de gaz de pétrole liquide ou G.P.L.; alors, lorsque nous avons plus de clients sur ce pipe-line et que des approvisionnements additionnels n'ont pas été réalisés, du gaz supplémentaire peut être tiré de ces réserves et, de cette façon, le débit peut être maintenu. C'est le système employé lorsque le gaz n'est pas disponible en quantité suffisante.

M. Nickle:

D. A la page 1, sous la rubrique "Peak Day Sales", vous mentionnez un total moyen des ventes quotidiennes de 74 millions de pieds cubes. Est-ce que cela représente le sommet prévu de l'exploitation de votre pipe-line pour les usagers industriels et domestiques?—R. Oui, en effet.

D. Et vous avez un total de 66 millions de pieds cubes pour la consommation industrielle de génératrices à vapeur et de certaines industries?—R. En disponibilité dans les villes desservies?

D. Oui.—R. C'est exact.

D. A 85 p. 100 de la capacité de débit, vous calculez que vos ventes moyennes seraient d'environ 63 millions de pieds cubes par jour?—R. C'est exact.

D. C'est à la page 2. Ce serait quelque peu moindre que votre consommation industrielle et se rapprocherait de très près de votre somme de débit quotidien. Pouvez-vous nous donner quelques renseignements au sujet de vos ventes domestiques probables et aussi votre estimation pour l'usage domestique? —R. Bien, monsieur, à l'exception de 16 millions par jour et de 4 millions à Winnipeg . . . et, encore, je ne puis vous fournir des renseignements très complets sur ce marché, mais sur la base des ventes fermes . . .

D. Ce serait votre débit industriel?—R. Ce sont les ventes fermes. Cela laisse 34 millions par jour sur la quantité de plus grande production dans la deuxième année d'exploitation pour l'usage domestique et commercial. Cet usage domestique et commercial fonctionnera réellement sur un taux de 28 ou 29 cents, alors que le reste de cette consommation en particulier sera comblé aussi près que possible à même les ventes intermittentes. Afin de vous fournir des renseignements plus complets sur le sujet, probablement plus tard cet après midi, je préfère consulter mes notes.

D. Vous les avez ici?—R. Non, elles sont à l'hôtel.

D. Alors, vous allez nous les communiquer plus tard?—R. Oui, monsieur.

D. Je désire poser certaines questions concernant le régime économique réel du pipe-line.—R. Très bien.

D. Votre base ou votre point terminus est à Winnipeg?—R. Je ne suis pas bien au courant des règles de procédure. Pouvons-nous avoir un moment de répit pour le lunch, alors que je pourrai me procurer les notes que je désire vous soumettre?

D. Je sens moi-même le besoin de prendre quelque chose; mais, en attendant, continuons à étudier les autres questions que nous avons ici. Nous avons une dépense prévue d'un peu plus de 28 millions de dollars. Quel sera le

diamètre du pipe-line; 16 ou 25 pouces? Quel sera le diamètre de votre principale ligne de transmission?—R. La partie de la ligne indiquée sur la carte commence à 16 pouces et continue ainsi sur tout le parcours.

D. Sur tout le parcours?—R. Oui.

D. Quel serait le mouvement maximum sur une ligne de 16 pouces?—R. Soixante-quinze millions de pi. cu. avec une station de 2,640 chevaux-vapeur. En ajoutant des stations de conpression le long de la route, la capacité de cette ligne de 16 pouces pourrait être augmentée à environ 195 millions de pieds cubes par jour.

D. Vous pourriez l'augmenter à 195 millions de pieds cubes?—R. Oui, sur la base de 800 livres de pression.

D. Pour dépasser 195 millions de pieds cubes par jour, il serait nécessaire de poser une ligne double, n'est-ce pas?—R. Pas tout à fait, monsieur. Vous commenceriez par charger à la station, de la section à basse pression de la ligne, puis vous boucleriez avec une ligne de 16 pouces.

D. Jusqu'à quel point pourriez-vous boucler pour augmenter la capacité avant que le coût devienne non économique?—R. Cela dépendrait entièrement du marché disponible et de la quantité de gaz que nous aurions en disponibilité. Si nous avions soudainement un volume considérable de ventes et, en même temps, une augmentation de la demande, il faudrait, avant que le pipe-line pût être étendu au delà de la croissance du réseau, un volume considérable d'affaires et de réserves. Nous utiliserions sans doute ces installations immédiatement et ajouterions beaucoup de nouvelles stations. Nous pourrions agir ainsi sans trop de difficulté.

D. Cela signifierait la duplication du placement ou le posage d'une ligne parallèle à un coût considérablement plus élevé que celui du service initial?—R. Non, monsieur; je ne suis pas de votre opinion. Pour augmenter la capacité de votre pipe-line, vous augmentez les installations sur le parcours; il vous faut ajouter des installations supplémentaires pour desservir plus de monde sur ce parcours; et, pendant cette période, vous aurez amorti une partie de votre placement dans la pipe-line à même les recettes de la compagnie de pipe-line. C'est la base théorique sur laquelle vous fonctionnerez; je crois savoir que votre commission des services publics suit le même système en matière de dépréciation. Nul doute que vous pourrez appliquer une partie de cette dépréciation à la construction d'installations supplémentaires dont vous pourrez avoir besoin jusqu'au point requis pour rencontrer la demande du marché. Si le marché dépasse cette demande, vous pourrez encore profiter de la pleine capacité de votre ligne. Supposons, maintenant, que ce pipe-line a occasionné des ventes supplémentaires, et que non seulement la demande, mais les réserves deviennent soudainement disponibles en Saskatchewan; disons, par exemple, que c'est pour l'exportation du gaz ou le faire parvenir à l'Est du Canada, et que vous vouliez étendre votre ligne pour que le gaz y parvienne en effet, vous utiliseriez alors vos installations actuelles à plein rendement.

D. Monsieur Herring, je suis de ceux qui ont une grande foi dans l'avenir de l'Alberta, et je crois aussi que la Saskatchewan aura des réserves de gaz très considérables qui seront disponibles au cours des prochaines années pour étendre l'exportation du gaz bien au delà de l'Alberta. Je crois en plus que le gaz de l'Alberta, et peut-être de l'ouest de la Saskatchewan, pourrait fort bien desservir tous les marchés disponibles aussi loin que Montréal à l'est. Nous ne pouvons pas dire dès maintenant si cela pourra se faire sur une base d'échange avec les États-Unis ou au moyen de la construction d'une ligne à travers le Canada. Le point où je veux en venir est le suivant: si vous construisez un pipe-line à basse pression allant vers l'est jusqu'à Winnipeg, vous utiliserez, pendant une période de 20 ans, environ 460 billions de pieds cubes de gaz, soit une petite partie des réserves totales de gaz maintenant en vue en Alberta. Vous dites qu'en étendant votre ligne vers le sud et en ajoutant des stations

de compression, vous pouvez augmenter votre capacité à 195 millions de pieds cubes par jour. Au point de vue de la réserve probable de gaz, ce serait une futilité. Si votre ligne ne peut transporter que 195 millions de pieds cubes par jour, il sera nécessaire de doubler vos pipe-lines afin d'avoir des installations pour aller plus loin dans l'Est du Canada ou dans l'Ouest-centre des États-Unis. Cela aura pour résultat que le coût total du pipe-line sera beaucoup plus élevé que celui d'un pipe-line qui aurait été construit au début avec un diamètre capable de transporter de 350 à 400 millions de pieds cubes de gaz par jour.—R. Je ne suis pas de votre avis, monsieur Nickle, et je crois pouvoir vous le démontrer. Je vais vous citer deux exemples: la *Kansas-Nebraska Pipeline Company* a commencé son premier pipe-line avec un tuyau de 6 pouces de diamètre, et elle a été capable de livrer 280 millions de pieds cubes. Cette compagnie livre maintenant environ 300 millions de pieds cubes de gaz par jour; j'ai dit un tuyau de 6 pouces, et c'est exact. C'est une des dix principales compagnies de pipe-lines en exploitation aux États-Unis. A tout événement, et à ma connaissance, il n'existe qu'une seule compagnie qui vend plus de gaz, et c'est la *Natural Gas Pipeline Company* de Chicago. L'autre exemple se rapporte à la demande de la *Trans-Canada* à un prix de 50 cents. Ce prix était celui de chaque pied cube de gaz vendu et provenant de ce pipe-line, que ce soit à 10 milles du point d'origine, ou à 2,170 milles. Nous avons formé une compagnie de pipe-line qui vendra le gaz à des prix de concurrence aux provinces de la Saskatchewan et du Manitoba. C'est un gaz beaucoup moins coûteux et qui sera vendu à un prix qui desservira le marché.

D. Vous ne me dites pas, monsieur Herring, que les *Trans-Canada Pipelines* vont demander le même prix en Saskatchewan et au Manitoba qu'en Ontario? R. Je suis tout à fait certain que ce n'est pas leur intention, mais le dernier chiffre que j'ai cité est celui qu'ils ont cité eux-mêmes lorsqu'ils ont été entendus comme témoins; et ceci se rapportait au montant d'argent requis pour l'exploitation annuelle, sur la base des ventes totales du pipe-line chaque année; c'est ce qui a amené le prix de 50 cents pour ces ventes. Mon argument est à l'effet que, lorsqu'un pipe-line progresse et exploite un genre plus élevé de marché, il améliorera la situation d'exploitation et s'améliorera très rapidement pendant les cinq premières années, disons, jusqu'à ce qu'ils deviennent une compagnie d'exploitation solide vers la troisième année. Après avoir passé à travers cela et développé des marchés additionnels dans le territoire, la compagnie sera en mesure d'entreprendre des aménagements plus considérables de pipe-line. En ma qualité d'ingénieur, je crois et dis que si l'expansion, la demande et le gaz disponible sont suffisamment considérables, rien n'empêchera le développement éventuel d'un pipe-line important. C'est mon opinion.

D. Ce débit de 85 p. 100 est basé sur le prix de vente moyen de 27·93 cents. C'est le prix de vente?—R. Exactement.

D. Vous avez un prix du débit intermittent de 22 cents à Winnipeg?—R. C'est exact.

D. Quel est le prix du débit intermittent aux usines génératrices de vapeur dans la Saskatchewan, à Swift-Current, Regina et Moose-Jaw?—R. Puis-je faire une rectification avant d'aller plus loin? Le prix de 22 cents est celui du débit intermittent dans la Saskatchewan.

D. Quel serait votre prix à Winnipeg?—R. Nous avons essayé de maintenir une différence d'environ 20 p. 100 entre le prix de vente moyen et celui du débit intermittent à cause de la situation de concurrence. Le tarif proposé pour Winnipeg est de 30 cents, ce qui est un peu moins que le prix de concurrence. Non, ce chiffre est trop fort; ce serait 24 cents pour le prix de vente du débit intermittent à Winnipeg.

D. Ce prix sera de 24 cents à Winnipeg et de 22 cents à des endroits de la Saskatchewan?—R. Il serait peut-être possible d'accorder un prix un peu plus avantageux à Winnipeg. Nous pourrions étudier la question.

D. Quel serait votre prix maximum pour le consommateur domestique?—R. Notre prix maximum serait...

M. BROWNE: C'est une question fort technique, monsieur le président, et plusieurs d'entre nous n'y connaissent pas grand-chose. Le témoin peut-il nous expliquer ce qu'il entend par prix de vente du débit intermittent?

Le TÉMOIN: C'est le prix auquel la compagnie de pipe-line vend au distributeur. C'est son prix de gros ou prix "à la porte de la ville". Le débit est du ressort de la compagnie de distribution. Disons que la compagnie de pipe-line fait un prix de 30 cents à la compagnie de distribution; celle-ci vend—et c'est encore fort technique—à un taux spécifique aux acheteurs, ce qui signifie exactement ceci: pour chaque 1,000 pieds cubes qu'ils prennent en moins dans leur consommation moyenne quotidienne, ils sont désavantagés quant au prix en proportion de la baisse de consommation. Lorsque nous passons un contrat avec un client, celui-ci convient de prendre une certaine quantité par jour selon la condition de son marché. Prenons le cas d'un client qui convient de prendre 50 millions de pieds cubes par jour au prix de la demande. Il a le droit d'exiger cette quantité chaque jour. A cette fin, il paie le prix de demande. Alors si la quantité de gaz qu'il consomme excède la quantité contractuelle, il paie un autre prix; cela signifie que, s'il consomme toute la quantité demandée dans l'année, il paie 30 cents; s'il n'en prend que la moitié au cours de l'année, il est désavantagé pour la quantité de cette réduction du débit qu'il essaie de maintenir.

M. Hodgson:

D. Pourquoi est-il désavantagé?—R. Parce qu'il n'a pas été capable d'absorber ce que son contrat exigeait en vertu de la demande et du taux sur un produit déterminé.

D. Autrement dit, il paie un taux plus élevé?—R. Oui.

M. APPLEWHAITE: Autrement dit, il n'a pas pris la quantité maximum pour laquelle il avait un contrat?

Le TÉMOIN: C'est bien cela. Il paie pour la quantité maximum pour laquelle il a passé un contrat.

M. Follwell:

D. Ce que M. Nickle a dit au sujet des livraisons à Winnipeg m'a fort intéressé. Pouvez-vous nous dire quelles sont les dispositions concernant la distribution à d'autres endroits des Prairies? Votre compagnie prend-elle des dispositions en vue de cette distribution?—R. Non, monsieur. Si je comprends bien, des pourparlers sont actuellement en cours entre le gouvernement de la Saskatchewan et différentes villes au sujet de la meilleure manière de procéder à la distribution. Nul doute que cette distribution sera faite soit par la ville intéressés, soit par le gouvernement de la Saskatchewan.

D. Vous faudra-t-il une garantie avant de fournir le service de votre pipeline à un endroit désigné?—R. Oui; avant d'entreprendre la livraison, il nous faudra obtenir un contrat à prix fixe avec une compagnie de distribution.

M. Cavers:

D. Avez-vous présentement un contrat à prix fixe pour les livraisons?—R. Non, monsieur; notre compagnie n'en a pas. C'est aujourd'hui devenu une coutume principalement dans l'Ouest du Canada. C'est une question considérée par les compagnies intéressées. Beaucoup dépend de ce que dit l'Alberta au sujet de l'exportation du gaz.

M. Nickle:

D. Pour en revenir à la question des prix, monsieur le président, je désire connaître la manière d'établir le prix moyen de vente de 27·93 cents pour le débit de 85 p. 100. Me servant de vos chiffres concernant le prix de vente inter-

mittente, j'aborde maintenant le prix de gros de 22 cents en Saskatchewan et de 24 cents à Winnipeg et le prix de 30 cents pour la consommation domestique à Winnipeg. D'après vos chiffres relatifs aux usines génératrices de vapeur et au débit industriel, l'industrie recevra, j'oserais dire, le plus gros pourcentage de la quantité annuelle transportée par votre pipe-line, et à un prix de 22 et 24 cents.—R. Je ne suis pas encore bien compris. La présente compagnie de pipe-line vendra aux compagnies de distribution qui, à leur tour, vendront aux clients. Sur la base d'un débit maintenu, le prix que la compagnie de pipe-line exigera sera de 25 cents en Saskatchewan, avec débit maximum et de 30 cents à Winnipeg. Alors, toutes ces ventes de gaz intermittentes seront faites par les compagnies de distribution, et les approximations dont vous parlez sont basées sur les frais d'exploitation estimatifs.

D. Alors, les opérations de votre compagnie en Saskatchewan seront réglées sur la base du prix de livraison de 25 cents au distributeur à la porte de la ville?—R. Oui.

D. Et le prix de gros sera d'environ 22 cents?—R. Pour le service intermittent.

D. Pour le service intermittent. Et un prix quelque peu plus élevé pour les consommateurs domestiques?—R. Oui, c'est exact. Autrement dit, le client domestique est jusqu'à un certain point désavantagé par le coût des installations auxiliaires qu'il faut maintenir en vue de la fourniture du gaz pour le chauffage au cours de l'hiver.

D. Vous avez dit, il me semble, que vous aviez la liste imprimée de vos prix à l'hôtel.—R. Oui, monsieur.

D. Voulez-vous l'apporter à notre prochaine réunion?—R. Avec plaisir.

D. Revenons maintenant à la source du gaz. Il va sans dire que jusqu'à ce que la Commission de conservation de l'Alberta approuve l'exportation de gaz du sud de cette province, vous ne pouvez compter en obtenir de cette région. Comme quelques-uns des autres promoteurs de pipe-lines, avez-vous essayé de vous réserver, ou d'ouvrir de nouvelles réserves de gaz en Alberta; ou, avez-vous fait des démarches pour explorer ou exploiter de telles réserves? —R. Nous tentons depuis quelques mois de passer un contrat avec la *Britalta Petroleum Limited,* compagnie qui a des réserves considérables dans le champ de Medicine-Hat et à Deep-Rock. Nous croyons que notre demande sera vue d'un œil favorable si l'Alberta n'autorise pas le transport d'une quantité considérable de gaz vers le nord-ouest du Pacifique.

D. Avez-vous signé un contrat avec cette compagnie?—R. Elle a signé un contrat prévoyant la fourniture d'une quantité très considérable de gaz pour les réseaux de pipe-lines devant desservir les régions du Washington et de l'Orégon. Ce contrat a été soumis au gouvernement de l'Alberta, mais il n'y avait pas encore été donné suite le 15 mai. Nous avons discuté l'affaire avec la compagnie dans le but, s'il n'était pas donné suite au contrat en question, ce à quoi nous nous attendons, de passer un marché sur une base beaucoup moins considérable en vue de desservir les villes des provinces avoisinantes.

D. Avez-vous déjà fait, ou avez-vous l'intention de faire des démarches pour explorer ou exploiter les réserves de gaz de ces régions?—R. Nous connaissons cette région. Et, pour en revenir à la question en cours, la *Boundary Pipeline Company,* nous avons recommandé à cette dernière de ne pas entreprendre elle-même des travaux de forage.

Nous jugeons qu'une compagnie de pipe-line doit être exploitée sur une base d'affaires solide, et posséder une certaine capitalisation susceptible de rapporter des bénéfices aux actionnaires. Nous croyons aussi que la base de la compagnie doit être établie de façon à ce que le consommateur puisse savoir exactement ce qu'il aura à payer pour son gaz. Mais si la compagnie se lance dans des travaux de forage, l'actionnaire fait un placement dont le rendement ne peut être déterminé.

D. Je conçois qu'une compagnie de pipe-line ne s'occupe pas elle-même des travaux d'exploration ou de forage pour le pétrole; mais, dans ce cas, nous avons déjà une autre compagnie qui suit la même route et espère desservir les mêmes marchés.—R. Oui, mais il y a une exception; c'est qu'elle a des projets beaucoup plus vastes.

D. Mais cette compagnie, la *Western Pipelines,* est dirigée par un groupe qui, depuis quelques années, a pris une part très active dans l'exploration et l'exploitation du pétrole et du gaz en Alberta. Il va sans dire que cette compagnie est en avant de vous, puisqu'elle est déjà constituée.

En faisant une comparaison des mérites des deux propositions pour la même route, ne croyez-vous pas qu'il faut donner de l'importance au rôle joué par les fondateurs des entreprises de pipe-line pour mener à bonne fin l'exploration et l'exploitation des ressources de gaz?—R. Je vais vous dire en toute sincérité ce que je pense. J'estime que la compagnie de pipe-line qui propose de desservir la région en question sur la base la plus solide et la plus économique devrait avoir la préférence vu sa situation. De plus, la *Boundary Company,* lorsqu'elle se propose de ne desservir que les villes canadiennes au début, constitue un projet qui mérite une considération de premier ordre. Et si la confrérie des producteurs de pétrole doit s'élargir pour en exploiter une partie, je crois alors que vous avez été trop loin.

D. Revenons au troisième projet concernant l'exportation des provinces des Prairies vers l'Est. Le troisième projet, qui est déjà constitué, est la *Trans-Canada Pipeline Company,* appuyée par des citoyens de votre propre État, le Texas, au moyen de sa compagnie dirigeante, la *Canadian Delhi Oil.* Elle a dépensé de sept à huit millions de dollars en travaux d'exploration de gaz et a, je crois, fait huit ou neuf découvertes en Alberta. Il me semble que ses réserves de gaz découvertes sont d'un peu plus de 600 billions de pieds et doivent alimenter en partie son pipe-line projeté dans l'Est canadien, ainsi que les marchés des Prairies que votre compagnie compte desservir. Il est clair qu'en tenant compte des marchés présentement disponibles dans les provinces des Prairies ou l'Est du Canada, pas plus d'un pipe-line ne devrait être construit; et ici encore nous en venons au même problème de l'importance qu'il faudrait donner au rôle joué et aux montants dépensés par les fondateurs de la Trans-Canada dans le but de développer leur projet destiné à desservir les marchés canadiens.—R. Je ne désire pas du tout ne pas tenir compte de la *Delhi Company,* parce qu'elle en est une de tout premier ordre aux États-Unis; c'est une des plus actives compagnies de gaz que nous ayons eues aux États-Unis. Je crois que, lorsqu'elle fait des forages, son but est de vendre du gaz. Je ne pense pas qu'elle devrait avoir le monopole des affaires d'un pipe-line qui consiste à mettre le gaz sur le marché. Je pense aussi que, si ses projets étaient identiques aux nôtres, il ne serait que logique de céder toute cette partie de son gaz sous son contrôle absolu, si elle a une position de priorité pour la vente du produit. Quant au projet de la Trans-Canada, je suis d'opinion que cette compagnie demande 350 millions de pieds cubes de gaz par jour, et cette quantité n'est pas disponible. Je crois cependant qu'il peut bien y avoir 75 millions de pieds cubes par jour.

Quant à la construction d'un autre pipe-line, je dois souligner le problème de la compagnie Murphy au Texas, là où il existe maintenant neuf compagnies importantes de pipe-lines. Si nous enlevons 75 millions du marché en direction de l'est, nous dérangeons l'équilibre économique d'une ligne devant s'acheminer jusqu'à l'Est du Canada; et en même temps, lorsqu'il y aura une quantité disponible suffisante, et s'il y a un marché dans l'Est canadien, un pipe-line transportant ce gaz peut être construit en direction de l'est du Canada sans s'occuper de cette question. Mais nous faisons la réserve que voici: pour faire parvenir du gaz dans l'Est du Canada, il vous faut en trouver plus près que vous n'en avez aujourd'hui.

D. Vous voulez dire à un prix économique?—R. Oui.

D. Autrement, il vous faut le long de la route des marchés tels que Winnipeg, Regina et Moose-Jaw?—R. D'après nous, cela ne réglera pas la question. Il me semble que vous désavantagez Regina et Winnipeg, si c'est la manière de voir du gouvernement du Canada.

D. Tous les pipe-lines m'intéressent et je m'efforce de faire valoir les facteurs qui s'y rapportent afin que le Comité en vienne à des conclusions; il me semble qu'en projetant un pipe-line, nous devons penser "en petit", ce qui signifie desservir uniquement les villes des Prairies aussi loin que Winnipeg, ou nous devons penser sur une plus haute "échelle", ce qui signifie desservir le marché du centre américain ou de l'Est du Canada?—R. Prenons ce point de vue. Si c'est l'hypothèse du Comité, vous fondez tout votre programme à venir sur cette mise sur le marché, en croyant que le gaz sera exploité.

D. C'est ce que je crois.—R. Pour appuyer le projet. Nous croyons aujourd'hui qu'il y a suffisamment de gaz pour desservir la partie sud de cette province. Mais, en ma qualité d'ingénieur, je dois dire que l'Est du Canada a besoin de réserves plus rapprochées.

D. Les réserves les plus rapprochées peuvent être dans le sud de la Saskatchewan ou même dans le secteur du bassin Williston au sud-ouest du Manitoba. Vous avez déjà suggéré qu'on pourrait alimenter l'Est du Canada en échangeant du gaz avec les États-Unis. Pouvez-vous nous dire précisément si nous pouvons nous procurer un tel approvisionnement de gaz naturel au point de vue économique et politique?—R. Nous nous sommes activement occupés du projet de la *Prairie Company* de transporter du gaz au nord-ouest du Pacifique, une des deux principales régions dont le relevé n'a pas été fait.

M. Green:

D. Vous voulez parler du pipe-line de la *Prairie Transmission*?—R. Oui, et nous sommes au courant du contrat d'échange signé au sujet de la *Panhandle and Eastern Pipeline Company,* qui traverse la rivière Détroit à Windsor et fait quelques livraisons en été. L'idée est que, si la Commission des transports autorisait la production et l'exportation du gaz de l'Alberta aux États du nord-ouest et si nous convenions de desservir les États du nord-ouest du Pacifique avec ces exploitations, cela donnerait une source solide et sûre de gaz pour le pipe-line qui existe déjà jusqu'à Détroit, en retour de quoi il pourrait y avoir un échange avec l'Est du Canada. Toutefois, nous croyons qu'un marché de ce genre devrait être conclu sous la direction de votre Commission des transports, parce qu'elle a sous sa juridiction le gaz de l'Alberta pour appuyer un tel programme. D'autre part, si les États-Unis n'étaient pas favorables au programme, le Canada pourrait alors attendre jusqu'à ce qu'il puisse entreprendre ce projet vers l'Est du Canada. Je puis garantir que les États-Unis ne refuseront jamais que le gaz parvienne aux États du nord-ouest, parce qu'ils en ont besoin pour leurs industries de défense.

M. Nickle:

D. Je suis en train de parler de l'Est du Canada. A votre avis, est-il assez vraisemblable que les divers États situés entre l'Ontario et le centre du continent, les régions productives de gaz dans le Texas et le gouvernement des États-Unis lui-même, consentiraient à garantir l'amenée, pendant une longue durée, de gaz du centre du continent jusqu'à l'Ontario et au Québec?—R. Oui monsieur. A mon avis, je le répète, nous avons les principaux champs du pays, mais je voudrais répondre à votre question.

D. Je suppose que vous visez en dernier ressort à poser une canalisation au sud de Winnipeg. Une fois de plus, vous risqueriez ainsi de servir les marchés des États-Unis, au détriment de ceux de l'Est du Canada?—R. Nous avons présenté un témoignage juridique provenant de l'autorité que nous jugeons avoir le plus de poids, la *Federal Power Commission,* en Alberta. Voici ce qui

en est: ladite commission fédérale des États-Unis, en approuvant l'amenée de gaz jusqu'en Nouvelle-Angleterre, a publié une ordonnance édictant qu'en échange d'installation d'amenée de gaz, destiné à pourvoir aux besoins de la Nouvelle-Angleterre, région des États-Unis à laquelle aucun gaz n'est fourni jusqu'à présent, nous aurions le droit d'exiger la quantité de gaz requis pour répondre aux besoins de cette région, ainsi qu'aux besoins des États du Nord-Ouest, bordant le Pacifique. En effet, afin de procurer du gaz à cette région, la Commission a plein pouvoir de faire amener sans réserve jusqu'aux provinces d'Ontario et de Québec 250 millions de pieds cubes par jour, ou quel que soit le volume fixé en échange, une fois qu'elle y est autorisée par déclaration présidentielle, car elle a le droit de conclure un traité prévoyant l'exportation et l'importation de gaz. Donc, une fois l'autorisation présidentielle accordée, la Commission des transports n'aurait plus qu'à remplir les conditions prévues.

Nous estimons que la *Federal Power Commission* consentira à procurer du gaz, et cela aux termes d'un traité conclu en vertu du pouvoir que le Congrès lui a conféré.

J'ai souvent entendu dire qu'on ne peut se fier aux autorités fédérales, mais quant à moi, je ne pourrais souffrir de songer qu'un traité conclu au nom de notre gouvernement repose sur des personnes aussi peu dignes de confiance.

M. GREEN: Il leur a fallu longtemps pour se mettre d'accord au sujet de la canalisation du Saint-Laurent.

Le TÉMOIN: Nous estimons que notre peuple mettrait les fonds requis pour exécuter cette entreprise, et cela sans réserve.

M. Nickle:

D. Existe-t-il quelque canalisation allant du centre du continent jusqu'au Michigan, et dont le débit de réserve permettrait d'amener dans l'Ontario du gaz en volume égal à celui qui serait probablement servi ou transporté jusqu'à la région du littoral du Pacifique?—R. Il n'y en a qu'une seule autre. Nous avons une compagnie qui peut actuellement amener 250 milions de pieds cubes de gaz.

D. A l'Ontario?—R. Oui, à l'Ontario.

D. Pourrait-elle garantir un service d'amenée de longue durée?—R. Oui, en augmentant de 25 p. 100 la déduction pour réserve de gaz actuellement nécessaire pour effectuer l'amenée, et qui est demandée maintenant par les sociétés d'assurance.

D. Est-il certain que cet engagement prévoyant qu'une compagnie de pipeline procurerait à l'Ontario 250 millions de pieds cubes de gaz par jour, ne serait pas violé du fait des exigences plus nombreuses élevées par les États des États-Unis situés en bordure de la canalisation?—R. Cela dépendrait de l'ordonnance primitive de la *Federal Power Commission:* si cette dernière fixait rigoureusement ce volume de gaz, aucun client n'aurait le droit de le demander exclusivement. Si elle procurait, comme elle en a l'intention, du gaz à la région du Nord-Ouest, bordant le Pacifique, elle ferait en sorte que le volume de gaz procuré à l'Ontario ne soit pas diminué. A notre avis, elle pourrait le faire et rien ne pourrait entraver ce service, tant qu'il s'appuierait sur l'application sans réserve de cette ordonnance fédérale.

D. J'aimerais recevoir beaucoup d'autres renseignements au sujet de l'échange en question.

M. Applewhaite:

D. La *Boundary Pipeline Company* est en train de déposer des plans. Je me demande dans quelle mesure il convient de parler de la question d'un projet de canalisation à poser en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba?—R. Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à cette question, monsieur Applewhaite.

D. Ce qui prime tout, c'est de savoir si, en vous permettant de conclure l'affaire dont vous venez de parler, nous ferions perdre à l'Est du Canada les chances de se procurer du gaz. Il n'est que juste de se poser cette question, à mon avis. Mais je doute un peu qu'il convienne vraiment de discuter ici la question des détails d'un échange futur possible. Je ne penche ni d'un côté ni de l'autre, mais je ne crois pas que nous devrions discuter trop longuement les aspects juridiques de l'affaire aux États-Unis et d'autres points quand nous sommes censés étudier une demande de constituer en société la *Boundary Pipeline Company*.

M. NICKLE: Voici quel est le rapport existant: il est raisonnablement certain que, pendant quelques années, il ne pourra y avoir qu'une seule canalisation à gaz partant des provinces des Prairies et allant vers l'est. Si cette canalisation s'arrête à Winnipeg, ou se dirige vers le sud jusqu'à l'ouest central des États-Unis, le gaz sera monopolisé par la *Boundary Pipeline Company* ou par quelque autre compagnie construisant la canalisation, ce qui rendra un peu plus faibles qu'actuellement les chances qu'ont l'Ontario et le Québec de recevoir du gaz de l'Ouest, si ce n'est par le moyen de l'échange. C'est pourquoi j'estime qu'il convient que le Comité étudie toute la question de l'échange du gaz.

M. APPLEWHAITE: Je crois que votre thèse va très loin en matière de ce qui convient, mais je crois qu'il s'agit surtout d'une question de volume, et c'est pourquoi je conseillerais que nous ne nous engagions pas trop à fond dans les aspects juridiques de la question aux États-Unis, les affaires de la *Federal Power Commission* de ce pays, et ainsi de suite.

M. NICKLE: Tout comme nombre de nos organismes canadiens, la *Federal Power Commission* et le gouvernement des États-Unis sont soumis à des considérations politiques et à l'importance qu'il faut donner à ces considérations. Mais ce qui m'intéresse beaucoup, c'est d'essayer de décider s'il est possible ou non d'échanger du gaz.

M. APPLEWHAITE: Tout ce que ce témoin peut nous donner, c'est l'opinion d'une compagnie privée d'adduction. Si nous voulons obtenir des opinions juridiques, il nous faut faire venir des témoins du ministère des Affaires étrangères.

M. Green:

D. L'accord en matière d'échange, dont vous parlez, entraîne l'adduction de gaz canadien aux États de Washington et d'Oregon, d'une part, et celle de gaz des États-Unis, à l'Ontario et au Québec, d'autre part.—R. Telle est la proposition que nous avons présentée au gouvernement de l'Alberta.

D. Cette proposition n'a plus la moindre valeur, car le gouvernement de l'Alberta n'a plus d'excédent, ou plutôt l'*Alberta Conservation Board* a approuvé que le gaz du district de la Rivière-la-Paix soit exporté jusqu'au littoral du Pacifique, et comme ce gaz sera amené à Vancouver, qui fait partie du littoral, cette proposition est tombée à l'eau.—R. L'approbation se rapportait à moins de 300 billions de pieds cubes en réserves, d'après les conditions actuellement requises par les compagnies d'assurance; le taux journalier du gaz amené aurait été d'un dix-millième du volume des réserves, soit de 30 à 40 millions de pieds cubes par jour, chiffre qu'il faudrait porter à 250 millions pour répondre à la demande marchande actuelle de la région du Nord-Ouest. Voilà la situation dans laquelle est placé le littoral du Pacifique, si j'en crois mes renseignements actuels. C'est pourquoi l'on procède activement à des forages de puits, qui, en cas de réussite, permettront de répondre à ladite demande. D'autre part, si les champs de gaz du sud de l'Alberta sont mis en valeur assez rapidement, il se peut fort bien que l'autre projet puisse être mis à exécution à ce moment-là.

D. Votre projet d'adduction de gaz des provinces des Prairies prévoyait l'amenée de gaz du sud de l'Alberta jusqu'aux États-Unis?—R. Oui.

D. Et maintenant on se propose d'amener aux mêmes marchés, Spokane excepté, du gaz du district de la Rivière-la-Paix, en Colombie-Britannique? —R. Oui.

D. Mais il y a une différence. On a déjà accordé à la compagnie le droit d'amener du gaz en Ontario, et il est évident qu'elle compte que la canalisation s'étendra plus loin que la frontière de la Colombie-Britannique et celle du Canada, jusqu'à Seattle, Tacoma et Portland, mais on n'en refuse pas moins de permettre la moindre exportation de gaz du sud de l'Alberta. Toute l'affaire tombe donc à l'eau. Et vous proposez d'amener du gaz dans l'Ontario et le Québec, en vertu d'une convention, en donnant du gaz canadien aux États de Washington et d'Oregon, mais il ne s'agirait pas d'un simple échange, car ces deux États obtiendraient leur gaz en vertu du projet de la *West Coast Transmission Company*—R. La compagnie n'en aurait pas moins à résoudre la question d'accumuler des réserves suffisant à répondre aux engagements pris par elle à l'égard de la canalisation, et à obtenir que l'Alberta approuve l'expansion, si le gaz ne suffit pas en matière du projet de canalisation.

D. Votre convention ferait échouer toute l'affaire?—R. Oui, et si Winnipeg était de notre avis, celui de la compagnie, nous lui donnerions le conseil suivant: vous pouvez vous procurer un volume de gaz justifiant la prolongation de la canalisation jusque dans l'Est du Canada, si les marchés de vente de gaz sont assez rapprochés et rémunérateurs pour nous. Il y aurait une forte demande de la part de l'Ontario et du Québec, pour se procurer du gaz naturel maintenant disponible dans le continent nord-américain.

D. Mais votre compagnie d'adduction de gaz ne cherche pas à leur vendre du gaz?—R. Non, car l'emplacement actuel des réserves rend la vente peu rémunératrice.

M. LARSON: Monsieur le président, bien que je ne sois pas membre du Comité, je suis l'initiateur du bill. Nous habitants de la Saskatchewan avons été très heureux de ce que ceux de la Colombie-Britannique aient fini par obtenir le consentement de l'Alberta pour exporter du gaz là-bas. Nous savons aussi que l'Alberta est disposée à assumer de très lourdes charges pour mettre en valeur et ses vastes ressources gazières et amener le gaz sur les marchés.

La Saskatchewan n'a pas de champs pétrolifères, et le Manitoba non plus. Pendant bien des années, nous avons utilisé le charbon dans la province, et maintenant nous recevons du pétrole, à un coût plus élevé. Si donc vous pouviez amener du gaz dans nos villes, dans un délai modéré, nous en serions très satisfaits, tout comme les habitants de la Colombie-Britannique sont satisfaits d'en avoir reçu.

Si j'ai permis que mon nom figure comme celui de l'initiateur du bill, c'est entre autres raisons parce que j'estimais que, si les gens de ces deux provinces, canadiennes au même titre que la Colombie-Britannique, pouvaient aller demander à l'Alberta un modeste volume de gaz qu'elle nous fournira peut-être, cette province nous accordera le même traitement qu'à d'autres gens qui obtiendront du gaz dans un an ou deux. Nous ne tenons pas au privilège d'amener du gaz à l'Ontario, ni à celui de mettre en œuvre le projet continental d'amenée de gaz. Mais nous voudrions avoir du gaz et, comme je l'ai dit, si j'ai lancé le bill, c'est parce qu'à mon avis cette modeste compagnie nous permettrait probablement d'en obtenir et qu'on devrait tenir compte des autres considérations que j'ai dites, seulement lors de l'arrivée du gaz. Je pense donc que le fait d'entrer dans tous ces détails priverait l'Alberta de l'occasion de fournir du gaz à ses provinces sœurs, dans un délai raisonnable. Je tiens fortement à ce que le bill soit adopté dans sa forme actulle, puis nous verrons si nous pourrons aplanir les difficultés avec lesquelles sont aux prises nos provinces sœurs.

M. NICKLE: Comprenez-moi bien. Je tiens autant que vous à ce que la Saskatchewan ait du gaz naturel, mais ce qui m'intéresse, c'est de trouver les moyens d'utiliser le mieux possible les réserves de gaz des provinces des Prairies.

Le gouvernement de la Saskatchewan s'est prononcé catégoriquement en faveur de la possession, la construction et l'exploitation des pipe-lines à gaz par la province. De fait, en ce qui touche les seules réserves de gaz entamées jusqu'ici en Saskatchewan, dans la région générale de Brock, il a présenté une proposition très intéressante il y a environ une semaine: advenant que les personnes qui mettent les champs de gaz en valeur dans cette région puissent prouver l'existence de réserves s'élevant à 200 billions de pieds cubes, il construira, dans l'intervalle d'une année, une canalisation d'amenée de ce gaz jusqu'à Saskatoon, ou se mettra à effectuer des paiements aux propriétaires des champs de gaz souterrains. La seule chose à savoir, en ce qui concerne le sud de la Saskatchewan, est celle-ci: le gouvernement est-il disposé à transférer toutes les réserves de gaz de la province à des compagnies d'adduction commanditées par des particuliers?

Le TÉMOIN: Cette question n'excède-t-elle pas un peu les attributions du Comité? Comment la compagnie en question peut-elle traiter avec la province de la Saskatchewan, avant qu'elle soit constituée en société?

M. NICKLE: Il me semble que le Comité a pour mandat d'étudier tous les aspects du problème soulevé par chaque demande de constitution en société présentée par des compagnies d'adduction de gaz. Assurément, on devrait présenter au Comité la manière de voir des États-Unis, du Canada, des provinces du Canada, etc., au sujet d'une canalisation, aussi bien que l'aspect économique de chaque projet, car ce sont là tous des éléments du problème que nous devons résoudre.

M. APPLEWHAITE: J'aimerais poser une question, parce que j'estime qu'il conviendrait que la réponse, s'il en est une, soit versée au même endroit du compte rendu. Le témoin pourrait-il nous dire ce qu'il adviendrait vraisemblablement, selon lui, à l'état des réserves lorsqu'on ferait en sorte d'amener du gaz canadien aux marchés de l'Ontario et du Québec?

Le TÉMOIN: Je ne peux le prévoir, c'est tout ce que je puis dire. J'admets que la mise en valeur des ressources gazières a pris une très grande ampleur au cours des trois dernières années.

M. Fulton:

D. Vous avez dit que vous ne pouvez prévoir la chose. Voulez-vous dire que vous ne pouvez prédire quand cela arriverait, ou bien qu'à votre avis cela n'arriverait jamais?—R. L'expansion prise par la mise en valeur de ces champs de gaz me remplit d'optimisme. Je crois qu'elle se poursuivra indéfiniment, mais l'expansion des besoins intérieurs de la province est limitée par l'augmentation des sources et, même l'année dernière, le gouvernement a déclaré n'avoir pas d'excédent. Néanmoins, les réserves se sont accrues assez fortement, et les capitalistes sont quelque peu contrariés par les conditions fixées, comme celles en vigueur dans le champ de Pincher-Creek, où ils doivent conserver leurs placements jusqu'en 1968. D'autre part, il se peut que le pétrole du district de la Rivère-la-Paix, qu'ils exporteront, favorisera le développement. Cela dépend du montant des sommes qu'ils cherchent à gagner.

M. MCIVOR: Monsieur le président, c'est l'heure du dîner.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que je suspende la séance jusqu'à 4 heures, pourvu que le rapport soit voté?

M. WHITESIDE: Nous ne sommes pas autorisés à nous réunir pendant que la Chambre siège.

M. GREEN: Vu que nous avons obtenu une idée des projets de ces gens, qu'il nous est impossible de clore nos délibérations aujourd'hui et que nous ne sommes pas autorisés à nous réunir pendant que la Chambre siège, je propose, monsieur le président, que le Comité s'ajourne jusqu'après Pâques, peut-être, moment où nous aurons des exemplaires des délibérations et où ces messieurs auront eu l'occasion d'obtenir le supplément d'information que nous avons demandé. Nous pourrons alors continuer à étudier le bill jusqu'au bout. Rien ne presse, car l'Alberta vient de décider, hier ou avant-hier, de ne pas exporter de gaz vers l'est. Les intéressés ne perdront donc rien du fait d'un retard d'une quinzaine.

M. CAVERS: Je n'y vois qu'un seul inconvénient: M. Herring, qui est venu du Texas et se trouve ici, serait obligé de revenir ici une seconde fois. Il est probable qu'il ne voudrait pas passer la période des vacances de Pâques à Ottawa, et si nous pouvions entendre son témoignage, il ne serait pas obligé de revenir à Ottawa.

Le TÉMOIN: Cela m'arrangerait très bien, car le Texas est très éloigné d'Ottawa.

M. GREEN: Il se pourrait que nous ayons besoin de lui jusqu'à ce que nous ayons fini l'étude du bill.

Le PRÉSIDENT: Je suis aux ordres du Comité. Désirez-vous vous réunir cet après-midi?

M. GREEN: Nous n'avons pas le droit de nous réunir pendant les séances de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Si nous en avons l'autorisation à ce moment-là.

M. WHITESIDE: Je propose de demander la permission de nous réunir pendant que la Chambre siège.

Le PRÉSIDENT: Cette motion a déjà été présentée.

M. GREEN: Pardon?

M. BROWNE: M. Whiteside propose que nous demandions la permission de nous réunir pendant les séances de la Chambre.

M. GREEN: Je n'irais pas aussi loin. Nous en sommes au début d'une session et le Comité n'a qu'un seul autre bill à étudier, le bill relatif au chemin de fer Kitimat, en sus de celui dont nous sommes saisis ici. Il n'y a aucune nécessité de nous réunir pendant les séances de la Chambre. De toute manière, il est impossible d'obtenir cette permission de la Chambre cet après-midi, car il vous faut donner un préavis de 24 heures. Faisons preuve de raison en cette affaire et ne cherchons pas à faire passer le bill à la hâte et en désordre, ce qui ne serait utile à personne.

M. CAVERS: Je n'en avais pas l'intention.

M. GREEN: Il vaudrait beaucoup mieux....

M. CARROLL: Je propose au Comité de s'ajourner jusqu'à 11 heures, lundi matin.

M. LARSON: Avons-nous fini de recueillir le témoignage de M. Herring?

M. GREEN: Non.

M. HODGSON: Un bon nombre des membres du Comité habitent loin d'Ottawa et ne sont pas allés chez eux depuis le début de la session. Je crois que plusieurs d'entre eux partiront ce soir et qu'il vous sera difficile d'obtenir le quorum lundi. Il est facile à notre sympathique ami de revenir ici: des avions viennent constamment du Texas. Il est probable que nous aurons besoin de son témoignage non seulement aujourd'hui mais pendant plusieurs jours. La session vient de commencer. Je propose que le Comité s'ajourne jusqu'à 11 heures le 22 avril.

M. CAVERS: Le président est saisi d'une motion.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé au Comité de s'ajourner jusqu'à lundi matin à 11 heures.

M. FULTON: La motion présentée est différente: il a été proposé que le Comité s'ajourne au 22 avril.

Le PRÉSIDENT: La motion n'est pas modifiable.

M. NICKLE: J'ai plusieurs questions à poser à M. Herring au sujet des renseignements qu'il présentera. Par malheur, je ne serai pas présent lundi, vu que je dois parler à Toronto sur le sujet du gaz naturel.

Le PRÉSIDENT: Combien d'entre vous votent pour la motion de M. Carroll, celle de se réunir lundi matin?

M. GREEN: Qu'en est-il de la modification?

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas de modification.

M. GREEN: Celle de nous réunir le 22 avril?

Le PRÉSIDENT: La modification est nulle, à mon avis.

M. HODGSON: Je présente ma motion à titre de modification. Je propose que nous nous réunissions le 22.

M. NICKLE: Aucun d'entre nous, je crois, ne désire retarder indéfiniment l'adoption du bill relatif à la *Boundary Pipeline Company* ni une décision prise à cet égard, mais somme toute rien ne presse actuellement, vu la décision prise il y a quelques jours par le gouvernement albertain. Il est certain que ce gouvernement ne modifiera pas sa manière de voir au cours de la période de Pâques.

M. GAUTHIER (Portneuf): Qu'en savez-vous?

M. NICKLE: Nous avons des élections fixées pour cet automne...

M. CARROLL: La seule raison de ma proposition, vu que nous n'avons pas le droit de nous réunir cet après-midi, est de faire en sorte, par un bon procédé à l'égard de notre ami présent, qu'il ne soit pas obligé de reculer son départ jusqu'après Pâques. Il se peut qu'après lundi nous puissions nous rendre très bien compte que nous n'aurons plus besoin de son témoignage.

Le PRÉSIDENT: La proposition mise aux voix se rapporte à celle, modifiée par M. Hodgson, voulant que nous nous réunissions le mardi 22 avril à 11 heures. Pour? Contre?

Je déclare la modification rejetée.

M. GREEN: Pourrions-nous avoir un vote par tête?

M. CARROLL: Je n'ai pas voté, mais s'il s'agit d'un vote par tête, je voterai.

M. GREEN: Un vote par tête m'est tout à fait indifférent, mais je n'ai pas voté non plus, pas plus que quelques-uns d'entre nous. Il se peut que le président demande de nouveau un vote à mains levées.

Le PRÉSIDENT: Que tous ceux qui sont pour veuillent se lever. Tous ceux qui sont contre?

Je déclare la motion rejetée.

Maintenant, je mets aux voix la proposition voulant que nous nous réunissions lundi à 11 heures.

M. BROWNE: C'est dommage que M. Nickle ne puisse venir ici lundi, car il est le seul spécialiste que nous ayons parmi nous.

Quelques VOIX: Dans ce cas, qu'il reste ici.

M. GREEN: Il est très inhabituel, surtout à cette période de la session, d'obliger un comité à siéger à 11 heures, le lundi matin.

Plusieurs des membres ne peuvent venir ici à ce moment-là. Naturellement, s'il s'agit d'adopter ce bill à la hâte, il n'y a qu'à se soumettre, mais j'affirme sans hésitation qu'il serait bien plus raisonnable de siéger mardi et non lundi matin, compte tenu en particulier de l'absence de M. Nickle lundi.

M. CARROLL: J'y consens.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé au Comité de siéger lundi matin à 11 heures. Quels sont ceux pour?

M. BROWNE: Monsieur le président....

Le PRÉSIDENT: La proposition n'est pas sujette à débat.

M. BROWNE: Pouvons-nous la modifier? Elle l'a déjà été, quand on a proposé la date soit mardi matin à 11 heures.

M. CARROLL: Pour ma part, j'en suis satisfait.

La proposition est adoptée.

Le Comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES

Sixième session—Vingt et unième Législature, 1952

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 2

Bill 62 (O du Sénat):

Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation*

SÉANCE DU MARDI 8 AVRIL 1952

TÉMOIN:

M. A. I. Matheson, de la *Dominion Securities Corporation Limited.*

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1952

PROCÈS-VERBAL

MARDI 8 avril 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Bonnier, Cannon, Carroll, Carter, Cavers, Churchill, Darroch, Dewar, Fulton, Gauthier (*Portneuf*), Gourd (*Chapleau*), Healy, Herridge, Higgins, Hodgson, James, Lafontaine, Low, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McGregor, FcIvor, Murray (*Cariboo*), Mutch, Nickle, Noseworthy, Pouliot, Richard (*St-Maurice-Laflèche*), Riley, Rooney, Stuart, (*Charlotte*), Weaver, Whiteside, Whitman.

Aussi présents: M. Duncan K. MacTavish, Q.C., agent parlementaire; M. A. I. Matheson, de la *Dominion Securities Corporation, Limited.*

Sur la proposition de M. Whiteside,

Il est résolu,—Que le Comité recommande qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre.

Sur la proposition de M. MacDougall,

Il est ordonné,—Que le président fasse imprimer, au jour le jour, un certain nombre d'exemplaires des procès-verbaux et témoignages du Comité, en français et en anglais, selon qu'il le jugera à propos.

Le Comité reprend l'étude du bill n° 62 (O du Sénat), intitulé: "Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation*".

L'interrogatoire de M. MacTavish se poursuit.

M. Matheson est appelé et interrogé.

M. Matheson dépose une liste des actionnaires de la *Prairie Transmission Lines, Limited,* qui constitue l'Appendice A des Procès-verbaux et témoignages de ce jour.

M. Noseworthy propose que le Comité s'ajourne au mardi 22 avril.

La proposition, mise aux voix, est rejetée.

Les articles 1, 2, 4 et 5 sont adoptés.

M. McIvor propose que l'alinéa *a*) de l'article 6 soit modifié par l'insertion, après le mot *pipe-lines* à la ligne 27, des mots suivants: *pourvu que le ou les pipe-lines principaux destinés à la transmission et au transport du gaz et du pétrole soient situés entièrement au Canada.*

L'article 6 et l'amendement proposé sont réservés.

Les articles 7, 8, 10 et 11 sont adoptés.

A midi et dix, le Comité s'ajourne au mardi 22 avril, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

Le 8 avril 1952.

11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. J'aimerais que quelqu'un propose que le Comité demande la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre.

M. WHITESIDE: Je propose que le Comité demande l'autorisation de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Adopté.

M. FULTON: Monsieur le président, quand cette décision viendra-t-elle en vigueur?

Le PRÉSIDENT: Il faut que la résolution soit d'abord approuvée par la Chambre.

M. FULTON: Je veux dire: quelle est le désir du Comité au sujet de ces réunions pendant les séances de la Chambre?

Le PRÉSIDENT: Je présenterai la motion à cet effet à la séance de la Chambre cet après-midi, mais nous ne serons pas autorisés à temps pour nous réunir cet après-midi.

M. NICKLE: Avez-vous l'intention, monsieur le président, de siéger demain?

Le PRÉSIDENT: Cela dépend du bon vouloir du Comité. Il faudrait maintenant que quelqu'un fît une proposition au sujet de l'impression.

M. MACDONALD: Je propose que le président fasse imprimer, au jour le jour, un certain nombre d'exemplaires des procès-verbaux et témoignages du Comité, en français et en anglais, selon qu'il le jugera à propos.

La proposition est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant reprendre l'étude du bill n° 62, intitulé "Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation.*

Avant de commencer cette étude, je désire remarquer que, au cours de la réunion de jeudi, on a posé plusieurs questions qui ne se rapportaient pas du tout au bill à l'étude. Je prie les membres du Comité, de se demander, avant de poser une question, si elle se rapporte au projet de loi que nous étudions. J'ai appris aussi qu'un membre du Comité aurait déclaré qu'il verrait à ce qu'il n'y ait pas le quorum voulu ce matin.

M. CARROLL: Ce sont là des racontars.

Le PRÉSIDENT: Plaît-il?

M. CARROLL: J'ai dit, monsieur le président, que ce sont là des racontars.

Le PRÉSIDENT: Je suis persuadé que nous voulons procéder d'une façon sérieuse et j'espère que les questions qui seront posées se rapporteront au bill à l'étude.

M. NICKLE: Voulez-vous, s'il vous plaît, éclaircir ce point. Vous dites que certaines questions posées jeudi ne se rapportaient pas au bill à l'étude?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je pense. Plusieurs questions ne se rapportaient pas du tout au bill à l'étude.

M. NICKLE: Toute question qui touche au transport du gaz de l'Alberta vers l'est ne se rapporte-t-elle pas au bill?

Le PRÉSIDENT: Je ne suis pas entièrement de votre avis.

M. McIvor: Le présent bill traite d'un pipe-line qu'on se propose de diriger vers le Manitoba et ne concerne nullement le gaz dirigé vers la Colombie-Britannique. Conséquemment, aucune question se rapportant au transport du gaz vers la Colombie-Britannique n'est admissible.

M. Nickle: Je suis de votre avis, monsieur McIvor.

M. Fulton: J'ai encore certaines opinions à exprimer à ce sujet.

Le président: M. MacTavish est présent et vous pouvez vous, lui poser des questions si vous le désirez. M. Herring arrivera probablement un peu plus tard.

M. Duncan K. MacTavish, Q.C., est appelé.

M. Carroll: Monsieur le président, n'a-t-on pas posé l'autre jour certaines questions auxquelles on devait répondre ce matin?

Le président: Oui, M. Green voulait des réponses à certaines questions. Le témoin est peut-être prêt à les donner pour qu'elles soient consignées au compte rendu.

Le témoin: M. Green m'a posé trois questions. Je suis prêt à lui fournir les renseignements demandés pour qu'ils soient consignés au compte rendu.

La première question qu'il m'a posée est celle-ci: en plus des personnes mentionnées à l'article premier du bill, quels sont les fondateurs de la *Boundary Pipeline Corporation*? Voici la réponse. Outre les personnes nommées dans le bill, les personnes suivantes, toutes de Toronto, deviendront actionnaires: MM. J. W. Bowes, W. J. Ayers, W. E. N. Bell, J. D. Gibson, R. A. Armstrong, G. M. MacLachlan, G. M. Thompson, T. Beatty, G. M. Wilton, W. J. Hogg, Charles Burns, Gordon Smith, D. S. Beatty, J. A. MacAuley, R. R. Herring.

La deuxième question que M Green a posée est la suivante: quelles relations existent entre la *Prairie Pipelines* et la *Boundary Pipelines*, qui demande à être constituée en corporation par le bill actuellement à l'étude? La réponse est que ces deux compagnies sont évidemment des entités tout à fait distinctes, quoique certaines personnes aient des intérêts dans les deux. La *Prairie Pipelines* compte 40 actionnaires albertains qui n'ont aucun intérêt dans la *Boundary Pipelines*. De plus, il y a dix actionnaires de la *Boundary Pipelines* qui n'ont aucun intérêt dans la *Prairie Pipelines*. Monsieur le président et messieurs, je pourrais, si vous le désirez, donner plus de renseignements quant aux noms des actionnaires, car j'ai en main la liste que j'ai lue en réponse à la première question. Qu'il me soit permis de faire une correction à la liste des personnes qui ont des intérêts dans la *Boundary Pipelines*. Il faut y ajouter le nom de M. R. R. Herring. Il y a un autre point qui découle d'une entente entre les deux compagnies. A la liste des actionnaires de la *Boundary Pipelines* que je vous ai lue, il faudra ajouter les noms des actionnaires de la *Prairie Pipelines*, à qui il sera permis de devenir actionnaires de la *Boundary Pipelines* quand celle-ci sera constituée en corporation. Puisqu'il en est ainsi, il est peut-être à propos de vous fournir la liste des actionnaires de la *Prairie Pipelines*. C'est une longue liste. Je ne voudrais pas encombrer le compte rendu, mais, monsieur le président, je voudrais qu'il soit bien compris que nous ne voulons cacher aucun renseignement, et je suis prêt à donner lecture de cette liste, si on le demande.

Le président: Qu'en pense le Comité?

M. Fulton: Pourriez-vous, monsieur MacTavish déposer cette liste et en faire circuler une copie?

Le témoin: Je pourrais, monsieur Fulton, remettre la liste au sténographe officiel après la séance. C'est la seule liste que je possède, et elle contient des

renseignements qui ne se rapportent pas à cette question et qui ne doivent pas figurer au compte rendu. Mais je puis la remettre au sténographe si vous le désirez.

(Voir Appendice "A")

M. FULTON: Très bien.

M. Nickle:

D. Pouvez-vous nous dire, monsieur MacTavish, si des actionnaires de la *Boundary Pipeline Corporation* exercent un contrôle majoritaire dans la *Prairie Pipelines* et, d'autre part, si des actionnaires de la *Prairie Pipelines* exercent un contrôle majoritaire dans la *Boundary Pipeline Corporation*?—R. Dans quelle compagnie?

D. Dans la *Prairie Pipelines* et dans la *Boundary Pipeline*.—R. Voulez-vous m'accorder un moment pour répondre à cette question, s'il vous plaît?

D. Certainement.—R. Monsieur Nickle, la réponse à cette question est non. Aucun actionnaire et aucun groupe d'actionnaires ne saurait contrôler l'une ou l'autre des deux compagnies.

M. Carroll:

D. Puis-je poser une question avant que nous passions à autre chose? La *Prairie Pipelines* est actuellement constituée en corporation?—R. Oui, monsieur le président. D'après les renseignements que je possède, la *Prairie Pipelines* a commencé à fonctionner comme compagnie constituée en corporation par la province de l'Alberta d'après la pratique ordinaire, et ensuite...

D. Je voulais savoir si elle possède une charte.—R. Elle en a une.

D. Quel rapport y a-t-il entre la route autorisée par sa charte et la route de la *Boundary Pipelines*?—R. Je ne suis pas bien renseigné sur cette question.

D. Je suppose que je pourrais obtenir ce renseignement plus tard?—R. D'après les renseignements que je possède, la *Prairie Pipelines* se dirige vers l'ouest et entre en Colombie-Britannique par le col de King's Gate. Les deux pipe-lines ne sont aucunement parallèles.

D. C'est ce que je voulais savoir. Il n'y a pas de doublage?—R. Non

M. Nickle:

D. Pouvez-vous nous renseigner sur le pourcentage du capital détenu respectivement par des actionnaires américains et des actionnaires canadiens? —R. Vous voulez parler de la *Boundary Pipelines*?

D. Oui.—R. Les actionnaires ne sont pas seulement en majorité Canadiens, ils sont presque tous Canadiens. Le seul capital américain est celui de M. Herring. Le reste est entièrement canadien.

D. Vous avez dit que les actionnaires de la *Prairie Pipelines* auront le droit de souscrire des actions dans la *Boundary Pipeline Corporation*.—R. C'est vrai.

D. La *Prairie Pipelines* n'est-elle pas une filiale appartenant entièrement à la *Pacific North-West Natural Gas of Texas*? Dans ce cas, quel effet cela aura-t-il sur le pourcentage de participation américaine dans la *Boundary Pipelines*?—R. J'ai ici, monsieur, la liste des actionnaires de la *Prairie Pipelines* que j'ai mentionnée tantôt, et je crois pouvoir vous dire que la proportion des actions détenues par des Américains est presque insignifiante. Les actionnaires américains sont MM. W. C. Gilman, de New-York, R. Gilman Smith et J. L. Augustus.

D. J'ai soulevé le point pour la raison suivante. Est-ce que la *Prairie Pipelines* n'a pas avisé la Commission de conservation de l'Alberta, il y a quelques mois, qu'elle est maintenant une filiale entièrement contrôlée par la

Pacific North-West Natural Gas of Texas?—R. Je ne suis pas au courant de ce fait, monsieur. Si vous le voulez, j'obtiendrai ce renseignement. Je n'ai pas assisté à la réunion de la Commission où cela se serait passé.

Ce que vous avez dit est exact, monsieur Nickle, mais on m'informe que cela ne nuit en rien au droit des actionnaires de la *Prairie Pipelines,* dont je vous ai cité la liste, de devenir actionnaires de la *Boundary Pipelines.* En d'autres termes, le contrôle dont vous parlez ne touche pas aux droits de la grande majorité des actionnaires de la *Prairie Pipelines* de devenir actionnaires de la *Boundary Pipelines.*

D. En suivant votre raisonnement jusqu'au bout, j'ai l'impression que la *Pacific North-West,* en exerçant ses droits de détenteur d'actions privilégiées de la *Prairie Pipelines,* devient un actionnaire très important de la *Boundary Pipelines,* et même un actionnaire en mesure de contrôler la compagnie. N'est-ce pas exact?—R. Je crois que tout ce que l'on peut dire, c'est qu'il n'y a aucun indice de cette éventualité à l'heure actuelle. Bien que la chose soit possible, il se peut très bien qu'elle ne soit jamais probable.

M. McIvor: Les placements de fonds américains au Canada ne sont-ils pas une bonne chose?

M. Fulton: Comment le président peut-il le savoir?

M. Nickle: Je ne me plains pas de la participation du capital américain, mais je demande si toutes les entreprises de pipe-lines au Canada ont été financées en parti avec du capital américain.

Le témoin: Je dois jeter un peu de lumière sur la dernière question en disant que ce droit de devenir actionnaires de la *Boundary Pipelines* est réservé aux personnes qui étaient actionnaires de la *Prairie Pipelines* avant l'établissement de ce contrôle auquel vous avez fait allusion, de sorte que la compagnie en question n'a pas le droit de jouir de ce privilège. Ce droit est réservé aux actionnaires canadiens qui constituent les 73 p. 100 de la *Prairie Pipelines* et que j'ai mentionnés il y a un moment.

M. Nickle:

D. Ainsi, la *Boundary Pipelines* ne peut devenir une filiale?—R. Cette éventualité n'est pas à prévoir.

D. Je soulève ce point à cause de la demande originelle qui a été présentée par à peu près le même groupe lorsqu'il cherchait à obtenir la charte de la *Prairie Pipelines.* Ces personnes, dans leur demande originelle adressée à la Commission de conservation de l'Alberta, disaient ceci: "Le contrôle de la compagnie requérante est à l'heure actuelle et restera, après le financement complet, entre les mains de citoyens canadiens résidant dans la province de l'Alberta et dans d'autres provinces du Canada. La compagnie requérante n'est pas et ne deviendra pas la filiale d'une corporation étrangère."

Peu de temps après cette déclaration, une corporation américaine achetait contrôle de la *Prairie Pipelines.*

Pouvez-vous me dire si on se propose de suivre la même ligne de conduite dans le cas de la *Boundary Pipelines,* ou si on a réellement l'intention de garder cette compagnie sous le contrôle de la finance canadienne.—R. Je crois pouvoir répondre à cette question immédiatement et ma réponse sera peut-être confirmée par le témoignage de M. Matheson, qui parlera du financement de la compagnie au moyen de capitaux exclusivement canadiens.

L'autre question que M. Green m'a posée est celle-ci: quelles relations y a-t-il entre la *Dominion Securities* et quelque organisme financier des États-Unis relativement à la *Boundary Pipelines*?

Cette question a surgi à l'occasion de la discussion du financement de cette entreprise, lorsque j'ai déclaré que la compagnie canadienne *Dominion Securities* en était chargée. La réponse à cette question est que la *Dominion Securities* est

une compagnie canadienne appartenant à des Canadiens et dont aucune société financière des États-Unis ne possède la moindre part. Le financement de cette entreprise relativement modeste peut être effectué au Canada et le sera effectivement par la *Dominion Securities* sans aucune participation de capitaux américains.

M. McIvor:

D. Monsieur le président, il ressort de ces questions et de ces réponses que le Canada a le contrôle financier de la compagnie.—R. Parfaitement.

M. Fulton:

D. Monsieur le président, je désirerais poser quelques questions au sujet du mode de financement. Puis-je demander à M. MacTavish s'il est prêt à répondre à ces questions, ou si c'est M. Matheson, de la *Dominion Securities,* qui pourra y répondre?—R. Je crois qu'il est préférable pour tout le monde de demander à M. Matheson de répondre à ces questions. De fait, son exposé contiendra peut-être la réponse à quelques-unes de ces questions.

Voilà, messieurs, tout ce que j'ai à dire. Toutefois, pendant que j'ai la parole, je désire ajouter quelque chose. On a mentionné précédemment l'opportunité de modifier le bill en y insérant une clause restrictive semblable à celle qui a été incluse dans d'autres bills. Je crois qu'il est à propos de vous dire que nous sommes consentants à l'insertion d'un tel amendement. De fait, je crois que l'on présentera un amendement qui ajoutera des mots semblables à ceux qui ont été ajoutés aux autres bills.

D. Un amendement à l'article 6?—R. Oui, à l'article 6. L'amendement serait ainsi conçu: "Pourvu que le ou les pipes-lines principaux destinés à la transmission ou au transport du gaz ou du pétrole soient situées entièrement au Canada."

M. McIvor: Très bien.

Le TÉMOIN: J'ai pensé que la mention de cet amendement pourrait abréger la discussion.

M. Fulton:

D. Dois-je comprendre par votre réponse précédente qu'aucune compagnie américaine ne participera au financement de l'entreprise en question?—R. C'est exact. Comme je l'ai dit précédemment, cette entreprise, si on la compare à ce que nous voyons ordinairement en fait de pipe-lines, en est une de modeste envergure. C'est une entreprise de 28 millions de dollars seulement. C'est renversant de faire une pareille affirmation, mais en comparaison, il s'agit d'un montant relativement faible.

Monsieur le président, c'est là tout ce que j'ai à dire pour le moment. Si vous voulez bien entendre M. Matheson, il vous exposera le système de financement de la compagnie.

D. Dans les listes que vous avez déposées, peut-on découvrir quelles sont les personnes qui sont à la fois actionnaires de la *Prairie Transmission* et de la *Boundary Pipelines?*—R. On peut trouver la réponse à cette question en comparant les deux listes. Si la chose est plus commode, je me ferai un plaisir d'ajouter aux listes que j'ai déposées une autre énumérant les personnes qui sont à la fois actionnaires de la *Prairie Transmission* et de la *Boundary Pipelines.*

D. Ce n'est pas nécessaire, si on peut trouver le renseignement demandé dans les listes que vous avez déposées.—R. On pourra trouver le renseignement en comparant les deux listes.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous entendre M. Matheson?

La proposition est agréée.

M. A. I. Matheson, de la Dominion Securities Corporation est appelé.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous avoir l'obligeance de vous présenter.

Le TÉMOIN: Mon nom est Matheson. Je suis un associé de la *Dominion Securities Corporation* en charge du bureau d'Ottawa. Cette compagnie est une maison de placement purement canadienne. Notre compagnie est membre de l'*Investment Dealers Association* et nous sommes aussi affiliés aux Bourses les plus importantes.

Avez-vous des questions à me poser?

M. NICKLE: Monsieur Matheson, pouvez-vous nous faire un bref exposé du plan de financement de la *Boundary Pipelines*?

Le TÉMOIN: Je vais vous paraître éluder la question, mais il n'en est rien. Le marché des valeurs fluctue tellement qu'un plan de financement, qu'il soit très petit ou très considérable, doit être tenu en suspens jusqu'au moment du financement, alors qu'on arrête un plan selon l'état du marché à ce moment. Je vais essayer de vous donner une couple d'exemples.

Vous pouvez avoir un marché des actions très fort ou un marché d'obligations très faible. Les deux marchés peuvent concorder ou ils peuvent être diamétralement opposés. S'il existe une très forte demande d'actions et que, en même temps, il soit difficile d'écouler des obligations à moins que ce ne soit à des taux très élevés, vous êtes portés à vous procurer votre capital au moyen d'une émission d'actions ordinaires ou privilégiées, selon les circonstances. Si, au contraire, il existe une très forte demande d'obligations et que le marché des actions soit à la baisse, on se procurera plutôt le capital au moyen d'une émission d'obligations. Une grande partie de ces obligations seront alors vendues à des compagnies d'assurance-vie canadiennes ou à des maisons de finance du Canada.

Comme je vous l'ai déjà dit, il semblerait que je veuille éluder la question, mais ma réponse est fondée sur le fait que le marché des actions et des obligations change très rapidement.

Il y a un autre facteur qu'il faut prendre en considération. Au mois de février 1951, certains règlements ont été imposés aux institutions financières du Canada (banques à charte et compagnies d'assurance-vie) ayant pour objet, dans une grande mesure, de restreindre le crédit. Ce fait changea presque soudainement la situation du marché des valeurs. On voit donc, que dans des projets de financement de ce genre, il faut se baser sur la situation du marché qui existe au moment du lancement de l'entreprise.

M. McIVOR: Quelles sont ordinairement les causes de ces changements?

Le TÉMOIN: Il y a, monsieur, un grand nombre de causes. Si l'on impose des restrictions au crédit, surtout en ce qui concerne les institutions financières, vous constatez que le niveau des obligations descend et qu'il faut faire de nouvelles émissions à des taux d'intérêt moins élevés. Aujourd'hui, les obligations de premier rang se vendent à 6 p. 100 sur le marché canadien. Il y a six ans, on vendait à prime des obligations rapportant 3 p. 100. Depuis, ces obligations ont monté à 3½ et 4 p. 100. Cela vous montre les changements considérables qui se sont produits dans le taux d'intérêt des obligations depuis le commencement de la guerre. La cause de ces variations peut être l'abondance d'obligations sur le marché, les restrictions imposées par les autorités ou simplement le degré de confiance du public dans les actions ou les obligations.

M. Nickle:

D. Monsieur Matheson, d'après les souscriptions et les engagements actuels avant qu'on fasse appel aux souscriptions du public, pourriez-vous nous dire quelle est la proportion de capital canadien et de capital américain dans la *Boundary Pipelines*?—R. Vous voulez dire le montant qui a été versé ou souscrit jusqu'à ce jour, ou qui le sera par les fondateurs de l'entreprise?

D. Le montant qui a été versé ou souscrit seulement, en prenant pour acquis que les actionnaires de la *Prairie Pipelines* exerceront leur droit. Ce que je voudrais savoir, c'est la proportion de capital canadien et de capital américain qui sera versée dans l'entreprise avant de faire appel au public.—R. Si vous voulez bien m'accorder un moment, je vais essayer de vous donner ce renseignement. On m'aprend que la proportion de capital canadien est de 73 p. 100 et que le capital américain est de 27 p. 100. Nous ne savons pas ce qui se produira éventuellement dans le cas de la *Boundary Pipelines.*

D. Alors ce pourcentage ne s'applique qu'à la *Prairie Pipelines*?—R. Oui, et je n'ai pas de renseignement au sujet de l'autre compagnie.

M. Fulton:

D. Comme il ressort de votre dernière réponse, si vous ne savez pas le nombre respectif d'actions et d'obligations qui seront vendues, je me rends bien compte de la difficulté que vous aurez à répondre à la question que je veux vous poser. Je voudrais savoir si vous pourriez nous dire d'une façon approximative, dans l'éventualité d'une émission d'actions ou d'obligations, quelle sera la proportion de capital provenant des actionnaires fondateurs et quelle proportion sera souscrite par le public. Avez-vous fait des calculs à ce sujet?—R. Non, franchement, nous n'avons pas de chiffres sur ce point.

D. Dans le passé, la plupart des émissions relatives aux pipe-lines de gaz ou de pétrole ont été souscrites privément, n'est-ce pas?—R. Oui, quant aux actions ordinaires constituant la mise de fonds originelle. Normalement, la plus grande partie du financement s'effectue par la vente d'obligations à des institutions financières et subséquemment ces obligations sont payées d'après un système d'amortissement pendant la durée utile du pipe-line. La période normale d'amortissement est de trente ans.

D. N'est-il pas question d'actions seulement? Je ne sais si j'emploie le terme juste, mais le montant voulu a été entièrement souscrit, n'est-ce pas, sais qu'il ait été nécessaire de vendre les actions sur le marché? C'est en ce sens que je veux dire que les souscripteurs ont été des particuliers?—R. Je crois qu'il n'y a aucune règle fixée à cet égard. Il est certain qu'il est arrivé dans quelques cas, comme celui de la *Trans-Mountain,* qu'une partie des actions ont été vendues au grand public, ainsi qu'aux compagnies de pétrole qui étaient les principaux fournisseurs et, en quelque sorte, les principaux promoteurs de l'entreprise; d'autres actions ont été achetées par d'autres sociétés, mais il y a eu des souscripteurs parmi le public tant au Canada qu'aux États-Unis.

D. Formant une proportion plutôt faible du nombre des souscripteurs?—R. Dans ce cas particulier, oui, mais on ne peut vraiment pas dire qu'il y avait des règles bien établies à ce sujet.

D. Pouvez-vous répondre à cette question: l'adduction de gaz par le pipeline a-t-elle déjà donné lieu à une convention passée entre la compagnie en question et l'une des compagnies productrices de gaz?—R. Je regrette de dire que la question n'est pas du tout de mon ressort.

D. Avant que vous engagiez le public à souscrire à des actions, il vous faut publier des états de comptes, n'est-ce pas?—R. Sans doute, le moment venu d'assurer les fonds de l'entreprise, surtout quand on traite avec les compagnies d'assurance-vie, il faut avoir élaboré une foule de détails, avant que le public veuille souscrire à des actions. En quelques mots, la commandite d'une entreprise sérieuse au point de vue technique et placée sur un pied économique solide ne présente pas de difficulté. J'admets entièrement qu'une foule de renseignements sont nécessaires. A vrai dire, sans parler du reste, il se peut que les sociétés d'assurance désirent avoir un grand nombre de pièces documentaires, et qu'il faille entrer dans une foule de détails relatifs au volume du gaz, aux prix de revient, etc.

D. Je suppose que la transmission ou le transport réels de gaz pour cette compagnie dépendent de tant d'éléments hypothétiques relatifs à l'avenir, que vous ne pouvez, pas plus que n'importe qui d'autre, nous dire comment vous avez l'intention d'assurer la marche financière de l'entreprise?—R. Non; il pourrait arriver que vous ayez une méthode de commandite toute prête, puis qu'une raison ou une autre vous impose un léger retard, ce qui changerait toutes les conditions de vente et vous obligerait à faire correspondre le genre de vos titres aux diverses conditions du marché. Vous comprenez qu'il y a deux aspects, à vrai dire, de la garantie financière de cette entreprise. D'abord, il vous faut obtenir votre argent aux conditions les plus économiques et réunir les fonds requis pour l'entreprise en train d'être financée, qu'il s'agisse d'une compagnie de pipe-line ou de n'importe quoi d'autre. Ensuite, il faut donner une solide garantie aux actionnaires, qu'ils soient une société d'assurance ou une veuve et un orphelin. Vous devez soutenir une concurrence générale et, dans cette affaire, il vous faut peser le pour et le contre.

D. Votre compagnie s'est-elle déjà occupée de pipe-lines? En a-t-elle commandité à titre de mandant?—R. Elle est l'un des membres du syndicat de garantie de l'*Interprovincial Pipeline*.

D. Vous étiez l'un des membres de ce syndicat?—R. D'habitude, cela dépend de la grandeur de l'entreprise.

D. Vous voulez dire que, pour financer toute grande entreprise, il y faut un syndicat de garantie?—R. Oui.

D. Mais vous êtes l'unique syndicataire de la compagnie en question?—R. Oui.

D. Et vous n'êtes pas tenu de vous associer, en cette affaire, avec une autre société de garantie?—R. D'habitude, on s'associerait probablement avec d'autres membres d'un syndicat, à ce moment-là: cela dépend de l'importance de la compagnie, chose qui est d'un grand poids.

D. Vous ne voulez pas dire que vous ne cherchez aucun associé, que votre société est le mandant exclusif, actuellement, et que vous êtes tout à fait à la hauteur de la tâche?—R. Notre rôle actuel est surtout celui d'experts-conseil.

M. NICKLE: Il n'en reste pas moins, n'est-ce pas, que c'est une assez grosse tâche, pour une seule société de garantie, que de financer la construction de ce pipe-line, dont le coût plutôt modique est évalué à 30 millions de dollars?—R. La pratique courante est de répartir les titres entre le plus grand nombre d'acheteurs possible et, sauf lorsqu'il s'agit d'émissions de peu d'importance, la pratique canadienne est d'avoir recours à d'autres sociétés, pour assurer les fonds et répartir les titres. C'est la façon d'agir courante.

M. FULTON: Pouvez-vous nous dire si vous avez déjà conclu un marché ferme avec quelque autre société de garantie afin de constituer avec vous un syndicat de garantie des actions que vous détenez?—R. Je m'expliquerai ainsi: il n'y en a aucune, à ma connaissance.

M. Nickle:

D. Monsieur Matheson, pourriez-vous nous renseigner sur la disposition des $25,000 dépensés jusqu'ici, ou plus exactement, sur la proportion de cette somme qui a été dépensée à exécuter une étude économique de l'affaire, une étude des localités auxquelles on se propose d'assurer un service dans la Saskatchewan et le Manitoba?—R. Non.

D. Alors, pouvez-vous nous dire quelle proportion de cette somme a été dépensée du fait d'une étude technique du tracé?—R. Je devrai me renseigner, pour vous fournir ce chiffre, que je n'ai pas sous la main. Je crois savoir que les dépenses subies du fait de cette étude se chiffrent à $15,000. environ.

D. Je crois, monsieur le président, que la plupart des questions qui nous restent à poser ont trait aux problèmes économiques soulevés par le tracé à suivre et les marchés à servir. Pour obtenir des réponses à ces questions, il faudra probablement que M. Herring ou quelque autre ingénieur-conseil représentant la *Boundary Pipeline Corporation* soit présent.

M. MACTAVISH: Monsieur le président et messieurs, M. Herring n'étant pas encore présent, je ne sais ce que le Comité désire faire. Mais je pense que M. Nickle est celui qui posera la plupart de ces questions, n'est-ce pas?

M. NICKLE: D'autres pourraient avoir des questions à poser, aussi bien que moi.

M. MACTAVISH: Dans ce cas, monsieur le président, si le Comité le désire, les questions pourraient être versées au compte rendu, ce qui nous permettrait d'obtenir les réponses d'autant plus vite, mais peut-être est-ce impossible?

M. NICKLE: Par malheur, les réponses données à la première des questions entraîneront d'autres questions.

M. FULTON: Quand attendez-vous M. Herring?

M. MACTAVISH: Nous comptions qu'il arriverait ce matin de bonne heure, et je crois, sauf erreur, qu'un autre avion, à bord duquel il pourrait être, arrivera à 11 heures ou 11 h. 10. Nous ignorons s'il est ou non à bord de cet avion, car je ne peux obtenir de la ligne aérienne une liste des passagers, tant que l'envolée est en cours. Mais je suppose que les questions posées seraient d'ordre technique et que probablement seul M. Herring pourrait y répondre.

M. NICKLE: Oui, ces questions ont trait essentiellement aux problèmes économiques soulevés par les marchés et par le tracé.

M. MCIVOR: Continuons l'étude du bill, monsieur le président.

M. NICKLE: A mon avis, ces questions sont très pertinentes au sujet dont nous traitons. A titre d'habitant de l'Alberta et d'un des hommes intéressés à ce que se vende la plus grande quantité possible de ce gaz, je ne veux pas d'un pipe-line de mauvais rapport, ni de la construction d'un pipe-line qui ne permettrait pas non seulement de distribuer le gaz disponible sur le marché de l'Alberta ou des États-Unis, mais aussi et en même temps sur le plus grand nombre possible de marchés au Canada.

M. MACTAVISH: Il m'est venu à l'esprit que la série des questions posées pourrait viser moins les articles du bill lui-même que les renseignements généraux qu'il nous fera grand plaisir de fournir, bien entendu. J'ai pensé que, dans ce cas, vous aimeriez continuer l'étude du bill et réserver ou adresser les questions, après quoi nous nous chargerions de fournir les renseignements.

M. MCIVOR: Monsieur le président, je propose que nous continuions à étudier le bill jusqu'au bout.

M. FULTON: Y a-t-il un M. Wilkie, actionnaire de la compagnie en question et avocat à Toronto?

M. MACTAVISH: Non, il y a un M. Wilton, dont le nom figure sur la liste.

M. FULTON: M. Wilton est-il ici ce matin?

M. MACTAVISH: Oui.

M. FULTON: Je crois qu'il a agi à titre de directeur de la *Prairie Transmission Company*.

M. MACTAVISH: Oui, et j'agis selon ses instructions en l'occurrence.

M. FULTON: Voudriez-vous me montrer du doigt M. Wilton?

M. MACTAVISH: Certainement, monsieur Fulton. Le voilà.

M. NICKLE: Je me demande si M. Wilton pourrait répondre dans une certaine mesure aux questions que nous avons à poser au sujet des problèmes économiques soulevés par cette affaire, car il est l'un des principaux promoteurs de l'entreprise du pipe-line.

M. MACTAVISH: Il serait difficile de répondre quand on ne sait pas en quoi consistent les questions, mais M. Wilton ne dispose pas des renseignements techniques dont dispose M. Herring, car il n'est qu'un avocat comme moi.

M. HODGSON: Vous ne savez pas au juste si M. Herring va venir ici. J'espère qu'il se souvient que c'est à cause de lui que la réunion a lieu aujourd'hui.

M. NOSEWORTHY: M. Herring doit-il venir par avion, monsieur MacTavish?

M. MACTAVISH: Oui monsieur.

M. NOSEWORTHY: Dans ce cas, rien de plus facile que de savoir s'il est à bord de l'avion.

M. MACTAVISH: Je regrette de dire qu'il n'est pas facile de le savoir, car la ligne aérienne ne fournira pas la liste des passagers avant que l'avion ait atterri. Nous pourrions peut-être téléphoner maintenant à ce sujet.

M. NOSEWORTHY: La ligne aérienne pourrait sans doute nous dire s'il se trouve à bord, s'il a une place retenue sur l'avion ce matin.

M. MACTAVISH: Je chercherai à l'apprendre, mais si j'en crois mon expérience, on ne nous le dira pas.

M. NOSEWORTHY: Mais nous pouvons sans doute apprendre si l'avion a atterri.

M. FULTON: Monsieur le président, ne pourrions-nous suspendre nos délibérations pendant quelques minutes, le temps de nous enquérir si M. Herring est arrivé?

M. POULIOT: Pour tout résumer, l'entreprise du pipe-line sera entièrement canadienne, monsieur MacTavish?

M. MACTAVISH: Oui, monsieur Pouliot.

M. POULIOT: En outre, les actionnaires des États-Unis ne détiennent que 27 p. 100 des titres?

M. MACTAVISH: Oui.

M. POULIOT: Ceci résume les questions qui vous ont été posées ce matin?

M. MACTAVISH: Oui, et tous les fonds seront assurés par une société canadienne, dont le siège est au Canada.

M. MCIVOR: Monsieur le président, je propose que nous continuions l'étude du bill.

Le PRÉSIDENT: J'estime que nous devrions nous reposer pendant 15 minutes, le temps de nous informer si M. Herring est arrivé ou non.

Permission de fumer.

(Le Comité suspend la séance.)

—Reprise de la séance.

Le PRÉSIDENT: La séance est reprise, messieurs. Nous avons reçu le télégramme suivant de M. Herring:

Manqué envolée Saskatoon raison température. Reste Regina. Herring.

Si donc cela vous convient, nous poursuivrons l'étude du bill. Nous pouvons étudier, après l'intersession de Pâques, tout article du bill dont vous désireriez réserver ou remettre à plus tard l'étude.

M. LOW: Monsieur le président, j'estime que nos connaissances actuelles au sujet du bill sont trop bornées pour nous permettre d'adopter la moindre de ses dispositions. A titre de comité, il nous incombe de nous assurer que le bill est sérieux, que ses dispositions sont satisfaisantes et que nous connaissons quel est son object exact. Nous ne sommes pas encore renseignés là-dessus. Je propose franchement que nous abandonnions l'étude du bill jusqu'après Pâques.

Le PRÉSIDENT: Étiez-vous ici jeudi, monsieur Low?

M. LOW: Non monsieur.

Le PRÉSIDENT: On nous a fourni beaucoup de renseignements à la dernière séance, jeudi. Que pensez-vous, messieurs, de l'idée de poursuivre l'étude du bill?

M. FULTON: Je suis à peu près du même avis que M. Low. Je ne veux pas douter de la sincérité de l'un ou l'autre des témoins qui ont déposé ce matin, gens fort aimables qui ont fait de leur mieux pour nous prêter aide, mais il ressort très clairement de leurs réponses que ce projet n'est pas satisfaisant au point de vue pratique. Il y a tant de choses qui dépendent de circonstances futures, que leur projet n'est pas du tout développé au point où ils puissent nous fournir des renseignements précis. En l'absence de M. Herring, dont les renseignements, s'il était présent, nous permettraient au moins de nous faire une idée générale du caractère satisfaisant du projet, et compte tenu de ce que la déposition des autres témoins ne nous a pas permis d'obtenir un aperçu ou un plan précis, j'estime que nous ne pouvons poursuivre l'étude du bill qu'après Pâques. En effet, j'espère que, dans l'intervalle, ces personnes devraient arriver à formuler un projet plus explicite relatif à cette entreprise.

M. HIGGINS: Je suis tout à fait de l'avis des deux préopinants. Je n'ai pas assisté à l'avant-dernière séance, mais j'ai assisté à celle de jeudi et je dirai, sans manquer de respect aux personnes qui ont témoigné au sujet du bill, que la présence de M. Herring s'impose absolument. C'est pourquoi j'appuie les idées exposées par les deux derniers membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: Étiez-vous ici jeudi matin?

M. HIGGINS: Oui monsieur.

M. NOSEWORTHY: Dans les circonstances, je propose au Comité de s'ajourner.

M. HODGSON: J'appuie la proposition.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à quand?

M. FULTON: Mardi 22 avril.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé, par les deux parrains d'une motion, que le Comité s'ajourne au mardi 22 avril.

M. WHITMAN: Avant que la question soit mise aux voix, monsieur le président, ne pourrions-nous étudier l'article 1 du bill et quelques-uns des autres articles, afin que le compte rendu témoigne dans une certaine mesure que nous prenons un certain intérêt à la mesure. Ainsi, quand nous nous réunirons après l'intersession de Pâques, nous ne nous trouverons pas dans l'obligation de commencer par un autre sujet. Ne serions-nous pas bien avisés d'avoir quelques lignes du compte rendu témoignant que nous avons commencé l'étude du bill?

M. NOSEWORTHY: A mon avis, les promoteurs de l'entreprise n'ont aucun droit de nous demander de nous prononcer sur un article du bill, tant que nous n'avons pas les renseignements nécessaires. J'estime qu'il leur incombe d'envoyer ici leurs dirigeants pour que les membres du Comité examinent le bill avec eux. S'il veulent que le bill soit adopté, c'est leur devoir de faire en sorte que leurs dirigeants soient présents, pour nous fournir ces renseignements et non de nous demander de nous prononcer sur la moindre disposition du bill.

M. GAUTHIER: Nous pouvons au moins nous mettre à la besogne.

M. LOW: On a présenté sauf erreur une motion d'ajournement, appuyée dans les règles et non sujette à débat. J'estime donc que la question devrait être mise aux voix.

Le PRÉSIDENT: Il a été proposé, par les deux parrains d'une motion, que le Comité s'ajourne. Est-ce là le désir du Comité? Que tous ceux qui sont pour veuillent se lever. Que tous ceux qui sont contre veuillent se lever.

La motion est rejetée.

Nous allons poursuivre l'étude du bill et, si des membres le désirent, nous pourrons renvoyer à plus tard l'étude de tel ou tel article du bill.

L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

M. FULTON: Je crois que l'article 3 devrait être réservé. Je vois que cet article formule l'amendement habituel indiquant le montant du capital social, pour fins de taxation ou d'autres fins de ce genre, mais étant donné que j'espère que le porte-parole financier nous expliquera plus clairement, à notre prochaine séance, quel est le projet de répartition des actions ou les conditions auxquelles les actions seraient offertes en vente, les unes au public, les autres à des souscripteurs particuliers, je demande que l'article 3 soit réservé.

Le PRÉSIDENT: Consentez-vous à ce que l'article 3 soit réservé?

Agréé.

L'article 4 est-il adopté?

Adopté.

L'article 5 est-il adopté?

Adopté.

L'article 6 est-il adopté?

M. McIVOR: Je propose (et M. Whitman appuie ma proposition) que l'alinéa *a*) de l'article 6 soit modifié par l'adjonction, après les mots "pipe-lines", à la ligne 27, des mots "pourvu que le ou les pipe-lines principaux destinés à la transmission et au transport du gaz et du pétrole soient situés entièrement au Canada."

6. Subordonnément aux dispositions de toute loi générale adoptée par le Parlement et couvrant les pipe-lines pour le transport et la transmission du gaz et du pétrole ou de quelque produit ou sous-produit liquide du gaz et du pétrole, la Compagnie peut

a) dans les limites des provinces d'Alberta, de Saskatchewan et de Manitoba, ou hors du Canada, construire, acheter, louer ou autrement acquérir et détenir, développer, exploiter, maintenir, contrôler, louer mort-gager, grever de privilèges, vendre, transporter ou autrement aliéner et faire valoir tous pipe-lines interprovinciaux et/ou internationaux pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole, y compris des stations de pompage, terminus, bassins ou réservoirs d'emmagasinage et tous ouvrages s'y rapportant, pour servir relativement auxdits pipe-lines; et acheter ou autrement acquérir, vendre, distribuer ou autrement livrer du gaz; et, complémentairement et accessoirement aux pipe-lines pour le gaz, posséder des pouvoirs et commodités similaires pour des pipe-lines destinés à la transmission et au transport du pétrole, ainsi que l'acquisition et la livraison du pétrole; posséder, louer, vendre, mettre en service et entretenir des aéronefs et des aérodromes pour les fins de son entreprise, ainsi que les aménagements nécessaires au service de ces aéronefs et aérodromes; posséder, louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication téléphonique, télétypique et télégraphique entre stations et, subordonnément à la *Loi sur la radio, 1938,* ainsi qu'à toute autre loi concernant la radio, posséder, louer, mettre en service et entretenir des aménagements de communication radiophonique entre stations;

M. FULTON: Monsieur le président, je demande que nous réservions l'article 6 ainsi que l'amendement proposé par M. McIvor, parce que l'alinéa *a*) se rapporte à l'emplacement des pipe-lines, sujet sur lequel nous voulons poser des questions à M. Herring, et parce que l'alinéa *b*) se rapporte au pouvoir de détenir des biens immobiliers et d'en faire le commerce, ce qui nous amènera à poser des questions relativement aux réseaux d'écoulement et de distribution.

Le PRÉSIDENT: Consentez-vous à ce que l'article 6 et l'amendement proposé soient réservés?

Agréé.

L'article 7 est-il adopté?

Adopté.

L'article 8 est-il adopté?

Adopté.

L'article 9 est-il adopté?

M. FULTON: Monsieur le président, voudriez-vous réserver cet article? Il comporte des questions financières.

Le PRÉSIDENT: L'article 9 est-il réservé?

Agréé.

L'article 10 est-il adopté?

Adopté.

L'article 11 est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voulez-vous que le Comité s'ajourne au 22 avril, à 11 heures du matin?

Agréé.

Le Comité s'ajourne.

APPENDICE A

PRAIRIE TRANSMISSION LINES LIMITED

LISTE DES ACTIONNAIRES

Nom de l'actionnaire	*Adresse*
Alexander Gillespie	a/s A. J. Toole, 809, 2e Rue Ouest, Calgary (Alb.)
Archer J. Toole	809, 2e Rue Ouest, Calgary (Alb.)
Chester Gilchrist	Claresholm (Alb.)
Hales H. Ross	Édifice Thomson, Edmonton (Alb.)
Dr Walter MacKenzie	830, édifice Tegler, Edmonton (Alb.)
Walter Sprague	a/s Sprague Drug Co., 301, édifice McLeod, Edmonton (Alb.)
C. H. Chapman	a/s Chapman Insurance Agencies, 417, édifice Empire, Edmonton (Alb.)
Kenneth Coppock	28, édifice Michael, Calgary (Alb.)
George Coutts	a/s A. J. Toole, 809, 2e Rue Ouest, Calgary (Alb.)
Dr J. O. Baker	502, édifice McLeod, Edmonton (Alb.)
A. G. Bailey	a/s A. J. Toole, 809, 2e Rue Ouest, Calgary (Alb.)
S. Bruce Smith	304, édifice Bank of Commerce, Edmonton (Alb.)
Lee Williams	a/s Weiller & Williams Co. Ltd., Edmonton (Alb.)
W. L. Wilkin Limited	Édifice Wilkin, Edmonton (Alb.)
Allan McClean	Wilkinson & McLean Ltd., 10235, 103e Rue, Edmonton (Alb.)
S. R. Stevens	a/s Hales H. Ross & Sons Co. Ltd., édifice Thomson, Edmonton (Alb.)
John F. McDougall	a/s McDougall & Secord Ltd., 211, édifice Empire, Edmonton (Alb.)
Alan H. Nash	a/s Nash & Nash, 603, édifice Tegler, Edmonton (Alb.)
John C. McDougall	a/s McDougall & Secord Ltd., 211, édifice Empire, Edmonton (Alb.)
George R. Howsam	10,439, 121e Rue, Edmonton (Alb.)
Harry B. Armstrong	a/s Western Supplies Ltd., 10301-5, 108e Rue, Edmonton (Alb.)
Thornton A. Graham	Western Supplies Ltd., 10301, 108e Rue, Edmonton (Alb.)
Ellen Margaret Scott	625, édifice Tegler, Edmonton (Alb.)
H. Kelly	a/s H. Kelly & Company, 10401, av. 101A, Edmonton (Alb.)
Paul D. Bowlen	a/s Regent Drilling Co. Ltd., case postale 421, Edmonton (Alb.)
James W. Millar	a/s Millar Lumber & Coal Co., 10113, 100e Rue, Edmonton (Alb.)

Nom de l'actionnaire	*Adresse*
A. C. Emery	a/s The Emery Co. Ltd., 10151, 108e Rue, Edmonton (Alb.)
Allan McClean	Wilkinson & McClean Ltd., 10235, 103e Rue, Edmonton (Alb.)
Thornton A. Graham	Western Supplies Ltd., 10301, 108e Rue, Edmonton (Alb.)
Dr R. M. Parsons	Red-Deer (Alb.)
H. B. Armstrong	a/s Western Supplies Ltd., 10301-5, 108e Rue, Edmonton (Alb.)
J. H. Warren	10137, Clifton Place, Edmonton (Alb.)
C. O. Asplund	Parkside Drive, Lethbridge (Alb.)
John O. Galloway	627, 8e Avenue Ouest, Calgary (Alb.)
Walter H. Sprague	a/s Sprague Drug Co., 301 édifice McLeod, Edmonton (Alb.)
Cyrille E. Davignon	a/s Royal Trust Company, 10039, av. Jasper, Edmonton (Alb.)
Hugh E. Pearson	a/s Taylor, Pearson & Carson (Canada) Ltd., 10215, 103e Rue, Edmonton (Alb.)
Thomas Riddel	Claresholm (Alb.)
A. Newton	a/s A. J. Toole, 809, 2e Rue Ouest, Calgary (Alb.)
Gordon Smith	Édifice Grain Exchange, Winnipeg (Man.)
James M. Taylor	Towner Park Road, Sidney (C.-B.)
Frank Doncaster	a/s Doncaster Construction Co., édifice Garneau Theatre, Edmonton (Alb.)
Robert Kitson	a/s Kitson's Pharmacy, Lethbridge (Alb.)
Glen Wilton	1502 édifice Victory, Toronto (Ont.)
E. W. Hamber	Vancouver (C.-B.)
Philip Niles	Chambre 3849, gare Grand Central, New-York.
John A. MacAulay	1125, Wellington Cres., Winnipeg (Man.)
J. H. Hirshborn	100 ouest, rue Adelaide, Toronto (Ont.)
C. F. W. Burns	a/s Burns Bros. & Denton, 244, rue Bay, Toronto (Ont.)
John B. Aird	112, av. Buckingham, Toronto (Ont.)
Harry B. Jackman	3, Cluny Drive, Toronto (Ont.)
Gerald Pearson	54, Russell Hill Road, Toronto (Ont.)
J. E. D. Stuart	Pine Hill Farm, Cobourg (Ont.)
Reginald C. Carlile	Édifice Toronto General Trusts, Calgary (Alb.)
W. C. Gilman	55, rue Liberty, New-York (N.-Y.)
R. Gilman Smith	55, rue Liberty, New-York (N.-Y.)
G. L. Augustus	55, rue Liberty, New-York (N.-Y.)
John Edison	46, Russell Hill Road, Toronto (Ont.)

Total des actionnaires	58
Domiciliés au Canada	54
Actions détenues par ces derniers	73 p. 100

CHAMBRE DES COMMUNES

Sixième session—Vingt et unième Législature

1952

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 3

Bill n° 62 (O du Sénat)
Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation*

SÉANCE DU MARDI 22 AVRIL 1952

TÉMOIN:

M. Robert R. Herring, de la *Fish Engineering Corporation,* Houston, Texas (É.-U.).

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1952

ORDRE DE RENVOI

MERCREDI 9 avril 1952.

Il est ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,

LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

MARDI 8 avril 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité recommande qu'il lui soit permis de siéger pendant les séances de la Chambre.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,

H. B. McCULLOCH.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 22 avril 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Bonnier, Cannon, Carroll, Cavers, Gourd (*Chapleau*), Green, Healy, Herridge, Hodgson, Lafontaine, Macdonald (*Edmonton-Est*), MacNaught, McCulloch, McGregor, McIvor, Murphy, Mutch, Nickle, Noseworthy, Richard (*St-Maurice-Laflèche*), Stuart (*Charlotte*), Whitman.

Aussi présents: M. Duncan MacTavish, Q.C., agent parlementaire; M. Robert Herring, représentant de la *Fish Engineering Corporation,* Houston (Texas).

Le Comité reprend l'étude du bill nº 62 (O du Sénat), intitulé: "Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation*".

M. Herring est rappelé et interrogé.

M. Herring dépose un document intitulé: "Relevé du débit de consommation en vue du projet de la pose d'un pipe-line à gaz de Medicine-Hat à Winnipeg", qui est imprimé comme *Appendice A* aux Procès-verbaux et témoignages de ce jour.

A midi et 17, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

22 avril 1952.

11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Je crois, messieurs, que nous sommes maintenant en nombre.

D'abord, le préambule est-il adopté?

M. GREEN: Nous n'avons pas encore entendu tout le témoignage de M. Herring, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Non, et c'est pourquoi je demande si le préambule sera adopté.

M. Robert R. Herring, de la *Fish Engineering Corporation*, Houston (Texas), est appelé.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser à M. Herring?

M. NICKLE: Je demanderai d'abord à M. Herring de démontrer l'avantage économique d'un pipe-line entre Medicine-Hat et Winnipeg, en se fondant sur la courte déclaration imprimée que nous avons déjà reçue, puis je continuerai à interroger M. Herring après avoir entendu sa déclaration.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je désire d'abord distribuer aux membres du Comité quelques faits et chiffres détaillés provenant de notre relevé du débit aux consommateurs et de l'analyse économique relative à la construction de nos moyens de transmission proposés de Medicine-Hat à Winnipeg. Puis-je faire cette distribution, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le TÉMOIN: En réponse à cette question, je dois dire que ce relevé est basé sur un pourcentage de débit de 85 p. 100. Je désire examiner les données relatives à une telle opération. Le débit de 85 p. 100 représente l'approvisionnement des centres de population, et il est clair que le coût doit peser sur un tel programme d'exploitation. De la sorte, cette justification d'un tel programme est une partie importante de l'économie de notre pipe-line, et je présume que c'est la question principal que M. Nickle a à l'esprit. Je puis faire remarquer à ce sujet que les principaux pipe-lines américains se servent d'un des deux moyens suivants pour vendre leur surplus de gaz et maintenir un niveau élevé de débit. Ces deux moyens de disposer de leur surplus de gaz sont l'emmagasinage et les ventes industrielles intermittentes. Lorsque l'emmagasinage est possible, il est réellement préférable d'accumuler du gaz dont on peut se servir en hiver pour conserver le rendement maximum du pipe-line, et maintenir ainsi le débit. Cela permet de vendre au marché important, qui se compose des consommateurs domestiques, résidentiels et commerciaux. D'autre part, en l'absence d'installations suffisantes d'emmagasinage le long du parcours du pipe-line, la compagnie a l'alternative de la vente intermittente de gaz aux consommateurs industriels, régime qui permet d'interrompre leur approvisionnement quand il est requis pour fins de débit maximum en vue de desservir les clients domestiques.

Nous avons, en nous basant sur ce qui précède, élaboré une analyse de cinquième année des villes que l'on se propose de desservir.

Il est peut-être à propos de parler des contradictions apparentes qui existent entre cette analyse et ce qui a été publié dans le rapport primitif soumis au Comité. Nous avons, dans ce rapport, projeté un pipe-line basé principalement sur un débit de deuxième année, parce qu'il serait impossible de financer l'entreprise si l'on attendait plus longtemps que cette période pour réaliser des profits de 6½ ou 7 p. 100; alors nous nous sommes efforcés d'en venir là en projetant notre aménagement pour la deuxième année de l'exploitation du pipe-line. Puis en établissant notre capacité de desservir le marché la cinquième année, nous avons étudié de près les marchés industriels disponibles pour le pipe-line sur la base de la croissance domestique et commerciale constatée dans ces villes le long de notre tracé. Nous avons tenu compte des brûleurs à pétrole installés dans chacun de ces centres au cours des dernières années, et de l'empressement des divers consommateurs à utiliser le gaz naturel. Lorsque nous avons fait notre relevé, nous avons tenu compte de ce qui s'était passé dans les quelque 300 villes que nous avons desservies et où des circonstances analogues existaient, en ce qui concerne le gaz naturel, particulièrement en ce qui a trait aux 3 ou 5 années suivant la construction du pipe-line. Nous avons tenu compte aussi du fait, pour les consommateurs commerciaux, d'utiliser le gaz naturel à la place du gaz artificiel. Toutes ces données ont contribué à nous faire acquérir une expérience générale, dans la pratique et le détail, concernant la fourniture du gaz à chacune de ces villes. Le présent relevé est une analyse de l'approvisionnement de gaz pour une telle opération. L'autre moyen d'étude, qui a été accepté par la *Power Commission of North America,* est d'usage courant chez les compagnies qui font l'analyse du marché aux États-Unis. En se basant sur cette analyse, le débit total de consommation de 65 p. 100, établi dans le relevé concernant Winnipeg, se justifie ainsi: nous avons estimé que dans l'ensemble de la région desservie par ce pipe-line, nous aurions un degré annuel d'insuffisance quotidienne d'environ 10,000. Je puis expliquer comme suit le degré d'insuffisance quotidienne: nous considérons 65 degrés, le point où l'on commence à chauffer les habitations, comme la température normale d'une journée; alors, chaque degré au-dessous de 65 constaté au cours de l'année devient une unité d'insuffisance quotidienne; en calculant au jour le jour pendant 365 jours, nous obtenons la moyenne annuelle d'unités de degré d'insuffisance quotidienne. Cette expérience a été corroborée par le *Bureau of Labor Statistics* et l'*American Gas Association,* et par d'autres organismes, et elle établit qu'il faut 30 pi. cu. de gaz pour chaque degré d'insuffisance quotidienne. Je sais que cela paraît très compliqué, mais c'est ce que nous appelons le facteur de déviation dans l'exploitation d'un pipe-line. C'est un important facteur qui existe et qui doit être étudié de plusieurs angles. Ainsi, disons, à titre d'exemple hypothétique, qu'il fait 20 degrés sous zéro à Regina et 45 degrés sous zéro à Winnipeg; il nous faut alors transporter un débit maximum à tous les points du pipe-line, et aussi prévoir certaines fluctuations. Maintenant, une certaine station du pipe-line a une pression de 570-590 livres à la prise. La pression normale d'une station est de 1,000 livres. Nous n'aurions pas besoin de toute cette pression de 1,000 livres pour maintenir notre débit d'exploitation prévue de 85 p. 100, surtout du moment que les boucles seront aménagées sur notre ligne jusqu'à Winnipeg. Il existe aussi à ce sujet le facteur de déviation quant à l'exploitation du pipe-line, qui intervient à l'égard des usines génératrices de vapeur disséminées le long du pipe-line, de façon à pouvoir utiliser la pression du pipe-line au fur et à mesure que le débit diminue. Autrement dit, même si nous pouvons donner un service intermittent à ces usines génératrices, elles devront jusqu'à un certain point continuer de compter sur le pétrole. Nous serons néanmoins en mesure de leur fournir une certaine quantité de gaz, mais leur approvisionnement sera parfois restreint.

Lorsque le débit domestique et commercial diminue, nous augmentons l'approvisionnement intermittent aux usines génératrices de vapeur. Leur consommation de gaz est limitée. Ce sont essentiellement les chiffres normaux, et la quantité qu'elles reçoivent dépend de la demande des consommateurs. En théorie, tout l'approvisionnement intermittent sera transmis à ces usines qui l'utiliseront. C'est le facteur d'utilisation de 100 p. 100 que nous cherchons à atteindre. Nous avons des installations suffisantes pour disposer de tout l'approvisionnement intermittent, si nous tenons compte du fait que l'unité que nous exploiterons fonctionnera à environ 30 p. 100 de sa capacité de débit.

Voici comment on peut calculer le débit de ce pipe-line dont je vous parlais il y a un moment. Quand on a employé un de ces deux moyens pour constituer des réserves de gaz, on a pu établir un débit de 95 p. 100, grâce à un emmagasinage qui maintient l'alimentation du pipe-line à son maximum. L'*Eastern Pipelines* dessert le Montana et la région à l'ouest de cet État, et y maintient un débit d'environ 95 p. 100 grâce à un système d'emmagasinage et à des ventes intermittentes. L'année dernière, pendant les jours les plus froids de l'hiver, ce pipe-line a maintenu un débit de 95 p. 100 et n'a pas été forcé d'interrompre le service à ses abonnés du service intermittent. Je veux souligner le fait que la compagnie a assez de capacité d'emmagasinage sur son terrain pour maintenir le débit de gaz à un niveau constant. Un autre exemple est celui de la *Transcontinental Pipelines* qui dessert la ville de New-York. Ce pipe-line a maintenu un débit de 95 p. 100. L'un de ses clients est une station génératrice de vapeur de New-York et il a réussi à répondre aux besoins de ce client. Le *Northern Natural System* est un pipe-line qui ne maintient pas un débit aussi élevé que les autres. Le débit qu'il maintient pour les centres de l'Ouest, comme Minneapolis et Saint-Paul, est d'environ 78 ou 79 p. 100. Dans son cas, il n'y a pas de champ d'emmagasinage, et la compagnie n'a que de petits contrats de service intermittent. L'augmentation de la population est aussi un facteur qui doit être pris en considération. Le débit constant est constitué par la consommation domestique et commerciale et par les clients industriels réguliers. Tels sont les facteurs qui jouent un rôle important dans l'ensemble des opérations de l'année. C'est sur le volume de consommation qu'il faut se baser pour maintenir le niveau du débit. C'est grâce à l'accroissement de ce débit de consommation qu'on peut montrer, au cours de la cinquième année, le débit que j'ai indiqué dans le présent exposé. On arrive ainsi au chiffre de consommation de 79,830,000 pieds cubes par jour que j'ai indiqué pour la cinquième année dans mon exposé.

M. Nickle:

D. Ce chiffre se trouve dans votre exposé?—R. Ce tableau n'indique qu'un des éléments du débit total.

D. Vous les avez résumés?—R. Oui, monsieur, je les ai résumés.

D. Le débit total est de 79,000,000?—R. Oui, monsieur, 79,000,000. Vous constatez qu'il y a un écart entre les chiffres du rapport qui vous a été soumis au début de ces séances et ceux de l'exposé qu'on vous a remis ce matin relativement au débit de consommation calculé sur une période de cinq ans. La raison de cet écart apparent est que notre premier rapport indiquait ce que nous nous attendions de livrer au cours de la deuxième année de fonctionnement. Ce premier rapport, en ce qui concerne la deuxième année de fonctionnement, indiquait la consommation nécessaire pour maintenir le débit à un niveau profitable. Nous proposons à nos clients de faire des ententes avec les stations sur une base fixe de consommation pour une période de trois ans environ et sur une base de livraison intermittente après ces trois ans. Une telle entente prévoit la croissance probable de ces services d'utilité publique de même qu'un service intermittent quand ce service devient nécessaire. Vous remarquerez

que, dans le cas de Brandon, nous prévoyons une consommation d'un milliard de pieds cubes pour la deuxième année. Dans l'étude de la consommation pendant une période de cinq ans, vous constatez que nous donnons un autre chiffre. Nous fixons le débit nécessaire à 5,000,000 de pieds cubes par jour. A l'heure actuelle, le débit intermittent disponible pour Brandon n'est pas suffisant pour fournir cette quantité additionnelle. Nous avons prévu l'installation d'une canalisation suffisante pour répondre aux demandes de différents genres tout le long du parcours. Mais nous n'avons pas constaté à Brandon l'enthousiasme pour le gaz naturel qui se manifeste dans d'autres villes. Un pipe-line, vous le voyez, est limité dans son développement par la décision des usagers éventuels de faire ou non les dépenses d'aménagement voulues pour employer le gaz naturel au lieu du pétrole ou quelque autre combustible. Un autre facteur important est d'amener les compagnies de distribution à faire les dépenses d'aménagement nécessaires pour fournir le gaz à une ville comme Brandon. Je mentionne Brandon comme exemple des difficultés que suscite une étude du marché comme celle que nous avons faite.

Avant de terminer cet exposé du problème financier des pipe-lines, permettez-moi de faire une autre observation qui explique la modicité du coût de ce relevé que nous avons fait pour notre client. La raison de ce prix modique est que nous avons fait des relevés semblables pour plusieurs des principaux pipe-lines américains. J'en ai mentionné plusieurs. Nous sommes très heureux de faire le travail pour notre client à des conditions spéciales. Nous avons consenti à faire le travail au prix coûtant dans l'espoir d'obtenir le contrat de construction de cette grande entreprise. Notre compagnie possède tous les services se rapportant à ce genre d'entreprise, y compris un service chargé d'établir la clientèle. C'est une compagnie d'ingénieurs et en même temps une compagnie de construction. Nous avons un personnel de 3,500 employés. Étant surtout une compagnie d'ingénieurs, nous sommes à ce titre très désireux de construire ce pipe-line. Je crois vous avoir déjà dit que la compagnie requérante est canadienne dans une proportion de 75 p. 100. Nous avons demandé 25 p. 100 des actions comme rémunération de notre travail d'ingénieurs au prix coûtant. Nous ne participons pas à la direction de la compagnie.

Je pense vous avoir expliqué brièvement, messieurs, la structure financière du projet à l'étude. Toutes nos entreprises ont été commanditées par de solides institutions financières de New-York. Nous avons, ce me semble, déposé des documents qui exposent tout le mécanisme financier de l'entreprise que nous discutons en ce moment.

M. Carroll:

D. Vous avez parlé du cas de Brandon. Y a-t-il dans cette ville quelque raison fondamentale pour laquelle la population n'est pas intéressée au projet dans la même mesure que dans les autres villes du parcours?—R. Non, monsieur. Avec le temps, je crois que la population de cette ville sera aussi enthousiaste que celle des autres villes. Comme je l'ai expliqué, nos représentants ont trouvé cette ville bien pourvue de systèmes de chauffage à l'huile. Comme toutes les autres villes du parcours, Brandon a grandi très vite. A l'heure actuelle, les citoyens de cette ville sont plutôt intéressés au chauffage au pétrole, ce qui explique, sans doute, le manque d'enthousiasme en faveur d'un changement. De plus, il se peut qu'un grand nombre de nos clients éventuels possèdent des calorifères chauffés au pétrole qu'ils sont en train de payer à tempérament. Cela complique les choses et rend les clients éventuels moins empressés d'assumer la dépense additionnelle d'aménager leur système de chauffage pour utiliser le gaz au lieu de l'huile.

M. McIvor:

D. Monsieur Herring, quand pensez-vous commencer la construction de ce pipe-line?—R. Cela dépendra, je suppose, de la date plus ou moins prochaine de l'octroi du permis de fonctionner. A mon avis, la Compagnie devrait demander du gaz à la province de l'Alberta le plus tôt possible. Notre décision dépendra de l'accueil qu'elle recevra là, car la Compagnie a besoin de cette coopération pour se présenter à la Commission des transports. A notre avis, il est possible de construire ce pipe-line dans l'espace d'un été. Si nous obtenons l'autorisation nécessaire, nous pouvons construire le pipe-line cet été. Il ne faudra pas beaucoup de temps pour mettre le pipe-line en marche, pourvu que nous puission procéder à la construction cet été. Nous pouvons faire le travail dans l'espace d'un été. Si, au contraire, nous n'obtenons pas l'autorisation de construire avant l'automne, nous ne pourrons entreprendre la construction que le printemps prochain.

M. Nickle:

D. Monsieur Herring, d'après votre relevé, environ 65 p. 100 de la consommation annuelle de la ville de Winnipeg proviendra d'un débit intermittent. Pourriez-vous nous indiquer en chiffres précis quelles entreprises industrielles utiliseraient le volume de gaz qui leur serait offert la cinquième année?—R. L'étude a été commencée, ou poursuivie, ou mieux elle a porté sur l'usine à vapeur de la centrale électrique de l'endroit (ou plus exactement, ce n'est pas moi qui l'ai exécutée, mais l'agence avec laquelle nous nous sommes abouchés). En outre, il y a l'usine de conditionnement de viande et deux petites entreprises industrielles, ce qui porte le volume de gaz au total indiqué par ces chiffres.

D. Monsieur Herring, durant la période qui s'est écoulée depuis la dernière session, j'ai fait comme vous certaines recherches pour constater si le pipe-line en question pourrait être payant, si son terminus était à Winnipeg. A mon avis, l'élément décisif à considérer, dans la question de savoir si le pipe-line est réalisable ou non, c'est le gros volume de gaz susceptible d'amenée intermittente, selon vos chiffres. J'ai vérifié dans une certaine mesure mes renseignements relatifs aux ventes qui pourraient s'effectuer dans le cas d'une amenée intermittente, et il en ressort qu'à Winnipeg la demande des plus gros acheteurs industriels est essentiellement d'ordre saisonnier, comme celle des consommateurs de gaz domestique. Autrement dit, c'est l'hiver qui serait la période de demande maximum de gaz de la part des premiers comme des seconds, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Et durant l'été, période où vous disposeriez à des fins industrielles d'un fort volume de gaz amené par intermittence, les entreprises industrielles n'en auraient pas besoin. Pourriez-vous nous dire quelque chose là-dessus?—R. Oui. Par exemple, dans l'usine à vapeur, comme dans toutes ces entreprises, la consommation de gaz serait plus forte en hiver qu'en été. Il faudrait qu'avec tous les aménagements que nous avons l'intention d'utiliser, nous maintenions des réserves. Je doute que nous arrivions jamais à pourvoir à tous les besoins de l'usine à vapeur de Winnipeg; cependant, le volume disponible en hiver, ou plutôt en été, rien qu'en gaz d'amenée intermittente, suffirait à répondre à toutes ces demandes. Et maintenant, on paraît compter beaucoup à Winnipeg que la compagnie d'énergie électrique fournisse les meilleures données disponibles; Winnipeg s'en est servi et nous nous sommes appuyés sur elles.

D. Pourriez-vous déposer cette lettre pour notre compte rendu?—R. Oui.

D. Sans vouloir rabâcher le même point, je dirai que notre propre étude, celle exécutée à notre intention, du marché des ventes aux entreprises industrielles de Winnipeg, dénote que la consommation annuelle possible serait bien inférieure à celle que vous avez estimée ici; non seulement cela, mais la demande de gaz domestique resterait à peu près la même, que le volume d'amenée inter-

mittente, quelle que soit la saison, ce qui abaisserait naturellement le volume bien au dessous du taux de 85 p. 100, minimum requis selon vous pour mettre à exécution le projet de pipe-line.—R. C'est avec plaisir que nous fournirions au Comité les calculs sur lesquels nous nous appuyons pour fonder nos prévisions.

D. Pourriez-vous nous dire en particulier si vos 11 milliards de pieds cubes tiendraient compte des besoins de quelque autre entreprise industrielle de Winnipeg?—R. Jusqu'à présent, nous sommes d'accord sur notre volume de gaz amené. Vous constaterez, je crois que la divergence entre nos chiffres ne dépasse pas 5 ou 10 p. 100.

D. Vous parlez du gaz fourni à vos principaux usagers?—R. Oui, je parle de la compagnie d'énergie électrique, de l'usine de conditionnement de viande et de deux autres entreprises industrielles, dont la demande suffirait, à ce que nous prévoyons, à rendre le pipe-line payant. Vous trouverez le détail de nos calculs à ce sujet exposé dans la lettre que j'ai promis de vous fournir. Par malheur, je ne l'ai pas sur moi, mais je vous la procurerai lors des prochaines séances du Comité. Les habitants de ces villes ont fort rarement mis en doute la valeur de nos études et le montant de notre commandite en matière des principaux pipe-lines que nous finançons s'élève à 240 millions de dollars.

D. Monsieur Herring, pour éviter tout malentendu, je tiens à préciser que j'appuie sincèrement l'exportation de gaz de l'Alberta, mais je tiens aussi, bien entendu, à ce que la compagnie qui cherche à obtenir les fonds dont elle a besoin représente une affaire solide et de bon rapport.—R. Nous sommes entièrement de cet avis.

D. J'estime que nous devrions aussi vérifier la possibilité de rapport du pipe-line qui suivrait le tracé proposé par vous, et compléter par nos propres chiffres les données qui nous ont été fournies des États-Unis en matière du coût d'un pipe-line allant de l'Alberta à Winnipeg. Au cours des dernières années, ce tracé a fait l'objet de plusieurs études. Par deux fois au moins, des mémoires circonstanciés ont été présentés aux autorités compétentes de l'Alberta et il paraît en ressortir qu'un pipe-line partant de l'Alberta et ayant pour terminus Winnipeg ne serait pas payant, ne pourrait l'être et ne permettrait pas d'amener du gaz à un prix soutenant la concurrence d'autres combustibles. C'est pourquoi nous avons jugé bon de faire faire des études distinctes, afin de constater s'il était possible d'obtenir un volume constant de gaz de réserve, mieux à la hauteur des besoins. Une compagnie dont vous êtes sans doute au courant projetait de construire une canalisation allant jusqu'à Winnipeg, pour assurer les besoins de l'Ouest Central. Après nouvelle étude de la situation, elle décida d'entreprendre la construction d'un pipe-line orienté tout différemment. Ces études ont abouti à la présentation de plusieurs mémoires à l'*Alberta Gas and Oil Conservation Board.*

M. CANNON: Monsieur Nickle, ces études ont été exécutées au compte de qui? Vous dites "nous avons fait ceci" et "nous avons fait cela", mais le Comité aimerait peut-être avoir des renseignements là-dessus.

M. Nickle:

D. Au cours de la semaine passée, je me suis efforcé de recueillir des renseignements au sujet des acheteurs industriels. Quant au mémoire relatif à l'étude économique et industrielle du pipe-line dont le tracé irait de Medicine-Hat à Winnipeg, déposé auprès de l'*Alberta Conservation Board,* il a été préparé par la maison *Ford, Bacon and Davis,* pour la *West Coast Transmission Company,* en 1950. Cette maison d'ingénieurs consultants, dont la réputation est à la hauteur de celle de votre maison, comme vous l'admettrez sans doute, a abouti à la conclusion suivante: un pipe-line ayant pour terminus Winnipeg ne serait pas payant, à cause du faible débit et de l'absence de tout grand acheteur industriel auquel du gaz pourrait être fourni par année intermittente.

Une étude technique très approfondie a été préparée par la *Western Pipe Lines,* première compagnie qui ait demandé à être approuvée ou à être constituée en société, ainsi qu'à recevoir la permission d'exporter du gaz, de l'Alberta vers l'est. Elle n'a pas déposé de rapport technique circonstancié auprès de l'*Alberta Conservation Board,* mais je crois savoir que son étude a abouti à la même conclusion que celle de la maison *Ford, Bacon and Davis.* Autrement dit, un pipe-line traversant la Saskatchewan et arrivant à Winnipeg ne serait pas payant. Comme vous le savez, cette compagnie a modifié ses plans, de façon à amener près du quart de son gaz aux marchés de la Saskatchewan ou du Manitoba, et en gros les trois quarts de son gaz à des marchés réclamant beaucoup plus de gaz industriel, ceux de l'Ouest Central des États-Unis.

En face des conclusions auxquelles sont arrivées ces deux autres maisons, comment se fait-il que la situation se soit si radicalement transformée depuis deux ans, qu'un pipe-line allant jusqu'à Winnipeg serait maintenant d'un excellent rapport et payant?—R. Savez-vous quelles sont les exigences en matière de volume de réserve, prévues par ces deux compagnies? Prenons d'abord le cas de Regina, par exemple.

D. J'ai comparé quelque peu le dernier rapport présenté par la *Western Pipelines* à l'*Alberta Conservation Board,* avec vos propres comptes rendus préliminaires. D'abord, le volume maximum exigé par jour, pendant la première année de service assuré par cette compagnie à toutes les villes énumérées dans votre proposition—Regina, Moose-Jaw, Swift-Current, Brandon, Portage-la-Prairie, Winnipeg, Transcona et Selkirk-est de 44,850,000 pieds cubes, en comparaison de votre chiffre de 74 millions, soit un total, pour la première année, de 6,087 millions de pieds cubes, contre 22,950 millions, respectivement.—R. Très bien, monsieur. Il en ressort fort clairement que la différence serait comblée si vous receviez des lettres, disons, de cinq entreprises industrielles essentielles corroborant nos données relatives aux marchés industriel, intermittent, et domestique.

D. C'est juste.—R. Nous serions heureux de fournir les renseignements demandés. A Regina, par exemple, la centrale électrique utiliserait 17 millions de pieds cubes par jour, ce qui signifierait de grosses ventes aux acheteurs industriels durant les premières années. Le prix actuel du pétrole est à considérer. Tous ces acheteurs se sont mis à utiliser du pétrole, mais le prix de ce dernier est supérieur au prix de concurrence que nous prévoyons, et ils nous ont déclaré que, à des prix de concurrence ou meilleurs, ils sont disposés à acheter du gaz naturel. Je serais heureux de fournir les renseignements demandés.

D. La centrale électrique en question vous a-t-elle donné des chiffres relatifs aux exigences minimum et maximum?—R. Journalières et mensuelles.

D. A combien s'élève la variation entre l'exigence minimum, celle de l'été et celle de l'hiver?—R. A Regina, elle ne dépasse pas de 15 p. 100.

D. A ce sujet, voudriez-vous nous fournir vos chiffres relatifs à Regina? —R. Oui.

D. Par compagnie, en matière de débit intermittent?—R. Nous verserons ces chiffres au compte rendu.

D. Et de même pour Winnipeg. Ce chiffre de 11 milliards de pieds cubes constitue une très forte proportion du taux de 65 p. 100 qui représente la demande totale de Winnipeg, et une portion très élevée de la demande totale à laquelle vous espérez que ce réseau répondra durant la cinquième année d'exploitation. C'est pourquoi, et compte tenu des études économiques faites par deux autres compagnies qui sont arrivées à des conclusions tout à fait différentes, j'estime que le Comité serait justifié d'obtenir des détails fouillés au sujet des acheteurs industriels auxquels la *Boundary Pipeline Corporation* a l'intention de vendre ses produits.—R. Nous admettons volontiers que le succès économique de l'affaire du pipe-line dépend essentiellement des acheteurs industriels et nous serions heureux de fournir les renseignements désirés.

D. Les avez-vous apportés avec vous?—R. Non. Je les demanderai à Houston par télégramme.

M. CANNON: Les études faites par les autres compagnies dont vous avez parlé se rapportent-elles à leur cinquième année d'activité?

M. Nickle:

D. Je vous donnerai les chiffres relatifs à la cinquième année, ce qui vous permettra peut-être d'établir une comparaison plus exacte avec vos totaux. L'addition du volume annuel de gaz vendu dans chacune des villes en question durant cette année-là donnerait un chiffre de 26,385,000,000 de pieds cubes. L'addition effectuée il y a quelques mois par les ingénieurs consultants pour la *Western Pipe Lines,* la maison de premier rang qu'est la *Stone and Webster Surveys Corporation,* a donné comme résultat 15,460,000,000 de pieds cubes, soit en gros 55 p. 100 de votre chiffre estimatif.—R. La différence entre ces deux chiffres provient de ce taux de débit que vous avez mentionné. Si le montant des ventes effectuées dans les villes en question suffisait à maintenir ce taux, le chiffre calculé par cette maison deviendrait à peu près égal au nôtre. Autrement dit, le volume de gaz vendu aux acheteurs industriels au cours des premières années rendrait le pipe-line payant. Un pipe-line construit uniquement pour amener du gaz à l'usage des consommateurs domestiques ne rapporte pas. Il conviendrait que je vous fournisse les détails probants que nous avons au sujet des acheteurs industriels.

D. Je vais continuer quelque peu, puis je reviendrai aux acheteurs industriels. Je citerai de nouveau les chiffres de la maison représentant la *Western Pipelines,* celle de MM. Stone et Webster, et fournis au gouvernement de l'Alberta; elle a calculé que le régime de débit s'établirait à 37.2 p. 100 au cours de la première année.—R. Ce taux comprend-il les ventes de gaz susceptible d'être amené par intermittence?

D. Oui. Cette maison a calculé que le régime de débit serait de 38·3 p. 100 au cours de la cinquième année. Selon vous, la mise à exécution du projet de pipe-line exigerait un taux de 85 p. 100?—R. Je dirai, plus exactement, que la vente en gros de gaz à 25 cents par m.p.c. à Regina, et la vente à 30 cents par m.p.c. à Winnipeg exigerait que notre régime de débit soit de 85 p. 100, ce qui nous permettrait de faire, aux deux genres de consommateurs, un prix de vente inférieur à celui du pétrole. Il faut que notre prix se rapproche de celui du pétrole et nous pouvons vous prouver cette nécessité.

D. Comme nous n'avions pas, durant l'intersession de Pâques, les chiffres de l'étude que vous venez de mentionner, relative au débit de consommation, j'ai dû me servir des calculs que vous nous avez fournis à la première séance. En me servant de vos chiffres relatifs aux prix de revient et de ceux de la *Western Pipe Lines* portant sur les acheteurs des diverses villes dont vous assureriez les besoins, j'ai établi quelques données qui pourraient vous intéresser. D'après l'étude du marché faite par la *Western Pipe Lines,* il faudrait que le gaz vous revienne à un prix moyen de 81·58 cents par m.p.c., pour que vous gagniez un bénéfice de 6½ cents, au cours de la première année d'activité?—R. Vos chiffres sont-ils bien exacts?

D. D'après les chiffres de la même étude, au cours de la cinquième année, il faudrait que le gaz vous revienne à un prix moyen de 37·3 cents par m.p.c., si vous vouliez gagner un bénéfice de 6½ cents. Vos propres calculs se fondent sur un prix moyen de 27·9 cents. Quel serait l'effet de ces prix, triplant presque de la première à la cinquième année, sur la situation économique de votre entreprise? Dans quelle mesure cette hausse des prix de revient décourageraitelle les acheteurs, industriels, particuliers et commerçants?—R. Les acheteurs, particuliers et commerçants, pourraient supporter une hausse des prix, mais le

succès économique de l'entreprise dépend des achats des industriels. Ce qu'il nous faut faire, c'est de réussir à vendre à tous ces gens du gaz à des prix inférieurs à ceux des compagnies de pétrole concurrentes.

Tous les points que vous avez soulevés reviennent à dire qu'il est indispensable que les industriels soutiennent l'entreprise par leurs achats. Il me semble que, si nous fournissons les renseignements désirés, nous répondrons du même coup à chaque question que vous vous posez.

D. Pour résumer, si vous arriviez à vendre aux industriels du gaz amené par intermittence, et dont le volume ne varierait pas en fonction de la demande saisonnière, comme varient les ventes aux consommateurs domestiques, il serait possible de construire un pipe-line allant jusqu'à Winnipeg?—R. Nous devons utiliser ce gaz à l'usage industriel, qui est disponible en été. Nous fournirons des chiffres calculés d'après le volume de la demande, courante en été, de gaz amené par intermittence.

D. Votre énumération nous donnerait-elle une idée de la demande annuelle de gaz, pour chaque catégorie d'acheteurs dans chaque ville, les variations mensuelles des besoins minima et maxima annuels?—R. Vous me demandez donc de fournir des chiffres relatifs non seulement à la consommation industrielle, mais aussi à la consommation domestique et à celle du commerce.

M. WHITMAN: Êtes-vous disposés à le faire?

Le TÉMOIN: Oui. Il me faudra deux ou trois jours pour obtenir ces renseignements.

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

M. NICKLE: Les réponses données à mes questions sont assez satisfaisantes.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous que le rapport donné par M. Herring soit imprimé à titre d'appendice à nos délibérations?

Convenu.

M. Green:

D. Monsieur Herring, pouvez-vous nous fournir quelques détails au sujet des ventes de gaz naturel dans les États de l'Ouest Central?—R. Des États-Unis?

D. Oui.—R. Non monsieur, mais il est facile de se les procurer en consultant un livre intitulé *Brown's Directory,* qui énumère toutes les ventes effectuées par la *Northern Natural,* compagnie qui sert les États en question. Je n'ai pas ces chiffres sur moi. J'ajouterai que le total des ventes de cette compagnie s'élève à un peu plus de 850 millions de pieds cubes amenés dans son réseau de pipe-lines.

D. Où se trouve ce réseau?—R. Il s'étend de l'enclave du Texas à Minneapolis et à Saint-Paul, passant par des villes comme Omaha et d'autres.

D. Si vous pouviez obtenir assez de gaz en Alberta, vous construiriez un ou plusieurs pipe-lines jusqu'à la frontière?—R. Non, monsieur. Ainsi qu'on l'a déjà mentionné, nous avons recommandé à nos clients de desservir d'abord ces deux provinces, puisque nous avons établi ce marché. Et, s'il nous est possible d'obtenir plus de gaz lorsque nous serons prêts à le distribuer, nous recommanderons la façon la plus économique d'écouler ce que l'Alberta jugera un surplus, et, d'après nous, c'est de le diriger vers le centre des États-Unis.

D. Qu'entendez-vous par le centre?—R. La région desservie par la *Northern Natural,* car c'est la compagnie à laquelle la *Western* a l'intention de vendre.

D. Cette compagnie dessert-elle Minneapolis et Saint-Paul?—R. Oui.

D. Chicago?—R. Elle ne dessert pas Chicago.

D. Et Milwaukee?—R. La région de Milwaukee est desservie par le réseau du Wisconsin. Je crois que c'est un réseau différent.

D. Comment le marché de cette région pourrait-il se comparer en importance avec celui de la Saskatchewan et du Manitoba?—R. Il serait beaucoup plus considérable. Je pourrais vous faire remarquer que les compagnies de pipe-lines recherchent les clients dont le gros de la consommation se fait en dehors des périodes de consommation intense. L'un des clients les plus avantageux de la *Northern Natural* a été l'entreprise de déshydratation de la luzerne pour la fabrication de boulettes destinées à l'alimentation des animaux en hiver. Une telle industrie serait très avantageuse pour la Saskatchewan et le Manitoba.

D. Comment les marchés des provinces canadiennes, la Saskatchewan et le Manitoba, se compareraient-ils avec les marchés du centre des États-Unis? —R. Je ne crois pas qu'il soit possible d'établir la comparaison. Vous pouvez comparer deux pipe-lines; mais, sans les marchés industriels et une étude poussée de ces marchés, vous ne pouvez établir la comparaison. En d'autres mots, la *Northern Central* ne pourrait fonctionner de façon économique sans l'appui des ventes intermittentes. La centrale d'énergie de Saint-Paul est l'un des clients les plus importants du service hors les périodes de débit maximum. C'est la même chose pour le pipe-line que nous voulons aménager. Il faut des abonnés au service en dehors des heures de pointe, autrement, ce n'est pas économique.

D. Vous ne voulez dire rien de plus que d'affirmer que le marché des États du centre est plus considérable que celui de la Saskatchewan et du Manitoba.—R. Oui, c'est exact.

D. Est-il bien des fois plus considérable?—R. Oui.

D. Si le gaz est dirigé vers les États du centre par votre pipe-line ou par des pipe-lines au sujet desquels votre compagnie a pris des arrangements avec les États-Unis, où l'Ontario et le Québec prendront-ils leur gaz?—R. Ma foi, monsieur, comme je l'ai déjà dit, le conseil que nous pourrions donner serait basé sur des données économiques. A titre de compagnie d'ingénieurs, nous avons soumis à l'Alberta un mémoire où nous avons mentionné qu'à notre avis, la seule manière logique de desservir l'Ontario et le Québec est d'échanger du gaz avec les États-Unis. Il existe déjà une pipe-line qui a un excédent de gaz. Il passe par Détroit et traverse la rivière au moyen de deux canalisations de douze pouces. Et ce service est disponible à l'heure actuelle. Nous soutenons encore que ce serait là le moyen le plus économique de fournir le gaz à l'Est du Canada. Ici, nous revenons encore à la question soulevée par M. Nickle, à savoir que sans une solide base économique nous ne pouvons construire un pipe-line. Une compagnie d'ingénieurs comme la nôtre qui oublierait cela perdrait vite sa réputation.

D. Vous trouvez que les plans des *Trans-Canada Pipelines,* qui pourtant sont basés sur des opinions d'ingénieurs, ne sont pas économiques?—R. D'après notre étude des marchés, le prix moyen versé par les industries de l'Ontario et du Québec à l'heure actuelle est de 42 à 43 cents. A notre avis, il faut faire un meilleur prix que celui-là pendant les années consacrées à l'établissement d'une clientèle domestique et commerciale.

D. Vous vous rendez compte que la *Trans-Canada Pipelines* est la compagnie qui a projeté de construire une canalisation de l'Alberta à Toronto et Montréal?—R. C'est exact. D'après son propre mémoire il lui faudrait un débit de 85 p. 100 à un prix moyen de 15 cents par m.p.c. pour rapporter les 350 millions de dollars dans l'Est du Canada, dans le Québec et l'Ontario. Nos calculs nous font estimer que le prix est trop élevé d'environ 6 cents et que la compagnie devrait trouver quelque moyen de couvrir ses dépenses, si elle veut écouler du gaz dans ces deux provinces. La seule chose qui nous vient à l'esprit, c'est une subvention ou tout autre moyen d'acquitter les dépenses, comme, par exemple, l'exemption d'impôt sur le revenu pendant la période d'organisation. Je répète que nous donnons l'aspect économique de la question

après l'avoir étudié avec des yeux d'ingénieurs. Nous avons étudié les estimations de la *Trans-Canada* mais nous ne les approuvons pas entièrement. Je pourrais donner en détail les principales différences qui existent entre les estimations des deux compagnies, mais je ne crois pas que ce soit nécessaire.

M. MUTCH: Ce pourrait être très intéressant.

M. Green:

D. Vous dites que le gaz de l'Alberta devrait aller aux États du centre et que Québec et Ontario devraient compter sur le gaz qui vient directement des États-Unis?—R. S'il y a suffisamment de gaz. Si le gaz pouvait être canalisé de l'Alberta directement aux États du centre les plus au nord en volume suffisant, il formerait la base d'un échange. De la même façon, s'il y avait suffisamment de gaz pour les États du Pacifique les plus au nord, il y aurait là aussi une base d'échange. C'est ce que nous recommanderions à l'heure actuelle.

D. Quant à Québec et Ontario, vous voudriez qu'ils s'approvisionnent de gaz au Texas?—R. Oui, à même le réseau de la *Panhandle Eastern.*

D. Cela veut dire qu'il faudrait conclure des arrangements avec les compagnies américaines avant de pouvoir obtenir du gaz?—R. Je crois que ce serait le contraire. Le premier mouvement du gaz se ferait du Canada aux États-Unis. Si votre Commission des transports approuvent un tel arrangement, elle pourrait établir les conditions de l'entente. Libre ensuite aux États-Unis de faire leurs propres avances. En d'autres mots, les compagnies américaines auraient à prendre des arrangements avec le Canada.

D. Votre compagnie est-elle connue sous le nom de *Fish Engineering Corporation?*—R. C'est exact.

D. M. Ray Fish est-il le président de cette compagnie?—R. Il est le président de la compagnie.

D. Il est aussi le président d'une compagnie connue sous le nom de *Northwest Pipelines Corporation?*—R. Oui, la *Pacific Northwest Pipelines Corporation.*

D. La *Pacific Northwest Pipelines Corporation?*—R. C'est exact.

D. Vous parlez d'un échange, mais vous êtes au courant, je suppose qu'un jour ou deux après que la Commission de conservation de l'Alberta eut recommandé que le gaz soit exporté de la région de la Rivière-la-Paix à la côte du Pacifique, votre président, M. Fish, est intervenu et a déclaré: Si l'on fait cela, je fais transporter le gaz du Texas en Orégon et à Seattle afin d'empêcher le gaz de la région de la Rivière-la-Paix de pénétrer sur ce marché?—R. Je ne crois pas qu'il ait dit cela.

D. Alors, qu'a-t-il dit?—R. Je demande l'indulgence du Comité...

M. MUTCH: Il a besoin d'en avoir; depuis une demi-heure en effet, la discussion porte sur des questions qui n'ont aucun rapport avec ce qui occupe le Comité.

M. GREEN: Monsieur Mutch, peut-être que vous étiez absent.

M. MUTCH: Je suis ici depuis le commencement.

M. GREEN: Je veux parler des premières réunions du Comité. Pour ma part, tout ce qui m'intéresse, c'est que le Québec et l'Ontario aient l'avantage de s'approvisionner de gaz canadien. Voilà tout ce qui m'occupe, et si vous n'êtes pas intéressé à la question, c'est autre chose.

M. MUTCH: Naturellement, je suis intéressé à tout ce qui intéresse les Canadiens en général, mais je suis un de ceux qui essaient de mettre de l'ordre dans leurs idées...

M. GREEN: Bravo.

M. MUTCH: ...avant de se former une opinion sur la question qu'ils sont chargés d'étudier. La question dont le Comité est saisi à l'heure actuelle

n'a aucun rapport avec ce qui se passe à l'est de Winnipeg. Bien que j'aie trouvé le débat intéressant et que je ne m'y oppose pas tout à fait, au cours de la dernière demi-heure, nous avons parlé de l'exportation du gaz, question que nous avons déjà discutée à satiété et qui semble s'éterniser. En vérité, la discussion a donné lieu à certains renseignements intéressants, mais elle s'est éloignée de la tâche imposée au Comité d'étudier un projet de loi en particulier. Naturellement, je suis intéressé à ce qui se passe dans le pays.

M. GREEN: La question est très pertinente, puisque cette compagnie demande la permission de canaliser du gaz en dehors du Canada. Ses représentants ont admis l'autre jour qu'ils visaient à obtenir du gaz pour les États du centre. M. Herring a admis la même chose aujourd'hui, lorsqu'il a dit que c'était la façon la plus économique de disposer du surplus de gaz de l'Alberta. Si cela arrive, et je crois que la chose a aussi été admise, Ontario et Québec ne pourront pas se procurer de gaz en Alberta et devront compter sur une entente avec les États-Unis pour importer l'excédent du gaz américain. Voilà le point qu'il importe de discuter ici. Je veux vous faire voir clairement que ma question se rapporte parfaitement au sujet à l'étude, monsieur le président.

M. MUTCH: Je ne suis pas de cet avis.

M. GREEN: Je ne m'attends pas à ce que vous soyez jamais de mon avis.

M. MUTCH: Je dois être conséquent.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous répondre à la question, monsieur Herring?

Le TÉMOIN: En réponse à votre question, je puis dire que notre compagnie s'est occupée activement de la construction de pipe-lines aux États-Unis, car nous croyons que, sans travail de propagande, ces pipe-lines ne se construiraient jamais. C'est avec une expérience d'environ six années consacrées à la construction du système Trans-Continental du Texas à New-York que nous nous présentons à la clientèle canadienne. A ce moment-là, nous espérions construire un pipe-line s'étendant des sources du Texas aux États de la côte du Pacifique les plus au nord, et d'amener le gaz de Pincher-Creek, en Alberta, sur ce marché, avec l'idée que ce service conjoint serait doublement sûr; cela aurait donné à l'Alberta l'occasion d'amorcer un service sur une petite échelle et en même temps de pourvoir à ses propres besoins. Nous avons procédé en Alberta en nous inspirant de cette idée. Dans l'intervalle, il devint évident qu'il y avait suffisamment de gaz pour tout le marché. Nous avons soumis une demande en vue d'organiser un tel service. Nous avons obtenu l'approbation pour 300 billions de pieds cubes, qui actuellement suffisent à alimenter le marché à raison de 30 millions de pieds cubes par jour. Dès que notre demande fut acceptée, les autres demandes ont été refusées. L'an dernier, nous avons offert d'alimenter les États du nord-ouest avec du gaz du Texas au prix de 38 cents le m.p.c. Sur les entrefaites la compagnie *Gulf* entreprit de mettre en valeur la région de Pincher-Creek et offrit du gaz au prix de 30 cents jusqu'à ce que l'Alberta approuve cette exploitation. Elle espérait que la différence de prix attirerait les clients. Elle attendit. L'Alberta refusa le projet d'alimenter cette région des États-Unis, parce que sa réserve de 300 billions de pieds cubes lui semblait insuffisante pour répondre aux besoins du marché...

M. CANNON: Excusez-moi, monsieur le président, mais je peux à peine entendre le témoin. Je voudrais bien qu'il parle plus lentement afin que nous puissions le suivre.

Le TÉMOIN: ...parce que la réserve de 300 billions de pieds cubes serait insuffisante pour répondre aux besoins du marché. Les clients nous ont donc prié de revenir avec les propositions du Texas. C'est ce que nous faisons dans le moment. Une réunion à ce sujet s'est ouverte hier et se continuera aujour-

d'hui. Même si nous parvenons à alimenter le littoral nord-ouest nous-mêmes, nous tenons beaucoup à obtenir du gaz du Canada, en même temps que le surplus des réserves du littoral ouest iront dans la région de Vancouver. A mon avis, une réserve de 200 millions de pieds cubes de gaz vaut la peine d'être mise sur le marché, surtout si la région est populeuse. D'après les renseignements que nous avons obtenus, si le littoral ouest dispose des réserves suffisantes, il a aussi les marchés; et nos propositions étaient alors parfaitement acceptables. Nous préférerions obtenir le gaz de Pincher-Creek, parce qu'il y a une réserve sûre de deux trillions dans cette région. Pour que l'exploitation soit économique, il faut un débit considérable, à cause des dépenses fabuleuses qu'elle entraîne. Je crois que la proposition a du bon sens. Les autorités l'ont rejetée pour le moment. Et voilà exactement où en sont les choses dans cette affaire. Ces remarques ne sont pas un défi au gouvernement de l'Alberta ni au gouvernement canadien. Nous essayons d'obtenir du gaz canadien pour les États du nord-ouest, parce que nous sommes les propriétaires du système de distribution de Spokane et nous perdons de l'argent tous les jours; nous voudrions obtenir assez de gaz pour alimenter ce marché.

M. Green:

D. Monsieur Herring, est-ce M. Fish ou sa compagnie qui est l'âme dirigeante des plaintes qui ont été faites et qui se réitèrent à Spokane, à Portland, à Seattle et ailleurs?—R. Non, monsieur. Nous ne prenons pas d'attitude équivoque. Nous avons déployé une grande activité en Alberta et nous avons l'intention d'être aussi actifs à l'égard du projet à l'étude. Chaque fois que nous trouverons quelque part un volume suffisant de gaz disponible pour alimenter de nouveaux marchés au moyen de pipe-lines, vous nous verrez toujours à l'œuvre, car nous désirons ardemment participer à ce genre de progrès.

D. Je vous ai posé cette question parce que, en passant à Calgary samedi dernier, j'ai jeté les yeux sur le *Calgary Albertan* du 19 avril 1952 et j'ai aperç le titre suivant: "Déçu en Alberta,—tourne les yeux vers le Texas". Il s'agit d'une dépêche disant que la *Pacific Northwest Pipeline* projette de construire une canalisation du Texas à Puget-Sound au coût de 130 millions de dollars, et que M. Gellert, président de la *Seattle Gas Company* a déclaré que les représentants des compagnies alimentant Spokane, Yakima, Tacoma, Bellingham, Wenatchee et Walla-Walla quitteront Seattle avec lui en avion samedi pour se rendre au Texas. Il disait, et je cite: "Le groupe entrera en pourparlers à Dallas dimanche et lundi avec M. Ray C. Fish, de Houston, dont la compagnie, la *Pacific Northwest Pipeline Corporation,* projette de construire une canalisation de 130 millions de dollars devant conduire le gaz naturel du Texas à Puget-Sound."

Monsieur Herring, ai-je raison de dire que votre compagnie a toujours soutenu la *Pacific Prairie Transmission Lines Limited*?—R. Oui, monsieur. Notre compagnie s'est associée à la *Prairie* lorsque celle-ci s'est intéressée à alimenter le marché des États du nord-ouest et qu'il lui a fallu obtenir des services additionnels.

D. Et l'intention de cette compagnie était de canaliser du gaz de Pincher-Creek au sud de l'Alberta, pour l'amener jusqu'à la localité la mieux située pour desservir Spokane, Seattle, Tacoma et Portland avec un embranchement se rendant à Vancouver. C'était là votre projet pour la *Prairie Pipeline Transmission,* n'est-ce pas?—R. C'est exact.

D. En même temps que les autres compagnies avec qui vous rivalisez. Il y a trois semaines, la Commission de conservation du gaz naturel de l'Alberta a recommandé que le gaz destiné à alimenter le littoral ouest devait provenir du nord de l'Alberta. C'était bien là la situation jusqu'à ce moment-là, n'est-ce pas?—R. Pas tout à fait.

D. Eh! bien, voulez-vous rectifier?—R. Je ne vous signalerai qu'un point, à savoir que nous avons offert du gaz, l'an dernier, à la *Pacific Northwest Pipeline Corporation,* mais celle-ci n'a pas jugé possible d'effectuer le transport du gaz qui se trouve en disponibilité dans le secteur de la rivière la Paix. Toutefois, nous nous sommes appliqués activement à développer les approvisionnements en provenance de l'Alberta de façon à les intégrer dans cette économie.

D. Je comprends.—R. Nous avons poursuivi nos efforts, mais la recommandation de la Commission de conservation de l'Alberta est venue modifier la situation. Par la suite, la Commission a émis la communication concernant le pipe-line de la côte occidentale et le transport du gaz en provenance du secteur de la rivière la Paix.

D. Oui.—R. Vous avez parlé d'un marché auquel nous sommes directement intéressés à titre de distributeurs. Vous avez fait allusion à M. Gellert, président de la *Seattle Gas Company,* laquelle compte parmi les compagnies de distribution. Si vous vous le rappelez, M. Gellert déclarait l'an dernier qu'il était très difficile de trouver une réserve suffisante de gaz aux fins de desservir le marché, que la situation devenait très compliquée en ce qui concerne l'exploitation dans la région de Seattle et que l'Alberta avait rejeté sa proposition. C'est alors qu'il remit aux journaux une déclaration par laquelle il exprimait l'avis que les réserves disponibles de la rivière la Paix ne pourraient suffire à alimenter le marché de la région du nord-ouest; c'est pourquoi il reprenait ses pourparlers avec la compagnie du Texas. Dans cet ordre d'idées, je ne pense pas qu'il soit juste de parler de supercherie à son sujet ou à l'endroit de sa compagnie.

D. Eh! bien, le jour même où la Commission de conservation de l'Alberta faisait part de sa communication, M. Fish, de votre compagnie, se hâtait de publier une déclaration portant qu'il obtiendrait le gaz du Texas en vue de desservir Tacoma et Portland.—R. Vous voulez dire le lendemain du jour où il avait eu cet entretien avec M. Gellert.

D. Mais M. Fish lui-même a fait paraître en vitesse une déclaration dans laquelle il critiquait les autorités albertaines et affirmait qu'il ne pourrait obtenir de ce secteur suffisamment de gaz pour desservir le marché.—R. D'après moi, ce n'est pas exact. Ce que M. Fish a déclaré, c'est que sa compagnie irait de l'avant en ce qui concerne les propositions relatives au produit du Texas et qu'en dépit de cette détermination, il demeurait extrêmement désireux,—et il l'est encore,—d'obtenir le gaz de l'Alberta.

D. Par contre, il affirmait son intention d'aller de l'avant dans l'intervalle et de fournir le gaz du Texas jusqu'aux États de l'Oregon et du Washington.—R. Si vous n'omettez pas de mentionner que nous attendons encore la décision du gouvernement de l'Alberta,—qui sera probablement connue au cours de l'an prochain,—j'admets que c'est peut-être exact.

D. A la faveur de ce bill que vous patronnez et appuyez, vous soumettez un autre plan visant le transport du gaz de l'Alberta jusqu'aux États du centre?—R. C'est juste.

D. Et en ce qui concerne l'Ontario et le Québec...

M. WHITMAN: Où est-il question de cela dans le bill?

Le PRÉSIDENT: Je ne le vois pas.

M. GREEN: C'est le témoin qui en a parlé. Est-ce là, oui ou non, votre intention?

Le TÉMOIN: Je crois, monsieur Green, avoir exposé très clairement mon attitude, à savoir que je recommanderai à la compagnie d'utiliser ce gaz lorsque le niveau des réserves permettra de le faire de façon économique. D'après les renseignements que nous avons présentement, il n'y a pas suffisamment de gaz en Alberta. Du reste, les autorités de cette province ont rejeté

notre proposition. En conséquence, la mise en œuvre de ce programme devient impossible. Mais en même temps, nous sommes d'avis que le programme exposé dans le projet de loi est bien inspiré. Je signale que c'est là l'essentiel des diverses données qui devront être fournies à la Commission des transports. Nous n'avons donc pas préparé un état définitif aussi détaillé, parce que nous ne savions pas que le Comité y serait intéressé. Je puis vous procurer ces détails et le ferai avec plaisir. J'affirme cependant que nous n'envisageons pas à ce moment d'installation d'aucune sorte au delà de Winnipeg.

M. Green:

D. Ainsi, vous recommanderiez, s'il y a plus de gaz qu'il ne vous en faut pour desservir les provinces des Prairies, que ce surplus soit transporté vers les États du centre?—R. S'il y avait, dès ce moment, assez de gaz pour desservir par Winnipeg une localité plus éloignée et que le volume du gaz disponible et transportable atteignît à cet endroit 100 à 150 millions de pieds cubes par jour, nous étudierions la situation et recommanderions que le gaz soit transporté vers d'autres marchés.

D. Par l'entremise d'une compagnie de distribution?—R. De la compagnie qui effectue le service de transmission.

D. En direction des États du centre?—R. Oui. Si à ce moment, il y avait en disponibilité, au delà de Winnipeg, 450 millions de pieds cubes en plus de ces 75 millions, cette réserve excédentaire serait suffisante pour permettre le transport économique du produit vers d'autres marchés et je recommanderais que la compagnie prolonge le service, à supposer qu'on puisse établir qu'il est économique de le faire à l'endroit donné. Il faudrait, comme je l'ai dit, 450 millions de pieds cubes. J'estime que l'opération serait probablement sûre du point de vue économique.

D. Alors l'Ontario et le Québec auraient à compter sur une transaction avec des compagnies de gaz des États-Unis?—R. Dans l'éventualité d'un service limité et vu les conditions économiques actuelles, c'est ce que je recommanderais.

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

M. NICKLE: J'aimerais que M. Herring nous expose la question un peu plus en détail.

Des VOIX: Très bien!

Le PRÉSIDENT: D'autres explications seraient sûrement bien accueillies.

M. NICKLE: Je tiens à faire remarquer que cette limitation d'exportation du gaz en provenance de l'Alberta présente un changement assez sérieux qui me paraît influer sur la situation, en ce qui concerne cette province. La question essentielle est de savoir si nous disposons, oui on non, d'un volume de gaz suffisant pour songer logiquement à alimenter les marchés extérieurs tout en satisfaisant aux besoins de la population adjacente. Nous comprenons, il va de soi, qu'un aspect important de la question réside dans ce fait que Vancouver doit obtenir du gaz de l'Alberta et qu'il y a là un débouché. Toutefois, nous sommes évidemment engagés avec le Texas dans une très vive concurrence à l'égard de ce marché situé à proximité de la côte nord-ouest des États-Unis. Comme tous les membres du Comité le savent bien, l'exportation du gaz est une question très controversée et si le projet rallie de nombreux suffrages, il soulève également une vive opposition. Un chef politique de l'Alberta s'élève catégoriquement contre cette idée, qui suscite d'amères critiques dans la province. Mais je m'inscris en faux contre pareille attitude. Il faut reconnaître cependant que l'exploitation économique d'un pipe-line installé en direction du littoral du Pacifique dépend de l'existence d'un considérable marché américain. D'après les données que j'ai recueillies jusqu'ici,

il faudrait, pour installer un pipe-line à travers les Prairies, en direction de l'Est, pouvoir compter également sur un vaste marché, soit dans l'Est canadien, soit dans les États du centre ouest. Et maintenant, monsieur Herring, votre demande ne vise qu'un projet: l'installation d'un pipe-line jusqu'à Winnipeg? —R. Oui.

D. Si vous pouvez démontrer clairement le caractère économique de cette canalisation, à savoir que son exploitation sera sûre économiquement parlant,—ce qui veut dire que vous devez compter sur un délai industriel intermittent qui absorbe plus de la moitié du volume total du gaz transportable par ce pipe-line,—vous estimez que votre demande sera alors établie.—R. Nous serons heureux de vous fournir ces renseignements aux fins d'étayer notre demande.

D. Un autre point. Il est évident qu'une compagnie de pipe-line doit pouvoir apporter des arguments solides pour motiver l'affectation de milliers de dollars provenant d'actionnaires canadiens et être en mesure de desservir à un coût raisonnable les régions qu'elle désire atteindre. Pouvez-vous nous fournir de telles données en ce qui touche les divers marchés? Quand comptez-vous le faire?—R. C'est aujourd'hui mardi; disons que je vous communiquerai ce rapport jeudi. Je puis vous l'adresser demain après-midi. Vous l'auriez sûrement vendredi.

M. Hodgson:

D. Monsieur Herring, la canalisation projetée viendra-t-elle en conflit avec le pipe-line transcanadien? Est-il nécessaire que deux pipe-lines traversent les provinces des Prairies?—R. Voici mon avis. Si le pipe-line projeté est installé aux fins de desservir les stations des Prairies et qu'un surplus de gaz de l'Alberta devienne disponible plus tard, cette canalisation servira à prolonger le service sans qu'il y ait lieu de donner plus d'ampleur à l'exploitation. L'installation et l'exploitation du pipe-line, dans cette perspective, sont possibles et, à mon sens, une proposition ainsi conçue serait plus intéressante du point de vue des clients, du producteur et même des promoteurs du projet transcanadien. Cependant mes remarques ne visent pas ce projet. A ce sujet, j'estime, à titre d'ingénieur, que s'il existe du gaz en quantité voulue pour desservir économiquent un marché suffisant, le produit pourra être écoulé.

D. Vous voulez dire qu'un seul pipe-line suffit?—R. Oui, s'il peut être prolongé et selon les besoins.

D. Vous dites bien qu'une seule canalisation est nécessaire?—R. Oui, si elle peut être prolongée selon les besoins.

D. Et si l'on installe celle-ci, sera-t-il également nécessaire d'aménager l'autre?—R. Ce dernier projet ne serait pas affecté; ainsi, dans les États de l'est, un certain nombre de pipe-lines désservent les mêmes régions.

D. Mais vous parlez d'une période de dix ans?—R. Oui, de dix ans. Si, au bout de dix ans, nous transportions du gaz dans l'Ontario et le Québec,—du gaz servant à des fins industrielles, à la production de l'énergie électrique, etc.,—il serait plus difficile alors d'établir un marché qu'il le serait maintenant. Je crois que la plupart des compagnies seront d'accord avec nous sur ce sujet.

M. MURPHY: Monsieur le président, étant donné les renseignements qu'on doit nous soumettre relativement à ce bill, je propose que le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau vendredi. Les données dont nous avons besoin nous seront alors communiquées.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté, sous réserve de ces renseignements supplémentaires? M. Herring doit nous les faire tenir vendredi.

M. NICKLE: Eh! bien, monsieur le président, la décision d'ensemble, relativement à l'aspect économique du projet, pivote autour du plan et des données concernant les marchés industriels. Je ne saurais, à titre de membre du Comité,

acquiescer à toute autre partie du bill avant de connaître la question par le détail et d'interroger M. Herring à propos des débouchés industriels dont est censée dépendre l'installation d'un pipe-line jusqu'à Winnipeg.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé que le Comité s'ajourne jusqu'à vendredi prochain, à 11 heures.

M. MUTCH: Monsieur le président, il serait préférable, je pense, que le Comité s'ajourne à la discrétion du président. Étant donné qu'il est assez urgent de poursuivre l'examen de la question, cette façon de faire conviendrait mieux. Je propose donc que le Comité s'ajourne à la discrétion du président.

Adopté.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

APPENDICE A

BOUNDARY TRANSMISSION LIMITED

Relevé du débit de consommation

en vue du projet de pose d'un pipe-line à gaz

de

Medicine-Hat à Winnipeg

Relevé dressé par la
FISH ENGINEERING CORPORATION

BOUNDARY TRANSMISSION LIMITED

RELEVÉ DU DÉBIT DE CONSOMMATION

Winnipeg

Population 300,000
Nombre maximum possible de compteurs 67,000

Statistique actuelle

	Nombre de clients	Ventes annuelles en milliers de pieds cubes
Demeures	15,143	225,000
Établissements commerciaux	895	82,000
Établissements industriels	586	83,000

5e année de service

	Nombre de clients	Ventes annuelles MPC	Ventes, jour de pointe MPC
Demeures	25,000	3,990,000	42,200
Établissements commerciaux.	1,600	512,000	5,700
Établissements industriels—			
Service constant	850	570,000	1,900
Service intermittent	3	10,950,000	.....
Total			49,800

Demeures

10,000 unités de DIQ (degré d'insuffisance quotidienne)—Base annuelle
Demeures—300 pi. cu. x 10,000=300,000 pi. cu.
18,000 clients x 300,000 pi. cu. x 60% = 3,240,000 MPC
25,000 clients x 30,000 pi. cu. = 750,000 MPC

Total ..... 3,990,000 MPC

105 DIQ—Base: jour de pointe
Demeures—30 x 105 DIQ = 3,150 pi. cu.
18,000 x 3,150 x 70 = 39,700 MPC
25,000 x 100 pi. cu. = 2,500 MPC

Total ..... 42,200 MPC

Établissements commerciaux

40 pi. cu. x 10,000 = 400,000 pi. cu.
1,600 x 400,000 x 80 = 512,000 MPC par année
1,600 x 4,200 x 85 = 5,700 MPC, jour de pointe

RELEVÉ DU DÉBIT DE CONSOMMATION

Portage-La-Prairie

Population 7,200
Nombre maximum possible de compteurs 1,600

Statistique actuelle

Aucune compagnie de gaz

5e année de service

	Nombre de clients	Ventes annuelles MPC	Ventes, jour de pointe MPC
Demeures	800	132,000	1,403
Établissements commerciaux.	145	46,000	517
Établissements industriels ...	...	.....	.....
Totaux		178,400	1,920

Demeures

Annuel—600 x 180,000 = 108,000 MPC
800 x 30,000 = 24,000 MPC

Total ..... 132,000 MPC

Jour de pointe 600 x 3,150 x 70% = 1,323 MPC
800 x 100 = 80 MPC

Total ..... 1,403 MPC

Établissements commerciaux

Annuel —145 x 400,000 x 80 = 46,400 MPC
Jour de pointe —145 x 4,200 x 85 = 517 MPC

RELEVÉ DU DÉBIT DE CONSOMMATION

Brandon

Population 17,400
Nombre maximum possible de compteurs 3,870

Statistique actuelle

Aucune compagnie de gaz

5e année de service

	Nombre de clients	Ventes annuelles MPC	Ventes, jour de pointe MPC
Demeures	1,740	302,400	3,240
Établissements commerciaux.	480	153,600	1,700
Établissements industriels—			
Service constant	2	10,800	36
Service intermittent	1	1,095,000	.....
Total			4,976

Demeures

10,000 x 30 pi. cu. x 60% = 180,000 pi. cu.
Annuel — 1,390 x 180,000 = 250,000 MPC
1,740 x 30,000 = 52,200 MPC

Total ..... 302,400 MPC

Jour de pointe—30 x 105 x 1,390 x 70% = 3,066 MPC
1,740 x 100 pi. cu. = 174 MPC

Total ..... 3,240 MPC

Établissements commerciaux

Annuel	—480 x 400,000 x 80	=153,600 MPC
Jour de pointe	—480 x 4,200 x 85 =	1,700 MPC

RELEVÉ DU DÉBIT DE CONSOMMATION

Regina

Population 70,000
Nombre maximum possible de compteurs 15,500
Statistique actuelle
Aucune compagnie de gaz
5e année de service

	Nombre de clients	Ventes annuelles MPC	Ventes, jour de pointe MPC
Demeures	6,800	1,176,000	12,580
Établissements commerciaux.	810	259,200	2,890
Établissements industriels—			
Service constant	16	450,000	1,500
Service intermittent	1	4,380,000	.....
Total			16,970

Demeures

Annuel — 5,400 x 180,000 = 972,000
6,800 x 30,000 = 204,000

Total 1,176,000

Jour de pointe — 5,400 x 3,150 x 70 = 11,900 MPC
6,800 x 100 x = 680 MPC

Total ..... 12,580 MPC

Établissements commerciaux

Annuel	—810 x 400,000 x 80 =	259,200 MPC
Jour de pointe	—810 x 4,200 x 85 =	2,890 MPC

RELEVÉ DU DÉBIT DE CONSOMMATION

Moose Jaw

Population 21,000
Nombre maximum possible de compteurs 4,670
Statistique actuelle
Aucune compagnie de gaz
5e année de service

	Nombre de clients	Ventes annuelles MPC	Ventes, jour de pointe MPC
Demeures	2,100	360,000	3,848
Établissements commerciaux.	360	115,200	1,285
Établissements industriels—			
Service constant	4	60,000	200
Service intermittent	1	1,277,000	.....
Total			5,313

Demeures

Annuel	—180,000 x 1,650 =	297,000 MPC
	30,000 x 2,100 =	63,000 MPC
Total		360,000 MPC
Jour de pointe	—1,650 x 3,150 x 70 =	3,638 MPC
	2,100 x 100 =	210 MPC
Total		3,848 MPC

Établissements commerciaux

360 x 400,000 x 80 = 115,200 MPC
360 x 4,200 x 85 = 1,285 MPC

RELEVÉ DU DÉBIT DE CONSOMMATION

Swift Current

Population 6,000
Nombre maximum possible de compteurs 1,350

Statistique actuelle

Aucune compagnie de gaz

5e année de service

	Nombre de clients	Ventes annuelles MPC	Ventes, jour de pointe MPC
Demeures	675	110,250	1,169
Établissements commerciaux.	110	35,200	462
Établissements industriels—			
Service constant	3	30,000	100
Service intermittent	1	365,000	.....
Total			1,731

Demeures

Annuel —	180,000 x 500 =	90,000 MPC
	30,000 x 675 =	20,250 MPC
Total		110,250 MPC
Jour de pointe —	500 x 3,150 x 70 =	1,102 MPC
	675 x 100 =	67 MPC
Total		1,169 MPC

Établissements commerciaux

110 x 400,000 x 80 = 35,200 MPC
110 x 4,200 x 85 = 462 MPC

CHAMBRE DES COMMUNES

Sixième session—Vingt et unième Législature

1952

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

Bill 62 (O du Sénat)

Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation*

SÉANCE DU JEUDI 24 AVRIL 1952

TÉMOIN:

M. Robert R. Herring, représentant de la *Fish Engineering Corporation,* Houston (Texas).

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1952

ORDRE DE RENVOI

MERCREDI 23 avril 1952.

Ordonné,—Que le nom de M. Cauchon soit substitué à celui de M. Gauthier (*Portneuf*) sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 24 avril 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Applewhaite, Cannon, Carter, Cavers, Conacher, Darroch, Dewar, Follwell, Garland, Gourd (*Chapleau*). Green, Harkness, Harrison, Healy, Herridge, Hodgson, James, Lafontaine, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McGregor, McIvor, Murphy, Nickle, Noseworthy, Pouliot, Robinson, Rooney, Stuart (*Charlotte*) et Whitman.

Aussi présents: M. Duncan K. MacTavish, agent parlementaire; M. Robert R. Herring, représentant de la *Fish Engineering Corporation,* Houston (Texas).

Le Comité reprend l'étude du bill 62 (O du Sénat), "Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation.*"

L'interrogatoire de M. Herring se poursuit.

M. Herring dépose certains renseignements réclamés lors de la dernière séance du Comité ainsi que des télégrammes venant de clients éventuels de la corporation projetée.

M. Cannon exprime l'avis que le Comité a obtenu assez d'éléments de preuve pour en venir à une décision quant à la praticabilité économique du pipe-line projeté et propose que le préambule soit mis aux voix sans autre interrogatoire du témoin. Examinée et mise aux voix, la motion est adoptée par le vote suivant:

Pour: MM. Applewhaite, Cannon, Carter, Cavers, Conacher, Darroch, Garland, Gourd (*Chapleau*), Harrison, Healy, Lafontaine, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McIvor, Stuart (*Charlotte*) et Whitman; 16.

Contre: MM. Follwell, Green, Herridge, Hodgson, McGregor, Murphy, Nickle et Noseworthy; 8.

A 1 h. 3 de l'après-midi, le Comité suspend la séance jusqu'à 4 heures de l'après-midi, le même jour.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend la séance à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. McCulloch.

Présents: MM. Applewhaite, Cannon, Carter, Cauchon, Cavers, Churchill, Conacher, Darroch, Dewar, Fulton, Garland, Gillis, Green, Harkness, Healy, Herridge, Hodgson, James, Lafontaine, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McGregor, McIvor, Murphy, Mutch, Nickle, Riley, Robinson et Whitman.

Aussi présents: M. Duncan K. MacTavish, agent parlementaire; M. Robert R. Herring, représentant de la *Fish Engineering Corporation,* Houston (Texas).

Le Comité poursuit l'étude du bill 62.

M. Applewhaite propose l'adoption du préambule.

Après discussion et mise aux voix, le préambule est adopté.

M. Stuart propose qu'aux fins de percevoir un droit sur le capital social, dont les actions seront sans valeur nominale ou au pair, le Comité recommande que chaque action soit censée valoir 80 cents.

Après avoir fait l'objet d'un vote, la motion est adoptée.

L'article 3 est adopté.

Le Comité reprend l'examen, entamé le 8 avril, d'une motion de M. McIvor portant que l'alinéa *a*) de l'article 6 soit modifié par l'insertion, après le mot *pipe-lines,* à la vingt-septième ligne de la page, des mots: *pourvu que le ou les pipe-lines principaux destinés à la transmission et au transport du gaz et du pétrole soient situés entièrement au Canada.*

M. Nickle propose en sous-amendement que les mots suivants soient ajoutés à ladite motion: "et que dans ledit alinéa les mots *ou hors du Canada,* à la dix-huitième ligne, et les mots *et/ou internationaux*: à la vingt-troisième ligne, soient biffés."

Examiné et mis aux voix, le sous-amendement est rejeté par le vote suivant:

Pour: MM. Churchill, Fulton, Green, Herridge, Hodgson, McGregor et Nickle; 7.

Contre: MM. Applewhaite, Cannon, Carter, Cavers, Conacher, Garland, James, Lafontaine, McCulloch, McIvor, Mutch, Riley, Robinson, Stuart (*Charlotte*) et Whitman; 15.

Après mise aux voix, la motion de M. McIvor est adoptée.

L'article 6 dans sa forme modifiée, l'article 9 et le titre sont adoptés.

Le bill est adopté dans sa forme modifiée et le président reçoit instructions de le rapporter à la Chambre.

A 5 h. 10 du soir, le Comité s'ajourne à la discrétion du président.

Le secrétaire du Comité,
A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

Le 24 avril 1952
11 heures du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il y a un quorum et je pense que nous désirons interroger de nouveau M. Herring.

M. Robert H. Herring, représentant de la *Fish Engineering Corporation*, Houston (Texas), est appelé.

M. Nickle:

D. Monsieur Herring, vous avez obtenu des renseignements supplémentaires concernant le marché industriel?—R. Oui.

D. Avant de vous demander de les communiquer au Comité, je crois qu'il serait opportun que nous examinions brièvement les divers aspects économiques de la canalisation projetée. Nous pourrions en quelques minutes essayer de donner au Comité une idée d'ensemble du projet tel que vous l'avez élaboré. A ce propos, je pourrais peut être faire remarquer que votre premier rapport, c'est-à-dire votre estimation technique, s'ouvre par un exposé relatif au coût du gaz en Alberta; puis dans l'étude économique qui apparaît à la page 2, vous aboutissez au chiffre de 8·5 cents le mille.

M. CANNON: Monsieur le président, je m'excuse de cette interruption. Je crois comprendre, monsieur Nickle, que vous êtes à considérer l'aspect économique du pipe-line.

M. NICKLE: C'est exact.

M. CANNON: Je n'assistais pas à la dernière réunion, mais depuis lors, j'ai eu l'occasion de parcourir le texte de la Loi sur les pipe-lines. Je suis d'avis, monsieur le président, qu'il n'est pas du ressort du Comité d'examiner la situation économique et financière ainsi que la ligne de conduite et les possibilités d'expansion de la compagnie. Ces questions ressortissent à la Commission des transports. Je me permets, pour vous rafraîchir la mémoire, de vous rappeler quelques-unes des dispositions de cette loi, et, en premier lieu, l'article onze portant qu'aucune compagnie ne doit construire un pipe-line pour le transport du pétrole ou du gaz sans l'autorisation de la Commission des transports. L'article trente-quatre de la même loi précise qu'aucune compagnie ne doit mettre un pipe-line en service avant d'avoir obtenu l'autorisation de la Commission, cependant que l'article cinquante et un permet à celle-ci d'autoriser une compagnie qui exploite un pipe-line à étendre ses services si une telle mesure lui paraît conforme à l'intérêt public. Par le passé, des compagnies de pipe-line ont été constituées en corporation et ce n'était pas l'habitude d'étudier en comité tous ces détails. Je suis d'avis, monsieur le président, que les questions dont nous entamons l'examen devraient, en fait, être prises en considération plus tard, lorsque la compagnie aura obtenu sa charte. Elle sera alors en mesure de soumettre une demande à la Commission des transports, d'exposer sa situation et de persuader les commissaires de lui accorder l'autorisation d'installer et d'exploiter un pipe-line. J'exprime donc respectueusement l'avis qu'à ce stade de la procédure nous allons trop loin et que si nous continuons au même rythme, nous n'en finirons jamais.

M. GREEN: Je ne sais, monsieur le président, si M. Cannon faisait partie du comité établi il y a deux ans, mais vous en étiez l'un des membres et vous

vous rappelez que nous avons examiné les demandes de deux sociétés, l'*Alberta Natural Gas Company* et la *Prairie Transmission Lines*, laquelle est associée ou le sera à la compagnie qui cherche présentement à obtenir une charte. Nous avons fait de toute la question un examen détaillé, qui a duré plusieurs jours, et M. Cannon a vraiment tort de prétendre qu'un comité parlementaire n'est aucunement autorisé à considérer ces données et que nous devrions en laisser le soin à la Commission des transports. Si ce point de vue est juste, l'intervention du Comité n'est qu'une formalité et nous n'avons aucune raison de perdre notre temps à nous occuper de ces projets de loi. L'octroi d'une charte est d'une grande importance parce qu'une valeur considérable est attachée à ces titres. Si tel et tel particulier peuvent s'amener ici et demander une charte en vue de l'installation d'un pipe-line, disons, par exemple, d'Ottawa à North-Bay, sans avoir de plans appropriés, et si nous ne pouvons nous enquérir de certains faits qui nous éclairent sur le bien-fondé de la proposition, autant dire, alors, que nous aidons et participons à une fraude possible à l'endroit du public. Nous avons la tâche de constater qu'il existe des raisons ou arguments sérieux motivant l'octroi de cette charte. Je ne pense pas que l'étude du projet ait le moindrement débordé jusqu'ici les limites raisonnables et si le Comité est laissé libre de poursuivre cet examen comme on lui a permis de le faire à l'égard d'autres demandes analogues, il saura s'acquitter de sa tâche et appuyer sa décision sur de solides raisons. D'après moi, restreindre l'examen du projet comme le propose M. Cannon ne servirait à rien sinon à faire des délibérations du comité une comédie.

M. NICKLE: Monsieur le président, en réponse à M. Green . . .

M. CANNON: Permettez que je vous interrompe, monsieur Nickle. Je suis d'accord avec M. Green, mais j'estime que le Comité a déjà étudié à fond le problème. Je n'ai pas affirmé que le Comité n'est pas autorisé à examiner des questions de ce genre; son mandat lui permet de le faire. Toutefois, monsieur le président, j'exprime l'avis que dans le cas qui nous occupe, le Comité a suffisamment poussé son enquête. Si je vous comprends bien, monsieur Nickle, il s'agirait de reprendre en entier l'étude des aspects économiques de la question et de revenir sur la discussion que nous avons eue l'autre jour. Je propose que nous nous en tenions à ce qui a été décidé à la dernière séance. M. Herring était alors convenu de préparer certains documents, et de rassembler les renseignements que vous demandiez. Je propose qu'il nous communique maintenant ces données et que le Comité poursuive son travail.

M. NICKLE: Monsieur le président, puis-je exposer mon point de vue en quelques mots? J'ai d'abord déclaré que je désirais passer brièvement en revue la situation économique de cette compagnie. Si je tiens à le faire, c'est surtout parce que je ne pense pas que les données fragmentaires qui ont été fournies au Comité lors des séances antérieures soient intelligibles en ce qui concerne un grand nombre de membres. S'il plaît au Comité, nous prendrons en considération les côtés économiques et techniques du pipe-line, puis nous passerons à l'étude des pièces que doit nous soumettre M. Herring. Êtes-vous d'avis que ces aspects de la question ne doivent pas retenir l'attention du Comité?

M. CANNON: Ce n'est pas ce que j'ai déclaré, monsieur Nickle. J'ai dit que vous aviez déjà fait une analyse approfondie du problème.

M. NICKLE: Ma foi, monsieur le président, lorsque le Comité est saisi d'une demande visant la constitution en corporation d'une compagnie qui projette d'installer un pipe-line, je pense que nous ne devrions pas acquiescer au bill présenté à cette fin avant d'avoir pu l'examiner à fond. Voudriez-vous, monsieur Cannon, que le Comité adopte le présent bill sans examen?

M. CANNON: Non.

M. NICKLE: Eh! bien, ce que nous cherchons à établir, c'est le bien-fondé du projet considéré du point de vue économique.

M. CAVERS: Monsieur le président, à mon sens, personne ici ne désire restreindre la discussion.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que personne veuille restreindre le débat et M. Nickle lui-même conviendra, je pense, que lors de la dernière séance du Comité il a probablement eu plus de latitude qu'il n'en est d'ordinaire accordé en ce qui concerne des questions de ce genre. A l'issue de la dernière séance, il fut décidé que M. Herring devrait pouvoir élaborer un exposé ou un rapport qu'il produirait au Comité. Il était entendu que le témoin nous en ferait part. M. Nickle, je crois, a déclaré qu'il désirait savoir si M. Herring pouvait fournir des preuves quant à la possibilité économique d'exploiter un pipe-line allant de Winnipeg, vers l'est, jusqu'en Ontario—ou qu'il aimerait connaître les vues du témoin à ce sujet. S'il est possible de prendre connaissance de ces données aujourd'hui et de faire subir à M. Herring un interrogatoire contradictoire qui se limite à l'exposé qu'il doit nous présenter, je crois que nous pouvons très bien procéder ainsi sans causer de préjudice à personne.

M. GREEN: Tout membre d'un comité quelconque possède, outre le droit d'interroger contradictoirement les témoins, celui d'exprimer son opinion. Je suis donc d'avis que nous poursuivions notre étude et que nous puissions considérer la question si elle surgit plus tard.

Le PRÉSIDENT: Je suggère que M. Herring nous fournisse les renseignements qui lui ont été demandés l'autre jour. C'est à cette fin qu'il est venu et nous devrions lui céder la parole.

M. NICKLE: Monsieur le président, je souhaite vivement que la séance se termine le plus tôt possible.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie.

Le TÉMOIN: La question soulevée lors de la dernière réunion avait trait à l'existence de marchés industriels suffisants pour permettre l'exploitation économique du pipe-line. Si vous vous reportez au compte rendu, vous verrez que M. Nickle a déclaré que pareils marchés n'existaient pas et que si nous pouvions fournir la preuve du contraire, l'essentiel de la question serait réglé. Au lieu de vous soumettre une nouvelle étude préparée par nous-mêmes et d'avoir à me reporter à d'autres études, j'ai obtenu directement des compagnies intéressées et de certaines agences impartiales des chiffres concernant la consommation industrielle en été. Ainsi disparaîtra le moindre doute quant à la valeur d'estimations faites par des compagnies ou quant à la véracité d'un état estimatif que j'aurais fourni moi-même au cours de mes exposés. J'ai reçu au cours de mon enquête plusieurs télégrammes que j'ai apportés ici. En voici un venant de la *Dominion Securities Corporation,* de Winnipeg, à qui nous avons demandé d'interroger les dirigeants de certaines industries; un autre qui nous est parvenu de M. Grose, sous-ministre adjoint de l'Industrie et du Commerce au Manitoba et un troisième, de la *Saskatchewan Power Corporation,* relatif à la consommation industrielle dans cette province. Il s'est glissé ici une erreur que je vous signale. La dépêche concernant les deux papeteries de la région de Winnipeg dit que la *Manitoba Paper Company* utilise 80,000 tonnes de lignite par jour. Il s'agit évidemment de la consommation annuelle. Ces deux fabriques emploient chaque jour de fortes quantités de ce combustible et, de fait, en font un plus grand usage l'été que l'hiver. Mais ce chiffre est tout à fait inexact.

Le sommaire des autres télégrammes est le suivant: l'usine d'énergie de Swift-Current, qui est pourvue d'un générateur à vapeur, aura besoin de 274,000 pieds cubes par jour et l'usine de Chaplin, de 1,905,000 pieds cubes.

M. Nickle:

D. Pardon, je n'ai pas saisi.—R. L'usine de Chaplin aura besoin de 1,905,000 pieds cubes par jour; celle de Moose-Jaw, de 4,800,000 et la raffinerie, de 1,800,000.

D. Vous avez dit 4,800,000 et 1,800,000 pieds cubes respectivement?—R. Oui. A Regina, l'usine d'énergie exigera 6,300,000 pieds cubes par jour et la raffinerie, 1,800,000. Nous n'avons pas reçu de télégramme de Brandon, mais les chiffres que j'ai en main suffisent à appuyer mon énoncé, peu importe que nous ayons ou non toutes les données concernant ce secteur. L'usine à vapeur de Winnipeg, dont l'activité est fort réduite en été bien qu'assez intense en hiver, requiert en été 200,000 pieds cubes par jour; l'usine de la *Canada Cement,* 6,200,000; la raffinerie de Winnipeg, 2,400,000; les établissements de la *Swift* et de la *Canada Packers* réunis, 7,200,000; la *Building Products Company,* 1 million de pieds cubes et l'établissement Burns, 500,000, par jour également.

D. Pourriez-vous nous remettre une copie de cet état?—R. Je le ferai avec plaisir. Nous n'avons pas obtenu de chiffres relativement à la compagnie d'électricité de Winnipeg, qui s'est contentée de nous envoyer le message suivant: "Les deux employés qui pourraient nous fournir les renseignements voulus sont absents aujourd'hui." Dans ce cas, le total estimatif de la consommation journalière s'établit à 8 millions de pieds cubes de bois. Mais au lieu de fournir au Comité un chiffre que je ne puis donner comme certain aujourd'hui, je préfère lui citer une autre compagnie, la *Manitoba Paper Company,* de Pine-Falls, à 46 milles environ de Winnipeg, dont la consommation journalière s'établit, de façon constante, à 6,800,000 pieds cubes. Cela répond aux exigences de l'exploitation économique du pipe-line et confirme les données que nous devons soumettre au Comité. En d'autres termes, nous pouvons compter sur ces clients pour maintenir un débit avantageux au point de vue économique et le gaz peut leur être fourni à moins d'un cent de plus que le prix général du produit. La consommation totale des compagnies qui figurent sur cette liste s'établit à environ 42,400,000 pieds cubes par jour.

A la demande de M. Nickle, j'ai établi des prévisions annuelles concernant l'activité de la compagnie requérante. Mais j'insiste sur ce fait que le projet de pipe-line ne pourra être commandité et soumis à la Commission des transports avant que toutes ces ventes éventuelles n'aient fait l'objet de contrats fermes; et ces contrats, la compagnie ne pourra les conclure tant qu'elle n'aura pas obtenu une charte et l'autorisation d'aller de l'avant à titre de société bien organisée. Lorsque nous nous présenterons devant la Commission, ces prévisions auront pris la forme de contrats. Les estimations que nous avons faites et communiquées à nos clients relativement à la structure économique du pipe-line aboutissent à certaines données. Après examen de la situation des divers marchés accessibles le long du pipe-line, nous avons réparti les demandes d'après la consommation domestique, la consommation commerciale et la consommation industrielle, constante et intermittente. Pour ce qui est du premier item, nous estimons que le débit atteindra 46,400,000 pieds cubes et la vente commerciale, 7,460,000.

D. Parlez-vous de débits maximums?—R. Oui, de débits maximums journaliers. Les ventes industrielles atteindront 3,740,000 pieds cubes. Comme je vous le disais, nous pouvons compter de plus sur la distribution intermittente de 42,400,000 pieds cubes aux compagnies que je vous ai nommées. Je peux révéler aujourd'hui que, d'après nos calculs, le prix du gaz sera inférieur à celui qui est actuellement versé pour d'autres combustibles. Toutefois nous pourrons apporter plus de précisions à ce sujet lorsque nous soumettrons notre demande à la Commission des transports. Les deux premiers éléments que j'ai mentionnés, c'est-à-dire la consommation domestique et la

consommation commerciale nous permettront d'obtenir un écoulement maximum d'environ 30 p. 100. C'est pourquoi il nous faut compter sur le débit intermittent et c'est également sur ces données que nous tablons pour faire face aux demandes variables. En établissant à 30 p. 100 la proportion de la demande domestique et commerciale, nous devrions, au cours de la première année d'exploitation, enregistrer à l'égard de ces deux clientèles des ventes s'élevant en moyenne à 16,200,000 pieds cubes par jour. Il s'agit d'un débit régulier. Le niveau du débit d'exploitation sera très élevé. Il y aura de plus la consommation industrielle constante s'établissant à 3,740,000 pieds cubes par jour, et si l'on ajoute à ces deux facteurs le débit intermittent, qui se chiffre à 42,110,000 pieds cubes, on obtient, en ce qui concerne l'ensemble des ventes prévues pour la première année, une moyenne quotidienne de 62,340,000 pieds cubes.

D. Un moment. A propos du débit intermittent, vous ne comptez pas écouler ce volume de gaz durant toute l'année?—R. Non. Le maintien du débit prévu n'ira pas sans quelque difficulté. C'est en été, lorsque la demande domestique et commerciale est réduite au minimum, que le volume du débit sera le plus faible. Nos calculs sont basés sur la faible demande quotidienne enregistrée durant l'été. A ces moments, nous pourrons disposer, pour la vente, d'un débit intermittent de 42,400,000 pieds cubes. Si nous ne parvenons pas à maintenir la moyenne quotidienne des ventes domestiques et commerciales estimée définitivement à 16,200,000 pieds cubes, je ne pense pas qu'il nous soit possible d'atteindre l'objectif prévu.

D. Je ne songe pas en ce moment à la demande maximum quotidienne. Je parle de toute la période d'été.—R. Monsieur Nickle, je puis seulement vous donner un exemple de ce que sera notre activité en été. Je ne crois pas que nous puissions, au cours de la première année, atteindre le chiffre de 42,400,000; nous ne toucherons pas le 6·5 p. 100 en entier avant la deuxième année. Nous n'avons aucun doute à ce sujet. D'après nos relevés, nous disposerons d'un certain volume de gaz en plus de ces 42,400,000 pieds cubes. J'essaie de vous montrer comment, en tenant compte du débit intermittent dont nous avons fait état, nous pourrons maintenir à 85 p. 100 le rendement utilisable du pipe-line. Ces chiffres vous sont soumis par une société d'ingénieurs agissant à titre de conseillères de la requérante. Je ferais bien, je crois, de préciser ce point. Puisque le Comité désire obtenir des renseignements valables, je tiens à lui dire que cette société jouit d'une solide réputation, comme en témoignent les preuves de solvabilité qui vous ont été fournies, et qu'on peut lui faire confiance quand il s'agit de se former une opinion. A mon sens, l'exposé que nous vous avons présenté démontre que l'entreprise qui nous intéresse est sûre du point de vue économique.

Voici maintenant, messieurs, un aperçu de l'activité prévue pour la deuxième année d'exploitation. Durant les premiers cinq ans, la compagnie requérante connaîtra une expansion considérable. Ainsi, le débit domestique et commercial va passer de 46 millions à 51 millions, précisément à 50,900,000 pieds cubes par jour. Le débit industriel ferme augmentera de 7·46 millions de pieds cubes à 8·700 millions de pieds cubes par jour. Nous sommes d'avis que nos prévisions concernant les cinq premières années sont modérées, qu'elles correspondront aux données concrètes de l'exploitation et qu'il y aura une augmentation des ventes de toutes façons. En ce qui concerne le débit intermittent, nous avons conservé le chiffre déjà fourni et qui figure dans l'état que je remettrai au Comité. D'après le même calcul, nous obtenons pour l'ensemble des ventes de la deuxième année, une moyenne journalière de 63,830,000 pieds cubes. Mais en été le volume des ventes sera inférieur à ce chiffre. Il s'agit d'une moyenne quotidienne, d'un débit qui peut être maintenu à ce niveau. Il est possible qu'à certains jours d'été, le débit soit inférieur

à cette donnée estimative, mais durant l'hiver il y aura sûrement des jours où le débit correspondra au rendement maximum du pipe-line et c'est en combinant la hausse et la baisse de la demande journalière moyenne que la compagnie parviendra à un débit de 85 p. 100. J'insiste sur ce point. Le maintien de cette proportion comporte des hausses et des baisses par rapport au niveau moyen, soit des hausses durant l'hiver et des baisses en été. C'est là une moyenne, et il est possible qu'on ne puisse maintenir en tout temps le débit maximum. Par ailleurs, le pipe-line peut excéder de quelque 10 p. 100 le rendement estimatif en raison du facteur de déviation; en d'autres termes, on peut, à un moment donné, augmenter la pression pour répondre à la demande accrue, particulièrement durant les saisons froides. Le plan du pipe-line est basé sur un débit journalier de 42,400,000 et nous estimons que ce sera là son rendement moyen. Nous fondant sur ces chiffres, nous sommes d'avis que nous pouvons maintenir le débit à 85 p. 100.

Je vous communique maintenant nos prévisions pour la quatrième et la cinquième année. Négligeant les détails, je me contenterai d'un bref aperçu. Voici, en pieds cubes, la moyenne estimative des ventes journalières: troisième année, 65,770,000; quatrième année, 67,500,000; cinquième année, 69,320,000. Ces chiffres sont basés sur les données que je vous ai fournies relativement au volume global du gaz requis. Comme je vous le faisais remarquer, au lieu d'attendre des données estimatives complètes concernant l'usine d'énergie de Winnipeg, nous avons inscrit le débit prévu pour la *Manitoba Paper Company*, de Pine-Falls. Cette estimation rejoint ou dépasse de très peu celle que nous avions préparée pour la première usine. Vous remarquerez que j'ai relevé certaines des conversions du mazout au gaz dont il est fait état dans quelques-uns des télégrammes reçus. Je remettrai ces calculs au Comité s'il de désire.

D. Avant de passer aux questions, j'aimerais savoir si je peux obtenir une copie des télégrammes et de votre sommaire.—R. J'en ai seulement un exemplaire, que j'ai mis à la disposition du Comité.

D. Si je ne me trompe, monsieur Herring, les chiffres reçus concernent la consommation journalière maximum; autrement dit, il n'est pas question de moyenne annuelle.—R. Voici: vous remarquerez que la plupart de ces maximums journaliers se rapportent à la consommation en été et qu'en ce qui concerne les papeteries, c'est en été qu'elles enregistrent ces sommets.

D. Voyons maintenant les chiffres que j'ai recueillis au sujet du combustible consommé, en fait, durant les dernières années, par diverses grandes industries et de la consommation équivalente de gaz naturel. Prenons, par exemple, 1 cas des salaisons de Winnipeg...

M. CAVERS: Monsieur le président, puis-je poser une question? Avez-vous, monsieur Nickle, quelque preuve à l'appui de l'exposé auquel vous vous reportez? Avez-vous l'intention de produire cette documentation au Comité? Pouvez-vous nous dire de qui vous la tenez?

M. NICKLE: Je le ferai volontiers. Je déposerai certains de ces renseignements et vous en fournirai un état détaillé. J'en ai recueilli une partie en interrogeant certains consommateurs de gaz. La plupart de ces données ont été rassemblées par des compagnies de pipe-line qui ont, au cours des trois dernières années, effectué des estimations et des relevés à l'égard des marchés des Prairies. Certains de ces chiffres sont tirés des rapports soumis par la *Winnipeg Electric Company* à la Commission de conservation de l'Alberta. Je tiens à signaler, par exemple, que les chiffres compilés par la *Boundary Pipe Lines* au sujet de la consommation industrielle intermittente à Winnipeg sont, de fait, plus élevés que le total de la consommation industrielle enregistré en 1949 pour toute la province du Manitoba, et cela d'après les chiffres soumis par la *Winnipeg*

Electric Company à la Commission de conservation de l'Alberta. C'est pourquoi je mets sérieusement en doute l'exactitude de certaines déclarations qui ont été faites au Comité.

Le TÉMOIN: Puis-je commenter ces remarques?

M. NICKLE: Certainement.

Le TÉMOIN: Le rapport de la *Winnipeg Electric* concerne, si je comprends bien—je ne suis pas très au courant parce que je n'étais pas présent lorsqu'il fut présenté—la ville même de Winnipeg, les industries établies dans les limites et hors de cette ville. Les industries dont je vous ai parlé aujourd'hui fourniront sans aucun doute à la compagnie le volume supplémentaire de ventes dont elle aura besoin, ainsi qu'en font foi les messages que je vous ai lus. On y a indiqué les équivalences en gaz et si le Comité le désire, j'effectuerai ici certaines de ces opérations afin qu'il ne subsiste pas de doute quant à l'authenticité des renseignements qui vous sont produits.

M. Nickle:

D. Il n'est pas question, monsieur Herring, de mettre en doute la véracité des chiffres que vous nous avez soumis. Il s'agit de savoir si ce sont bien là les données sur lesquelles repose l'exploitation économique du pipe-line, compte tenu non de la consommation quotidienne maximum, mais de la consommation annuelle totale. Me reportant à votre exposé, je me contenterai de vous signaler le cas de la raffinerie et de l'usine d'énergie de Moose-Jaw. La première produit elle-même les dérivés du pétrole qui lui fournissent une bonne partie de son combustible. Avez-vous quelque preuve démontrant que cette compagnie consentira à utiliser du gaz naturel de préférence à ses propres produits? Cette usine alimente en mazout la centrale du même endroit. Acceptera-t-on le changement là aussi?—R. Je le répète, je ne saurais affirmer aujourd'hui que nous pouvons conclure des contrats avec chacune de ces compagnies, mais je sais que, sous un régime d'intermittence, le prix de notre gaz sera inférieur à celui que l'une et l'autre versent actuellement pour leur combustible. J'ai discuté la question avec les intéressés et si je parviens à leur démontrer que l'économie ainsi réalisée permettra d'amortir les frais d'installation, je crois que je pourrai obtenir ces marchés. Je fonde une affirmation aussi catégorique sur l'expérience faite par diverses compagnies de pipe-line des États-Unis. La *Transcontinental Pipeline Corporation,* par exemple, vend à la *Sun Refinery* établie à proximité de Philadelphie tout le combustible dont cette usine a besoin. Bien qu'utilisant jusque-là son propre produit, cette compagnie a constaté qu'il était plus profitable de vendre ce produit que de l'employer de préférence au gaz naturel. Mais tant que la requérante n'aura pas obtenu sa charte et le gaz voulu, et tant qu'elle ne sera pas en mesure de formuler une proposition précise à ces clients, je ne saurais dire qu'elle pourra conclure des contrats avec eux. Je suis cependant d'avis que l'entreprise est possible.

D. Étant donné les relevés minutieux effectués par diverses compagnies à l'égard des marchés de l'est des Prairies et le fait que trois d'entre elles sont parvenues à la même conclusion, à savoir que les marchés de la Saskatchewan et du Manitoba ne pouvaient à eux seuls justifier l'installation d'un pipe-line pour le transport du gaz, comment expliquer que ces trois compagnies aient reçu des clients mêmes que vous avez pressentis une réponse entièrement différente de celle qu'ils vous ont faite?—R. Ne connaissant pas très bien la nature de ces relevés, je suis incapable de vous répondre de façon positive. Mais les relevés que nous faisons visent à établir la structure économique du pipe-line, le débit requis et la possibilité de concurrencer les distributeurs de combustibles actuellement utilisables.

D. Vous dites que vous établissez la structure économique du pipe-line. Je ne vois pas que vous ayez, en fait, établi l'existence des marchés industriels

auxquels la requérante pourrait avoir accès. Vous avez en main un télégramme d'une employée d'une maison de courtage de Winnipeg, où il est dit que telle compagnie consomme en été 35,000 gallons de pétrole combustible par jour. Êtes-vous sûr que cette compagnie utilisera votre gaz ou que les chiffres fournis par cette jeune fille sont exacts?—R. En ce qui concerne Toronto et Winnipeg, nous avons reçu du secrétaire de la *Dominion Securities Corporation,* de Winnipeg, une communication conforme à l'estimation que nous avons faite, à savoir que la consommation journalière de mazout est de 35,000 gallons durant la période d'été où le débit atteint un maximum. C'est durant les mois d'été que l'usine à vapeur fonctionne à son maximum de rendement.

D. Pouvez-vous me donner l'équivalent en gaz naturel de la consommation totale prévue?—R. Je n'ai pas demandé ce renseignement et ne puis vous le fournir. On m'a communiqué le chiffre de la consommation journalière maximum en été: c'est ce que j'avais demandé, croyant que cette information suffirait. Le volume s'établit à 6,200,000 pieds cubes par jour.

D. La liste fait mention d'une raffinerie qui requiert un demi-million de pieds cubes par jour. Pouvez-vous me dire durant combien de mois ou pendant quels mois de l'année fonctionne cette usine?—R. Je crois qu'il s'agit de l'établissement Burns.

D. Non. Je parle d'une raffinerie de sucre.—R. Je ne pense pas que nous ayons mentionné une raffinerie de sucre.

D. Pourtant, il est question d'une raffinerie de Winnipeg dont la consommation s'établit à un demi-million de pieds cubes. N'est-ce pas une raffinerie de sucre?—R. Non, il s'agit de la maison Burns.

D. Et non d'une raffinerie de sucre?—R. Le volume dans ce cas est de 2,400,000 pieds cubes.

D. Quel est cette raffinerie?—R. Celle de l'*Imperial Oil.*

D. Vous dites que vous pouvez obtenir ce marché?—R. Je ne peux être sûr que la requérante maintiendra l'un quelconque de ces marchés tant qu'elle n'aura pas formulé une offre aux intéressés. Je crois cependant qu'elle est en mesure de le faire.

D. Dans quelle mesure une raffinerie de pétrole peut-elle utiliser un autre combustible?—R. Si nous sommes en mesure de lui fournir du gaz à meilleur marché, nous pouvons compter sur ses commandes.

D. En d'autres termes, ce débouché doit être considéré comme douteux?—R. Je ne dirais pas cela. Je suis d'avis que nous pouvons avoir accès à ce marché.

M. CANNON: N'est-ce pas une simple proposition d'affaires? Si la raffinerie peut obtenir du gaz à un prix inférieur à celui d'un autre combustible, n'est-il pas logique de supposer que la requérante pourra obtenir ce marché?

M. NICKLE: Cette théorie ne s'applique pas toujours, monsieur Cannon. L'industrie pétrolière produit elle-même son combustible. Elle a une bonne raison d'utiliser son produit de préférence à un autre. Il est logique, en effet, qu'une raffinerie de pétrole emploie comme combustible les résidus de même que les gaz provenant du raffinage. Je ne crois pas qu'il soit juste d'affirmer que le gaz naturel serait automatiquement substitué aux divers autres combustibles qui forment la consommation totale. Que ferait-on, alors, du combustible produit à cette raffinerie?

M. CANNON: Le témoin nous a cité l'exemple de la raffinerie américaine qui emploie actuellement du gaz naturel.

Le TÉMOIN: Oui, la *Sun Refinery Company;* je pourrais mentionner également la *Standard Refineries,* dans l'État du New-Jersey.

M. Nickle:

D. Vos chiffres représentent, je suppose, le total du combustible de tous genres consommé à cette raffinerie?—R. Disons, à tout considérer, qu'il s'agit d'une proportion de 50 p. 100, c'est-à-dire d'environ 50 p. 100 en ce qui concerne les trois raffineries. Mais même en tenant compte de cette restriction, je ne pense pas que le débit estimatif du pipe-line différerait par plus de 2 p. 100 environ.

D. Vous croyez? J'estime que la différence serait plus grande. Quant à la salaison, vous dites que la maison Burns utiliserait un demi-million de pieds cubes et les établissements réunis des compagnies *Swift* et *Canada Packers*, 7.2 millions? Parlez-vous des maximums de consommation enregistrés en été? De quoi s'agit-il au juste?—R. Ce sont là les informations que j'avais demandées, mais je ne suis pas sûr que le télégramme renferme cette précision.

D. Cela vaut pour les cinq mois d'été?—R. Oui.

D. Avez-vous obtenu le chiffre total du combustible de tous genres consommé annuellement par ces salaisons?—R. Non.

D. Alors je pense que ces chiffres varieraient quelque peu en ce qui concerne l'évaluation totale, si vous calculiez votre demande annuelle moyenne.—R. Je ne parle pas du débit au cours de l'hiver.

D. Vous êtes sûr que ces usines consentiraient à se servir de gaz pendant les mois d'été, après quoi elles reviendraient aux autres genres de combustible?—R. Je n'en serai sûr que le jour où notre service de gaz fonctionnera et lorsque nous pourrons conclure des contrats pour l'alimentation de ces usines; je crois que nous le pourrons.

D. En ce qui concerne le marché des consommateurs de Wininpeg, vous avez mentionné le volume total qui serait consommé; quel serait-il?—R. Je crois que le marché de Winnipeg en absorberait 200,000.

D. Pendant l'été?—R. Oui. Le renseignement donné dans la dépêche reçue indiquait le prix global de tout le charbon qui y est consommé. Je crois comprendre qu'on en consomme 5,000 pendant les trois mois d'été, et cependant, la quantité totale du combustible s'élève à 300,000 par année.

D. Oui, l'établissement en question a consommé l'année dernière l'équivalent de 1,540,000 pieds cubes de gaz naturel. Evidemment, c'est pendant les mois d'hiver qu'on en a consommé le plus, c'est-à-dire quand votre demande domestique est également plus forte.—R. Oui, elle serait certainement beaucoup plus forte.

D. Mais vous ne pourriez indiquer cela sur une base saisonnière?—R. Sauf pour les quelque 200,000 prévus.

D. Et on se servirait de charbon pendant l'hiver?—R. Oui, ou encore de pétrole, soit celui des deux combustibles qui serait le moins coûteux.

D. Je vais déposer ce rapport au Comité; c'est un aperçu de la seule région de Winnipeg, et il ne couvre que Winnipeg, Transcona et Selkirk. Il indique l'équivalent, en gaz naturel, du combustible consommé par toutes les grosses industries de la région de Winnipeg l'année dernière, ainsi que les besoins des consommateurs, peu importe le genre d'établissement desservis. Mais il y a, par exemple, certaines grandes industries comme la raffinerie de sucre qui ne fonctionne que tard à l'automne; vous ne pourriez peut-être pas alimenter de gaz ces établissements parce que vous auriez atteint votre débit maximum.—R. Nous avons un débit moyen de 7 millions par jour.

D. C'est l'équivalent global, en gaz naturel, de tous les genres de combustibles pour la consommation industrielle?

M. WHITMAN: Qui a rédigé ce rapport?

M. NICKLE: C'est moi-même qui l'ai rédigé en collaboration avec la *Stone and Webster Engineering Association.*

M. WHITMAN: Et comprend-il les régions auxquelles vous faites allusion?

M. NICKLE: Oui.

M. WHITMAN: Mais y est-il question de la région même à laquelle le témoin fait allusion?

M. NICKLE: Oui.

M. WHITMAN: Ce rapport a-t-il été dressé par l'une des compagnies qui, d'après vous, a demandé la permission d'installer un pipe-line, puis a abandonné son projet parce qu'il était trop coûteux?

M. NICKLE: C'est bien cela.

M. WHITMAN: Dans ce cas, monsieur le président, je m'oppose à ce que ce rapport soit déposé, à moins qu'il ne contienne des données qui contredisent la déposition du témoin actuel.

M. Nickle:

D. Je vous ai donné l'équivalent, en gaz naturel, de tous les combustibles employés dans la région métropolitaine de Winnipeg. Le total de tous ces combustibles représente 8·536 milliards de pieds tandis que la consommation totale des industries qui s'abonneraient au service intermittent s'élève à 10·95 milliards de pieds cubes. En d'autres termes, M. Herring nous a cité un chiffre qui dépasse de trois milliards et demi de pieds cubes le débit intermittent, c'est-à-dire qui dépasse l'équivalent, en gaz naturel, de tous les genres de combustibles employés par les industries dans la région métropolitaine de Winnipeg.—R. Les chiffres que nous avons sont basés sur la consommation réelle des industries énumérées et mentionnées. Il doit y avoir une explication, mais je n'oserais pas la donner moi-même.

M. McIVOR: Monsieur le président, je suis à me demander si cette compagnie désire démontrer qu'elle peut obtenir un bénéfice des capitaux engagés, ou bien si le but de l'interrogatoire actuel est de protéger les capitaux de cette compagnie, pour sa sécurité?

M. Nickle:

D. M. Herring ne nous a communiqué aucun chiffre touchant le débit industriel intermittent à Brandon.—R. Comme je l'ai expliqué, la dépêche que j'attendais ne m'est pas parvenue de Brandon. J'ai envoyé un de mes représentants de Regina à cet endroit et je crois que le débit y est suffisant pour justifier l'installation de ce pipe-line.

D. Vous le fixez à 1 milliard, et 95 millions.—R. J'aimerais préciser qu'il n'est pas absolument nécessaire d'avoir, à l'égard de ce pipe-line, un débit intermittent exact au point de vente. Comme vous pouvez le voir dans le rapport, nous disposons de plusieurs débits intermittents qui en justifieraient l'établissement, sans compter Brandon, sans le marché de Brandon, et, de plus, je crois avoir répondu à la question posée lors de la dernière séance au moyen de ces chiffres ou de la preuve qui a été faite.

D. Eh bien, j'en doute fort. Votre exposé n'a pas prouvé de façon irréfutable que le débit industriel intermittent soit, à quelque endroit que ce soit, équivalent à ce qui est indiqué dans votre relevé du débit de consommation ni qu'il existe réellement.—R. Comme je l'ai déjà dit, nous ne pourrons faire la preuve de nos calculs avant d'avoir complété notre installation et confirmé notre estimation au moyen de contrats. Nous ne les soumettons que comme preuve à l'appui et nous n'avons pas l'intention d'affirmer catégoriquement que nous obtiendrons chacun de ces marchés, même si personnellement je pense que nous pouvons les obtenir. Mais nous n'entendons pas déclarer que nous le pouvons.

D. Mais, s'il en est ainsi, monsieur Herring, je ne vois pas comment vous pourriez vous lancer dans la construction d'un pipe-line que vous jugeriez une entreprise à la fois payante et selon les normes du génie, à moins d'en avoir fait une étude au moins raisonnablement détaillée, du double point de vue technique et économique. Et voici que vous dites que vous ne l'avez pas fait.

M. WHITMAN: A mon avis, il est injuste de prêter de tels sentiments au témoin.

M. CANNON: Je désire qu'il soit fait mention au procès-verbal de mon objection à ce que M. Nickle fasse dire au témoin des choses qu'il n'a pas dites.

M. NICKLE: Très bien, dans ce cas, je retire ma déclaration, monsieur le président.

M. HODGSON: Nous devrions, je crois, venir ici sans préjugés pour discuter cette situation.

M. NICKLE: Il incombe à M. Herring de justifier la statistique qu'il nous a exposée concernant le relevé du débit de consommation qui nous a été communiqué plus tôt au cours de la semaine, et je doute que sa déclaration telle qu'elle figure dans ledit sommaire donne ce résultat.

M. CANNON: Est-il juste de dire, monsieur Nickle, que vous soumettez d'autres chiffres émanant de compagnies concurrentes qui désirent empêcher la compagnie en cause d'obtenir une charte afin qu'elle ne puisse leur faire concurrence?

M. NICKLE: Veuillez me permettre de m'expliquer.

M. CANNON: Alors je propose que le Comité décide qu'il y a suffisamment eu de dépositions sur l'aspect économique de cette question et que nous adoptions le préambule.

M. NICKLE: Avant d'en venir là, monsieur le président, j'aimerais poser quelques questions concernant les coûts que M. Herring a mentionnés dans son témoignage devant notre Comité, lesquels coûts devraient être justifiés et revisés en ce qui concerne les chiffres donnés relativement du débit de consommation.

M. CANNON: Un instant, monsieur le président. J'ai fait une proposition. Je tiens à ce qu'il soit mentionné dans le procès-verbal que je n'ai aucune objection à ce que M. Nickle interroge M. Herring relativement aux chiffres qu'il nous a communiqués; mais je croyais que M. Nickle avait terminé son interrogatoire. Cependant, s'il ne l'a pas terminé, je vais retirer ma proposition pour le moment.

M. Nickle:

D. Monsieur Herring, maintenant que nous possédons des chiffres, exacts ou non, qui sont censés indiquer le débit intermittent de ce pipe-line, j'entends le débit industriel intermittent, il nous reste à établir s'il est possible ou non de transporter du gaz par ce pipe-line et de le vendre à tous les clients de ce genre en concurrence avec les autres combustibles. Lors de son témoignage à notre première séance, M. Herring a mentionné le prix de 25 cents les mille pieds cubes en Saskatchewan, et de 30 cents les mille pieds cubes au Manitoba.—R. C'est exact. Le rapport que nous avons rédigé prévoit un débit d'exploitation de 85 p. 100, ce qui nécessiterait la fixation du prix moyen de vente à 27·93 cents. Les deux chiffres mentionnés, qui servent de base pour la fixation du prix, se fondent sur une analyse faite dans ces deux provinces.

D. Oui. Nous avons un prix de 25 cents en Saskatchewan et de 30 cents au Manitoba. Pourriez-vous me dire le prix par MPC auquel vous projetez

de vendre le gaz à vos clients industriels desservis de façon intermittente?—R. J'ai déjà dit, je crois, que nous n'avons pas encore élaboré la procédure normale d'exploitation. Naturellement, lorsqu'il s'agit d'un pipe-line, cette procédure consiste à vendre au prix de gros à l'entrée de ces villes, en tenant compte de la demande du produit en question.

D. Avez-vous ce chiffre?—R. J'ai expliqué, je crois, comment se calcule la demande totale du produit; en faisant ce calcul, la compagnie distributrice qui achète le gaz doit prendre les dispositions voulues pour maintenir le débit du service. Nous avons indiqué dans ce rapport l'existence de réserves suffisantes pour assurer un bon débit. La méthode suivie à New-York consiste à détourner le surplus du débit industriel à un endroit de la ville vers le secteur de la ville qui en a besoin. La compagnie distributrice en cause touche une légère prime sur le gaz vendu, mais il lui incombe d'en maintenir le prix de vente. Le prix établi est fixé à un niveau aussi élevé que possible pour faire concurrence aux autres combustibles, afin de maintenir le prix le plus bas à la compagnie distributrice qui dessert les demeures et les industries. Le prix que j'ai mentionné plus tôt sera de 22 à 23 cents pour la Saskatchewan, et ce prix sera nécessaire si l'on veut soutenir la concurrence des autres combustibles à cet endroit. Quant à Winnipeg, il serait nécessaire d'exiger un prix de 28 cents dans cette ville. Mais je vous ai prévenus que, pendant les premières années d'exploitation de ce pipe-line, quand la viabilité de l'entreprise dépendra absolument des usagers industriels, le relevé que nous avons fait du coût semble indiquer que le gaz fourni à ces industries ne devrait pas nécessairement être entièrement fourni sur une base intermittente. Je crois que le contrat de service du gaz devrait prévoir un débit constant pour environ trois ans, après quoi le service pourrait devenir complètement intermittent, et, en ce faisant, la compagnie avec laquelle nous serons en concurrence, ou plutôt la compagnie à laquelle nous vendrons notre gaz, obtiendra toute la quantité dont elle aura besoin.

Pendant toute la durée des trois premières années, le service sera sur une base constante, et la compagnie pourra payer un prix plus élevé que celui que j'ai mentionné. A la fin de cette période, le service deviendra complètement intermittent et les usagers pourront maintenir leurs approvisionnements au moyen de pétrole combustible, en payant un prix moindre que celui qui sera fait aux services d'utilité publique, et revendre ce gaz aux usagers. Mais nous ne pouvons élaborer cette méthode avant d'avoir signé un contrat avec lesdites compagnies.

D. Le chiffre de 27·93 cents que vous mentionnez comme le prix moyen de vente avec un débit de 85 p. 100, et celui de 25 à 30 cents pour la Saskatchewan et le Manitoba, ne représentent que les prix de vente du gaz provenant directement du pipe-line. Les compagnies distributrices s'organiseraient pour tirer des bénéfices de leur exploitation, si elles le pouvaient?—R. Oui, monsieur. Certaines compagnies ont conclu une entente avec les compagnies d'utilité publique en vue du partage du débit semi-intermittent au cours des premières années d'exploitation. Nous aurions un surplus à Chaplin et à Moose-Jaw, et certaines compagnies d'utilité publique seraient en mesure d'expédier du gaz au loin, car nos réserves nous permettraient de les ravitailler. Mais le pipe-line leur vendra le gaz au prix de gros, et elles maintiendront le débit du pipe-line.

D. Monsieur Herring, le succès de votre entreprise dépend entièrement de votre énorme débit industriel intermittent; est-ce bien cela?—R. C'est ce que j'ai dit la dernière fois.

D. Très bien; les chiffres que vous avez mentionnés, lorsque vous avez parlé du débit industriel intermittent sont, comme je l'ai déjà dit, beaucoup plus élevés que tous les autres chiffres qui proviennent d'autres sources.

M. CONACHER: Sommes-nous à étudier le cas des industries établies dans la banlieue de Winnipeg?

Le TÉMOIN: La différence est basée sur la demande additionnelle qui, d'après les renseignements que nous possédons, pourra venir d'autres industries et que nous croyons nécessaire pour maintenir notre débit maximum. Je crois que le relevé de la consommation dont parle M. Nickle ne tient pas compte de ces établissements. Est-ce que je fais erreur, monsieur Nickle?

M. NICKLE: Je puis vous communiquer les chiffres sur lesquels se base mon assertion. Je vous signale que ces chiffres ont été établis au cours des relevés économiques et techniques de l'entreprise, bien avant qu'on songeât aux canalisations de la *Boundary Pipeline Limited.*

M. CANNON: Y a-t-il longtemps qu'on a établi ces chiffres?

M. NICKLE: En réponse à cette question, je dois dire que ces chiffres n'ont pas été établis pour discréditer la *Boundary Pipe Line Limited,* mais simplement à l'intention de la Commission de conservation de l'Alberta, à l'appui de la demande qui lui avait été faite de permettre l'exportation d'une plus grande quantité de gaz des provinces des Prairies, dans le premier cas vers l'Est du Canada et, dans l'autre cas, vers l'Ouest central des États-Unis.

M. CANNON: Combien y a-t-il de temps que ces chiffres ont été établis? Cela pourrait être la réponse.

M. NICKLE: Le chiffre a été soumis en 1951.

M. CANNON: Quel chiffre?

M. NICKLE: Ces chiffres ont été établis par la *Stone and Webster Engineering Corporation,* pour le compte de *Western Pipelines,* à l'intention de la Commission du pétrole et du gaz naturel de l'Alberta.

M. WHITMAN: Monsieur le président, je ne vois pas en quoi ces chiffres peuvent nous intéresser, car ils n'ont absolument rien à voir avec le bill à l'étude. A mon sens, on ne devrait pas en tolérer la présentation à ce moment. Le témoin nous a communiqué des renseignements et je crois que nous devrions nous en tenir aux seuls chiffres qui nous intéressent.

M. NICKLE: Mon affirmation s'appuie sur ces chiffres, qui ont été établis par des personnes compétentes. J'entretiens des doutes quant à l'exactitude des chiffres émanant de la *Boundary Transmission,* et c'est pourquoi j'estime que la contrepartie devrait figurer au procès-verbal.

Le TÉMOIN: Monsieur Nickle, je désirerais formuler une dernière observation à ce propos. Dans tout cela, je ne cite rien qui émane de la Corporation ni de la société que je représente; les dépêches que j'ai citées proviennent de ces industries et constituent la substance de l'exposé que nous avons fait devant votre Comité.

M. CANNON: Monsieur le président, nous avons, d'une part, l'exposé fait par M. Herring à la demande du Comité, et qui se fonde sur des télégrammes, et, de l'autre, nous avons l'exposé de M. Herring où celui-ci déclare que les renseignements contenus dans les télégrammes provenaient de personnes dignes de foi. D'un autre côté, nous n'avons aucun témoignage si ce n'est la déclaration d'un membre du Comité actuel, qui a certes le droit d'exprimer des vues ou son opinion comme membre du Comité; la seule preuve que nous ayons est celle qui a été soumise par M. Herring. Je propose donc que le Comité décrète que les témoignages entendus jusqu'ici suffisent pour lui permettre de se prononcer sur la viabilité économique du projet de pipe-line à l'étude et que le préambule soit maintenant mis aux voix sans plus d'interrogatoire des témoins.

M. WHITMAN: Monsieur le président, j'appuie cette proposition.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la proposition formulée par M. Cannon et appuyée par M. Whitman; tous ceux qui sont en faveur?

M. GREEN: Monsieur le président, avant que le vote soit pris, je désire faire remarquer que je ne comprends pas très bien pourquoi...

M. CANNON: Y a-t-il d'autres témoins?

M. GREEN: Je ne comprends pas très bien pourquoi M. Cannon fait une proposition de ce genre; car, en fait, elle met fin à tout interrogatoire contradictoire. Certes, nous sommes tous des hommes raisonnables qui cherchons à connaître le fond de cette affaire dont nous avons été saisis. Peut-être l'étude de ce cas prend-elle plus de temps que certains membres croient devoir lui accorder, mais notre séance de ce matin durera encore une heure. D'après mon expérience, il est très rare qu'un membre se lève, pendant l'étude d'un bill quelconque, pour proposer qu'on mette fin à la discussion. Il n'est pas ici question de parti politique; ce n'est pas non plus une affaire de ligne de conduite. Sûrement, les membres du Comité tiennent à se documenter parfaitement. Il semble très étrange que quelqu'un s'avise d'entrer brusquement en scène pour protéger cette charte particulière.

M. CANNON: Je ne la protège pas.

M. GREEN: En réalité, c'est ce que vous faites, en mettant fin à tout interrogatoire contradictoire. Je prie les membres du Comité de bien réfléchir avant d'appuyer une proposition de ce genre qui, si elle est adoptée, aura pour effet de mettre fin à toute discussion, à tout interrogatoire contradictoire du témoin.

M. WHITMAN: Puis-je répondre à cela?

M. GREEN: Certainement.

M. WHITMAN: A la dernière séance, monsieur le président, il y a eu d'interminables discussions hors de propos, après quoi le président a invité le témoin à donner certains renseignements. Ces renseignements nous ont été communiqués aujourd'hui. M. Nickle se présente maintenant devant nous muni de certains renseignements qu'il s'est donné la peine de réunir à notre intention. Mais, si nous continuons de cette façon, nous passerons ici tout le reste de la journée et même de la semaine prochaine sans avancer à rien, pour le simple plaisir d'une personne qui est apparemment opposée à l'adoption du bill. Voilà pourquoi, à mon avis, étant donné les preuves documentaires que nous possédons, le temps est venu d'aborder l'étude du bill.

M. CANNON: Monsieur le président, me serait-il permis de dire un mot à ce sujet également? L'autre jour, M. Herring a longuement témoigné. Certains des membres présents à cette occasion, dont M. Mutch si je me souviens bien, ont jugé qu'une grande partie des témoignages étaient hors de propos et que nous nous éloignions trop du sujet à l'étude; et cependant, nous avons écouté les témoignages ce jour-là. J'y étais et je me rappelle que M. Nickle a dit que, si M. Herring donnait les chiffres et produisait les documents qu'il avait demandés concernant la possibilité d'obtenir le débouché, il serait satisfait. Eh bien! monsieur le président, M. Herring nous a communiqué ces chiffres ici ce matin et M. Nickle a poursuivi son interrogatoire contradictoire à leur sujet. La seule raison pour laquelle j'ai formulé ma proposition, c'est que, sauf erreur, il n'y a plus de témoins à entendre. Avez-vous d'autres témoins à appeler? Il n'y en a aucun que je sache. Je prétends que ce témoin a été tenu sur la sellette assez longtemps et qu'en poursuivant notre interrogatoire, nous n'aurions qu'une répétition des renseignements déjà fournis au Comité, ce qui serait une perte de temps pour nous. Je proteste énergiquement contre la déclaration de M. Green que je cherche à étouffer la discussion ou à protéger qui que ce soit. Je ne cherche à protéger personne et je n'ai d'ailleurs aucun intérêt à le faire; mais, à titre de membre du Comité, étant donné que la preuve a été amplement faite devant nous, je crois que le moment est maintenant arrivé de mettre le préambule aux voix et c'est la raison pour laquelle j'ai formulé ma proposition.

M. GREEN: Il est toujours loisible à M. Nickle ou à n'importe quel autre membre du Comité d'interroger un témoin.

Le PRÉSIDENT: Mais, dans son entrée en matière, M. Nickle a déclaré qu'il ne lui faudrait que peu de temps pour formuler ses questions.

M. NICKLE: Monsieur le président, puis-je répondre à cela? J'ai déclaré en toute bonne foi à la dernière séance que je voulais obtenir de M. Herring un exposé détaillé à l'égard du débouché pour le débit industriel intermittent. J'ai précisé que je désirais connaître la consommation annuelle de chaque usager industriel éventuel; je désirais aussi savoir quel est le maximum de consommation en été et le maximum de consommation en hiver. En d'autres termes, je désirerais me faire une idée assez précise de la consommation courante pour toute l'année, répartie sur une base mensuelle. C'est là une chose importante dans le cas à l'étude, car ce pipe-line ne pourra fournir du gaz sur une base intermittente que pendant certaines périodes de l'année. Ces renseignements, les télégrammes en question ne les fournissent pas. Nous avons bien quelques exposés où il est dit que le débit maximum en été sera de tant, mais nous ne possédons aucun renseignement sur la consommation annuelle.

M. STUART: Monsieur le président, puis-je poser une question à M. Nickle? J'admets que je ne connais pas grand'chose des pipe-lines dans l'Ouest du Canada, mais je voudrais avoir le renseignement suivant: devrait-on accorder cette charte et construire ce pipe-line? Si, une fois le travail terminé, on constatait que la demande n'est pas suffisante pour justifier la consruction du pipe-line—en d'aures mots, que l'entreprise n'est pas payante—cela nuirait-il à l'Alberta, à la Saskatchewan ou au Manitoba? Qui serait le perdant dans cette affaire? J'aimerais avoir une réponse à cette question.

M. NICKLE: Je serais heureux d'y répondre.

M. CANNON: Les perdants seraient ceux qui y auraient engagé des capitaux.

M. NICKLE: Mon unique préoccupation est, tout d'abord, de trouver le débouché le plus économique possible pour le gaz naturel de l'Alberta et, deuxièmement, de donner le service de gaz naturel au plus grand nombre possible de Canadiens et aussi rapidement que possible. Mais il ne faut pas oublier, monsieur le président, que nous avons déjà deux sociétés constituées qui exploitent les deux canalisations principales qui partent de l'Alberta en direction de l'Est: l'une est la *Western Pipelines*, qui veut se rendre jusqu'à Winnipeg et, de là, en direction sud, et l'autre est la *Trans-Canada*, qui projette de transporter du gaz dans l'Ontario et le Québec. Ces deux projets nécessiteront la pose de pipe-lines d'une capacité énorme de gaz naturel. D'une part, ces deux entreprises représenteraient deux débouchés importants pour le gaz de l'Alberta et, de l'autre, elles fourniraient une grande quantité de gaz aux usagers de l'extérieur.

M. STUART: Puis-je poser une autre question?

M. NICKLE: Veuillez me laisser finir, s'il vous plaît.

M. STUART: Je veux simplement poser cette question-ci. Croyez-vous être en mesure de fournir du combustible meilleur marché à ces gens que si vous avez un seul pipe-line, un monopole? Pensez-vous que ce serait préférable?

M. NICKLE: En somme, vous donnez à entendre que je défends les gros intérêts?

M. STUART: C'est l'impression que j'ai.

M. NICKLE: Je n'ai aucune raison de protéger un monopole quelconque. J'appelle votre attention sur le fait que nos grands réseaux de transmission de pétrole et de gaz sont essentiellement des monopoles. Cependant, ils sont réglementés et par les autorités provinciales et par la Commission des transports.

M. STUART: Monsieur le président, j'ai invoqué une question de privilège et posé une question. Je désire connaître l'opinion de M. Nickle sur le transport du gaz de l'Alberta. Vous venez de cette province et vous connaissez le sujet à fond pour l'avoir étudié. Maintenant, j'aimerais bien avoir une réponse à ma question.

M. NICKLE: Laissez-moi donc terminer. A mon avis, un petit pipe-line allant de l'Alberta à Winnipeg n'est pas rentable...

M. STUART: Non ce n'est pas la réponse à ma question. Ma question était la suivante: l'entreprise nuirait-elle aux provinces des Prairies?

M. NICKLE: Elle ne serait pas profitable.

M. STUART: Profitable à qui?

M. NICKLE: A moins de prolonger la canalisation plus à l'est, c'est-à-dire à moins de prolonger les pipes-lines jusqu'à d'autres gros débouchés. Cette compagnie projette de vendre du gaz aux usagers de la Saskatchewan et du Manitoba qui peuvent être mieux desservis à même le gaz livré par les grands réseaux de transport.

M. MURPHY: Il semble ressortir de l'exposé de M. Nickle que, du point de vue de l'Ontario et du Québec, un petit pipe-line comme celui qu'on projette d'installer jusqu'à Winnipeg, ne serait pas suffisant pour transporter du gaz naturel jusque dans les provinces de l'Est.

M. STUART: Alors, monsieur Nickle, votre exposé signifie, je crois, que si le pipe-line dont il est question dans le bill à l'étude ne peut devenir une entreprise rentable, il ne nuira cependant pas du tout à la Saskatchewan, au Manitoba ou à l'Alberta; seules les provinces de l'Ontario et du Québec en souffriraient.

M. NICKLE: Ainsi que la Saskatchewan et le Manitoba.

M. STUART: De quelle façon?

M. NICKLE: Eh bien! ces grosses canalisations, avec une capacité de 350 millions de pieds cubes de gaz et davantage, peuvent livrer le gaz à n'importe quel endroit des Prairies à moins de frais qu'un pipe-line d'un diamètre de 16 pouces pourrait le transporter au même point.

M. STUART: Alors, vous voulez dire que ces grosses compagnies de pipe-line devraient avoir le contrôle absolu du gaz expédié de l'Alberta vers l'est.

M. NICKLE: Étant donné la quantité de gaz naturel disponible, une seule compagnie pourrait s'en charger, et, en ce qui concerne le débouché qui existe dans les provinces des Prairies, cette quantité n'alimenterait qu'un seul pipe-line. Au début, une seule compagnie devrait installer ce pipe-line, et l'on ne devrait construire un deuxième pipe-line qu'après que le marché au delà des provinces des Prairies sera devenu assez important pour justifier cette entreprise. Après avoir construit le premier pipe-line pour desservir les clients des Prairies, nous devrons chercher ailleurs des débouchés plus importants pour le gaz de l'Alberta. Une fois que le nécessaire aura été fait pour desservir les usagers des provinces des Prairies, on pourra construire un pipe-line jusque dans l'Est du Canada s'il y a assez de gaz pour l'alimenter.

M. APPLEWHAITE: Monsieur le président, puis-je poser une question? Si la compagnie en question est économiquement solide, je crois que nous devrions alors exiger des chiffres sous forme de relevés comportant les renseignements désirés, et, si nous faisions cela, nombre d'objections formulées par M. Nickle et d'autres y trouveraient leur réponse. D'autre part, il va de soi que si cette compagnie se met à l'œuvre et construit son pipe-line, cela pourrait différer la construction d'un pipe-line plus gros. Bref, il n'est que juste que nous exigions que cette compagnie nous prouve que sa situation financière est solide; et si elle le fait, quant à moi, j'appuierai son projet.

M. NICKLE: A mon avis, cette compagnie n'a pas établi qu'elle est économiquement solide. En ce qui me concerne, cependant, peu m'importe que ce soit la *Boundary* ou n'importe quelle autre compagnie de pipe-line. Je n'ai pas le moindre intérêt dans aucune de ces sociétés. Mon seul souci est l'ampleur de l'exploitation des pipe-lines. A mon avis, un pipe-line de grand diamètre est ce qui pourrait le mieux transporter le gaz et l'huile de l'Alberta aux marchés importants. Beaucoup plus de clients canadiens pourraient être desservis directement par un pipe-line de grande dimension ou en vertu d'un échange, avec les États-Unis, d'un volume garanti de gaz naturel. Voilà pourquoi je m'oppose à la construction d'un petit pipe-line qui retarderait la pose d'une canalisation de grande dimension.

M. STUART: J'ai encore une question à poser, monsieur le président, et cette fois, ma question s'adresse au témoin. Lequel jugez-vous préférable, un gros ou un petit pipe-line?

Le TÉMOIN: Je crois que le meilleur exposé que l'on puisse offrir au Comité est celui qui a été fait devant la Commission de l'Alberta. Un point de cet exposé visait l'évaluation des pipe-lines de grande dimension dont nous avons parlé ici même, laquelle évaluation dépassait le prix moyen par MPC. Cet exposé comprenait toute la documentation pertinente visant la construction d'un pipe-line à un prix avantageux, et le prix indiqué dépassait celui que représentent les chiffres que nous avons soumis à votre Comité. De plus, nous avons attendu près de quatre ans que l'Alberta commençât à exporter du gaz naturel du sud de la province; et, ainsi qu'il a été dit dans les témoignages entendus par votre Comité, la décision de la Commission de l'Alberta signifie que nous n'aurons pas de gaz à exporter de cette région avant un certain temps. On juge encore opportun de garder ce gaz dans la province. A notre avis,—je vous fais part de mon opinion personnelle, monsieur Nickle,—nous commettrions une grave injustice envers la Saskatchewan et l'Alberta en leur demandant d'attendre jusqu'à ce qu'on puisse produire une quantité suffisante de gaz pour prolonger les canalisations jusqu'à Winnipeg. De plus, lorsqu'on produira ce volume en sus des réserves vérifiées en Alberta, on autorisera le transport du gaz à Winnipeg. Par la suite, si on découvre suffisamment de gaz en Alberta pour alimenter d'autres débouchés, on le transportera par ce pipe-line, et, à mon avis, ce pipe-line pourra le transporter à un prix qui soutiendra la concurrence des autres combustibles et plus avantageusement que la chose se ferait par les autres pipe-lines dont nous avons parlé. C'est là mon opinion motivée.

M. POULIOT: Monsieur le président, j'aimerais avoir l'opinion de M. Nickle sur le point suivant: Il s'est dit en faveur de marchés plus importants pour le pétrole et le gaz de l'Alberta. Est-ce bien cela?

M. NICKLE: Oui.

M. POULIOT: Ce que je ne puis comprendre, c'est la raison pour laquelle il ne veut pas d'un autre pipe-line; en fait, plus il y aura de pipe-lines, plus il sera facile d'alimenter des débouchés plus importants. Comment peut-on s'attendre que les livraisons soient aussi considérables avec deux pipe-lines qu'avec trois ou quatre? Alors, messieurs, la province de l'Alberta ne perdra absolument rien parce qu'on aura construit une canalisation de plus. Plus nous aurons de pipe-lines, plus il y aura de clients et plus il nous sera facile d'obtenir du pétrole et du gaz; et on ne devrait pas songer à monopoliser cette industrie. Je ne puis admettre ce raisonnement. Je partage le point de vue de M. Nickle, à savoir qu'il devrait y avoir un vaste marché pour absorber tout le gaz de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, et si jamais nous en découvrons dans le Québec, ce sera tant mieux, car alors nous

pourrons desservir tout le Canada. Je ne peux comprendre la logique de quelqu'un qui s'oppose à la construction d'un autre pipe-line destiné à servir la population canadienne.

M. NOSEWORTHY: Monsieur le président, il y a quelque chose que je désire savoir depuis le temps que je fais partie de ce Comité. Voici ce dont il s'agit. Chaque témoin de ces sociétés privées qui a été interrogé devant notre Comité au cours des années dernières a admis que, en raison de la situation économique, on en viendrait à construire un pipe-line à l'ouest et un autre à l'est, qu'il est impossible économiquement de faire courir parallèlement des pipe-lines de l'est à l'ouest, et que, en fin de compte, sans égard au nombre de chartes accordées, il y aura une compagnie qui obtiendra le droit de transporter le gaz vers l'est et une autre qui se chargera de le diriger vers l'ouest. Maintenant, ce que je désire savoir, c'est de déterminer l'avantage qu'il peut y avoir à faire concurrencer ces compagnies, quel avantage retirons-nous du fait que trois ou quatre compagnies obtiennent une charte pour transporter du gaz dans la même direction, étant donné qu'en définitive une seule et même compagnie fera le travail. Le témoin peut-il me donner des explications là-dessus?

M. CAVERS: Puis-je vous faire observer, monsieur le président, que la proposition de M. Cannon devrait être mise aux voix. Si elle est adoptée, le témoin sera dispensé de répondre à cette question.

M. NOSEWORTHY: Je voulais simplement savoir si cette question est régulière.

M. CAVERS: Il y a une proposition formulée par M. Cannon et appuyée par M. Whitman.

M. MURPHY: Monsieur le président, j'aimerais dire un mot avant que vous mettiez cette proposition aux voix. Tout d'abord, je n'aime pas du tout cette précipitation intempestive qui est évidente.

Le PRÉSIDENT: Voilà, je crois, une observation injuste, car nous avons déjà longuement discuté cette question.

M. MURPHY: Je sais qu'il y a eu un long interrogatoire. Mais la discussion n'est pas finie, du moins je l'espère; car je viens de l'Ontario et je voudrais bien que nous ayons du gaz de l'Alberta et les membres du Québec désirent en obtenir tout autant que moi. Je suis d'avis qu'il serait très injuste pour les gens de l'Ontario et du Québec que nous étouffions toute discussion, car nous ne sommes pas pressés. Ce n'est pas là une affaire insignifiante, car il s'agit de la mise en valeur des ressources naturelles de l'Alberta et, je l'espère bien, de la Saskatchewan, du Manitoba et d'autres provinces également. Nous jetons les bases d'une vaste entreprise et je suis sûr que les membres du Comité seront assez raisonnables pour patienter un peu, car cette discussion est trop importante pour que nous l'écourtions de façon aussi péremptoire. Il se peut que les témoignages entendus ce matin ne plaisent pas à certains membres du Comité, mais je crois que, lorsqu'ils seront mieux au courant des données du problème, cette discussion nous éclairera sur les décisions à prendre. Ce que nous faisons aujourd'hui influera grandement sur les événements à venir, et c'est pourquoi je désire avoir plus de renseignements. J'ai l'impression que M. Nickle cherchait à démontrer qu'il y a eu contradiction dans les témoignages et, à mon avis, cela devrait être consigné dans le procès-verbal dans l'intérêt de tous les membres du Comité. Si M. Nickle possède des renseignements qui contredisent les déclarations du témoin, nous devrions en prendre connaissance. M. Nickle a maintenant des rapports émanant d'autres sociétés d'ingénieurs de bonne réputation qui viennent en conflit avec les déclarations du témoin qui, soit dit en passant, me paraît un témoin très renseigné...

Le TÉMOIN: Merci.

M. MURPHY: ... mais M. Nickle possède des chiffres établis par des ingénieurs compétents et qu'il désire nous soumettre, et je crois que nous devrions lui permettre de les consigner au procès-verbal comme contrepartie du témoignage du témoin, même s'il est obligé de témoigner lui-même.

Le PRÉSIDENT: Ne croyez-vous pas que nous avons déjà entendu assez de témoignages?

M. MURPHY: Sauf le respect que je vous dois, monsieur le président, je crois que ce que M. Nickle tentait de faire c'était de porter à la connaissance du Comité ces renseignements basés sur les rapports émanant des autres ingénieurs en question, et je crois que, comme membres dudit Comité, nous avons le droit d'en prendre connaissance. On ne nous a exposé qu'une version de l'affaire et cette version a été mise en doute, et, pour ma part, j'espère que le Comité examinera l'autre côté de la médaille. En fait, j'ai moi-même quelques questions à poser au témoin concernant le gaz pour l'Ontario et j'espère qu'on me permettra de l'interroger.

M. STUART: Est-il question de gaz pour l'Ontario dans le bill à l'étude?

Le TÉMOIN: Non.

M. CANNON: Je ne puis y trouver la moindre allusion.

M. MURPHY: Oui. Je ne suis pas d'accord avec vous. C'est peut-être une question d'opinion, mais nous voulons obtenir plus de gaz dans l'Ontario et le Québec, et je voudrais qu'on me dise si nous pouvons espérer l'obtenir. Tout ce qu'on nous envoie présentement se limite au surplus du débit maximum de temps à autre. Nous avons commencé à explorer l'ouest de l'Ontario; mais, comme la plupart des membres du Comité le savent, on n'y a pas découvert de source d'alimentation sûre et nous ne sommes pas certains de pouvoir nous y ravitailler. Nous ne pouvons compter que sur une légère augmentation. Pour cette raison, je tiens beaucoup à savoir si l'ouest de l'Ontario pourra obtenir du gaz de l'Alberta. J'espère, monsieur le président, que nous n'approuverons pas ce bill à la hâte en refusant d'admettre des dépositions concernant une affaire qui, à mon avis, a beaucoup d'importance.

M. STUART: Monsieur le président, j'aimerais dire un mot à ce propos. Je fais partie de ce Comité depuis l'introduction du premier bill sur les pipe-lines il y a deux ou trois ans. Lorsque ledit bill a été soumis au Comité, on a laissé entendre que le pipe-line à gaz pourrait être prolongé jusqu'aux États-Unis; mais, pendant presque toute la durée des séances de ce Comité, aucun membre n'a voulu que du gaz naturel ou du pétrole soient exportés aux États-Unis. C'est là le sens des déclarations souvent répétées, ainsi que l'indiquent les comptes rendus des délibérations: on empêcherait toute tentative d'exporter du gaz ou du pétrole aux États-Unis. Aujourd'hui nous sommes saisis d'une demande émanant d'une compagnie qui ne se propose pas d'exporter du gaz aux États-Unis. Certains membres du Comité veulent s'opposer à ce bill, privant ainsi de gaz les habitants du Manitoba et de la Saskatchewan jusqu'à ce qu'une autre compagnie soit en mesure de construire un pipe-line qui desservirait en même temps l'Ontario. Si c'est ainsi qu'on entend servir le peuple canadien, je ne suis pas d'accord. Comme je viens de le dire, chaque fois qu'on a invoqué la possibilité d'exporter du gaz ou du pétrole aux États-Unis par voie de pipe-line, le projet a soulevé une vive opposition.

M. GREEN: Sur une question de privilège, monsieur le président...

M. STUART: Un moment, s'il vous plaît; je n'ai pas dit tout ce que j'avais à dire, monsieur Green.

M. GREEN: J'invoque une question de privilège, car un membre a le droit de le faire n'importe quand.

Le PRÉSIDENT: M. Green désire parler sur une question de privilège.

M. GREEN: M. Stuart nous a entretenus d'un point particulier, à savoir que nous nous sommes énergiquement opposés à l'exportation de pétrole et de gaz aux États-Unis. De tels propos, monsieur le président, sont tout à fait dénués de fondement.

M. STUART: Je vous demande pardon! C'est la vérité. J'en appelle au témoignage des membres du Comité.

M. GREEN: La vérité est que nous voulions garder ce gaz et cette huile pour les gens de la côte du Pacifique.

M. STUART: Les choses ne se sont pas passées exactement de cette façon.

M. GREEN: Nous avons prétendu que le gaz et le pétrole devaient tout d'abord servir au Canada, et qu'ensuite le surplus pourrait être exporté aux États-Unis. Aucun membre du Comité n'a jamais prétendu que nous ne devrions pas en exporter du tout aux États-Unis. Ce qui arrive actuellement, c'est que nous transportons du pétrole en Colombie-Britannique, à Vancouver, et nous aurons un pipe-line à gaz reliant la Rivière-la-Paix et Vancouver; et, dans les deux cas, on prévoit qu'il sera possible d'exporter du pétrole en premier lieu et du gaz ensuite à Seattle et peut-être même à Portland. Le projet a été élaboré exactement comme nous l'avons exposé et comme nous jugions qu'il devait l'être. Mais, lorsque vous dites que nous avons prétendu qu'il ne devrait pas se faire d'exportation, vous êtes tout à fait dans l'erreur, et je crois que n'importe quel membre du Comité pourra confirmer ma déclaration.

M. STUART: On peut consulter le compte rendu. D'après les témoignages qui ont été donnés aux séances du Comité, j'ai l'impression que vous êtes violemment opposé à toute exportation de gaz ou de pétrole canadien aux États-Unis.

M. NOSEWORTHY: Tant qu'on n'a pas satisfait à la demande canadienne.

M. STUART: Voilà la situation d'après ce que je peux en juger par les témoignages donnés. Le témoin nous a dit ce que sa compagnie se propose de faire. Apparemment elle peut fournir du gaz à un prix raisonnable à la région qu'elle se propose d'approvisionner. Voici mon opinion sur cette question. Pourquoi les gens de cette région devraient-ils attendre qu'une compagnie plus forte soit prête à desservir un territoire plus vaste? Je ne vois pas pourquoi la population des provinces de l'Ouest serait forcée d'attendre qu'une grosse compagnie appuyée par de puissants intérêts financiers soit prête à leur fournir du gaz en construisant un pipe-line qui se rendrait jusque dans l'Ontario et le Québec. Donnons à ces gens le traitement équitable qu'ils demandent et nous prolongerons plus tard le pipe-line jusque dans l'Ontario et le Québec.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, en ma qualité de membre de ce comité depuis plusieurs années, je dois dire que M. Green vient d'exprimer clairement ce que nous pensons. Nous avons toujours prêché qu'il faut d'abord répondre aux besoins du Canada en toutes circonstances, quitte à exporter ensuite le surplus aux États-Unis. Notre opposition au présent projet provient du fait que nous croyons que son but final est l'exportation du gaz aux États-Unis. Nous croyons qu'il faut d'abord répondre aux besoins du Canada. Il faut prendre en considération la demande de l'Ontario et du Québec, sans oublier les besoins des consommateurs américains.

M. CAVERS: Monsieur le président, je suis d'avis qu'il faut mettre aux voix la motion qui vous a été présentée.

M. NICKLE: Je voudrais répondre brièvement à l'observation de M. Stuart. Il a fait allusion à la construction d'autres pipe-lines. A mon avis, il est généralement admis que, pour transporter du pétrole ou du gaz naturel en quantité à un marché considérable situé loin du marché des Prairies, il est préférable d'utiliser une canalisation de fort diamètre. Quand le marché sera suffisamment développé, il y aura place peut-être pour un second pipe-line; mais la construc-

tion à l'heure actuelle d'un pipe-line de petit diamètre à travers les Prairies retarderait probablement pour quelque temps la construction d'une canalisation qui desservirait l'Est du Canada si jamais la source d'approvisionnement devenait suffisante pour ce service. Permettez-moi d'appuyer sur ce point. Il y a deux méthodes pour fournir ce gaz aux provinces de l'Est. La première méthode consiste à construire un embranchement de Winnipeg à St-Paul et Minneapolis vers le sud et à conclure avec les États-Unis une entente selon laquelle ce pays fournirait du gaz américain à l'Ontario et au Québec. L'autre méthode serait de construire un pipe-line qui, partant de Winnipeg et passant par Fort-William et le nord des grands Lacs, se rendrait jusqu'à Toronto, Ottawa et Montréal et autres centres de l'Est. A mon avis, si on autorise la construction d'un pipe-line de petit diamètre, cela retardera considérablement la conclusion d'une entente avec les États-Unis pour l'échange du gaz et l'approvisionnement de l'Ontario et du Québec que nous avons en vue.

M. CANNON: C'est là votre opinion, mais je ne crois pas que ce soit là l'opinion général.

M. STUART: Puis-je poser une autre question, monsieur Nickle? Qui a le dernier mot à dire dans cette question de construction de pipe-lines? Il y a d'abord la Commission des transports, qui examine les mémoires soumis par des compagnies de bonne réputation comme l'est, j'en ai l'impression, la compagnie qui rend actuellement témoignage devant notre Comité. Les intéressés apportent des preuves à l'appui de leur demande. Ils présentent à la Commission des documents authentiqués établissant que leur projet est raisonnable et avantageux au point de vue économique. Après avoir étudié tous les éléments de preuve, la Commission décide quelle sorte de pipe-line est préférable dans les circonstances. Ce ne sont pas les membres de notre Comité, c'est la Commission des transports qui décide. Il n'appartient pas au Comité de décider de l'octroi d'une charte.

M. NICKLE: Permettez-moi de vous donner la réponse suivante. La Commission des transports a beaucoup de problèmes à étudier. Elle est censée étudier toutes les données disponibles et entendre tous les témoignages pertinents. Elle a déjà étudié deux demandes de construction de pipe-lines. Elle était censée étudier toutes les données disponibles et entendre tous les témoignages pertinents en ce qui regarde ces demandes. Mais en réalité elle n'a pas pris le temps d'étudier tous les faits qu'elle aurait dû prendre en considération. Elle n'a pas examiné toutes les données économiques et techniques que comportaient les diverses solutions possibles des problèmes qui lui étaient soumis à l'égard du transport du pétrole au moyen de pipe-lines. En d'autres termes, elle n'a pas bien accompli sa tâche en ce qui concerne les pipe-lines. Voilà pourquoi j'estime que notre Comité doit examiner ces faits lui-même pour se former une opinion.

M. STUART: Autrement dit, vous prétendez que la Commission des transports ne fait pas de bonne besogne.

M. NICKLE: Elle n'a pas fait de bonne besogne jusqu'ici en ce qui concerne les pipe-lines à pétrole.

M. GARLAND: Puis-je demander à M. Nickle s'il s'oppose à ce bill parce que son adoption pourrait retarder la réalisation de plans antérieurs destinés à desservir les marchés de l'Ontario et du Québec?

M. NICKLE: C'est bien cela.

M. GARLAND: Vous opposez-vous à ce bill ou cherchez-vous à le faire rejeter ou, du moins, à en faire retarder l'adoption afin que d'autres personnes puissent se mettre à construire ce pipe-line géant en direction de l'Est? N'est-il pas vrai que vous vous opposez au bill parce que vous estimez que le fonctionnement de plus d'une ligne est impraticable au point de vue économique.

M. NICKLE: Deux importantes compagnies de pipe-lines ont déjà été constituées en corporation. Et il n'est pas vrai de dire qu'elles n'ont rien fait.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est appelé à se prononcer sur une motion qui a été présentée.

M. GREEN: Monsieur le président, on a dit que M. Nickle essaie de protéger ces compagnies. Je demanderais qu'on retire ces paroles. Je prétends qu'une telle déclaration n'est pas parlementaire.

M. CANNON: Et vous, vous avez affirmé que j'essayais de protéger quelqu'un. Et cette affirmation n'a pas été retirée.

M. GREEN: Je soutiens qu'il est contraire au Règlement d'affirmer que M. Nickle a essayé de protéger ces compagnies et je demande qu'on retire ces paroles.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain que l'observation de M. Cannon ne comportait aucune intention antiparlementaire.

M. GREEN: Mais il a quand même prononcé ces paroles.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est appelé à se prononcer sur une motion.

M. GREEN: Avant que vous mettiez la proposition aux voix, monsieur le président, je tiens à dire qu'il est regrettable qu'on ait présenté une telle motion. La motion signifie que M. Cannon a décidé qu'il ne veut plus entendre de témoignages et qu'il veut arrêter l'interrogatoire contradictoire. Il ne faut pas oublier qu'il y a plusieurs autres membres dans notre Comité et il est clair que chacun a le droit d'interroger contradictoirement M. Herring. Ainsi M. Noseworthy voudrait poser une question à M. Herring.

M. CANNON: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je ne veux pas m'esquiver. Ma motion signifie que, à mon avis, nous n'avons pas besoin d'entendre le témoin davantage. Cela ne signifie pas que nous n'entendrons pas d'autres témoignages. En effet, j'ai demandé, avant de présenter ma motion, s'il y avait d'autres témoins à appeler. Nous serions certainement heureux de les entendre. Mais je ne crois pas qu'il y ait d'autres témoins à appeler.

M. GREEN: Je prétends, monsieur le président, qu'il n'appartient pas à M. Cannon ni à aucun membre du Comité de se lever et de dire: "Je ne veux pas entendre ce témoin davantage; je ne veux pas l'interroger davantage, et je propose que l'on cesse la discussion et l'interrogatoire contradictoire." Si, sous un système de gouvernement démocratique, nous en sommes rendus là, nous sommes rendus loin. Le résultat, dans l'occurrence, est que M. Noseworthy veut poser une question très pertinente à laquelle le témoin devrait pouvoir répondre, mais il en est empêché par la motion de M. Cannon.

M. CANNON: Je vous demande pardon. J'ai fait ma proposition avant que M. Noseworthy se lève.

M. GREEN: Je le sais, mais cela montre justement dans quelle situation ridicule notre Comité ou un autre comité de la Chambre peut se trouver si on peut arrêter ainsi la discussion arbitrairement. Le débat serait probablement terminé maintenant si cette motion insensée n'avait pas été présentée.

M. STUART: Ces paroles sont-elles parlementaires, monsieur Green?

M. GREEN: Plaît-il?

M. STUART: Est-il parlementaire de traiter un homme d'insensé?

M. GREEN: Je dis que la motion est insensée ou mal inspirée.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Green, il faut adopter le préambule avant de prendre en considération les autres articles du bill.

M. GREEN: Je le sais. Assurément, il doit être possible de questionner encore M. Herring. M. Cannon a dit que le Comité a d'autres questions à étudier. A ma connaissance, il n'y a pas d'autres questions soumises au Comité.

Quand nous aurons terminé l'étude de ce bill, nous aurons fini notre travail, jusqu'à ce que la Chambre nous renvoie d'autres questions. Pourquoi tant se presser? Nous pourrions siéger cet après-midi si la chose était nécessaire et même demain. Ce bill ne serait pas retardé d'une minute, il ne peut être retardé...

Le PRÉSIDENT: M. Nickle est-il satisfait des réponses que M. Herring lui a données?

M. GREEN: De toute façon, il ne peut être rapporté à la Chambre avant lundi. Ce sur quoi je veux attirer l'attention, c'est le danger pour un comité d'introduire une motion de clôture de ce genre. Il n'y a pour cela aucune raison. L'introduction d'une telle motion dans les délibérations d'un comité est une dérogation radicale aux règlements ordinaires.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il autre chose à dire avant que je mette la proposition aux voix?

M. NOSEWORTHY: Monsieur le président, j'attends que vous décidiez si la motion présentée empêche le témoin de répondre à ma question. Vous n'avez pas encore donné votre décision sur ce point. Certains membres du Comité sont d'avis que la motion empêche le témoin de donner sa réponse; mais je dois faire remarquer que si M. Cannon n'avait pas présenté sa motion...

Le PRÉSIDENT: Il est préférable que vous posiez votre question. Le témoin pourra essayer d'y répondre.

M. NOSEWORTHY: J'ai déjà posé ma question au témoin. J'attends encore sa réponse ou votre décision que ma question n'était pas admissible.

Le TÉMOIN: Je crois que la question se rapportait à un point touché au cours de la discussion, à savoir s'il devrait y avoir un ou deux pipe-lines. Je ne répondrai pas d'une façon aussi catégorique que d'autres témoins, apparemment, l'ont fait. La réponse dépend de la quantité de gaz disponible dans la région de la Rivière-la-Paix. Il y a là une grande quantité de gaz, mais jusqu'ici le gouvernement n'a pas jugé à propos de permettre d'en emporter plus de 3 milliards de pieds cubes. Si plus tard il y a là assez de gaz pour en transporter aux marchés du nord-ouest sur la côte du Pacifique et que ce marché nous soit fermé, on pourra alors construire un pipe-line pour transporter le gaz dans l'Ontario. S'il y a une réserve suffisante dans le sud de l'Alberta pour permettre le transport du gaz de Pincher-Creek à la côte du Pacifique, la *Gulf Company* est d'avis qu'il serait préférable de vendre ce gaz sur ce marché, car le coût du transport est de 1 cent et demi par m.pi.cu. et elle pourrait obtenir un prix plus élevé dans la région nord-ouest de la côte du Pacifique. Il y a là un facteur important dans la fixation du prix. Si plus tard il y a une quantité suffisante de gaz disponible dans le sud de l'Alberta pour rendre cette entreprise profitable, on pourrait construire un pipe-line pour transporter le gaz vers l'est. A l'heure actuelle, les réserves de gaz de l'Alberta ne sont pas suffisantes. Nous croyons donc qu'il est possible de fournir à ces deux provinces le gaz dont elles ont besoin, soit 75 millions de pieds cubes par jour pour une période de 20 ans. Tant qu'on ne pourra pas se procurer un approvisionnement de gaz plus considérable dans l'Alberta, nous estimons que la construction d'un pipe-line plus considérable que celui que nous avons en vue ne serait pas avantageuse. La construction d'un pipe-line pour le transport du gaz de l'Alberta dépend des réserves de gaz disponibles. Si les réserves sont suffisantes pour les besoins, on peut construire un pipe-line qui serait avantageux au point de vue financier et qui pourrait desservir la région à des prix concurrentiels. On ne peut construire un pipe-line sans l'approbation de la Commission des transports, et vous pouvez être certains que la Commission n'approuvera une demande de construction que si cette demande s'appuie sur des contrats de livraison constante.

M. Noseworthy:

D. Cela répond à une partie de ma question. Étant donné ce que vous venez de dire, quel avantage y a-t-il pour votre compagnie ou toute autre compagnie de posséder une charte sans être capable d'obtenir de la Commission des transports la permission de construire un pipe-line?—R. Aucun avantage. C'est plutôt une charge jusqu'à ce que nous soyons en mesure de convaincre la Commission que nous avons une réserve suffisante de gaz et assez de clientèle pour justifier la construction d'un pipe-line.

D. Mais vous ne pouvez pas vous adresser à la Commission avant de posséder une charte?—R. Exactement. A moins de pouvoir démontrer que nous possédons assez de gaz pour alimenter un pipe-line et que nous avons une clientèle prouvée par des contrats, la demande sera rejetée.

D. Une autre question, monsieur le président. En supposant qu'on puisse construire un pipe-line de l'Alberta en Saskatchewan et au Manitoba seulement, comme l'a suggéré M. Nickle, et que l'entreprise ne s'avère pas profitable au point de vue financier, serait-il alors nécessaire de construire un embranchement vers les États-Unis pour en faire une entreprise profitable?—R. Si on peut augmenter le débit de gaz moyennant un minimum de frais additionnels, cela améliorera d'autant la situation financière du pipe-line. Nous ne recommanderions pas à la compagnie de construire un pipe-line qui, d'après nous, ne serait pas avantageux au point de vue financier. Nous avons indiqué les conditions de succès dans notre exposé. Aussitôt que nous aurons constitué notre clientèle, nous nous présenterons à la Commission des transports. Si nous n'avons pas de contrats pour une livraison constante, nous ne pouvons nous attendre d'obtenir l'approbation de la Commission des transports. Si, à ce moment, il y a assez de gaz pour desservir la région au delà de Winnipeg, je suppose qu'on accordera la préférence à la *Western Pipelines,* qui a déjà projeté de construire un pipe-line dans cette région. Le succès de la présente entreprise dépend de la possibilité de transporter à Winnipeg le gaz de l'Alberta, et c'est tout ce que nous demandons. Comme je l'ai dit précédemment, s'il y a assez de gaz disponible, nous recommanderons d'aller plus loin. Dans l'état actuel des choses, il y a 75 millions de pieds cubes qu'on peut, à notre avis, transporter très facilement. Nous pouvons desservir les provinces des Prairies avec ce volume, et c'est là-dessus que nous fondons notre demande.

M. Herridge:

D. Et êtes-vous d'avis que le pipe-line que vous projetez suffira à desservir ce marché?—R. Je crois que nous pourrons y réussir au moyen d'un tuyau de 16 pouces auquel on appliquera le maximum de pression des motocompresseurs que nous aurons à notre disposition: cela assurera un débit quotidien de 75 à 80 millions de pieds cubes qu'on pourra porter jusqu'à 130 millions. Je suis sûr que nous y parviendrons. D'après les prévisions actuelles pour une période de cinq ans, le débit atteindra ce point. Nous pourrions transporter une plus grande quantité de gaz. Si, par exemple, une industrie de Fort-William nous demandait 25 millions de pieds cubes par jour, il nous serait avantageux au point de vue financier de prolonger le pipe-line jusque là. Cela pourrait nécessiter l'installation de quelques stations de pompage de plus et l'addition de plusieurs boucles le long de la ligne en vue d'augmenter le débit, comme on l'a projeté précédemment pour le transport du gaz au Minnesota.

D. Évidemment, le succès de votre entreprise dépend du volume du débit intermittent pour le marché industriel?—R. Oui, monsieur, nous admettons ce fait.

D. Vous avez fourni au Comité quelques chiffres pour prouver que vous êtes assuré d'un certain marché. D'autre part, M. Nickle a offert de fournir au Comité des rapports d'autres compagnies d'ingénieurs qui ont été présentés

à la Commission de conservation de l'Alberta et qui prouveraient que vos calculs dépassent le volume actuel de tous les combustibles réunis. Ne pensez-vous pas que nous devrions avoir ce renseignement? N'est-il pas raisonnable de conclure que ces rapports ont plus de poids que quelques télégrammes?

M. APPLEWHAITE: Avant que le témoin réponde à cette question, je voudrais faire remarquer que l'admissibilité d'un témoignage est du ressort du président et du Comité et non une question laissée à l'appréciation du témoin. Et, quant à la question qui vient d'être soulevée, je désire aussi faire remarquer que le témoignage de M. Herring et celui des autres témoins ont été sujets à un interrogatoire contradictoire. Les témoins ont été interrogés copieusement. Quelle chance le Comité aurait-il d'exercer son droit d'interroger contradictoirement dans le cas d'un document qu'on se propose simplement de déposer?

M. HERRIDGE: Monsieur le président, je voudrais poser une question au témoin. Je cherche à comprendre la situation. Au cours de son témoignage, il me semble que le témoin a fait ressortir le fait que le véritable but de l'entreprise en question est l'exportation. Pendant toute la première journée de son témoignage, il a insisté sur la possibilité de prolonger ce pipe-line jusqu'aux États-Unis, pour desservir des villes comme Minneapolis et d'autres centres, et sur les possibilités que cette situation offrirait pour établir un échange de gaz entre le Canada et les États-Unis de façon à pouvoir ainsi approvisionner l'Ontario. Et maintenant, il y a quelques minutes, en réponse à une question, le témoin a déclaré catégoriquement que le succès de l'entreprise dépend du transport du gaz à Winnipeg. Je voudrais qu'il me donne la raison de ce changement d'opinion.

Le TÉMOIN: Je vois ce que vous voulez dire. La recommandation que nous avons faite à notre client est la suivante: s'il pouvait obtenir 75 millions de pieds cubes de gaz de l'Alberta, cela suffirait. Nous avons recommandé l'installation d'une canalisation économique jusqu'à Winnipeg pour ce volume de gaz. Je n'ai insisté que sur ce point. J'ai toujours déclaré, cependant, que, à mesure que de nouvelles réserves deviendraient disponibles en Alberta, je recommanderais à la compagnie d'écouler ce surplus de la manière la plus économique possible et dans des limites raisonnables. Si les réserves de l'Alberta augmentent, c'est ce que nous recommanderons. Nous avons mentionné à ce sujet le marché de la *Northern Natural* au Minnesota. Mais, à l'heure actuelle, nous ne voyons pas la possibilité, au point de vue économique, d'établir un pipe-line à travers le Canada pour desservir l'Ontario et le Québec. Toutefois, s'il y avait dans l'Ontario et le Québec une demande suffisante de gaz et si les ressources de l'Alberta étaient suffisantes pour répondre à cette demande, nous recommanderions le prolongement du pipe-line à cette fin. Notre avis sur ce point est le suivant: le prolongement du pipe-line au delà de Winnipeg dépendra des circonstances du moment et doit être justifié par la quantité de gaz disponible et l'assurance d'un marché suffisant. Je ne crois pas m'être éloigné de cette façon d'envisager la question au cours de mon témoignage. Comme je l'ai dit, si les réserves de gaz disponible deviennent suffisantes et si la demande le justifie, nous recommanderons un raccordement avec la *Northern Natural* et nous pourrons recommander le prolongement de la ligne jusqu'à Fort-William.

Le PRÉSIDENT: Un moment, s'il vous plaît, monsieur Noseworthy. J'ai accordé beaucoup de latitude au témoin pour répondre aux questions, mais je désire faire remarquer que toutes ces questions sont irrégulières.

M. GREEN: Pour quelle raison?

Le PRÉSIDENT: Le Comité a été saisi d'une proposition.

M. GREEN: Pouvez-vous nous dire pourquoi ces questions sont irrégulières?

Le PRÉSIDENT: Parce que le Comité a été saisi d'une proposition.

M. GREEN: Vous dites que toutes ces questions sont irrégulières? Pourquoi dites-vous cela?

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à vous prononcer sur la motion?

M. GREEN: Est-ce que ces questions ne sont pas pertinentes?

Le PRÉSIDENT: Non, je ne dirais pas qu'elles ne sont pas pertinentes, mais je dis qu'elles sont irrégulières tant qu'on n'aura pas voté sur la motion.

M. GREEN: Et, si la motion est adoptée, on ne pourra plus poser de questions.

Le PRÉSIDENT: Il faut statuer sur la motion, soit l'adopter soit la rejeter.

M. GREEN: J'aurais une question à poser qui pourrait aider à éclaircir la situation.

M. Green:

D. Vous dites que, s'il y avait assez de gaz disponible, vous prolongeriez votre pipe-line jusque dans l'Est du Canada?—R. J'ai dit que, s'il y avait une demande suffisante dans l'Ontario et dans le Québec et une réserve de gaz suffisante pour justifier la construction d'une ligne pour desservir ce marché, nous recommanderions à la compagnie de prolonger son pipe-line jusqu'à ce marché.

D. Quel est le diamètre de votre tuyau?—R. Il est de 16 pouces. Il faudrait alors aménager des boucles pour rendre le débit profitable au point de vue financier.

D. Qu'entendez-vous par ces boucles?—R. Il faut établir des stations de compression le long de la canalisation. Le gaz y entre par un canal d'admission et en sort par un tuyau de décharge. A l'entrée du canal d'admission, la pression peut être de 750 livres; à la décharge, elle peut être de 1,000 livres. Le gaz entre à basse pression; à la sortie la pression est augmentée. La boucle est une ligne parallèle à la ligne principale et qui est raccordée à celle-ci. Les boucles permettent d'augmenter le volume de gaz transporté par le pipe-line.

M. MURPHY: Je voudrais, moi aussi, poser une couple de questions.

Le PRÉSIDENT: Il faut que vous attendiez quelques minutes, car, en ce moment. vous êtes en contravention avec le Règlement.

M. MURPHY: Je crois que le Comité a droit d'obtenir plus de renseignements.

M. CANNON: Le Comité en décidera par son vote sur la motion.

M. MURPHY: Je crois que le Comité a droit d'obtenir plus de renseignements. Le Comité siège pour étudier ces bills et je ne suis pas d'avis que les témoignages qu'on a apportés sont suffisants pour permettre au Comité d'en arriver à une décision éclairée. En tant que membre du Comité je suis d'avis qu'il faut obtenir autant de renseignements que possible avant de passer à l'étude du bill.

Le PRÉSIDENT: M. Cannon a proposé, appuyé par M. Whitman, qu'on adopte le préambule.

M. MURPHY: Voulez-vous avoir l'obligeance de lire la proposition?

Le PRÉSIDENT: Que le Comité a obtenu assez de renseignements pour lui permettre de se prononcer sur l'aspect financier du pipe-line projeté et que le préambule soit mis aux voix sans procéder à l'examen d'autres témoins.

M. NOSEWORTHY: L'adoption de cette motion empêchera de poser d'autres questions.

Le PRÉSIDENT: C'est bien là la portée de la motion.

M. MURPHY: Je demande la parole pour discuter la motion. Elle a été proposée juste au moment où M. Nickle tentait de donner au Comité des renseignements très importants qui ont été présentés à la Commission de conservation de l'Alberta.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous assisté à toutes nos réunions?

M. MURPHY: Non, monsieur le président, mais j'ai lu le compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Très bien, mais vous n'étiez pas ici et vous n'avez pas entendu tous les témoignages.

M. MURPHY: J'ai entendu les témoignages ce matin ainsi que les éléments de preuve consistant en télégrammes lus par M. Herring. Je ne crois pas, pour ma part, que ces témoignages soient de nature à produire cette conviction dont les membres du Comité ont besoin pour prendre une décision. Nous avons droit d'entendre toute la preuve, pour ou contre le bill, et la motion en question a été présentée juste au moment où M. Nickle se préparait à verser au dossier des pièces que nous devons prendre en considération avant d'adopter le projet de loi.

M. HERRIDGE: Monsieur le président, je désire déclarer que je suis opposé à cette motion. Ce matin, à la demande du Comité, M. Herring a donné certains renseignements. L'exactitude de ces renseignements a été contestée par M. Nickle, qui a exprimé son opinion relativement à certaines parties du témoignage, en ce qui concerne les marchés, par exemple. Sauf erreur, M. Nickle a voulu profiter de l'occasion pour appuyer son opinion sur d'autres preuves, des preuves nouvelles. J'admets, monsieur le président, que les membres du Comité ne participent pas à la discussion comme témoins. Toutefois, j'ai déjà eu l'occasion de le dire, il y en a parmi nous qui ne sont pas aussi bien renseignés que M. Nickle sur le sujet que nous sommes à étudier. Nous devons ce me semble, nous féliciter du fait qu'il y a au sein du Comité des personnes si bien renseignées sur l'exploitation du gaz et du pétrole et sur les problèmes commerciaux relatifs à cette exploitation. Monsieur le président, j'estime injuste pour les membres du Comité qui doivent baser leur décision sur la preuve qui leur est présentée, d'empêcher M. Nickle de soumettre ses vues. Et il en sera empêché si la motion est adoptée. Je crois qu'il est opportun de poursuivre l'interrogatoire du témoin et il me paraîtrait fort injuste que le Comité en vienne à une décision sans avoir eu la chance d'entendre toute la preuve. Pour ces raisons, monsieur le président, je voterai contre la motion.

M. HODGSON: Monsieur le président, j'ai une question à poser. La charte en question accorde l'autorisation de construire un pipe-line jusqu'à Winnipeg, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas le droit de poser une question au témoin en ce moment. Il faut attendre qu'on ait statué sur la motion.

M. NICKLE: Monsieur le président, voulez-vous me permettre de donner des explications au sujet d'une assertion de M. Cannon?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. NICKLE: Tout d'abord, il est regrettable qu'il ait laissé entendre que j'appuie une entreprise de pipe-line. Je n'appuie pas et je n'ai jamais appuyé une compagnie de pipe-line en particulier. En second lieu, il a affirmé que d'autres compagnies ont demandé l'autorisation d'exporter du gaz et qu'elles n'ont rien fait en ce sens. Si j'en avais la permission, je pourrais verser au compte rendu des renseignements au sujet de ces compagnies. Ainsi la *Trans-Canada Pipe-lines,* qui est contrôlée par la *Canadian Delhi Oil*...

M. CANNON: Cela est complètement étranger au sujet à l'étude.

M. NICKLE: Non, je prétends que ces faits sont pertinents.

M. WHITMAN: Nous ne pouvons admettre comme preuve de simples ouï-dire.

M. NICKLE: Ces faits sont très importants pour comprendre toute la question que nous étudions en ce moment.

M. STUART: Vous êtes en train de rendre témoignage.

M. NICKLE: Voici une lettre du vice-président de la *Canadian Delhi Oil Company*.

Le PRÉSIDENT: Un moment. Si vous voulez déposer ce document comme élément de preuve, il vous faut assigner ce monsieur comme témoin.

M. NICKLE: Je communique cette lettre tout simplement pour prouver que les intéressés ne sont pas restés inactifs comme l'a affirmé M. Cannon.

M. CANNON: Ce n'est pas là ce que j'ai dit.

M. NICKLE: Je ne présente ce document que pour répondre à une question soulevée par M. Cannon.

M. STUART: Il vous faudrait assigner le signataire comme témoin.

M. LARSON: Je m'oppose, monsieur le président, à cette manière de procéder. Pour ajouter à la preuve orâle et aux documents qui ont été fournis au Comité, M. Nickle est en train de nous lire des notes. C'est tout à fait inadmissible comme preuve. S'il veut que ce document soit admis comme preuve, il faut qu'il fasse assigner la personne en question comme témoin et qu'il l'invite à témoigner.

M. MURPHY: Nous avons eu un témoin ce matin qui a lu cinq, six ou sept télégrammes.

M. CAVERS: Ils étaient présentés par le témoin.

M. NICKLE: J'espère qu'on me permettra de lire un document en réponse à une affirmation d'un membre du Comité, M. Cannon, qui a déclaré que les compagnies de pipe-lines n'ont rien fait.

M. CANNON: Si je me suis trompé, je retire mes paroles. J'admets que je ne possédais pas de preuves définies au sujet de ce que les compagnies ont fait, mais, en me basant sur ce qui a été dit, j'ai eu l'impression qu'elles n'ont rien fait. Si elles ont fait quelque chose, je retire mes paroles et cela mettra fin à ce débat.

Des VOIX: Au vote.

M. NICKLE: Le renseignement que je voudrais donner au Comité aurait beaucoup de poids relativement à cette question.

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur de la motion de M. Cannon se lèvent.

M. GREEN: Je demande que le vote soit enregistré.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Que ceux qui sont en faveur de la motion veuillent bien répondre "oui" à l'appel de leur nom, et que ceux qui sont opposés à la motion veuillent bien répondre "non".

Le SECRÉTAIRE: Monsieur le président, 16 membres ont voté "oui" et 8 ont voté "non".

Le PRÉSIDENT: Je déclare que la motion est adoptée.

Nous reprendrons la séance à 4 heures cet après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le 24 AVRIL 1952,

4 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Le point suivant de l'ordre du jour est celui-ci: le préambule est-il adopté?

M. NICKLE: Monsieur le président, pourrais-je me prévaloir du privilège de signaler aux membres du Comité un témoignage entièrement nouveau, qui par malheur ne m'est parvenu que cet après-midi, par poste aérienne. Du fait de sa nouveauté, il a très directement rapport avec l'exposé présenté ce matin. Il s'agit d'une lettre, que je voudrais verser au compte rendu, en partie et si possible en entier, avant que les membres arrivent à une conclusion relative au point discuté. Elle a été écrite par M. A. H. Harris, gérant de la *Gas Utility, Winnipeg Electric Company,* distributrice actuelle de gaz artificiel à Winnipeg et qui, lorsque sera construit tout pipe-line aboutissant à Winnipeg, se chargera de distribuer du gaz naturel destiné aux divers usages, domestique, commercial et industriel.

M. CANNON: Est-ce là l'une des compagnies mentionnées par M. Herring dans son témoignage?

M. LARSON: Il vaudrait mieux que vous attendiez l'arrivée de M. Herring.

M. NICKLE: Oui, je le ferai.

Le PRÉSIDENT: M. Herring est maintenant arrivé.

M. NICKLE: Monsieur le président, je recommence. J'ai reçu cet après-midi, par poste aérienne, une lettre de M. A. H. Harris, gérant de la *Gas Utility, Winnipeg Electric Company,* en réponse à une demande de renseignements envoyée il y a quelques jours. Nous lui demandions en particulier ce qu'il pensait des divers chiffres estimatifs calculés, représentant le volume de gaz de réserve aux usages industriel et commercial pour Winnipeg et sa banlieue, ce qu'il pensait, plus précisément, du chiffre de 10,950,000,000 de pieds cubes(en gros, 11 milliards) donné dans l'étude de la *Boundary Pipelines Corporation* relative au débit de consommation de gaz. Ce volume de gaz qui serait amené par intermittence aux entreprises industrielles représente un taux de plus de 65 p. 100 du total du volume que Winnipeg et sa banlieue consommeraient d'après la compagnie, et près de 40 p. 100 du total du volume estimatif de gaz qui serait demandé à la compagnie, sur tout son réseau de pipe-lines, durant sa cinquième année d'activité. Voici ce que la *Winnipeg Electric Company* a répondu à la demande de renseignements, et je fais remarquer qu'il s'agit de la compagnie qui distribue ou distribuera à Winnipeg le gaz requis aux divers usages, domestique, industriel et commercial.

M. LARSON: M. Harris sera-t-il appelé pour déposer comme témoin?

M. NICKLE: Sa lettre constitue un assez long exposé, qui intéressera le Comité, à mon avis. En voici le premier alinéa:

> En réponse à votre demande relative à la situation en matière de combustible à Winnipeg (consommation de charbon, ventes de gaz naturel, etc.), je dois dire que nous sommes loin de trouver 10 milliards de pieds cubes, comme volume du gaz susceptible d'être amené par intermittence dans Winnipeg et ses environs.

En voici le dernier alinéa:

> Soit dit entre parenthèses, personne ne nous a récemment demandé des renseignements au sujet de la consommation prévue de gaz naturel dans notre district, et nous doutons qu'on puisse fixer des chiffres exacts

sans discussion avec nous. Le chiffre mentionné de 10 milliards de pieds cubes de gaz qui pourrait être amené par intermittence a l'air d'avoir été imaginé de toutes pièces.

Maintenant, si vous le voulez, je vous donnerai lecture de toute la lettre, dont le rapport avec le sujet à l'étude est très direct:

En réponse à votre demande relative à la situation en matière de combustible à Winnipeg (consommation de charbon, ventes de gaz naturel, etc.), je dois dire que nous sommes loin...

M. ROBINSON: Ces lignes répondent à des paroles d'un témoin précédent?

M. NICKLE: Oui, très précisément.

M. ROBINSON: En est-il ainsi, ou s'agit-il d'un nouveau témoignage?

M. NICKLE: Il s'agit d'un nouveau témoignage répondant à un sujet exposé ce matin par M. Herring devant le Comité, et provenant d'une source absolument digne de confiance, à mon avis.

M. LARSON: Ce n'est pas du tout un témoignage.

M. NICKLE: Au contraire, car je ferai remarquer que cette lettre provient de la *Winnipeg Electric Company*, qui distribuerait le plus gros du gaz amené par le réseau de canalisations traversant les provinces des Prairies. Le chiffre estimatif, donné par cette compagnie comme volume de gaz consommé durant la cinquième année d'activité, est inférieur de 25 p. 100 au total que la *Boundary Pipelines Corporation* déclare avoir besoin de vendre aux acheteurs durant cette année-là.

M. ROBINSON: Il n'est pas question que de la *Winnipeg Electric Company*, dans cette lettre?

M. NICKLE: Elle provient de cette compagnie qui, je le répète, est distributrice de gaz dans Winnipeg et sa banlieue et qui distribuerait le gaz naturel amené par ces pipe-lines.

M. LARSON: Si vous avez un témoin, vous feriez mieux de le faire venir ici, ou bien, si vous tenez à déposer vous-même...

M. WHITMAN: Il n'est guère permis à M. Nickle d'être à la fois membre du Comité et témoin.

M. NICKLE: Je continuerai à donner lecture de la lettre.

M. ROBINSON: Vous agirez ainsi à titre de témoin.

M. FULTON: Monsieur le président, je signalerai que le fait de verser des exposés au compte rendu est une habitude très fréquente.

M. WHITMAN: A mon avis, M. Nickle n'a pas le droit de présenter un exposé d'une personne absente.

M. FULTON: Beaucoup de comités ont accepté des exposés provenant de personnes intéressées. J'estime qu'il n'y a rien d'exceptionnel à ce qu'un membre nous donne lecture d'une déclaration d'une personne intéressée.

M. APPLEWHAITE: Monsieur le président, je crois d'abord que, pour procéder avec ordre, à ce stade de nos délibérations, nous aurions dû proposer l'adoption du préambule, ce que j'avais d'ailleurs l'intention de faire. Il va de soi que cela n'empêche personne de parler de la motion, quand nous en sommes saisis. Mais il y a quelque chose qui cloche selon moi quand on qualifie de témoignage les termes généraux dans lesquels M. Nickle a parlé de la lettre dont il a l'intention de donner lecture au Comité. Si je voulais faire comparaître un témoin devant le Comité, je pourrais le faire. Si je désire amener une personne ici, elle peut être citée à la barre et exposer ce qu'elle a à dire. En d'autres termes, on donne lecture d'une lettre qui fait entendre un seul son de cloche et l'on n'a pas l'occasion d'examiner un témoin contradictoirement. Si j'agissais ainsi, je suis sûr que l'ancien avocat y trouverait immédiatement à

redire. Mais le fait de présenter une lettre n'est pas témoigner. Si M. Nickle se borne à avancer ces chiffres de son propre chef, il faudra que nous leur attribuions la valeur qu'ils ont à notre avis. A ce que je comprends, il faut que les témoignages déposés devant le Comité puissent fournir matière à quelque interrogatoire contradictoire. Quant à moi, je ne m'oppose pas à ce que M. Nickle présente ces faits et ces chiffres, mais à titre de député et de membre du Comité, il le fait sous sa responsabilité. Seulement, si quelque maison, quelque compagnie constituée en société ou en voie de l'être, s'oppose à l'adoption du bill, nos règles lui permettent amplement d'envoyer en bonne et due forme devant le Comité des témoins qui soulèveront des objections contre le bill. Nous aurons alors le droit d'interroger contradictoirement ces témoins et M. McTavish aura ce même droit, tout comme nous, à titre de membres du Comité, aurons le droit de les interroger et de les interroger contradictoirement. Nous ne pouvons tolérer qu'une personne de l'extérieur s'oppose formellement à l'adoption du bill, sans comparaître devant nous qui composons un comité, sans présenter son témoignage et sans se plier à un interrogatoire minutieux et approfondi. Mais la première chose à faire, monsieur le président, c'est qu'une motion soit présentée à propos du préambule, ce qui, bien entendu, donnerait amplement l'occasion de discuter et d'exposer des thèses. Ensuite, M. Nickle pourrait présenter, à l'appui de ses thèses, tous les faits et chiffres qu'il voudrait. Mais afin que nous parvenions à ce point un peu mieux dans les règles, je propose que le préambule soit adopté.

M. NICKLE: J'espère qu'il m'est maintenant permis de verser cette lettre au compte rendu.

M. MUTCH: Il est entendu, auparavant, que la lettre est présentée par M. Nickle, sous sa responsabilité.

M. NICKLE: Je donnerai lecture de cette lettre de la *Winnipeg Electric Company*. Comme je l'ai dit, une fois les pipe-lines achevés jusqu'à Winnipeg, cette compagnie sera la distributrice du gaz naturel, et elle m'a fourni cette lettre ayant trait aux ventes possibles dans Winnipeg et sa banlieue:

M. WHITMAN: Cette compagnie ne s'oppose pas au bill.

M. NICKLE: En effet, mais elle ne l'approuve pas non plus; elle ne s'occupe que de distribution. Voici le texte de la lettre:

M. Carl O. Nickle, député,
Chambre des communes,
Ottawa (Ontario).

Cher monsieur Nickle,

En réponse à votre demande relative à la situation en matière de combustible à Winnipeg (consommation de charbon, ventes de gaz naturel, etc.), je dois dire que nous sommes loin de trouver 10 milliards de pieds cubes, comme volume du gaz susceptible d'être amené par intermittence dans Winnipeg et ses environs.

En décembre dernier, j'ai présenté devant l'*Alberta Petroleum and Natural Gaz Conservation Board*, à Calgary, un mémoire (pièce nº 105 de cette commission) esquissant les perspectives de vente de gaz naturel dans Winnipeg et sa banlieue. Les chiffres fournis, relatifs à la consommation de gaz, ont été calculés par notre propre service des ventes, de concert avec la *Stone & Webster Engineering Corporation*, de New-York. Après une étude plutôt générale des possibilités de vente de gaz aux divers usages, domestique, commercial et industriel, nous avons déclaré que, cinq ans après la première amenée de gaz naturel dans ce district, nos ventes annuelles se chiffreraient à 9,277,000,000 de pieds cubes. Sur

ce total 2,123,000,000 seraient destinés à huit grandes entreprises industrielles, et 2 milliards, à des maisons commerciales et à des entreprises plus petites.

Il est vrai que le chiffre de consommation de ces grandes usines suppose que les ventes se feraient ferme. Notre étude ne nous a pas permis de trouver quelque établissement tant soit peu important qui pourrait consommer du gaz d'amenée intermittente et porter le total de la consommation à un chiffre se rapprochant même de loin de 10 milliards de pieds cubes, chiffre qui, vous le remarquerez, est même plus élevé que le total estimatif de nos ventes ferme. De fait, nos calculs n'ont pas tenu compte des ventes de gaz d'amenée intermittente, bien qu'il puisse arriver qu'une ou deux des grandes entreprises industrielles comprises dans le total ci-dessus achèteraient du gaz par intermittence.

Lors de l'étude, nous n'avons calculé aucune vente de gaz destiné à la production d'énergie électrique, nous n'avons pas tenu compte d'usines à vapeur destinées à la production d'électricité. Depuis lors, la *Winnipeg City Hydro* a commencé à faire construire une usine à vapeur qui, à la fin de 1953, si elle est achevée à temps, aura une puissance de 50,000 kilowatts. Ce sera une usine dont la puissance sera surtout de pointe et qui ne marchera probablement que durant l'hiver, période où la demande de gaz de chauffage des maisons, des maisons de commerce et des édifices atteindra son maximum. Il ne serait guère possible de vendre par intermittence du gaz naturel destiné à cette production d'énergie. De toute manière, si l'on prend comme chiffre estimatif 14,000 unités thermiques britanniques par kilowatt-heure et un taux d'amenée de 15 à 20 p. 100 par 24 heures, le volume de gaz naturel requis serait d'environ 3 millions de pieds cubes par jour, ce qui, même en supposant 300 jours d'exploitation par an, ferait seulement 900 millions de pieds cubes. Cette exploitation ne s'exécuterait que pendant les périodes d'étiage minimum de la rivière Winnipeg.

Toute l'électricité consommée dans le district en question est produite par des usines hydroélectriques situées au bord de la rivière Winnipeg: deux d'entre elles appartiennent à la *Winnipeg City Hydro,* une à la province du Manitoba et deux à notre compagnie.

La *Winnipeg City Hydro* exploite, dans le quartier des affaires de la ville, une usine à vapeur pour chauffage central, qui a consommé, en 1949, 13,000 tonnes de charbon et 120 millions de kilowatts-heure d'électricité dans des chaudières chauffées par ce moyen. Si l'on évalue qu'une livre de charbon produit 11,000 unités thermiques britanniques, et un kilowatt-heure d'électricité, 3,412 de ces unités, cette usine exigerait 286 millions de pieds cubes de gaz naturel, si ce dernier remplaçait le charbon, et 408 millions, s'il remplaçait l'électricité, soit en tout 694 millions pour le chauffage par hiver. Ici encore, il ne s'agit pas de gaz amené par intermittence et nos calculs n'ont pas tenu compte de ces évaluations.

En 1949, sur les 491,563 tonnes de charbon de tous genres à l'usage industriel, consommées au Manitoba, près de 200,000 étaient du lignite. Il est difficile d'obtenir des chiffres exacts au sujet du volume de charbon consommé par les entreprises industrielles de Winnipeg et sa banlieue. Nombre d'entre elles l'achètent directement aux mines, et d'autres, directement aux marchands, mais on estime que ledit volume se chiffre à près de 300,000 tonnes par an. Pendant l'hiver de 1949-1950, les marchands de combustible à l'usage domestique, de Winnipeg, ont vendu 854,811 tonnes de combustible à l'état solide. En 1949, il s'est vendu en tout au Manitoba 1,818,411 tonnes de combustible de tous

genres, dont 1,018,628 étaient du lignite. Voilà qui vous montre toute l'importance du rôle du lignite à Winnipeg et la situation du combustible au Manitoba. Comme le prix d'achat livré de ce combustible est d'environ 30 cents par million d'unités thermiques britanniques, dont la chaleur équivaut à celle de 1,000 pieds cubes de gaz naturel, il serait très difficile de remplacer une grande partie de ce combustible par du gaz, même si ce dernier était vendu à un prix ruineux et amené par intermittence.

J'insiste de nouveau sur les chiffres donnés dans mon mémoire susmentionné. Soit dit entre parenthèses, personne ne nous a récemment demandé des renseignements au sujet de la consommation prévue de gaz naturel dans notre district, et nous doutons qu'on puisse fixer des chiffres exacts sans discussion avec nous. Le chiffre mentionné de 10 milliards de pieds cubes de gaz qui pourrait être amené par intermittence a l'air d'avoir été imaginé de toutes pièces.

Cordialement à vous,

(Signé) A. H. HARRIS,
gérant de la *Gas Utility*.

Cette lettre, messieurs, provient, il faut en convenir, d'une compagnie vivement intéressée, c'est clair, à gagner le plus d'acheteurs possible, car elle s'occupe déjà de distribuer de l'énergie et du combustible dans Winnipeg et sa banlieue. D'après ses chiffres, cinq ans après l'achèvement du pipe-line à gaz, elle vendrait 9¼ milliards de pieds cubes par an, sur le total du gaz vendu, tandis que la *Boundary Pipeline* estime qu'elle vendrait dans le même district plus de 16 milliards de pieds cubes. En d'autres mots, le chiffre des ventes prévues par la *Winnipeg Electric Company* et inférieur de plus de 25 p. 100 à l'autre chiffre, modifierait du tout au tout la valeur économique du pipe-line.

M. MUTCH: Quelle date cette lettre porte-t-elle?

M. NICKLE: Celle du 23 avril. Elle m'est parvenue cet après-midi par poste aérienne.

M. CONACHER: Pourrait-on nous donner lecture de la première lettre à laquelle répond la seconde?

M. NICKLE: Il n'y a pas eu de lettre, mais un appel téléphonique.

M. STUART: Semble-t-il que la compagnie de Winnipeg, dans ses conditions actuelles, fasse de plus gros bénéfices qu'elle n'en ferait si le gaz de l'Alberta était amené à Winnipeg?

M. NICKLE: Elle tient, comme n'importe quelle compagnie de service public, à avoir du gaz naturel.

M. STUART: Même s'il en résultait une baisse de ses bénéfices?

M. NICKLE: Je ne dis pas cela. Tout ce dont nous discutons ici, c'est le volume estimatif des ventes.

M. WHITMAN: L'écart est d'environ 25 p. 100.

M. NICKLE: L'écart entre ce chiffre et celui de la *Boundary Transmission* est de 7 milliards de pieds cubes par an. La question qui se pose est celle-ci: la *Winnipeg Electric Company* est une compagnie de distribution, qui ne se rendrait guère coupable...

M. CONACHER: Pas plus qu'une maison d'ingénieurs consultants?

M. NICKLE: Peut-être, mais cette compagnie est en mesure de connaître la situation. Les témoignages que nous avons entendus ce matin consistaient en somme uniquement en quelques télégrammes provenant de diverses personnes qui mentionnaient les chiffres de ventes journalières maxima à plusieurs

acheteurs industriels, en matière d'autres genres de combustible que le gaz. Il est certain que ces témoignages ont loin d'avoir la solidité des preuves fournies par des compagnies occupées actuellement à distribuer du combustible et qui, pour des raisons fort évidentes, cherchent à réaliser un profit et ont grand intérêt à faire en sorte que leurs calculs soient exacts.

M. STUART: Ne vient-on pas de tenir un plébiscite à Winnipeg?

M. NICKLE: A quel sujet?

M. STUART: Au sujet de l'énergie hydroélectrique; et croyez-vous que la compagnie en question serait du même avis qu'avant la tenue du plébiscite?

M. NICKLE: Je crois que l'énergie hydroélectrique est sans rapport avec la distribution de gaz ou d'autres genres de combustible par les compagnies de service public.

M. MUTCH: Les services de la *Winnipeg Electric,* y compris celui du gaz, étaient centralisés, et ils n'ont guère fait l'objet de discussions durant le plébiscite il y a une semaine. Voici, à mon sens, ce que M. Stuart voulait demander: la compagnie aurait-elle maintenu son opinion, il y a une semaine, si elle avait su qu'elle ne serait pas cédée à la province; serait-elle du même avis qu'auparavant?

M. NICKLE: Ces chiffres de base ont été présentés par la *Winnipeg Electric Company* à l'*Alberta Conservation Board* en décembre 1951, et le mémoire a été simplement mis à jour.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Capital social

3. Le capital social de la Compagnie consiste en cinq millions d'actions sans valeur nominale ou au pair.

D'après l'article 93 du Règlement, le pétitionnaire d'un bill privé doit payer certains droits variant selon le capital social proposé de la compagnie. Rien n'est stipulé dans le cas d'un capital social sans valeur nominale ou au pair: le comité obtient d'habitude du pétitionnaire une déclaration par laquelle ce dernier s'engage à ne pas vendre d'actions sans valeur nominale à un prix dépassant une somme totale fixée. Le comité recommande ensuite à la Chambre que chaque action soit censée, aux fins de l'article, avoir une valeur fixée.

M. MacTavish m'a dit qu'il a présenté la déclaration statutaire suivante: "Aux fins de fixer les droits à payer relativement au capital nominal de la *Boundary Pipeline Corporation,* la somme de 4 millions de dollars devrait être prise comme prix total auquel pourront être émises les 5 millions d'actions sans valeur nominale ou au pair."

M. FULTON: Ai-je bien compris vos paroles, monsieur le président? Avez-vous dit *"Border Pipeline Corporation"* au lieu de *"Boundary Pipeline Corporation"*?

Le PRÉSIDENT: Oui, j'aurais dû dire *"Boundary Pipeline Corporation"*.

M. FULTON: Pourrions-nous verser une correction au compte rendu à ce propos?

Le PRÉSIDENT: M. MacTavish a écrit par erreur *"Border Pipeline Corporation"* au lieu de *"Boundary Pipeline Corporation"*.

M. CAVERS: C'est une simple erreur d'écriture.

Le PRÉSIDENT: Oui, et M. MacTavish la corrigera dans la déclaration sous serment.

M. FULTON: Je voulais seulement que le compte rendu précise la chose. Mais ce n'est pas nécessaire, si le Comité est du même avis que moi. Je propose que M. MacTavish indique qu'il voulait écrire *"Boundary Pipeline Corporation"*, sans toucher aux chiffres et aux sommes, et que le Comité modifie la déclaration sous serment.

M. MACTAVISH: Merci, je corrigerai l'erreur, qui est une faute d'écriture.

M. APPLEWHAITE: Une motion est-elle nécessaire à cette fin?

Le PRÉSIDENT: Je crois que oui.

M. APPLEWHAITE: Dans ce cas, je présente la motion.

M. STUART: Afin qu'on puisse imposer des droits sur le capital social, le Comité recommande que chaque action soit censée valoir 80 cents.

M. GREEN: A propos de l'article 3, M. Fulton a soulevé une question en ces termes, le 8 avril. Je retrouve ses paroles à la page 16, fascicule 2, du compte rendu de nos délibérations:

> M. FULTON: J'estime que l'article 3 devrait être réservé. Je vois qu'il est question de l'amendement habituel indiquant le montant du capital social, pour fins de taxation ou d'autres fins de ce genre, mais étant donné que j'espère que le porte-parole financier nous expliquera plus clairement, à notre prochaine séance, quel est le projet de répartition des actions ou les conditions auxquelles les actions seraient offertes en vente, les unes au public, les autres à des souscripteurs particuliers, je demande que l'article 3 soit réservé.

Les initiateurs du bill peuvent-ils maintenant nous dire quelles sont les conditions auxquelles les actions devraient être offertes en vente au public ou souscrites par des particuliers?

Le PRÉSIDENT: Le Comité est saisi d'une motion, monsieur Green, à laquelle j'estime devoir donner la priorité. M. Stuart a proposé que, afin qu'on puisse imposer des droits sur le capital social, le Comité recommande que chaque action soit censée valoir 80 cents. Quelle est la décision du Comité?

M. GREEN: Comment ce chiffre a-t-il été établi?

M. MACTAVISH: En se fondant sur le chiffre de 4 millions de dollars.

M. GREEN: Ainsi, le prix d'émission des actions ne dépassera pas 80 cents?

M. MACTAVISH: Oui, d'après ce calcul, mais on émettra des actions ordinaires et, comme je crois que M. Matheson l'a signalé au cours de son témoignage, la commandite par actions de participation ne serait que l'un des moyens de procurer des fonds. Comme vous le comprendrez facilement, c'est à cette condition que la déclaration a été formulée.

M. GREEN: Et cette déclaration ne se rapporte qu'au capital de participation?

M. MCTAVISH: Oui, en effet.

M. FULTON: Avant que l'article soit adopté, M. McTavish pourrait-il nous fournir des renseignements un peu plus précis que ceux que nous avons pu obtenir le 8 avril, au sujet du nombre d'actions du capital social qu'on a l'intention d'offrir en vente, les unes aux souscripteurs privés, les autres au public? Je crois savoir que, dans le cas de la *Transmountain*, les compagnies de pétrole, garantes de l'émission, ont détenu une certaine quantité d'actions auxquelles elles ont souscrit, et qu'un petit nombre des autres actions ont été offertes en vente au public. Pouvez-vous nous dire combien de ces 5 millions d'actions du capital on compte offrir en vente au public?

Le PRÉSIDENT: Le Comité est saisi d'une motion.

M. MUTCH: Réglons la motion.

M. GREEN: Monsieur le président, la discussion est pertinente à la motion.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. MACTAVISH: En réponse à la question posée, je dirai que, d'après mes renseignements, le capital-actions en question sera réparti entre des particuliers, comme on l'a dit. Je crois que, d'après la déposition de M. Matheson, la répartition comportera en général 75 p. 100 d'actions vendues au Canada, et 25 p. 100, vendues aux États-Unis; puis, aussitôt après ou plus tard, il a dit qu'il était impossible à ce moment-là de prévoir avec la moindre exactitude comment l'entreprise serait commanditée par le moyen d'obligations et d'autres titres. Mais il était en général tenu comme établi, je crois, que la société à laquelle il appartient, la *Dominion Securities,* se chargerait de commanditer l'entreprise de la manière ordinaire.

M. FULTON: Y aurait-il quelqu'un d'autre en mesure de présenter immédiatement des renseignements supplémentaires précis là-dessus?

M. MACTAVISH: Non, j'estime qu'il est impossible à présent de mieux préciser les choses.

Le PRÉSIDENT: La motion de M. Stuart est-elle adoptée?

Adoptée.

L'article 3 est-il adopté?

Adopté.

Article 6.

Pouvoirs de la Compagnie.

6. Subordonnément aux dispositions de toute loi générale adoptée par le Parlement et couvrant les pipe-lines pour le transport et la transmission du gaz et du pétrole ou de quelque produit ou sous-produit liquide du gaz et du pétrole, la Compagnie peut:

Pouvoir de construire et mettre en service des pipe-lines.

a) dans les limites des provinces d'Alberta, de Saskatchewan et de Manitoba, ou hors du Canada, construire, acheter, louer ou autrement acquérir et détenir, développer, exploiter, maintenir, contrôler, louer, mortgager, grever de privilèges, vendre, transporter ou autement aliéner et faire valoir tous pipe-lines interprovinciaux et/ou internationaux pour la transmission et le transport du gaz et du pétrole, y compris des stations de pompage, terminus, bassins ou réservoirs d'emmagasinage et tous ouvrages s'y rapportant, pour servir relativement auxdits pipe-lines; et acheter ou autrement acquérir, vendre, distribuer ou autrement livrer du gaz; et, complémentairement et accessoirement aux pipe-lines pour le gaz, posséder des pouvoirs et commodités similaires pour des pipe-lines destinés à la transmission et au transport du pétrole, ainsi que l'acquisition et la livraison du pétrole; posséder, louer, vendre, mettre en service et entretenir des aéronefs et des aérodromes pour les fins de son entreprise, ainsi que les aménagements nécessaires au service de ces aéronefs et aérodromes; posséder, louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication téléphonique, télétypique et télégraphique entre stations et, subordonnément à la *Loi sur la radio, 1938,* ainsi qu'à toute autre loi concernant la radio, posséder, louer, mettre en service et entretenir des aménagements de communication radiophonique entre stations;

Pouvoir de posséder des terrains.

b) acheter, détenir, louer, vendre, améliorer, échanger ou autrement faire le commerce de biens immobiliers ou de tout intérêt et droit y afférant, en loi ou en équité, ou autrement quelconques, et négo-

cier toute portion des terrains et biens ainsi acquis; elle peut les subdiviser en lots à bâtir, et, d'une façon générale, les disposer en lots, rues et emplacements de construction pour fins résidentielles ou autres; y construire des rues et des réseaux de drainage et d'égouttage nécessaires, et y faire des constructions pour fins résidentielles ou autres; fournir à tout bâtiment ainsi construit, ou aux autres bâtiments construits sur ces terrains, la lumière électrique, la chaleur, le gaz, l'eau ou autres commodités; les louer ou vendre, soit à ses propres employés, soit à d'autres, aux termes et conditions paraissant s'imposer; et

Pouvoirs accessoires.

c) exercer, accessoirement et incidemment aux fins ou objets énoncés dans la présente loi, les pouvoirs suivants, à moins que ces pouvoirs ou l'un d'entre eux ne soient expressément exclus par la présente loi, savoir: les pouvoirs énoncés aux alinéas *a*) à *bb*) inclusivement du premier paragraphe de l'article quatorze de la *Loi des compagnies, 1934.*

Le président est saisi de la motion suivante:

M. McIvor propose:

Que l'alinéa *a*) de l'article 6 soit amendé par l'insertion après le mot "pipe-lines", à la ligne 27, des mots "pourvu que le ou les pipe-lines principaux destinés à la transmission et au transport du gaz et du pétrole soient situés entièrement au Canada."

M. McIvor: Si je propose cet amendement, monsieur le président, c'est parce que nous ne voulons pas que le gaz aille au sud jusqu'à Duluth. Nous voulons qu'il parvienne à la tête des Grands lacs en premier lieu.

M. Green: A cet égard, je soulignerai que la compagnie, en vertu de ce même article 6 (puis-je y jeter un coup d'œil), ne demande pas le pouvoir d'amener par pipe-line du gaz dans l'Ontario. Ainsi, en vertu du bill, elle n'en aurait pas le droit. Elle ne demande même pas ce droit. Elle demande le pouvoir d'amener du gaz hors du Canada: voilà qui explique les choses à mes yeux.

M. Whitman: Où se trouve cette déclaration?

M. Green: Aux lignes 17 et 18, "dans les limites des provinces d'Alberta, de Saskatchewan et de Manitoba, ou hors du Canada". La compagnie ne demande même pas le pouvoir d'amener du gaz dans l'Ontario et M. Patterson m'a avoué sans détours à la première séance qu'elle n'avait pas l'intention d'en amener dans l'Ontario ou dans le Québec, et qu'elle projetait d'amener son gaz dans les États du centre des États-Unis, si elle disposait de plus de gaz qu'il n'en faudrait dans la Saskatchewan et le Manitoba. M. Herring m'a même dit ce matin qu'à son avis, tout volume excédentaire de gaz devrait être vendu aux prix rémunérateurs payés sur ces marchés. Si donc M. McIvor compte que le bill lui permettra d'obtenir du gaz avant les gens de Duluth, je crains que son espoir ne soit déçu.

M. McIvor: Monsieur le président, ne pensons plus à Duluth ou à tout autre endroit. Mon amendement vise à empêcher que du gaz ne sorte du pays. Ne pensons plus à Duluth.

M. Nickle: Voudriez-vous donner de nouveau lecture de l'amendement?

Le président: M. McIvor propose que l'alinéa *a*) de l'article 6 soit amendé par l'insertion après le mot "pipe-lines", à la ligne 27, des mots "pourvu que le ou les pipe-lines principaux destinés à la transmission et au transport du gaz et du pétrole soient situés entièrement au Canada."

M. FULTON: Monsieur le président, ces mots ne modifient rien, ce sont autant de mots inutiles.

M. GREEN: En outre, le mode d'exportation de ce gaz aux États-Unis a été expliqué à la première séance: la compagnie le transmettrait jusqu'à la frontière, puis le transférerait à une filiale ou à des compagnies des États-Unis désirant passer contrat, qui le vendraient dans les États du centre du pays. Ainsi, l'amendement de M. McIvor ne fait rien pour empêcher que cela se produise.

M. NICKLE: Vu que toute la thèse exposée en faveur de la *Boundary Pipeline Corporation* repose sur l'affirmation selon laquelle le pipe-line irait seulement de Medicine-Hat à Winnipeg, je propose le deuxième amendement suivant: biffer les mots "ou hors du Canada", à la ligne 18 et les mots "et/ou internationaux", à la ligne 23.

M. WHITMAN: Voilà un deuxième amendement: biffer les mots "et/ou internationaux".

M. ROBINSON: Les parrains de ces amendements voudraient-ils nous expliquer à quoi ils visent? Je précise: advenant que ces amendements soient adoptés, qu'est-ce qui empêcherait la compagnie de prolonger son pipe-line jusqu'à la frontière des deux pays, puis de transférer le gaz amené à une compagnie des États-Unis exploitant un autre pipe-line?

M. GREEN: C'est exactement là ce qu'elles font.

M. HODGSON: C'est à cela que vise tout le bill.

M. ROBINSON: Ces amendements n'ont aucun sens et mon intention est de les désapprouver.

M. GREEN: Remarquez bien: il se pourrait qu'ils aient une grande utilité lors de l'étude de la demande par la Commission des transports, en ce sens qu'il deviendrait peut-être plus difficile à la compagnie d'obtenir la permission de transférer à une autre le gaz amené à la frontière, et j'approuve ces amendements dans la mesure où ils apporteraient une entrave à ce transfert. Je crois que la compagnie arriverait quand même à tourner la difficulté, en vendant le gaz à une compagnie des États-Unis à la frontière, mais les amendements seraient d'un certain secours.

Le PRÉSIDENT: Il serait plutôt difficile d'empêcher ces ventes.

M. NICKLE: Le fait de biffer les mots "hors du Canada" et "et/ou internationaux" aiderait du moins à faire ressortir que les pétitionnaires proposent des plans précis. Une compagnie a nettement précisé son intention et a déjà signé un contrat avec une autre compagnie de gaz pour étendre son réseau d'un endroit situé au sud de Winnipeg jusqu'à la frontière du Minnesota. Une autre a déjà déclaré qu'elle a l'intention de construire son pipe-line au nord des Grands lacs jusque dans l'Ontario et le Québec. La compagnie en cause se propose uniquement d'assurer la vente de gaz dans le territoire s'étendant à l'est jusqu'à Winnipeg. Peu importerait donc qu'on biffe les mots "ou hors du Canada" et "et/ou internationaux", mais ces mots aideraient la Commission des transports à formuler des conclusions plus claires, lorsqu'elle rendrait ses décisions au sujet des trois futures compagnies de gaz.

M. STUART: On a laissé entendre l'autre jour qu'il pourrait être possible un jour d'amener du gaz des États-Unis, du district de Détroit jusque dans l'Ontario. Il faut s'accorder des concessions réciproques, dans une région ou une autre. Une fois le bill modifié, si les gens de la région de Détroit-Windsor voulaient avoir du gaz des États-Unis, ne causeriez-vous pas un préjudice aux habitants de l'Ontario, ou pensez-vous que les Yankees soient plus généreux que nous Canadiens?

M. NICKLE: Pas du tout. Une compagnie s'est déjà présentée, qui s'efforce énergiquement d'obtenir que du gaz de l'Alberta soit échangé contre du gaz

de l'Ouest central amené jusque dans l'Ontario et le Québec. On soutient en faveur de cette entreprise qu'elle diffère quelque peu des deux autres compagnies de gaz déjà constituées en société.

M. STUART: Mon point de vue est un peu divergeant, à ce sujet. Nous habitants des provinces Maritimes comptons sur les États-Unis pour nous fournir du pétrole et du gaz. Il est absurde de parler, comme on l'a fait au sein du Comité, d'amener du gaz et du pétrole de l'Alberta jusque dans ces provinces. C'est impossible à réaliser. Il s'agirait de faire traverser la frontière au pipe-line à un endroit, puis de le ramener au Canada à un autre endroit. J'ajouterai seulement ceci: je me souviens fort bien que, durant la guerre, le gaz et le pétrole faisaient prime dans le monde entier. Je prenais des journaux qui montraient des photographies de gens de Boston, assis chez eux et habillés de manteaux de fourrure. Je vous dirai que les gens des provinces Maritimes n'en sont jamais arrivés à ce point-là. Les États-Unis accordaient aux différentes catégories de consommateurs de ces provinces des quantités plus généreuses de gaz qu'à leur propre population. Je désapprouverais donc une mesure limitative qui pourrait paraître hostile.

M. GREEN: L'amendement proposé par M. McIvor a été inséré dans chaque bill concernant des pipe-lines.

M. ROBINSON: Pas dans chacun, c'est inexact, monsieur Green.

M. GREEN: Il a été inséré dans chacun des bills de ce genre adoptés par la Chambre en 1950 et 1951. Aucune raison ne s'oppose assurément à ce qu'il soit inséré aussi dans le bill à l'étude. Quant à l'amendement présenté par M. Nickle, il traite d'autre chose, il diffère du premier et s'harmonise simplement avec les déclarations de ces représentants.

M. STUART: Ne pensez-vous pas, monsieur Green, qu'il serait impossible à beaucoup de Canadiens de profiter de l'usage de ce gaz, à moins qu'on ne trouve des acheteurs en nombre suffisant à rendre ces pipe-lines payants? Il faut que le nombre des habitants soit suffisant. Cet avantage serait peut-être refusé à plusieurs de nos petites villes, si nous insérions dans le bill un amendement de ce genre. La Colombie-Britannique n'aurait pu, je crois, acheter du gaz de l'Alberta, s'il n'y avait pas eu moyen de s'en procurer aux États-Unis, au sud de la province. Il en est de même dans le cas dont nous parlons. Mon intention n'est pas de donner des conseils aux gens de l'Alberta au sujet de l'utilisation de leur gaz, mais je sais que je parle en homme pratique. J'estime que la Commission des transports est l'organisme auquel il convient de s'adresser pour trancher la question.

M. GREEN: Les gouvernements de l'Ontario et du Québec ont déjà discuté cette question et se sont prononcés en faveur de l'utilisation de gaz de l'Alberta, craignant que si ces provinces doivent être tributaires du Texas du fait de la conclusion d'un marché traité avec une compagnie amenant du gaz de cet État, elles ne puissent être assurées d'une livraison constante. Il paraît que quelques régions de l'Ontario ont déjà souffert à cet égard: elles obtiennent du gaz à certains moments et non à d'autres, quand les compagnies interrompent l'amenée en cas d'insuffisance de gaz aux États-Unis. Il est donc acquis que les gouvernements de l'Ontario et du Québec favorisent l'emploi de gaz de l'Alberta dans leurs provinces. L'année dernière, un groupe de personnes autorisées, venu à Ottawa, a obtenu une charte de constitution en société, afin d'amener du gaz de l'Alberta à travers le pays jusque dans l'Ontario et le Québec, comptant sauf erreur en amener jusqu'à Québec, ou du moins jusqu'à Montréal, et livrer du gaz à presque toutes les grands centres de l'Ontario situés sur le parcours du pipe-line. La compagnie à charte est constituée et elle a déjà dépensé des centaines de milliers de dollars, sinon des millions, en vue d'exploiter les puits de gaz requis dans l'Alberta pour mettre en service leur pipe-line. L'inconvénient, c'est qu'il est bien connu, semble-t-il, qu'il y

aura un seul pipe-line en direction de l'est, du moins pendant de très longues années, et si l'excédent de gaz dont il a été question était amené, non dans la province de Québec, mais au Minnesota et à Chicago, l'Ontario et le Québec ne pourraient obtenir du gaz canadien. Voilà qui donne une idée assez claire de la situation et je me prononce catégoriquement en faveur des deux amendements proposés. Je n'y trouve rien à redire. Ils ne font pas vraiment l'affaire, je crois, mais je pense que si la compagnie le voulait, elle pourrait amener du gaz à la frontière et le vendre à des filiales des États-Unis.

M. MUTCH: Si elle peut obtenir un permis d'exportation.

M. GREEN: Le fait même de l'insertion de ces mots dans le bill rendrait cette obtention plus difficile.

M. ROBINSON: Cela n'a pas empêché l'autre compagnie d'amener du gaz dans le Montana.

M. NICKLE: Comme explication de mon amendement, à l'intention de mon collègue des provinces Maritimes, je dirai que je suis, depuis plusieurs années, un protagoniste très actif de l'intégration du pétrole et du gaz naturel du continent. Autrement dit, faisons en sorte que le pétrole et le gaz canadiens arrivent sur les marchés les mieux rémunérateurs, à la condition que du gaz soit distribué, soit directement soit par échange, au plus grand nombre possible de Canadiens.

Cependant, mon amendement vise à un but différent. J'estime que le bill à l'étude relatif à la *Boundary Pipeline Corporation* devrait porter en termes précis sur la demande de constitution présentée. Considérant qu'il y a deux autres compagnies dont les pipe-lines traversent les provinces des Prairies en direction de l'est et dont l'intention est d'amener du gaz, l'une au sud, l'autre plus à l'est, tandis que la demande de la *Boundary* repose sur un pipe-line payant s'arrêtant à Winnipeg, les dispositions du bill devraient préciser cette restriction.

Le PRÉSIDENT: La suppression des mots "ou hors du Canada", à la ligne 18, et "et/ou internationaux", à la ligne 23, proposée par M. Nickle dans son amendement, donne-t-elle encore lieu à une discussion? Que tous ceux qui sont pour l'amendement veuillent lever la main. Ceux qui sont contre?

M. GREEN: Pourrions-nous voter par appel nominal?

M. ROBINSON: N'est-il pas trop tard pour demander ce vote?

Le PRÉSIDENT: Ce vote ne prendra que quelques instants.

M. MUTCH: Le compte rendu consignera que ce vote a été demandé dès l'abord, ou cela créera sans doute un précédent.

(7 voix pour—15 contre.)

Le PRÉSIDENT: Je déclare la motion rejetée.

M. McIvor a proposé que l'alinéa *a*) de l'article 6 soit amendé par l'adjonction, après les mots "pipe-lines" à la ligne 27, des mots "pourvu que le ou les principaux pipe-lines destinés à la transmission et au transport du gaz et du pétrole soient situés entièrement au Canada."

Tous ceux qui sont pour? Ceux qui sont contre?

Je déclare l'amendement de M. McIvor adopté.

Monsieur Fulton, vous avez parlé de l'article 6. Y avait-il quelque autre question que vous vouliez poser?

M. FULTON: Mon objection était que tout l'article devrait être réservé en même temps que l'amendement, mais puisque l'amendement a été adopté, je suis fort satisfait que l'article le soit aussi.

Le PRÉSIDENT: L'article 6 est-il adopté dans sa forme modifiée?

Adopté.

Article 9, aucun prêt aux actionnaires ou administrateurs. L'article est-il adopté?

Adopté.

M. GREEN: N'a-t-on pas soulevé quelque question à ce sujet l'autre jour?

M. FULTON: J'ai demandé que l'article soit réservé, mais réflexion faite, je constate que la question à laquelle je pensais ne se pose pas.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Adopté.

Dois-je rapporter le bill?

Adopté.

M. GREEN: Sur division.

M. McIVOR: Monsieur le président, je propose de voter des remerciements sincères aux témoins qui ont affronté avec tant de courage l'interrogatoire contradictoire serré auquel ils ont été soumis. Ils n'ont même pas bronché.

Quelques VOIX: Très bien, très bien.

Le PRÉSIDENT: Nous nous ajournerons pour nous réunir de nouveau à ma demande.

Le Comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES

Sixième session de la vingt et unième Législature

1952

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 5

Bill 192

Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer depuis Terrace jusqu'à Kitimat, dans la province de la Colombie-Britannique.

BILL 193

Loi concernant les commissaires du havre de New-Westminster.

SÉANCES DU MERCREDI 14 MAI ET DU JEUDI 15 MAI 1952

TÉMOINS:

M. S. W. Fairweather, vice-président, Recherches et Développement, et M. A. B. Rosevear, avocat général adjoint, chemin de fer Nationaux du Canada.

M. A. W. Whitaker, fils, vice-président et directeur général, *The Aluminum Company Ltd.*

M. K. K. Reid, président, Commission du havre de New-Westminster.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1952

56319—1

ORDRES DE RENVOI

MERCREDI 7 mai 1952.

Il est ordonné—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill 192 intitulé: "Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer depuis Terrace jusqu'à Kitimat, dans la province de la Colombie-Britannique".

MERCREDI 14 mai 1952.

Il est ordonné—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill 193 intitulé: "Loi concernant les commissaires du havre de New-Westminster".

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

56319—1½

MARDI 29 avril 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le Bill 62 (O du Sénat), intitulé: "Loi constituant en corporation *Boundary Pipeline Corporation*", et a décidé d'en faire rapport avec certains amendements.

L'article 3 dudit bill prévoit que le capital social consiste en cinq millions d'actions sans valeur nominale ou au pair. Votre Comité recommande, conformément au paragraphe trois de l'article 93 du Règlement, qu'aux fins d'imposition chaque action soit censée représenter une valeur de 80 cents.

Un exemplaire des témoignages entendus est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis:

Le président,
H. B. McCULLOCH.

MERCREDI 14 mai 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le Bill 192 intitulé: "Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer depuis Terrace jusqu'à Kitimat, dans la province de la Colombie-Britannique, et a convenu de le rapporter sans amendement.

Un exemplaire des témoignages entendus est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis:

Le président,
H. B. McCULLOCH.

JEUDI 15 mai 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le Bill 193, intitulé: "Loi concernant les commissaires du havre de New-Westminster, et a convenu de le rapporter sans amendement".

Un exemplaire des témoignages entendus est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis:

Le président,
H. B. McCULLOCH.

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI 14 mai 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Applewhaite, Beyerstein, Bonnier, Carroll, Carter, Chevrier, Darroch, Fulton, Garland, Gourd (*Chapleau*), Green, Harkness, Harrison, Healy, Herridge, Macdonald (*Edmonton Est*), MacNaught, McCulloch, McIvor, Mott, Nickle, Nixon, Pouliot, Richard (*St-Maurice-Laflèche*), Robinson, Rooney, Whiteside, Whitman.

Aussi présents: M. S. W. Fairweather, vice-président, Recherches et Développement, et M. A. B. Rosevear, avocat général adjoint, Chemins de fer Nationaux du Canada; M. A. W. Whitaker, fils, vice-président et directeur général de l'*Aluminum Company of Canada Limited.*

Le Comité aborde l'étude du bill 192, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer depuis Terrace jusqu'à Kitimat, dans la province de la Colombie-Britannique.

M. Fairweather est appelé, entendu et interrogé.

M. Rosevear est appelé et interrogé.

M. Whitaker est appelé et interrogé.

Les articles 1 à 8 inclusivement sont adoptés.

M. Green propose que l'article 9 soit supprimé.

Après discussion, ladite proposition est mise aux voix et rejetée.

L'article 9, le préambule, le titre et l'annexe sont adoptés.

Le bill est adopté et le président est prié d'en faire rapport à la Chambre.

Les témoins se retirent.

A 1 h. 20, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

JEUDI 15 mai 1952

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Bonnier, Carter, Cauchon, Chevrier, Conacher, Darroch, Garland, Gourd (*Chapleau*), Green, Healy, Herridge, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McIvor, Mott, Murphy, Murray (*Cariboo*), Nickle, Riley, Whiteside.

Aussi présents: M. K. K. Reid, président, Commission du havre de New-Westminster; M. S. Gifford, échevin de New-Westminster (C.-B.).

Le Comité procède à l'examen du bill 193, Loi concernant les commissaires du havre de New-Westminster.

M. Reid est appelé, entendu et interrogé.

Les articles 1 à 5 inclusivement, l'annexe, le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est adopté et le président est prié d'en faire rapport à la Chambre.

Le témoin se retire.

A 11 h. 35, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

Le secrétaire du Comité.

A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

14 MAI 1952.
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Le bill 192, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, d'une ligne de chemin de fer depuis Terrace jusqu'à Kitimat, dans la province de la Colombie-Britannique.

M. Fairweather représente les chemins de fer Nationaux du Canada et je lui demande de vouloir bien répondre à toutes les questions que les membres du Comité pourraient lui poser.

M. S. W. Fairweather, vice-président, Recherches et Développement, chemins de fer Nationaux du Canada, est appelé.

Le TÉMOIN: Oui, monsieur le président. Désireriez-vous que je fasse un bref exposé de la question?

Le président:

D. Oui.—R. Les chemins de fer Nationaux du Canada ont été approchés par l'*Aluminum Company of Canada* pour savoir à quelles conditions un embranchement pourrait être construit depuis la ligne principale du National-Canadien, qui va jusqu'à Prince-Rupert, jusqu'à l'aluminerie projetée à Kitimat. Des négociations assez prolongées ont eu lieu avec l'*Aluminum Company* et ont finalement abouti à une entente satisfaisante; la construction de la ligne projetée a été recommandée à la direction du National-Canadien, qui l'a approuvée, après quoi le projet a été soumis à l'approbation du gouvernement. C'est la raison pour laquelle le présent bill vous est soumis.

La ligne de chemin de fer en question partira de Terrace, un point situé sur la ligne principale du National-Canadien qui dessert Prince-Rupert; Terrace est situé environ 100 milles à l'est de Prince-Rupert. La ligne longera, sur une distance de 43 milles, une vallée dans les montagnes du littoral du Pacifique, pour atteindre Kitimat.

Pour l'aménagement de cette ligne, il sera nécessaire de construire un pont sur la rivière Skeena, à Terrace, puis la voie prendra la direction de la rivière Lakelse, longera la rive du lac Lakelse qu'elle surplombera d'une hauteur de 700 pieds, pour redescendre et atteindre enfin Kitimat.

Sur la deuxième carte que vous avez devant vous, nous avons indiqué le tracé de cet embranchement à travers les accidents géographiques. Voici Terrace et voici la rivière Skeena qui coule en direction de Prince-Rupert. Voici Kitimat sur le chenal Douglas, ou sur le bras Kitimat du chenal Douglas. Ce qui est le plus intéressant dans cette histoire, c'est le projet gigantesque de l'*Aluminum Company* destiné à renverser le cours des eaux; normalement l'eau se jette dans le Fraser, et lorsqu'un tunnel sera construit à travers les montagnes du littoral, ces eaux se jetteront dans le Pacifique à Kemano.

Je crois qu'on pourra en tirer une force motrice de quelque...

M. WHITAKER (*Aluminum Company*): ...de 1,600,000 c.-v. régulièrement et un maximum d'environ 2 millions de c.-v. quand le flot sera plus abondant.

Le TÉMOIN: Et l'aménagement initial, sur lequel nous nous sommes basés pour justifier la construction de notre ligne de chemin de fer, a une capacité

d'environ le quart de la production maximum d'énergie. Tels quels, ces travaux préliminaires font prévoir des résultats très encourageants, car on en tirera quelque 400,000 c.-v. et même davantage, et ils entraîneront la construction, à Kitimat, d'une ville d'environ 8,000 habitants; ainsi, même au début, ce projet revêt une importance capitale du point de vue industriel.

Nous avons supputé minutieusement les possibilités de trafic ferroviaire sur cet embranchement, tant du fait des usines de l'*Aluminum Company* que de la clientèle que nous apportera l'aménagement de Kitimat en port de mer et la construction de la ligne reliant Terrace et Kitimat; et nous en sommes venus à la conclusion qu'il y a de bonnes chances que cette ligne boucle son budget d'exploitation et puisse payer l'intérêt sur la mise de fonds dans les cinq premières années de sa construction, et nous prévoyons qu'elle accusera un bénéfice raisonnable par la suite. Cette perspective diffère un peu de ce qui se produit généralement lorsque nous construisons des embranchements de chemin de fer. D'habitude nous devons subir des déficits dans les cinq premières années pendant que les industries se développent. Dans le cas actuel nous pouvons raisonnablement espérer que cette ligne fera au moins ses frais et se suffira.

Cependant, advenant que cet embranchement ne se suffise pas, c'est-à-dire si le traffic n'atteint pas un certain minimum, nous avons pris des dispositions pour que l'*Aluminum Company,* en vertu d'une entente avec le National-Canadien garantirait une quantité suffisante de trafic. Je crois, monsieur, que c'est à peu près tout ce que j'avais à vous dire à ce sujet. Est-ce suffisant pour vous donner un aperçu général du projet? Évidemment, si vous avez d'autres questions à me poser, je suis ici pour y répondre.

M. Pouliot:

D. Monsieur Fairweather, vous êtes très obligeant. Pourriez-vous me dire quelle est la longueur milliaire des chemins de fer en Colombie-Britannique, comparativement à la province de Québec, par mille habitants?—R. Je le regrette, monsieur, mais il m'est impossible de vous donner ce renseignement tout de suite; mais j'en ferai volontiers le calcul.

D. Alors, je vais vous le dire: le rapport est de trois à un. Il y a un mille de chemin de fer par trois habitants sur mille en Colombie-Britannique comparativement à un mille de chemin de fer par un habitant sur mille dans le Québec, c'est-à-dire en comptant les deux chemins de fer réunis. Cela vous surprend? —R. Je sais que le National-Canadien,—et je ne puis que parler de cette compagnie,—se tient en relations très étroites avec les industriels et aussi avec ceux qui sont chargés du développement de l'agriculture, et nous tâchons de faire en sorte qu'il fournisse à temps les commodités ferroviaires là où le besoin s'en fait sentir.

D. Je suis de votre avis.—R. C'est un fait révélateur que le premier embranchement à être construit au Canada depuis la guerre l'ait été dans la province de Québec. Il s'agt d'une ligne de 43 milles qui part de Barraute et va jusqu'à Beattyville et qui a été construite partiellement à la demande de ceux qui voulaient mettre en valeur la zone argileuse de la région de l'Abitibi, et partiellement en vue de ménager l'accès aux ressources de bois à pâte et aux richesses minières dans cette partie du pays.

D. Ce que vous dites est très sensé et bien exprimé, monsieur Fairweather, mais vous n'avez pas répondu à ma question. Je dis que la proportion de chemin de fer par 1,000 habitants est trois fois plus élevée en Colombie-Britannique que dans la province de Québec, et si vous avez construit ces 40 milles de chemin de fer dans le Québec, ce n'est qu'une question de justice; mais si vous construisez encore 40 milles de ligne en Colombie-Britannique, cela signifie que cette province conserve cet avantage de plus sur le Québec.

M. GREEN: Mais nous n'avons pas le Saint-Laurent.

M. POULIOT: Je dirai à mon honorable ami que la seule objection qui ait été exprimée au sein du Comité à l'égard du chemin de fer Témiscouata venait de lui-même et du député de Kamloops, M. Fulton. Tous les autres membres étaient en faveur de notre chemin de fer et ces messieurs sont les deux seuls membres du Comité qui s'y soient opposés.

Je pose maintenant des questions au sujet du chemin de fer en Colombie-Britannique et je ne permettrai pas que les réponses me viennent des députés de cette province. Nous réclamons quelque chose de juste et raisonnable pour la province de Québec et chaque fois ils répètent la même histoire sur ce qui se fait dans la province de Québec, et le député de Kamloops a même critiqué ce qui s'y est passé, mais on se garde bien de nous parler des millions qui ont été dépensés pour la construction d'un barrage sur le Fraser. Nous n'avons jamais une chance dans le Québec et lorsque nous obtenons quelque chose, à les entendre, c'est une véritable mine d'or qui nous échoit. Lorsque nous obtenons ce qui nous revient en justice, ils ne finissent plus de nous rebattre les oreilles avec cette histoire et ils se montrent très désagreables envers tous les autres membres qui cherchent à obtenir quelque chose pour ma province. C'est la vieille manœuvre tory.

M. APPLEWHAITE: J'aimerais poser une ou deux questions et je tiens à assurer le député de Témiscouata que je ne cherche pas à faire de l'obstruction.

M. POULIOT: Je ne me plains pas. Je tenais à mettre les points sur les I et à barrer les T.

M. Applewhaite:

D. Monsieur Fairweather, aux fins du compte rendu, je désirerais que vous fassiez connaître vos initiales et que vous nous indiquiez quelles sont vos fonctions au National-Canadien.—Je me nomme S. W. Fairweather et je suis vice-président du service des Recherches et du développement du National-Canadien.

M. POULIOT: Et un gentilhomme accompli.

M. Applewhaite:

D. Auriez-vous l'obligeance de nous dire vers quelle date vous projetez de commencer à exploiter cette ligne de chemin de fer en supposant que le bill soit adopté immédiatement?—R. Dans ces circonstances, monsieur, notre programme actuel comporterait la construction de ce chemin de fer pour la fin de 1954.

D. Le National-Canadien a-t-il l'intention d'aménager un terminus à Kitimat; et si c'est là son intention, pouvez-vous me dire,—d'une façon générale et sans entrer dans les détails,—ce que vous vous proposez de faire à cet endroit? —R. Le National-Canadien aménagera sûrement un terminus à Kitimat. Au début, l'aménagement sera plutôt restreint, car le programme de construction à cet endroit est fort simple. Cependant, de concert avec l'*Aluminum Company,* nous avons envisagé toutes les données du problème de l'expansion qui découlera de la construction d'un chemin de fer pour desservir un nouveau port du littoral du Pacifique.

L'*Aluminum Company* nous a donné l'assurance qu'elle y aménagera un terminus qui permettra au National-Canadien d'avoir accès à tous les établissements industriels et portuaires de Kitimat, et cela aux conditions qui devront nécessairement être arrêtées d'un commun accord.

D. Et la construction de cette ligne à Kitimat entraînerait, je suppose, l'érection d'une gare et d'un dépôt à marchandises, et l'aménagement de cours. —R. Oui, monsieur.

D. Faudra-t-il construire d'autres immeubles ou aménager d'autres installations à Terrace?—R. Naturellement, il sera nécessaire de pourvoir au raccordement de l'embranchement avec la ligne principale à Terrace, mais si l'on

excepte quelques installations élémentaires pour garer une locomotive diesel et les wagons, nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'entreprendre de grands travaux au terminus de Kitimat.

D. Les installations nécessaires comme les gares, en plus des terrains de manœuvre, etc., ne sont-elles pas incluses dans les prévisions de 10 milions de dollars?—R. Si, monsieur.

D. Seront-elles toutes financées en vertu des dispositions financières du bill?—R. Oui, monsieur.

D. Je désirerais poser une autre question au sujet du financement de ce projet, mais si le temps est mal choisi ou si le sujet n'est pas de la compétence du témoin, je demande au président de bien vouloir me le dire.

Messieurs, veuillez vous reporter aux articles 4 et 5 du bill, et tout particulièrement au haut de la page 2, aux mots "à l'exclusion de toutes les valeurs émises pour garantir les prêts consentis en vertu de l'article cinq".

Un profane qui lirait rapidement et sans trop d'attention les deux articles en question en conclurait, jusqu'à un certain point du moins, que les dispositions financières des articles 4 et 5 s'ajoutent les unes aux autres. Or, le témoin pourrait-il nous dire quel est le montant global que le bill à l'étude est censé stipuler pour le financement du projet?—R. M. Rosevear serait en mesure de vous fournir ce renseignement.

M. APPLEWHAITE: Monsieur le président, désirez-vous que M. Rosevear nous donne ce renseignement maintenant?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. APPLEWHAITE: Si vous n'y voyez pas d'objection, je vais m'en tenir là.

M. ROSEVEAR: Afin que le Comité sache qui je suis et quelles sont mes initiales, je dirai que je me nomme A. B. Rosevear, et que je suis avocat général adjoint des Chemins de fer Nationaux du Canada. Je crois opportun de donner les précisions suivantes au sujet de l'article 4: En vertu du bill à l'étude, il nous est permis de financer le projet de deux façons. En vertu de l'article 5, afin de nous permettre de nous mettre à l'œuvre immédiatement et de terminer ce travail, le gouvernement est autorisé à prêter l'argent nécessaire à la Compagnie.

Par exemple, si la Compagnie empruntait 10 millions de l'État, le chemin de fer émettrait certains titres à l'État, sous forme de billets ou sous quelque autre forme exigée, et lesdits titres ne seraient pas comptés comme des valeurs de la même nature que les valeurs mentionnées dans l'article 4, car, autrement, nous nous trouverions dans la situation suivante: Supposez que nous empruntions 10 millions de l'État; nous n'aurions plus dès lors anéanti le pouvoir d'émettre pour 10 millions de titres sur le marché public. Le but de l'émission de 10 millions de titres au public est de rembourser l'État, et le montant total des valeurs en circulation sera en définitive de 10 millions. C'est tout ce qu'il nous est permis d'émettre.

Par conséquent, dans l'article 4, nous devons exclure les valeurs émises à l'État, parce qu'elles devront être rachetées au moyen du produit de l'émission d'obligations vendues au public.

Mes explications sont-elles claires, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Est-ce clair, monsieur Applewhaite?

M. APPLEWHAITE: Oui.

M. HERRIDGE: Puis-je poser une question au témoin, après celle de M. Applewhaite?

L'*Aluminum Company of Canada* a-t-elle manifesté l'intention d'acheter une grosse tranche de ces valeurs?

M. ROSEVEAR: Vous voulez parler des valeurs du National-Canadien? Oh! non. Si jamais le National-Canadien émet des obligations pour le public, l'émis-

sion se fera de la façon habituelle, c'est-à-dire sous forme d'obligations offertes au public; et, naturellement, n'importe qui peut acheter de ces valeurs, qui sont aussi sûres—je dis bien: qui sont aussi sûres—que les obligations mêmes du Gouvernement du Canada.

M. POULIOT: Monsieur Rosevear, auriez-vous l'obligeance de nous dire quelles démarches l'*Aluminum Company* a faites pour convaincre le National-Canadien que cet embranchement était une bonne affaire?

Le TÉMOIN: Je crois que cette affaire est de ma compétence.

Je dois dire que nous avons eu des pourparlers très prolongés avec l'*Aluminum Company* à ce sujet et elle nous a fait valoir le large emploi qu'elle prévoyait faire de cet embranchement pour l'expédition de ses produits. Après avoir pris connaissance des prévisions, nous lui avons dit: "Si vos prévisions se réalisent, la perspective est alors assez intéressante. Tout cela semble beau et bon, mais quelle assurance avons-nous qu'il en sera ainsi?"

Alors, nous lui avons demandé de garantir un volume suffisant de trafic pour permettre au National-Canadien de payer les frais d'exploitation de cette ligne ainsi que l'intérêt du coût de l'entreprise.

M. ROBINSON: Quels sont les détails de la garantie?

Le TÉMOIN: Les voici: L'*Aluminum Company* garantit un volume total de 10 milions de dollars de trafic pour les dix premières années.

M. McIVOR: Très bien.

Le TÉMOIN: Il y a une disposition de l'entente qui stipule que l'*Aluminum* devra payer en argent la différence entre le montant arrêté et le montant réel de trafic.

M. ROBINSON: De quelle façon?

M. POULIOT: Que pouvez-vous dire au sujet du trafic?

M. ROSEVEAR: Désirez-vous connaître la nature du trafic?

M. POULIOT: Oui.

Le TÉMOIN: Je puis vous donner ce renseignement. Voici, d'après leurs prévisions, ce que nous serons appelés à transporter:

Trafic entrant, coke de pétrole, 52,000 tonnes; poix, 15,000 tonnes; anthracite calciné, 2,400 tonnes; goudron à enduire les cuves, 235 tonnes; fluorure d'aluminium et fluorine, 3,100 tonnes; cendre de soude, 800 tonnes; trafic divers, 10,000 tonnes, soit, au total, 83,585 tonnes.

Trafic sortant, 30,000 tonnes de lingots d'aluminium.

M. Robinson:

D. Si l'embranchement est achevé en 1954, et que le trafic s'élève à 8 millions de tonnes en 1957, quel montant l'*Aluminium Company* devra-t-elle payer? —R. L'entente, qui a une certaine élesticité, renferme les dispositions suivantes: Si l'*Aluminum* fournit un trafic inférieur au volume fixé, elle devra payer en argent 33 cents pour chaque dollar déficitaire. Ainsi, pour le cas que vous posez, en supposant que le volume de trafic obtenu égale les chiffres que vous donnez comme exemple, alors elle aurait à nous verser la somme de $666,666.66.

D. Quelles sont les autres éléments à considérer?—R. Il n'y en a pas d'autres; cependant, il est stipulé dans l'accord, en toute justice pour l'*Aluminum Company*, que si, par la suite, elle dépasse le volume de trafic garanti au cours d'une période limitée, l'argent versé de ce chef lui sera remboursé.

L'hon. M. Chevrier:

D. Quelle différence y a-t-il entre cet accord et celui que vous avez conclu dans le cas de Barraute-Kiask Falls?—R. En réalité, il y a très peu de différence. C'est le même principe qui s'applique.

D. Quels résultats obtenez-vous?—R. L'affaire marche admirablement bien. Dans ce dernier cas, il ne saurait être question de forcer la compagnie à fournir le volume de trafic garanti, car elle le dépasse amplement.

M. Robinson:

D. Qui a construit la ligne depuis la côte nord du Saint-Laurent jusqu'au centre minier du Québec et du Labrador?—R. Ce sont les exploitants du minerai de fer eux-mêmes.

D. Puis-je poser une autre question? Quels motifs pousseraient le National-Canadien à s'engager dans ce projet et à ne pas s'intéresser au projet dans le Québec?—R. La raison en est bien simple, je crois, à savoir qu'on ne nous a jamais invités à participer au projet du Québec.

D. Ce qui veut dire que ce projet a été lancé à la demande de l'*Aluminum Company*?—R. C'est précisément ce que j'ai dit.

M. McIvor:

D. Y a-t-il un autre chemin de fer qui dessert cet établissement de l'*Aluminum Company* ou qui passe à proximité de cet endroit?—R. Non, monsieur, il n'y a aucun autre chemin de fer qui dessert l'*Aluminum Company* à Kitimat.

D. De quelle façon l'*Aluminum Company* expédierait-elle ses produits autrement que par chemin de fer?—R. Elle pourrait le faire par la voie maritime, monsieur.

Kitimat se trouve à la tête du chenal Douglas, sur le bras Kitimat. C'est un port de mer à eau profonde et la compagnie pourrait recevoir ses produits de base par navire et expédier ses produits ouvrés également par navire; mais le montant que je vous ai indiqué est bien celui qu'elle s'est engagée à nous payer.

M. MOTT: Monsieur Fairweather, vous ne tenez pas compte d'autres projets de construction qui peuvent être exécutés dans cette région?

Le TÉMOIN: Mais si, monsieur! Au cours de l'étude de ce projet, nous nous y sommes d'abord intéressés du point de vue de l'embranchement à construire pour desservir l'usine de Kitimat de l'*Aluminum Company*, mais nous ne pouvions méconnaître les possibilités industrielles découlant de la construstion de cette ligne. Qu'il me soit permis de jeter un rapide coup d'œil sur ces possibilités. On trouve, dans la vallée qui va de Terrace à Kitimat, l'un des plus riches peuplements de bois d'œuvre de la côte du Pacifique, et, sans aucun doute, grâce au chemin de fer qui fera la jonction entre la ligne principale du National-Canadien d'une part et l'océan de l'autre, il sera beaucoup plus facile d'exploiter les forêts de cette vallée. Nous n'avons pas perdu cela de vue. Il est très possible qu'en raison de ces avantages une usine de pâte de bois se construise à Kitimat. Il est certain qu'on fera de l'abatage dans cette région et nous comptons là-dessus pendant la période qui suivra les cinq premières années. Bref, nous prévoyons qu'un fort volume de trafic viendra s'ajouter à celui de l'*Aluminum Company* après les cinq premières années. Et en plus des ressources forestières, il y a une autre possibilité intéressante, celle de l'expansion des pêches de la côte du Pacifique. Comme le port de Kitimat est à l'abri des vents, il sera désormais possible d'y décharger les prises de flétan provenant de l'endroit que je vous indique (montrant sur la carte). Cela aura pour résultat de rapprocher pour ainsi dire les lieux de pêche du flétan de la Colombie-Britannique pour permettre de concurrencer le marché de Seattle. Nous avons présentement Prince-Rupert, et, au sujet de Prince-Rupert, je crois qu'environ 50 p. 100 du flétan sont déchargés à ce port, tandis que de 40 à 50 p. 100 passent par Seattle. Lorsque nous aurons aménagé un autre port à Kitimat, ceux qui se livrent à la pêche du flétan pourront mieux travailler dans certaines régions de pêche,

surtout ceux qui pêchent dans la partie sud des pêcheries qu'ils ne le peuvent maintenant en partant de Prince-Rupert, et il en résultera—sans qu'il soit question de détourner l'industrie de la pêche de Prince-Rupert—que Kitimat pourra livrer une concurrence plus intense à Seattle et il se déchargera plus de poisson dans les ports canadiens. Nous avons bien examiné cet aspect du projet. Il est un autre point très intéressant qui se rattache à notre projet et qu'il ne faut pas oublier. Nous avons la vallée de la Skeena et la vallée Kitimat-Terrace, laquelle s'étend ici vers le nord et qui renferme une vaste superficie de terre propre à l'agriculture. Ces terres ne sont pas cultivées comme elles le devraient à l'heure actuelle parce qu'il n'y a pas de marché facilement accessible où les agriculteurs pourraient vendre leurs produits et les produits qu'ils sont maintenant le mieux en mesure de vendre ne peuvent s'expédier sur de grandes distances. Le développement de Kitimat comme centre industriel, avec une population de 8,000 habitants au début, et qui atteindra avec le temps le chiffre de 50,000, contribuera au développement de l'agriculture dans la région et les environs de Terrace et même dans toute la vallée de Kitimat. Ce projet va accomplir pour l'ouest de la Colombie-Britannique à peu près ce que l'industrie des mines a accompli dans la région de l'Abitibi dans le Québec, où un problème semblable nous confrontait. Nous avions d'immenses terres arables qu'il nous a été impossible de mettre en culture avant la venue des industries dans cette région; mais une fois que l'industrie s'y fut implantée sous forme d'entreprises minières, les possibilités agricoles de l'Abitibi devinrent des réalités. Le même phénomène se produira dans la région de Kitimat.

Il faut tenir compte d'un autre aspect du problème, qui présentera de grands avantages avec le temps. Nous savons qu'il y a peu d'issues pour atteindre la côte du Pacifique; il n'y a qu'à regarder la carte pour s'en convaincre. A deux endroits seulement il est possible de franchir les montagnes de la côte; le premier est la vallée du Fraser, pour atteindre Vancouver, sa région métropolitaine et les ports de New-Westminster, Vancouver et Victoria; et le deuxième est la vallée de la Skeena. Il n'y a pas d'autre route directe par rail pour se rendre à la côte du Pacifique. A mesure que le Canada prendra de l'importance au point de vue industriel, sans doute empruntera-t-on de plus en plus ces passages vers l'ouest. Mais il y aura toupours le sempiternel cauchemar, je veux dire le problème du trafic-marchandises pour le retour. Heureusement pour nous, le développement de l'entreprise de l'*Aluminum Company* contribuera dans une grande mesure à rétablir l'équilibre. Cette usine absorbera de vastes quantités d'alumine qu'il faudra faire venir par eau. C'est de cette substance qu'on tire l'aluminium. Mais on n'obtient, je crois, qu'une demi-tonne d'aluminium d'une tonne d'alumine, de sorte qu'un grand nombre de navires qui apporteront ce produit de base à Kitimat n'auront rien à prendre pour le voyage de retour. Les propriétaires chercheront à alimenter leur commerce de transport et cela contribuera à activer l'exportation de produits en provenance des Prairies et même de points plus reculés dans l'Est—j'ignore jusqu'où exactement dans l'Est, mais ce mouvement d'exportation englobera probablement tous les points du parcours jusqu'à Winnipeg. Les produits canadiens qu'on cherche à écouler sur les marchés du monde prendront désormais la direction de Prince-Rupert et de Kitimat. Il y a une autre richesse nationale que je n'ai pas mentionnée. Je n'en parlerai qu'en passant, car mon raisonnement n'est que pure spéculation. Il s'agit de l'industrie minière. Nous avons au Canada, dans les montagnes du littoral, à l'endroit que je vous indique, l'une des régions minières les plus prometteuses de l'univers. On y exploite déjà des mines très importantes et l'on en ouvrira d'autres. A l'heure actuelle la valeur de cette industrie n'est guère appréciable et je serais bien incapable

de lui attribuer un chiffre. Mais c'est un fait significatif que la chaîne de montagnes qui longe la côte du Pacifique traverse la région même où passera l'embranchement de Kitimat.

M. Pouliot:

D. S'il m'est permis de faire une observation, je désire signaler qu'il n'y a pas de bureau de poste à Kitimat.—R. Si, il y en a un.

D. Il y en a un, dites-vous? Pourtant, il n'y en a pas de mentionné dans *Canadian Almanac* de 1952.—R. Il y en a maintenant un.

D. Maintenant, monsieur Fairweather, il y a une chose qui m'intéresse beaucoup. Auriez-vous l'obligeance de m'expliquer le plan de cinq ans pour la construction du chemin de fer et son effet sur les dépenses de cette ligne? M. Gordon nous a parlé d'un plan de cinq ans et j'ai entendu Staline mentionner son plan quiquennal, mais c'est la première fois que j'entends ce mot à propos des chemins de fer. Je vous serais fort obligé de m'expliquer comment il se fait qu'on construise un certain chemin de fer en un an et demi tandis que pour construire ou reconstruire d'autres chemins de fer, on en prend cinq. Savez-vous quelque chose de ce plan de cinq ans?—R. J'ai beaucoup entendu parler de divers plans, mais je ne pourrais vous donner les renseignements que vous me demandez.

D. Ma question est raisonnable, et l'on m'a dit et répété que, pour ce qui est du chemin de fer de Témiscouata, la construction ou la reconstruction se ferait sur une base quinquennale, selon un plan de cinq ans; et il était question d'un plan quinquennal à l'égard d'une autre subvention. Mais maintenant, lorsqu'il s'agit de costruire un chemin de fer dans une région considérée comme importante, on le construit en un an et demi et l'on ne s'occupe pas des autres trois ans et demi. Nous ne mettons pas en doute la sagesse d'une telle décision. Vous ne pouvez rien nous dire à ce sujet, monsieur Fairweather?—R. Non, monsieur.

D. Je vous remercie. Maintenant, je voudrais vous poser une question au sujet du financement d'un chemin de fer qu'on ne mettra qu'un an et demi à construire. N'avez-vous pas déclaré à ce propos qu'un accord a été conclu avec l'*Aluminum Company* au sujet d'un certain engagement précis?—R. Nous avons puisé à toutes les sources d'information.

D. Je le sais.—R. Et nous avons calculé que, pour les cinq premières années, nos recettes brutes globales s'élèveront à $1,800,000 par année.

D. Je sais; mais ce n'est qu'un calcul; et vous avez correspondu avec l'*Aluminum Company* et celle-ci s'est engagée à faire certaines choses, n'est-ce pas?—R. C'est la vérité.

D. Maintenant n'avez-vous pas conclu des ententes semblables avec d'autres établissements ou compagnies du district en ce qui concerne le bois d'œuvre, le poisson, et le reste?—R. Nos rapports avec les entreprises de pêche se faisaient par l'intermédiaire du ministère canadien des Pêcheries. Nous avons eu des pourparlers avec ce ministère et avons discuté de ce à quoi nous pouvions nous attendre. Nous ne comptons absolument pas sur le transport du poisson pour les cinq premières années, et nos ententes ne prévoient rien pour ces cinq années à l'égard des pêcheries. En ce qui concerne le bois d'œuvre, nous obtenons nos renseignements des autorités provinciales de la Colombie-Britannique et nous avons cherché à entrer en relations avec quelqu'un qui aurait élaboré un plan précis qui nous permettrait de faire du transport dans ce domaine pendant les cinq premières années, mais nous n'avons trouvé personne. En conséquence, nous ne comptons pas du tout sur le trafic du bois au cours de ces cinq premières années; mais par la suite—et je parle à titre de préposé au développement fort d'une longue expérience dans ces questions—je puis assurer votre Comité qu'il ne se peut pas que vous

construisiez cet embranchement et commenciez à mettre des ressources naturelles en valeur sans que ces mêmes ressources continuent à se développer après un certain temps.

D. Si vous voulez me permettre, monsieur Fairweather; en d'autres termes, vous avez élaboré certains projets de concert avec le ministère fédéral des Pêcheries en ce qui concerne le poisson, et avec le ministère provincial des Forêts de la Colombie-Britannique en ce qui concerne les forêts. Mais vous n'avez pas répondu à ma question. Je vous ai demandé si vous aviez conclu des ententes, ou si le National-Canadien avait conclu des ententes avec des compagnies qui se livrent à l'exploitation forestière ou à celle de la pêche, en vue de l'avenir, comme vous l'avez fait avec l'*Aluminum Company*.—R. La réponse à cette question, monsieur, est non.

D. Je vous remercie. Donc, cela signifie que tout ce que vous avez dit au sujet du bois d'œuvre et des pêcheries, ce ne sont que des prévisions fondées sur une planification élaborée d'une part avec le ministère fédéral et d'autre part avec le ministère provincial?—R. C'est exact, et fondées aussi sur la connaissance que j'ai des ressources.

D. Merci. Et, au sujet de la concurrence entre Prince-Rupert et Seattle, espérez-vous tirer parti de l'industrie de la pêche? Prévoyez-vous qu'on détournera vers Kitimat une partie du poisson qui se décharge présentement à Seattle?—R. Nous ne le croyons pas. S'il arrive quelque chose, s'il se produit une diversion, ce sera une diversion de trafic qui se fait présentement par Seattle.

D. Quelle est la raison qui vous porte à croire cela?—R. La raison, monsieur, la voici: il y a présentement de la concurrence entre Seattle et Prince-Rupert pour le déchargement du flétan. Le produit de cette pêche ne passe pas seulement par le port de Prince-Rupert; je crois qu'on y décharge un peu plus de 50 p. 100 de la prise. Mais si nous pouvons établir un port plus près de Seattle que ne l'est Prince-Rupert, il est tout naturel que dans une entreprise peu rentable comme celle de la pêche, un pêcheur avisé se dise: "Si je puis décharger mon poisson à Kitimat, je serai plus avancé que si je le transporte à Seattle, parce que je pourrai passer plus de temps sur les lieux de pêche".

D. Savez-vous si la distance qui sépare Kitimat de Prince-Rupert est moindre qu'entre Kitimat et Seattle?—R. Je ne crois pas que cela puisse entrer en ligne de compte, monsieur. Car il faut savoir qu'un bateau de pêche qui part de Kitimat doit passer le chenal Douglas pour se rendre au lieu de pêche à l'extrémité sud des îles de la Reine-Charlotte, tandis qu'un bateau qui part de Prince-Rupert se rendrait dans une zone située dans les détroits Hecate et Dixon Entrance; ce dernier regagnera naturellement Prince-Rupert. Il ne saurait être question d'échange de commerce de poisson entre Kitimat et Prince-Rupert.

D. Oui; mais les bancs de pêche sont au sud de Kitimat et de Prince-Rupert.—R. Pas tous; il y en a au nord.

D. Mais vous avez indiqué sur la carte l'emplacement des sondes du détroit.—R. J'ai dit, monsieur, que d'après notre analyse, Kitimat offre des avantages que ne possède pas Prince-Rupert, disons pour le trafic dont ne bénéficie pas présentement Prince-Rupert.

D. Quelle distance sépare Kitimat de Seattle par voie fluviale?—R. Environ 500 milles.

D. Et quelle est la distance de Kitimat à Prince-Rupert?—R. Je crois qu'elle est de 130 milles ou à peu près.

D. Ne croyez-vous pas que deux ports situés à moins de 120 milles soient plus faciles d'accès qu'un port distant de 500 milles?—R. Le fait demeure que Seattle reçoit à peu près la moitié des arrivages. Seuls les faits m'intéressent.

D. Je sais.—R. Et le fait demeure qu'en dépit de tout, la moitié des arrivages se font à Seattle.

D. Vous devez comprendre, cependant, que si seuls les faits vous intéressent, on ne peut parler de faits tant que le chemin de fer ne sera pas construit et que le port ne sera pas ouvert à la navigation; d'ici là, tout ce que vous dites n'est que prévisions et espoirs. N'est-ce pas vrai?—R. Non, je ne suis pas de cet avis. Je me suis intéressé à ce genre d'entreprises depuis nombre d'années et j'ai à mon actif une expérience qui m'a permis d'exprimer des jugements qui se sont révélés d'une grande exactitude, et, ceci dit, je puis affirmer en toute sincérité, monsieur, que lorsque j'exprime une opinion sur des probabilités, je la donne après mûre réflexion.

D. Je conviens, monsieur Fairweather, que vous exprimez là l'opinion franche d'un homme d'expérience et je ne peux pas vous donner un meilleur témoignage que celui-là.—R. Précisément.

D. Je ne me propose pas de discuter vos titres et qualités; il ne s'agit pas de cela. Il ne s'agit pas de vous dans ce débat. L'objet de la discussion est un chemin de fer public à établir entre Terrace et Kitimat, et je vous demande s'il s'agit de projets ou de faits accomplis. Et quand vous parlez de faits, ce sont des faits sur le papier seulement et on ne les voit pas de façon tangible sur la terre ou près de la mer. J'ai maintenant une autre question intéressante à poser: quel sera le poids du rail que vous poserez?—R. Nous nous proposons, je crois, d'utiliser de l'acier usagé de 85 livres.

D. Pourquoi n'utilisez-vous pas le rail de 56 livres qui se trouve sur le chemin de fer de Témiscouata, un rail désuet, vieux de 60 ans, pour construire cette nouvelle ligne? Ce rail est bon pour nous, mais pour la Colombie-Britannique les rails sont plus lourds, le National-Canadien accorde toujours un meilleur traitement aux autres provinces. Le ministre n'est pas responsable de cet état de choses, mais chaque fois que nous discutons avec les fonctionnaires du National-Canadien, nous voyons que tout ce qui se fait en dehors de la province de Québec est parfait et nous devons nous contenter des restes que nous donne la compagnie; nous ne pouvons rien obtenir, et je répète devant le ministre ce que j'ai dit en premier lieu: le National-Canadien se moque de la province de Québec, la traite avec froideur, en parents pauvres.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne partage pas du tout l'opinion exprimée par l'honorable député. Sa déclaration n'est pas conforme aux faits.

M. POULIOT: Je remercie le ministre; j'ai pour lui la plus haute estime. Je sais qu'il lui faut parler ainsi. Malgré cela je dirai que j'ai la conviction profonde que nous ne pouvons pas obtenir satisfaction de la direction du chemin de fer en toutes questions qui intéressent la province de Québec.

L'hon. M. Chevrier:

D. Monsieur Fairweather, puis-je poser quelques questions? Avez-vous déjà parlé d'aménagement de forces hydrauliques et des autres aspects de ce projet?—R. Mais oui, certainement.

D. Vous avez donc parlé du projet d'aménagement de 1,600,000 chevaux-vapeur?—R. Oui.

D. Est-il destiné entièrement à l'*Aluminum Company*?—R. Une partie de l'entente que nous avons conclue avec l'*Aluminum Company* stipule que cette compagnie doit maintenir en disponibilité à Kitimat une quantité d'énergie suffisante pour alimenter toute entreprise industrielle qui s'établirait à cet endroit. Ces gens ont entrepris de conserver une réserve d'énergie très considérable pour les besoins d'expansion industrielle en général.

D. Et quelle portion de ces 1,600,000 c.v. servira à la compagnie?—R. Je crois, monsieur, que la compagnie d'aluminium serait plus en mesure que moi de répondre, mais je sais que sur notre insistance cette société a consenti à réserver à l'industrie en général une portion considérable d'énergie.

D. Avez-vous parlé de la convention passée entre l'Aluminium et le National-Canadien?—R. Vous voulez dire ici même?

D. Oui.—R. Certainement. Auriez-vous des questions à poser?

D. Je voulais seulement savoir ce que prévoit l'entente si le revenu du trafic ne s'accumule pas au rythme de 1 million de dollars par année.—R. L'entente est celle-ci.

M. ROBINSON: Le chiffre n'est-il pas de 10 millions de dollars?

L'hon. M. CHEVRIER: Il est d'un million par année et de dix millions pour la période décennale.

Le TÉMOIN: L'entente est celle-ci: chaque année, le trafic établira une balance. Si cette balance est inférieure au montant requis,—qui serait de 1 million pour la première année, 2 millions à la fin de la deuxième et ainsi de suite,—la compagnie d'aluminium s'engage à verser en espèces au National-Canadien un tiers du déficit; mais il y a cette clause conditionnelle que si, dans les années subséquentes, on obtient un trafic dont les recettes dépasseraient le montant de la garantie, ce qui justifierait un crédit, le National-Canadien rembourserait à la compagnie la portion du paiement de la garantie qu'elle aurait acquise par cet excédent d'affaires. Toutefois cet arrangement ne saurait se perpétuer, il n'est que provisoire, la période de garantie étant de 10 ans et de 10 millions de dollars. La compagnie d'aluminium a le loisir de se faire rembourser, mais seulement dans les dix années suivantes.

M. ROONEY: Si la compagnie d'aluminium fournit des revenus en plus de ceux provenant du trafic, cette société en sera-t-elle créditée?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur, et ce n'est que juste qu'il en soit ainsi.

M. Robinson:

D. Vous avez mentionné l'entente en matière d'énergie. Cette entente est-elle de durée limitée?—R. Non, monsieur.

D. Quelles sont les conditions précises de cette entente, en ce qui concerne d'autres industries?—R. La compagnie devra mettre au moins 100,000 c.v. à la disposition de l'industrie en général.

D. A même les 1,600,000 c.v.?—R. C'est là une quantité minimum. Mais je dois dire qu'au cours de nos discussions, la compagnie d'aluminium a déclaré que ses propres plans prévoient une réserve plus abondante, mais nous avons insisté sur une garantie minimum déterminée.

D. Et celle-ci se trouve inscrite dans votre convention?—R. Oui, elle y est inscrite.

M. Green:

D. Au cours de ces deux dernières semaines, les journaux de Vancouver ont publié des dépêches annonçant que la *Powell River Company* est à négocier une entente avec l'*Aluminum Company* en vue de l'établissement d'une usine de pâte de bois et peut-être d'une papeterie à Kitimat. Si ce projet devait aboutir, quel en serait l'effet sur le trafic le long de votre embranchement?—R. L'effet en serait considérable et avantageux; je serais très heureux s'il se réalisait.

D. Ne pensez-vous pas qu'une bonne partie de la production serait expédiée par rail?—R. La réponse n'est pas facile, monsieur, car, voyez-vous, l'industrie étant installée au bord de la mer, ses expéditions se feraient par eau si elle y trouvait son profit, mais je puis vous dire sans hésitation que l'établissement d'une usine de pâte de bois à Kitimat serait une affaire avantageuse que nous verrions d'un bon œil.

D. Quelles dispositions allez-vous prendre à Kitimat en fait d'installations de quai? Apparemment vous vous attendez à recevoir des navires de fort tonnage dans ce port. Pouvez-vous nous dire quels sont les projets

pour la construction des quais? Seront-ils construits par la compagnie d'aluminium, par la compagnie ferroviaire ou par le gouvernement? Quels sont les plans à cet égard?—R. Pour autant que je sache, la compagnie d'aluminium a tracé des plans très précis pour la construction de quais, mais je n'en sais pas davantage.

D. Votre convention vous donne-t-elle des droits sur les quais?—R. Il y a une entente, non inscrite dans la convention, à l'effet que la compagnie d'aluminium nous donnera accès aux quais et aux industries à des conditions mutuellement satisfaisantes. Nous sommes tout à fait confiants que la compagnie d'aluminium nous donnera à cet égard entière satisfaction puisqu'il y va de son intérêt.

D. Je vois. C'est évidemment un plan qui sera profitable à la fois à la compagnie d'aluminium et au National-Canadien?—R. Précisément. Je puis dire que la compagnie d'aluminium, dans cette affaire, a des vues très larges; loin de vouloir faire de Kitimat une ville dépendant de la compagnie, elle vise à promouvoir son expansion en tant que centre portuaire et industriel.

D. Je crois comprendre que son but est d'attirer autant d'industries que posible à Kitimat?—R. Oui, monsieur. Des représentants de la compagnie d'aluminium sont ici présents. Je parle en quelque sorte en leur nom, mais je ne doute pas qu'ils répondraient volontiers à vos questions.

D. Il serait peut-être bon qu'un représentant de la compagnie d'aluminium nous donne quelques renseignements. Monsieur Fairweather, en ce qui concerne l'embranchement qui a été construit,—non pas l'embranchement, mais plutôt l'extension construite l'an dernier de Sherridan au lac Lynn dans le Manitoba, vous avez demandé et obtenu l'aide financière du ministère de la Production de défense en invoquant le fait que le cuivre et le nickel que cette nouvelle mine allait produire au lac Lynn serviraient à la production de défense. Avez-vous songé à faire une demande analogue relativement à cet embranchement à Kitimat? Je vous pose la question parce que l'aluminium me semble être un métal recherché par la production de défense.—R. Mes renseignements ne sont pas absolument sûrs, monsieur, mais je peux dire, connaissant l'aspect économique de la question, que les conditions étaient différentes du point de vue économique. Dans le cas qui nous intéresse, comme je l'ai expliqué au Comité, il est plus que probable qu'au cours des dix premières années, cette ligne de Kitimat rapportera des revenus considérables.

Il n'en est pas ainsi de la ligne du lac Lynn, et malgré que nous ayons exigé des garanties des compagnies minières, les garanties maximums qu'elles pouvaient nous donner n'étaient pas suffisantes pour satisfaire aux exigences du bilan financier et c'est pourquoi il nous a fallu, pour des considérations économiques, rechercher une aide financière. Le cas actuel est donc différent, puisque nous n'avons pas été obligés de rechercher un appui financier à l'égard d'un projet qui nous a paru rémunérateur.

D. Vous croyez que cet embranchement sera rentable dès son achèvement? —R. J'ai dit, monsieur, qu'au cours des cinq premières années, nous pouvons raisonnablement nous attendre de n'avoir pas à exiger que la compagnie d'aluminium honore sa garantie et qu'en réalité nous aurons suffisamment de recettes pour payer tous nos frais, y compris l'intérêt sur le coût de construction.

D. Vous aimeriez sans doute construire un bon nombre d'autres enbranchements du même genre?—R. Oui.

D. Monsieur Fairweather, vous avez parlé des navires arrivant à Kitimat chargés d'alumine et exigeant une cargaison pour le retour, et qu'il y aurait probablement d'abondantes livraisons de marchandises quittant Kitimat en provenance de l'intérieur de la Colombie-Britannique et des provinces des Prairies?—R. Oui.

D. Avez-vous songé aux chargements qui seraient expédiés à partir de la région de Rivière-la-Paix?—R. Certainement, tous ces facteurs entrent en ligne de compte.

M. POULIOT: Pour remplir les cales vides?

M. FULTON: Ou remplir quelques têtes creuses.

M. Green:

D. Cela demanderait un débouché par rail à partir de...

M. POULIOT: Je demande la parole sur un fait d'intérêt personnel. J'ai entendu le député de Kamloops parler de têtes creuses après que j'eus formulé ma question. Je veux qu'il retire cette parole sur-le-champ.

M. FULTON: Monsieur le président, je n'ai pas entendu le député de Témiscouata poser une question.

M. POULIOT: Je l'ai entendu dire... J'ai parlé de cales vides et en réponse, voyez-vous, avec son sourire épanoui l'honorable député de Kamloops... j'envisage cette affaire très sérieusement et je ne permettrai pas que des jeunes viennent m'insulter; je veux qu'il retire ses paroles tout de suite, monsieur. Je me lève sur une question de privilège. Nul ne peut traiter un collègue de tête creuse, c'est pourquoi je vous prie de lui demander de retirer ses paroles.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, le député de Kamloops doit retirer ces paroles s'il les a prononcées.

M. FULTON: Monsieur le président, la situation me paraît être celle-ci: l'honorable député de Témiscouata a fait une remarque qui, si je comprends bien le règlement du Comité qui est semblable à celui de la Chambre, est une infraction au règlement, car lorsqu'un honorable député a la parole comme c'était le cas du député de Vancouver-Quadra, j'ai toujours pensé qu'aucun autre député ne pouvait l'interrompre.

Le député de Témiscouata a interrompu celui qui avait la parole et, si l'on peut dire, tous les membres du Comité étaient de bonne humeur et dans un bon état d'esprit à la suite des questions que le député de Témiscouata avait posées précédemment et j'ai, moi aussi, lancé une remarque qui n'était pas plus régulière que celle faite par l'honorable député de Témiscouata, mais si l'honorable député de Témiscouata estime qu'en dépit du fait que son interruption était irrégulière et n'avait pas été relevée, mais que la mienne, qui était aussi irrégulière, devrait être relevée, alors, naturellement, il a droit de soulever une objection, mais si l'honorable député veut bien retirer sa remarque, je suis tout disposé à retirer la mienne.

M. POULIOT: Monsieur le président, lorsque j'ai parlé de cales vides, cette remarque ne s'adressait pas à l'honorable député. Tous les membres du Comité ont compris que je parlais de navires et la remarque de M. Fulton au sujet des "têtes creuses" ne peut pas s'appliquer à des navires. Elle ne saurait s'appliquer qu'à des êtres humains. Vous avez manifesté beaucoup de tolérance à l'écouter et il ne m'appartient pas de juger si mon interruption était régulière ou non; c'est à vous, monsieur, et, par conséquent, je vous le demande, monsieur.

M. FULTON: Monsieur le président, je crois qu'il est une partie de navire qu'on appelle la tête.

M. POULIOT: Monsieur le président, à titre de chef de ce Comité, voulez-vous, s'il vous plaît, lui ordonner de retirer ce qu'il a dit à l'adresse d'un de ses collègues?

M. McIVOR: Monsieur le président, j'aimerais bien savoir ce que les députés de la Colombie-Britannique pensent de ceci. Je me suis rendu dans cette région cette année et j'ai eu l'impression que ce chemin de fer s'imposait. J'aimerais connaître l'opinion des député de la Colombie-Britannique.

Le PRÉSIDENT: Après l'explication donnée par M. Pouliot, je pense, monsieur Fulton, que vous épargneriez du temps si vous retiriez vos paroles.

M. FULTON: Monsieur le président, si l'honorable député estime que ma remarque avait quelque chose de blessant à son endroit, je la retire sans réserve.

M. POULIOT: Je n'en ai pas été blessé, mais elle était irrégulière.

M. FULTON: Peut-être, monsieur le président, faudrait-il retirer ma remarque avec la même réserve.

M. Green:

D. Monsieur Fairweather, au moment de cette interruption, nous étions à étudier la possibilité d'exporter des produits depuis la région de Rivière-la-Paix en passant par Kitimat ou Prince-Rupert. Soit dit en passant, je suppose que la plupart de ces marchandises passeraient par Prince-Rupert étant donné que les installations y sont bien supérieures. Est-il possible de sortir ces produits de la région de Rivière-la-Paix sur quelque chemin de fer à destination de l'ouest?—R. Oui, je le crois; j'en suis même sûr. Les lignes ferroviaires de la région de Rivière-la-Paix ont Edmonton pour centre, et un chemin de fer relie cette ville à Prince-Rupert. A vrai dire, la passe, celle du Nid-de-Corbeau, qu'emprunte ce chemin de fer est le plus faible en altitude de ceux qui traversent les rocheuses. Il faut un peu plus de temps pour y parvenir, mais les chemins de fer, il y a plusieurs années, en reconnaissance des divers facteurs économiques en jeu, ont fixé les tarifs de cette région de Rivière-la-Paix sur une base... c'est-à-dire qu'ils ont accordé une forte réduction de tarifs et il en résulte qu'à l'heure actuelle cette région de Rivière-la-Paix jouit d'une route ferroviaire pouvant se charger de cette exportation.

J'ajouterai cependant que, plus tard, il est possible qu'une extension puisse être construite sur une base rentable.

D. Votre compagnie a-t-elle envisagé la construction d'un prolongement en direction ouest à partir de la région de Rivière-la-Paix?—R. Nous avons à maintes reprises étudié cette question, monsieur. Vous vous souviendrez peut-être qu'on a formé, il y a une vingtaine d'années, un comité d'ingénieurs qui a rédigé un rapport très complet en la matière. D'après ce rapport, il était bien clair que pour une longue période à venir il ne serait pas avantageux d'établir un autre passage dans les montagnes Rocheuses.

D. A mon avis, ce développement de la région de Kitimat activerait le commerce dans cette région beaucoup plus qu'auparavant?—R. Bien, je pense que la région de Rivière-la-Paix est un des endroits prospères du Canada. Il y a deux ans, j'ai passé tout un été dans cette contrée et j'en suis revenu fort impressionné. J'ai étudié la question, autant que possible, pour savoir s'il se présentait quelque obstacle à son développement ultérieur en raison de la pénurie d'installations. Je crois que nous dominons la situation, monsieur. Nous l'étudions sans cesse et nous la dominons.

D. Votre planification tient-elle compte de la possibilité de construire une grande route depuis Kitimat jusqu'à Terrace?—R. On peut sûrement prévoir qu'une grande route sera construite de Kitimat à Terrace. Je ne vois pas comment on pourrait arriver à toute autre conclusion.

D. Et on a tenu compte de ce fait dans vos plans et vos prévisions budgétaires?—R. Parfaitement, monsieur.

D. Le chemin de fer serait-il en mesure d'assurer le service de camionnage sur cette route?—R. Nous avons discuté avec les autorités provinciales de Colombie-Britannique de la possibilité d'accorder une concession au National-Canadien qui desservirait alors cette route.

D. Vous avez fait une demande officielle à cet égard?—R. Nous n'avons pas fait de demande officielle puisque la route n'est pas encore construite, mais nous avons donné à entendre à la province que nous nous chargerions de ce transport.

D. Dites-moi, votre service s'occupera des voyageurs aussi bien que du transport marchandises?—R. Certainement, monsieur.

D. Pouvez-vous me dire si le service sera quotidien?—R. Nous projetons d'établir un service quotidien pour voyageurs, sauf le dimanche.

D. Votre principale ligne de Jasper à Prince-Rupert fonctionne de cette façon à l'heure actuelle, n'est-ce pas?—R. Oui.

M. Robinson:

D. Lorsque certains ports ont été aménagés le long des Grands lacs, les compagnies ferroviaires ont obtenu en certains cas des terrains en propriété perpétuelle et libre ainsi que des lots de grève dans les ports. Ce fait leur a permis d'établir des terminus convenables, de louer aussi à bail des emplacements aux industries et de garder par conséquent la haute main sur le trafic qui en découle. D'après votre témoignage, je ne vois pas clairement quels arrangements sont en voie de se faire à Kitimat relativement à la protection des intérêts de la compagnie ferroviaire.—R. J'ai dit tout simplement que notre chemin de fer ira jusqu'à Kitimat et dotera ces lieux de terminus ferroviaires.

D. Puis-je vous interrompre un instant? Possédez-vous actuellement des terrains en propriété perpétuelle et libre?—R. Non, monsieur. J'ajouterai en passant que les seuls terrains que nous posséderons à Kitimat seront ceux sur lesquels se trouveront nos installations ferroviaires. Nous n'y posséderons pas de terrains pour la vente à des industries futures. Le National-Canadien ne fait pas ce genre d'affaires.

D. Les compagnies ferroviaires ont déjà fait des affaires de ce genre.—R. Il y a très longtemps que le National-Canadien a abandonné cette ligne de conduite. Certains prédécesseurs du National-Canadien ont agi dans ce sens et, en dépit de quelques réussites épatantes, je dirai qu'en général ce genre de spéculation s'est fait à perte.

Après avoir payé l'impôt sur des terrains improductifs pendant une vingtaine d'années, vous constatez que le jeu n'en vaut pas la chandelle. C'est pourquoi notre politique consiste à laisser aux entrepreneurs le soin de développer le potentiel industriel. Nous nous contentons de fournir les moyens de communication qui faciliteront ce développement.

D. Combien de terrain faudra-t-il acquérir pour vos installations dans ce port?—R. Très peu, quelques acres à peine.

M. Fulton:

D. Monsieur le président, puis-je demander à M. Fairweather si l'on a étudié les effets que pourraient avoir la construction d'une nouvelle ligne jusqu'à un port du littoral du Pacifique sur la ligne principale ou sur l'autre ligne principale de Red-Pass à Vancouver?—R. Je crois que cette nouvelle ligne donnera plus d'importance à la ligne à destination de Vancouver. Elle ne détournera sûrement pas le trafic de cette ligne.

D. Pourriez-vous nous donner plus de détails là-dessus?—R. Voici à peu près la situation, monsieur. Évidemment, Vancouver étant à l'heure actuelle comme une fenêtre ou une porte ouvrant sur le Pacifique, cette ville jouit d'un certain volume de trafic qu'il partage, par le jeu de la concurrence, avec d'autres centres. Généralement parlant, cette concurrence se livre surtout avec des ports américains. Les avantages qui découlleront de l'aménagement d'un port à Kitimat ne porteront pas atteinte à ceux dont jouit Vancouver. Ce nouveau port apportera tout simplement un atout de plus pour accroître le commerce du Canada par rapport aux États-Unis dans le monde.

Ceci posé et si nous traduisons ce nouvel atout en richesses nationales, nous pouvons dire que le Canada tout entier bénéficiera d'un trafic accru grâce au port de Kitimat. On peut en déduire que cette richesse n'aurait pas été créée autrement,—simplement par définition. Cette richesse nationale accumulée se répand ensuite sur tout le pays comme du vif-argent et ses bienfaits se feront sentir d'un bout à l'autre du Canada. On peut donc conclure que l'île de Vancouver et la ville de Vancouver bénéficieront du projet de Kitimat au même titre que le reste du pays. Nous avons tenu compte de ce facteur dans nos calculs.

D. Et vous prévoyez que les deux ports progresseront côte à côte sans se livrer concurrence?—R. Précisément, monsieur. J'ai étudié ce problème à fond et je puis dire que l'entreprise de Kitimat ne causera de préjudice à qui que ce soit au Canada.

D. Monsieur Fairweather, quelle est à présent la situation du transport-marchandises jusqu'à l'océan. Lorsque le trafic sera suffisant, si je comprends bien, vous entrevoyez la possibilité de fournir un service plus fréquent sur la ligne de Prince-Rupert. Serait-il alors juste de dire que, en ce qui a trait à la marée, il sera tout aussi avantageux financièrement au chemin de fer d'assurer le trafic de Kitimat à Vancouver... —R. Je dirais qu'à partir d'un point à l'est des Rocheuses la différence serait très petite.

D. Voici le problème qui me préoccupe: je me demandais si, en raison d'une exploitation plus coûteuse ou d'une route plus difficile d'entretien ou pour quelque raison semblable, les marchandises venant de l'est à destination de Kitimat passeraient d'abord par Vancouver pour être ensuite expédiées à Kitimat par eau, ou pensez-vous que ce sera le contraire?—R. Je puis vous dire ceci, monsieur: la compagnie ferroviaire ne fixe pas l'itinéraire des marchandises. Nous ne faisons qu'assurer le service et nous le faisons en vue d'acheminer les marchandises sur la route qu'on veut leur faire prendre. Notre façon de procéder relativement à ce trafic,—il s'agit ici de trafic d'exportation et d'importation,—consiste à placer Vancouver, Prince-Rupert et Kitimat sur la même base concurrentielle que n'importe quel port américain. En conséquence, tout expéditeur des États-Unis, tout expéditeur qui en a le choix, peut expédier sa marchandise aussi efficacement à un endroit qu'à un autre pour ce qui a trait aux tarifs de transport. C'est à lui de prendre une décision. Voyez-vous, le chemin de fer n'est qu'un voiturier intermédiaire. L'expéditeur doit également prendre des dispositions pour le transport par eau; nous ne le faisons pas pour lui.

D. En milles de chemin de fer, Kitimat est-il plus près que Vancouver d'Edmonton, ou cette distance est-elle à peu près la même?—R. Je ne crois pas que la différence soit très grande. Je pense que Kitimat est plus éloignée.

M. Green:

D. Avez-vous des bateaux qui assurent le transport des passagers et des marchandises jusqu'à Kitimat?—R. Non, monsieur, nous n'en avons pas.

D. Vos navires ne font pas escale à cet endroit-là?—R. Pas du tout.

D. Ne perdez-vous pas ainsi une belle occasion de faire d'excellentes affaires? Pour quel motif la compagnie ferroviaire n'a-t-elle pas pris cette initiative?—R. Le National-Canadien a étudié cette affaire et a décidé que le jeu n'en valait pas la chandelle.

M. ROBINSON: Voici une question que j'ai oublié de vous poser plus tôt. Ne serait-il pas prudent que la compagnie ferroviaire fasse l'acquisition d'une superficie supérieure à deux acres de terrain en propriété perpétuelle et libre, en prévision du développement considérable de Kitimat?

Le TÉMOIN: Voici ma réponse et vous pouvez la considérer comme un exposé de politique: Nous conserverons suffisamment de terrain à Kitimat pour nos besoins actuels et futurs en tant que chemin de fer, mais nous n'en achèterons pas en vue de spéculer sur l'expansion industrielle.

M. Pouliot:

D. Monsieur Fairweather, si vous me permettez de vous poser une question, vous avez communiqué avec le gouvernement de la Colombie-Britannique relativement aux produits du bois d'œuvre et autres. L'avez-vous consulté au sujet des terrains à réserver aux chemins de fer?—R. Nous avons eu des négociations avec le gouvernement provincial.

D. Oui, par suite du grand projet de développement en perspective. Ces terrains, devrez-vous les acheter ou bien vous seront-ils cédés gratuitement par le gouvernement de Colombie-Britannique?—R. Une décision devra être prise à cet égard.

D. Rien n'a encore été décidé?—R. Pas encore.

D. En avez-vous parlé aux autorités?—R. Il y a eu des pourparlers à ce sujet.

D. Avec le ministère des Terres et Forêts sans doute, mais le gouvernement de la Colombie-Britannique n'a pas encore donné sa réponse, nonobstant l'immense développement que le chemin de fer apportera à la province?—R. Les pourparlers se continuent.

D. Attendez-vous une réponse pour bientôt?—R. Nous aimerions avoir cette réponse dans un avenir rapproché.

D. Merci.

M. Applewhaite:

D. Il y a une question que j'aimerais poser au témoin. J'avoue que ma question ne se rattache pas au projet de loi, mais elle découle d'une déclaration que le témoin a versée au compte rendu. Vous avez dit, monsieur Fairweather, qu'en général un chemin de fer ne pourrait traverser la chaîne côtière qu'à deux endroits accessibles. Un de ces passages déboucherait dans la région de Westminster et de la zone métropolitaine de Vancouver, et l'autre, dans la région de Prince-Rupert et Kitimat. Vous avez sans doute oublié le projet qui intéressa si activement Sir Donald Mann en 1912 et qui visait à amener le chemin de fer à la tête du canal de Portland?—R. C'est mon propre point de vue que j'ai exprimé dans cette déclaration. Je ne crois pas qu'il soit possible d'amener un chemin de fer à la tête du canal de Portland.

D. Au point de vue des difficultés de construction?—R. Ce tracé a été examiné soigneusement et, à en juger par les données sérieuses que j'en ai retirées, il ne convient pas à l'établissement d'une ligne principale de chemin de fer.

D. Vous placez-vous au point de vue des difficultés de construction?—R. Oui, et aussi au point de vue exploitation. Sachez bien que c'est là mon opinion personnelle et je n'entreprendrai pas d'exprimer ici l'opinion de quelqu'un d'autre. Cependant j'ai fait une étude approfondie de la situation.

M. Green:

D. Vous avez dit que le chemin de fer aurait à passer par...—R. A vrai dire, il doit franchir un glacier.

D. Il ne s'agit pas de ça, je veux dire que le chemin de fer de Kitimat doit monter à une altitude de 700 pieds?—R. Oui, pour ce qui est de ce chemin de fer en particulier.

D. Est-ce le plus haut point au-dessus du niveau de la mer que ce chemin de fer doit atteindre?—R. Ce chemin de fer, oui.

M. RICHARD: Monsieur le président, notre discussion se limite-t-elle à la construction de ce chemin de fer entre Terrace et Kitimat? N'avons-nous pas ici des témoins représentant la compagnie d'aluminium, auxquels des questions de portée générale pourraient être posées S'il y a ici présents des gens de la compagnie d'aluminium, j'aurais quelques questions à leur poser.

L'hon. M. CHEVRIER: Le problème que nous étudions en ce moment est celui d'un chemin de fer entre Terrace et Kitimat en Colombie-Britannique, mais nous avons parmi nous un représentant de la compagnie d'aluminium qui répondra, j'en suis sûr, aux questions que vous voudrez bien lui poser.

M. RICHARD: Je représente une circonscription qui s'intéresse à la production de l'aluminium. Je peux dire en passant que Shawinigan Falls, comme d'autres localités de la province de Québec, doit son progrès à la production de l'aluminium, et la compagnie en question nous a rendu un grand service. Cependant, la ville de La Tuque, qui est située dans mon comté, a aussi une usine de l'*Aluminum Company* qui est actuellement fermée. J'aimerais savoir pourquoi on a fermé cette usine, à une époque où il est si important de procurer de l'emploi à la population de cette localité et où le besoin d'une production maximum est urgent. Est-ce qu'on projette sérieusement de rouvrir cette usine? Est-ce qu'on entrevoit la possibilité de la remettre en marche dans l'avenir? Le problème est-il que la compagnie d'aluminium ne peut pas s'entendre avec la ville de La Tuque ou est-ce que les conditions ont changé à tel point qu'il est beaucoup plus facile de produire l'aluminium ailleurs? Cette usine sera-t-elle rouverte pour donner de l'emploi à la population de La Tuque?

L'hon. M. CHEVRIER: A mon avis, cela n'a rien à voir avec l'objet de la discussion.

Le PRÉSIDENT: Appellerai-je le témoin suivant pour répondre à cette question de M. Richard?

M. WHITESIDE: Je demanderai d'abord à M. Fairweather si les conditions atmosphériques permettent aux bateaux d'y pénétrer en toute saison, ou si le port sera fermé pendant une partie de l'année, comme celui de Prince-Rupert?

Le TÉMOIN: Les bateaux peuvent y pénétrer à l'année.

M. Darroch:

D. Monsieur le président, M. Fairweather pourrait-il nous dire si l'on construira des grand routes en rapport avec cette petite ville nouvelle de Kitimat?—R. Sans doute, à la longue.

D. Ce développement influera-t-il sur la concurrence en matière de transport?—R. Peut-être.

Le PRÉSIDENT: Nous entendrons maintenant M. A. W. Whitaker, vice-président de l'*Aluminum Company of Canada.*

M. A. W. Whitaker, fils, vice-président et gérant général de l'*Aluminum Company of Canada* est appelé.

L'hon. M. CHEVRIER: Le député qui vient de parler, monsieur, est préoccupé par la marche d'une usine d'aluminium située à La Tuque (P.Q.) et qui, selon lui, a fermé ses portes. Il veut absolument savoir s'il pourait arriver ou non que l'usine rouvre ses portes. Il est vrai que cette question ne se rapporte pas directement au sujet en discussion, mais une réponse de votre part lui rendrait service.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, monsieur le ministre et messieurs, je suis très heureux d'avoir l'occasion de parler à ce sujet. Je me présente: M. A. W. Whitaker, vice-président et gérant général de l'*Aluminum Company of Canada.* Au cours de la dernière guerre, quand la demande d'aluminium

était très forte, nous avons bâti une usine à La Tuque. Avec notre aide, la *Shawinigan Water and Power Company* installait alors deux génératrices supplémentaires, dont l'une à La Tuque et l'autre dans une usine hydro-électrique située plus en amont du Saint-Maurice. Bien que cet emplacement ne permît pas à une aluminerie d'exploiter avantageusement, c'est là que nous avons été obligés de bâtir la nôtre, car nous ne disposions pas d'une autre source d'énergie immédiate, ni de quantités d'aluminium ou d'acier suffisant à la construction d'une ligne de transport, jusqu'à Shawinigan-Falls ou à Trois-Rivières, de l'énergie produite à La Tuque. Depuis la guerre, la demande d'énergie dans cette région est devenue si grande qu'on ne dispose plus de force motrice pour la fabrication d'aluminium à La Tuque, ni même à Shawinigan-Falls, si bien qu'après cette année-ci la région ne nous fournira presque plus d'énergie. Depuis quelques années, nous transportons une petite quantité d'énergie du Saguenay à Shawinigan-Falls, mais après cette année-ci, toute l'énergie qui servira à produire de l'aluminium dans cette ville sera transportée du Saguenay par ligne. A cette fin, nous venons de mettre en chantier deux usines hydro-électriques supplémentaires dans le district du lac Saint-Jean, l'une à la Chute-au-Diable et l'autre à la Chute à la Savane. Leur construction se poursuit. Nous espérons qu'elles commenceront à produire de l'énergie, l'une en juillet et l'autre en décembre, et qu'elles seront achevées, l'une probablement vers la fin de l'automne et l'autre au début du printemps 1953. Cette force supplémentaire à celle que nous produisons dans le Saguenay nous permettra à peu près tout juste de répondre aux besoins de nos fabriques du Saguenay, d'Arvida et de l'île Maligne, ainsi que de nos rangées de creusets à Shawinigan-Falls.

Je regrette de dire que, même si la force motrice nous coûtait beaucoup moins cher, nous n'aurions pas raison de fabriquer de l'aluminium à La Tuque, par suite du supplément de transport de l'alumine dans la région et celui de transport de l'aluminium hors de la région, qui ne permettraient pas de rouvrir l'usine. Nous avons expliqué la chose très à fond aux habitants de La Tuque et nous faisons de notre mieux pour y attirer des entreprises industrielles. Nous avons loué des parties de l'usine à trois petites entreprises: une fabrique de meubles, une de tricotage et une de bois de placage. Nous aimerions en louer une plus grande partie à d'autres personnes qui seraient fondées à croire que leur entreprise, établie dans l'usine, serait payante. En réalité, les loyers que tous touchons ne nous suffisent pas à acquitter les impôts, ne nous rapportent rien. Ils suffisent à peine à entretenir les locaux en bon état: c'est donc une affaire peu payante. J'espère avoir bien répondu à la question du député qui l'a posée.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, très à fond. Merci beaucoup, monsieur.

Le TÉMOIN: Je regrette de ne pas savoir parler le français.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions que vous aimeriez poser à M. Whitaker?

M. Green:

D. Monsieur Whitaker, pouvez-vous nous dire s'il se peut que d'autres entreprises industrielles viennent s'établir à Kitimat?—R. Oui, je peux m'étendre sur ce point. Nous sommes déjà convenus par écrit avec la *Canadian Liquid Air* que cette compagnie bâtirait à Kitimat une petite fabrique d'oxygène et d'acétylène. De concert avec la *Powell River Company,* nous examinons s'il serait possible d'y fabriquer de la pâte à papier et peut-être du papier. Car il est dans notre intérêt de vouloir qu'un certain nombre d'autres entreprises viennent s'y établir, surtout pour se charger avec nous du fardeau de cette localité naissante, et aussi se servir d'une partie de l'énergie disponible. Il y a d'autres études en cours. Je crois qu'une maison d'experts-conseil de New-York est

en train d'étudier la possibilité d'établir une usine de chlore caustique à Kitimat. Elle s'est renseignée sur le prix que coûterait l'énergie. L'usine, du moins à son début, utiliserait de 18 à 20,000 chevaux-vapeur. Je crois que le chlore servirait à fabriquer de la pâte à papier et à d'autres industries connexes. Il pourrait aussi arriver qu'il soit utilisé dans l'industrie de la pâte et du papier. Telle est à peu près la situation actuelle, mais j'ajouterai aux déclarations de M. Fairweather que l'*Aluminum Company of Canada,* bien entendu, étudiera volontiers la question de vendre de l'énergie à d'autres entreprises industrielles et leur en vendre, au prix jugé raisonnable à l'époque. Nous tenons beaucoup à développer la localité. Voilà ce que l'industrie de l'aluminium accomplit depuis bien des années. Nous sommes avant tout des défricheurs, pénétrant dans l'hinterland et construisant des usines hydroélectriques. Pour qu'on ait raison de fabriquer de l'aluminium et que son prix concurrence les prix mondiaux, il faut disposer d'une énergie à très bas prix. Notre compagnie le constate depuis 50 ou 60 ans. Notre entreprise a débuté à Niagara-Falls. Puis elle a passé à Shawinigan-Falls et ensuite, au Saguenay. Partout nous avons fait la même constatation. Nous sommes en train de mettre en valeur l'hinterland de la Colombie-Britannique. A mesure que ces régions se développent... prenez le cas de Niagara-Falls, où il n'y a pas d'usine d'aluminium actuellement, parce que l'énergie y est devenue si coûteuse qu'elle a été accaparée par d'autres entreprises qui avaient les moyens de payer un plus haut prix que notre compagnie. Il en va de même de Shawinigan-Falls, où nous avons été les premiers à acheter de l'énergie par contrat, en 1900 ou plus exactement en 1899. Notre usine y a été mise en marche en 1901. Elle a cessé son exploitation après la guerre et nous en avons bâti une nouvelle, mais nous en sommes maintenant rendus au point non seulement de ne pouvoir acheter l'énergie qu'il nous faut à la *Shawinigan Water and Power Company,* mais aussi de voir cette compagnie compter sur nous pour lui en vendre. Toute la région se développe et il en ira de même de la Colombie-Britannique. C'est ce qui caractérise toute notre expansion durant la guerre. Si nous avons transféré le gros de notre activité au Saguenay, c'est parce que l'énergie y coûte moins cher et dans l'espoir d'y produire un supplément d'énergie ne coûtant pas trop cher pour notre bourse.

L'hon. M. CHEVRIER: Quelle est la situation actuelle en ce qui concerne Massena et Niagara-Falls?

Le TÉMOIN: L'usine de Massena (État de New-York bien entendu) a été construite il y a bien des années et, pendant la guerre, le gouvernement des États-Unis en fit construire une supplémentaire, qui appartient maintenant à *Alcoa.* Pendant des années, on a acheté par contrat de l'énergie à l'usine de la *Montreal Light, Heat & Power* à Cedar-Rapids. De là, on a construit une ligne qui a permis de transporter de l'énergie à Massena. Cela représentait, je crois, environ 70,000 chevaux-vapeur.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ce que je crois savoir.

Le TÉMOIN: La compagnie a un contrat à long terme, qui est excellent aujourd'hui, à mon avis. En outre, elle produit l'énergit destinée à ses propres besoins. Il paraît qu'elle y a une centrale électrique et qu'elle en a bâti une supplémentaire, dont la force motrice est dérivée du Saint-Laurent, aux rapides du Long-Sault, et qu'elle déverse cette eau dans la rivière Grasse, ce qui lui fournit une puissance d'environ 70,000 chevaux-vapeur, soit un total actuel de 140 à 150,000 chevaux-vapeur, fournis par les deux usines. Cette puissance ayant été rendue insuffisante par l'essor pris par les usines durant la guerre, elle y a ajouté une ligne de transport partant du centre de l'État de New-York et branchée sur le réseau national. Aujourd'hui, elle utilise une partie de cette force motrice, en payant un très haut prix auquel s'applique, je crois, une subvention. Mais à mesure que le projet de la voie maritime du Saint-Laurent

s'exécutera, et quand il sera exécuté, l'aménagement de la section des rapides Internationaux en amont de Cornwall produira un plus grand volume d'énergie, dont la compagnie voudra sans doute en obtenir une partie, escomptant probablement l'obtenir à un prix moins élevé. Mais le potentiel d'énergie destiné à fabriquer de l'aluminium et disponible en cet endroit est supérieur à celle de l'énergie disponible actuellement à Massena.

M. GREEN: Quelle proportion de vos matières premières importerez-vous? Vous êtes en train d'importer de l'alumine des Antilles, sauf erreur. Quant aux autres matières premières requises, pourrez-vous en faire venir le moindrement de la Colombie-Britannique ou d'autres parties du Canada? D'où proviennent-elles?

Le TÉMOIN: J'essayerai de vous exposer la situation. La matière première essentielle qui entre dans la fabrication de l'aluminium est l'alumine, oxyde d'aluminium, qui sera expédié de la Jamaïque. Nous sommes en train d'y construire une usine d'alumine. Au lieu d'expédier de la Jamaïque de la bauxite, minerai d'où l'on extrait l'alumine, nous préférons expédier de l'alumine, dont le poids en tonnes est inférieur d'à peu près la moitié de celui de la bauxite.

L'hon. M. CHEVRIER: Comment ferez-vous venir cette alumine?

Le TÉMOIN: Par navire, bien entendu.

L'hon. M. CHEVRIER: Par le canal de Panama?

Le TÉMOIN: Oui, en effet. Dans des circonstances critiques (cette question a déjà été soulevée), par exemple dans le cas d'une guerre qui entraverait la navigation, l'alumine (faisons-le remarquer) pourrait être envoyée par mer de la Jamaïque jusqu'à, disons, la Nouvelle-Orléans, puis de là par chemin de fer par le Centre des États-Unis jusqu'au Canada. Il va donc sans dire que, dans les circonstances supposées, cette correspondance ferroviaire serait des plus importantes. En matière de défense militaire, elle jouerait un rôle essentiel.

La principale des autres matières premières, c'est le coke de pétrole, destiné à la fabrication d'électrodes. Ce coke doit être une substance très pure, une forme de carbone très pur. Il est probable qu'au début nous le ferons venir de quelque partie du littoral ouest des États-Unis, mais nous comptons pouvoir utiliser du coke de l'Alberta, à mesure que les champs pétrolifères et les raffineries se développeront en Alberta ou en Colombie-Britannique, où nous avons déjà acheté par contrat une certaine quantité de coke, que nous sommes en train de faire transporter à Arvida. Mais à mesure que ces champs pétrolifères seront mis en valeur, nous expédierons sans doute du coke de pétrole, de la région d'Edmonton par voie ferrée jusqu'à Kitimat. Puis viennent des minéraux tels que la fluorite et la cryolite, qui seront probablement expédiés directement par voie ferrée, du Saguenay à travers le continent jusqu'aux fonderies de Kitimat. Leur poids en tonnes est plutôt faible en comparaison du poids du coke.

Le coke utilisé par nous comprend, en sus du coke de pétrole, soit du coke d'anthracite soit du coke de houille grasse, qui nous sert à revêtir l'intérieur de nos pots ou creusets à aluminium. Il va sans dire que nous en utilisons à cette fin beaucoup moins que pour la fabrication des électrodes, mais nous découvrirons probablement des mines d'anthracite, soit en Colombie-Britannique, soit quelque part près de la région d'Edmonton soit près de la région de Banff, d'où il sera transporté par voie ferrée. Voilà le principal en ce qui touche les matières premières destinées à la fabrication de l'aluminium. Quant au métal qui sortira de notre fonderie, ce sera de l'aluminium en saumons, qui sera expédié nous ne savons pas exactement où, probablement en grande partie aux États-Unis, surtout au Centre de ce pays. En temps normal, ces saumons seront expédiés de Kitimat directement par voie ferrée, ce qui coûtera moins

cher, comme il va sans dire, que de les expédier par mer, disons, jusqu'à Seattle ou à Portland, puis de les remettre aux chemins de fer, qui les transporteront à travers les Rocheuses jusqu'au Centre du pays. Il se peut que nous en expédiions une partie en extrême Orient, par mer bien entendu. Ces cargaisons présenteront des avantages certains, vu que, comme M. Fairweather l'a fait remarquer, la jauge des navires qui transporteront de l'alumine à Kitimat sera le double du tonnage du métal qui y est fabriqué. Il se peut même que nous expédiions une certaine quantité d'aluminium, disons, au Royaume-Uni, mais il ne s'agira probablement pas d'une grosse quantité, car il est à croire que nos fonderies de l'Est pourraient se charger à meilleur compte de l'exportation d'aluminium aux marchés européens.

M. Rooney:

D. Ne pourrait-on utiliser du charbon de l'Alberta, qui est un bon charbon à coke, et établir une cokerie à cette fin?—R. Tant qu'on pourra acheter du coke de pétrole à un prix raisonnable, le coke de houille grasse ne sera pas assez pur. Ce dernier, comme nos essais et nos recherches ont permis de le constater, peut être purifié au degré voulu, mais il nous en coûtera plus cher que d'acheter du coke de pétrole pur, tant qu'on pourra en acheter. Mais si l'on envisage l'avenir et si l'industrie pétrolière produisait moins de coke, ou si le prix de ce coke devenait trop cher, la possibilité d'extraire un bon coke serait un atout dans notre jeu, mais il nous en coûterait davantage. C'est simplement une question de prix.

D. Ne pourriez-vous pas cokéfier du charbon Pocahontas à Kitimat? Serait-il de la qualité voulue par vous?—R. Il contiendrait encore trop d'impuretés. Il faudrait en abaisser la teneur en fer et en silice à des fractions d'un p. 100. La plupart des charbons de la nature du Pocahontas contiennent probablement des impuretés s'élevant à plusieurs pour cent.

M. Pouliot:

D. Résumons ce qui a été dit: il existe quatre ports océaniques en Colombie-Britannique, savoir, Vancouver, New-Westminster, Victoria et Prince-Rupert. Celui de Kitimat serait le cinquième, n'est-ce pas? En outre, l'usine que vous allez bâtir sera destinée à la fabrication de l'aluminium et vous bâtirez aussi une centrale électrique, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. M. Fairweather a parlé d'un embranchement entre Terrace et Kitimat, destiné à améliorer les communications ferroviaires. En outre, vous avez pris vos propres dispositions pour faciliter les expéditions, une fois cette ligne construite, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Maintenant, monsieur Whitaker, la question de ce nouvel embranchement a fait l'objet d'une discussion. Il en est de même de la question de la grand route. Sera-t-elle construite par votre compagnie ou par le gouvernement de la Colombie-Britannique?—R. D'après les pourparlers en cours ou les pourparlers passés (je ne crois pas qu'on soit arrivé à une conclusion précise), la route à construire par nous aux conditions posées par le gouvernement ira de Kitimat à Lakelse à peu près. Une route relie déjà Terrace et Lekelse. Le gouvernement et la compagnie acquitteront chacun environ la moitié des frais requis.

D. Vous paierez la moitié des frais?—R. Nous en paierons la moitié: c'est la condition actuelle dont dépendent les sujets dont nous avons causé avec le gouvernement de la Colombie-Britannique.

D. Et ce dernier n'a pas encore répondu en termes précis?—R. Non, pas que je sache.

D. Mais il connaît votre condition?—R. Certainement.

D. Monsieur Whitaker, parmi les sujets non abordés, il y a celui des installations de port à Kitimat. Projetez-vous de les construire vous-mêmes, ou de les faire construire par quelqu'un d'autre?—R. Nous-mêmes. Ces aménagements sont maintenant en chantier.

D. Tout comme votre usine?—R. Oui, et les installations n'en sont éloignées que de quelques centaines de verges. Les travaux ont déjà commencé, par l'érection de jetées en rocaille. Une drague est au travail sur les lieux. Le wharf de mouillage des navires sera long de 750 pieds et fait de caissons en béton. A l'arrière de ce wharf, nous sommes en train de combler tout l'emplacement où seront bâtis quelques-uns des magasins d'approvisionnement de l'aluminerie. Quant au wharf... nous avons projeté, comme début tout au moins, de construire un hangar provisoire destiné à emmagasiner toutes sortes de produits d'arrivage et de sortie: chargements à l'usage de la localité, chargements à l'usage d'autres entreprises industrielles, marchandises à expédier par le National-Canadien, quel que soit leur point de destination. Actuellement, nous ne projetons pas de bâtir ce hangar provisoire, mais nous aurions d'autres installations. Il va sans dire que le wharf sera destiné avant tout à la manutention de l'alumine, qui sera expédiée en vrac et nécessitera des appareils spéciaux, très coûteux, pareils à ceux utilisés pour le déchargement des cargaisons de grains. Il y aura aussi une grue de chargement du métal et la grue de déchargement permettra de décharger d'autres cargaisons. J'ajoute ici qu'un wharf temporaire offre et offrira probablement pendant un certain temps des postes de mouillage à des caboteurs dont les cargaisons sont débardées par des centaines de tonnes. Il permettra d'arrimer des caboteurs quand, par exemple, les postes du quai principal seront occupés.

D. J'ai deux autres questions à vous poser, après quoi je vous remercierai de l'élucidation de vos projets. L'*Aluminum Company of Canada* veillera-t-elle à trouver des logements aux hommes qui travailleront à Kitimat?—R. Excellente question, monsieur Pouliot. Nous avons dressé des plans à ce sujet. Après avoir passé l'année dernière à travailler avec l'un des urbanistes les plus en vue de l'Amérique du Nord, ainsi qu'avec l'un des groupes d'urbanisme les plus marquants, nous avons fini par élaborer, pour Kitimat, un plan complet d'aménagement selon les principes de l'urbanisme. Nous estimons que, pour commencer, nous devrons probablement faire nous-mêmes les frais de la construction de maisons, de bureaux municipaux, d'écoles, d'hôpitaux, etc. Nous espérons cependant que ces initiatives encourageront, avec le temps, d'autres personnes à faire leur part. Par ailleurs, il faut admettre que, quels que soient les participants, les frais seront en dernière analyse à la charge de la compagnie. Si quelqu'un vient à Kitimat y construire des maisons en grand nombre et fait payer de hauts prix, dans l'idée de réussir à faire de gros profits, les travailleurs réclameront à leur tour des salaires plus élevés, en guise de compensation, et à ce moment-là c'est nous qui casquerons. Ainsi donc, à certains égards, nous voulons faire que Kitimat prenne de l'expansion et nous espérons que cette localité deviendra l'une des plus belles au Canada. Nous avons fait d'Arvida une assez belle ville, comme devra l'admettre quiconque d'entre vous l'a visitée. D'autre part, cela coûtera très cher, mais nous projetons de nous lancer tout au moins dans la première période d'expansion, au cours de laquelle nous viserons à obtenir un rendement à peine inférieur à 100,000 tonnes par an et aménagerons la plupart des terrains à bâtir.

D. Une dernière question: votre rendement en aluminium à Kitimat influera-t-il sur celui de votre usine à Arvida?—R. Nous espérons que non, mais il va sans dire que nous ignorons ce que l'avenir nous réserve. Nous prévoyons que la consommation de l'aluminium prendra une brillante expansion. A notre avis, le besoin de ce métal augmente très rapidement, non seulement à l'usage militaire mais surtout à l'usage civil. Nous espérons

fermement que l'usine fondée à Kitimat non seulement ne causera pas de tort à celle établie dans l'Est, mais encore que la demande d'aluminium nous obligera de l'agrandir, avec le temps. C'est pourquoi, messieurs, nos plans s'étendent bien au delà de la première période d'expansion. Je crois qu'il vous intéressera tous de savoir que l'usine hydroélectrique en question et presque tous les travaux que nous sommes en train d'exécuter, à part l'installation des génératrices et le revêtement d'un canal d'amenée, suffira à produire au moins un million de chevaux-vapeur. Il va de soi que cette usine finira par exiger la construction du barrage lui-même. Nous n'avons pas besoin de ce dernier pendant la période du début, mais nous avons estimé qu'afin d'être prêts à faire face aux circonstances futures, il était pratique de la construire maintenant. Nous sommes en train de creuser à travers les montagnes un tunnel d'amenée d'un diamètre de 25 pieds, un des deux dont nous aurons finalement besoin, si bien que ce seul tunnel représente un peu plus de la moitié des travaux à exécuter finalement. Nous sommes en train de poser une ligne de transport d'énergie allant de Kemano à Kitimat, dont une partie, celle qui traverse le col, servira à toute l'aluminerie et l'autre partie, à la moitié de cette dernière. Je répète donc que, sans parler de l'installation de quelques génératrices et du revêtement d'un canal d'amenée, qui représentent une partie plutôt faible du total des frais, nous disposerons à Kitimat dès le début d'une force de près d'un million de chevaux-vapeur, soit environ le triple de la puissance dont nous aurons besoin pour mettre en marche la fonderie de Kitimat.

D. Si je comprends bien, monsieur Whitaker, Arvida vous offrira un moyen d'accès vers l'est et Kitimat, un moyen d'accès vers l'ouest, n'est-ce pas? —R. Oui.

D. Je dois avouer, monsieur Whitaker, que votre exposé a opéré un vrai miracle de conversion: je me rallie à vôtre projet.

M. Herridge:

D. Monsieur le président, je n'ai qu'une seule question à poser à M. Whitaker, comme suite à ce que M. Pouliot a demandé au sujet de la longueur du terrain en bordure de l'eau. En vertu de l'entente conclue par vous avec le gouvernement provincial, à ce sujet, quelle proportion de ce terrain ou des installations de port servira à vos besoins et quelle proportion en sera laissée à l'usage d'autres entreprises industrielles?—R. Je ne me souviens pas d'avoir pris part moi-même aux négociations entamées avec le gouvernement provincial, mais somme toute ce dernier nous concédera presque tout ce terrain qui, je dois l'avouer, est en grande partie sans valeur, car il y a une restriction constante à faire: la rivière Kitimat en inonde une forte partie. Il n'en reste pas moins un assez long emplacement propre à l'industrie lourde et je suis sûr que tout industriel désirant y établir une entreprise pourra facilement conclure une entente satisfaisante avec nous. Nous ferons avec plaisir de notre mieux pour favoriser les industriels.

M. Fulton:

D. Monsieur Whitaker, je me permets de revenir sur une question déjà discutée, à savoir que vous avez garanti au chemin de fer un minimum de trafic et qu'une entente est intervenue à ce sujet entre vous et la compagnie ferroviaire. Envisagez-vous la possibilité de pourvoir à ce trafic considérable grâce à vos produits et aux articles requis par votre industrie, ou bien devrez-vous compter, à cette fin, sur l'établissement d'autres industries?—R. Je suis heureux, monsieur Fulton, que vous posiez cette question parce que vous me fournissez l'occasion d'exposer mes vues et de vous signaler,—M. Fairweather pourra corroborer mes dires,—que nous ne voulions pas de cette garantie. Nous y avons finalement consenti, mais mon patron m'a servi...

Le PRÉSIDENT: Une semonce!

Le TÉMOIN: Oui, pour avoir acquiescé, et voici pourquoi. Nous formons une compagnie de propriété privée, et nous allons engager dans ce projet des milliers de dollars provenant en grande partie d'emprunts. Par ailleurs, nous ne pouvons tabler sur aucune garantie: personne ne nous donne l'assurance qu'il va acheter notre métal. C'est parce que nous avons foi en l'avenir du Canada et de l'industrie de l'aluminium que nous nous lançons dans cette entreprise. Or voici qu'il nous faut garantir aux Chemins de fer Nationaux le transport sur cette ligne d'un certain volume de trafic.

M. Fulton:

D. Ils vous demandent de faire œuvre de philanthropie?—R. Oui. Nous avons finalement acquiescé parce que les représentants de la compagnie nous ont déclaré: "C'est la seule façon pour vous d'obtenir cette ligne." Il nous semble, à la vérité, que cette voie devrait être aménagée et que, sans être essentielle, elle aidera à l'ensemble de l'entreprise. A notre avis, cette ligne profitera aux deux parties. Mais je dois dire que l'idée d'une garantie à fournir ne nous sourit pas.

J'en viens à votre question. Il est difficile de prévoir ce que l'avenir nous réserve. D'après nos estimations, nous sommes fondés à croire qu'il y aura suffisamment de trafic pour équilibrer recettes et dépenses et, comme le déclarait M. Fairweather, acquitter les frais d'exploitation des cinq premières années. Si le volume de nos affaires augmente, ce qui est fort possible,—il pourrait même avoir doublé à ce moment,—je suis convaincu que la question ne fera alors aucun doute. De même, si, comme nous l'espérons, une autre industrie est établie dans ce secteur, je ne serais nullement surpris que l'initiative se révèle l'une des plus profitables que le National-Canadien ait jamais réalisées. C'est là une des raisons qui nous portent à nous demander pourquoi, tout en comptant sur l'appui du gouvernement fédéral, le National-Canadien exigerait de nous pareille garantie. Pourquoi le gouvernement canadien n'a-t-il pas suffisamment foi en l'avenir de la Colombie-Britannique pour assurer un risque en réalisant ce projet et déclarer: "Nous ne sommes que trop heureux de le faire"?

M. Macdonald:

D. Monsieur le président, je ne pense pas qu'on nous ait révélé la date exacte à laquelle doit débuter la production.—R. Je puis vous faire part de nos plans à ce sujet. Les travaux d'aménagement sont déjà commencés. Comme je vous le signalais, l'installation du quai avance et nous espérons qu'elle sera terminée vers la fin de cette année ou au début de l'an prochain. Pour ce qui est de l'emplacement de l'usine, le déblaiement se poursuit, ou plutôt il est terminé. On a entrepris le terrassement et il s'agit de travaux considérables, puisqu'il faut porter le terrain à un niveau assez élevé pour parer à toute inondation possible. L'érection de l'usine même commencera dans quelques semaines, ou dans un mois ou deux. Les plans sont déjà à la disposition de l'entrepreneur. Des équipes sont sur les lieux depuis plus d'un an, travaillant au déblaiement, à la construction de camps, etc. Nous nous attendons à obtenir de l'énergie de notre centrale au plus tard le 1er avril 1954, alors que la raffinerie devrait commencer à produire de l'aluminium. L'inauguration de la première section a été fixée au 1er avril 1954, et celle de la seconde, aurait lieu vers le mois de juin ou juillet de la même année. En d'autres termes, nous nous attendons à produire de l'aluminium au moins six mois avant que la voie du National-Canadien ne soit mise en service. J'espérais qu'elle serait prête plus tôt parce qu'elle nous aurait rendu de précieux services en assurant l'expédition de lourds

transformateurs et d'une foule de matériaux en provenance de l'Est. La construction aussi bien que l'aménagement de l'usine requièrent un volume considérable de matériaux.

M. Fulton:

D. Une dernière question. Votre compagnie exploite elle-même un service de transport maritime, n'est-ce pas?—R. C'est exact.

D. Faites-vous seulement le transport de vos matières premières, ou comptez-vous toujours sur du fret de retour? Avez-vous un service régulier, ou bien utilisez-vous vos navires pour les seules fins de votre industrie?—R. Nous avons la propriété exclusive d'un service subsidiaire, le Saguenay Terminals Limited, qui dispose, je crois, de dix ou douze navires d'une capacité de 10,000 tonnes. Les vaisseaux effectuent jusqu'à cinquante voyages par saison. Bien qu'ils servent d'abord au transport de la bauxite des Antilles à Arvida, ils véhiculent également un fort volume de trafic divers et de toute provenance en se rendant à Montréal, Québec et Halifax. Outre leurs cargaisons de bauxite, ils prennent tout le trafic qui se présente, au cours de leurs voyages du Canada aux Antilles ou en Amérique du Sud.

D. La ligne est-elle exploitée sur une base purement commerciale et concurrentielle ou dans le cadre d'un régime de priorité? Après tout, vous êtes à aménager un nouveau port d'une grande importance. Insistez-vous de quelque façon pour obtenir la préférence en matière de cargaison ou vous en tenez-vous strictement à la concurrence?—R. Nous nous conformons à la stricte concurrence.

D. Il n'existe aucuns règlements ni restrictions?—R. Pas que je sache.

M. Green:

D. Vos docks pourront-ils recevoir les plus grands cargos?—R. Sûrement.

D. Un point m'intrigue. Pourquoi installez-vous votre centrale de l'autre côté de la montagne?—R. Deux ou trois raisons sérieuses militent en faveur du choix de cet emplacement. La configuration géographique d'abord: les montagnes escarpées qui se dressent sur ces terrains sont sujettes aux avalanches et aux éboulis, et le terrain qui longe la rivière Kemano ne constitue qu'une bande de 300 à 400 verges de largeur. C'est pourquoi une centrale érigée sur la côte pourrait être détruite par les avalanches ou les éboulis, ou exposée aux inondations de la Kemano.

L'autre donnée qui a fait l'objet de nos discussions et sur laquelle nous avons maintes fois insisté, c'est qu'une centrale enfoncée dans la montagne serait à l'abri de toute attaque. Nous avons étudié les deux possibilités et constaté qu'une construction à l'intérieur coûterait à peu près le même prix, et peut-être un peu meilleur marché. Il serait impossible, ou plutôt il ne serait pas pratique de construire des canaux d'amenée sur les rives, comme on le fait ailleurs. Nous sommes d'avis qu'étant donnés les éboulis et avalanches possibles, ce serait une entreprise coûteuse et dangereuse. Nous avons donc décidé d'aménager les canaux d'amenée à l'intérieur.

Il nous paraît logique d'installer également la centrale dans la montagne. Adopté sur une plus petite échelle en Italie et en Suisse, ce plan semble très pratique et nos ingénieurs s'y sont montrés très favorables.

D. Quelle est la longueur de votre tunnel?—R. Le tunnel principal traverse la montagne, depuis le lac Tahtsa, sur une longueur d'environ dix milles. Ce tunnel est aménagé en rampe, c'est-à-dire qu'il ne comporte à vrai dire qu'une pente naturelle, de sorte que la seule pression existante est celle qui s'exerce à l'intérieur. Il tombe à angle vif, d'une hauteur de vingt-six pieds, dans la

centrale; ainsi, la dénivellation est de 2,650 pieds entre la source d'approvisionnement d'eau et le canal d'échappement, l'élévation de ce dernier étant d'environ 200 pieds au-dessus du canal Gardner où se déverse la Kermano.

En raison de l'altitude obtenue, le débit requis pour produire 1,600,000 chevaux-vapeur est relativement faible, soit quelque 5,000 ou 6,000 pieds-seconde. C'est pourquoi, si des membres du Comité s'inquiètent des répercussions possibles de cette canalisation sur le débit de certaines autres rivières, je tiens à leur signaler qu'elle n'appauvrira guère l'ensemble du bassin hydrographique, une fois que l'établissement sera mis en marche. Celui-ci n'exigera au total qu'un débit de 5,000 à 6,000 pieds-seconde.

M. Nixon:

D. Pourriez-vous nous dire, monsieur Whitaker, le nombre approximatif d'employés qu'il vous faudra embaucher?—R. R. Pour réaliser, conformément à nos plans, une production initiale de 91,500 tonnes nettes, nous estimons que 1,100 employés seront requis dans les ateliers et sur les quais, soit dans tout l'établissement.

La réalisation de l'objectif final, qui s'établit selon nos plans à 500,000 ou 550,000 tonnes nettes, demandera 5,000 à 6,000 employés. Lorsque l'industrie sera en activité, la population comprenant les travailleurs et leurs familles devrait se chiffrer au début par 6,000 à 8,000 personnes; je parle des employés de nos services à l'exclusion de ceux des autres industries.

M. CARTER: Vous me permettez une question? Lorsque M. Whitaker a répondu à M. Green à propos des sources d'approvisionnement en matières premières, je n'ai pas saisi ce qu'il a dit au sujet de la fluorine. Pourrait-il me fournir certains éclaircissements?

Le TÉMOIN: La fluorine provient présentement de nos mines de Terre-Neuve. Elle est transportée à nos usines d'Arvida pour y être transformée et raffinée.

Vous venez de Terre-Neuve?

M. CARTER: Oui. Je me demandais si votre nouvelle industrie aurait des répercussions quant au développement des mines de fluorine qui sont situées dans ma circonscription.

Le TÉMOIN: Il n'en résultera sûrement pas d'effets désavantageux. Il est probable que d'ici à un certain temps la mine de St-Lawrence va connaître une production accrue. Naturellement, si nous avons la bonne fortune de découvrir en Colombie-Britannique de la fluorine qui nous convienne, il se peut que nous veuillons l'utiliser, mais cela nécessitera de longs travaux, de mise en œuvre.

Nous n'employons pas directement la fluorine, si ce n'est en petites quantités, puisque ce produit doit être transformé en fluorure d'aluminium par un procédé coûteux et compliqué.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il est maintenant une heure.

M. MACDONALD: Monsieur le président, comme un certain nombre de membres sont forts occupés à d'autres comités, peut-être pourriez-vous ne pas tenir compte de l'heure et nous permettre de poursuivre la discussion du bill. Nous pourrions en quelques minutes en terminer l'examen et l'adopter.

Le PRÉSIDENT: Cette proposition est-elle adoptée?

Adoptée.

Article 1.

L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

Article 2.

Adopté.

Article 3.

Adopté.

Article 4.

4. Sous réserve des dispositions de la présente loi et de l'assentiment du gouverneur en conseil, la Compagnie peut, en ce qui regarde le coût de construction et d'achèvement de la ligne de chemin de fer, ou en vue d'obtenir les montants requis pour le remboursement des prêts consentis aux termes de l'article cinq, émettre des billets, obligations, bons, débentures ou autres titres (en la présente loi appelés "valeurs"), pour un montant n'excédant pas dans l'ensemble, à l'exclusion de toutes valeurs émises pour garantir les prêts consentis en vertu de l'article cinq, dix millions de dollars, portant les taux d'intérêt et assujétis aux autres modalités que le gouverneur en conseil peut approuver .

M. GREEN: Monsieur le président, le libellé de cet article ne diffère-t-il pas de celui de la clause analogue, insérée dans le bill concernant la construction de la ligne de Lynn-Lake? Un fonctionnaire du National-Canadien voudrait-il nous expliquer cette différence?

M. ROSEVAR: La différence consiste en ceci qu'on a inséré aux quatrième et cinquième lignes de l'article les mots suivants: "...en vue d'obtenir les montants requis pour le remboursement des prêts consentis aux termes de l'article cinq..." Voilà une variante assez importante au regard du bill concernant le projet de Lynn-Lake. Cet amendement remplace le paragraphe deux de l'article cinq de ce bill et diffère des termes de la Loi de financement et de garantie, en particulier de la loi n° 2 adoptée lors de la dernière session du Parlement.

Les avocats du ministère de la Justice et du National-Canadien sont d'avis que le nouveau libellé contribue grandement à clarifier cette disposition. Celle-ci porte, en d'autres termes, que le gouverneur en conseil peut pourvoir aux frais de construction et d'achèvement de la ligne de chemin de fer, ou aux montants requis en vue du remboursement des prêts consentis aux termes de l'article cinq. Nous sommes d'avis que ces précisions rendent le passage beaucoup plus clair qu'il ne l'était dans le bill relatif à la ligne de Lynn-Lake. L'autre amendement apparaît, je crois, à la page deux du bill. Les termes que je vous ai déjà mentionnés s'y trouvent insérés ainsi qu'il suit: "à l'exclusion de toutes valeurs émises pour garantir les prêts consentis en vertu de l'article cinq". J'ai exposé la signification de cette formule, à savoir que nous ne désirons voir inclues dans l'émission des valeurs prévues à l'article quatre, des valeurs mises en circulation à l'intention du gouvernement: en effet, l'emprunt effectué auprès du public vise à rembourser au gouvernement le prêt provisoire qu'il nous a consenti. En conséquence, lorsque nous affirmons avoir l'autorisation d'émettre des valeurs pour un montant n'excédant pas dix millions de dollars, nous excluons de cette somme les valeurs émises à l'intention du gouvernement. Vous constaterez, monsieur le président, que ce sont exactement les termes employés dans les Lois de financement et de garantie, numéros 1 et 2, de 1951. Me suis-je expliqué assez clairement?

M. GREEN: Apparemment, la situation était la même en ce qui concerne la ligne de Lynn-Lake.

M. ROSEVAR: Oui. Nous sommes d'avis que le bill concernant la ligne de Lynn-Lake a été conçu en des termes satisfaisants, c'est-à-dire qu'il peut

s'interpréter de la même façon. Mais il arrive que les légistes aiment à clarifier les choses et ils ont cru que la nouvelle rédaction serait plus claire que la précédente.

M. GREEN: Le paragraphe 2 de l'article 5 du bill relatif à la ligne de Lynn-Lake se lit comme il suit: "Des valeurs définitives peuvent être émises pour un montant d'au plus dix millions de dollars et garanties selon les dispositions de la présente loi, pour rembourser la totalité ou une partie des prêts visés au paragraphe premier." Pour quelle raison pareille disposition n'a-t-elle pas été insérée dans le présent bill?

M. ROSEVAR: Cette disposition a été remplacée par la première partie de la clause que nous étudions et qui est conçue en ces termes: "en vue d'obtenir les montants requis pour le remboursement des prêts consentis aux termes de l'article cinq". Vous remarquerez qu'une disposition semblable a été introduite dans le bill précédent, soit au paragraphe 2 de l'article 5: "pour rembourser la totalité ou une partie", etc. En d'autres termes, nous avons simplement éliminé un paragraphe.

M. GREEN: Je ne comprends pas que des avocats s'appliquent à abréger les bills!

Le PRÉSIDENT: L'article est adopté?

Adopté.

Article 5.

Adopté.

Article 6.

Adopté.

Article 7.

Adopté.

Article 8.

Adopté.

Article 9.

9. La Compagnie n'est pas tenue de clôturer l'emprise de la ligne de chemin de fer. Elle ne peut être astreinte à des dommages-intérêts du seul fait de l'absence de clôture.

M. GREEN: Monsieur le président, l'article 9 porte que la Compagnie n'est pas tenue de clôturer l'emprise de la ligne de chemin de fer et ne peut être astreinte à des dommages-intérêts du seul fait de l'absence de clôture. Le bill concernant la ligne de Lynn-Lake renfermait un article analogue qui, avant d'être amendé, englobait également les terrains avoisinant les stations. On soutenait, à l'appui de cette clause, qu'aucun troupeau n'irait paître le long de la voie et que le chemin de fer n'avait donc pas à clôturer l'emprise. Or on nous a affirmé ce matin qu'un important territoire agricole s'étend autour de Terrace et qu'il existe dans le secteur de Kitimat un centre considérable de villégiature. Pourquoi est-il nécessaire que le National-Canadien introduise dans ce bill-ci une pareille disposition quand il s'agit d'une voie qui doit traverser une région relativement habitée? Car on ne saurait mettre en doute le fait que cette ligne sera construite, au moins partiellement, dans un territoire habité.

M. ROSEVAR: Eh! bien, monsieur le président, étant donné le coût élevé du matériel et le fait qu'il s'agit d'une région groupant une population à faible densité, la Compagnie a pensé qu'elle devait être dispensée de l'obligation de clôturer cette emprise. A défaut de cette disposition, nous y serions tenus.

D'autre part, si vous êtes d'avis que cette modalité s'impose, je ne crois pas que nous y voyions d'objection. Sans vouloir être mesquins j'avoue que nous préférons être relevés de cette obligation, puisque la région en question ne compte qu'une population clairsemée.

M. GREEN: J'imagine que vous feriez preuve de jugement en installant quand même des clôtures dans une agglomération? Ce n'est que juste pour les gens qui sont établis en bordure de la voie ferrée. Je suis d'avis, monsieur le président, que l'article soit biffé et j'en propose le retrait.

L'hon. M. CHEVRIER: Étant donné l'attitude du témoin, j'estime, monsieur Green, que nous devrions maintenir la clause, comme nous l'avons fait à l'égard du bill précédent. D'après ce que j'ai compris, il s'agit, en l'occurence, d'un territoire beaucoup plus isolé. Le témoin nous a, du reste, donné à entendre que ces terrains, tout en étant arables, ne sont pour le présent que destinés à la colonisation.

M. GREEN: Pardon, on compte des fermes à Terrace.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne suis pas d'avis que nous biffions cette clause. Considérant que la question a fait l'objet d'un examen minutieux lors de l'élaboration du projet de loi et qu'une clause semblable apparaît dans d'autres bills, j'opte pour le maintien de celle-ci.

M. FULTON: Certaines voies ferrées traversent, en Colombie-Britannique, des régions beaucoup moins développées où le chemin de fer est tenu de clôturer ses emprises. Bien plus, le témoin nous avoue que sa compagnie ne voit pas d'objection sérieuse à cette mesure. J'espère donc que le ministre voudra considérer à nouveau la question, puisqu'il s'agit d'une mesure d'équité à l'endroit des intéressés.

L'hon. M. CHEVRIER: Lorsque le problème fut soulevé à propos du bill précédent, nous en sommes venus à la décision de laisser à la compagnie le soin de poser des clôtures quand elle le jugerait nécessaire. A notre avis, une prescription à cet effet ne saurait être introduite tant que le peuplement de ces secteurs ne la justifiera pas. En outre, le témoin nous a signalé que cette obligation imposerait au chemin de fer des déboursés considérabes. J'espère que les députés de la Colombie-Britannique n'insisteront pas davantage sur ce point, car après tout, la question est d'importance secondaire et ne touche pas à l'essentiel du projet de loi.

Le PRÉSIDENT: L'annexe est-elle adoptée?

Adoptée.

Le préambule est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Dois-je rapporter le bill?

Adopté.

Au nom du Comité, je tiens à remercier M. Fairweather et M. Whitaker du remarquable exposé qu'ils nous ont présenté. La séance est levée.

Le Comité s'ajourne.

TÉMOIGNAGES

15 MAI 1952,
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Nous allons discuter le bill 193, Loi concernant les commissaires du havre de New-Westminster. Nous avons parmi nous ce matin M. K. K. Reid, président de la commission du havre de New-Westminster. Avez-vous des questions à lui poser?

M. K. K. Reid, président de la commission du havre de New-Westminster, est appelé.

M. GREEN: Il serait peut-être utile, monsieur le président, que M. Reid fasse un exposé de la question.

L'hon. M. CHEVRIER: Le témoin est à votre disposition.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je désire vous remercier sincèrement de l'occasion que vous me donnez d'exprimer mes vues et d'avoir convoqué cette réunion pour discuter le bill afin de nous permettre de regagner nos foyers aussitôt que possible.

Maintenant, monsieur le président, ce bill se divise en deux parties. La première a trait à l'extension du havre à l'est depuis la limite actuelle du havre de New-Westminster. Nous avons préparé une carte et si vous voulez la consulter, les explications deviendront plus faciles.

L'extension projetée, comme vous pouvez voir sur la carte, part de l'extrémité est de l'île Douglas, c'est-à-dire à l'embouchure de la rivière Pitt. C'est indiqué par un gros trait noir sur la carte, de même que nos limites actuelles. Notre limite actuelle est indiquée par une ligne qui croise l'endroit où la rivière Pitt se jette dans le Fraser. Et l'extension demandée remonte la rivière Pitt sur une distance de 15·8 milles jusqu'au lac Pitt; et de là, sur le Fraser, sur une distance de 8·7 milles jusqu'à Kanaka Creek. Nous demandons ladite extension pour une double fin. La raison principale c'est que quelque activité qui se déroule dans cette partie du port se fait sentir dans notre propre partie du port, c'est-à-dire le port principal de New-Westminster. On l'utilise présentement pour les opérations de flottage des billes et on s'en sert presque exclusivement à cette fin. Une grande partie est prise à bail, mais la partie qui n'est pas louée est quand même employée et échappe ainsi à un contrôle qui devrait s'exercer. Puis, l'hiver venu, lorsque la débâcle se produit, la glace descend à marée basse; s'il gèle le jour ou la nuit, cette couche de glace s'immobilise et obstrue notre port au point que nous avons de la difficulté à le tenir ouvert. Nous sommes assaillis de demandes et d'appels de la part de ceux qui demeurent en amont du port, pour que nous leur venions en aide afin de maintenir la rivière libre de glace. A notre avis, nous pouvons mieux y réussir en exerçant un contrôle.

Notre deuxième raison pour demander cette extension, c'est que quand l'entente visant les six ports est entrée en vigueur en 1924, en vertu d'une entente intervenue entre le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral, cette partie que nous réclamons a été réservée de la zone du chemin de fer pour faire partie plus tard du havre de New-Westminster.

M. GREEN: Cela s'appliquait-il à la rivière Pitt ou au fleuve Fraser?

Le TÉMOIN: Aux deux. Les deux cours d'eau étaient inclus dans la zone du chemin de fer, étant tous deux dans des parties du territoire du chemin de fer qui devait être compris dans le havre par la suite; et puis, il y a le fait que la rivière est sous le contrôle du gouvernement provincial. La partie qui relève présentement du gouvernement fédéral est administrée par le ministère des Transports; autrefois, c'est le ministère des Mines et des Ressources qui l'administrait, puis le ministère des Ressources et du Développement économique s'en est chargé, et enfin on nous la céda.

M. GREEN: Le contrôle des deux cours d'eau, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Oui. Ils se trouvaient tous les deux dans la zone du chemin de fer, c'est-à-dire une partie des deux cours d'eau, oui, c'est bien cela. Parce que le gouvernement fédéral en avait le contrôle, ils étaient administrés par lesdits ministères. Je crois que c'est là l'explication pour ce qui est de cette partie du bill. Si vous avez des questions à poser, je me ferai un plaisir d'y répondre.

L'autre partie du bill a trait à un prêt de $1,250,000 pour la construction d'installations additionnelles de dock dans le havre de New-Westminster. Nous n'y avons qu'un seul dock pour la manutention des cargaisons en général, et ce dock appartient à des particuliers. Nos affaires augmentent considérablement. Au cours de la guerre, naturellement, le traffic y était très faible, mais après la guerre, en 1945, 176 vaisseaux sont entrés dans le port; l'an dernier il en est venu 394 et, cette année, nous en avons compté, jusqu'à avant-hier, 159, répartis comme il suit; 138 pour les 4 mois et 21 pour les 13 premiers jours du mois en cours. Nos affaires sont donc en progrès et grâce au développement en cours à l'intérieur des terres, nos perspectives sont intéressantes.

Divers expéditeurs nous ont demandé plus d'espace pour permettre à leurs navires de bénéficier des installations portuaires. Comme vous le savez, notre port est en eau douce et les expéditeurs désirent y faire venir leurs vaisseaux. J'ai dans mes archives une lettre d'un de nos exploitants de la ville, dans laquelle il signale que depuis le début de l'année il a dû renvoyer 7 navires parce que nous n'avions pas suffisamment de place pour les recevoir à nos docks. Voilà pourquoi nous demandons des installations additionnelles de dock. Nous croyons qu'avec les projets en perspective, et sur la foi des demandes reçues, le trafic portuaire augmentera considérablement et qu'il faudra d'autres facilités de mouillage pour les navires. Nous estimons que la seule façon de satisfaire cette demande est de construire d'autres installations de dock. Ce prêt nous permettra de construire une extension de 1,500 pieds de docks pour l'amarrage de trois navires; et cette construction se fera sur la rive nord de la rivière, dans les limites de la ville, à un endroit où l'eau est profonde. Les jetées seront construites dans 50 pieds d'eau et il ne sera pas nécessaire de faire de dragage. L'endroit en question se trouve juste en aval du pont.

M. Riley:

D. Cette jetée pourra-t-elle répondre à vos besoins?—R. Pour le moment, les trois postes d'amarrage suffisent à nos besoins. Nous pensons à l'avenir et prenons les dispositions nécessaires, mais c'est déjà un commencement pour faire face à la situation.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions à poser à ce sujet?

M. Green:

D. Au sujet des limites, monsieur Reid, celles du havre finissent présentement à l'embouchure de la rivière Pitt?—R. A l'embouchure, exactement. La ligne passe justement sur l'embouchure à cet endroit; elle croise la rivière Pitt et le fleuve Fraser.

D. Et jusqu'où voulez-vous étendre cette limite?—R. Jusqu'au Kanaka Creek sur le Fraser.

D. Jusqu'au ruisseau Kanaka sur le Fraser et jusqu'au lac Pitt sur la rivière Pitt?—R. C'est exact.

D. Et le Fraser est-il navigable jusqu'au ruisseau Kanaka?—R. Pas pour les navires océaniques. Avec très peu de travail on pourrait rendre cette partie navigable.

D. Vous avez dit qu'en amont du ruisseau Kanaka le cours du Fraser relève du gouvernement provincial. Le Fraser était autrefois navigable jusqu'à Yale. Ce cours d'eau ne relève-t-il pas du gouvernement canadien sur une longue distance en amont du Kanaka?—R. Je veux parler de l'avant-grève. Cette partie relève du gouvernement fédéral en ce qui concerne le contrôle de la navigation.

M. Murray:

D. Le Fraser n'est-il pas navigable jusqu'à Lytton? Sauf erreur, il l'était autrefois.—R. Pas pour les navires océaniques.

D. Mais les navires à vapeur et les navires fluviaux se rendaient jusqu'à Lytton?—R. Oui.

D. C'est un cours d'eau d'une valeur inestimable?—R. Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Quelle est la profondeur de la rivière Pitt jusqu'au lac Pitt?

Le TÉMOIN: Il y a environ 10 pieds d'eau sur ce parcours.

M. GREEN: Et on peut naviguer sur tout le parcours?

Le TÉMOIN: Oui, les bateaux de faible tirant d'eau le peuvent.

M. Green:

D. Quel sera l'effet de votre prise de contrôle de la rivière Pitt, par exemple pour les gens qui utilisent cette rivière? Je suppose qu'on s'en servira pour le flottage des billes et qu'il y aura du trafic d'un autre genre?—R. Oui, et il s'y fait beaucoup de pêche. Nous ne pourrions entraver la navigation, et tout ce qui nous intéresse ce sont les lots d'avant-grève.

D. Pourriez-vous prélever des droits?—R. Nous n'en exigeons pas. Nous ne percevons qu'un loyer sur les lots de grève et c'est ce que nous faisons présentement.

D. Qui perçoit ce loyer à l'heure actuelle?—R. Le ministère des Transports.

D. Les recettes provenant de ces baux pour les lots d'avant-grève, quelles qu'elles soient, seront perçues par la Commission du havre de New-Westminster au lieu de l'être par le ministère des Transports?—R. Oui.

D. Projetez-vous certaines améliorations pour la rivière Pitt?—R. On ne s'occupe que du soin de la partie riveraine prise à bail, de la surveillance des réserves de billes et de l'emploi de l'avant-grève qui est louée.

D. Avez-vous l'intention de faire des améliorations d'un endroit pour entreposer les trains de billes, ou d'autres travaux de ce genre? Si vous preniez le contrôle de la rivière à cet endroit, il me semble que vous percevriez les droits, et dès lors vous seriez tenus de voir à ce qu'il y ait des facilités convenables d'emmagasinage des billes, les estacades nécessaires et autres commodités.—R. En effet, c'est là notre intention. On y fait de l'empilage à l'heure actuelle. Nous y avons planté les pieux là où le locataire les désirait; mais nous devons exercer une certaine surveillance pour l'amener à respected les conditions du bail.

D. Qui faisait ces estacades dans le passé?—R. Le locataire.

D. Le locataire les installait lui-même?—R. Il est censé faire le travail lui-même s'il veut obtenir le permission de planter des pieux en vertu de la Loi de la protection des eaux navigables.

D. Les usagers actuels de la rivière savent-ils que la Commission du havre de New-Westminster en a repris le contrôle?—R. Ils savent que nous en avons l'administration depuis peu de temps, à la requête du ministère des Transports. On nous a demandé de l'administrer pour son compte depuis quelques mois. Nous avons eu des discussions avec un grand nombre de ces usagers et ils approuvent la décision prise parce qu'ils estiment qu'ils peuvent plus facilement recourir à nos services pour les aider à surmonter leurs difficultés.

D. Aucun des intéressés n'a formulé d'objections?—R. Absolument aucun.

D. Et les municipalités? Je vois que cette mesure atteint plusieurs municipalités; par exemple, la ville de Port-Coquitlam, la municipalité de Pitt-Meadows et celle de Maple-Ridge. Ont-elles fait quelque objection à ce sujet?—R. Absolument aucune. Ainsi, une partie de la municipalité de Port-Coquitlam se trouve dans le territoire du havre, car elle s'étend en aval de l'embouchure de la rivière Pitt. Cette municipalité est donc incluse dans le projet.

D. Monsieur Reid, vous avez parlé de la glace et j'ai remarqué que les membres du Comité qui vivent dans l'Est tendaient l'oreille lorsque vous avez mentionné la chose. Je crains bien que vous ne fassiez une mauvaise publicité aux ports de l'Ouest si vous ne donnez des précisions.—R. Comme je l'ai dit, le glace que nous avons quelquefois à cet endroit nous vient du haut de la rivière.

D. Jusqu'où en amont?—R. Vous voulez dire jusqu'où en aval? Je suppose que c'est cela que vous voulez savoir.

D. Oui, jusqu'à quel endroit en aval?—R. C'est en effet à cet endroit que la glace nous cause des ennuis. Elle se forme en amont de la rivière, et elle descend jusqu'à l'embouchure de la rivière Pitt—au confluent de la Pitt et du Fraser—et une ou deux fois nous en avons eu dans le havre.

D. Cela se produit-il très rarement?—R. Très rarement.

D. Mais la situation n'est pas très grave; je veux dire, la glace, le problème de la glace a très peu d'importance, n'est-ce pas?—R. Au contraire c'est un problème très important pour notre havre, car lorsque la glace se forme en amont et qu'elle descend, elle se rompt quand la mer baisse et, aux mortes eaux, elle forme une couche solide et c'est cela qui constitue notre pire problème.

L'hon. M. CHEVRIER: Cette couche est-elle assez épaisse pour gêner la navigation?

Le TÉMOIN: Plus haut que nos limites actuelles, oui. Il y a deux ans, certains moulins ont dû fermer dans les environs de Hammond.

L'hon. M. CHEVRIER: Toute la surface gèle-t-elle?

Le TÉMOIN: Toute, oui.

M. GREEN: Pendant combien de temps?

Le TÉMOIN: Deux semaines.

M. MURRAY: Mais plus vous avancez dans les montagnes, moins il y a de glace qui se forme? New-Westminster est un port libre de glace.

Le TÉMOIN: Parfaitement, c'est un port ouvert toute l'année.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Green voulait s'assurer que la situation n'y est en rien comparable à celle du Saint-Laurent. Si vous êtes disposés à approuver cette clause, je suis d'accord.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le climat change et que les provinces Maritimes jouissent d'une belle température maintenant; à mon avis, la température a été plus froide dans l'Ouest.

D'autres questions?

M. Green:

D. Quels sont les prêts qui sont impayés à l'heure actuelle?—R. Nous avons deux prêts de l'État, pour acquitter le coût de l'élévateur qui est à Surrey, de l'autre côté de la rivière, face à New-Westminster, à l'intérieur du havre, lequel élévateur a été construit en 1929. Ces prêts, qui s'élèvent à $700,000, ont été obtenus au moyen d'une émission d'obligations. Depuis lors, ils ont été refinancés par l'État, qui nous a consenti d'autres avances au montant de $274,000, ce qui a porté notre emprunt global à $974,000.

D. Vous devez toute cette somme à l'État?—R. C'est le montant que nous devons au gouvernement.

D. Quel taux d'intérêt payez-vous sur cet emprunt?—R. Nous payons 3¼ p. 100 sur $700,000 et 2¾ p. 100 sur $274,000.

D. Vos paiements sont-ils tenus à jour?—R. Jusqu'ici nous avons payé à l'échéance. Le service de notre dette est tenu à jour, sauf pendant la guerre lorsque le trafic était languissant; mais depuis la guerre, nous avons payé tous les arriérés, si bien que le paiement des intérêts est présentement à date.

D. Quelle entente avez-vous conclue avec la municipalité à l'égard des terrains où vous devez construire vos docks?—R. Ces terrains ont été cédés à la ville par acte de renonciation il y a bien des années; la municipalité avait alors émis pour $500,000 d'obligations en vue de construire les docks en face de la propriété qui lui appartenait. Elle s'est adressée au gouvernement et s'est fait céder ces terrains par acte de renonciation; elle s'est fait octroyer par la Couronne des droits d'avant-grève.

D. Cela s'est-il passé longtemps avant l'établissement de la Commission du havre de New-Westminster?—R. C'est à l'époque de son établissement. Par la suite, on a bâti certains docks et quais et, en construisant les trois postes d'amarrage en question, nous reprenons le travail exactement à l'endroit où on l'avait abandonné. C'est en amont du dock 3B, qui est le poste supérieur. Nous allons étendre les quais et construire nos trois jetées depuis l'endroit où les travaux avaient été arrêtés au point de rencontre des voies ferrées, de sorte qu'il sera nécessaire que la municipalité rétrocède ces terrains à la Couronne pour que nous puissions y construire nos docks.

D. En d'autres termes, la municipalité va céder au gouvernement les lots de grève sur lesquels les docks doivent s'élever. Est-ce cela? Ou bien ces lots seront-ils cédés à la Commission du havre de New-Westminster?—R. A la Couronne, parce que c'est elle qui prête l'argent à la Commission du havre et nous relevons directement du ministère des Transports. Donc, pour des raisons de sécurité, ces terrains devraient être au nom de la Couronne.

D. Alors, a-t-on l'intention de céder ces lots riverains à la Couronne qui les détiendra comme garantie collatérale pour ce prêt?—R. C'est ce que je crois.

L'hon. M. CHEVRIER: Je comprends que l'annexe, à la fin du bill, énumère ces lots de grève.

M. GREEN: Mais, monsieur le ministre, il n'y a rien dans le bill qui indique que ces lots doivent être cédés par la ville de New-Westminster à la Couronne?

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'est pas nécessaire de le mentionner dans le bill. Ce bill a pour but d'autoriser le prêt, et le ministère des Finances se munit d'une garantie sur les terrains mentionnés dans les annexes.

Si vous consultez la clause 2 du bill, vous y lirez ces mots: "...peut ...prêter à la Corporation...sur le Fonds du revenu consolidé, des montants d'au plus un million deux cent cinquante mille dollars...qui peuvent être requis...pour" les fins suivantes: "la construction... sur l'un quelconque ou l'ensemble des terrains plus particulièrement décrits dans l'annexe de la présente loi".

Et l'annexe du bill contient les lots de grève sur lesquels les installations de quayage seront aménagés.

M. GREEN: L'annexe mentionne simplement les terrains qui peuvent être requis pour la construction des docks, mais n'indique pas que les lots doivent être pris par la Couronne pour garantir le prêt, ce qui est évidemment le cas.

L'hon. M. CHEVRIER: On procède de la même façon que pour les lots qui appartiennent maintenant au ministère des Transports le long de la rivière Pitt et que la Couronne cède à la Commission du havre.

Je crois que le même principe s'appliquera en ce qui concerne les lots de grève. La Couronne se protégera sous forme d'hypothèque ou d'obligations, mais le ministère des Finances prend les mêmes dispositions.

M. GREEN: Alors, monsieur Reid, la ville devra passer un règlement à l'égard du bill. Pouvez-vous nous dire quelle sera la teneur de ce règlement? Ou, peut-être, M. Gifford pourrait-il nous renseigner?

Le TÉMOIN: L'échevin Gifford est le président du comité du havre du conseil municipal et il serait peut-être bon qu'il vous donne des explications.

M. J. S. GIFFORD (président, comité du havre, conseil municipal de la ville de New-Westminster): Pour pouvoir céder ces terrains à la Couronne, nous devrons soumettre un règlement à l'approbation des contribuables. Je dois dire que je représente ici le conseil de ville, qui s'est prononcé à l'unanimité en cette matière, et nous ne prévoyons aucune difficulté à l'égard de ce règlement. Nos gens sont tous pour le progrès.

M. GREEN: Le règlement en question aprouvera la cession de ces lots de grève par la ville de New-Westminster à la Couronne?

M. GIFFORD: C'est exact.

M. Green:

D. Mais une fois que l'emprunt aura été remboursé, les lots seront-ils rétrocédés à la ville ou transférés à la Commission du havre?—R. Cette question n'a pas encore été décidée, mais j'ai tout lieu de croire que lorsque l'emprunt aura été remboursé, la municipalité s'entendra avec la Commission du havre pour déterminer ce qu'on fera de ces terrains. Il y a entente parfaite à cet égard entre ces deux organismes, et la ville et la Commission du havre collaborent pleinement.

D. Je n'en doute pas; et vous avez un représentant du conseil qui siège à la Commission du havre?—R. Oui. Notre Commission se compose de trois membres, dont deux sont désignés par le gouvernement fédéral et le troisième par la ville de New-Westminster, de sorte que le conseil de ville est directement représenté dans cette Commission.

D. Monsieur Reid, avez-vous d'autres plans visant l'expansion de ce port? —R. Nous avons des terrains en aval de la ville, à un endroit désigné Robson Island, mais je ne crois pas que cet endroit soit indiqué sur la carte. Ces terrains appartiennent à la Commission du havre, mais nous exécutons présentement nos travaux à un endroit plus propice au développement immédiat que les autres terrains, de sorte que nous gardons ces derniers pour les travaux futurs.

D. Vous disposez de voies ferrées pour le National-Canadien, le Pacifique-Canadien et aussi, je suppose, le Great Northern?—R. Oui, le Great Northern et le B.C. Electric. L'endroit convient parfaitement à tous ces chemins de fer. Nous avons fait vérifier la chose.

M. Murray:

D. Puis-je demander au témoin si ce plan comporte la construction d'un terminus pour les Chemins de fer Nationaux du Canada à proximité du havre? Je comprends qu'à l'heure actuelle le National-Canadien pénètre dans Vancouver par une voie ferrée louée du Great Northern Railway. Il y a une grave

congestion au terminus du National-Canadien dans le centre de Vancouver et je demande au témoin de me dire s'il serait possible d'aménager un terminus moderne qui conviendrait au trafic voyageur le long du Fraser près de l'aéroport de Sea-Island, pour la commodité de Vancouver, de New-Westminster, de Burnaby et des autres endroits populeux?—R. En réponse à la question posée par M. Murray, je dirai qu'en ce qui concerne ces quais, ils ne répondraient pas aux besoins. Ces quais conviennent plutôt à la manutention des marchandises et ne se prêtent pas au trafic voyageur. Quant à Sea-Island que vous mentionnez, elle n'est pas dans les limites de notre havre, mais est située sur le Fraser, à l'embouchure du bras nord.

D. Mais il convient aux régions métropolitaines ainsi qu'à New-Westminster?—R. Parfaitement.

D. Je suis d'avis qu'il est grand temps que nous construisions un terminus moderne à cet endroit, pour desservir cette grande ville qui, avec toutes ses banlieues et les régions dont nous parlons ce matin, doit avoir une population d'un demi-million d'habitants. Le National-Canadien devrait prendre part à tout projet élaboré à cet endroit.—R. Nous sommes toujours disposés à collaborer de toutes les façons possibles. Si le National-Canadien était intéressé à s'établir dans cette ville et à y construire un terminus, nous ferions le nécessaire pour lui trouver un endroit propice.

M. GREEN: Vous ne cherchez pas à les détourner de Vancouver?

Le TÉMOIN: La question ne se pose même pas.

M. MURRAY: Le plan consisterait à desservir la grande ville de Vancouver, New-Westminster, qui se trouve à proximité des terres basses sur la rive nord du Fraser ou du havre du Fraser.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. Riley:

D. J'aimerais poser quelques questions à M. Reid. D'après vous, combien de jetées avez-vous présentement?—R. Nous avons douze docks.

D. Combien de navires peuvent y mouiller ensemble, en temps normal?—R. Douze.

D. Douze navires... Un par jetée?—R. A ce propos, une jetée peut desservir quatre navires et il y en a une qui n'en dessert que deux. Si vous voulez parler de jetées, quand je dis douze, je veux dire de la place pour douze navires.

M. GREEN: Des postes d'amarrage pour douze navires?

Le TÉMOIN: C'est exact.

M. Riley:

D. Combien de navires sont entrés au port l'an dernier?—R. 394.

D. Au cours de l'année, vous avez constaté que vos installations portuaires ne pouvaient suffire à loger tous les navires qui entraient au port?—R. Exactement.

D. Est-il arrivé souvent que des navires aient dû mouiller au large en attendant d'amarrer?—R. C'est arrivé de temps à autre.

D. Pouvez-vous nous dire combien de fois cela s'est produit?—R. Je ne saurais préciser. Par-ci par-là, il arrive qu'un navire soit obligé de jeter l'ancre et d'attendre qu'il y ait de la place pour accoster.

D. Combien de navires se trouvaient dans cette situation simultanément?—R. Un ou deux.

D. Quel a été, approximativement, le tonnage global passant par New-Westminster l'an dernier?

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai ces chiffres. Il est arrivé 394 navires, d'un tonnage global de 936,320 tonnes.

M. RILEY: Entrant et sortant?

L'hon. M. CHEVRIER: Il ne s'agit ici que d'océaniques. En ce qui concerne les caboteurs, nous en avons reçu 1,924, d'un tonnage global de 2,120,000 tonnes, entrants et sortants.

M. GREEN: C'est un port très achalandé qui fait de grosses affaires.

L'hon. M. CHEVRIER: En effet, il soutient facilement la comparaison avec bien des ports canadiens, que je n'ai pas besoin de nommer.

M. MOTT: Le port de Saint-Jean, par exemple, n'est-ce pas?

M. RILEY: Je n'avais pas l'intention d'amener la discussion sur ce sujet, monsieur Reid. Dans notre partie du pays, nous vous envions pour les commodités dont vous êtes déjà dotés. Il nous est impossible de prendre soin de notre trafic.

Je désirais savoir la valeur estimative de toutes vos propriétés à New-Westminster.

Le TÉMOIN: Elle se chiffre à environ $2,000,000.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce montant suffirait tout au plus à payer le coût d'un élévateur à Saint-Jean.

M. RILEY: C'est vrai.

Avez-vous pris, vous ou la municipalité, des mesures spéciales en collaboration avec la commission ou les commissions du havre en vue de protéger ces biens contre le feu?

Le TÉMOIN: Vous voulez dire un feu en ville?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, un feu qui se déclarerait sur votre propriété?

Le TÉMOIN: Mais oui! Il y a sur la rivière un navire pour combattre l'incendie et nous avons notre propre service municipal des incendies, qui fait du bon travail.

M. Riley:

D. La municipalité possède-t-elle un navire pour combattre l'incendie?—R. Oui.

D. Contribuez-vous à l'entretien de ce navire?—R. Nous n'y avons pas encore contribué. C'est la municipalité qui s'en charge, et c'est de cette façon qu'elle collabore avec nous.

L'hon. M. CHEVRIER: Voilà une bonne réponse.

Le PRÉSIDENT: S'il n'y a pas d'autres questions, allons-nous adopter le bill?

Adopté.

Article 2?

Adopté.

Article 3?

Adopté.

Article 4?

Adopté.

Article 5?

Adopté.

Approuvez-vous l'annexe?

Adopté.

Approuvez-vous le préambule?

Adopté.

Approuvez-vous le titre?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

M. Green:

D. Il y a une question que je voudrais poser à M. Reid. Vous évaluez vos installations portuaires à 2 millions de dollars. Ce montant comprend-il le terminus du littoral du Pacifique?—R. Non, ce terminus est une propriété privée.

D. Combien vaut-il?—R. Je n'ai pas vu le bilan dernièrement et, à l'estimé, je dirais que le tout représente probablement une mise de fonds de deux millions ou deux millions et demi de dollars.

M. RILEY: Cela comprend-il beaucoup d'ouvrages qui appartiennent à des particuliers?

Le TÉMOIN: Le tout appartient à des particuliers sauf les docks. Cela seulement nous appartient.

M. RILEY: C'est la raison pour laquelle la municipalité fournit un navire pour combattre les incendies.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre!

Rapporterai-je le bill?

Adopté.

Le Comité s'ajourne.

SESSION DE 1952

CHAMBRE DES COMMUNES

Sixième session—Vingt et unième Législature
1952

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 6

BILL 194

Loi modifiant la Loi de l'aéronautique

SÉANCE DU LUNDI 26 MAI 1952

TÉMOINS:

M. W. J. Matthews, Q.C., directeur, administration et contentieux, et M. J. R. K. Main, contrôleur adjoint de l'aviation civile, ministère des Transports.

M. J. R. Baldwin, président, Commission des transports aériens.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1952

ORDRES DE RENVOI

MARDI 20 mai 1952.

Il est ordonné—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:
Bill 194, intitulé: "Loi modifiant la Loi de l'aéronautique".

JEUDI 22 mai 1952.

Il est ordonné—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:
M. Higgins dans la liste des membres dudit Comité.

VENDREDI 23 mai 1952.

Il est ordonné—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill 239 (R-6 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company*".

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI 26 mai 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill 194, intitulé: "Loi modifiant la Loi de l'aéronautique", et a convenu de le rapporter avec un amendement.

Une copie des témoignages entendus est annexée au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis:

Le président,

H. B. McCULLOCH.

PROCÈS-VERBAL

LUNDI 26 mai 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Carroll, Carter, Chevrier, Dewar, Fulton, Gillis, Graydon, Green, Herridge, Macdonald (*Edmonton-Est*), MacNaught, McCulloch, Mott, Murray (*Cariboo*), Mutch, Nickle, Noseworthy, Pouliot, Rooney, Stuart (*Charlotte*).

Aussi présents: MM. W. J. Matthews, Q.C., directeur, administration et contentieux, et J. R. K. Main, contrôleur adjoint de l'aviation civile, ministère des Transports; M. J. R. Baldwin, président, Commission des transports aériens.

Le Comité aborde l'étude du bill 194, Loi modifiant la Loi de l'aéronautique.

MM. Baldwin, Matthews et Main sont appelés et interrogés.

Le paragraphe (1) de l'article 1 est adopté.

M. Green propose d'amender le paragraphe (8) qui serait ajouté à l'article quatre de la *Loi de l'aéronautique,* par la suppression de tous les mots qui suivent le mot *biens* à la 13e ligne et leur remplacement par les mots *à la suite du règlement.*

Ladite motion, mise aux voix après discussion, est rejetée.

M. Graydon propose d'amender le paragraphe (8) qui serait ajouté à l'article de ladite Loi, par l'insertion du mot *directement* entre les mots *est* et *attribuable,* à la 15e ligne.

Ladite motion, mise aux voix après discussion, est rejetée.

Sur la motion de M. Mott, il est décidé d'amender le paragraphe (9) proposé dudit article quatre, par la suppression des mots *d'un an,* aux 19e et 20e lignes, et leur remplacement par les mots *de deux ans.*

Le paragraphe (2) de l'article un, modifié, le préambule et le titre sont adoptés.

Le bill est adopté et il est décidé que le président en fasse rapport à la Chambre.

A midi 55, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

A. L. BURGESS.

TÉMOIGNAGES

Le 26 MAI 1952.
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et nous abordons l'étude du bill 194, Loi modifiant la Loi de l'aéronautique.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous avons au milieu de nous ce matin M. John R. Baldwin, président de la Commission des transports aériens, ainsi que MM. Ken Main et W. J. Matthews.

Le PRÉSIDENT: Article 1?

Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. (1) Le paragraphe premier de l'article quatre de la *Loi de l'aéronautique,* chapitre trois des Statuts revisés du Canada, 1927, est modifié par l'adjonction de l'alinéa suivant:

> "*j*) La hauteur, l'emploi et l'emplacement de constructions, bâtiments et objets, y compris les objets de provenance naturelle, situés sur des terrains contigus à des aéroports ou dans leurs environs, pour des fins concernant la navigation des aéronefs ainsi que l'utilisation et la mise en service des aéroports, y compris, à ces fins, des règlements restreignant, réglant ou interdisant l'exécution de toute chose ou la tolérance de tout acte à accomplir sur lesdits terrains, ou l'établissement ou l'usage de quelque construction, bâtiment ou objet de ce genre."

(2) L'article quatre de ladite Loi est en outre modifié par l'adjonction des paragraphes suivants:

"(5) En sus de tout autre mode de publication prescrit par la loi, copie de chaque règlement établi sous l'autorité de l'alinéa *j*) du paragraphe premier (appelé, au présent article, un "règlement de zone") doit être publiée dans deux numéros successifs d'au moins deux journaux desservant la région où est situé l'aéroport pour lequel le règlement a été établi.

(6) Un plan et une description des terrains visés par un règlement de zone doivent être signés et déposés de la même manière qu'un plan et une description à signer et déposer selon le paragraphe premier de l'article neuf de la *Loi des expropriations,* et copie du règlement doit être déposés avec les plan et description.

(7) En cas de modification d'un règlement déposé de la manière requise par le paragraphe six, copie de la modification doit être déposée dans le même bureau que celui où le règlement modifié par ce moyen a été déposé, mais il n'est nécessaire de déposer un nouveau plan et une nouvelle description que si la modification atteint d'autres terrains.

(8) Toute personne dont les biens sont lésés par l'application d'un règlement de zone a droit de recouvrer de Sa Majesté, à titre d'indemnité, le montant, s'il en est, qui représente la diminution de valeur causés aux biens par l'établissement du règlement, moins un montant égal à toute augmentation de valeur des biens qui est survenue après que le réclamant en est devenu propriétaire et qui est attribuable à l'aéroport.

(9) Nulle procédure ne doit être intentée pour le recouvrement d'une indemnité à laquelle une personne peut avoir droit, sous le régime du para-

graphe huit, en raison de l'application d'un règlement de zone, sauf dans le délai d'un an après le dépôt d'une copie du règlement en conformité du paragraphe six ou sept."

M. MACDONALD: Monsieur le président, à propos de ces règlements restrictifs de zone pour les aéroports, exigés par le bill 194, je sais que le ministre est très au courant de la situation touchant l'aéroport municipal situé dans les limites de la ville d'Edmonton. La municipalité a toujours marché d'accord avec les hauts fonctionnaires du ministère des Transports relativement à toutes les nouvelles constructions à bâtir sur son aéroport. J'estime qu'il est de toute nécessité d'appliquer ces restrictions dans tous les aéroports, mais elles ressemblent beaucoup, à mon avis, à celles que la municipalité applique depuis quelques années.

Pour exposer ce que je crois être le désir des habitants d'Edmonton, je dirai qu'ils sont d'avis que l'aéroport municipal soit porté ailleurs, aussi vite que possible, les frais subis de ce fait devant être acquittés par le gouvernement fédéral, car les installations d'aéroport constituent un besoin plus ou moins national et pas seulement régional. Ces règlements de zone seront utiles et nous admettons que, les besoins en matière de défense militaire étant ce qu'ils sont actuellement, le ministre a tenu bon compte des observations qui lui ont été faites à l'occasion au sujet de l'aéroport municipal, mais nous estimons qu'il faudra finir par le déplacer, peu importe les mesures prises à ce sujet, règlements de zone ou déplacement des pistes d'envol. Le moment venu de le faire, je souhaite sincèrement que le ministre étudie à fond la question de choisir, comme nouvel emplacement de l'aéroport, un endroit situé en dehors de la ville ou quelque autre endroit dont la situation allégera les habitants d'Edmonton des inquiétudes qu'ils éprouvent à l'idée d'avions s'envolant du beau milieu de leur ville et y atterrissant.

M. CARROLL: Le gouvernement fédéral a-t-il fourni des fonds aux fins de cette opération?

M. MACDONALD: On lui a fait des représentations au sujet des installations de l'aéroport municipal d'Edmonton. Les avions militaires s'en servent en attendant que celles de Namao répondent pleinement aux besoins. Sauf erreur, le ministre ou le gouvernement a informé la municipalité que, sitôt les installations de Namao prêtes, il ordonna que les avions militaires s'y rendent. Mais je prie le ministre, monsieur le président, de bien vouloir, en matière d'installations projetées à l'aéroport, de règlements restrictifs de zone et d'autres sujets, étudier la question de porter finalement l'aéroport ailleurs.

L'hon. M. CHEVRIER: J'assure à M. Macdonald que la question a fait et fait encore l'objet d'une étude minutieuse de notre part. Nous espérions à un moment donné pouvoir prendre comme nouvel emplacement de l'aéroport celui de Namao, mais le ministère de la Défense nationale a fait savoir qu'ayant besoin de ce dernier, il ne pouvait s'en dessaisir. Cette opération exigerait donc que nous fassions des recherches pour trouver un autre emplacement, ce que nous n'avons pas encore fait. Nous pensons que si tous les exercices militaires s'exécutaient à Namao au lieu d'Edmonton, la situation deviendrait moins grave et, à mon avis, le déplacement moins urgent. C'est dans ce but que nous avons demandé au ministère d'examiner de nouveau la question de déplacer la circulation aérienne à Namao. Je crois savoir que cette opération s'accomplit graduellement: c'est donc vous dire que la question nous intéresse fortement. A vrai dire, l'un des hauts fonctionnaires qui témoignent ici aujourd'hui a été directeur régional à Edmonton pendant longtemps. Il connaît la région et l'état des choses. Je suis sûr que grâce à lui nous en viendrons à bien comprendre toute question soulevée.

M. MACDONALD: Je n'ai plus qu'une seule question à poser maintenant. Ces règlements de zone s'appliqueront-ils aussi à la base de Namao?

L'hon. M. CHEVRIER: Il se peut que nous devions le faire, peu à peu, à mon avis, mais notre intention est de les appliquer d'abord aux principaux aéroports transcontinentaux et, bien entendu, aux principaux aérodromes.

M. MACDONALD: Rangez-vous l'aérodrome de Namao dans cette catégorie?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. MURRAY: De l'avis du ministre, l'aéroport d'Edmonton est-il dangereux?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, je n'irais pas jusqu'à dire cela.

M. MURRAY: Pour les avions qui y atterrissent? Ou bien pourrait-il devenir dangereux?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, je ne crois pas.

M. MURRAY: C'est l'un des meilleurs du pays?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est un excellent aéroport.

M. MURRAY: Un grand aéroport international d'envolée d'avions à destination de l'Asie, des États-Unis et d'ailleurs. Y appliquer les règlements en question ne coûterait sans doute pas très cher?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous estimons que non, mais comme je l'ai exposé à la Chambre, la question de chaque aéroport doit être examinée indépendamment, et l'application des trois restrictions prévues n'entraînera peut-être aucune dépense, en ce qui concerne certains aéroports. Il est assez difficile de s'en assurer, tant qu'on n'aura pas fait d'examen. Nos enquêtes ont porté sur deux ou trois des aéroports principaux, mais non sur tous ceux auxquels ces règlements restrictifs devraient s'appliquer.

M. MOTT: Monsieur le président, je crois que c'est là un pas dans la bonne voie. Mais il y a une chose que je ne comprends pas à propos de ce bill. Nous parlons seulement d'aéroports terrestres. Mais ces règlements de zone s'appliqueraient-ils aux hydroaéroports? Nous avons des lieux où amérissent des hydravions, où les dangers sont terribles. Aucun règlement de zone ne s'appliquerait aux hydravions d'après le bill, bien qu'on ait pu construire un plus grand nombre de bâtiments formant des obstacles dangereux.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois savoir que le terme "aéroport" comprend le port pour hydravions, mais ce dernier ne serait assujéti à un règlement de zone que si la hauteur des bâtiments ne dépassait pas 150 pieds dont j'ai parlé auparavant. J'imagine qu'il n'y aurait pas de violation du règlement en ce qui concerne les abords de la base, ni les pistes d'envol ni les bords des voies aériennes.

M. MOTT: Ce que je veux faire observer ici, c'est que j'ai fait certaines constatations semblables. Nous tentions de maintenir plus ou moins libre un secteur du Fraser, en vue de l'amérissage d'avions privés. Au moment où les gros avions Canso amérissaient sur le fleuve, la compagnie d'énergie, sans avertissement préalable, construisit une ligne de transport à travers le fleuve. Nous constatâmes que nous ne pouvions l'empêcher d'agir ainsi, vu qu'il n'y avait pas de règlement de zone. C'est ce qu'elle fit, et aucun hydravion ne put amérir en cet endroit. Aucune disposition du bill n'offrirait un recours dans un cas de ce genre.

L'hon. M. CHEVRIER: Peut-être que l'avocat, ou M. Baldwin, pourrait témoigner sur ce point qui, me dit-on, est prévu par le bill.

M. GREEN: Pourrait-on nous l'exposer en termes généraux?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que M. Baldwin est disposé à le faire.

M. W. J. Baldwin, président, Commission des transports aériens, est appelé:

Le TÉMOIN: Pour montrer comment s'appliquerait le règlement de zone dans un aéroport modèle, nous avons dressé un plan à trois perspectives ayant pour centre Dorval, estimant que c'était là la méthode la plus simple d'illustrer

la chose. Comme vous le verrez, le plan comporte trois lignes inclinées, à la hauteur requise, dans la zone réglementée. La première est une coupe horizontale couvrant l'aéroport entier et tracée à une hauteur de 150 pieds. Partant du centre de l'aéroport environ, elle a un rayon de 13,000 pieds et elle est représentée par la surface en jaune.

M. GREEN: Combien de milliers de pieds?

Le TÉMOIN: 13,000, soit un peu plus de 2 milles.

Le PRÉSIDENT: A partir du centre?

Le TÉMOIN: A partir d'un point choisi comme centre de l'aéroport.

M. GREEN: Un rayon de 2 à 3 milles.

Le TÉMOIN: Oui, environ 2½ milles.

Le rayon peut varier d'un aéroport à un autre. Ensuite, toute piste d'envol servant au décollage des avions munis d'appareils de pilotage est constituée en zone ayant la forme d'un quadrilatère d'une largeur de 1,200 pieds à l'extrémité de la ligne d'atterrissage et de 4,000 pieds à une distance de 10,000 pieds de la piste d'envol. La zone qui est là représente une surface inclinée qui monte d'un pied par 50 pieds à partir de l'extrémité de la piste d'envol. Elle est marquée par les lignes bleues du graphique, celles qui sont inclinées et partent de l'extrémité de chaque piste d'envol.

Enfin, pour relier les lignes bleues aux jaunes, une ligne en rouge monte à partir du bord de la piste d'envol ou du chemin d'accès à raison d'un pied par 7 pieds de distance hors de l'extrémité et des bords de la piste ou du chemin d'accès, jusqu'à ce qu'elle touche la coupe tracée en jaune. Telle est la méthode ordinaire de tracer des zones, préconisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale, et qu'on a l'intention d'appliquer à chaque aéroport canadien, la méthode qui servira de base, bien qu'on puisse peut-être y apporter des modifications: par exemple, dessiner seulement deux ou quatre surfaces bleues au lieu de six, selon la disposition des pistes d'envol pour avions à appareils de pilotage. C'est en principe ce qu'on a l'intention de faire.

M. GREEN: Quelle est la valeur de ces règlements de zone, auprès de ceux qui étaient en vigueur durant la guerre?

Le TÉMOIN: Je crois que M. Main, directeur adjoint de l'aviation civile, pourrait répondre à cette question.

M. MAIN: La seule différence, monsieur, c'est que les règlements du temps de guerre exigeaient que les chemins d'accès soient parallèles. Vous remarquerez que la brusque divergence des lignes inclinées est partout la même. Mais nous n'avions pas de coupes d'un rayon de 13,000 pieds: c'est pourquoi les chemins d'accès étaient représentés par des lignes parallèles, non pas des lignes divergentes. Il n'y a guère d'autre différence entre les règlements.

M. Browne:

D. Cette coupe bleue s'étend à 10,000 pieds au delà du plafond de vol?—R. Non, au delà de l'extrémité de la piste d'envol.

D. Qu'est-ce à dire par là?—R. C'est l'endroit où finit la piste pavée.

D. Pouvez-vous me montrer cet endroit sur le dessin?—R. Le signe noir représente la piste pavée et c'est de là que part la coupe en bleu.

D. A quelle distance au delà du rayon de 13,000 pieds?—R. Cela varie d'un aéroport à l'autre, selon la disposition donnée aux pistes d'envol. Dans quelques aéroports, la coupe pourrait partir d'un peu plus loin que ce rayon, dans d'autres, de moins loin.

L'hon. M. CHEVRIER: Dans ce cas, je suppose que ce chiffre est un maximum. Il en est ainsi de trois des voies de départ à Dorval, dont deux dépassent pourtant ce chiffre.

M. Graydon:

D. Ce programme de règlements de zone s'étendrait-il aux aéroports connus sous l'abréviation ILS?—R. Oui, surtout à ceux-là. Il viserait à protéger les aéroports servant aux avions volant sans visibilité.

D. Qu'en est-il des aéroports de ce genre aux États-Unis? Ont-ils des règlements de zonage tant soit peu pareils à ceux que vous avez l'intention d'appliquer aux champs d'aviation de ce genre au Canada?—R. Oui. Il est vrai que les premiers sont régis par des règlements un peu différents, à cause de la dissimilitude de leur organisation fondamentale, mais le résultat est le même.

D. Y aura-t-il une parfaite uniformité entre tous les règlements de zone aux États-Unis, ou sont-ils édictés en vertu de lois des États?—R. De lois des États et de règlements municipaux. Cependant, l'administration de l'aviation civile à Washington est en train de faire de son mieux pour les uniformiser, de concert avec les États et les municipalités.

D. Autrement dit, la réglementation variera quelque peu aux États-Unis, tandis qu'au Canada elle sera uniforme dans tout le pays?—R. Oui, parfaitement.

L'hon. M. Chevrier:

D. Les règlements exposés par vous dans leurs grandes lignes ne sont-ils pas les mêmes que ceux approuvés par l'Organisation de l'aviation civile internationale?—R. Oui.

D. Les États-Unis ne sont-ils pas tenus d'observer ces derniers?—R. Non, ces règlements ne sont pas obligatoires, mais recommandés à titre facultatif.

M. Graydon:

D. Y aura-t-il aux États-Unis des champs d'aviation dont les règlements de zone seront moins limitatifs que les nôtres?—R. Ce pays pourrait en avoir, monsieur, qui soient exempts de tout règlement limitatif.

D. Vous dites qu'il pourrait y avoir des champs d'aviation non assujétis à des règlements de zone?—R. Oui.

D. Ainsi donc, il se peut que les avions survolant la frontière qui sépare les deux pays se trouvent assujétis à des règlements d'atterrissage différents?

M. GILLIS: Le bill ne vise-t-il pas à prévenir des accidents pareils à ceux qui sont arrivés aux États-Unis? Il y a 10 ans, on y a créé des aéroports, puis les villes se sont agrandies au point de les enclaver, si bien qu'il est arrivé au cours des derniers mois, que des avions se sont écrasés contre des maisons d'habitation, au lieu d'atterrir à l'aéroport. Ne cherche-t-on pas maintenant (et fort justement, à mon avis) à autoriser le ministre à empêcher que les constructions ne se concentrent trop près des aéroports, ce qui produirait le danger de voir des avions démolir des maisons et ainsi de suite? Je crois que c'est là une excellente mesure, peu importe ce qui est arrivé aux États-Unis. J'estime qu'il nous faut chercher à protéger nos propres champs d'aviation et obtenir l'autorisation requise à cette fin.

L'hon. M. CHEVRIER: La mesure est excellente, à mon avis. Quiconque visitera les champs d'aviation de Malton, de Dorval ou d'Edmonton verra aussitôt à quel point des constructions industrielles et d'autres sont en train de se concentrer autour de ces aéroports. Si donc nous agissons avec la rapidité voulue, les frais subis par le pays seront assez modiques, mais si nous attendons longtemps, nous nous trouverons peut-être aux prises avec maintes difficultés.

M. NOSEWORTHY: Sont-ils nombreux les aéroports actuels autour desquels on a bâti des constructions à trop peu de distance et où il faudra procéder à des expropriations?

L'hon. M. CHEVRIER: Comme je crois l'avoir expliqué à la Chambre, dans l'espace de la première zone, celle représentée par la coupe horizontale jaune, il n'y aurait aucun bâtiment à démolir à Malton ni à Dorval. Bien que je ne puisse parler de chaque aéroport à ce sujet, je crois que cette constatation vaudrait à plus forte raison pour les autres.

M. MAIN: A notre connaissance, au ministère, il n'y a aucune construction dont la hauteur dépasse celle prévue par la coupe d'un rayon de 13,000 pieds, sauf peut-être une école, à Vancouver. Cette ville a deux aéroports, l'un terrestre et l'autre maritime, et je crois qu'il faudra déplacer le centre de l'espace de la première zone de façon qu'aucun bâtiment dépassant la hauteur fixée ne présente de danger.

M. Pouliot:

D. L'aéroport de Winnipeg est situé près du centre de la ville n'est-ce pas? —R. A peu près.

D. Très proche du centre, n'est-ce pas?—R. Une partie du champ d'aviation se trouve dans le territoire municipal.

M. MACDONALD: D'après la déclaration de M. Main, est-il vrai qu'Edmonton ne contienne aucun bâtiment actuel auquel toucherait cette modification de la première zone?

M. MAIN: Aucun, à ma connaissance.

M. POULIOT: Nous savons très bien qu'à Winnipeg l'aéroport est situé proche du centre de la ville.

L'hon. M. CHEVRIER: La distance serait supérieure à 2½ milles, rayon dans lequel s'appliquent ces restrictions relatives à la coupe horizontale.

M. DEWAR: Je le sais, car je viens d'arriver de Winnipeg.

Le TÉMOIN: De l'hôtel du National-Canadien, en plein quartier commerçant.

M. POULIOT: A quelle distance est-ce de la gare?

Le TÉMOIN: A une courte distance.

M. MAIN: Autant que je sache, la hauteur d'aucun bâtiment de Winnipeg ne dépasse celle fixée pour l'intérieur du cercle d'un rayon de 13,000 pieds. J'en suis presque certain. A ma connaissance, aucun d'entre eux ne viole les restrictions imposées.

M. GREEN: Dans le cas d'un bâtiment, comme l'école mentionnée par vous, dépassant la hauteur prescrite, qu'arriverait-il?

M. MAIN: En vertu des règlements de l'Organisation de l'aviation civile internationale, nous serions tenus de l'éclairer. Il arrive parfois que des objets naturels, montagnes et autres, constituent un danger du fait de leur hauteur dépassant celle fixée pour la première zone. Il n'y a rien d'autre à faire, dans ce cas, qu'à les éclairer, ou à les marquer d'un point de repère. Mais en vertu de ces mêmes règlements, il serait interdit de bâtir de nouveaux bâtiments dont la hauteur dépasse les 150 pieds fixés pour la coupe horizontale.

M. GREEN: Ces règlements s'appliqueront seulement aux bâtiments neufs, non à ceux qui existent?

M. MAIN: Il est vraisemblable qu'aucun objet ne dépassera la hauteur prévue.

L'hon. M. CHEVRIER: Les propriétaires de tous les bâtiments actuels seraient d'ordinaire expropriés et ces règlements s'appliqueraient à l'avenir.

M. GRAYDON: La hauteur fixée tient-elle compte des nouveaux avions-fusée? Le décollage et l'atterrissage de ces avions exigeront-ils une hauteur différente?

M. MAIN: En matière d'avions civils, il ne sera probablement pas nécessaire de modifier maintenant l'inclinaison d'un pied par 50. Dans le cas de quelques avions militaires, cependant, il se peut, à mon avis, qu'il faille réduire quelque peu cette inclinaison.

M. GREEN: Cela ne modifie-t-il pas toute la situation? J'incline à penser que la plupart des aéroports canadiens devraient être aménagés de telle sorte que les avions militaires puissent les utiliser.

M. MAIN: Pas nécessairement. En ce qui concerne certains aérodromes militaires, les autorités de l'Aviation elles-mêmes réclament des pentes moins inclinées, et je crois qu'elles ont l'intention de limiter à l'usage de certains aéroports les appareils qui présentent des caractéristiques particulières d'envol.

M. GRAYDON: Quelle est, du point de vue technique, la différence générale entre l'angle de décollage d'un avion de type classique et celui d'un avion à réaction?

M. MAIN: Pour ce qui est de l'aviation civile, il n'en existe aucune. Les caractéristiques d'envol des avions portant la charge autorisée offrent une étroite similitude. Toutefois, les avions à réaction ou les appareils "pressurisés", et tous les avions à réaction le seront, peuvent descendre à une vitesse un peu supérieure. L'atterrisseur abaissé, l'appareil est dirigé vers le sol à un angle très ouvert, de sorte que leur approche peut se faire à un angle légèrement réduit. Mais le décollage, avec la charge autorisée, s'effectue dans des conditions à peu près similaires, qui varient naturellement, selon la charge autorisée.

M. Green:

D. Pourriez-vous nous fournir certaines explications au sujet de la clause d'indemnité?

M. MATTHEWS: Monsieur le président, les dispositions pertinentes apparaissent au paragraphe 8, qui se lit ainsi:

> (8) Toute personne dont les biens sont lésés par l'application d'un règlement de zone a droit de recouvrer de Sa Majesté, à titre d'indemnité, le montant, s'il en est, qui représente la diminution de valeur causée aux biens par l'établissement du règlement, moins un montant égal à toute augmentation de valeur des biens qui est survenue après que le réclamant en est devenu propriétaire et qui est attribuable à l'aéroport.

Cette article vise à indemniser toute personne dont les biens sont lésés par l'application des règlements de zonage. Une telle disposition découle du principe dont s'inspire la Loi des expropriations et règle les modalités d'indemnisation. Elle porte que si la valeur de la propriété augmente en raison de l'aménagement d'un aéroport, l'indemnité est réduite d'un montant égal à cette augmentation. Voilà à quoi se réduit l'article.

M. GREEN: Un point m'intrigue, mais M. Carroll pourrait mieux que moi vous l'exposer.

M. CARROLL: Aucunement.

M. GREEN: Si je les comprends bien, les dispositions relatives à l'expropriation de terrains portent que la cour doit prendre en considération toute augmentation de valeur résultant de la construction de l'aéroport. Mais quant à l'article à l'étude, il n'est pas question d'indemnité à l'égard du terrain. Autrement dit, il ne s'agit pas d'expropriation. Toutefois, vous imposez des restrictions en ce qui concerne le terrain; mais il me semble que les dommages

en question diffèrent totalement de ceux qu'entraînerait l'expropriation du terrain même. Et malgré tout, vous faites intervenir dans l'estimation des dommages toute augmentation de la valeur du terrain résultant de l'installation de l'aéroport. Je ne vois pas comment vous parvenez à établir une corrélation entre ces deux données. Je ne vois pas, par exemple, comment les dommages causés par l'application des règlements peuvent s'élever, disons, à $1,000, et la valeur des terrains à $50,000, cependant que la plus-value, résultant de l'aménagement de l'aéroport atteint $10,000. Dans ces conditions, le propriétaire n'obtiendrait aucune indemnité.

M. GRAYDON: Il pourrait devenir, en fin de compte, le débiteur du gouvernement.

M. GREEN: Il ne touche aucune indemnité mais se voit restreindre l'usage de son terrain. Aux termes de cette disposition, le propriétaire n'a aucun titre à une indemnité quelconque. Une telle marque ne me paraît pas équitable. J'aimerais connaître l'interprétation qu'en donnent les autorités.

M. MATTHEWS: La question relève d'un principe formulé dans la Loi de la Cour de l'Échiquier au sujet de l'expropriation des propriétés, à savoir qu'il faut tenir compte de toute augmentation de valeur provenant de la construction d'ouvrages publics.

M. GREEN: Oui, quand il s'agit d'exproprier un terrain ou une bâtisse, mais il n'est pas question de cela ici. Et cependant vous portez atteinte aux terrains en édictant des règlements qui tendent à en réduire la valeur. A mon sens, vous déduisez de l'indemnité un montant qui ne comporte aucune relation avec le préjudice causé par l'application des règlements. Cette façon de procéder ne me paraît pas logique et c'est ce qui m'intrigue.

M. GILLIS: Vous indemnisez le propriétaire à l'égard de son placement initial, n'est-ce pas?

M. GREEN: Non.

L'hon. M. CHEVRIER: Permettez-moi d'abord de discuter le détail de la question. En premier lieu, il ne saurait y avoir de recours dans le cas d'un réclamant qui serait le débiteur du gouvernement. Il est ridicule de prétendre le contraire.

M. GREEN: Je n'y ai même pas songé.

M. GRAYDON: Je l'ai prétendu, pour ma part.

L'hon. M. CHEVRIER: Je me permets de faire remarquer à mon ami qu'à mon sens l'argument ne vaut pas puisque le cas ne donne lieu à aucune indemnité. Un certain nombre de cas peuvent se présenter dans le cadre de cette mesure. Je vous en cite deux auxquels elle devrait sûrement s'appliquer. Voici un fermier possédant un lopin sur lequel n'est construit aucun bâtiment, et qui découvre à un moment donné qu'en vertu de cette mesure sa propriété est assujétie à une restriction prévoyant une hauteur—limite de 1,000 pieds au-dessus du terrain—ou de 200 pieds, puisque la limite varie avec chaque aéroport. Nous supposons, toutefois, qu'il n'y a pas de bâtiments d'érigés sur le terrain. Eh! bien, ce fermier pourrait toucher une indemnité si le gouvernement ou la Couronne détient effectivement un droit en vertu des règlements touchant la deuxième ou troisième zone. Mais comment la Cour de l'Échiquier va-t-elle évaluer ce droit de navigation aérienne? Il s'agit bien, je crois, d'un droit de passage aérien. Elle va, je suppose, fixer une somme à cet égard, et, compte tenu de l'évaluation de la propriété, déduire de cette somme un montant égal à la plus-value du terrain. Je ne sais à quoi cela revient exactement, mais c'est l'un des cas que j'envisage.

M. CARROLL: Prenons un autre exemple, monsieur le président. Supposons qu'un fonctionnaire constate que dans une certaine zone il se trouve un édifice trop élevé; le ministère n'aurait-il pas le droit d'ordonner la démolition complète ou partielle de ce bâtiment?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, mais un principe tout différent s'applique alors.

M. CARROLL: Je sais.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est une simple affaire d'expropriation réglée selon la procédure ordinaire. A défaut d'entente, le litige est porté devant la Cour de l'Échiquier.

M. GREEN: Pour en revenir au premier cas, le fermier en question serait assujéti aux prescriptions du paragraphe 8. Imaginons en effet que les restrictions relatives au zonage aient causé à l'intéressé des dommages s'élevant, disons, à $1,000; la Cour devra, aux termes de l'article, établir s'il existe une plus-value attribuable à l'aéroport et, le cas échéant, déduire de la somme de $1,000 un montant égal à cette plus-value.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, la déduction sera en proportion de l'espace réservé. On ne déduira pas la valeur accrue de toute la ferme, parce que dans certains cas, le fermier se trouverait à devoir un montant au gouvernement.

M. GREEN: Même si l'on s'en tient à une proportion, je ne pense pas que ces deux données aillent de pair. Selon moi, elles diffèrent et vous appliquez là une règle arbitraire. Une autre modalité de la clause me paraît très inéquitable. Si, en effet, le cultivateur a acquis le terrain après l'installation de l'aéroport, il n'est pas atteint par la réduction, car la clause renferme la réserve suivante: "qui est survenue après que le réclamant en est devenu propriétaire". Autrement dit, si le fermier s'est porté acquéreur du terrain il y a deux ans et que l'aéroport ait été aménagé voilà dix ans, l'indemnité ne sera pas réduite, comme la chose se produira si l'achat du terrain remonte à vingt ans, par exemple. Je crois que vous imposez inutilement des directives à la Cour de l'Échiquier; il serait plus sage, à mon sens, de laisser à cette dernière le soin d'établir les dommages et d'élaborer elle-même la règle à suivre.

M. GILLIS: Ce serait compliquer les choses davantage.

M. GREEN: Cette disposition est trop restrictive.

M. GILLIS: A moins de 2½ milles de l'aéroport de Sydney, on est présentement à aménager un théâtre en plein air pour automobilistes. Si, en vertu des règlements de zonage, il devient nécessaire de le faire disparaître, la question des dommages va se poser. Le coût initial n'est pas tellement considérable, mais les propriétaires peuvent s'attendre à un revenu annuel assez élevé. Supposons que le ministère décide que l'établissement est trop près de l'aéroport et doit être transporté ailleurs, quelle indemnité toucheraient les propriétaires: une indemnité fondée sur la mise de fonds actuelle ou sur les recettes prévues?

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Gillis, je préférerais abandonner cette question à un avocat, mais j'estime, en premier lieu, que la hauteur de l'établissement n'atteindra pas 150 pieds.

M. GILLIS: Mais il est situé dans un rayon de 2½ milles à partir de l'aéroport.

L'hon. M. CHEVRIER: Il reste que la hauteur sera inférieure à 150 pieds; du moins je n'ai jamais vu de théâtre aussi élevé.

M. BROWNE: Il ne devrait pas s'élever à plus de 40 ou 50 pieds.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, et sûrement pas à 100 pieds, de sorte qu'il n'y aura pas d'infraction au règlement visant les bâtisses dont la hauteur dépasse une certaine limite.

M. GILLIS: Le fait demeure que la bâtisse est comprise dans la zone de 2½ milles.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, il faut en convenir.

M. MURRAY: Monsieur le président, supposons qu'on construise une église surmontée d'un clocher ou une ligne télégraphique.

L'hon. M. CHEVRIER: Il nous faudrait arrêter les travaux.

M. MURRAY: Ou encore une haute cheminée.

L'hon. M. CHEVRIER: Un certain nombre de cheminées devront être démolies, dans les limites de ces zones. Il en existe une, je crois, à Malton.

M. MURRAY: Nous devons sûrement adopter des mesures de ce genre en vue d'assurer la sécurité de l'aviation canadienne, et faire en sorte que nos aéroports soient les plus sûrs au monde.

L'hon. M. CHEVRIER: La question soulevée par M. Green a fait l'objet d'un examen attentif. La loi devait-elle pourvoir ou non au versement d'une indemnité? D'après moi, l'absence de dispositions formelles à cet égard rendrait le problème beaucoup plus complexe. L'autre point, c'est qu'au Canada, il n'existe pas de précédent relatif au versement d'une compensation dans des cas comme ceux-là. Il en existe en matière d'indemnités afférentes à l'expropriation des propriétés, mais notre projet de loi ne vise pas ce domaine; il tend à assurer des droits de navigation aérienne, et c'est là une donnée nouvelle. Le gouvernement américain ne verse aucune compensation à cet égard, cependant que la loi du Royaume-Uni y pourvoit. Nous avons donc pensé qu'en vue de parer aux difficultés qui pourraient surgir à ce sujet, il était de beaucoup préférable de s'en tenir à des termes généraux dans le cadre desquels la Cour de l'Échiquier pourrait évaluer le montant des dommages-intérêts à verser.

M. CARROLL: Au propriétaire du terrain.

L'hon. M. CHEVRIER: Exactement.

M. GREEN: La mesure ne favorise pas le propriétaire.

M. CARROLL: Elle vise à le dédommager.

M. GREEN: Loin de le favoriser, elle le désavantage, puisqu'elle renferme la réserve suivante: "moins un montant égal à toute augmentation de valeur des biens qui est survenue après que le réclamant en est devenu propriétaire et qui est attribuable à l'aéroport". Une disposition restrictive qui prévoit une telle déduction ne peut que s'appliquer au désavantage du requérant. Verrait-on des objections à ce que l'article soit simplement conçu en ces termes: "Toute personne dont les biens sont lésés par l'application d'un règlement de zone a droit de recouvrer de Sa Majesté, à titre d'indemnité, le montant, s'il en est, qui représente la diminution de valeur causée aux biens par l'établissement du règlement."

Il y aurait lieu de préciser que le requérant doit faire la preuve que ses biens ont subi une dépréciation en raison des règlements de zone; mais, par ailleurs, pourquoi ne pas laisser à la Cour le soin d'en fixer le montant. J'estime qu'à la vérité il sera très difficile à un propriétaire d'obtenir une indemnité de quelque importance en compensation des dommages résultant de l'application des règlements. Je ne vois pas pourquoi il serait paralysé dans son recours par les trois dernières lignes de l'article.

L'hon. M. CHEVRIER: Je me permets, monsieur Green, de vous signaler que la Loi de la Cour de l'Échiquier renferme une disposition semblable à l'article 50, qui se lit comme il suit:

> 50. En déterminant l'indemnité à payer à une personne pour terrain exproprié ou dont la valeur est dépréciée par la construction d'un ouvrage public, la cour porte en compte et prend en considération, par voie de compensation, tout avantage ou bénéfice, spécial ou général, résultant ou devant probablement résulter de la construction et de

l'exploitation de cet ouvrage public pour cette personne à l'égard de tous terrains possédés par elle avec les terrains ainsi expropriés ou dont la valeur est dépréciée.

M. GREEN: J'ai sous les yeux le texte de l'article. Pour établir une similitude entre cet article et la clause à l'étude, vous devriez stipuler que vous déduirez de la valeur des dommages résultant de l'application des règlements de zonage, tout bénéfice que le requérant aura pu en retirer. Ce n'est pas ce que vous faites, puisque vous soustrayez de l'indemnité à laquelle peut donner lieu l'aplication des règlements toute plus-value provenant de la construction de l'aéroport et considérée comme distincte des bénéfices retirés du zonage. Je veux dire que ce sont là deux données différentes.

M. MURRAY: A Fort-St-John où des prospecteurs de pétrole effectuent des sondages en bordure de l'aéroport, je me demande si le chevalement ne constitue pas un obstacle à la libre circulation des avions. Cette mesure amènera-t-elle un arrêt des travaux ou un déplacement des chantiers?

M. MAIN: C'est possible, mais je ne suis pas au courant de la situation. Cependant, nous nous efforçons constamment de coopérer avec les compagnies pétrolières et celles-ci ont toujours fait preuve de la plus entière collaboration.

M. MURRAY: Cela veut-il dire qu'ils devraient enlever leurs installations de forage?

M. MAIN: Ou bien ils devraient les disposer de telle façon qu'elles ne gênent pas la navigation aérienne, ou encore il se peut que nous fermions une de nos pistes à la circulation pendant un certain temps pour leur permettre d'effectuer leurs forages.

M. NICKLE: La hauteur de ces chevalements de sondage doit être bien inférieure à 150 pieds?

M. MAIN: De toutes façons ce ne sont pas des ouvrages permanents.

M. MACNAUGHT: Je désirerais obtenir un renseignements au sujet de l'aéroport de Summerside, dans l'Île du Prince-Édouard. Cet aérodrome est situé à peu de distance de la ville; il s'y trouve un réservoir d'eau très élevé qui fournit à l'aqueduc municipal la pression voulue. Existe-t-il quelque clause dans ces règlements qui puissent obliger la ville à démolir ce réservoir?

L'hon. M. CHEVRIER: Pas dans les règlements, mais en vertu de la loi des expropriations; si l'ouvrage a une hauteur de 150 pieds, nous pouvons demander à la ville de le démolir et nous devrons payer à cette dernière les dédommagements prévus par les règlements ordinaires.

M. MACNAUGHT: Si vous faisiez cela, les intéressés n'auraient aucun autre moyen d'obtenir la pression nécessaire.

L'hon. M. CHEVRIER: Évidemment nous devrions payer les dommages. La municipalité ne serait lésée en rien par ces règlements.

M. MACNAUGHT: Vous dites qu'elle ne serait lésée en rien?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, car nous devrions rebâtir tout l'ouvrage, c'est tout. Croyez-vous que le réservoir a une hauteur de plus de 150 pieds?

M. MACNAUGHT: Il a plus de 150 pieds de hauteur, mais n'est peut-être pas situé dans un rayon de 2½ milles de l'aéroport; je ne possède pas de renseignements exacts à ce sujet. J'espérais seulement que dans un cas comme celui-là vous prendriez toutes les mesures raisonnables pour en venir à un compromis.

L'hon. M. CHEVRIER: Cette question serait du domaine d'application des règlements de l'expropriation.

M. BROWNE: En ce qui concerne la réponse de M. Green au sujet de l'article 50 de la Loi de la Cour de l'Échiquier, puis-je faire remarquer que la compa-

raison serait plus étroite, si, comme M. Green l'a mentionné, l'augmentation de valeur du terrain était attribuable aux règlements. Considérez le cas tel qu'il est envisagé à l'article 50 de la loi de la cour de l'Échiquier: une route est construite à travers la propriété d'un particulier. Il a droit à une compensation pour la perte du terrain employé à bâtir la route, moins les bénéfices que peut lui procurer la construction de la route. En introduisant ce nouveau bill, nous allons établir un règlement d'après lequel personne ne pourra ériger de construction à moins de cent pieds de la route. N'a-t-il pas droit à une compensation pour les dommages que lui cause ce règlement?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous ne l'empêchons pas du tout de construire. Il peut bâtir un édifice, à condition que ce dernier n'excède pas 150 pieds de hauteur, et il peut ériger tout ce qu'il veut ici, au bout de la piste, à condition que son ouvrage ne s'élève pas de plus d'un pied par 50 pieds. Il peut se bâtir à une hauteur de 250 pieds en certains endroits s'il le désire, mais il ne doit pas dépasser 150 pieds dans d'autres secteurs. Il peut projeter de construire une maison de rapport d'une hauteur de 250 pieds, et on ne l'empêchera pas de choisir l'emplacement qu'il désire, mais il se peut qu'il lui soit défendu de la construire sur un terrain avoisinant l'aéroport, et il aura droit à une certaine compensation s'il peut prouver que des dommages lui ont été causés. Je ne sais pas en quoi consistera cette compensation,—il appartiendra à la Cour de la déterminer,—mais je crois que nous devrions maintenir la dernière partie de cette disposition, "moins un montant égal à toute augmentation de valeur des biens".

M. CARROLL: Cette disposition tend à prévenir le danger de spéculation. Si je savais qu'une mine doit bientôt être mise en exploitation à 10 milles d'un aéroport, et que j'allais acheter le terrain $50 l'acre, et qu'à ce moment la mine est mise en opération, mon terrain n'acquiert pas une valeur accrue selon les lois ordinaires de la compensation de sorte que la spéculation est rendue impossible.

M. GREEN: Dans le cas que vous avez mentionné, un homme obtiendrait probablement une très petite compensation du fait qu'il ne pourrait ajouter deux étages à sa maison de rapport; de plus, eu égard à l'indemnité qu'il peut obtenir, vous déduisez le montant de la valeur d'augmentation du terrain, compte non tenu de la construction, laquelle augmentation a été causée par l'aménagement d'un aéroport, bien que ce dernier ait pu exister à cet endroit 10, 15 ou 20 ans auparavant. Comme résultat, l'intéressé ne peut obtenir aucune compensation en raison de cette disposition restrictive.

Le TÉMOIN: Les légistes qui ont rédigé cet article ont pensé que les dispositions de la Loi étaient des plus justes parce que dans la plupart des cas le besoin d'un édifice dans ces lieux n'est dû qu'à l'existence d'un aéroport.

M. BROWNE: Est-ce juste de faire une déclaration semblable, à une époque où les logements sont si rares?

Le TÉMOIN: Je crois que dans presque tous les cas, les édifices qui entourent les aéroports n'existent qu'en fonction de ces mêmes aéroports sauf quelques exceptions.

M. MACDONALD: Je ne crois pas que cette remarque puisse s'appliquer à Edmonton.

Le TÉMOIN: Dans ce cas il n'y aurait pas d'augmentation de valeur si l'aéroport était acquis à d'autres fins.

M. GREEN: Cela ne s'applique pas à Sea-Island de toutes façons. Dans le cas des personnes qui possèdent des terrains sur le rivage, achetés dans le but d'y construire une conserverie ou toute autre petite usine où existent des droits de bassin, ces intéressés devraient se soumettre à cette disposition de la Loi et ne pourraient construire une conserverie ou un entrepôt.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais je ne crois pas que nul ne songe à construire une conserverie ou un entrepôt d'une hauteur de plus de 150 pieds.

M. GREEN: Ils en seraient empêchés s'ils construisaient dans les limites de l'aéroport.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais est-ce que la question se pose dans leur cas. Nous ne pouvons y répondre car pour obtenir ce renseignement, il faudrait effectuer des relevés dans 112 aéroports et c'est un travail que nous n'avons pas entrepris. Je crois que selon la première restriction, il n'existe pas d'aéroport au Canada qui soit affecté et selon la deuxième et la troisième, je ne crois pas que les cas soient nombreux, mais je ne le sais pas.

M. GREEN: Evidemment, le problème afférent à cet article que nous discutons, consiste à assurer une compensation équitable; je ne crois pas qu'il y ait beaucoup de gens capables d'obtenir quelque compensation que ce soit en vertu de cette disposition, car les réclamations seraient hypothétiques, mais je pense qu'en ajoutant cette restriction l'article deviendra injuste.

M. BROWNE: Et inapplicable. Supposons qu'un homme achète présentement une propriété située près d'un aéroport. Il n'y a rien à déduire car le terrain a acquis sa pleine valeur. Les restrictions ne peuvent s'appliquer qu'au premier propriétaire.

M. GREEN: Le nouvel acheteur a droit de réclamer pour les dommages qui lui sont causés.

M. GRAYDON: Je crois que l'effet de ces restrictions consiste en ceci: ce que vous donnez d'une main, vous le reprenez de l'autre, et je ne crois pas que le gouvernement pourrait très sérieusement perdre quelque chose; quoiqu'il serait juste pour les propriétaires de supprimer la dernière partie de cet article. En plus, il me semble que le libellé n'est pas correct car je crois qu'on y parle de la valeur de la propriété, ce qui peut vouloir dire la propriété entière même si elle n'est pas couverte par la servitude aérienne et j'estime que cette partie du bill devrait se rapporter uniquement à la surface de la propriété directement affectée par la servitude aérienne en question. Aux termes de cet article, il me semble que la valeur de toute la propriété entre en ligne de compte lorsqu'il s'agit d'évaluer les dommages causés à la portion de terrain qui est atteinte par les règlements de zonage. Je ne crois pas que ce soit juste, et je propose en premier lieu que cette partie du bill soit supprimée à cause de l'article restrictif qui s'y trouve.

M. MATTHEWS: Puis-je me permettre, monsieur le président d'ajouter quelque chose à ce sujet: je crois que l'objet de cet article est de prévoir le cas du propriétaire d'un terrain situé près d'un aéroport dont la valeur s'est augmentée à la suite de la construction de ce même aéroport. On a l'habitude d'appeler cela augmentation non gagnée. C'est au bénéfice du propriétaire du terrain. La seule raison pour laquelle le terrain prend une valeur accrue réside dans le fait que les deniers publics sont dépensés pour l'aménagement de l'aéroport et quand on applique les règlements de zone, il peut en résulter une diminution de la valeur de la propriété, mais si l'on compare l'augmentation à la diminution, je crois que c'est tout à fait équitable, car le propriétaire doit accepter les charges autant que les bénéfices, et si sa propriété a augmenté de valeur à la suite de la construction d'un aéroport, il devrait absorber toute perte qu'il aurait pu subir en vertu des règlements de zone. Je crois que c'est juste ainsi et que cela s'inspire des dispositions de la loi au sujet des cas d'expropriation. Le ministre a lu la disposition de la Loi de la Cour de l'Échiquier, article 50. Le Bill pourvoit aux dommages. Ces mots "dont les biens sont lésés" proviennent directement de cette loi. Il est équitable, à mon sens, qu'il en soit ainsi: si le gouvernement dépense de l'argent pour l'aménagement d'un aéroport qui augmente la valeur des terrains avoisinants, le propriétaire devrait

absorber la perte résultant des règlements de zone. De cette façon, la propriété pourrait être protégée; elle sera protégée s'il existe des règlements de zone tels que chacun sait à quoi s'en tenir.

M. GREEN: Cette loi d'expropriation s'applique uniquement lorsque la Couronne prend possession du terrain, c'est tout; elle ne s'applique pas quand la Couronne ne prend pas le terrain; il est tout à fait juste qu'il existe des restrictions dans le premier cas, mais nous ne nous occupons pas de cette question du tout; nous étudions la situation d'un homme dont la propriété n'est pas expropriée, mais sur le terrain duquel on applique simplement une restriction.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, il n'y a pas du tout de restriction appliquée au terrain; il n'en existe que pour ce qui est au-dessus de la surface. C'est tout à fait différent et il n'existe nulle part au Canada de dispositions visant à accorder une compensation dans un cas comme celui-là.

M. GREEN: Je crois que l'erreur consiste à vouloir rattacher le terrain à la restriction appliquée à ce qui est au-dessus de la surface.

M. MATTHEWS: Cela ressemble beaucoup à la Loi des expropriations telle qu'elle a été appliquée dans le cas des sœurs de la Charité de Rockingham alors que les chemins de fer ont exproprié une partie de leur terrain; en raison de la fumée et du bruit qui en est résulté, les sœurs ont obtenu une compensation. C'est un cas tout à fait analogue.

M. GRAYDON: M. Matthews a parlé d'une augmentation de valeur attribuable au fait que l'aéroport construit à cet endroit avec les subsides du gouvernement, comme il l'a dit, pourrait faire augmenter la valeur des terrains adjacents. Dans le cas de l'aéroport de Malton, la majeure partie de l'augmentation de valeur, sinon toute, ne provient pas du fait qu'il existe un aéroport dans les environs mais plutôt parce que l'*A. V. Roe Company* est venue s'établir à cet endroit et y a construit une usine, et ce secteur est devenu très industrialisé.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous savez aussi bien que moi que l'*A. V. Roe Company* ne serait pas allée s'établir à cet endroit s'il n'y avait eu au préalable une piste d'envol.

M. GRAYDON: Puis-je faire remarquer qu'en vertu de cette loi, vous pourriez indirectement, peut-être, attribuer la valeur accrue au fait que l'aéroport a réellement été la cause de l'augmentation de la valeur du terrain. Je voudrais être clair sur ce point, car je ne crois pas que vous puissiez attribuer à la construction de l'aéroport l'augmentation de la valeur à chaque phase de développement, c'est-à-dire toute augmentation de valeur que pourra acquérir la propriété en question. Je ne crois pas que le libellé de la loi ou du bill soit clair sur ce point.

M. MATTHEWS: C'est possible, mais je crois que ce sera à la Cour de décider quelle amélioration on peut attribuer d'une part à l'aménagement de l'aéroport et d'autre part à l'*A. V. Roe Company*.

M. GILLIS: L'*A. V. Roe Company* n'existerait pas sans les subsides du gouvernement.

M. GRAYDON: Autre chose. J'aimerais obtenir l'avis de M. Matthews sur la question de mettre en regard l'augmentation de valeur de la propriété entière que possède un fermier et la moins-value de la partie de la propriété qui résulte de la servitude aérienne. Selon moi, si l'homme en question possède une ferme d'une superficie de 200 acres et si, aux termes du bill, 25 acres seulement sont sujets à la servitude aérienne, le gouvernement peut alors dire: les 200 acres ont pris une plus-value de tant et nous allons mettre en contrepartie la moins-value des 25 acres sujettes à la servitude aérienne.

M. CARROLL: Il y a ensuite le tort causé par séparation.

M. MATTHEWS: Il est question ici de la partie de la propriété touchée par le règlement.

M. GREEN: Le texte ne le spécifie pas.

L'hon. M. CHEVRIER: "Toute personne dont les biens sont lésés..."

M. GRAYDON: "...dont les biens sont lésés..." Cela pourrait vouloir dire la propriété entière et non seulement la partie soumise à la servitude aérienne.

M. MATTHEWS: La propriété...

M. GRAYDON: Puis vous dites "...moins un montant égal à toute augmentation de valeur des biens qui est survenue après que le réclamant en est devenu le propriétaire..."

M. MATTHEWS: Je suis persuadé que la propriété en question est celle qui est mentionnée à la première ligne: "...dont les biens sont lésés..." c'est la seule mention de propriété que nous ayons dans cet article.

M. GREEN: Cela englobe toute sa propriété. Cela ne veut pas dire une partie de sa propriété.

M. GRAYDON: Je crois que ce serait beaucoup plus clair si on lisait comme suit: "moins un montant égal à toute augmentation de valeur des biens qui est survenue après que le réclamant en est devenu le propriétaire et qui est directement touchée par la servitude".

L'hon. M. CHEVRIER: Et "La valeur de la propriété lésée".

M. BROWNE: "Propriété" signifie sa propriété tout entière.

L'hon. M. CHEVRIER: "...dont les biens sont lésés."

M. BROWNE: Vous voulez dire la proportion?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui: "Toute personne dont les biens sont lésés...". Si sur une ferme de 300 acres, il y a 125 acres qui sont lésés, le propriétaire ne réclamerait pas pour les 175 acres qui restent.

M. BROWNE: Supposons qu'un homme possède près d'un aéroport une propriété qui a acquis à l'heure actuelle une augmentation de valeur, et que, soit dit pour les fins de la discussion, vous fassiez cette recommandation dans trois ou quatre ans au sujet de l'aéroport. Alors, vous allez prendre comme valeur, le montant de l'augmentation de valeur du terrain depuis la construction de l'aéroport. Est-ce juste? Si vous voulez assimiler cela à l'article 50 ne devriez-vous pas dire: "...moins un montant égal à toute augmentation de valeur des biens résultant des règlements". Il serait absurde de libeller ainsi l'article.

M. GREEN: Cela situe bien le problème, car ainsi, vous déduiriez des dommages toute augmentation de valeur résultant du règlement. Si le règlement donne à la propriété une plus-value, vous déduisez des dommages-intérêts le montant de l'augmentation et ainsi vous établissez le joint, au lieu de confondre la valeur du terrain avec le montant des dommages.

M. MATTHEWS: Je ne pense pas qu'il se présente bien des cas où l'on puisse prétendre à une plus-value résultant des règlements. Tout au contraire. Dans ce cas, l'intéressé ne ferait pas de réclamation... s'il y avait augmentation de valeur due à l'application des règlements.

Je pense que cet article a été étudié avec beaucoup de soin par le ministère de la Justice. Je ne voudrais pas que le libellé en soit changé excepté peut-être dans ce cas "...la valeur de la propriété lésée de cette façon..." ce qui est sans nul doute ce que l'article veut dire.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas que cela soit nécessaire mais si cela peut aider à régler la question soulevée par MM. Graydon et Green...

M. CARROLL: Je ne crois pas que ce soit une solution. Supposons qu'un homme possède une ferme d'une superficie de 200 acres et que vous en

preniez 25. Il a droit à une indemnité pour perte de jouissance. On lui enlève 25 acres... ce qui peut nuire à la valeur des 175 acres qui lui restent et il appartient à la Cour de l'Échiquier de considérer le cas.

L'hon. M. CHEVRIER: En ajoutant ces mots, vous lui enlèveriez ce droit.

M. CARROLL: Cela ne se produirait peut-être pas dans ce cas particulier.

L'hon. M. CHEVRIER: Comme dans toute loi, vous ne pouvez régler tous les cas. Il existe toujours des cas qui se présentent dans l'esprit de certains membres et qui ne sont pas prévus; on a employé des termes généraux pour que la Cour de l'Échiquier puisse agir de sa propre initiative.

M. NOSEWORTHY: De quelle façon ce règlement toucherait-il l'homme qui, il y a six ans, a acheté une propriété ayant déjà augmenté de valeur en raison de l'aménagement d'un aéroport sur les lieux?

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'y aurait aucune réduction et le terme "moins" ne pourrait s'appliquer.

M. BROWNE: Pourquoi alors, dans le cas d'un acquéreur de fraîche date, existe-t-il une réduction non applicable au premier propriétaire?

L'hon. M. CHEVRIER: Parce qu'il n'y a pas eu d'augmentation de valeur depuis que le nouvel acquéreur a acheté la propriété.

M. BROWNE: Le nouveau propriétaire pourrait alors réclamer une indemnité du premier propriétaire?

L'hon. M. CHEVRIER: Pourquoi le nouveau acquéreur devrait-il réclamer des dommages du premier propriétaire. Il sera compensé pour les restrictions selon qu'elles le touchent sans ce "moins". On ne lui enlèvera rien.

M. GRAYDON: Si quelqu'un ne veut pas tomber sous le coup des dispositions de la seconde partie de l'article où l'on mentionne la disposition "moins", il n'a qu'à vendre sa propriété à quelqu'un d'autre. Je ne sais pas si cela serait régulier ou non...

M. CARROLL: Il n'obtient rien pour cela.

L'hon. M. CHEVRIER: Croyez-vous que s'il faisait cela pour échapper au règlement...

M. GRAYDON: Il ne le ferait pas dans le but d'échapper au règlement; le geste serait tout simplement posé.

M. NOSEWORTHY: Vous auriez la situation suivante. L'homme qui vend son terrain à l'acquéreur récent profite par sa vente de l'augmentation de valeur du terrain. Celui qui ne vend pas son terrain mais qui est soumis au règlement, sera désavantagé pour ne pas l'avoir vendu. S'il l'avait vendu, il en aurait reçu un complet bénéfice, mais l'homme qui veut rester sur sa terre ne profitera pas de l'augmentation de valeur en question.

L'hon. M. CHEVRIER: Je penserais plutôt comme dit M. Matthews, que l'acheteur peut s'attendre à un tel règlement aussitôt qu'on en donne avis dans la Gazette du Canada, dans les quotidiens et aussi dans les avis qu'il reçoit du Parlement. Je ne crois pas que nous ayons de nombreux cas à traiter.

M. GRAYDON: Puis-je demander une autre question qui se rapporte à un sujet que j'ai soulevé relativement à l'augmentation de valeur due à l'industrie qui s'est établie sur les lieux. Pourquoi ne serait-il pas recommandable de placer devant le mot "attribuable", le mot "directement"?

Je cherche à prévenir le cas de ceux qui voudraient trouver une valeur accrue provenant d'autre chose que de l'aéroport.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai pas d'objection. Je ne crois pas que cela importe beaucoup, mais si vous y tenez, je ne m'y opposerai point.

M. GRAYDON: J'aimerais que ce mot soit inséré.

L'hon. M. CHEVRIER: Mon expérience est assez limitée et je ne crois pas, qu'un tribunal attache beaucoup d'importance aux dommages directement attribuables à l'aéroport. Si cela est de nature à aider le travail du comité, je n'ai aucune objection à cette modification.

M. GILLIS: Cela rend le problème encore plus compliqué. Vous introduisez ici des précisions et je crois que le premier libellé était préférable.

M. NICKLE: Connaissez-vous des cas ici ou ailleurs d'indemnité payée en raison de dommages causés à une propriété par limitation de la hauteur de construction d'édifices sur cette propriété?

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'en connais point. Les municipalités adoptent certains règlements dans les limites de leur compétence et ne paient pas d'indemnité. Elles empêchent la construction d'édifices à moins de tant de pieds de la rue; elles réglementent le coût d'édifices qui peuvent être construits sur certains terrains, etc., et elles ne paient pas d'indemnité.

M. NICKLE: Il me semble qu'à part le bruit des avions qui peut nuire au bétail, le seul dommage sérieux qui puisse être causé consisterait à limiter la hauteur des édifices ou autres constructions qui peuvent être bâtis sur la propriété. Un plafond de 150 pieds est assez élevé que je ne vois pas la possibilité de dommages d'importance excepté sur le parcours des pistes d'envol.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ce que nous pensons. C'est ce que M. Baldwin a dit précédemment. Il croit qu'il y aura bien peu de cas où il sera nécessaire de payer une indemnité.

M. GRAYDON: Certainement si votre clause restrictive demeure, il n'y aura pas beaucoup d'indemnité à payer.

L'hon. M. CHEVRIER: J'allais dire que je me reporte au premier règlement restrictif... au-dessous de 150 pieds... et au sujet de l'autre modalité, nous ne pourrons le savoir tant que nous n'en aurons pas fait l'étude.

M. GRAYDON: Le ministre a mentionné les restrictions imposées par les municipalités. Puis-je poser une question aux hauts fonctionnaires. Est-ce que vous consultez avec soin les comités locaux d'aménagement avant l'élaboration de ces règlements?

M. MAIN: Très étroitement. Dans chaque cas la chose qu'il faut évidemment faire est de communiquer avec les intéressés et de déterminer leurs besoins et les nôtres. Ils ont collaboré très étroitement. Je puis dire que pendant la guerre j'étais chargé d'appliquer ces règlements et, dans chaque cas, les municipalités ont collaboré entièrement avec nous.

M. GRAYDON: Y a-t-il des désaccords profonds entre votre ministère et le comité de planification dont la juridiction s'étend à la région de l'aéroport de Malton?

M. MAIN: Nous collaborons intimement avec M. Bunnell; je crois que tel est son nom.

M. GRAYDON: Mais y a-t-il des différends graves qui n'ont pas été réglés à ce sujet?

M. MAIN: Il n'y en a pas que je sache.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser? Adopterons-nous l'article 1 du bill?

M. GREEN: Faites-vous le changement en ajoutant le mot "directement"?

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai pas d'objection, mais c'est au Comité de se prononcer. Si le Comité veut aporter ce changement, je n'ai pas d'objection.

M. CARROLL: Quel est cet amendement?

L'hon. M. CHEVRIER: Il s'agit d'ajouter le mot "directement" avant le mot "attribuable".

M. CARTER: Cela ne limiterait-il pas la juridiction d'un juge?

L'hon. M. CHEVRIER: J'aimerais mieux avoir l'avis du conseiller juridique à ce sujet. Je cherche à me rendre utile et je ne veux pas dire "non" constamment. Qu'en pensez-vous, monsieur Matthews?

M. MATTHEWS: L'amendement proposé par M. Graydon vise à régler le cas de la compagnie A. V. Roe. Je suppose que certains avocats soutiendraient devant un tribunal que le mot "directement" donnerait un caractère restrictif à cette clause. Pourraient-ils convaincre le juge? je ne saurais le dire. Je suis porté à croire que le libellé actuel a une portée suffisamment générale pour inclure cette idée, mais le mot "directement" éluciderait le point soulevé par M. Graydon. Il donnerait à la clause un sens légèrement restrictif et sans doute certaines personnes pourraient le prétendre.

M. CARTER: Cela présenterait peut-être des avantages dans certains, cas, mais dans d'autres, il y aurait désavantage.

M. MATTHEWS: Peut-être bien.

M. GREEN: Cela ne pourrait être qu'à l'avantage d'un réclamant.

M. CARTER: Je suis porté à croire que cela léserait un réclamant dans certains cas.

M. MATTHEWS: Au contraire, je pense que cela serait un avantage pour le réclamant.

L'hon. M. CHEVRIER: Si le Comité désire ajouter ce mot, je n'ai aucune objection. Passons maintenant à l'étude des dispositions.

M. MACDONALD: Avant d'aborder l'examen des dispositions du bill, je demanderais au ministre d'examiner la nécessité de déplacer l'un des plus grands aéroports au monde, c'est-à-dire l'aéroport municipal d'Edmonton, et de l'établir en dehors des limites de la ville; je lui demanderais de songer à trouver bientôt un nouvel emplacement.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne puis que répéter ce que j'ai déjà dit, à savoir que je serai heureux de m'occuper de la question. Mais j'ajouterai que si l'on fait passer le trafic militaire par Namao, la situation sera améliorée d'autant à Edmonton, de sorte qu'il ne serait pas aussi impérieux de déménager l'aéroport que si les opérations militaires continuaient de se faire à Edmonton. A mon avis, il vaut mieux attendre que le trafic soit d'étourné pour prendre une décision. Une fois que le trafic aura été détourné, je demanderai à mes chefs de service d'examiner la question en vue de déterminer ce qu'il sera possible de faire. C'est un projet de longue haleine. Il faudra en examiner tous les éléments.

M. MACDONALD: Je vous remercie beaucoup, monsieur Chevrier.

Le PRÉSIDENT: Adoptons-nous l'article 1?

M. GREEN: Monsieur le président, je persiste à croire que nous devrions biffer les mots qui suivent le mot "biens" à la 13e ligne, pour les remplacer par les mots "en raison du règlement".

L'hon. M. CHEVRIER: Ne pourrions-nous considérer la chose lorsque nous en arriverons à ce paragraphe, monsieur le président? Nous sommes présentement au paragraphe 1.

Le PRÉSIDENT: Nous étudions présentement le paragraphe 1 "Pouvoirs du Ministre d'établir des règlements avec l'approbation du gouverneur en conseil".

M. GREEN: Monsieur le président, ce bill ne contient qu'un article.

L'hon. M. CHEVRIER: Étudions-en les paragraphes, dans ce cas?

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe 1 est-il adopté?

Adopté.

Le paragraphe 2 du bill visant l'adjonction du paragraphe (5) à la Loi est-il adopté?

Adopté.

Le paragraphe 6 est-il adopté?

Adopté.

Le paragraphe 7 est-il adopté?

Adopté.

Le paragraphe 8 est-il adopté?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que M. Green désire poser une question au sujet du paragraphe 8, monsieur le président.

M. GREEN: Je propose que nous biffions les mots qui suivent le mot "biens" et que nous les remplacions par "en raison du règlement".

Cela signifierait que l'indemnité accordée au réclamant en raison des règlements est en contre-partie des dommages.

M. MACNAUGHT: Mais la valeur des biens ne serait pas accrue du fait des règlements.

M. GREEN: Il peut en résulter une certaine augmentation, ainsi que l'ont déclaré les hauts fonctionnaires; les règlements peuvent avoir pour résultat d'augmenter cette valeur.

M. MATTHEWS: A mon sens, cela enlèverait toute signification à ce paragraphe.

M. BROWNE: Supposons qu'un homme possède une propriété à laquelle nous assignerons la valeur "A". A supposer maintenant qu'on construise un aéroport près de cette propriété et que la valeur de ladite propriété soit accrue de la valeur "B". Dès lors, elle vaut "A" plus "B". Mais supposons que les règlements de zonage fassent baisser la valeur de la propriété et que cette baisse soit "D". Par conséquent, la valeur globale de la propriété serait "A" plus "B" plus "D". Maintenant, ces règlements stipulent que nous déduisions "B", ce que nous faisons. La valeur de la propriété peut avoir augmenté pour d'autres causes que la construction de l'aéroport; et, d'autre part, la valeur de l'argent a décliné, et je crois qu'il serait assez difficile de déterminer exactement ce que représente la valeur "B". Quoi qu'il en soit, vous devez le déduire maintenant. Donc, la formule devient maintenant "A" plus "B" plus "D" moins "B", et tout ce qui en résulte pour le propriétaire est une baisse de valeur par suite des règlements.

M. GRAYDON: Cela me fait penser au binôme de Newton.

M. BROWNE: Cela revient à cela.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Green a proposé un amendement.

Le PRÉSIDENT: L'amendement de M. Green est-il adopté?

L'hon. M. CHEVRIER: Non!

Le PRÉSIDENT: Aurons-nous un vote à main levée? Que ceux qui sont pour l'amendement de M. Green veuillent bien lever la main. Ceux qui sont contre? L'amendement est rejeté.

M. GRAYDON: Nous aurons plus de succès après ce soir.

Le PRÉSIDENT: Peut-être!

Le paragraphe 8 est-il adopté?

M. GRAYDON: J'ai compris qu'on se s'opposait pas à l'insertion des mots "directement attribuable à l'aéroport".

L'hon. M. CHEVRIER: Personnellement, je n'ai aucune objection, et si le Comité désire l'insertion de ces mots, je ne m'y oppose pas.

M. GRAYDON: Puisqu'il en est ainsi, je propose que nous ajoutions ces mots.

M. NOSEWORTHY: Êtes-vous sûr que cette réserve ne sera pas au détriment du réclamant?

M. MATTHEWS: Je ne le crois pas. Je ne crois pas que cela soit au détriment du réclamant.

M. CARROLL: Prenons le cas qui vient d'être mentionné, celui d'un homme qui a une ferme de 200 acres. Les dommages causés aux 150 ou 175 acres qui restent ne sont-ils pas attribuables au fait qu'on lui a enlevé 25 acres?

M. MATTHEWS: Mais le bill vise la partie qui lui a été enlevée.

M. MURRAY: Il y en a parmi nous qui oublient que la présence d'un aéroport déprécie très souvent la valeur d'une propriété, indépendamment des immeubles, obstructions et autres causes de dépréciation, surtout dans le cas d'une propriété de ferme.

Le PRÉSIDENT: L'amendement de M. Graydon est-il adopté?

M. CARTER: D'après M. Graydon, s'il y a augmentation dans la valeur, elle peut découler de deux causes; premièrement, de l'aéroport lui-même, et, deuxièmement, des industries établies près de l'aéroport. Je comprends qu'il ferait encore une distinction entre ces deux causes?

L'hon. M. CHEVRIER: Je pense qu'il devrait faire cette distinction; cependant, M. Graydon estime qu'il ne doit pas la faire. Quant à moi, je n'ai pas d'opinion arrêtée là-dessus, ni pour ni contre.

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont pour l'amendement de M. Graydon veuillent bien lever la main. Ceux qui sont contre?

M. GILLIS: Je suis contre l'amendement sans aucune réserve.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est rejeté.

Le paragraphe 9 est-il adopté?

M. GREEN: Dans le paragraphe 9, monsieur le président, j'estime que le délai accordé est trop court. Ce paragraphe prescrit un délai d'un an après le dépôt d'une copie du règlement de zone au bureau du registraire des titres. Et ce dépôt peut venir ou non à la connaissance de tous ceux dont la propriété serait ainsi atteinte; et la même réflexion s'applique à la publication dans les journaux. Nous avons la situation suivante en Colombie-Britannique: certains propriétaires vivent à l'étranger et, dans un autre cas, il se peut que la succession soit entre les mains d'une compagnie fiduciaire qui en est l'exécutrice. Par conséquent, il est possible que les intéressés ne soient pas informés immédiatement des formalités à remplir. Quoi qu'il en soit, je crois que le délai d'un an pour réclamer une indemnité est très court. Il n'y a à peu près pas de réclamations civiles qui soient limitées à cette courte période et, à mon avis, le ministère devrait consentir à porter ce délai, disons, à trois ans. Si ce paragraphe est approuvé dans sa forme actuelle, il en résultera qu'après l'établissement des règlements et le dépôt des copies, on ne pourra établir de réclamation à l'égard de cet aéroport après l'expiration d'une période d'un an, et il n'y a plus de recours. Aucune réclamation en dommages ne sera admise après l'expiration de ce délai. J'ai une autre objection, et c'est, comme l'a dit le ministre à la Chambre l'autre jour, que son ministère chercherait à en arriver à un règlement du différend par voie de négociations; on tâcherait de régler chaque cas à l'amiable plutôt que de forcer le réclamant à s'adresser à la cour de l'Échiquier, ce qui entraînerait des procédures très coûteuses. Il est impossible de faire ces démarches dans un court laps de temps. Peut-être dureront-ils des mois, et cependant, un an après le dépôt de la copie des règlements, aucune réclamation n'est admise. Je ne crois pas qu'il soit raisonnable de restreindre la période à un an.

M. NOSEWORTHY: Dans le cas où des négociations sont en cours, n'en donnerait-on pas avis lorsque le temps commence à compter?

M. GREEN: Le temps commence à compter du moment où le plan est déposé et je suppose que les négociations s'engageraient après cela.

M. CARROLL: Y a-t-il une loi de prescription à laquelle la Loi de la cour de l'Échiquier est subordonnée?

M. BROWNE: Il y en a une au sujet des terres, qui est de 20 ans.

M. CARROLL: Mais est-ce qu'il y en a une à l'égard de la Loi de la cour de l'Échiquier? Nous en avons à l'égard de diverses municipalités, loi de prescription qui fixe une limite de temps pour intenter une poursuite contre une municipalité, une ville, et ainsi de suite.

M. MATTHEWS: Il n'y en a pas. En vertu de la Loi de la cour de l'Échiquier, la Couronne peut bénéficier de toute limite de temps stipulée dans une loi provinciale.

M. CARROLL: C'est la même chose.

M. BROWNE: Quelle en est la raison? Est-ce simplement un chiffre arbitraire qui a été établi par les rédacteurs du bill?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact. Après cette restriction, les propriétaires sont liés. S'ils veulent réclamer une indemnité au bout de cinq ans, ils en sont incapables. Il devrait y avoir une limite quelconque. Il n'est que juste qu'il y en ait une.

M. BROWNE: Suposez le cas d'une succession dont le bénéficiaire est un enfant en bas âge.

L'hon. M. CHEVRIER: Dans ce cas, ne désignerait-on pas un tuteur qui pourrait agir dans le délai prescrit?

M. BROWNE: Mais ce tuteur n'est pas encore désigné.

L'hon. M. CHEVRIER: Seriez-vous opposé à toute limite de temps?

M. BROWNE: Je fixerais le délai à plus d'un an, car il peut arriver qu'un propriétaire soit absent du pays.

L'hon. M. CHEVRIER: Il se peut qu'un propriétaire soit absent pendant un an et demi; et alors, où voulez-vous fixer la limite?

M. MOTT: Même si vous fixiez le délai à dix ans, le propriétaire pourrait encore être absent pour une année.

M. NOSEWORTHY: Il doit y avoir dans cette région beaucoup de propriétaires fonciers qui s'absentent.

M. GREEN: Il est surprenant de constater comme le temps passe vite après qu'un propriétaire est mort. Il s'écoule une période de six mois et même davantage avant qu'un exécuteur soit désigné. Cela prend du temps et je crois qu'un délai d'un an est trop court. Cela signifie que si le dépôt des documents provient de Malton ou de Sea-Island, par exemple, passé une année, personne ne peut formuler de réclamation.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas qu'une telle difficulté surgirait à Malton, car ces gens sont assujétis à ces restrictions depuis deux ans et ils s'y sont préparés. Ils savaient ce qui les attendait.

M. GREEN: Je crois qu'un délai de deux ans serait beaucoup plus raisonnable.

L'hon. M. CHEVRIER: Alors fixons le délai à deux ans.

M. BROWNE: Admettriez-vous l'adjonction de ce qui suit au paragraphe en question: "en donnant avis que ces règlements s'appliquent"?

L'hon. M. CHEVRIER: J'accepte deux ans. Peut-être y a-t-il quelque chose de bon dans le point soulevé par M. Green. Consentiriez-vous à faire une proposition dans ce sens?

M. MOTT: Oui, je vais le faire.

M. CARROLL: Et moi, je vais appuyer la proposition.

Le PRÉSIDENT: Tous ceux qui sont pour? Tous ceux qui sont contre?

Adopté.

M. GREEN: Les municipalités paieraient une partie de cette indemnité. Je crois que le ministre a laissé entendre cela à la Chambre. Pourrions-nous savoir comment la chose se ferait? Il n'y a aucune disposition à cet égard dans le bill.

L'hon. M. CHEVRIER: M. Green soulève un point relativement au mode de paiement de l'indemnité par les municipalités. M. Baldwin pourrait-il nous donner des précisions?

Le TÉMOIN: Il y a deux choses que le ministère se propose de faire à cet égard. Tout d'abord, à cause du point déjà expliqué par le ministre, il y a un élément dont il faut tenir compte, c'est-à-dire un nouveau principe d'indemnisation qui a été introduit en ce qui concerne les règlements de zone. Tout d'abord, à certains des grands aéroports fédéraux, nous procéderions de façon à donner le temps voulu aux hauts fonctionnaires du ministère de régler le problème de l'indemnité, et les tribunaux statueraient sur le cas de façon à établir une règle de conduite pour notre gouverne. Puis, nous avons l'intention de discuter aussitôt que possible avec les municipalités intéressées le cas des aéroports qui leur appartiennent, en vue d'élaborer des plans de zonage sous le régime de cette loi pour lesdits aéroports, qui sont très peu nombreux. Et nous estimons que, puisque les municipalités bénéficient de la présence des aéroports, elles devraient assumer une part de l'indemnité. Mais tant que nous n'aurons pas fait l'inspection de chaque aéroport et discuté chaque cas avec la municipalité intéressée, nous ne croyons pas pouvoir établir des règles rigides en ce qui concerne la proportion du montant d'indemnité que chaque municipalité devrait payer. Cependant il y a plusieurs principes en cause, que nous tenons comme pertinents. Signalons tout d'abord l'importance que prendrait un aéroport donné pour le réseau de routes aériennes fédéral et les services aéronautiques existants. Il est évident que certains aéroports sont dotés de services aériens qui ont été établis pour la commodité du public et pour répondre à une nécessité. De tels aéroports sont plus importants que ceux qui ne desservent pas un grand réseau aérien, mais seulement des lignes aériennes qui n'ont pas été établies pour servir le public et pour répondre à un besoin. En conséquence, l'importance de la route aérienne ou de l'aéroport dans le système fédéral est le premier élément à considérer; le second se rattache à la mesure où une municipalité est intéressée dans l'aéroport. A certains aéroports appartenant à des municipalités, une partie de la propriété appartient au gouvernement fédéral qui loue le terrain aux municipalités; ou, encore, le gouvernement fédéral peut être le propriétaire de certains immeubles de l'aéroport. Dans de tels cas, nous considérerions la mise de fonds conjointe dans l'aéroport. Il y a, enfin, le cas de l'utilisation de l'aéroport par les entreprises civiles et les forces armées, et alors il faut déterminer l'importance de l'aéroport du point de vue militaire. Évidemment, là où un aéroport a une grande importance en raison de son utilisation permanente par les forces armées, cette importance augmenterait d'autant notre propre responsabilité. Nous croyons qu'une fois que les tribunaux auront rendu une décision fixant le mode de versement des indemnités dans le cas des grands aéroports et

qu'après mûre considération des facteurs que j'ai mentionnés, il nous sera facile, dans nos discussions avec les municipalités, de conclure des ententes raisonnables à l'égard de chaque aéroport municipal.

M. Green:

D. Alors, votre point consiste à conclure des arrangements avec les municipalités relativement au montant qu'elles devront payer?—R. C'est exact.

D. Et pour arriver à déterminer ce montant, vous tiendriez compte de l'emploi pertinent du terrain par lesdites municipalités?—R. Exactement.

D. Le poursuites judiciaires s'adresseront au seul gouvernement fédéral? —R. Oui.

D. Et la municipalité ne sera mise en cause dans aucune poursuite judiciaire?—R. C'est vrai. Cependant, notre zonage se ferait en conformité du règlement et du pouvoir de zonage qui nous a été conféré, après entente avec la municipalité.

D. Alors, dans le cas de Vancouver, dans le cas de l'aéroport de Sea-Island, vous n'établiriez pas le zonage dans l'aéroport sans que les municipalités consentent à payer une certaine partie des indemnités qui pourraient être accordées à un réclamant civil?—R. C'est exact.

D. Et c'est là la façon de déterminer toutes les indemnités?—R. Oui.

M. Graydon:

D. Puis-je poser une question, monsieur le président? Je pense en ce moment à l'aéroport de Malton. Naturellement, cet aéroport s'appelle l'aéroport municipal de Toronto, mais il se trouve dans une autre municipalité. Maintenant, quelle est la situation en ce qui concerne cet aéroport?—R. Ce que j'ai dit s'applique aux aéroports exploités par les municipalités, et non pas à ceux qui sont exploités par le gouvernement fédéral.

D. Oui, je sais, mais quand nous parlons de l'aéroport de Toronto, dans ce cas, ce que vous avez dit ne s'appliquera pas?—R. Non.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, car ce n'est pas un aéroport qui appartient à la municipalité.

M. GRAYDON: Mais on l'a désigné de temps à autre comme l'aéroport municipal de Toronto.

L'hon. M. CHEVRIER: Dans aucune circonstance imaginable cela ne s'appliquerait à l'aéroport de Malton.

M. Green:

D. A quels aéroports municipaux en particulier cette disposition s'appliquerait-elle? La municipalité de Sea-Island n'est-elle pas en dehors de la ville de Vancouver?—R. Seulement à certains grands aéroports comme ceux de Brandon, Calgary, Edmonton, Fredericton, Medicine-Hat et Saint-Jean, ainsi qu'à Vancouver.

D. Y a-t-il d'autres municipalités qui seraient appelées à payer une partie des indemnités?—R. Celles que je viens de nommer sont les principales. Il existe des aéroports municipaux plus petits.

M. NICKLE: Que fait-on de l'aéroport de Calgary, qui est situé en dehors des limites de la ville?

M. GILLIS: Avant d'approuver ce bill, je voudrais savoir ce qu'il en coûterait pour soumettre un cas à la cour de l'Échiquier. Pour l'homme moyen, le fait de s'adresser à la cour de l'Échiquier représente un gros déboursé. Et M. Green a dit il y a un instant que le coût est très élevé. J'ai entendu à diverses occasions les mêmes sentiments exprimés contre une mesure législative

dont l'application requiert l'intervention de la cour de l'Échiquier. Monsieur le ministre ou quelqu'un d'autre pourrait-il nous dire quelle est la procédure à suivre pour s'adresser à ce tribunal et quel en est le coût?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous pourrions obtenir ces renseignements du conseiller juridique.

M. MUTCH: Dans un cas ordinaire, le coût peut aller jusqu'à $400.

M. GILLIS: On me dit qu'à moins que le gouvernement ne paie les frais, le requérant doit verser un bon montant d'argent pour soumettre son cas à la cour de l'Échiquier.

L'hon. M. CHEVRIER: Naturellement, si le réclamant a gain de cause, c'est la Couronne qui paie les frais.

M. GILLIS: Mais quel est le coût?

L'hon. M. CHEVRIER: Il va de soi que si le requérant est débouté, il devra payer les frais. Le conseiller juridique pourrait-il nous renseigner sur ce point?

M. MATTHEWS: Il est assez difficile de déterminer le montant des frais légaux. Ce coût dépend, par exemple, des honoraires de l'avocat, du nombre de témoins et d'autres formalités. Dans la procédure de la cour de l'Échiquier, il est maintenant plus facile de déposer une pétition de droit et d'en arriver tout de suite à l'audition de la cause, surtout dans les causes d'expropriation où le gouvernement paie généralement les frais. Et je suppose que dans les cas de réclamation en dommages découlant de ces règlements, le gouvernement paierait également les frais dans la plupart des cas, à moins que le réclamant ne soit pas du tout raisonnable.

M. GRAYDON: Je crois que M. Gillis désire savoir si un réclamant qui perd sa cause doit ou non payer une partie du loyer du palais de justice ou une partie du traitement des juges. Il ne paie pas ces frais.

M. GILLIS: Quoi qu'il en soit, c'est la même chose que pour tout autre tribunal.

Le PRÉSIDENT: L'article 9 est-il adopté avec ses modifications?

Adopté.

Le préambule est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Ferai-je rapport du bill?

Adopté.

Le Comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES

Sixième session—Vingt et unième Législature

1952

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. H. B. McCULLOCH

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 7

BILL 239 (R6 du Sénat)

Loi concernant la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company*

JEUDI 29 MAI 1952

TÉMOIN:

M. R. C. Merriam, avocat de la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company.*

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1952

ORDRE DE RENVOI

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

VENDREDI 23 mai 1952.

Il est ordonné—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill 239 (R6 du Sénat), intitulé: "Loi concernant la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company*".

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

RAPPORT À LA CHAMBRE

JEUDI 29 mai 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son septième rapport.

Votre Comité a étudié le bill 239 (R6 du Sénat) intitulé: "Loi concernant la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company*" et il a décidé de rapporter ledit bill sans modification.

Un exemplaire des témoignages entendus relativement audit bill est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
H. B. McCULLOCH.

PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES, chambre 277,
JEUDI 29 mai 1952.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de M. H. B. McCulloch.

Présents: MM. Bonnier, Carroll, Carter, Cavers, Conacher, Darroch, Follwell, Gourd (*Chapleau*), Green, Hodgson, James, Macdonald (*Edmonton-Est*), McCulloch, McIvor, Mott, Murray (*Cariboo*), Nixon, Noseworthy.

Aussi présents: M. Laing, député, et M. R. C. Merriam, Q.C., représentant M. D. K. MacTavish, Q.C., agent parlementaire, avocat des pétitionnaires.

Le président informe le Comité du décès, survenu le soir du 27 mai, de M. A. L. Burgess, chef adjoint de la Division des comités et des bills d'intérêt privés, qui a rempli, durant la présente session, les fonctions de secrétaire du Comité. Il fait l'éloge du défunt, puis les députés présents et tous les témoins observent un silence de 30 secondes pour honorer sa mémoire.

M. Green, membre du Comité, fait également l'éloge du défunt. Sur sa proposition, il est décidé que le Comité enverra un témoignage officiel de sympathie à la veuve et à la fille du défunt.

Le Comité étudie article par article le bill 239 (R6 du Sénat) intitulé: "Loi concernant la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company*".

M. Merriam est interrogé sur le bill.

En l'absence de M. Sinclair, député, parrain du bill, M. Laing, député, expose aussi au Comité, dans ses grandes lignes, l'objet du projet de loi.

Sur la proposition de M. Carroll, le Comité décide de faire imprimer le compte rendu sténographique des délibérations et des témoignages de ce jour.

Le préambule, les articles 1, 2 et 3 et le titre du bill sont adoptés séparément et il est ordonné que le bill soit rapporté sans modification à la Chambre.

A 11 heures du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

FEU A. L. BURGESS

Chef adjoint, Division des comités et des bills d'intérêt privé

Le 28 mai 1952,
10 h. 30 du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Je dirai d'abord quelques mots de feu M. Burgess, décédé mardi soir. Il a rendu de grands services aux membres du Comité ainsi qu'à moi, en me disant exactement au fur et à mesure ce que j'avais à faire.

M. Burgess venait, il y a une semaine, d'être nommé chef adjoint de la Division des comités et des bills d'intérêt privé. Son décès nous cause un grand chagrin. Nous devrions honorer sa mémoire en restant debout pendant 30 secondes. (Le Comité observe un silence de 30 secondes.)

M. GREEN: Monsieur le président, j'estime qu'avant d'aborder notre sujet, il conviendrait de proposer un vote de sympathie à l'égard de la veuve et de la fille du défunt. M. Burgess a été plusieurs fois secrétaire du Comité. En outre, j'ai fait partie d'autres comités dont il était le secrétaire. Les services rendus par lui étaient toujours bons et empressés. Personne, à mon avis, n'aurait pu être plus serviable que lui.

M. Burgess ne s'est pas contenté de nous rendre ces services. Il a servi dans les forces armées au cours des deux guerres mondiales. J'estime qu'il a vécu une vie noblement remplie et qu'il a bien mérité de son pays.

Tous les membres, j'en suis persuadé, s'associeront à moi pour témoigner leur sympathie à Mme Burgess et à sa fille et leur admiration pour le défunt.

TÉMOIGNAGES

Le PRÉSIDENT: Bill R6, "Loi concernant la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company*". M. Merriam est présent. Quelqu'un désirerait-il lui poser des questions?

M. R. C. Merriam, Q.C., avocat de la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company* est appelé

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, voici une courte explication. Le pont de Vancouver dont il est question dans le bill est connu sous le nom de pont de la deuxième passe de l'anse Burrard. Bâti il y a près d'un quart de siècle et achevé, sauf erreur, en octobre 1925, il existe toujours, bien entendu. Au cours de son existence, il a bien souvent souffert. Une fois, la travée centrale s'est écroulée, sans qu'il y ait eu vice de construction. La travée a été remplacée par une nouvelle et le pont sert à une circulation intense.

Le pont appartient à quatre corporations municipales: celle du district de Vancouver-Nord, celle de la ville de Vancouver-Nord, celle du district de Vancouver-Ouest et celle de la ville de Vancouver. Comme la première et la deuxième détiennent la majorité des obligations dues par la compagnie, il s'en suit que ces municipalités sont de fait intéressées au premier chef à l'exploitation du pont.

D'après la Loi dans sa forme actuelle, le maire ou le *reeve*, selon le cas, de ces corps constitués est d'office membre du conseil d'administration de la compagnie qui possède et exploite le pont. Vu le caractère très onéreux et toujours plus onéreux des fonctions de maire ou de *reeve* de toute municipalité, on a jugé bon d'accorder au conseil de chacune le droit de nommer un conseiller comme administrateur, et non obligatoirement le maire. Tel est le but principal de la Loi, contenu dans l'article 1, qui remplace l'article 7 de la loi primitive.

Cela veut dire, non que le maire ne peut être nommé, mais simplement que, si le maire s'estime trop pris par ses fonctions ou si le conseil estime que l'un des autres conseillers a probablement plus de temps à consacrer à l'administration de la compagnie, l'un et l'autre ont le droit de nommer ce conseiller comme administrateur.

L'article 2 a trait aux péages. Il s'agit d'un pont à péages et l'article autorise expressément la compagnie à percevoir des péages, sous réserve de l'approbation et de la juridiction absolue de la Commission des transports, qui est par là revêtue de l'autorité finale. Cet article n'est pas nouveau, en ce sens que la loi constitutive, par un article dérogatoire, rend les dispositions de la Loi des chemins de fer applicables.

L'une des dispositions de cette dernière loi permet d'exiger des péages sur tout pont ferroviaire, et comme le pont de l'anse Burrard est un pont de ce genre, ayant en outre un passage à piétons et à véhicules, on y perçoit des péages. Cependant, vu que la compagnie devait de toute manière se présenter devant le Parlement pour faire modifier sa loi constitutive, on a jugé bon d'insérer dans le bill un article lui donnant expressément le droit incontestable de percevoir des péages à l'égard de l'utilisation du pont pour circulation des piétons et des véhicules, sous réserve, je le répète, de l'approbation de la Commission des transports.

Le seul but de l'article 3, qui modifie l'article 14 de la loi, est de rectifier certaines désignations erronées de la loi constitutive, en remplaçant "Compagnie

des chemins de fer Nationaux du Canada" par "chemins de fer Nationaux du Canada", "Pacific Great Eastern Railway Company" par "Pacific Great Eastern Railway" et "Commission du havre de Vancouver" par "Conseil des ports nationaux". Ces petites rectifications tout indiquées visent à insérer dans la loi les appellations exactes et usuelles de ces divers organismes.

Si l'on a substitué "Conseil des ports nationaux" à "Commission du havre de Vancouver", c'est parce que le premier est devenu l'organisme attitré, à la place de la seconde.

Tel est, messieurs, l'essentiel du bill.

M. McIvor:

D. La compagnie a fait payer des péages jusqu'à présent, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Rien n'est modifié?—R. Rien n'est modifié, en effet.

M. Carroll:

D. Sauf peut-être que le genre et les montants des péages sont maintenant du ressort de la Commission?—R. Ils l'étaient déjà, monsieur. D'après la Loi des chemins de fer, les péages sont eux aussi assujétis aux ordonnances et règlements de la Commission des transports.

M. Green:

D. Monsieur Merriam, sauf erreur, l'autorisation de percevoir des péages...

M. CARROLL: Un instant, monsieur Green, s'il vous plaît. Je veux proposer de publier les délibérations du Comité. Je crois savoir qu'il est un peu discutable que nous ayons ce droit.

Le PRÉSIDENT: Tous ceux qui sont pour la proposition?

M. GREEN: Monsieur le président, je crois que, lors de notre première réunion, nous avons décidé de faire imprimer nos délibérations. J'estime donc qu'il est tout à fait inutile d'adopter une motion à cette fin chaque fois que le Comité est saisi d'un bill. Il a été saisi d'autres bills auparavant, y compris des bills d'intérêt privé, et la proposition présentée constitue une nouvelle formalité à mes yeux.

Le PRÉSIDENT: Voici le texte de notre décision:

> "Il est résolu que le Comité recommande qu'il soit autorisé à faire imprimer au jour le jour les délibérations et témoignages qu'il pourra juger utiles."

M. CAVERS: C'est moi, je crois, qui ai présenté la proposition.

M. GREEN: Je croyais savoir que nous ferions imprimer tous nos débats.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions que vous voudriez poser à M. Merriam?

M. Green:

D. Monsieur Merriam, le droit actuel de percevoir des péages sur le pont à l'égard de la circulation non ferroviaire dérive de la Loi des chemins de fer elle-même?—R. Oui, monsieur Green.

D. Aucun article de la Loi concernant la *Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company* ne prévoit la perception de péages?—R. Aucun, sauf un article qui mentionne la Loi des chemins de fer.

D. Et vous demandez maintenant qu'il soit expressément stipulé que la compagnie puisse imposer des péages à l'égard de la circulation routière?—R. Oui.

D. Cela risquerait-il d'aboutir à priver la compagnie du droit d'imposer des péages à l'égard du trafic ferroviaire?—R. Non, monsieur Green, vu que l'article se lit ainsi:

> "Outre son droit d'exiger des péages en vertu des dispositions de la Loi des chemins de fer . . . ".

En d'autres mots, la compagnie conserve tout droit d'exiger des péages qui pourrait lui être conféré par la Loi des chemins de fer à l'égard du trafic ferroviaire, et cela en vertu non seulement de l'article du bill se rapportant aux péages, mais aussi de l'article primitif de la loi constitutive qui a rendu applicables les dispositions de la Loi des chemins de fer et auquel le bill ne touche pas.

D. Le nouvel article relatif aux péages que vous exigez à l'égard des véhicules routiers élargit-il les droits que vous confère la Loi des chemins de fer?—R. J'en doute, monsieur Green. C'est pourquoi nous avons pensé que ces droits devraient être précisés ici. Les administrateurs du pont n'étaient pas très sûrs si ces droits s'étendent aux automobiles, bien que cette question n'ait jamais vraiment fait l'objet d'un procès ni d'une contestation, à mon avis.

D. Cette question a-t-elle été soulevée à propos d'autres ponts canadiens servant de passage à une voie ferrée aussi bien qu'à une route? Le Canada doit compter bien d'autres ponts de ce genre et je suppose que l'imposition des péages doit faire l'objet d'une loi promulguée?—R. D'aucune à laquelle je peux penser au pied levé, monsieur Green. Je crois que la loi fixe expressément une autorité à peu près semblable à celle prévue par le bill.

D. Je ne comprends pas comment il se fait que vous obteniez l'autorisation de percevoir des péages qui doivent cependant être approuvés par la Commission des transports, sans doute?—R. Oui, cette approbation vise simplement à restreindre le droit conféré à la compagnie en matière du montant des péages.

D. Mais la Commission fixe aussi les règlements de la circulation: elle règle par exemple la vitesse des véhicules qui traversent le pont. Comment diable y parvient-elle?—R. Je crois qu'elle y parvient par suite d'un précédent, surtout, monsieur Green, d'un précédent qui s'est établi peu à peu et qui veut que la Commission fixe le montant des péages d'un pont, une fois l'autorisation d'exiger des péages accordée.

D. Cela ne reviendra-t-il pas à dire que la Commission imposera une vitesse maximum de circulation à travers un pont de Vancouver, maximum qui rendra périmés tous les maximums fixés par le gouvernement provincial?—R. Je ne suis pas certain, monsieur Green, que la Commission aurait le droit d'établir des règles et règlements concernant la vitesse et l'intensité de la circulation, etc.

D. Pourtant, c'est là ce qui est clairement exposé au nouveau paragraphe (4) de l'article 2 du bill, par les mots suivants:

> "... peut établir des règles ou règlements concernant la circulation mentionnée aux paragraphes 2 et 3, y compris la vitesse des véhicules."

—R. Votre objection est vraiment juste, monsieur Green. Je pense qu'en pratique la Commission se conformerait sans doute aux lois provinciales en vigueur en la matière.

D. J'ai idée que les gens s'y perdraient, s'il y avait une vitesse fixée pour la traversée de tous les ponts de la Colombie-Britannique, à quoi s'ajouterait le bill d'intérêt privé en question, conférant à la compagnie le droit d'établir d'elle-même une vitesse de circulation sur son pont, sous réserve des ordonnances et règlements de la Commission, qui ne peut rien savoir de la vitesse exigée pour les véhicules traversant un pont de ce genre, éloigné de 3,000 milles. En outre, je ne saisis pas bien pourquoi vous avez demandé l'insertion

des mots "y compris la vitesse des véhicules"?—R. Je suppose que la Commission, avant de fixer une ordonnance relative à la vitesse ou à n'importe quoi d'autre ayant trait à la circulation, devrait s'informer des règles et règlements pertinents, en vigueur dans la région.

D. A mon avis, la Commission des transports n'a aucun droit d'imposer des vitesses maximums aux véhicules motorisés là-bas en Colombie-Britannique et pourtant, si le bill est adopté dans sa forme actuelle, c'est l'effet qu'il aura.—R. Je crois que la compagnie ne s'opposerait nullement à ce que ces mots soient biffés.

D. Remarquez bien que, sans m'opposer au bill, j'estime qu'il aboutira seulement à créer des complications et qu'il ne faudrait pas, au moyen d'un bill d'intérêt privé, réglementer la vitesse maximum des véhicules dans une province.

M. LAING: Monsieur le président, puis-je parler brièvement?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. LAING: Si je suis ici, c'est parce que M. Sinclair est à Washington et qu'il m'a prié de m'occuper de ce bill à l'étude pendant son absence.

M. Green et moi sommes deux des rares personnes qui sont un peu au courant du pont des deuxièmes passes. Je sais que M. Green m'accordera qu'on ne songerait jamais à augmenter la vitesse maximum permise de circulation sur le pont, si l'on connaissait l'état des voies et leur largeur, vitesse supérieure à celle permise dans les municipalités avoisinantes.

Je lui demande de se souvenir que les quatre municipalités intéressées sont les seuls actionnaires de la compagnie. Il va donc de soi que les vitesses maximums prescrites et les règlements régissant la circulation seraient conformes à leurs règlements municipaux.

Je crois, monsieur Green, que vous m'accorderez que telle est la situation. Un règlement de la municipalité de Vancouver y régit la circulation, renforcé par une loi provinciale réglant la vitesse à 30 milles à l'heure dans les districts à municipalités constituées, comme ceux en question. La vitesse maximum actuelle, fixée par la province, est de 30 milles à l'heure dans toutes les municipalités composant la compagnie et je crois que M. Green dira comme moi que les règlements à l'égard desquels la compagnie demanderait l'approbation de la Commission se conformeraient à la vitesse maximum imposée dans les quatre municipalités.

Somme toute, le pont en question diffère de tous les autres situés dans la région, en ce sens qu'il appartient, non à la province, mais aux municipalités composant une compagnie d'intérêt public. Comme dans le cas d'autres ponts, c'est aux municipalités qu'il incombe d'infliger des contraventions et de veiller à la circulation. Je pense qu'il s'agit d'une ligne médiane, monsieur Green? Le corps de police de Vancouver veille à la circulation sur une moitié du pont, et le corps de police de Vancouver-Nord, sur l'autre moitié. Je ne sais comment l'on pourrait faire autrement que de soumettre les règlements de circulation à l'approbation de la Commission des transports, lorsqu'il s'agit d'une compagnie possédée et contrôlée comme l'est celle en question.

M. GREEN: La Commission a-t-elle la haute main sur des règlements fixant des vitesses maximums aux véhicules, dans d'autres cas? D'autres membres du Comité le savent-ils? La Commission établit-elle des vitesses maximums dans quelque autre cas au Canada?

M. CAVERS: Voici tout ce que je sais à ce sujet, monsieur Green: dans la région d'où je viens se trouve un pont traversant le canal à navires Welland, à la grand route de la reine Elizabeth. Le gouvernement ontarien prescrit, sur

cette route, une vitesse maximum de 50 milles à l'heure, mais sur le pont lui-même cette vitesse, prescrite je suppose par la Commission, est de 20 milles à l'heure.

M. GREEN: Si tel est le règlement dans d'autres cas, je n'ai rien à redire, bien entendu.

M. CAVERS: La situation est la suivante: une route carrossable provinciale à quatre voies aborde le pont des deux côtés, mais il serait absolument impossible et fort dangereux de permettre aux véhicules de traverser le pont à 50 milles à l'heure. Ils doivent donc, aux abords du pont, ralentir leur allure à 20 milles à l'heure jusqu'à l'autre extrémité du pont, puis ils accélèrent leur allure quand la voie s'élargit.

M. GREEN: Ainsi l'exige probablement le ministère des Transports.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

L'article 1 est-il adopté?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté?

Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Adopté.

Le titre est-il adopté?

Adopté.

Le bill est-il adopté?

Adopté.

Dois-je rapporter le bill?

Convenu.

—Le Comité s'ajourne.