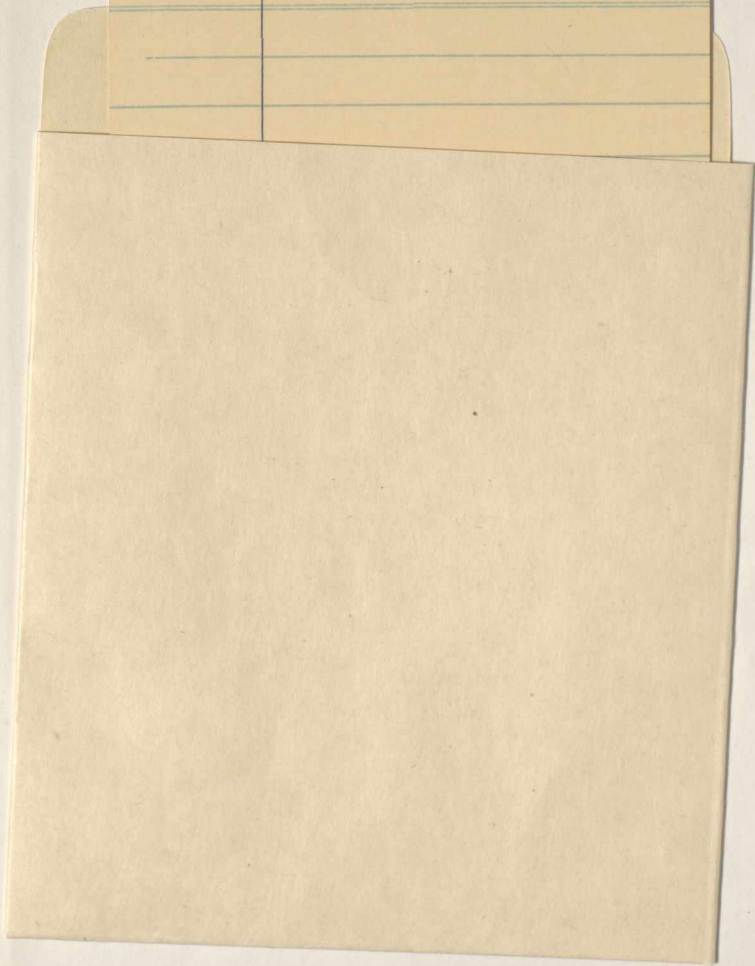


J
103
H72
1962/63
T7
A42

CANADA. PARL. SENAT.
COM. PERM. DES
TRANSPORTS ET
COMMUNICATIONS.
Délibérations...

DATE

NAME - NOM



J

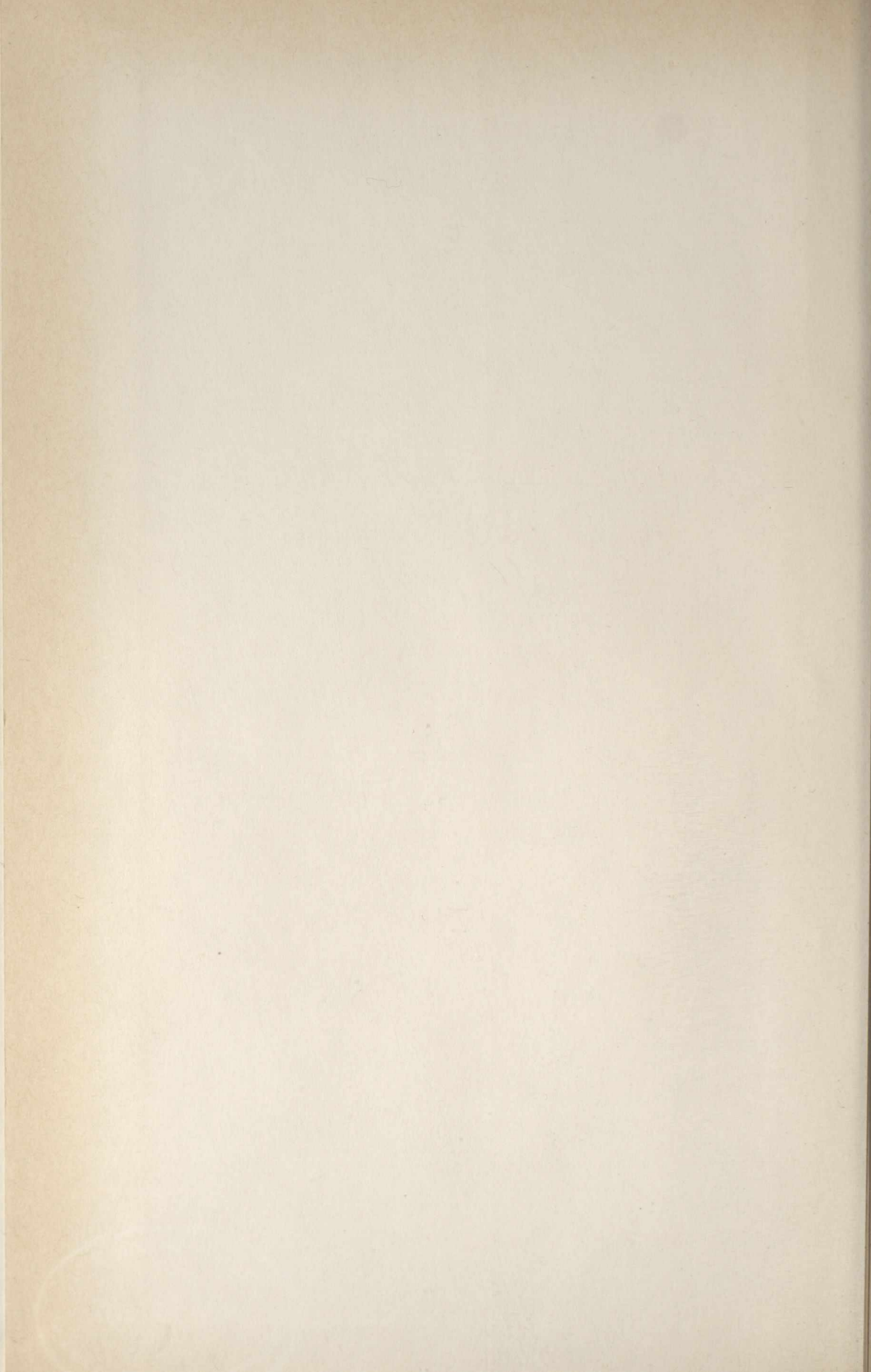
103

H72

1962/63

T7

A42





Première session de la vingt-cinquième législature
1962

SÉNAT DU CANADA
DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le bill suivant:

Bill S-4, intitulé: Loi concernant la Compagnie du
Chemin de fer Canadien du Pacifique

Président: L'honorable A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU JEUDI 18 OCTOBRE 1962

TÉMOINS:

MM. Gregory J. Gorman, avocat; C. A. Colpitts, ingénieur en chef, et
J. M. Roberts, vice-président, division du transport, Compagnie du
Chemin de fer Canadien du Pacifique; Walter B. Knorst, directeur
adjoind du transport, *International Minerals and Chemical Corporation*.

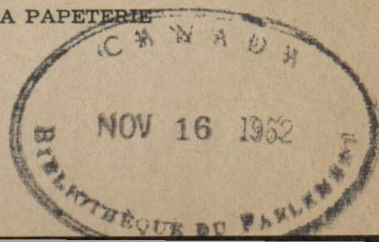
APPENDICE

Plan de l'emplacement approximatif de l'embranchement sud de Bredenburg

RAPPORT DU COMITÉ

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1962

27575-0-1



RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs:

Baird	Gershaw	Méthot
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Gladstone	Molson
Bishop	Gouin	Monette
Blois	Hayden	Paterson
Bouffard	Hollett	Pearson
Bradley	Horner	Power
*Brooks	Hugessen	Quart
Buchanan	Isnor	Reid
Campbell	Jodoin	Robertson
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Kinley	Roebuck
Connolly (<i>Ottawa-Ouest</i>)	Lambert	Smith (<i>Kamloops</i>)
Croll	Lefrançois	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Dessureault	*Macdonald (<i>Brantford</i>)	Stambaugh
Dupuis	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)	Taylor
Emerson	McGrand	(<i>Westmorland</i>)
Farris	McKeen	Thorvaldson
Fournier (<i>Madawaska-Restigouche</i>)	McLean	Veniot
		Vien
		Woodrow—50.

50 membres

(Quorum 9)

*Membre d'office.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat en date du jeudi 11 octobre 1962.

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Aseltine, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Hnatyshyn, que le Bill S-4, intitulé: «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique», soit maintenant lu une deuxième fois.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Aseltine, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Hnatyshyn, que le bill soit déferé au Comité permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 18 octobre 1962.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à dix heures et demie du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen, *président*, Baird, Campbell, Connolly (*Halifax-Nord*), Croll, Lambert, Lefrançois, Macdonald (*Cap-Breton*), McGrand, McKeen, Paterson, Pearson, Reid, Smith (*Queens-Shelburne*), Thorvaldson et Woodrow.—16.

Aussi présents: M. E. R. Hopkins, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, ainsi que les sténographes officiels du Sénat.

Le bill S-4, «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique» est lu et pris en considération, article par article.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Reid, il est décidé que soit recommandée l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des délibérations du Comité qui étudie ce bill.

Les témoins suivants sont entendus: M. Gregory J. Gorman, avocat; M. C. A. Colpitts, ingénieur en chef (Pacifique Canadien), M. J. M. Roberts, vice-président, division du transport (Pacifique Canadien), M. Walter B. Knorst, directeur adjoint du transport, *International Minerals and Chemical Corporation*.

Il est ordonné de faire imprimer un plan de la ligne d'embranchement sud de Bredenburg, en annexe aux délibérations d'aujourd'hui.

Il est résolu qu'il soit fait rapport du bill sans amendement.

A onze heures et demie, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le Secrétaire en chef adjoint des comités,
John A. Hinds.

RAPPORT AU COMITÉ

JEUDI 18 octobre 1962.

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été déféré le bill S-4 intitulé: «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique» a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 11 octobre 1962, étudié ledit bill et en fait maintenant rapport sans modification.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 18 octobre 1962.

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été déferé le bill S-4, «Loi concernant la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique» se réunit aujourd'hui à dix heures et demie du matin.

Le sénateur A. K. Hugessen (*président*) occupe le fauteuil.

Sur la motion dûment présentée et appuyée, il est convenu que soit présenté un rapport textuel des délibérations du comité sur le bill en question.

Sur une motion dûment présentée et appuyée, il est convenu de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des délibérations du comité sur le bill en question.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, j'ai devant moi quelques documents qui, à mon sens, doivent intéresser le comité et si vous êtes d'accord je les ferai distribuer. Il y a d'abord une carte montrant l'endroit où se trouvera la ligne proposée et, ensuite, une brochure illustrée donnant des détails sur l'importante industrie de potasse dans la province de Saskatchewan que la ligne secondaire en question devra desservir.

Pendant que se fera la distribution, je veux mettre le comité au courant de deux communications, dont la première est un rapport du secrétaire-légiste et conseiller parlementaire. Le voici:

A mon avis, ce bill est présenté sous une forme parfaitement juridique et je n'ai aucune proposition à faire pour le modifier.

Vient ensuite un message téléphonique de la part de M. Jacques Fortier, avocat au ministère des Transports, qui nous dit que le ministre des Transports n'a aucune objection à formuler contre le bill.

Ceux qui sont venus apporter leur appui au bill sont M. Gregory J. Gorman, agent parlementaire, à Ottawa; M. J.-E. Paradis, c.r., conseiller adjoint de la Commission, au Pacifique Canadien, M. J. M. Roberts, vice-président, transport, Pacifique Canadien; M. C. A. Colpitts, ingénieur en chef, Pacifique Canadien; M. E. E. Martin, Chef adjoint des transports, Pacifique Canadien; M. C. K. Holden, ingénieur régional adjoint, Pacifique Canadien. Ce sont tous des représentants du Pacifique Canadien et, avec eux, se trouve M. Walter B. Knorst, directeur adjoint du transport de l'*International Minerals and Chemical Corporation* laquelle me paraît être la compagnie qui construit cette importante usine de potasse dans la province de Saskatchewan.

Sénateur AseLINE, vous êtes le parrain du bill, avez-vous quelque chose à dire avant que nous interrogeons les témoins?

Le sénateur ASELINE: Je propose, monsieur le président, que l'on prie M. Roberts de faire une déclaration.

Le PRÉSIDENT: Le comité est-il d'accord?

Quelques SÉNATEURS: D'accord.

M. Gregory J. Gorman, agent parlementaire: Monsieur le président, j'avais l'intention de demander à M. Roberts de faire une déclaration au comité pour

établir quel sera, de façon générale, le volume de transport qui résultera de la construction de la ligne en question, autrement dit, quelle sera la destination du matériel qui sera transporté sur cet embranchement, où il sera utilisé sur le marché domestique et à quels endroits il sera exporté outre-mer.

Cependant, j'ai pensé qu'il serait peut-être préférable d'entendre d'abord M. Colpitts, l'ingénieur en chef du Pacifique Canadien, qui saura expliquer la nature même de la construction, afin que les membres du comité aient d'abord ce renseignement. Tout le monde est-il d'accord?

Le sénateur ASELTINE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je vais donc prier M. Colpitts de s'avancer.

M. C. A. Colpitts, ingénieur en chef du Pacifique Canadien: Monsieur le président, honorables sénateurs, comme le fait voir le plan que vous avez devant vous, l'usine de l'*International Minerals and Chemical Corporation* est située dans le quart sud-est de la section 24, township 20, rang 23, à l'ouest du méridien principal.

(Voir le plan en annexe)

Vous remarquerez que la ligne projetée se dirigera vers le sud, partant de l'extrémité est de la cour de triage de Bredenbury, située dans le quart sud-est de la section 35, township 22, rang 1, à l'ouest du deuxième méridien, presque en droite ligne vers le sud, sur une distance de six milles, plus ou moins, le long de la ligne du quart de section, là où elle croise le ruisseau Cut Arm. De là, la ligne s'étendra en direction du sud-est, près d'une ligne de transmission de la *Saskatchewan Power Corporation*, parallèlement au ruisseau, sur une distance de 9.5 milles, alors qu'elle rejoindra, à la limite nord, la voie ferrée de l'usine, soit une distance totale de 15.5 milles.

Pour les premiers six milles, la ligne traversera une étendue plane et légèrement vallonnée, boisée de peupliers et de saules. Le terrain est en culture dans la proportion de 60 p. 100 et il y a 20 p. 100 de forêts et de broussailles. Le reste est en pâturages. La surface du sol est composée de terreau mêlé de sable fin avec quelques gros blocs de roche reposant sur des dépôts de sable et de gravier. Cette partie du parcours ne contient aucun cours d'eau de quelque importance.

Dans les deux milles qui suivent se trouvent la traverse du ruisseau Cut Arm et sa vallée. A l'endroit où la ligne le traverse, le ruisseau se trouve dans une vallée d'une profondeur d'environ 60 pieds et de 1,000 pieds de largeur. Le fond de la vallée est un marécage recouvrant des dépôts de sable et de gravier. La traverse empruntera des ravins tributaires qui entrent dans la vallée et en sortent. A cette traverse, un pont de chevalets en bois sera érigé; il aura 125 pieds de long et 35 pieds de haut.

Le reste de la ligne, 7.5 milles, passe encore dans un terrain légèrement vallonné, cultivé dans la proportion de 85 p. 100, le reste étant recouvert de peupliers et de saules, mais la surface du sol y est plus épaisse que celle que l'on trouve dans la partie nord du ruisseau.

On estime que la ligne projetée coûtera environ \$682,000 et c'est un entrepreneur de l'endroit qui a été choisi pour procéder à l'aménagement du terrain. Toute la main-d'œuvre nécessaire tout comme les employés de la compagnie seront recrutés sur les lieux autant que possible. On prévoit qu'il faudra un peu plus de six semaines pour construire la ligne et on emploiera environ 80 hommes.

La ligne projetée rejoindra le réseau ferroviaire du Pacifique-Canadien à Bredenbury, en Saskatchewan, qui se trouve à 253 milles au nord-ouest de Winnipeg sur la ligne Winnipeg-Saskatoon-Edmonton de la compagnie, 227 milles au sud-est de Saskatoon.

Bredenburg est un point divisionnaire où il y a un personnel en service 24 heures par jour, une cour de triage et des installations pour le nettoyage des wagons. Il y a à Bredenburg un service quotidien de transport des marchandises.

Afin d'établir le meilleur parcours possible pour cette ligne ferroviaire, des ingénieurs qui s'y connaissent en aménagement de voies ferrées ont été chargés d'explorer le terrain et le tracé qui figure sur le plan que vous avez sous les yeux a été choisi comme étant le plus économique, tant du point de vue de l'aménagement que de l'exploitation de cette voie ferroviaire, et qui servirait le mieux les intérêts de l'industrie.

Un relevé topographique a été effectué afin d'établir exactement l'emplacement de cette voie ferroviaire. On a obtenu des préemptions de tous les propriétaires fonciers intéressés.

Le PRÉSIDENT: D'après vos chiffres, si je ne m'abuse, cette voie s'étendra sur une distance de 15 milles et demi et coûtera environ \$680,000, soit à peu près \$45,000 le mille, n'est-ce pas?

M. COLPITTS: Environ \$40,000 le mille; il y a aussi 1 mille et demi de voies de triage.

Le sénateur CROLL: Combien de temps mettez-vous à la construction?

M. COLPITTS: Six semaines.

Le sénateur CROLL: Ainsi, ces 80 hommes auront un emploi pour environ six semaines?

M. COLPITTS: Oui.

Le sénateur ASELTINE: Si le bill à l'étude est adopté, a-t-on l'intention d'essayer de construire cette voie cet automne?

M. COLPITTS: Sûrement.

Le sénateur ASELTINE: Cette construction facilitera-t-elle le transport de la potasse?

M. COLPITTS: L'industrie désire que cette voie soit terminée le plus tôt possible, monsieur.

Le sénateur REID: Y a-t-il de nombreux débouchés pour la potasse?

M. COLPITTS: Nous avons un autre témoin qui pourra répondre mieux que moi à cette question.

Le sénateur BAIRD: N'y a-t-il pas déjà dans cette région un autre chemin de fer, soit le National-Canadien?

M. COLPITTS: Le National-Canadien, en effet.

Le sénateur BAIRD: Il se trouve au sud, n'est-ce pas?

M. COLPITTS: Oui, au sud de la ligne ferroviaire préposée.

Le sénateur BAIRD: Cette compagnie transporte de la potasse à l'heure actuelle?

M. COLPITTS: Oui, je crois qu'elle en transporte une petite quantité.

Le sénateur BAIRD: Et vous espérez entreprendre ces travaux avant le printemps, dites-vous?

M. COLPITTS: Nous espérons les commencer avant la fin de l'année, monsieur.

Le sénateur PATERSON: Y extrait-on de la potasse à l'heure actuelle?

M. COLPITTS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Pour ce qui est de l'industrie proprement dite, nous pourrions peut-être entendre M. Knorst, représentant l'industrie elle-même, afin de savoir à quelle étape de la production on en est rendu. Ce monsieur est l'ingénieur en chef de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le sénateur PEARSON: A votre avis, l'accroissement des expéditions sur ce parcours justifie-t-il l'aménagement d'une seconde ligne, car il y en aura deux, celle du Pacifique-Canadien et celle du National-Canadien?

M. COLPITTS: M. Roberts est avec nous aujourd'hui; toutefois, c'est bien ce que je crois comprendre, oui.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Colpitts, messieurs? En ce qui concerne le trafic ferroviaire, je crois qu'on a donné à entendre que M. Roberts était le témoin de la compagnie ferroviaire. Entendrons-nous M. Roberts dès maintenant?

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Je vous présente M. J.M. Roberts, vice-président, division du trafic de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le sénateur PEARSON: Pourrais-je vous poser la même question, monsieur Roberts: l'aménagement de cette voie secondaire est-il motivé? Y aura-t-il suffisamment de trafic pour justifier l'exploitation de ces deux lignes ferroviaires?

M. ROBERTS: Sans aucun doute, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, je crois que les explications que vous attendez de moi doivent porter sur les lieux de destination de ces produits. Environ la moitié de ces produits, estime-t-on, seront expédiés vers les marchés d'exportation principalement, du moins au début, en passant par les ports du littoral de la Colombie-Britannique. Environ 30 p. 100 seront expédiés aux États-Unis et 20 p. 100 seront acheminés vers d'autres endroits au Canada.

A l'heure actuelle, la région où la potasse sera expédiée aux États-Unis s'étend, pour ainsi dire, du secteur centre-ouest des États-Unis—le Minnesota, le Dakota-Nord et le Dakota-Sud—jusqu'à l'océan Atlantique; et, de même, dans l'est du Canada, jusqu'aux usines d'engrais chimiques de l'est du Canada et, nous l'espérons, jusque dans les provinces Maritimes.

Le sénateur WOODROW: La potasse expédiée aux États-Unis est-elle frappée d'un tarif douanier? Dans le cas de l'affirmative, quel en serait le pourcentage?

M. ROBERTS: Je ne saurais vous le dire au pied levé.

M. GORMAN: Autant que je sache, la réponse est non. Je suis sûr que M. Knorst, représentant de la compagnie productrice, pourra répondre à cette question.

Le sénateur REID: Y a-t-il d'autres producteurs de potasse?

M. ROBERTS: Au Canada, il n'y en a pas à l'heure actuelle. Toutefois, pour les États-Unis et le Canada, ce n'est qu'au Nouveau-Mexique que l'on trouve des gisements de soufre; c'est là que se trouvent les plus forts gisements et c'est de là que se font les expéditions à l'heure actuelle.

Le sénateur MCKEEN: Ne peut-on pas récupérer beaucoup de soufre du gaz et du pétrole?

M. ROBERTS: En effet, mais ce domaine ne nous intéresse pas.

Le sénateur MCKEEN: Vous dites que le soufre provient du Nouveau-Mexique.

M. ROBERTS: Je veux dire «la potasse».

Le sénateur MCKEEN: L'expédie-t-on en grosses quantités?

M. ROBERTS: Oui, surtout en gros.

Le sénateur MCKEEN: Les installations actuelles pour le chargement en gros à Vancouver suffiraient-elles à la tâche?

M. ROBERTS: Oui, sûrement.

Le sénateur PEARSON: Faut-il des wagons spéciaux?

M. ROBERTS: Non, les expéditions se font surtout au moyen de wagons à trémie, comme nous les appelons.

Le PRÉSIDENT: Des wagons à charbon ordinaires?

M. ROBERTS: Non, il s'agit d'un type de wagon mis au point ces derniers dix ans et que nous appelons wagon couvert à trémie. Il ressemble à un grand wagon couvert dont le toit est muni d'ouvertures par lesquelles se fait le chargement; le déchargement se fait par le bas.

Le sénateur CROLL: D'après la carte, l'industrie se trouve à 15 ou 16 milles de Bredenburg mais, semble-t-il, à un mille ou deux au plus de la ligne du National-Canadien?

M. ROBERTS: Oui.

Le sénateur CROLL: D'après les connaissances que nous avons de l'ensemble de la situation ferroviaire au Canada, tant pour ce qui est du National-Canadien que du Pacifique-Canadien, il nous est un peu difficile de comprendre le pourquoi de cette initiative du Pacifique-Canadien, étant donné la proximité de l'autre chemin de fer.

M. ROBERTS: Sauf votre respect, monsieur, je crois qu'il nous faut envisager la situation du transport dans son ensemble. Autrement dit, cette potasse est expédiée de l'usine vers des lieux de destination dans l'est du Canada. Les lieux de destination dans l'est du Canada sont considérés comme un groupe, c'est-à-dire que le tarif en vigueur est le même pour l'Ontario et le Québec; il est aussi le même pour la région qui s'étend de Windsor à Montréal.

Le sénateur CROLL: Je ne vois pas pourquoi vous amenez Windsor sur le tapis.

M. ROBERTS: Windsor fait partie de la région.

Le sénateur CROLL: Je comprends, continuez.

M. ROBERTS: Donc, les tarifs seront les mêmes. Il faut que les deux chemins de fer desservent l'usine afin qu'il y en ait toujours un qui fonctionne si l'autre est aux prises avec un effondrement de la voie ou une grève. Ainsi, il y aura toujours une compagnie qui sera en mesure d'assurer le service d'expédition.

Le sénateur BAIRD: Autrement dit, vous tirerez une part de ce commerce lucratif.

M. ROBERTS: L'industrie aime toujours avoir plus d'une corde à son arc.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): C'est là sans doute la raison principale.

Le sénateur CROLL: Vous vous mettez donc à la place du Pacifique-Canadien et vous dites: «Cette entreprise me sera profitable».

Le PRÉSIDENT: L'ampleur du trafic sera à peu près de quel ordre?

M. ROBERTS: Il faudra affecter à ce transport environ 20,000 wagons par année. Plus d'un million de tonnes seront expédiées.

Le sénateur PEARSON: Pour chaque chemin de fer ou en tout?

M. ROBERTS: En tout.

Le sénateur ASELTINE: Je crois avoir dit 21,000 tandis que vous dites 20,000.

M. ROBERTS: Il s'agit de 20,000 ou plus, soit 1 million de tonnes par année.

Le sénateur CAMPBELL: Les expéditions vers l'est seront-elles acheminées par bateau à partir de la tête des lacs?

M. ROBERTS: Cette question se posera peut-être plus tard, mais à l'heure actuelle les installations nécessaires à la manutention en gros du produit font défaut. Ce sera peut-être possible dans le cas des expéditions à l'étranger mais peu probable pour le marché domestique.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): On parle beaucoup de nos jours de double emploi et de l'exploitation peu économique à la fois du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Peut-être devrais-je poser ma question au représentant de la compagnie. Pourquoi votre compagnie tient-elle à être desservie par le Pacifique-Canadien alors qu'elle l'est déjà par le National-Canadien?

M. ROBERTS: Il s'agit d'une compagnie dont les immobilisations s'élèvent à plus de 40 millions de dollars. C'est une très grosse compagnie dont le développement est considérable. Elle veut toujours pouvoir compter sur une solution de rechange en matière d'expédition, en cas de déraillement, d'inondation ou de grève. Cela n'a rien d'extraordinaire; les grandes entreprises agissent ainsi.

Le sénateur BAIRD: Un réseau exploite la région nord et l'autre la région sud. Cette brochure fournit suffisamment de chiffres à la page 30 pour intéresser qui que ce soit.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Monsieur le président, a-t-on reçu des objections à cette proposition d'une source quelconque?

Le PRÉSIDENT: Pas que je sache. Je suppose que si le National-Canadien s'était sérieusement opposé à ce projet il nous en aurait fait part. Il semble très évident que le trafic sera très considérable et je suppose qu'en toute justice les deux réseaux devraient y participer.

Le sénateur MCKEEN: Pour les expéditions sur le marché domestique, est-ce que la compagnie tient à ce que le chemin de fer fasse la livraison directement?

M. ROBERTS: Ce point est important. S'il faut procéder à un transbordement pour atteindre certains lieux de destination secondaires, il s'ensuit que le matériel roulant est immobilisé pendant assez longtemps. Adopter la manière d'agir que nous proposons s'est utiliser le matériel au maximum.

Le sénateur PATERSON: Les taux concurrentiels de transport entrent aussi en ligne de compte.

Le sénateur CROLL: Il prétend que cela n'y est pour rien.

M. ROBERTS: Les taux de transport sont déjà établis à l'heure actuelle et nous aurons exactement les mêmes taux que ceux du National-Canadien. Le tarif établi se fonde sur les exigences du transport.

Le sénateur CROLL: A supposer que vous n'obteniez que la moitié du volume du transport, croyez-vous que vos dépenses de premier établissement seront rentables?

M. ROBERTS: Oui.

Le sénateur CROLL: Monsieur le président, quelqu'un pourrait-il nous parler de la compagnie elle-même?

Le PRÉSIDENT: La compagnie a un représentant parmi nous et je lui demanderais de nous fournir quelques renseignements d'ordre général sur cette entreprise. Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser à M. Roberts?

Le sénateur ASELTINE: Nous pourrons le rappeler, s'il y a lieu.

Le PRÉSIDENT: Oui, il sera présent. Je vous remercie, monsieur Roberts. Y a-t-il d'autres points à élucider au sujet du Pacifique-Canadien?

M. GORMAN: Je ne crois pas, à moins qu'on n'ait d'autres questions à poser. La compagnie de chemin de fer compte des spécialistes dans tous les domaines et ils sont à la disposition du Comité. C'est à la demande de la compagnie productrice, soit l'*International Minerals and Chemical Company Limited*, que l'on se propose de construire cette voie ferrée. Nous avons parmi nous M. Walter Knorst qui nous présentera le point de vue de la compagnie. Je suis sûr qu'il sera en mesure de renseigner le Comité sur l'activité de la compagnie, de la mine et de la raffinerie. Il nous exposera les grandes difficultés qu'on a dû surmonter afin de mettre la mine en exploitation et il nous résumera les raisons très valables pour lesquelles la compagnie estime qu'elle doit être desservie par une ligne ferroviaire supplémentaire.

Le sénateur MCKEEN: Le chemin de fer accède-t-il toujours à une demande relative à l'aménagement d'une ligne secondaire pour desservir une usine?

M. GORMAN: Oui, s'il est économiquement possible de le faire.

Le PRÉSIDENT: Je cède donc la parole à M. Knorst.

Monsieur Knorst, vous avez entendu ce qui s'est dit jusqu'ici et vous savez sans doute sur quoi le Comité tient à être renseigné.

M. Walter B. Knorst, Directeur adjoint du transport, *International Minerals and Chemical Corporation*: Monsieur le président, honorables sénateurs, nous sommes heureux d'avoir l'occasion d'expliquer pourquoi notre mine d'Esterhazy a besoin d'être desservie par le Pacifique-Canadien. Depuis cinq ans, c'est à moi qu'il incombe directement de voir à ce que cette mine soit desservie comme il convient du point de vue transport, c'est-à-dire de voir à ce que l'emplacement soit aménagé de façon à ce que la compagnie puisse utiliser efficacement tous les moyens de transport: rail, camion et avion. Nous recourons parfois à l'avion dans des situations critiques.

Nous étudions la question depuis cinq ans. Dans le domaine du transport, il est évident qu'une usine doit être servie par plus d'un transporteur, et cela pour plusieurs raisons. Il faut qu'il en soit ainsi pour que l'usine puisse compter sur un nombre suffisant de wagons d'expédition et, en outre, pour que chaque compagnie de transport fournisse un bon service et ne se néglige pas sur ce point. Quand on ne compte que sur une seule compagnie de chemin de fer, on est à sa merci. Si le chemin de fer veut fournir un service efficace, il le peut; s'il ne le veut pas, il n'y a rien qu'on puisse faire pour l'en obliger. Voilà une des raisons pour lesquelles nous voulons qu'une ligne ferroviaire du Pacifique-Canadien soit construite dans cette région.

Il y a d'autres raisons. La mise sur pied de cette mine nous a coûté très cher. Il a fallu dépenser 40 millions de dollars avant que la mine devienne rentable. Nous initierons au métier de mineur environ 400 personnes de la localité. La compagnie est en bonne voie, à l'heure actuelle, de compter sur ce nombre d'employés. Nous verserons environ deux millions de dollars en salaires aux travailleurs de la localité. Cela est une excellente chose, mais il nous faut un service de transport complet, car il s'agit d'une entreprise où la concurrence est très vive. Nous faisons le commerce des engrais chimiques; il s'agit d'un produit à bas prix qu'il faut expédier par grandes quantités et qui fait rouler beaucoup de dollars dont très peu nous restent à nous-mêmes. Je puis vous dire que la brochure contient plus de renseignements que je ne peux vous donner en dix mille mots. Monsieur le président, je voudrais, du point de vue d'un profane, vous parler un peu de la mine.

Le PRÉSIDENT: Vous n'avez pas répondu à la question du sénateur Baird. Il vous a demandé qui étaient vos actionnaires.

M. KNORST: C'est une société de propriété publique. Nous avons des actionnaires dans tout le pays.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quel pays?

M. KNORST: Les États-Unis et le Canada.

Le sénateur CROLL: Je ne veux pas paraître ignorant, mais je dois dire que je ne connais pas cette société. J'habite l'est et je ne sais rien au sujet de cette compagnie. Si vous n'avez pas d'objection, voudriez-vous nous parler un peu de l'histoire et des antécédents de cette société. Qui en est le propriétaire et qui la contrôle?

M. KNORST: L'entreprise a plus de cinquante ans d'existence et a été active dans divers aspects du commerce des engrais.

Le sénateur CAMPBELL: Quand vous dites «entreprise», voulez-vous parler de cette société?

M. KNORST: De l'*International Minerals and Chemical Corporation*, la société-mère.

Le sénateur CAMPBELL: Je crois que c'est cela qui nous a déroutés tous les deux.

Le sénateur CROLL: Parlez de la société canadienne, s'il vous plait.

Le sénateur ASELTINE: Vous êtes constitués en société au Canada, n'est-ce pas?

M. KNORST: Oui, nous avons une raison sociale à Toronto. En ce qui concerne l'*International Minerals and Chemical Corporation (Canada) Limited*, je dirais, pour autant que je sache, que cette société existe depuis environ dix ans. Je ne suis pas tout à fait sûr. Je m'occupe de transport et je n'ai pas toutes les réponses qui concernent la constitution de la société, mais je peux vous dire tout ce que je sais.

La responsabilité directe des affaires au Canada et de la société canadienne incombe à M. D. H. Starke, vice-président des deux sociétés, un citoyen du Canada, né ici, et un des hommes qui ont le mieux réussi à établir des mines de potasse au Canada. C'est grâce à ses efforts personnels que cette mine a pu être établie.

La mine elle-même est à une profondeur de trois mille pieds. Nous avons eu d'énormes difficultés à y parvenir. Nous avons dû traverser ce que j'appellerais des sables mouvants qui ont mis un grand obstacle aux efforts des ingénieurs des mines et ils ont finalement eu l'idée de les transformer en une masse de glace. Ils ont gelé les sables. J'y étais il y a environ cinq ans et je croyais que la mine était prête, mais à la surface je n'ai trouvé que ces machines à congeler—des machines qui font de la glace—et elles ont gelé le terrain dans le fond. Après l'avoir congelé, on a taillé des morceaux de la masse avec des marteaux spéciaux ce qui est une façon très lente de procéder. Ensuite, un de nos bons concurrents près de Saskatoon, la *Potash Company of Canada*, éprouvait des difficultés avec sa mine et nous avons tiré une leçon de ses difficultés; nous avons fait venir d'une entreprise allemande des ingénieurs qui avaient eu des problèmes analogues en Europe, et ils les ont résolus en utilisant de grands cerceaux de fer.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'au fond, à trois mille pieds de profondeur?

M. KNORST: Non, seulement dans la partie où l'on avait de la difficulté avec les sables mouvants. Il était alors très difficile de trouver quelqu'un au Canada qui puisse mettre au point et fabriquer ces cerceaux et nous avons eu la chance de nous associer avec un fabricant canadien qui les a faits; cela a bien réussi et nous sommes contents de savoir que notre problème sera résolu.

Le sénateur PEARSON: En réalité, c'est une société ontarienne qui a fait ce travail?

M. KNORST: Oui, monsieur. Nous avons finalement touché le fond. Le chemin de fer National-Canadien nous dessert maintenant, mais au Canada les deux chemins de fer n'ont pas assez de wagons à trémie pour nous servir. Ils ont peut-être 1,500 wagons à trémie couverts chacun, mais ils les affectent à tous les expéditeurs du Canada. Comme nous ne savons pas combien nous en aurons, nous devons utiliser quelques wagons privés. Nous devons porter les frais de location, mais nous en avons besoin pour desservir notre mine.

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, vous avez besoin des wagons des deux sociétés?

M. KNORST: C'est exact. Si nous obtenons 500 wagons du National-Canadien, nous pourrions peut-être en avoir autant du Pacifique-Canadien, mais nous aurions encore besoin de 2,000 wagons de plus; toutefois, nous pourrions nous procurer ce qu'il nous faudra. Chaque voiture que les chemins de fer nous permettent d'utiliser nous épargnera la location d'un wagon privé pour le même travail. Environ 20,000 wagons sortiront de chez-nous chaque année, et environ 60 p. 100 seront des wagons couverts.

Le sénateur PATERSON: Est-ce que la potasse est un produit périssable?

M. KNORST: Non, mais il faut la tenir au sec. Si elle devient humide elle perd une partie de sa valeur et durcit comme du ciment. En réalité, elle fait de bon ciment quand elle est humide.

Le PRÉSIDENT: Mais vous ne vendez pas de ciment?

M. KNORST: Pas encore.

Monsieur le président, j'aimerais vous parler un peu de la mine elle-même. Elle est à une profondeur de 3,000 pieds. Là il y a des foreuses souterraines ou de grosses machines munies à l'avant de fleurets qui percent la potasse et la coupent par grands blocs qui tombent et sont ramassés par de grands bras—cela ressemble à des bras—et déposés dans un convoyeur de forme ventrue. De là ils sont mis dans une berline et transportés jusqu'au puits. Au puits, ils sont écrasés et ensuite acheminés vers le haut. Arrivée en haut, chaque livre de potasse doit passer par ce que j'appellerais une cuvée de sorcière. C'est une grande cuve dans laquelle le liquide pétille continuellement comme de l'eau gazeuse. Elle contient un mélange de kérosène et de quelques autres produits chimiques. Quand les bulles arrivent à la surface cela ressemble à de l'eau gazeuse à la fraise recouverte d'écume. On écope l'écume et on a la potasse. On la sèche et la fait passer par des tamis de dimensions particulières qu'on peut facilement écouler sur le marché. La potasse est maintenant prête à être livrée au marché. Les autres dimensions qui ne conviennent pas doivent être écrasées davantage, et on fait cela sur commande. Il y a probablement une demi-douzaine de grandeurs qui sont demandées et on les prépare, ensuite la potasse est prête à être expédiée et elle est emmagasinée.

Monsieur le président, il y a de fortes variations saisonnières dans ce commerce. Comme vous le savez, les cultivateurs fertilisent leur terre probablement un mois ou une semaine avant de l'ensemencer et aucun agriculteur ne veut acheter d'engrais avant d'être prêt à s'en servir. Il ne veut pas le payer d'avance. Ainsi nous avons ces extrêmes variations saisonnières. Même si nous avons suffisamment de wagons durant l'année, ils ne seraient pas suffisamment nombreux durant la saison de pointe et c'est pourquoi nous avons besoin de toute l'aide que nous pouvons obtenir pour le transport.

Pour ce qui est de la répartition, c'est-à-dire de la façon dont la potasse est distribuée sur les marchés en ce moment, environ 50 p. 100 sont exportés outre-mer, en Europe, en Corée, au Japon et en Australie, et nous nous pro-

posons de nous servir du port de Vancouver pour ces exportations. Le transport jusqu'au Japon prend beaucoup moins de temps depuis Vancouver que depuis la source d'approvisionnement actuelle qui emprunte le port de Los Angeles. Au point de vue du prix de revient, il n'y a pas de différence, mais l'avantage qu'aura la potasse en provenance du Canada sera le transport moins long depuis Vancouver que depuis Los Angeles.

Le minerai canadien est beaucoup plus riche que celui des États-Unis. Vous retirez plus de potasse d'une tonne de minerai canadien que du minerai américain. C'est une des raisons primordiales pour lesquelles nous sommes venus au Canada. C'était une grande chance à prendre. Les résultats semblent satisfaisants, mais ce n'est pas garanti.

Le sénateur REID: Où la potasse est-elle extraite aux États-Unis?

M. KNORST: A Carlsbad, au Nouveau-Mexique. C'est près d'El-Paso, au Texas, près de Carlsbad Caverns.

Le sénateur CAMPBELL: Combien de tonnes sortent de cette mine à présent?

M. KNORST: Elle est aménagée pour produire 3,000 tonnes par jour. D'après mes dernières nouvelles, on a expédié 40 wagons le lendemain de votre jour d'Action de grâce, et cela équivaldrait à environ 2,000 tonnes. Il n'y a pas lieu de croire que cette compagnie expédie moins que cela. Peut-être s'agit-il de 1,000 à 2,000 tonnes par jour. Nous en sommes encore à l'étape des essais et nous rencontrons des difficultés; nous avons nos embêtements, mais nous espérons nous en tirer.

Le PRÉSIDENT: Quand vous atteindrez la pleine production, combien de wagons par jour pensez-vous produire?

M. KNORST: Probablement 100, et pendant la saison de pointe, ce sera probablement davantage. A ces moments-là on travaillera 24 heures par jour. Nous devons réaliser des bénéfices pendant que le marché est actif.

Le sénateur ASELTINE: Si je suis bien renseigné, la région souterraine à ce niveau de 3,000 pieds est imprégnée de potasse à des milles et des milles à la ronde.

M. KNORST: Oui. On pense qu'il y a assez de potasse pour approvisionner le monde entier pendant plus de 200 ans, mais je crois qu'on n'a pas encore tout trouvé. On cherche toujours, et on en trouvera davantage.

Le sénateur CROLL: Quand vous parlez de saison de pointe, pouvez-vous nous décrire cette période et nous dire de quels mois il s'agit?

M. KNORST: En ce moment, c'est la bonne saison outre-mer. Étant donné les différences de climat, c'est plus ou moins constant. L'exportation est pour ainsi dire ininterrompue.

Le sénateur PEARSON: Vous livrez surtout dans les régions de l'hémisphère nord?

M. KNORST: Je ne le sais pas. Notre responsabilité cesse du moment que la potasse arrive au port et est chargée dans les navires.

Le sénateur PEARSON: Quand vous l'expédiez en Australie et en Nouvelle-Zélande, elle y arrivera à une différente saison?

M. KNORST: Oui, et en Floride, par exemple, on peut l'utiliser presque toute l'année. Le marché est bon en Floride et il est possible que la potasse canadienne puisse y pénétrer et concurrencer celle qui vient d'Angleterre, de France et d'Espagne. Nous espérons pouvoir faire la concurrence à ces pays sur la côte. Ils acheminent la potasse vers nos rives à ce que nous appelons des taux de lest de \$3 à \$5 la tonne. Ils peuvent couper les prix à volonté.

A l'heure actuelle, notre prix est de \$5 la tonne au-dessus du prix auquel ils peuvent livrer aux ports de la côte est et du golfe, ainsi qu'en Nouvelle-Écosse et à l'île du Prince-Édouard. Notre prix est de \$5 plus élevé. Nous espérons pouvoir expédier via Vancouver et le Canal de Panama vers la côte est si nous pouvons trouver des bateaux à très fort tonnage et des entrepôts de l'autre côté à partir desquels nous pouvons faire la distribution. Plus est grande la quantité que nous expédions, plus nous économisons sur le transport.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Disiez-vous que l'exportation se fait uniquement à partir de Vancouver?

M. KNORST: Présentement, oui. Nous avons envisagé d'utiliser les ports de la voie maritime du Saint-Laurent. Ils ont une courte saison. Ils n'ont pas les installations qu'il nous faut pour le transbordement dans les navires. Pendant quelque temps nous avons étudié les bassins destinés au minerai de fer. S'ils étaient couverts, ce serait parfait. Mais ils ne le sont pas. C'est un risque terrible.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Avez-vous étudié la possibilité de construire des entrepôts à Halifax pour pouvoir expédier la potasse de là vers l'Europe pendant l'hiver?

M. KNORST: J'ai été à Halifax. Il y a de la place pour construire un entrepôt, mais c'est excessivement cher et les taux de transport d'Esterhazy à Halifax dépassent nos moyens. Nous ne pourrions pas les payer.

Le sénateur LAMBERT: Serait-il possible de créer un marché en Chine depuis la côte du Pacifique?

M. KNORST: Je pense que oui, monsieur.

Le sénateur LAMBERT: Vous n'avez pas eu d'indications à cet effet récemment? Autrefois, il y avait un excellent marché de potasse en Chine. La cendre de soude et la potasse constituaient une forte proportion des importations d'engrais chimiques en Chine. Je sais que la Chine est dirigée par une idéologie différente de la nôtre, mais nous leur vendons du blé, et je me demande pourquoi nous ne leur vendrions pas de la potasse.

M. KNORST: Je ne vois pas pourquoi, matériellement parlant, cela ne pourrait pas se faire.

Le sénateur LAMBERT: Y a-t-il des raisons d'ordre financier?

M. KNORST: Là, c'est peut-être une autre question.

Le sénateur CROLL: Je suis un peu intrigué par ce que vous venez de dire il y a un instant. Je vous ai peut-être mal compris. J'ai cru que vous aviez dit que sur le marché intérieur vous ne pouviez pas soutenir la concurrence.

M. KNORST: Au tarif qu'il faut payer de Carlsbad et Esterhazy à la côte de l'est, il est impossible de soutenir la concurrence.

Le sénateur CROLL: Avez-vous dit qu'un producteur dans un autre pays peut expédier sa marchandise ici et vendre en-dessous de votre prix à n'importe quel endroit du Canada?

M. KNORST: Sur la côte est: à Halifax, à l'île du Prince-Édouard et le long de la côte. Nous avons fait une étude là-bas. J'en étais chargé. A Halifax, j'ai cherché des moyens de faire face à cette concurrence. Évidemment, nous avons étudié la possibilité d'utiliser la voie maritime du Saint-Laurent, mais étant donné le prix du transport aujourd'hui, et dans les circonstances actuelles, cela ne semble pas faisable. Cependant, nous n'abandonnerons jamais cette idée. Nous chercherons toujours la solution. C'est une des raisons pour lesquelles nous cherchons à obtenir plus de facilités de transport pour notre produit.

Nous voulons nous servir du Canadien-Pacifique. Nous voulons nous servir des deux chemins de fer pour approvisionner le marché d'un million de tonnes de potasse.

Le sénateur CAMPBELL: Avez-vous étudié la possibilité d'un transbordement à Duluth pour la côte est et outre-mer?

M. KNORST: Oui.

Le sénateur CAMPBELL: Quelle est la difficulté de ce côté-là?

M. KNORST: Vous avez des chemins de fer canadiens presque jusqu'à Duluth, ensuite vous avez les chemins de fer américains, et les deux ne s'entendront jamais. Il y a la concurrence. Les Américains veulent transporter des denrées au Canada, et les Canadiens, transporter de la marchandise aux États-Unis, et à moins que vous ne collaboriez avec eux, que vous ne fassiez comme ils veulent et payiez le taux qu'ils imposent... et ce taux est inacceptable.

Le sénateur CAMPBELL: Et Fort-William et Port-Arthur?

M. KNORST: J'ai étudié ces deux ports moi-même. Ils présentent des possibilités, mais pour le moment ils ne sont pas très intéressants.

Le sénateur CAMPBELL: A cause du manque d'installations de manutention?

M. KNORST: Oui.

Le sénateur CAMPBELL: Et le coût d'aménagement sera trop élevé?

M. KNORST: Oui. Nous tentons des expériences avec les silos, mais nous n'avons pas encore résolu à leur égard le problème de la compacité.

Le sénateur PATERSON: Un chargement de papier est en ce moment embarqué à Fort-William sur un navire à destination de Miami, en Floride. Il s'agit là, je crois, d'une autre innovation.

M. KNORST: Oui. Nous sommes chargés de nous tenir au courant de ces innovations et, à mon avis, nous en connaissons un bon nombre. Nous les avons examinées, et d'après ce que nous constatons présentement c'est Vancouver qui est le plus en mesure en ce moment de desservir les clients de la côte est. Tout dépend des taux d'affrètement que vous pouvez obtenir, et des possibilités dont vous disposez pour aménager un entrepôt rentable sur le littoral est. Nous avons quatre entrepôts à la mine qui peuvent recevoir 35,000 tonnes chacun, ce qui représente un total de 140,000 tonnes qu'il vous faut tenir en réserve pour les périodes de grande demande. Certaines commandes en provenance d'outre-mer sont données sous condition qu'un navire soit disponible, et elles peuvent vous être confiées à cinq ou dix jours d'avis. Si l'acheteur désire 15,000 tonnes, par exemple, et si vous ne pouvez les lui fournir, il les obtiendra de quelqu'un d'autre. Il est donc indispensable que vous soyez prêt à remplir la commande. C'est la raison pour laquelle il faut tenir 140,000 tonnes en réserve pour répondre aux demandes de ce genre. Disons encore une fois qu'un volume de 10,000 à 15,000 tonnes requiert l'utilisation d'un bon nombre de wagons à trémie pour le transport du produit au port; ces wagons ne sont pas toujours disponibles. Tout le monde les réclame, car ils représentent le mode de déchargement le moins coûteux. Vous tournez une manivelle pour ouvrir les portes et le chargement tombe au fond. Vous pouvez régler le fonctionnement des portes selon les besoins d'un seul client qui ne désire acheter qu'une faible quantité. Ce dernier peut placer un déchargeur au-dessous du rail. Si vous mettez ensuite le tapis roulant en mouvement le produit est dirigé vers l'entrepôt, le réservoir ou l'installation de l'acheteur; celui-ci n'a besoin que d'un seul homme pour ouvrir la porte. Cette manière de procéder coûte beaucoup moins cher que le déchargement d'un wagon fermé. Celui-ci exige les services d'un homme pour manœuvrer le chouleur à chargement antérieur qui est un tracteur muni d'une pelle. Celle-ci pénètre dans le wagon pour y ramasser le produit à la pelletée

et va ensuite le déposer quelque part sur le terrain de l'usine. L'utilisation des wagons fermés coûte donc beaucoup plus cher. C'est la bête de somme du chemin de fer, et on l'associe d'habitude avec les usines qui existent depuis longtemps et qui n'ont pas encore renouvelé leur équipement en vue d'y recevoir un wagon à trémie. Mais nous avons constaté une baisse d'environ 2 p. 100 dans l'utilisation des wagons fermés par rapport à celle des wagons à trémie; en d'autres termes, le nombre des wagons à trémie qui remplacent les wagons fermés augmente dans une proportion de 2 p. 100. Les wagons fermés sont cependant beaucoup utilisés à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions à M. Knorst?

Le sénateur CAMPBELL: Il y en a une qui présente de l'intérêt. J'aimerais savoir si l'on peut se servir de ces wagons pour le transport des céréales?

M. KNORST: Voulez-vous parler des wagons spéciaux à trémie?

Le sénateur CAMPBELL: Oui.

Le PRÉSIDENT: Pouvez-vous répondre, monsieur Roberts?

M. GORMAN: Je crois savoir, monsieur le président, qu'on peut les faire servir à cet usage.

M. ROBERTS: Oui, on peut les utiliser ainsi.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Peuvent-ils être utilisés pour les copeaux de bois à pâte?

M. ROBERTS: Des plates-formes roulantes munies de parois hautes sont utilisées pour les copeaux de bois à pâte; les parois en sont haussées. Celles-ci sont d'ordinaire de quatre pieds de hauteur et elles sont haussées de quatre autres pieds. C'est la façon dont nous transportons les copeaux de bois à pâte.

Le sénateur BAIRD: En d'autres termes, vous ne revenez jamais avec un wagon vide?

M. ROBERTS: Précisément.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions que vous aimeriez poser à M. Knorst, messieurs les sénateurs?

Le sénateur CAMPBELL: Un des témoins pourrait-il nous donner quelques renseignements sur la constitution de cette société en corporation. C'est là un sujet qui nous intéresse.

M. KNORST: Puisque je m'occupe de transport et que la question porte sur la constitution en corporation, je n'ai pas beaucoup d'information à vous donner.

Le sénateur CAMPBELL: Cette entreprise a-t-elle débuté comme filiale appartenant entièrement à une société américaine?

M. KNORST: Oui.

Le sénateur CAMPBELL: Et le financement était entièrement assuré par la société américaine?

M. KNORST: Oui.

Le sénateur CAMPBELL: Il n'y a pas eu de vente d'actions au Canada, je suppose.

M. KNORST: Je crois qu'il y en a eu. J'ai cru comprendre qu'il y en avait eu à la Bourse de Toronto.

Le PRÉSIDENT: S'agissait-il des actions de la société-mère ou de celles de la filiale canadienne?

M. KNORST: A toute fin pratique il n'y a qu'une seule et même entreprise; les conditions sont les mêmes quant aux prix et aux bénéfices.

Le sénateur CAMPBELL: Vous constaterez, je crois, que cet établissement est une filiale qui appartient entièrement à la société américaine.

M. KNORST: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quelle part détient votre société dans les gisements de potasse présentement connus de cette vaste région? En avez-vous l'entière possession?

M. KNORST: Non; nous ne sommes pas les propriétaires de tous les gisements qui peuvent assurer la fourniture de ce produit pendant une période de deux cents ans. Nous n'en possédons qu'une très faible proportion.

Le sénateur LAMBERT: Quels gisements avez-vous?

M. KNORST: Je regrette, mais je ne le sais pas.

Le sénateur LAMBERT: Dans l'exploitation de ce gisement en puissance qui vous intéresse, êtes-vous limité maintenant à ce seul puits?

M. KNORST: Non, un autre sera creusé, mais il est ce que nous appelons un puits d'utilité. Il ne servira pas à la production; il sera employé plutôt à des fins de ventilation et de sécurité; il assurera aussi le transport des hommes et du matériel. Seul l'autre puits sera affecté à la production. A ma connaissance aucun plan d'application immédiate n'est prévu pour le creusage d'un autre puits. Un seul puits nous a coûté quarante millions de dollars et il est certain que nous n'allons pas payer quarante millions pour un autre. Nos gens procèdent avec prudence.

Le sénateur LAMBERT: Je me demande à quel chiffre approximativement s'élève les réserves possibles de votre société en ce moment.

M. KNORST: Nos propres réserves?

Le sénateur LAMBERT: Oui.

M. KNORST: Je crois que les réserves assureraient la fourniture de ce produit pendant 200 ans avec une production annuelle d'un million de tonnes.

Le sénateur LAMBERT: Qui vous serait accessible?

M. KNORST: Oui.

Le sénateur CROLL: Je ne fais que jeter un coup d'œil sur cette belle brochure où vous dites «Les mineurs ont creusé et ont atteint la potasse le 8 juin 1962.»

M. KNORST: Oui, cette année.

Le sénateur CROLL: Cette date marque le début de votre exploitation?

M. KNORST: Oui.

Le sénateur CROLL: Après plusieurs années d'essais et de labeur dans cette région, c'est là le commencement de votre production véritable?

M. KNORST: Oui, monsieur.

Le sénateur CROLL: Et lorsque vous dites ici: «Une contribution annuelle à la balance commerciale du Canada grâce aux exportations de potasse évaluées à 17 millions de dollars», pensez-vous à cette mine?

M. KNORST: Oui.

Le sénateur CROLL: Vous prévoyez que ce sera là le montant d'argent que vous obtiendrez avec la production d'une année normale?

M. KNORST: Oui, avec la production entière qui serait obtenue en une année normale.

Le sénateur CROLL: Mais vous n'en êtes pas encore à ce stade-là.

M. KNORST: Non.

Le sénateur CROLL: Dois-je conclure que les conditions étant normales un montant de l'ordre de 15, 16 ou 17 millions de dollars en devises étrangères aura pénétré dans ce pays d'ici au mois de juin 1963?

M. KNORST: Oui.

Le sénateur LAMBERT: Croyez-vous que votre exploitation future est assurée, compte tenu de la pression d'eau?

M. KNORST: Non. C'est là la meilleure méthode de l'assurer à l'heure actuelle, et nous espérons que l'on y parviendra mais il n'y a aucune garantie qu'il en sera ainsi. Les ingénieurs sont très confiants; ils nous assurent que tout ira bien.

Le sénateur LAMBERT: Quelles seraient les causes d'incertitude?

M. KNORST: Pour un non-initié, si on laisse fondre le gel il se formera une grande quantité d'eau. Les hommes font aussi le jointoiment au ciment et si celui-ci tient et si les éventualités dont nous parlons sont les seules choses qui pourraient arriver, le succès est assuré. C'est là un exemple mais il n'y a aucune certitude absolue.

Le sénateur PATERSON: Vous avez à surmonter certaines des difficultés que les gens ont éprouvées à Unity qui est non loin de Saskatoon?

M. KNORST: Oui.

Le sénateur PATERSON: Tous les efforts ont été faits là pour surmonter la même difficulté là-bas.

Le sénateur PEARSON: Quelle société pétrolière voulait exploiter les gisements de potasse à Moose-Jaw?

M. KNORST: J'imagine que toute société qui produit pour l'exportation serait intéressée.

Le sénateur PEARSON: Ces gens sont beaucoup plus à l'Ouest que votre groupe qui est ici présentement. Il s'agit là d'une toute nouvelle entreprise.

Le sénateur MCKEEN: Y a-t-il d'autre manière d'extraire la potasse? L'extraira-t-on ici dans le sable mouvant?

M. KNORST: A ma connaissance, cela se pratique en Europe.

Le sénateur MCKEEN: Ce procédé a du succès en Europe.

Le sénateur BAIRD: Quels avantages en retirons-nous? L'emploi de la main-d'œuvre?

M. KNORST: Pour ce qui est du Canada, je dirais l'emploi de la main-d'œuvre.

Le sénateur BAIRD: Cet argent n'est-il pas déposé aux États-Unis?

M. KNORST: Une bonne partie le sera probablement, mais un montant considérable est affecté à nos dépenses au Canada.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que la réponse à donner, c'est que si nous n'avions pas ce produit au Canada il nous faudrait puiser à même nos propres devises pour en acheter ailleurs.

Le sénateur BAIRD: Définitivement.

Le sénateur PATERSON: Je suis entièrement en faveur des taux compétitifs et de la concurrence entre les chemins de fer, étant un ancien de l'Ouest canadien, et de tout cœur j'approuve cette demande.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Le témoin a-t-il dit qu'il s'occupe uniquement de transport?

M. KNORST: Les agents de transport ont plusieurs cordes à leur arc, mais oui, je suis agent de transport.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): C'est là, à mon avis, une estimation extrêmement modeste. Il est tout aussi compétent qu'aucun des témoins que nous avons entendus jusqu'à présent et il a même le courage de sourire.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain que j'exprime le vœu de tous les membres du Comité en remerciant M. Knorst de son exposé.

M. KNORST: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il entendre d'autres témoins ou sommes-nous prêts à aborder immédiatement le bill?

L'article 1 est-il approuvé?

L'article 1 est approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 est-il approuvé?

L'article 2 est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

Le titre est approuvé.

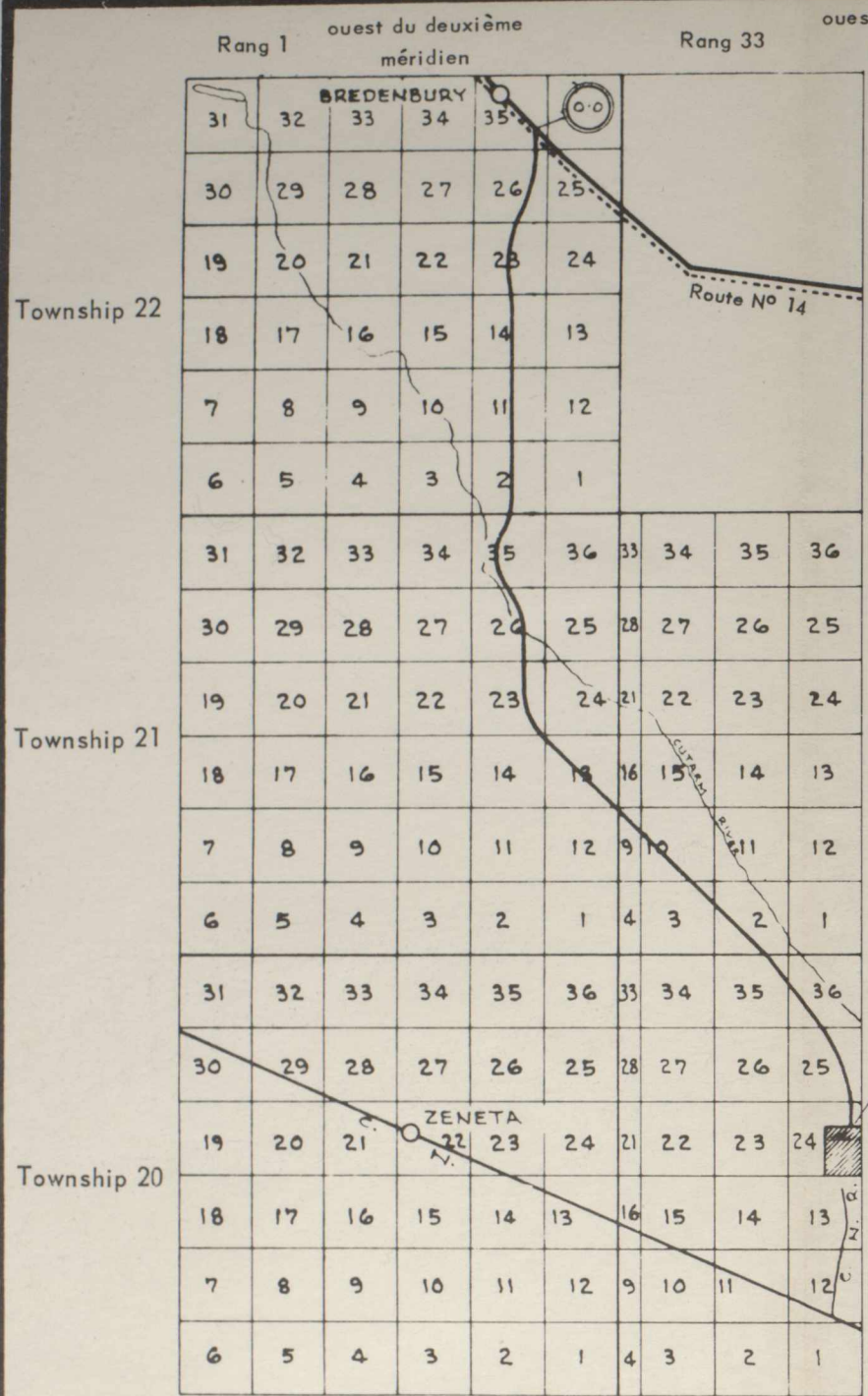
Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il approuvé?

Le préambule est approuvé.

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

Bill rapporté sans modification.

Le Comité s'ajourne.



ouest du deuxième méridien
Rang 1

ouest du méridien principal
Rang 33

À PORTAGE LA PRAIRIE →

Route No 14

À PORTAGE LA PRAIRIE →



COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE
DIVISION DE SASKATOON

PLAN DE L'EMPLACEMENT APPROXIMATIF DE
L'EMBRANCHEMENT SUD DE BREDENBURY

DU
SUD-EST (¼) DE LA SECTION 35, TOWNSHIP 22, RANG 1, À L'OUEST DU DEUXIÈME MÉRIDIEN
AU
NORD-EST (¼) DE LA SECTION 24, TOWNSHIP 20, RANG 33, À L'OUEST DU MÉRIDIEN PRINCIPAL
MILLE 0.0 - 15.5
SASKATCHEWAN

NOUVELLE LIGNE: —

ÉCHELLE : 1/2" = 1 MILLE 4 OCT. 1962
REVISE 6 AOÛT 1962
29 JUIN 1962

