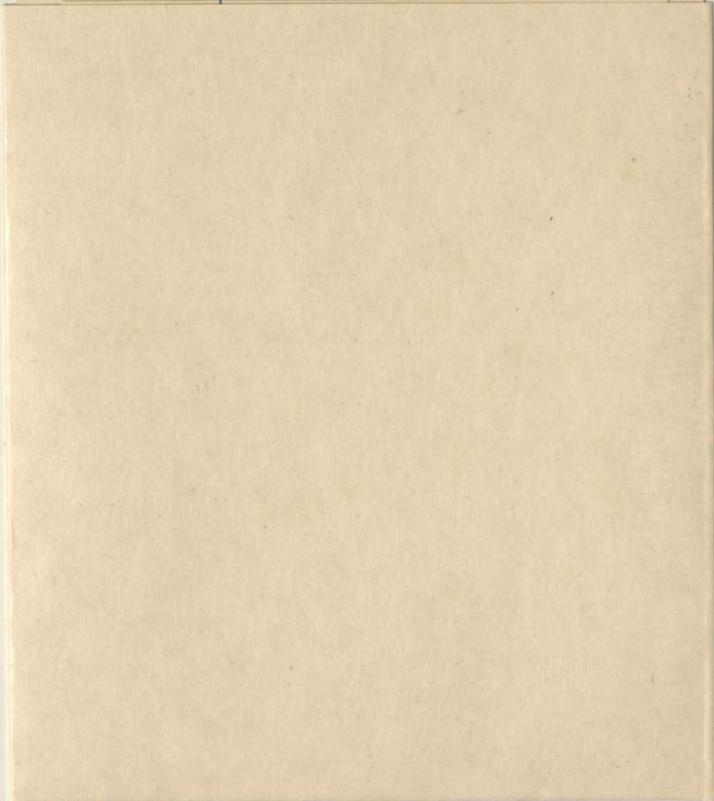


J
103
H72
1962
T7A42

CAN. PARL. SENAT. COMITE
PER. DES TRANS. ET COMMU-
NICATIONS.
Délibérations...

DATE

NAME - NOM





Cinquième session de la vingt-quatrième législature
1962

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

Auquel ont été renvoyés les bills suivants :

Bill C-48, Loi modifiant la Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire d'Optic Lake à Chisel Lake, et l'achat, par cette compagnie à l'International Nickel Company of Canada, Limited, d'une ligne ferroviaire depuis Sipiwesk jusqu'à un point sur la rivière Burntwood près de Mystery Lake, dans la province du Manitoba

Bill C-63, Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province de l'Alberta depuis Whitecourt, Alberta, vers l'ouest, sur une distance d'environ 23.2 milles, jusqu'à la propriété de la Pan American Petroleum Corporation

Président : l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

SÉANCE DU MERCREDI, 21 FÉVRIER 1962

TÉMOINS :

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports ; MM. Donald F. Purves, chef de la Direction du développement et Graham Macdougall, c.r., conseiller juridique de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

RAPPORTS DU COMITÉ

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

26609-8-1

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs

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

50 membres

(Quorum 9)

*Membre ex-officio

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux du Sénat en date du mardi 20 février 1962.

La Chambre des communes, par son Greffier, transmet un message avec un Bill C-63, intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province de l'Alberta depuis Whitecourt, Alberta, vers l'ouest, sur une distance d'environ 23.2 milles, jusqu'à la propriété de la Pan American Petroleum Corporation», pour lequel elle sollicite l'agrément du Sénat.

Le bill est lu la première fois.

Avec la permission du Sénat.

L'honorable sénateur Buchanan propose, appuyé par l'honorable sénateur Blois, que le bill soit maintenant lu une deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Buchanan propose, appuyé par l'honorable sénateur Blois, que le bill soit déféré au comité permanent des Transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

La Chambre des communes, par son Greffier, transmet un message avec un Bill C-48, intitulé: «Loi modifiant la Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire d'Optic Lake à Chisel Lake, et l'achat, par cette compagnie à l'International Nickel Company of Canada, Limited, d'une ligne ferroviaire depuis Sipiwesk jusqu'à un point sur la rivière Burntwood près de Mystery Lake, dans la province du Manitoba, pour lequel elle sollicite l'agrément du Sénat.

Le bill est lu la première fois.

Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Pearson propose, appuyé par l'honorable sénateur Blois, que le bill soit maintenant lu une deuxième fois.

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

Le bill est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Pearson propose, appuyé par l'honorable sénateur Buchanan, que le bill soit déféré au Comité permanent des Transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
J. F. MacNEILL.

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 21 février 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 11.00 heures du matin.

Présents: les honorables sénateurs: Hugessen, *président*; Aseltine, Beau-bien (*Provencher*), Bouffard, Bradley, Brunt, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Dupuis, Farris, Gershaw, Gladstone, Guin, Hollett, Horner, Lefrançois, Macdonald (*Brantford*) McGrand, Methot, Molson, Paterson, Pearson, Power, Quart, Reid, Stambaugh, Taylor (*Westmorland*) et Woodrow—28.

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

Le bill C-63 suivant, intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province de l'Alberta depuis Whitecourt, Alberta, vers l'Ouest, sur une distance d'environ 23.2 milles, jusqu'à la propriété de la Pan American Petroleum Corporation,» est lu et pris en considération.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Pearson, appuyé par l'honorable sénateur Buchanan, il est décidé que soit recommandée l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des délibérations du Comité au sujet de ce bill.

Ont donné des explications relativement à ce bill: l'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; M. Donald F. Purves, Chef de la Division du développement, Chemins de fer nationaux du Canada, et M. Graham Macdougall, c.r., conseiller général du National-Canadien.

Après débat et sur une proposition de l'honorable Sénateur Stambaugh, appuyé par l'honorable sénateur Brunt, à l'effet de rayer la clause 8 du Bill, le Comité a voté comme il suit: En faveur, 19; contre, 7.

Il est alors déclaré que la motion est adoptée.

Il est résolu qu'il soit fait rapport de ce bill avec l'amendement suivant: *Page 3, lignes 15 à 20, inclusivement:* Retrancher la clause 8.

Le Comité étudie alors le bill C-48, intitulé: «Loi modifiant la Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire d'Optic Lake à Chisel Lake, et l'achat, par cette compagnie à l'International Nickel Company of Canada, Limited, d'une ligne ferroviaire depuis Sipiwesk jusqu'à un point sur la rivière Burntwood près de Mystery Lake, dans la province du Manitoba.»

Sur la proposition de l'honorable sénateur Pearson, appuyée par l'honorable sénateur Buchanan, il est décidé de recommander que l'autorisation soit accordée à l'effet de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des délibérations du Comité au sujet de ce Bill.

Ont donné des explications relativement à ce Bill: l'honorable Léon Balcer, ministre des Transports, M. Donald F. Purves, Chef de la Division du développement, chemins de fer nationaux du Canada, et M. Graham Macdougall, c.r., conseiller général des chemins de fer nationaux.

Il est résolu de faire rapport du Bill sans amendement. A 12h.30 de l'après-midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme,

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

MERCREDI 21 février 1962.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill C-63 intitulé: Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province de l'Alberta depuis Whitecourt, Alberta, vers l'Ouest sur une distance d'environ 23.2 milles, jusqu'à la propriété de la Pan American Petroleum Corporation; et le bill C-48 intitulé: Loi modifiant la Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire d'Optic Lake à Chisel Lake, et l'achat, par cette compagnie à l'International Nickel Company of Canada, Limited, d'une ligne ferroviaire depuis Sipiwesk jusqu'à un point sur la rivière Burntwood près de Mystery Lake, dans la province du Manitoba, soumet le rapport suivant:

Votre Comité recommande que l'autorisation lui soit accordée de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses délibérations relatives auxdits bills.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

MERCREDI 21 février 1962.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill C-63 intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province de l'Alberta depuis Whitecourt, Alberta, vers l'Ouest, sur une distance d'environ 23.2 milles, jusqu'à la propriété de la Pan American Petroleum Corporation,» a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 20 février 1962, étudié ledit bill, et il a maintenant l'honneur d'en faire rapport avec l'amendement suivant:— Page 3, lignes 15 à 20, inclusivement: retrancher la clause 8.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
A. K. HUGESSEN.

MERCREDI 21 février 1962.

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été déféré le bill C-48 intitulé: «Loi modifiant la loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire d'Optic Lake à Chisel Lake et l'achat par cette compagnie à l'International Nickel Company of Canada Limited d'une ligne ferroviaire depuis Sipiwesk jusqu'à un point sur la rivière Burntwood près de Mystery Lake, dans la province du Manitoba,» a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 20 février 1962, étudié ledit bill, et il en fait rapport sans amendement.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
A. K. HUGESSEN.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mercredi 21 février 1962.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le Bill C-63, intitulé: «Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province de l'Alberta, depuis Whitecourt, Alberta, vers l'Ouest, sur une distance d'environ 23.2 milles, jusqu'à la propriété de la Pan American Petroleum Corporation», ainsi que le Bill C-48, intitulé: «Loi modifiant la Loi concernant la construction, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire d'Optic Lake à Chisel Lake, et l'achat, par cette compagnie à l'International Nickel Company of Canada, Limited, d'une ligne ferroviaire depuis Sipiwesk jusqu'à un point sur la rivière Burntwood près de Mystery Lake, dans la province du Manitoba,» se réunit ce matin à 11 heures, sous la présidence du sénateur A. K. Hugessen.

Sur une motion régulièrement proposée et appuyée, il est convenu que soit présenté un rapport des délibérations du Comité qui étudie ces bills.

Sur une motion régulièrement proposée et appuyée, il est résolu que soient imprimés 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des délibérations du Comité l'étude de ces bills.

Le PRÉSIDENT: Honorable sénateurs, vu que cette séance est la première que tient au cours de la présente session le Comité permanent des transports et des communications, je souhaite la bienvenue à tous les sénateurs, particulièrement à deux sénateurs qui viennent d'être nommés au sein de ce Comité, soit, la sénatrice Quart, de Québec, et le sénateur Hollett, de Terre-Neuve.

Je demanderais que l'on fasse silence. Nous devons étudier deux bills, le premier étant le Bill C-63 concernant la construction d'une ligne de chemin de fer dans la province d'Alberta, par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, et le Bill C-48, concernant la construction d'une ligne de chemin de fer par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, d'Optic Lake à Chisel Lake. Les honorables sénateurs se rappelleront que ces deux bills ont reçu deuxième lecture au Sénat hier soir. Nous avons étudié en premier lieu le Bill C-63 et ensuite le Bill C-48, et il a été proposé que le Comité procède dans cet ordre ce matin.

Quelques SÉNATEURS: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Les deux témoins dont on m'a communiqué les noms sont M. Donald F. Purves, Chef de la Division du développement, chemins de fer nationaux du Canada, et M. Graham MacDougall, C.R., procureur général des chemins de fer nationaux du Canada.

Le sénateur ASELTINE: Nous sommes honorés aujourd'hui par la présence du Ministre des transports, l'honorable Léon Balcer. Il a déjà été des nôtres et nous l'accueillerons aussi souvent qu'il lui plaira de venir.

Le PRÉSIDENT: Monsieur le ministre, désirez-vous parler au sujet de ces deux bills, en commençant par le bill C-63, qui traite de la compagnie de chemin de fer de Whitecourt, en Alberta?

L'honorable M. BALCER: Je ferai seulement une courte déclaration, et si vous le permettez, je lirai cette explication. Je suis aussi accompagné des deux témoins dont vous avez mentionné les noms.

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports: Honorables sénateurs, le bill C-63 pourvoit à la construction d'un embranchement de 23 milles de chemin de fer de Whitecourt, Alberta, où se termine la présente subdivision ferroviaire de Sangudo, en direction nord-ouest, jusqu'à la propriété de la Pan American Petroleum Corporation dans la région gazifère de Windfall. A cet endroit, on est à compléter la construction d'une usine qui produira du soufre dérivé du gaz naturel. Cette usine sera exploitée par la Texas Gulf Sulphur Company, Inc., en vertu d'un accord conclu avec la Pan American Petroleum Corporation.

Le point important en ce qui concerne ce chemin de fer, c'est que les 23 milles de cette ligne coûteront environ \$2,300,000. La compagnie de chemin de fer et l'industrie ont signé un contrat comportant une garantie, de la part de l'industrie, d'utiliser ce chemin de fer durant une période de 25 années, avec stipulation que si les termes de cette garantie ne sont pas respectés, des amendes seront imposées afin que la compagnie ne perde rien dans l'exploitation du chemin de fer. En outre, comme vous le savez, l'industrie a consenti à effectuer une contribution au comptant pour aider à la construction de la ligne de chemin de fer, et cette somme sera utilisée avant que soit dépensé tout denier accordé en vertu du présent bill, ce qui réduira le coût total de cette ligne que j'ai déjà mentionné.

Les représentants de la compagnie de chemin de fer, qui sont ici présents, seront heureux de vous renseigner sur les aspects économiques de ce projet et sur le trafic qu'ils espèrent voir circuler sur cette ligne.

La compagnie a affirmé que des revenus provenant du transport du soufre suffiront à défrayer le coût d'exploitation et d'entretien de la ligne, les frais de transport sur le reste du réseau, ainsi que les intérêts et les frais d'amortissement de la part que la compagnie de chemin de fer a fournie à la construction de la ligne et qu'en outre elle accusera un surplus raisonnable.

Vous constaterez, j'en suis sûr, que ce bill constitue une magnifique affaire. Je vous remercie sincèrement.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser?

Le sénateur REID: Il m'intéresserait de connaître la quantité de soufre qui sera transportée sur cette ligne. Pouvez-vous me renseigner sur ce sujet?

L'honorable M. BALCER: Je suis sûr que nous avons ces chiffres. M. Purves pourra peut-être vous les donner.

M. Donald F. Purves, chef de la Division du développement, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada:

Le sénateur REID: Je désire savoir quelle quantité de soufre sera transportée sur cette ligne.

M. PURVES: Je comprends, sénateur, que vous désirez savoir quel volume circulera sur cette ligne. Ceci fait partie du contrat relatif au trafic que nous avons négocié avec cette compagnie. Je fais appel à l'indulgence du Comité en ajoutant que nous négocions pareils contrats continuellement, et je préférerais ne pas révéler le volume exact du trafic que cette compagnie a garanti d'expédier sur cette ligne. Il est beaucoup moindre que la production totale de l'usine. Nous connaissons la situation du marché du soufre, et nous avons demandé que l'on nous garantisse un certain volume de trafic qu'à notre avis l'industrie pourra facilement nous assurer et nous exigeons le paiement d'une amende,

fixée à tant la tonne, si ce volume n'est pas réalisé. Ce montant est plus élevé que celui que nous avons consigné dans nos estimations. Si nous révélons un montant au public, nous devons livrer d'autres données, ainsi que des renseignements; ce que je ne désire pas faire connaître.

Le sénateur REID: Quels sont les principaux marchés?

M. PURVES: Les principaux marchés se trouvent en Australasie et en Orient. Le marché canadien ne saurait absorber toute la production que nous prévoyons.

Le sénateur BAIRD: La plus grande partie de la production canadienne sera-t-elle expédiée vers l'Ouest?

M. PURVES: Oui. Une certaine quantité ira sans doute à la tête des Grands Lacs, mais nous croyons que le plus fort volume sera acheminé vers la Colombie-Britannique, d'où il sera exporté.

Le sénateur BRUNT: Et relativement au marché de Chicago?

M. PURVES: Je ne crois pas qu'une grande partie de ce trafic soit acheminé vers cet endroit. La compagnie trouverait plutôt son profit à rechercher des marchés outre-mer, mais elle ne déclinera certainement pas aucune offre raisonnable. Durant les prochaines cinq ou dix années, il surgira probablement de graves difficultés dans les marchés mondiaux du soufre. Il y aura surproduction. Il faudra quelque temps avant que la demande atteigne le volume que nous espérons. Il s'écoulera aussi quelque temps avant que les sources actuelles d'approvisionnement en Louisiane et au Texas, au golfe du Mexique, viennent à s'épuiser. Actuellement, les ressources s'épuisent.

Le sénateur BRUNT: Est-ce que la production mexicaine constitue une pierre d'achoppement?

M. PURVES: J'en doute.

Le sénateur BRUNT: Savez-vous quels pays asiatiques on se propose de fournir ce soufre?

M. PURVES: Non, je l'ignore. Cette entreprise a étudié le marché à fond. Elle ne saurait dire à quel rythme elle pourra progresser.

Le sénateur PEARSON: Existe-t-il quelque obstacle important à la construction de cette ligne de chemins de fer, outre les ponts?

M. PURVES: Il s'agit du pont qui traverse la rivière McLeod à Whitecourt. Ce n'est pas un obstacle, seulement une tâche à accomplir. Une fois la rivière franchie, nous suivons l'ancienne route sur un parcours de 19 milles, et ensuite nous allons en direction sud-ouest sur une distance de 4 milles.

Le sénateur BRUNT: La production de cette usine sera-t-elle transportée totalement par chemin de fer ou partiellement par camions?

M. PURVES: La garantie relative au trafic stipule que le volume doit être transporté entièrement par chemin de fer, avec la possibilité de transport par camions à toute usine qui n'est pas directement desservie par le chemin de fer. Si cet établissement parvient à se développer, nous avons cru qu'il n'était que juste d'accorder à cette industrie ce privilège.

Le sénateur BRUNT: Existe-t-il actuellement une bonne route desservant cette usine?

M. PURVES: Non, monsieur.

Le sénateur REID: Est-il possible d'expédier par pipe-line à d'autres parties du pays?

M. PURVES: Nous y avons sérieusement songé. Nous avons exploré tous les autres moyens de transporter ce soufre avant d'entreprendre des négociations avec la compagnie. Le transport du soufre par pipe-line présente la difficulté suivante: Il existe une légère marge de température à laquelle le

soufre se dissout et peut être facilement transporté. En deçà de cette température, le soufre commence à se solidifier, et au-delà il devient visqueux comme la mélasse. Dans cette région, il existe des différences considérables de température. Cette distance de transport s'établit à 23 milles, et nous ne pouvons concevoir aucun autre moyen de transporter ce matériel, sauf par rail.

Le sénateur PEARSON: Est-il possible que la compagnie de chemin de fer retire d'autres revenus que ceux qui proviendront du transport du soufre?

M. PURVES: Il y aura des expéditions de produits chimiques et d'approvisionnements à destination de l'usine de soufre, et sans doute se produira-t-il une expansion ultérieure de la production du pétrole et du gaz, ainsi que des approvisionnements de marchandises et matériaux pour fins de construction. Il y aura probablement transport de bois à pâte mais nous n'avons pas tenu compte de ce facteur dans l'estimation économique. Tout supplément aux prévisions serait considéré comme un boni.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): La construction de ce chemin de fer se fait-elle conjointement, par la province et par le pays?

M. PURVES: Non, monsieur le sénateur, elle dépend entièrement du National-Canadien.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Si je pose cette question, c'est que l'on m'a demandé d'exposer certain faits au nom du représentant industriel à Whitecourt, Edson et Hinton. On voudra bien me permettre de donner lecture de son télégramme:

Les considérations d'ordre économique n'influencent pas le placement fédéral en opposition au placement provincial relativement au tronçon de chemin de fer qu'on se propose de construire de Whitecourt à Windfall. Ce projet comporte un parcours de deux cent quarante milles de voie qui se termine en cul-de-sac. Autre parti à prendre tronçon de quarante milles d'Edson à Windfall déversant ce précieux chargement à la voie principale à Edson pour fins d'expédition vers l'Est ou vers l'Ouest est indiscutablement une réalité d'ordre économique. Me ferai un plaisir de fournir renseignements utiles.

Représentant industriel
Whitecourt Edson Hinton

M. PURVES: A vrai dire, il devrait établir une comparaison entre la construction d'une nouvelle voie de 24 milles de long (plus précisément 23.2 milles) et la construction d'une nouvelle voie de 40 milles de long jusqu'à Edson. Nous avons étudié ce point, car nous aurions aimé à avoir cela sur la voie principale, mais ce n'était pas satisfaisant au point de vue économique en raison du volume à transporter.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Vous dites que vous avez étudié attentivement le projet dont il est question dans la dépêche?

M. PURVES: Oui.

Le PRÉSIDENT: Je suppose que l'une des raisons pour lesquelles vous avez choisi cette voie, c'est qu'une ancienne chaussée de dix-neuf milles de long se trouve déjà construite à cet endroit?

M. PURVES: Oui, monsieur le président.

Le sénateur BRUNT: C'est la route que la compagnie désirait suivre, n'est-ce pas?

M. PURVES: Ce qui intéressait la compagnie, c'était de faire transporter le matériel au marché au plus bas prix possible.

Le sénateur STAMBAUGH: Monsieur le président, pour préciser le sens du télégramme que vient de lire le sénateur Macdonald (*Brantford*), je dirai que

la ligne dont il parle irait de Whitecourt à Edmonton puis reviendrait à Edson, soit un total de 240 milles.

M. PURVES: Oui, c'est cela, pour ce qui est du transport. Le point important, ici, c'est la voie ferrée qu'il nous faudrait construire et le nouveau capital qu'il nous faudrait mettre en œuvre.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Y a-t-il déjà une voie de construite entre Edmonton et Whitecourt?

M. PURVES: Oui.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Et les gens d'Edson voudraient que la nouvelle ligne de chemin de fer parte de Windfall?

M. PURVES: Oui, et qu'elle vienne jusqu'à ce point-ci.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Vous dites que vous optez vous aussi pour ce projet?

M. PURVES: Nous préférons ce projet s'il était satisfaisant du côté économique, car il nous amènerait directement à la voie principale.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Et ainsi on ne serait pas obligé de construire une voie allant d'Edmonton à Whitecourt.

M. PURVES: Non, cette voie est déjà construite.

Le sénateur PATERSON: Quand l'usine commencera-t-elle à fonctionner?

M. PURVES: L'usine commencera à produire dans quelques mois; quant au chemin de fer, nous espérons qu'il sera terminé en mars 1963.

Le sénateur GERSHAW: Les producteurs de soufre de cette région peuvent-ils faire concurrence aux producteurs de soufre de la région de Pincher Creek?

M. PURVES: La seule façon pour eux de faire concurrence, c'est que les deux chemins de fer du Canada ont entrepris de les mettre tous sur un pied d'égalité, du moins en ce qui concerne le transport.

Le sénateur BRUNT: Vous entendez par là qu'ils vont tous payer les mêmes tarifs de transport?

M. PURVES: Oui.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): M. Purves, vous dites que les observations qui ont été faites dans le télégramme ont été attentivement étudiées avant qu'on décide de choisir la voie dont il est question dans le présent bill?

M. PURVES: C'est juste. Je puis vous l'affirmer car c'est moi qui me suis occupé du côté économique.

Le sénateur HOLLETT: Y a-t-il lieu de croire qu'il y aurait une quantité illimitée de soufre dans le gaz à cet endroit?

M. PURVES: Nous sommes d'avis que le gisement pourra être exploité pendant vingt-cinq ou trente ans et je suppose qu'une fois que l'usine aura épuisé le gaz naturel, une grande quantité de soufre, amoncelée sur le sol, attendra qu'on l'expédie. Ce n'est que dans un bon nombre d'années que le marché mondial du soufre pourra employer la quantité de soufre qu'on sera en mesure de lui fournir. Sans doute devons-nous répondre à une demande de plus en plus grande, à mesure que les pays vont s'industrialiser, qu'on aura de plus en plus besoin d'acide sulfurique pour la fabrication des engrais, et l'approvisionnement actuel du soufre du golfe du Mexique ira en diminuant. Les gisements de soufre que l'on exploite actuellement au moyen de la méthode Fraser ne dureront pas éternellement et un certain nombre d'entre eux sont en train de s'épuiser.

Le sénateur BRUNT: Est-il vrai que le soufre exposé à l'air se conserve indéfiniment, qu'on peut le laisser entassé à ciel ouvert?

M. PURVES: C'est juste. Le soufre ne s'altère pas sous l'action des intempéries; il se concrète cependant.

Le sénateur BRUNT: Mais on peut remédier à cela en le pulvérisant?

M. PURVES: Oui.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): A peu près comme on ferait du blé?

Le sénateur ASELTINE: Quelle est la nature du terrain là où passe le chemin de fer?

M. PURVES: On traverse un pont à Whitecourt et on se trouve de l'autre côté sur un terrain de gravier qui suit la pointe d'une pente sur une certaine distance.

Le sénateur ASELTINE: La terre y est-elle cultivable?

M. PURVES: En certains endroits, peut-être. On n'espère pas trop de ce côté-là. Il existe une bonne région agricole à l'ouest de la rivière McLeod, mais je n'ai rien trouvé de ce côté-ci (région indiquée sur la carte et traversée par la voie ferrée). Le gravier y est trop abondant.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Cette région est-elle peuplée?

M. PURVES: Très peu; elle l'est, cependant, le long de la grand'route située de l'autre côté de la rivière Athabasca.

Le sénateur REID: Est-ce près de la région de la Rivière-la-Paix?

M. PURVES: Non, cette région n'est pas sur cette carte-ci.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser à M. Purves?

Le sénateur BRUNT: Allons-nous étudier le bill article par article?

Le PRÉSIDENT: Le seul article au sujet duquel il y ait eu controverse, lors de la deuxième lecture au Sénat, est l'article 8, lequel a trait à la construction d'une clôture. Je me demande si nous ne devrions pas adopter le bill, sauf l'article 8, et étudier ensuite l'article 8. N'est-ce pas là ce que nous devrions faire? Je ne crois pas qu'il y ait matière à controverse dans aucun des autres articles.

Allons-nous étudier tous les articles, sauf l'article 8 qui a trait à la clôture?

Des VOIX: D'accord.

Monsieur le sénateur Stambaugh, vous avez des remarques à faire au sujet de l'article 8?

Le sénateur STAMBAUGH: Monsieur le président, certes je ne m'oppose pas au prolongement de cette ligne ferroviaire; au contraire, je l'approuve de tout cœur. Je ne cherche pas non plus à obliger le National-Canadien à construire une clôture si la chose n'est pas nécessaire. Je n'ai pas l'intention de lui faire faire des dépenses inutiles. D'autre part, je ne veux pas non plus l'exempter, par un statut, d'une responsabilité qu'il devrait assumer. Je suis d'avis que la compagnie devrait prendre la présente loi telle qu'elle est et, si nécessaire, ériger une clôture de chaque côté de l'emprise de la ligne ferroviaire ou protéger cette emprise. Si à son avis, il n'est pas nécessaire de construire une clôture, elle n'a qu'à se présenter devant la Commission des Transports et à persuader cette dernière que cette nécessité n'existe pas. Si elle réussit, la Commission la libérera de cette obligation et tout sera dit. Ainsi en supprimant cet article, nous plaçons la compagnie sous la loi, telle qu'elle est actuellement, et s'il n'y a aucune nécessité de construire une clôture, la compagnie pourra obtenir de la Commission des Transports une ordonnance l'exemptant d'en construire une. Ce n'est pas plus compliqué que cela.

Le PRÉSIDENT: Je dois dire aux membres du Comité que j'ai discuté la chose avec le secrétaire légiste, qui a attiré mon attention sur l'article de la

Loi sur les chemins de fer se rapportant à cette question, soit l'article 277, et le paragraphe (1) dudit article se lit comme il suit:

La compagnie doit ériger et entretenir sur le parcours du chemin de fer

- a) des clôtures d'une hauteur minimum de quatre pieds six pouces, de chaque côté de la voie;
- b) des barrières tournantes dans ces clôtures, aux passages de fermes, de même hauteur minimum, avec pentures et appareils de fermeture convenables; et
- c) des garde-bestiaux, des deux côtés de la voie publique, à chaque croisement à niveau de cette voie publique par un chemin de fer.

Et il est dit au paragraphe (4):

La Commission peut, à la demande de la compagnie, la libérer provisoirement ou autrement de l'obligation d'ériger et d'entretenir ces clôtures, barrières et garde-bestiaux, lorsque le chemin de fer traverse une localité où, de l'avis de la Commission, ces ouvrages et constructions ne sont pas nécessaires.

Ainsi, la suppression de l'article 8 de la Loi aurait come résultat, au point de vue juridique, de maintenir la compagnie sous le régime des dispositions de l'article 27 de la Loi sur les chemins de fer, en vertu desquelles la compagnie pourrait demander à la Commission des Transports de la dispenser de construire ces clôtures.

Le sénateur BUCHANAN: Monsieur le président, le comité n'a-t-il pas déjà approuvé ce même article en ce qui a trait au bill relatif à la ligne ferroviaire qui va jusqu'à Pine Point?

Le sénateur BRUNT: Peut-être, mais ce n'est pas là une raison pour l'approuver automatiquement à l'heure actuelle. Peut-être avons-nous commis une erreur au sujet de cette loi.

Le sénateur BUCHANAN: Nous devrions, au moins, être logiques avec nous-mêmes.

Le sénateur REID: S'agit-il ici de quelque chose de nouveau?

Le PRÉSIDENT: Pour répondre à votre question, monsieur le sénateur Reid, je ferai remarquer que, pour autant que je m'en souviennne, nous avons, à une ou deux reprises, adopté un article de ce genre lorsque le chemin de fer traversait une terre vierge, dépourvue de tout établissement et où il était impossible à l'homme de s'établir. Pour ce qui est de la région qui nous occupe actuellement, j'ignore si le cas est le même.

Le sénateur BUCHANAN: La ligne ferroviaire de Pine Point traverse une région beaucoup plus considérable, où l'on pourrait trouver des exploitations agricoles.

Le sénateur BRUNT: Alors l'article en question ne devrait pas être là.

Le sénateur STAMBAUGH: Deux noirs ne font pas un blanc.

Le sénateur BRUNT: Non.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Peut-être devrions-nous modifier l'autre loi.

Le sénateur PEARSON: Si cette région ne doit jamais devenir une région agricole, je ne vois pas pourquoi l'on supprimerait cet article.

Le sénateur BRUNT: Ce n'est pas ce que dit M. Purves. Il dit qu'il y a possibilité qu'elle le devienne.

Le sénateur PEARSON: Il dit qu'il n'y a que du gravier.

Le PRÉSIDENT: Je crois que nous ferons bien d'entendre l'avocat-conseil du National-Canadien, qui va nous faire connaître l'opinion de la compagnie à ce sujet.

M. Graham Macdougall, C.R., solliciteur général du National-Canadien: Cette question a été examinée avec grand soin et, si on l'a incluse dans le bill, ce n'est pas après coup ni sans mûre réflexion. Cet article n'apparaît pas d'ordinaire dans un bill relatif à une ligne ferroviaire, car s'il y a nécessité d'exempter la compagnie de chemin de fer de construire des clôtures dans une région particulière, les dispositions de la Loi sont là pour assurer l'exemption. Il n'y a qu'un cas où cet article est incorporé dans un bill de ce genre et c'est lorsqu'il s'agit de construire une ligne ferroviaire dans une région en principe inexploitée du nord du Canada. C'est la raison pour laquelle on l'a incorporé dans le bill relatif à Pine Point et c'est aussi la raison pour laquelle on l'incorpore dans le présent bill. Nous sommes d'avis qu'il est, au fond, peu probable que des gens aillent jamais s'établir dans cette région.

Le sénateur BUCHANAN: Il y en aura le long de la ligne ferroviaire de Pine Point. Je connais très bien cette région qui se trouve au nord de la Rivière-la-Paix.

M. MACDOUGALL: Vous avez raison, monsieur; néanmoins, je veux dire aux honorables sénateurs que dans la Loi sur les chemins de fer, deux points fondamentaux sont prévus relativement aux clôtures. Le premier est constitué par l'article dont le Président a fait mention et où il est déclaré que la compagnie de chemin de fer doit ériger une clôture de chaque côté de l'emprise de la ligne ferroviaire et, sans la présence de cette disposition dans le bill, la compagnie se verrait obligée de clôturer l'emprise de sa ligne ferroviaire, à moins d'en avoir été dispensée. Il y a en outre une disposition relativement à la responsabilité qu'assume la compagnie de chemin de fer à l'égard des bestiaux qui pourraient s'engager sur la voie ferrée. Au fond, c'est pour nous protéger nous-mêmes que nous construisons des clôtures qui empêcheront les bestiaux de pénétrer sur ces emprises et afin de prévenir les réclamations que pourrait entraîner la mort de ces animaux, mais la Loi sur les chemins de fer est formelle en ce qui concerne la responsabilité de la compagnie à l'égard des bestiaux qui pourraient se faire blesser.

Le PRÉSIDENT: Quel est cet article auquel vous faites allusion?

M. MACDOUGALL: L'article 393.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): C'est-à-dire avec clôture ou sans clôture?

M. MACDOUGALL: Avec ou sans clôture. L'article 8 du bill ne décharge nullement le chemin de fer de la responsabilité qu'il assume dans le cas où des animaux se font tuer. Nous sommes par conséquent obligés, pour nous protéger nous-mêmes, de clôturer les zones qui doivent être clôturées, et en ce qui concerne la ligne ferroviaire du Grand lac des Esclaves et celle dont il s'agit ici, lesquelles exigent la construction de clôtures pour nous protéger contre toute éventualité concernant les bestiaux, nous construirons des clôtures, mais dans les régions où nous jugeons que la présence de clôtures n'est pas nécessaire et qu'elle représenterait une dépense inutile, nous n'en construirons pas.

Le sénateur HOLLETT: Vous en construiriez si la Commission des Transports vous y obligeait.

M. MACDOUGALL: Oui. A cet égard, la modalité n'est pas compliquée. Le cultivateur qui estime que la compagnie de chemin de fer aurait dû clôturer son domaine n'a qu'à écrire lui-même à la Commission des transports pour la saisir de cette question et la Commission demandera à l'un de ses inspecteurs régionaux de faire enquête à ce sujet, de faire rapport de la question et de

s'aboucher avec la compagnie de chemin de fer en cause. J'ai eu connaissance de nombreux cas où l'échange de quelques lettres seulement avait suffi pour qu'on s'occupe de la question et qu'on entreprenne d'ériger la clôture nécessaire. Le cultivateur n'est pas tenu de retenir les services d'un avocat ni de comparaître devant la Commission, ni d'entreprendre des démarches compliquées. Tous les jours, la Commission est appelée tout naturellement à étudier des demandes relatives à des clôtures détériorées, ce qui indique, à notre avis, que la procédure à suivre n'impose pas une charge tellement onéreuse à celui qui se sent lésé du fait que le domaine adjacent au sien n'ait pas été clôturé. Nous entendons poser une clôture là où, selon nous, c'est nécessaire, mais si nous demandons que cette disposition soit incluse dans la loi c'est seulement parce que nous croyons qu'il est logique d'agir ainsi dans un bill de ce genre qui a trait à l'aménagement d'une voie ferrée dans un territoire non organisé, non colonisé, du Canada.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Les trois dernières lignes de l'article 8 du projet de loi vous libèrent de l'obligation d'ériger une clôture.

M. MACDOUGALL: Cela signifie tout simplement que nous ne nous rendons coupable d'aucune négligence si nous n'avons pas érigé la clôture conformément à l'article 277 qui précise que nous devons ériger une clôture. Nous ne sommes pas relevés de l'obligation prévue aux termes de l'article 393.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): La fin de l'article 8 du projet de loi se lit ainsi qu'il suit:

... et n'est pas responsable des pertes ou dommages subis simplement parce qu'aucune clôture n'existe.

Il n'y a aucune restriction quant aux pertes ou dommages L'article précise «pertes ou dommages».

Le sénateur FARRIS: Monsieur le président, auriez-vous l'obligeance de donner lecture de l'article pertinent de la loi sur les chemins de fer?

Le sénateur BRUNT: Il s'agit de l'article 393.

Le PRÉSIDENT: L'article 393 est long. Il s'intitule «Animaux empiétant sur le chemin de fer». Le paragraphe (1) se lit ainsi qu'il suit:

Lorsque des chevaux, moutons, porcs ou autres bestiaux, en liberté ou non, pénètrent dans les terrains de la compagnie, et que par suite il arrive du mal à cet animal ou sont causés des dommages par cet animal, la personne qui en éprouve les conséquences a droit de recouvrer le montant de ces dommages en poursuivant la compagnie devant un tribunal de juridiction compétente, à moins que la compagnie n'établisse que ces dommages ont été causés du fait que...

Les rubriques en marge sont énoncées en ces termes: barrières non fermées, barrières laissées ouvertes de propos délibéré, clôtures abattues, animaux conduits sur le chemin de fer, sans le consentement de la compagnie.

Le sénateur DUPUIS: N'êtes-vous pas d'avis que présenter une demande à la Commission des transports est une chose plus facile pour le National-Canadien que pour le cultivateur? Le National-Canadien est une société puissante; pour elle, présenter une demande à la Commission ne pose aucun problème tandis qu'il est difficile pour un particulier de s'en prendre au National-Canadien. Comme le projet de loi à l'étude a été adopté par la Chambre des communes, j'aimerais que le ministre nous dise si les députés ont beaucoup critiqué l'article 8.

L'honorable M. BALZER: Personne ne s'est opposé à cet article.

Le sénateur DUPUIS: Le Sénat approfondit peut-être les choses plus que la Chambre des communes.

Le sénateur BOUFFARD: Voici un autre aspect. A supposer qu'il n'y ait pas de clôture et qu'un animal, cheval, mouton, porc ou autres bestiaux, s'aventure sur la voie ferrée, le propriétaire de l'animal serait-il responsable des dommages causés à la compagnie de chemin de fer? Cela pourrait bien arriver. Si le cultivateur est déjà établi dans cette région et que la compagnie y aménage une voie ferrée, quelle sera l'attitude de la compagnie de chemin de fer dans de telles circonstances?

Le sénateur STAMBAUGH: L'avocat de la compagnie de chemin de fer a déclaré qu'il était très facile pour le colon de se faire dédommager, mais je sais que cela est faux. J'ai eu trois chevaux tués sur la voie ferrée et je n'ai jamais reçu aucune compensation de la compagnie, pourtant j'ai bien essayé. L'avocat de la compagnie est venu me voir et n'a pas manqué de dresser l'épouvantail. La compagnie agira de même à l'égard de ces colons si une bête à cornes, par exemple, se fait tuer sur la voie ferrée. Il y a des colons dans cette région et aussi des éleveurs de bestiaux. On devrait ériger une clôture aux passages à niveau. Si la compagnie de chemin de fer entendait ériger des clôtures aux passages à niveau lorsqu'il y a lieu de le faire, elle ne demanderait pas que cet article soit incorporé au projet de loi. Si elle entendait réellement compenser les dommages causés de cette façon elle n'aurait pas tenu à cette exemption qui, à mon avis, devrait être supprimée.

Le sénateur ASELTINE: Sauf erreur, il n'y a pas de bêtes à cornes ni de chevaux dans cette région à l'heure actuelle.

Le sénateur STAMBAUGH: Il y en a un certain nombre. Je connais bien la région pour l'avoir parcourue. Comme je l'ai dit au Sénat hier soir, toute la région n'est pas propice à l'agriculture, mais on y trouve quand même du sol arable.

Le sénateur ASELTINE: Quoi qu'il en soit, la compagnie est responsable.

Le sénateur STAMBAUGH: Quant à moi, je soutiens le contraire. De plus, je vous dirai que j'ai causé brièvement avec un membre de la Commission des transports qui m'a dit que si cet article n'était pas rayé du projet de loi, la compagnie, dans de telles circonstances, ne serait pas responsable.

Le sénateur DUPUIS: Monsieur le président, à mon avis, il y aurait lieu de prendre le vote pour connaître l'attitude du Comité à ce sujet. Je crois que quelqu'un devrait proposer que l'article 8 soit supprimé du projet de loi.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Monsieur le président, je pense que nous devrions supprimer cet article en entier ou, pour le moins, les trois dernières lignes.

Le sénateur POWER: Monsieur le président, à mon avis, l'objet de cet article est d'esquiver toute responsabilité. Je crois que le National-Canadien se fiche pas mal d'avoir ou de n'avoir pas à comparaître devant la Commission des transports, mais c'est l'élément responsabilité qui la préoccupe. Tout le fond du paragraphe est compris dans ces trois dernières lignes.

Le sénateur HORNER: Je me suis rendu à Whitecourt et j'ai parcouru cette région l'automne dernier. Apparemment, les députés de l'Ouest qui siègent à la Chambre des communes ne se sont pas opposés à cet article parce que, selon moi, l'époque de la rase campagne est révolue. Aujourd'hui, les gens tiennent à protéger leurs troupeaux des camionneurs qui font des incursions dans cette région pour enlever des animaux; c'est pourquoi les éleveurs tiennent à maintenir leurs troupeaux en enclos. La pleine campagne n'existe plus comme autrefois. Voilà pourquoi personne ne s'est opposé à cet article. Je ne m'oppose pas du tout à ce que cette disposition vise cette partie du Canada. Aucun rapide n'empruntera cette voie ferrée et peu nombreux seront les trains qui y

passeront. Seuls de longs convois s'y achemineront à très petite vitesse. Ce serait différent si des rapides y passaient. Je ne vois rien de mal dans cet article.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous devons nous prononcer au sujet de cet article.

Le sénateur REID: Je propose que les trois dernières lignes de l'article 8 soient supprimées.

Le sénateur STAMBAUGH: Je propose que tout l'article soit supprimé.

Le PRÉSIDENT: Il est proposé par le sénateur Reid que les trois dernières lignes soient biffées.

Le sénateur ASELTINE: Si nous adoptons cette proposition, la voie ferrée ne sera jamais construite.

Le PRÉSIDENT: Puis le sénateur Stambaugh propose que tout l'article soit supprimé du bill.

Le sénateur ASELTINE: Cela signifiera qu'une clôture devra être érigée tout le long de la voie ferrée.

Le sénateur BRUNT: Non, cela signifiera que la compagnie devra comparaître devant la Commission des transports, et elle y va chaque jour.

Le sénateur STAMBAUGH: Si cet article est retiré du projet de loi je sais que lorsque la compagnie a aménagé un raccordement ferroviaire depuis Terrace jusqu'à Kitimat, elle s'est vivement opposée à l'érection de clôtures. Le président de la compagnie a traité de cette question devant la Chambre de commerce d'Edmonton et a déclaré qu'on l'obligeait à ériger des clôtures et que cela coûterait à la compagnie \$100,000 de plus que nécessaire. Il n'avait pas raison. J'ai fait enquête et j'ai constaté dans quelle mesure on avait érigé des clôtures. La compagnie a comparu devant la Commission des transports et n'a eu qu'à ériger six milles de clôture. C'est exactement ce qui va se passer dans ce cas-ci. Elle n'aura peut-être pas à ériger de clôture du tout. Je connais bien cette région et je sais qu'en certains endroits le sol est arable et que des colons iront s'y établir. A l'heure actuelle, le sol propice à l'agriculture s'étend jusqu'à la rivière McLeod; il s'en trouve dans la région où passera cette voie ferrée et il y aura sûrement des colons qui devraient bénéficier de cette protection.

Le PRÉSIDENT: Le comité est-il disposé à se prononcer?

Le sénateur BRUNT: Le ministre aurait-il quelques mots à dire au sujet des clôtures?

L'honorable M. BALCER: Non, je ne saurais rien ajouter à ce qu'a déclaré l'avocat. Je sais que le bill concernant la ligne ferroviaire de Pine Point renfermait un article analogue et que la question avait été fort débattue alors. Je ne saurais ajouter grand-chose. La compagnie a raison jusqu'à un certain point d'essayer autant que possible de réduire le coût d'aménagement, car lorsqu'on construit une voie ferrée en rase campagne il n'est pas bien logique d'ériger une clôture le long d'une telle voie. Je tiens à signaler qu'il existe une certaine modalité selon laquelle on peut contraindre la compagnie des chemins de fer à ériger une clôture, mais d'autre part...

Le sénateur BEAUBIEN (*Provencher*): La compagnie de chemin de fer peut toujours se présenter devant la Commission des transports afin d'obtenir la permission de ne pas avoir à ériger de clôture.

L'honorable M. BALCER: Vous avez raison.

Le sénateur STAMBAUGH: Vous admettez sans doute, monsieur le ministre, qu'il est plus difficile pour la compagnie de chemin de fer de se présenter devant la Commission des transports que pour le colon qui est établi dans la région reculée de Whitecourt?

L'honorable M. BALCER: Je suis tout à fait d'accord là-dessus. Monsieur Purves pourrait peut-être nous renseigner sur le genre de trafic qui empruntera cet embranchement ferroviaire, sur le genre et la vitesse des trains.

M. PURVES: Je tiens tout d'abord à rectifier une impression que j'ai peut-être donnée, à savoir qu'il existerait des terres propices à l'agriculture le long de la rivière tout près de cet embranchement. Il est peu probable qu'il y en ait beaucoup. Pour ce qui est de l'autre côté de la rivière Athabasca, il y a une grand-route le long de la rivière.

Quant à la classe de service, je crois qu'un honorable sénateur est venu près de dire exactement ce qu'elle serait. Il n'y aura aucun train de marchandises rapide. Il s'agit là d'une voie de manœuvre. Whitecourt restera la tête de ligne pour ce qui est du trafic ferroviaire, et la compagnie de chemin de fer ne mettra un convoi à la disposition de la compagnie de soufre que lorsque celle-ci en fera la demande. Dès que les wagons seront chargés, le convoi partira. La compagnie ne voudra pas que les convois filent à grande vitesse parce que cette voie ferrée n'aura pas été construite en conséquence. Ce serait illogique.

Le sénateur BAIRD: Autrement dit, le transport des marchandises ne se ferait que sur demande?

M. PURVES: Oui. Nous y amènerons des wagons vides...

Le sénateur POWER: Allez-vous prévenir les animaux de ferme que le train passera tel jour?

Le sénateur PURVES: Je veux dire qu'il ne s'agira pas d'un service de transport de marchandises régulier. Nous ne prévoyons pas qu'un tel service soit établi à cet endroit. Ce sera pour ainsi dire une voie de manœuvre où les convois circuleront au ralenti.

Le sénateur BUCHANAN: Mais alors vous n'avez pas besoin de la protection prévue à cet article?

Le sénateur STAMBAUGH: Vous avez raison.

Le sénateur HORNER: Avez-vous vu des animaux de ferme dans cette région?

M. PURVES: Pas dans cette région. J'en ai vu de l'autre côté de la rivière.

Le sénateur HORNER: Puis-je ajouter un mot? Il y a une grand-route dans cette région. Dans les provinces de l'Ouest, si on laisse les animaux de ferme errer sur la voie ferrée et si des dommages sont causés à cause d'eux, la personne qui subit ces dommages peut poursuivre le propriétaire de ces animaux, si ceux-ci n'étaient pas sous la garde de quelqu'un. En conséquence, les gens sont tenus maintenant de mettre leurs bestiaux en pacage clôturé. Si l'un de vos animaux est cause d'un déraillement, vous êtes responsable du dommage.

Le sénateur STAMBAUGH: A mon avis, le but que le National-Canadien se propose d'atteindre ici, c'est de tenir le cultivateur responsable.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Monsieur le président, selon moi, le ministre s'est montré très juste. Le sénateur Aseltine a donné à entendre que si cet article était biffé du projet de loi la compagnie ne construirait jamais cette voie ferrée. J'ai la ferme conviction que le ministre n'est pas d'avis que ce chemin de fer ne sera jamais aménagé si l'article 8 est retiré du bill; voilà qui précise ce point. Cet article a pour unique objet de faire passer la responsabilité du cultivateur à la compagnie de chemin de fer; à mon avis, la compagnie est beaucoup plus en mesure d'assumer cette responsabilité que le cultivateur. Pour ma part, je voterai pour l'amendement et si l'on supprime tout article, je voterai sûrement pour la motion principale.

Le sénateur ASELTINE: Ce que je tentais de signaler tout particulièrement, c'est que la compagnie entend installer les piliers de ce pont cet hiver. Si nous retardons l'adoption du projet de loi, elle ne pourra jamais y parvenir.

Le sénateur BRUNT: Nous pouvons revoyer le bill à la Chambre des communes aujourd'hui et lui faire subir la troisième lecture.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Cela ne crée aucune difficulté, à mon avis.

Le sénateur BRUNT: Le chef de l'opposition nous a donné l'assurance qu'on prendrait le vote aujourd'hui, n'est-ce pas?

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Je ne puis répondre que de mon propre vote.

Le PRÉSIDENT: Plaît-il au comité de se prononcer sur la motion du sénateur Stambaugh, à l'effet que l'article 8 soit biffé, soit supprimé du bill?

Des VOIX: Le vote!

Le PRÉSIDENT: Je demande à ceux qui appuient la motion de lever la main.

Le sénateur HORNER: Quel est le résultat du vote, de supprimer tout le projet de loi?

Le PRÉSIDENT: Le projet d'amendement est de supprimer l'article 8 du bill, sénateur.

Ont voté pour—19

Ont voté contre—6.

Le PRÉSIDENT: L'amendement est adopté.

Les honorables sénateurs ont-ils d'autres questions à poser soit aux hauts fonctionnaires, soit au ministre? Sinon, ferai-je rapport du bill avec l'amendement?

Des VOIX: Convenu.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Dois-je faire rapport du bill avec l'amendement?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous étudierons maintenant le bill C-48 concernant la construction d'une ligne ferroviaire d'Optic Lake à Chisel Lake.

Monsieur le ministre, auriez-vous l'obligeance de nous renseigner à ce sujet?

L'honorable M. BALZER: Bien volontiers. Je ferai une brève déclaration, monsieur le président.

Grâce à ce bill, on pourra prolonger de 8 milles l'embranchement que le National-Canadien est autorisé à construire d'Optic Lake à Chisel Lake dans le Manitoba. Le bill C-48 tend à modifier la loi énoncée au chapitre 13 des Statuts du Canada de 1957-1958. Cette loi autorisait la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada à construire une ligne ferroviaire d'Optic Lake à Chisel Lake, soit une distance de 52 milles, dans la province du Manitoba. Dans l'annexe à la loi, cette ligne ferroviaire est appelé «embranchement n° 1» parce que la loi renferme aussi une autre disposition relative à l'achat d'une autre ligne ferroviaire appelée «embranchement n° 2» dont nous n'avons pas à nous préoccuper ici.

Le bill C-48 prévoit qu'on pourra prolonger de 8 milles l'embranchement de 52 milles achevé récemment aux termes de la loi actuelle. Vous vous souviendrez qu'il a fallu aménager cette ligne ferroviaire de 52 milles afin d'atteindre la mine de cuivre et de zinc de Chisel Lake exploitée par la Hudson

Bay Mining and Smelting Company. Cette compagnie minière prend des dispositions à l'heure actuelle en vue de l'exploitation d'un nouveau gisement à Stall Lake, à environ 8 milles au-delà de Chisel Lake, et elle voudrait que l'embranchement se prolonge jusque-là. La compagnie entend aussi exploiter un autre gisement situé à un endroit connu sous le nom de Osborne Lake et qui se trouve à 11 milles au-delà de Stall Lake, mais elle se propose de faire transporter le minerai par camion jusqu'à la tête de ligne de Stall Lake, puis de là, empruntant la ligne de Chisel Lake, jusqu'à Flin Flon en vue du traitement du minerai.

La compagnie de chemin de fer a conclu un accord avec l'*Hudson Bay Mining* selon lequel cette dernière s'engage à faire transporter par chemin de fer une quantité minimum de minerai; cet accord est identique à celui qui a été conclu au sujet de l'embranchement initial de 52 milles. Le coût de l'embranchement proposé s'élèvera, estime-t-on, à \$1,090,000, et la compagnie nous a fait savoir qu'elle a pu aménager ces premiers 52 milles de voie ferrée à un coût suffisamment inférieur au crédit de \$8,840,000 prévu aux termes de la loi initiale, de sorte qu'elle pourra maintenant aménager l'embranchement proposé sans autre crédit que ce crédit initial de \$8,840,000. En conséquence, la compagnie ne demande aucun crédit supplémentaire aux termes de la mesure à l'étude.

Les honorables sénateurs constateront, j'en suis sûr, qu'il s'agit d'un prolongement logique du premier embranchement ferroviaire de Chisel Lake, vu l'accroissement de la production de cette compagnie minière. La compagnie de chemin de fer nous a fait savoir qu'une étude des aspects économiques de l'embranchement proposé a révélé que cette tentative serait rentable tout comme l'a été le premier projet.

Les hauts fonctionnaires de la compagnie de chemin de fer qui sont ici présents répondront bien volontiers à toutes les questions que vous jugerez à propos de poser au sujet du projet de loi à l'étude et vous obtiendrez, j'en suis sûr, tous les renseignements pertinents.

Le sénateur BRUNT: Quel a été le coût de construction du premier embranchement?

L'honorable M. BALCER: Il a été de \$8,840,000.

Le PRÉSIDENT: C'est là le coût estimatif, mais quel a été le coût réel?

Le sénateur PEARSON: \$6,400,000.

M. PURVES: Le coût réel s'établit à \$6,400,000, soit un peu plus de \$2,000,000 en deçà des prévisions.

Le sénateur REID: Par l'adoption de la mesure à l'étude, nous modifierons le projet de loi tel que présenté au début. La somme initiale était alors de \$8,840,000. Le parcours, aux termes du projet de loi initial était de 52 milles; nous consignons maintenant dans la loi un autre plein montant.

Le PRÉSIDENT: Nous amendons seulement le bill original. Il ne s'agit pas d'un nouveau montant de \$8,840,00; il s'agit du même montant global.

L'honorable M. BALCER: D'après la Loi sur les chemins de fer, la Compagnie pourrait construire une ligne d'embranchement de moins de six milles sans obtenir l'assentiment du Parlement; mais le seul amendement dans ce bill est le changement de 52 milles à 60 milles, une différence de huit milles. C'est pour cela que nous avons voulu saisir le Parlement de la question.

Le sénateur BRUNT: Et aussi de la modification du coût estimatif.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Non.

Le sénateur BRUNT: En vertu du bill original, le coût estimatif par mille était de \$170,000 et aux termes du nouveau bill, le coût moyen par mille est de \$147,333. N'est-ce pas là un changement?

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Pas dans le bill.

Le sénateur MOLSON: Puis-je demander, Monsieur le président, comment les coûts estimatifs dans ce cas ont pu assez s'éloigner des chiffres réels pour aboutir à une différence de plus de 2 millions par rapport à un coût estimatif de 8 millions. Il a dû y avoir . . .

Le sénateur BRUNT: . . . un entrepreneur au cœur tendre!

Le sénateur MOLSON: Je voudrais bien en trouver un de ceux-là, moi aussi.

M. PURVES: Sénateur, nous nous sommes heurtés à une situation où il y avait beaucoup de concurrence; et les offres que nous avons reçues n'ont pas atteint le montant que nous avions prévu. En effet, un des entrepreneurs s'est plaint de ce qu'il avait accepté de faire le travail pour un montant trop bas. Nous avons eu, certes, des offres à bas prix, mais la portion du travail que nous faisons nous-mêmes, l'installation des rails et ainsi de suite, a progressé exceptionnellement bien. Il est difficile de prédire de telles choses. Tout dépend de la façon dont la chance nous sourit pendant l'organisation et aussi de la façon dont la température favorise les travaux. Cette fois-ci, tout a marché exceptionnellement bien. Je doute que les choses aillent toujours ainsi. En effet, nous savons par expérience que cela ne se passe pas toujours ainsi. La région que le prolongement va traverser n'est pas tellement différente de la région traversée par les 52 milles de voie ferrée jusqu'à Chisel Lake. Le terrain est rocailleux, il y a de la terre dans le creux des rochers et un peu d'arbres sur le dessus.

Nous croyons, d'après l'expérience que nous avons acquise au cours de l'installation du prolongement de 52 milles, que la somme de \$1,090,000 suffira. Nous avons prévu le cas où le niveau des prix augmenterait; il est maintenant à un moyenne de \$136,000, et sur les 52 milles que nous avons déjà installés, la moyenne était de \$124,000 le mille.

Le sénateur BRUNT: Vous allez inviter des offres concurrentielles pour ces travaux?

M. PURVES: Certainement, sauf pour les travaux que nous faisons nous-mêmes, ordinairement l'installation des rails.

Le sénateur PEARSON: Pourquoi la Compagnie n'a-t-elle demandé que les huit milles supplémentaires et non jusqu'au lac Osborne?

M. PURVES: Il y a déjà une route pour les douze derniers milles, et vu que la route est déjà construite, la compagnie minière éviterait la dépense de construire une ligne supplémentaire.

Le sénateur PEARSON: Snow Lake est une localité de quelle grandeur?

Le PRÉSIDENT: Stall Lake?

Le sénateur PEARSON: Snow Lake?

M. PURVES: C'est une localité de moyenne grandeur, mais sa population, je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: Il y a une question que je voulais poser, monsieur Purves. Vous avez conclu un contrat avec la Hudson Bay Mining and Smelting Company d'après lequel la Compagnie s'est engagée à vous procurer le trafic et ainsi de suite, en quantité suffisante pour que vous puissiez payer vos dépenses d'exploitation et l'intérêt sur les capitaux engagés.

M. PURVES: Et d'amortir les capitaux engagés.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le contrat était fondé sur le coût estimatif original de \$8,840,000?

M. PURVES: Oui, la première entente pour les premiers 52 milles l'était, mais elle est fondée sur notre propre estimation du coût. Il a fallu s'occuper des deux lignes comme de deux lignes différentes puisqu'il a fallu les construire séparément à deux époques différentes.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Il existe un autre contrat?

M. PURVES: Oui.

Le sénateur BRUNT: Vous n'amendez pas les contrats lorsque vous constatez que les coûts augmentent ou diminuent?

M. PURVES: Non, nous ne les amendons pas.

Le sénateur BOUFFARD: Est-ce que vous obtenez de bons résultats?

M. PURVES: Tout marche très bien. La première estimation du trafic pour la première période de comptabilité était une période de dix-huit mois; seize mois se sont maintenant écoulés depuis l'ouverture de la ligne en septembre, et nous avons dépassé de beaucoup les chiffres estimatifs de trafic.

Le sénateur PEARSON: Pouvez-vous nous donner une estimation du trafic en tonnes?

M. PURVES: Je puis vous dire combien de tonnes ont été transportées.

Le sénateur PEARSON: Par mois?

M. PURVES: Non, il s'agit d'un total, et je ne voudrais pas le subdiviser parce que je ne suis pas certain de la distribution, mais depuis l'ouverture en 1960 jusqu'à la fin de décembre 1961, nous avons transporté 376,000 tonnes et je puis vous assurer que ce chiffre dépasse le chiffre estimatif.

Le sénateur ASELTINE: Ceci est donc tout à fait satisfaisant?

M. PURVES: C'est très encourageant, et nous en sommes satisfaits. Je crois que la Compagnie minière est satisfaite aussi; la qualité des matériaux que nous transportons est meilleure qu'elle ne l'avait prévu.

Le sénateur BRUNT: Votre profit sera plus élevé que vous ne l'aviez prévu?

M. PURVES: Oui.

Le sénateur POWER: Puis-je demander s'il y avait dans le bill originel des dispositions visant un prêt du gouvernement au réseau de chemin de fer Canadien National en vue de l'entreprise actuelle?

M. MACDOUGALL: Puis-je répondre à cette question, Monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MACDOUGALL: Non, le bill originel était divisé en deux parties, une pour chaque ligne. La ligne d'embranchement serait financée de la façon mentionnée plus haut; l'autre ligne a été traitée de façon différente, selon une d'entente d'achat avec la compagnie en question.

Le sénateur POWER: Oui, mais dans le bill Whitecourt, il était prévu que la Compagnie avancerait au chemin de fer Canadien National un montant pour la construction. Est-ce que cette même disposition existe dans ce bill originel?

M. MACDOUGALL: Je crois qu'au fond les bills sont les mêmes quant à la méthode générale de financement.

Le sénateur POWER: Et, d'après l'autre procédé, le bill C-63, le gouvernement avance l'argent à mesure que la construction de la ligne progresse, à mesure qu'on en a besoin, est-ce vrai?

L'honorable M. BALCER: Provisoirement.

Le sénateur POWER: Alors, est-ce que l'on a adopté cette méthode dans le cas de ce bill, c'est-à-dire à mesure que le besoin d'argent se fait sentir?

Le PRÉSIDENT: Sénateur Power, j'ai sous les yeux une copie du bill originel de 1957, qui contient aux articles 8 et 9 les dispositions ordinaires. L'article 8 permet au gouvernement d'avancer de l'argent au réseau sur une base temporaire, et l'article 9, le gouverneur-en-conseil autorise une garantie de la Couronne au réseau Canadien National. Veuillez noter que ces dispositions sont exactement les mêmes que celles que nous avons étudiées plus tôt ce matin dans le bill C-63.

Le sénateur POWER: Si je comprend bien, le gouvernement a déjà avancé à la Compagnie un montant de \$6,400,000 sur une base temporaire. Est-ce que ceci est juste? Et il reste, en vertu du bill originel, une balance de \$8,400,000; de sorte que le réseau utilise présentement son crédit auprès du gouvernement jusqu'à concurrence d'environ 2 millions?

M. MACDOUGALL: Selon l'estimation, jusqu'à \$1,090,000.

Le sénateur POWER: Est-ce qu'il s'agit d'un crédit déjà établi en vertu de la loi?

M. PURVES: Oui.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

Le sénateur ASELTINE: Je propose que nous fassions rapport du bill.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous faire rapport du bill? Bill rapporté.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le préambule du projet de loi est adopté? Adopté.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le titre est adopté? Adopté.

Le PRÉSIDENT: Vais-je rapporter le bill sans amendement? Bill rapporté sans amendement.

La séance est levée.

Le rapport de la Commission d'enquête sur l'industrie textile, publié en 1900, est un document de grande importance. Il expose les causes de la décadence de cette industrie et propose des mesures pour sa reconstruction.

Il faut reconnaître que l'industrie textile a subi de graves pertes depuis la guerre. Les usines ont été détruites, les ouvriers ont été licenciés, et le commerce a été paralysé.

La reconstruction de l'industrie textile nécessite donc une action énergique de la part du gouvernement. Il faut encourager les investissements, faciliter le crédit et protéger les intérêts des ouvriers.

Enfin, il est essentiel de promouvoir l'innovation technologique et de former une main-d'œuvre qualifiée pour relever le défi de la concurrence internationale.

La reconstruction de l'industrie textile est une tâche complexe qui nécessite la coopération de tous les acteurs concernés. Seul un effort concerté permettra de redonner à cette industrie son lustre d'antan.

Il est donc urgent de mettre en œuvre les mesures proposées dans ce rapport pour assurer la prospérité et l'avenir de l'industrie textile de notre pays.

En conclusion, la reconstruction de l'industrie textile est une priorité nationale. Elle nécessite une action résolue et coordonnée de la part de tous les pouvoirs publics.

La réussite de cette entreprise dépendra de la capacité de notre pays à attirer les investissements étrangers et à développer son secteur privé.

Enfin, il est important de ne pas perdre de vue les besoins des ouvriers et de leur offrir de meilleures conditions de travail et de rémunération.

La reconstruction de l'industrie textile est un défi de taille, mais elle est réalisable si nous nous unissons et si nous avons la volonté de surmonter toutes les difficultés.

Il est donc de notre devoir de nous engager résolument dans cette entreprise et de ne pas nous laisser décourager par les obstacles qui se présentent.

Enfin, la reconstruction de l'industrie textile est une tâche de longue haleine qui nécessite une persévérance et une détermination sans faille.

La réussite de cette entreprise dépendra de la capacité de notre pays à attirer les investissements étrangers et à développer son secteur privé.



Cinquième session de la vingt-quatrième législature
1962

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

Auquel a été renvoyé le bill suivant:

Bill C-66, Loi modifiant la Loi de l'administration de la voie maritime du
Saint-Laurent

Président: L'hon. A. K. HUGESSEN

SÉANCE DU MERCREDI 28 FÉVRIER 1962

TÉMOINS:

Monsieur R. J. Rankin, président de l'Administration de la voie maritime
du Saint-Laurent

RAPPORT DU COMITÉ

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

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

et les honorables sénateurs

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

50 membres

(Quorum 9)

*membre ex officio.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat du 23 février 1962.

Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Choquette propose, appuyé par l'honorable sénateur Higgins, que le bill C-66, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent», 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 Choquette propose, appuyé par l'honorable sénateur Higgins, 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.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux de Séant du 22 février 1883.

Suivant l'ordre du jour, l'honorable sénateur Chodras proposait
appuyé par l'honorable sénateur Hignier que le bill C-82 relatif à la
modification de la loi sur l'administration de la voirie municipale de Saint-Louis
soit renvoyé à une deuxième lecture.

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

Le bill est ainsi lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Chodras proposait appuyé par l'honorable
sénateur Hignier, que le bill soit renvoyé au comité permanent des bills
pour et des commissions.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat
J. B. MacNeill.

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 28 février 1962

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 2 heures de l'après-midi.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen (*président*); Aseltine, Des-sureault, Gershaw, Kinley, Lefrançois, McGrand, Molson, Quart, Reid, Stambaugh, Taylor (*Westmorland*) et Woodrow (13).

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire, et les sténographes officiels du Sénat.

Le bill C-66, «Loi modifiant la Loi sur l'Administration de la voie maritime de Saint-Laurent», est lu et étudié.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Reid, appuyée par l'honorable sénateur Molson, il est décidé de présenter un rapport sollicitant l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 en français des délibérations du Comité relatives audit bill.

A donné des précisions sur le bill à l'étude: M. R. J. Rankin, président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Était présent, mais n'a pas pris la parole: M. Peter E. R. Malcolm, secrétaire et directeur d'administration de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Il est décidé de faire rapport dudit bill sans modification.

A 2 h. 45 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire

RAPPORT DU COMITÉ

MERCREDI 28 février 1962

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill C-66 intitulé «Loi modifiant la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent» a, conformément à l'ordre de renvoi du 23 février 1962, étudié ledit bill et en fait maintenant rapport sans modification.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

MERCREDI 28 février 1962

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill C-66 intitulé «Loi modifiant la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent», présente le rapport suivant:

Votre Comité recommande qu'on l'autorise à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français de ses délibérations relatives audit bill.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
A. K. HUGESSEN.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, Mercredi 28 février 1962

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été déferé le bill C-66, «Loi modifiant la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent», se réunit à 2 heures de l'après-midi.

L'honorable A. K. HUGESSEN occupe le fauteuil présidentiel.

Sur une motion dûment présentée et appuyée, il est décidé qu'un rapport sténographique sera fait des délibérations du Comité sur le bill.

Sur une motion dûment présentée et appuyée, il est décidé que seront imprimés 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu des délibérations du Comité sur le bill.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, les témoins qui sont ici cet après-midi sont: M. R. J. Rankin, président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et M. Peter E. R. Malcolm, secrétaire et directeur d'administration de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Avant que vous preniez la parole, monsieur Rankin, je m'excuse de vous avoir amené ici ce matin et de vous avoir fait attendre si longtemps. Vous avez vu que la réunion du Comité permanent des banques et du commerce, qui a précédé la nôtre, a été plus longue qu'on ne l'avait prévu.

M. R. J. RANKIN, Président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent: C'est très bien, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Dois-je demander à M. Rankin de nous donner quelques précisions au sujet du bill?

Des VOIX: D'accord.

M. RANKIN: Monsieur le président, messieurs, pour ce qui est des précisions, le ministre des Transports a déclaré à la Chambre des communes que le bill a pour objet de modifier l'article 13 de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, chapitre 242, S.R.C. 1952, afin de porter le pouvoir d'emprunt de l'Administration de 335 millions de dollars à 345 millions. L'article 13 de la loi a déjà été modifié par la Loi 7-8 Élisabeth II, chapitre 9, 1959, de façon à porter le pouvoir d'emprunt de 300 à 335 millions de dollars. Cette disposition de la loi se lit comme il suit:

Avec l'approbation du gouverneur en conseil, l'Administration peut, à l'occasion, emprunter des sommes d'argent de Sa Majesté ou autrement pour les fins auxquelles elle est constituée en corporation, mais l'ensemble des montants empruntés en vertu de la présente loi et non encore remboursés ne doit jamais dépasser trois cent trente-cinq millions de dollars.

L'article 25 de la loi stipule que le ministre des Finances peut, de temps à autre, avec l'approbation du gouverneur en conseil, consentir des prêts à l'Administration, mais seulement dans la mesure où le Parlement aura autorisé ces prêts pour une année financière déterminée.

Les engagements courants, les travaux en cours et les réclamations des entrepreneurs auront pour effet d'épuiser le pouvoir d'emprunt actuel de l'Administration. Les dix millions de dollars supplémentaires serviront à satisfaire le reste des réclamations des entrepreneurs, à financer les règlements relatifs aux terrains, les ouvrages de construction, y compris le parachèvement du pont du canal nord de Cornwall, un ponton-grue et certains ouvrages de protection ainsi que certaines améliorations concernant les aménagements paysagers et les quais.

Au chapitre des ouvrages susnommés, à l'égard desquels des sommes d'argent ont été engagées, on relève les détails suivants: réclamations des entrepreneurs, \$1,818,500; terrains et règlements relatifs aux terrains, \$1,579,000; pont du canal nord \$1,238,000; ponton-grue, \$1,968,000; enrochement et berges du canal, \$160,000; travaux de protection, \$390,000; amélioration des quais \$150,000; aménagements paysagers, \$385,000; ateliers permanents, \$1,215,000; installations touristiques, lesquelles comprennent généralement les aménagements paysagers, l'installation de cabinets de toilette et autres commodités, jusqu'à concurrence de \$100,000, soit un total de \$9,103,500.

Le sénateur REID: A titre de renseignement, puis-je demander si le Canada paie ces dépenses seul ou si les États-Unis dépensent certaines sommes d'argent pour l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent?

M. RANKIN: Les États-Unis n'ont d'obligations qu'en ce qui concerne le secteur qui est situé aux États-Unis, soit l'écluse Snell et l'écluse Eisenhower et les abords de ces deux écluses. Ils n'ont aucune obligation en ce qui concerne les dépenses relatives à la partie de la voie maritime située à l'intérieur du Canada.

Le sénateur REID: Y a-t-il des provinces qui paient une partie des dépenses ou s'agit-il ici d'une obligation qui relève entièrement du gouvernement fédéral?

M. RANKIN: Elle relève entièrement du gouvernement fédéral.

Le sénateur REID: Et on a dépensé jusqu'ici 345 millions de dollars?

M. RANKIN: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Cela n'a rien à voir avec la contribution provinciale relative à l'aménagement hydro-électrique?

M. RANKIN: Non, monsieur.

Le sénateur MOLSON: Quel serait le total des dépenses des États-Unis qui correspondrait à nos 345 millions de dollars?

M. RANKIN: Je crois que le chiffre est d'environ 131 millions.

Le PRÉSIDENT: A combien s'élèvent les dépenses des provinces relativement à l'aménagement hydro-électrique?

M. RANKIN: Je n'en sais rien; je m'excuse.

Le sénateur REID: Quelle est la situation concernant les recettes du transport maritime?

M. RANKIN: Je crois que l'année 1961 a été très encourageante pour nous. Dans l'ensemble, je crois que le dernier rapport statistique sur le transport indique que le transport sur la voie maritime qui a passé par le canal Welland du 1^{er} avril jusqu'à la fin de novembre, a dépassé vingt-trois millions de tonnes. Il s'agit plutôt des canaux du Saint-Laurent et non du canal Welland. Cela donnerait une augmentation d'environ trois millions de tonnes. Ainsi, le chiffre du tonnage a été très élevé et même, pendant un ou deux mois de l'année, la voie maritime a établi des records.

Le sénateur STAMBAUGH: Monsieur le président, est-ce qu'une partie de ces 335 millions de dollars a servi à l'aménagement du canal Welland?

M. RANKIN: Oui, monsieur. On a dépensé environ 36 millions de dollars pour le canal Welland, pour l'approfondir et pour y apporter des améliorations de premier établissement afin de l'adapter aux nouvelles écluses de la voie maritime du Saint-Laurent.

Le PRÉSIDENT: Comment s'établissent vos recettes à l'égard des taux d'intérêt sur le capital de 335 millions de dollars?

M. RANKIN: On ne peut pas les comparer. Le service de la dette pour l'année 1961 aurait été d'environ 15 millions de dollars. Notre revenu net à la fin de 1961 serait inférieur à 5 millions de dollars, de sorte que nous n'avons pas l'argent nécessaire pour acquitter le service de la dette. On a bien reconnu qu'il était possible que cela arrive, car la remise de nos paiements d'intérêts s'applique maintenant aux années 1961, 1962 et 1963. Nous espérons qu'à la fin de 1963 notre trafic et nos recettes auront atteint un point où nous serons un peu plus en mesure de remplir nos obligations.

Le sénateur REID: Jusqu'à maintenant il n'en a pas été ainsi?

M. RANKIN: Non.

Le sénateur KINLEY: Quelle part du revenu revient aux Canadiens et aux Américains respectivement?

M. RANKIN: Les revenus sont divisés dans une proportion de 71 à 29; le 71 p. 100 revient au Canada et les États-Unis reçoivent 29 p. 100. Permettez-moi de porter à votre attention le fait que deux des sept écluses sur la voie maritime du Saint-Laurent appartiennent aux États-Unis.

Le sénateur TAYLOR (*Westmorland*): Puis-je demander à quelle date on s'attend d'avoir terminé le tronçon est de la voie maritime du Saint-Laurent? Je veux parler du canal de Chignecto.

M. RANKIN: Oh, je m'excuse. Je suis désolé, monsieur, mais je ne peux pas vous le dire.

Le sénateur MOLSON: Monsieur le président, le premier chiffre que M. Rankin a donné était \$1,818,500 au sujet des réclamations des entrepreneurs. Je ne connais pas les faits, mais j'ai compris qu'à l'époque où les contrats pour la voie maritime ont été terminés et qu'on a commencé à exploiter la voie maritime, les réclamations des entrepreneurs canadiens dépassaient de beaucoup le chiffre mentionné plus haut. Je ne me rappelle plus des chiffres exacts, mais j'ai l'impression qu'ils étaient de quelques millions de dollars. Est-ce bien cela?

M. RANKIN: Oui, monsieur. Je peux vous donner, le chiffre exact.

Le sénateur MOLSON: A combien s'élevaient les réclamations des entrepreneurs canadiens?

M. RANKIN: Le nombre de réclamations reçues jusqu'à maintenant s'élève à 58 et elles constituent un montant de \$44,262,052.32.

Le sénateur MOLSON: Est-ce que vous considérez le montant de \$1,818,500 que vous nous avez donné comme le règlement définitif pour ces réclamations qui s'élèvent à \$44,225,000?

M. RANKIN: Oui, je crois que c'est cela.

M. MALCOLM: C'est ce qui reste à payer.

M. RANKIN: Si vous me permettez de compléter les données, vous aurez peut-être une meilleure idée.

Nombre total de réclamations reçues jusqu'à maintenant: 58, soit un montant de \$44,262,052.32.

Nombre de réclamations réglées en 1961: 29, soit un montant de \$36,612,-656.41. On les a réglées avec un montant de \$6,101,495.46 plus \$602,022.79 d'intérêt pour en arriver à un règlement total de \$6,703,518.25.

Nombre de réclamations réglées avant 1961: 18, soit un montant de \$575,253.38, réglé avec une somme de \$415,725.32.

Nombre de réclamations encore non réglées: 8, soit un montant de \$6,922,804.65. On a fait des offres pour 3 d'entre elles et le Conseil du Trésor est à étudier les 5 autres.

Nombre de réclamations devant les tribunaux: 1 au montant de \$107,000.86.

Nombre de réclamations rejetées: 2, s'élevant à un montant de \$4,337.02.

Le sénateur REID: Comment expliquez-vous que la part des États-Unis est de 29 p. 100 du coût?

M. RANKIN: C'est leur part des recettes, monsieur. Ils ont deux écluses, vous savez. Ils ont construit l'écluse Snell et l'écluse Eisenhower. Ils ont amélioré les voies d'accès à ces écluses. Ces voies couvrent une distance de 10 à 12 milles du côté américain de la voie maritime; ce sont les Américains qui avaient la responsabilité d'aménager ces voies et ils ont dépensé entre 120 et 130 millions de dollars à cette fin. D'après les calculs du Comité international des péages, il a été entendu que, compte tenu des dépenses du Canada et des États-Unis, la répartition équitable des recettes devait se faire sur une base de 71-29.

Le sénateur MCGRAND: Quel pourcentage du tonnage était américain et canadien respectivement?

M. RANKIN: Je ne suis pas sûr d'avoir ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'un pourcentage élevé du tonnage est étranger, n'est-ce pas?

M. RANKIN: Oh non, je dirais, sans avoir les chiffres ici, que le plus gros du tonnage est canadien. N'est-ce pas, monsieur Malcolm?

M. MALCOLM: Pour le blé particulièrement.

M. RANKIN: Et, si on transporte du minerai de fer, ce qui n'a pas été fait depuis une couple d'années, le plus gros du tonnage est certainement canadien. D'après les nouvelles que j'ai lues au cours de ces dernières semaines, tout indique que les compagnies américaines d'expédition qui avaient perdu de l'enthousiasme à l'égard de la voie maritime, après l'expérience malheureuse de l'année 1959, commencent maintenant à la considérer d'après leur expérience de 1960-1961, qui a été très bonne, et sont plus en faveur de s'en servir. Je prévois que la circulation des vaisseaux américains sur la voie maritime augmentera.

Le sénateur KINLEY: Est-ce que les cargos qui circulent sur la voie maritime viennent des ports canadiens ou américains en général?

M. RANKIN: Il y a, monsieur le sénateur, des cargaisons considérables de céréales en provenance de Duluth à destination de Baie Comeau. Je crois que Duluth est un des ports américains d'où probablement partent la plus forte partie des cargaisons en vrac. Quant aux cargaisons mixtes, vous savez tous que, lorsqu'on a voulu faire accepter aux Canadiens le projet de la voie maritime, on a établi, je crois, que le but principal de cette voie était le transport des céréales jusqu'à la mer, celui du minerai de fer à l'intérieur du pays, l'aménagement des forces hydrauliques et la défense nationale. Peut-être que la déclaration suivante émanant de notre division de la circulation vous aidera à mieux comprendre.

Si on considère le point de départ et la destination des cargaisons transportées sur la voie maritime du Saint-Laurent, on remarque les faits suivants:

38.6 p. 100 du transport s'est fait entre deux ports canadiens. Un autre 29.2 s'est fait entre des ports canadiens et des ports américains; 37.7 était composé de cargaisons de l'étranger venant au Canada et aux

États-Unis, et seulement 5 p. 100 du transport effectué sur la voie maritime avait son point de départ et sa destination aux États-Unis.

Le sénateur KINLEY: Il n'y a encore aucune restriction sur les cargos étrangers?

M. RANKIN: Non, monsieur.

Le sénateur STAMBAUGH: Si les États-Unis construisaient un canal dans l'État de New-York pour descendre jusqu'à New-York, est-ce que ceci nuirait à la voie maritime du Saint-Laurent ou est-ce que cela l'avantagerait?

M. RANKIN: Je suis désolé, mais je ne crois pas pouvoir commenter cette question.

Le sénateur MOLSON: Ceci n'aurait aucune répercussion.

M. RANKIN: Je ne sais pas. Si vous me permettez d'exprimer mon opinion personnelle, je crois que la répercussion serait considérable. Cela dépendrait du fait que nous imposerions ou non des péages. Ce fait serait très important.

Le sénateur KINLEY: Ce canal descendrait la rivière à partir du début de la voie maritime.

M. RANKIN: Oh, vous parlez du projet du canal Richelieu. Je ne pensais pas que vous faisiez allusion à cela. Je pensais que vous vouliez parler de la voie d'évitement qu'on veut aménager pour remplacer le canal Welland.

Le sénateur STAMBAUGH: Je veux parler du canal descendant à New-York par le Richelieu.

M. RANKIN: Non, je ne crois pas que la construction de ce canal aurait des répercussions sur la voie maritime du Saint-Laurent.

Le sénateur STAMBAUGH: Il serait pourtant situé près de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. RANKIN: Oui, mais il ne donnerait pas accès aux Grands lacs.

Le sénateur STAMBAUGH: Est-ce qu'il ne changerait pas le cours d'une certaine partie du trafic d'hiver?

M. RANKIN: En provenance de la côte est? Je suppose que c'est possible, mais je ne le sais pas.

Le sénateur TAYLOR (*Westmorland*): Ai-je bien compris que vous avez dit qu'il reste des réclamations au montant de 6 millions de dollars à payer?

M. RANKIN: Oui, il reste à régler le cas de 8 entrepreneurs qui réclament \$6,900,000. Il s'agit du montant réclamé et non du montant qui sera payé.

Le sénateur TAYLOR (*Westmorland*): Vous dites que les entrepreneurs ont réclamé ce montant?

M. RANKIN: C'est le montant total qu'ils réclament. Si vous voulez avoir une idée de ce que les entrepreneurs ont réclamé et de ce qu'il leur a été payé, nous pourrions nous référer au nombre de réclamations réglées en 1961, alors que les contracteurs ont fait 29 réclamations pour un montant de 36 millions de dollars et qu'ils ont reçu 6 millions. Vous pourriez vous servir de cet exemple pour imaginer ce que seront les autres règlements.

Le PRÉSIDENT: C'est pourquoi vous vous attendez à régler toutes ces réclamations avec le montant de \$1,800,000?

Le sénateur TAYLOR (*Westmorland*): Pensez-vous avoir autant de chance avec eux que vous en avez eu avec les réclamants de 1961?

M. RANKIN: Je le pense bien.

Le sénateur MOLSON: D'après vous, est-ce que ces règlements étaient une bonne chose pour la voie maritime ou avez-vous l'impression qu'ils ont créé des difficultés en ce qui concerne les soumissions pour ce genre de projet du gouvernement?

M. RANKIN: Pour répondre à la deuxième partie de votre question, monsieur, je dirais non. Lorsqu'on a décidé de soumettre les réclamations des entrepreneurs à un comité consultatif indépendant établi par le Conseil du Trésor, on assurait ainsi à l'entrepreneur et au gouvernement les meilleurs conseils possibles en matière de technique pour régler des différends.

Le sénateur MOLSON: En se fondant sur les contrats?

M. RANKIN: Oui, et sur l'exécution du travail.

Le sénateur MOLSON: Monsieur Rankin, est-ce que, du point de vue des montants accordés, on peut comparer ces règlements à ceux qui ont été faits du côté américain?

M. RANKIN: Je crois que les Américains ont fait leurs règlements selon une méthode entièrement différente; mais vous constaterez que, malgré un nombre relativement moins élevé de réclamations, ils en ont encore deux ou trois qui ne sont pas réglées.

Le sénateur MOLSON: Oui, mais ils n'ont pas réglé leurs réclamations sur la même base que nous.

M. RANKIN: Je ne suis pas au courant de cela, mais je pourrais me renseigner en consultant leur rapport. Est-ce que cela vous intéresserait de le savoir?

Le sénateur MOLSON: Oui, ce serait intéressant.

Le sénateur REID: Quel est le taux d'intérêt sur ces prêts?

M. RANKIN: Sur non prêts?

Le sénateur REID: Oui.

M. RANKIN: Cela dépend du taux d'intérêt en cours au moment où nous avons emprunté l'argent. Certains emprunts seraient à $4\frac{1}{2}$, $4\frac{3}{4}$, 5 ou $5\frac{1}{8}$ p. 100, selon le taux en cours au moment où nous avons emprunté l'argent.

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

Le sénateur REID: Monsieur le président, je propose qu'on fasse rapport du bill.

Le PRÉSIDENT: Le bill est-il approuvé?

Le bill est approuvé.

Le PRÉSIDENT: L'article 1 est-il approuvé?

L'article 1 est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il approuvé?

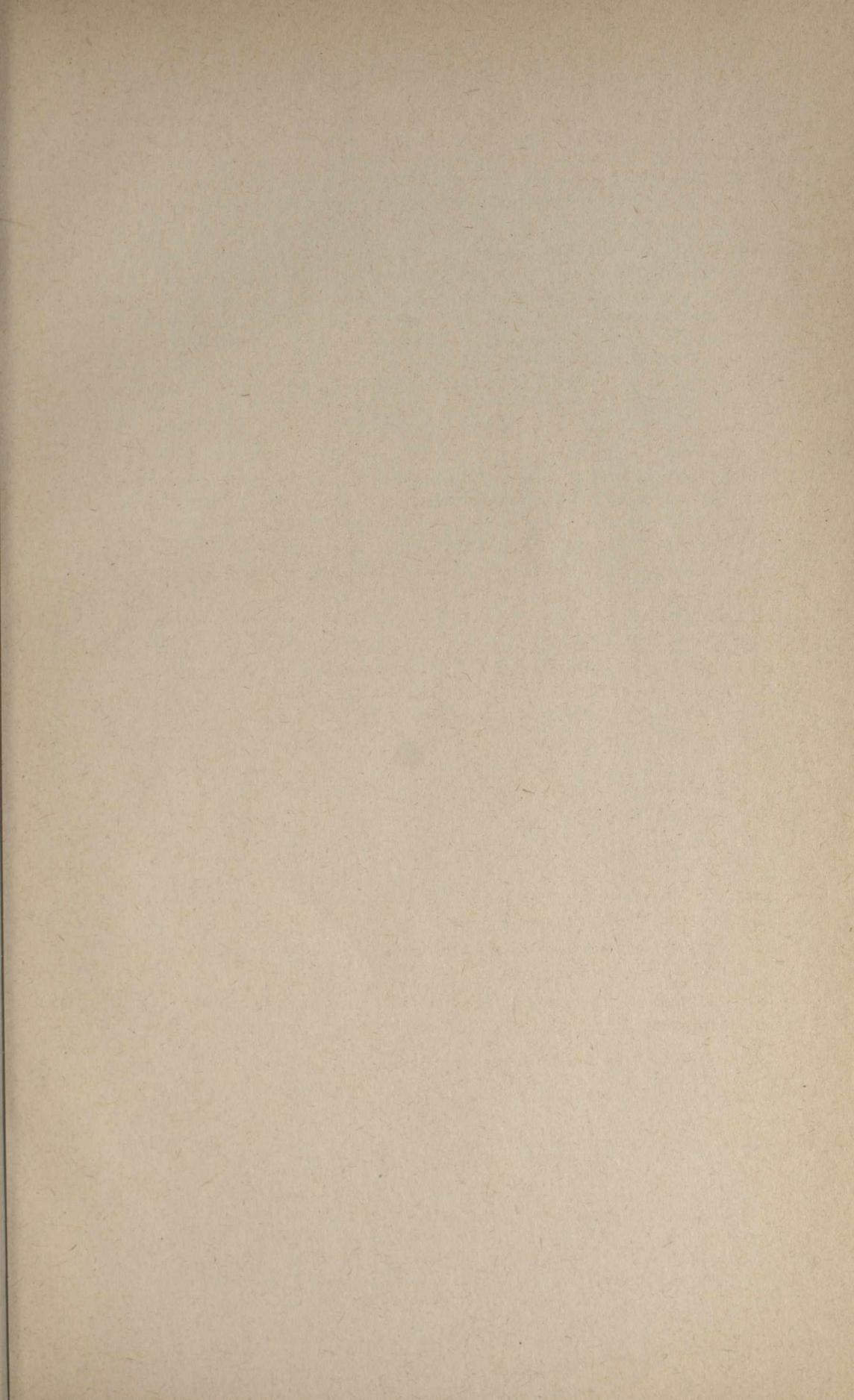
Le préambule est approuvé.

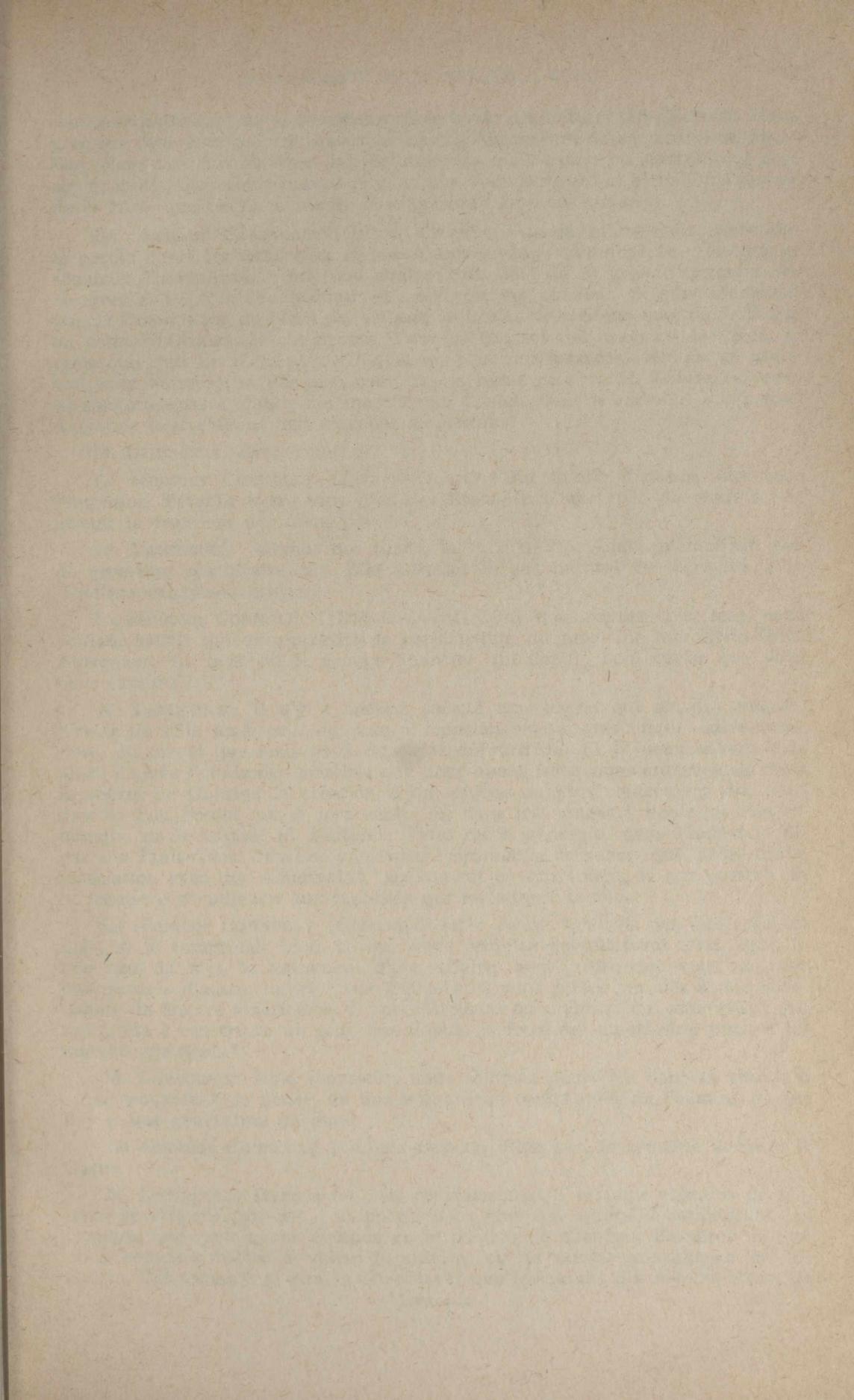
Le PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

Le titre est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Dois-je rapporter le bill sans modification?
(Assentiment).

Sur ce le comité a terminé son étude du bill.





par des spécialistes, il y a d'énormes réserves de gaz naturel dans le Nord. Nous pouvons donc vous prouver que nous sommes en mesure de construire un pipe-line. Nous ne pouvons vous laisser entendre qu'il existe un contrat qui sera signé; mais j'ose croire que nous pourrions vous assurer, et c'est notre devoir de le faire, que ces éléments de base existent. Je vous remercie.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Puis-je maintenant reprendre la parole après les remarques si judicieuses de M. Lawrence? Je crois que le sénateur Thorvaldson a fait une analyse complète de la grande question des réserves et il n'y a aucun doute que ces réserves existent. Si elles n'existent pas, la Commission de l'énergie, celle de la Colombie-Britannique, de l'Alberta ou même d'Ottawa, le confirmera. Pour ce qui est des travaux de génie, je crois que c'est un élément sur lequel on peut toujours compter. En ce qui a trait aux marchés, si j'ai bien compris les remarques de M. Lawrence, vous ne songeriez pas à établir des marchés au Canada dans le moment, mais vous songeriez tout d'abord aux marchés américains?

M. LAWRENCE: Oui, monsieur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Sur quelle distance avez-vous l'intention d'établir votre pipe-line aux États-Unis, une fois que vous aurez atteint la frontière des deux pays?

M. LAWRENCE: Suivant nos plans, la Polaris Pipe Lines n'établirait pas de pipe-line aux États-Unis. Elle livrerait le gaz naturel du pipe-line à la frontière canado-américaine.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Oui, nous savons cela; mais nous voulons savoir qui entreprendra la construction du pipe-line aux États-Unis. Autrement dit, quel est le groupe financier qui appuie l'entreprise que vous nous exposez ici?

M. LAWRENCE: Il n'y a aucune société américaine qui ait des intérêts directs du côté américain ou dans un prolongement quelconque outre-frontière, du projet que nous vous exposons aujourd'hui. Si je peux m'exprimer ainsi, d'après l'étude des marchés que nous avons faite, nous entrevoyons dans la région de Chicago la création d'une espèce de vide; autrement dit, d'un besoin, d'un besoin qui se fera sentir là; dans les années à venir, et l'on ne manque ni de capital ni d'intérêt, d'une façon générale, dans l'industrie du gaz aux États-Unis. Aussi croyons-nous raisonnable de penser que, grâce à une association avec des Américains, par contrat ou autrement, le gaz passera de la frontière canadienne aux marchés qui en auront besoin.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je ne voudrais pas être insolent mais, si je comprends bien, ce que vous projetez actuellement c'est, dans le bon sens du mot, le lancement d'une affaire, c'est-à-dire que vous ne vous êtes assurés d'aucun marché aux États-Unis, vous n'êtes pas liés à une compagnie de finance américaine, à une entreprise ou organisation américaine qui soit prête à construire un pipe-line depuis la frontière américaine jusqu'à tel marché américain?

M. LAWRENCE: Non, monsieur, nous sommes peut-être dans la situation où se trouvaient, je pense, un bon nombre de compagnies de chemins de fer il y a une génération ou deux.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Bien sûr, la semaine dernière à Gaspé.

M. LAWRENCE: Dans notre cas, contrairement à certains chemins de fer, nous ne croyons pas que l'on puisse nous chercher querelle considérant les rapports que nous avons obtenus de la compagnie Stanford Research et que nous pouvons mettre à votre disposition, et les études minutieuses de M. Quirin. Ces rapports et études démontrent que le marché des régions centrales

des États-Unis s'élargit à un rythme tel que le besoin se fera sentir au moment où nous serons prêts à mettre notre entreprise en marche.

Le sénateur McKEEN: En ce qui concerne l'approvisionnement, avez-vous obtenu l'autorisation du gouvernement de la Colombie-Britannique d'exporter le gaz de cette province?

M. LAWRENCE: Je crois comprendre qu'aux termes des lois actuelles de la Colombie-Britannique, et ma réponse s'applique ici à la question déjà posée par le sénateur Reid, il n'y a pas de Commission de conservation en Colombie-Britannique (il y en a une en Alberta); par conséquent, dans la situation actuelle, c'est-à-dire en faisant passer ce gaz de la Colombie-Britannique jusqu'à la Saskatchewan, nous ne prendrons pas actuellement de gaz naturel en Alberta ni en Saskatchewan et nous ne nous proposons pas de le faire. Nous n'avons par conséquent rien à voir avec ces commissions à l'heure actuelle. Comme il n'y a pas de loi pour établir une commission de conservation de ce genre en Colombie-Britannique et à en juger par les entretiens que nous avons eus à titre officieux, nous croyons que le gouvernement de la Colombie-Britannique ne mettra sûrement pas d'obstacle à l'exportation de ce gaz.

Le sénateur McKEEN: Eh bien, même si la Colombie-Britannique n'a pas établi de commission de conservation, elle a un gouvernement et le gouvernement au pouvoir intervient assez fermement dans les projets qui s'élaborent dans cette province.

M. LAWRENCE: En ce qui concerne la région des réserves de gaz, on doit songer qu'il faudra aussi prendre du gaz de la région des Territoires du Nord-Ouest qui touche géographiquement à l'angle nord-est de la Colombie-Britannique. Encore une fois, sans être formel, je suis à peu près sûr—et je parle au nom des principaux intéressés de notre société—que le gouvernement de la Colombie-Britannique, tout comme le gouvernement du Canada, est d'avis que la population du Canada ne gagne rien à laisser dans le sol de vastes réserves inexploitées. Nul doute que les décisions que prendront le gouvernement canadien, dans les Territoires du Nord-Ouest, et le gouvernement de la Colombie-Britannique s'inspireront du désir d'exporter les richesses du sous-sol de façon à les convertir en dollars.

Le sénateur McKEEN: Je conviens qu'il y a surplus, mais je demandais simplement si vous aviez établi quelque contact, car il s'est passé des choses étranges.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Monsieur le président, pourrais-je revenir à ce que j'allais dire, et je m'excuse de poser tant de questions à M. Lawrence. Vous nous dites, monsieur Lawrence, que vous n'avez conclu aucune entente financière quant à l'aménagement d'une ligne qui irait de la frontière canadienne vers quelque bon marché américain. Mais, sur quels capitaux comptez-vous pour aménager une ligne qui partira de l'intérieur du Canada pour se rendre à la frontière canadienne?

Le sénateur BRUNT: Monsieur le président selon les renseignements que je possède, je puis dire au sénateur McKeen qu'il ne fait aucun doute que la Colombie-Britannique serait heureuse qu'on vienne quérir ce gaz. Toutefois, pourrais-je vous demander si vous entendez constituer une filiale de votre compagnie dont l'objet sera d'aménager un pipe-line aux États-Unis?

M. LAWRENCE: Monsieur Strong pourrait peut-être répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Strong est le témoin qui exposera les grandes lignes du programme et nous parlera du financement.

Monsieur Strong, auriez-vous quelques observations à formuler en réponse à cette question?

Le sénateur STAMBAUGH: Monsieur le président, avant que nous abordions l'aspect financier, je voudrais savoir quelle est, selon vous, l'importance des réserves de gaz dans cette région, quelles sont vos conjectures à cet égard, quelles sont les réserves prouvées et quelle est votre compétence en la matière?

M. LAWRENCE: Comme je ne suis qu'un amateur d'Ottawa dans ce domaine, je demanderai à M. Saks de répondre à cette question au meilleur de sa connaissance.

M. SAKS: Nous nous sommes reportés d'abord aux chiffres qui ont été énoncés dans les rapports que la commission Borden sur l'énergie a présentés il y a quelques années, chiffres qui ont été mis à jour chaque année. Il s'agit de chiffres estimatifs établis par la *Canadian Petroleum Association*, par certains producteurs comme la *British American* et la *Shell Oil of Canada*. A cette époque, ces chiffres oscillaient, quant à la production maximum réalisable dans cette région, entre trente et quatre-vingts trillions.

Le sénateur STAMBAUGH: Les sociétés s'intéressent-elles toutes à ce territoire?

M. SAKS: Oui.

Le sénateur STAMBAUGH: A la région de Fort Nelson?

M. SAKS: Oui; en somme, à toute la région septentrionale.

Le sénateur THORVALDSON: Les trillions dont vous avez parlé sont-ils des trillions de pieds cubes?

M. SAKS: En effet.

Le sénateur BRUNT: Il s'agit du potentiel.

Le sénateur STAMBAUGH: Ce sont là des chiffres estimatifs mais, à votre avis, quelles sont les réserves prouvées?

M. SAKS: Prenons, par exemple, le cas du puits de gaz qui est peut-être le plus grand du monde, celui de la *Pan-American Beaver River*. Tous les renseignements au sujet de ce puits sont confidentiels et la Commission de conservation ne les divulguera pas avant un an. Ce seul puits, dit-on, contient une réserve qui oscille entre un demi et trois quarts de trillion de pieds cubes de gaz sous une superficie de 1,000 acres.

Le sénateur STAMBAUGH: J'ai entendu parler de ce puits mais, comme vous dites, personne ne possède de renseignements précis à ce sujet.

M. SAKS: Vous avez raison. Et je puis vous dire qu'une compagnie comme la *Pan-American* qui possède entre deux et six millions d'acres dans l'ensemble de la région dont nous parlons ne tient pas à divulguer plus de renseignements qu'il ne faut.

Le sénateur STAMBAUGH: Vos estimations se fondent-elles surtout sur ce seul puits?

M. SAKS: Non, en réalité il y a trois puits et on est en train d'en creuser un autre dans les Territoires du Nord-Ouest lequel, selon l'avis des géologues, pourrait bien se révéler le plus grand puits de gaz du monde.

Le sénateur BRUNT: Avez-vous une idée générale de l'importance des réserves qui s'y trouvent à l'heure actuelle?

M. SAKS: Quelques compagnies m'ont fourni des chiffres confidentiels au sujet de ces réserves, mais je puis dire qu'une compagnie contrôle environ 1,500,000 acres et qu'une maison d'experts-conseils de grande réputation estime qu'il pourrait y avoir entre six et dix trillions de pieds cubes de gaz sous cette superficie.

Le sénateur BRUNT: Mais vous n'avez aucun renseignement quant à la quantité de gaz actuellement disponible?

M. SAKS: Non, je le regrette. Je compte sur les renseignements que la *West Coast Transmission* notamment a fournis à l'Office national de l'énergie et qui révèlent l'importance des réserves de cette compagnie, plus les réserves de l'Office de l'énergie national.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Cette compagnie puise-t-elle dans ces régions également?

M. SAKS: Pas à l'heure actuelle, mais il est possible qu'elle le fasse dans l'avenir si ses débouchés venaient à grossir sensiblement, mais si l'accroissement de ses débouchés n'est pas considérable il serait peu économique pour elle d'agir ainsi, à notre avis.

Le sénateur BRUNT: Pourriez-vous nous donner une idée de l'importance des réserves qui s'y trouvent à l'heure actuelle?

M. SAKS: Sans compter le territoire de la Pan-American, vu que nous sommes optimistes au sujet de ses réserves, je dirais qu'il y a au moins 5 trillions de pieds cubes de gaz.

Le sénateur HOLLETT: Pourriez-vous me donner une idée de ce qu'est un trillion de pieds cubes de gaz afin que je puisse au moins savoir à quoi m'en tenir?

Le sénateur THORVALDSON: Quand vous parlez d'une réserve de «5 trillions» voulez-vous dire une réserve prouvée de 5 trillions?

M. SAKS: Oui, prouvée.

Le sénateur THORVALDSON: Ce n'est pas un potentiel?

M. SAKS: Non.

Le sénateur THORVALDSON: Les réserves prouvées?

M. SAKS: Oui.

Le sénateur BRUNT: J'aurais dû dire «prouvées».

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance de répondre à la question du sénateur Hollett?

M. SAKS: Oui. Je citerai un exemple. J'ai une certaine connaissance de la situation en ce qui concerne la compagnie *Trans-Canada*. Cette situation a évolué depuis un an ou deux, mais pour que *Trans-Canada* puisse s'engager, aux termes d'un contrat de vente de vingt ans, à approvisionner des marchés qui absorberaient, au début, environ 300 millions de pieds cubes de gaz par jour et, avec le temps, à répondre aux exigences des marchés qu'elle approvisionne au Canada, soit de la frontière Saskatchewan-Alberta jusqu'à la ville de Montréal, on a estimé qu'il lui faudrait une réserve de l'ordre de 4.35 trillions de pieds cubes de gaz pour alimenter régulièrement ces marchés pendant une telle période.

Le sénateur HOLLETT: Pendant un an?

M. SAKS: Non, vingt ans.

Le sénateur HOLLETT: Je vous remercie.

Le sénateur STAMBAUGH: Voilà une excellente explication.

Le PRÉSIDENT: Nous interrogerons maintenant M. Strong quant au financement et aux grandes lignes du programme. Les sénateurs Connolly et Brunt ont posé certaines questions au sujet du financement. Auriez-vous l'obligeance de traiter de cet aspect, monsieur Strong?

M. Maurice F. Strong, président de la Canadian Industrial Gas: Monsieur le président, honorables sénateurs, je tenterai de répondre aux questions pour autant que je m'en souviendrai, mais je vous prie de bien vouloir m'excuser car je suis un peu nerveux devant cette auguste assemblée.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Ne soyez pas nerveux, nous poserons de nouveaux nos questions s'il le faut.

Le sénateur BRUNT: Nous ne sommes pas des spécialistes.

M. STRONG: Et nous, nous ne sommes pas des professionnels en la matière.

Le financement d'un projet de ce genre se divise en deux grandes catégories: le capital de premier établissement, c'est-à-dire l'argent qu'il faut pour nous amener au point de comparaître devant vous aujourd'hui. Ce capital comporte des milliers de dollars et il faut dépenser beaucoup d'argent avant même de pouvoir comparaître devant l'Office national de l'énergie et ses homologues américains. Ce capital peut se chiffrer entre deux et cinq millions de dollars. Avant d'avoir atteint ce stade, rien ne nous assure que le projet envisagé se réalisera effectivement. C'est là du capital de spéculation. Ce genre de fonds provient, en fait, de notre compagnie. Notre compagnie ne se range pas parmi les plus importantes, mais si l'on étudie sa situation financière, on verra que nous sommes en mesure d'avancer un capital semblable.

Le PRÉSIDENT: Quand vous dites «nous», de qui parlez-vous?

M. STRONG: De la *Canadian Industrial Gas Limited*.

Le sénateur BRUNT: Vous dites que ce capital de spéculation oscille entre deux et cinq millions de dollars?

M. STRONG: C'est là une estimation.

Le sénateur BRUNT: Une estimation, dites-vous?

M. STRONG: Oui.

Le sénateur BRUNT: On estime que la *Canadian Industrial Gas* avancera ce capital?

M. STRONG: C'est ce qu'elle fait à l'heure actuelle. Bon nombre d'importantes compagnies y compris des maisons canadiennes indépendantes, sont venues nous voir lorsqu'elles ont appris que nous nous intéressions à ce projet et elles nous ont manifesté le désir de fournir une partie de ce capital de spéculation. Si nous voulons partager ce fardeau financier, nous pouvons le faire sans difficulté.

Le sénateur BRUNT: Êtes-vous d'avis que la *Canadian Industrial Gas Limited* peut avancer cette somme d'argent?

M. STRONG: Oui.

Le sénateur BRUNT: Si je ne m'abuse, son actif ne se chiffre qu'à trois millions et quart de dollars.

M. STRONG: Tout ce que je puis dire, c'est qu'à l'heure actuelle on estime que notre actif s'établit à environ douze millions de dollars, actif calculé d'après la valeur rentable de nos titres et les prix auxquels se vendent les propriétés identiques aux nôtres.

Le sénateur BRUNT: Mes renseignements sont donc erronés et je m'excuse d'avoir cité ce chiffre. Êtes-vous d'avis que la *Canadian Industrial Gas* peut, au besoin, avancer cinq millions de dollars?

M. STRONG: Oui, mais je dois dire qu'il est invraisemblable que dans le cas d'un projet d'une telle envergure, nous le fassions tout seuls. A l'heure actuelle, une autre compagnie très importante nous a offert de fournir la moitié du capital nécessaire.

Le sénateur BRUNT: Êtes-vous en mesure de nous fournir le nom de cette compagnie?

M. STRONG: Je préférerais, monsieur le sénateur, pour des motifs de concurrence, ne pas en divulguer le nom, mais...

Le sénateur HORNER: A mon avis, cela importe peu.

M. le PRÉSIDENT: Non. S'agit-il d'une compagnie dont la majorité des actionnaires sont des Canadiens?

M. STRONG: Oui.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Est-ce une société pétrolière?

M. STRONG: Non, mais nous avons eu des entretiens avec un certain nombre de grandes entreprises qui nous ont fait savoir qu'elles aimeraient y participer. Nous avons l'intention de garder cette exploitation aussi canadienne que possible.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Mais votre associé probable est une compagnie de finance, n'est-ce pas?

M. STRONG: Oui.

Le sénateur BRUNT: La société à laquelle vous pensez possède-t-elle une grosse part des actions dans votre propre compagnie?

M. STRONG: L'une d'entre elles, oui, monsieur le sénateur.

Le sénateur ISNOR: Jusqu'ici combien d'argent avez-vous avancé de votre côté?

M. STRONG: Qu'il me soit permis de dire que M. Saks, qui était auparavant directeur des ventes, directeur des approvisionnements et secrétaire de la Trans-Canada, a acquis une bonne expérience tant dans les transactions relatives aux approvisionnements que dans les contrats de vente. Il est avec nous depuis à peu près deux ans. Je n'ai pas l'intention de vous dire ce que nous lui payons exactement, mais son principal travail a été d'amener notre projet au point où il en est aujourd'hui. En outre, nous avons dû faire face à de très coûteux rapports d'ingénieurs. Je dirais que nous avons dépensé de \$50,000 à \$100,000 jusqu'à maintenant, le chiffre exact dépendant de la façon dont nous répartissons les frais.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Avez-vous déjà projeté de vendre une bonne partie de votre intérêt dans la charte que le Parlement vous accorderait?

M. STRONG: Non, et pourtant nous aurions pu acquérir une charte de quelqu'un qui en possède déjà une, et nous n'aurions pas eu tant de dépenses. Nous avons décidé, après mûre réflexion, qu'avec un projet de cette envergure il était préférable de demander une nouvelle charte, même si nous sommes obligés pour le moment de divulguer plus de renseignements que ne le commanderait notre intérêt.

Le sénateur BRUNT: Votre société est une régie canadienne?

M. STRONG: Oui.

Le sénateur BRUNT: Et la compagnie qui possède une grosse part de la vôtre et avec laquelle vous avez eu des entretiens, est-elle de régie canadienne?

M. STRONG: Oui, je le crois. Nous lui avons demandé la même chose avant de venir ici et on nous a répondu que la majorité des actionnaires étaient canadiens.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Même si votre projet de financement de la construction au Canada réussit, il vous reste encore la partie la plus importante, c'est-à-dire le financement du pipe-line à partir de la frontière jusqu'au marché américain, n'est-ce pas?

M. STRONG: Oui, monsieur le sénateur. L'argent que nous avons dépensé, les sommes que nous avons mentionnées comme étant les dépenses préliminaires, c'est l'argent que nous dépenserions pour établir le financement ultime du projet.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Au Canada?

M. STRONG: Au Canada et aux États-Unis, sous réserve des ententes qui peuvent être conclues. J'espère cependant—bien que la chose arrive rarement aujourd'hui—que nous verrons un jour un pipe-line aux États-Unis dont la majorité des actionnaires seront des Canadiens. Je ne voudrais pas écarter cette possibilité.

Le sénateur BRUNT: Nous avons néanmoins des pipe-lines qui sont régis par des sociétés canadiennes. Si la discussion est terminée en ce qui concerne le capital d'exploitation pourriez-vous nous dire à combien on estime aujourd'hui le coût réel de construction du pipe-line?

M. STRONG: Oui, monsieur le sénateur. On estime que la construction du pipe-line jusqu'à la frontière de la Saskatchewan coûtera 400 millions de dollars.

Le sénateur STAMBAUGH: Pour un pipe-line de 30 pouces de diamètre?

M. STRONG: Oui.

Le sénateur BRUNT: Quatre cents millions de dollars. Avez-vous dressé quelque plan préliminaire sur la façon dont vous financeriez cette construction? Avez-vous choisi entre les titres d'obligation ou les actions privilégiées?

M. STRONG: Le sénateur sait certainement que le risque qui apparaît à ce stade du projet est l'aptitude à prouver le financement, ce que nous ne saurions faire actuellement. Nous ne pouvons démontrer que le projet a évolué au point où il peut donner satisfaction aux organismes qui formeraient l'ossature de la dette financière. La meilleure estimation que je puisse vous donner c'est qu'environ 75 p. 100 des fonds seront formés de la vente de titres d'obligation sur première hypothèque et des bons, et que les 25 p. 100 qui restent proviendront de la vente d'actions sous forme d'actions privilégiées et d'actions ordinaires.

Le sénateur BRUNT: Avez-vous une idée en ce moment de la façon dont se fera la répartition?

M. STRONG: Entre les actions privilégiées et les actions ordinaires?

Le sénateur BRUNT: Oui.

M. STRONG: Nous n'avons pas de proposition précise. Une quantité de ces choses échappe à notre contrôle et le tout dépendra surtout de nos négociations avec les sociétés de placement, à savoir les conditions du marché, à savoir si à telle époque les acheteurs préféreraient les actions privilégiées aux actions ordinaires.

Le sénateur BRUNT: Je suppose que vous avez l'intention, autant que possible et en ce qui concerne le côté canadien, d'offrir aux Canadiens les actions ordinaires?

M. STRONG: Certainement, monsieur le sénateur. C'est un de nos premiers objectifs. Nous sommes nous-mêmes Canadiens et nous croyons que ces entreprises d'importance nationale devraient et peuvent être exploitées par des Canadiens qui en seraient les principaux actionnaires.

Le sénateur BRUNT: En vous fondant sur un coût estimatif de 400 millions de dollars pour la construction du pipe-line et, disons, 4 millions de dollars en capital d'exploitation, avez-vous déjà pensé au volume annuel de ventes qu'il vous faudrait réaliser?

M. STRONG: Je ne suis pas un spécialiste en la matière. Je peux dire que, d'après nos estimations, nous pourrions compter sur 600 millions de pieds cubes par jour au moins et, d'après l'avis d'un expert de la question, le chiffre montera jusqu'à un peu moins d'un milliard, soit 950 millions de pieds cubes par jour.

Le sénateur BRUNT: Avez-vous fait l'estimation des bénéfices sur le capital de placement après, mettons cinq années d'exploitation?

M. STRONG: Nous disposons de plusieurs estimations des bénéfiques que nous pouvons attendre compte tenu d'une multitude de conditions différentes. Je ne voudrais pas en choisir une en particulier et dire qu'elle est représentative. Il existe tellement de combinaisons de modes de financement, de volume et de frais que je ne pense pas qu'il soit judicieux d'en choisir un en particulier.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Évidemment, en réponse aux questions du sénateur Brunt, vous avez fondé vos affirmations sur le fait que le coût de construction du pipe-line jusqu'à la frontière canadienne s'élèverait à environ 400 millions de dollars?

M. STRONG: Oui, monsieur le sénateur.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Mais ce n'est que la moitié du projet. A combien estimez-vous les travaux de la seconde moitié, c'est-à-dire depuis la frontière jusqu'au marché américain?

M. STRONG: A ce propos, nous avons procédé aux estimations les plus exactes que possibles, et, à titre d'exemple seulement, la meilleure manière de servir le marché supplémentaire c'est de construire un pipe-line à partir du point de contact à la frontière canadienne, disons en direction de Chicago, et cela exigerait une dépense d'environ 200 millions de dollars.

Le sénateur HORNER: Arrivé à la frontière, le gaz pourrait être vendu à une entreprise de pipe-line qui s'y trouve déjà.

M. STRONG: Oui, mais nous avons une estimation de ce qu'il en coûterait pour construire pareil pipe-line.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Que ce soit vous ou un autre qui le construise, les frais doivent de toute façon être recouverts par les ventes. Donc c'est égal que ce soit vous ou quelqu'un d'autre qui le construise. Par conséquent vous devez parler d'un projet de 600 millions de dollars.

M. STRONG: Il se pourrait bien que le projet coûte 600 millions de dollars, monsieur le sénateur. Nous pourrions vous présenter diverses estimations, fondées sur diverses conditions, mais à notre avis et à l'heure actuelle, cette estimation paraît très forte en ce qui concerne le coût total des travaux.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Personne aux États-Unis n'a accepté de construire cette section?

M. STRONG: Nous n'avons pas cherché à obtenir un contrat semblable. Nous estimons qu'il s'agit d'un projet pour lequel il est trop tôt en ce moment de demander des contrats fermes pour ce genre de travaux.

Le sénateur BRUNT: Pouvez-vous me dire si vous en avez parlé à des gens aux États-Unis?

M. STRONG: Comme l'a dit M. Saks, nous avons rencontré des distributeurs possibles, mais il n'a pas été question de savoir qui construirait le pipe-line. De fait, nous n'avons aucun contrat de vente avec eux pour le moment et il ne nous serait pas possible non plus d'avoir ces contrats puisque nous n'avons pas encore formé une société qui nous permettrait d'entamer une discussion.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser à M. Strong sur les questions financières ou les questions de programme général?

Le sénateur ISNOR: Cela veut dire que votre pipe-line s'allongerait d'environ 1,000 milles aux États-Unis?

M. STRONG: Eh bien, la distance exacte à partir de ce point, si nous prenons Chicago comme point de référence, c'est-à-dire si nous voulions le prolonger jusqu'à Chicago, la distance serait de huit cents milles de plus.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Admettons que le Parlement vous accorde une charte. Vous est-il possible, avant que des travaux de ce genre soient approuvés par l'Office national de l'énergie et par les provinces intéressées, de vendre des valeurs que la compagnie proposée émettrait.

M. STRONG: Au point de vue juridique, j'ignore si c'est possible ou non. Il s'agit d'un point de loi auquel notre avocat pourrait répondre, mais, de façon générale, je ne pense pas qu'il soit d'usage d'offrir des valeurs spéculatives de cette nature au public. D'un côté, je ne vois pas ce qui nous empêcherait de partager les risques.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous comprenez pourquoi je pose cette question, monsieur Lawrence. Je pense que le comité du Sénat pourrait croire qu'il s'agit ici d'un projet valable, mais il est évident qu'à l'heure actuelle le projet est très vague. Je ne crois pas que nous dussions permettre la constitution d'une société qui vendrait des valeurs alors que le projet est encore aussi vague.

Le sénateur HAYDEN: Mon ami suppose que les commissions de valeurs à travers le Canada approuveront des projets aussi nébuleux.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): C'est précisément à cela que je vous demande de répondre.

M. LAWRENCE: Je ne crois pas qu'un prospectus, sujet à l'approbation de l'Office national de l'énergie, soit accepté par une commission des valeurs indépendamment de l'intelligence du portefeuille. Ce serait un prospectus assez étrange.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Vous ne pouvez pas trop compter là-dessus.

M. LAWRENCE: Sénateur Connolly, l'essentiel et l'idée de tout ceci est que la corporation ne peut pas réaliser de bénéfices tant qu'elle ne pourra pas faire la livraison à la frontière, ce qui veut dire que les titres n'ont aucune valeur essentielle jusqu'à ce que la corporation reçoive de l'Office national de l'énergie un permis d'exporter. La corporation est dans une situation quelque peu différente de celle d'une corporation qui peut vendre au Canada tout en étant intéressée aux États-Unis. Un problème surgit largement en conséquence de votre question, sénateur Connolly, et de la vôtre, sénateur Brunt, problème sur lequel je voudrais faire une observation au nom de cette entreprise: c'est qu'en tant que constituée de Canadiens, elle présente pour nous quelque chose de nouveau. Les propriétaires des réserves auxquelles l'entreprise espère puiser ne sont pas, généralement parlant, des Canadiens. Le marché qu'elle compte atteindre est le marché américain. Or, il serait fort possible, je crois, que des gens viennent se présenter à vous à titre de représentants de réserves sur lesquelles l'étranger a la haute main, et, se fondant sur ces réserves, fassent preuve d'une stabilité étonnante. Je pense ici à la question du sénateur Brunt. Il serait aussi fort possible qu'un groupe des États-Unis, qui aurait la mainmise sur les gros marchés américains, vienne se présenter à vous et fasse preuve actuellement d'une grande stabilité financière. Mais il y a un grand avantage pour les Canadiens de s'interposer, sans subir leur contrôle, entre les intérêts internationaux qui possèdent ou contrôlent les réserves ou entre les marchés sur lesquels les Américains ont la haute main. Donc, ce qui peut vous sembler un manque de substance devient vite, je crois, un très grand avantage pour les Canadiens qui interposeront un système de transmission ou de transport possédé par des Canadiens, entre des réserves non contrôlées par le Canada et les marchés non canadiens. Ceci est un avantage inédit, si je puis dire.

Le sénateur BRUNT: Je crois que le témoin a bien répondu à la question de savoir si le public sera entraîné dans une combine hasardeuse en déclarant que sa compagnie, la *Canadian Industrial Gas Limited*, est prête à fournir

de 2 à 5 millions de dollars pour l'exploitation. Une fois l'argent de l'exploitation dépensé, si je comprends bien, vous êtes assurés d'avoir les réserves et le marché, et d'être en mesure de construire un pipe-line et d'informer le public de vos ventes et de votre estimation des bénéfices sur les immobilisations. C'est pourquoi je ne m'inquiétais pas tellement de cet argent que l'on dit être risqué, car n'ai-je pas raison de croire que, de votre propre aveu, cet argent serait fourni entièrement par la *Canadian Industrial Gas Limited*?

M. STRONG: Oui, et je puis dire, en ce qui concerne la vente des actions, qu'il existe plusieurs moyens d'obtenir ce service à bon marché. Pour vendre des valeurs spéculatives au public, on n'a pas besoin de pareil moyen.

Le sénateur HAYDEN: Vous ne construiriez pas une telle superstructure si tel était le cas? Voici un véritable projet de grande envergure.

M. STRONG: En fait, nos avocats nous ont informés hier qu'il coûte environ \$10,000 à \$12,000 seulement pour obtenir une constitution en corporation.

M. LAWRENCE: Ce n'est pas là le coût du contentieux, sénateur. Ce sont les frais à la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT: Il me fait de la peine d'entendre cela, monsieur Lawrence. D'autres questions?

Le sénateur BRUNT: Est-ce que nous allons étudier le bill article par article?

Le PRÉSIDENT: Oui, nous allons étudier le bill article par article car il y a quelques modifications et notre secrétaire légiste dit qu'il y a plusieurs améliorations par rapport aux bills adoptés antérieurement.

Le sénateur HAYDEN: Nous allons faire cela maintenant?

Le PRÉSIDENT: Oui, à moins qu'il n'y ait d'autres questions.

Le sénateur GERSHAW: L'avocat de la province de l'Alberta est ici présent. Si vous lui accordez quelques minutes, il pourra verser au dossier la thèse de sa province.

Le PRÉSIDENT: Qui est-ce, sénateur?

Le sénateur GERSHAW: M. Frawley.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous adresser la parole au Comité, monsieur Frawley?

M. J. J. Frawley, C.R., Fonctionnaire du gouvernement de la province de l'Alberta: J'aimerais pouvoir dire quelques mots.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le Comité est d'accord?

Quelques honorables SÉNATEURS: D'accord.

M. FRAWLEY: Monsieur le président et honorables sénateurs, je suis l'avocat de l'Alberta en résidence à Ottawa. Je suis venu ici ce matin pour m'assurer que ce pipe-line acceptera de cueillir du gaz en Alberta. La déclaration de M. Saks m'a très bien rassuré. Mon ami, M. Lawrence, a employé l'expression «pipe-line direct» et cela m'a effrayé un peu. Une canalisation directe peut bien être une canalisation sans arrêt et notre grande préoccupation est de voir à ce que notre gaz—et nous en avons beaucoup et il y en aura beaucoup plus encore—que cette conduite puisse cueillir notre gaz à mesure qu'il est disponible, et ceci économiquement bien entendu. Nous demandons que la conduite ne soit pas une conduite directe au vrai sens du mot, c'est-à-dire une conduite directe qui transporterait le gaz à travers notre province sans desservir aucun embranchement. A part cela, nous ne nous opposons pas à la constitution de la compagnie en corporation ou à la construction de la canalisation. Nous laissons ce soin au Parlement. Tout ce que nous voulons, c'est une promesse de ces messieurs de bonne réputation. Nous voulons être tout à fait convaincus, avoir une garantie de tout repos, que ce projet plutôt inusité d'une canalisation directe sans embranchement sera acceptable et que ce pipe-line

sera disponible pour notre gaz aux conditions établies par l'Office national de l'énergie et ainsi de suite. En ce moment, je veux seulement que les parrains, les intéressés, promettent que ce ne sera pas une canalisation sans arrêt.

Le sénateur BRUNT: Mais, est-ce qu'il n'y a pas un autre aspect, monsieur Frawley? Ne voulez-vous pas que le gaz soit disponible aux gens d'Alberta?

M. FRAWLEY: Oui, et je crois qu'il y a quelque chose dans la Loi sur l'Office national de l'énergie qui traite de la question. Il se pourrait que ce ne soit pas dans le plein sens du mot une ligne sans arrêt et je ne crois pas que mon ami M. Lawrence ait voulu donner cette impression, mais l'emploi du mot était, comment dirais-je, quelque peu redoutable.

M. LAWRENCE: La raison pour laquelle j'ai employé le mot «directe» est que du point de vue financier et technique, l'avantage d'un si grand pipe-line est de transporter des volumes fantastiques de gaz sur une distance de 1,200 milles. Je sais que M. Strong et M. Saks peuvent nous expliquer de façon satisfaisante que le concept se fonde sur l'efficacité de la longue enjambée, mais ceci n'exclut pas les autres aspects dont vous avez parlé, monsieur. Je crois que M. Strong pourrait confirmer ceci.

M. STRONG: Il me fait plaisir de vous dire que nous appuyons de tout cœur les déclarations de M. Lawrence. Ceux d'entre vous qui ont examiné notre carte savent que l'estimation de l'étendue de nos réserves comprend le Nord-Est de la Colombie-Britannique, la région Nord-Ouest de l'Alberta et les Territoires du Nord-Ouest. En tant que résident de l'Alberta, et puisque nos intérêts principaux sont présentement dans la province de l'Alberta, vous pouvez être assurés que nous partageons les désirs de la Province.

Le sénateur HOLLETT: Est-ce qu'il y a une disposition à cet effet dans le bill?

M. STRONG: Notre avocat nous a dit qu'il n'était pas nécessaire d'insérer des dispositions de ce genre dans le bill parce que les dispositions de la loi appropriée de l'Alberta et de la loi fédérale tranchent le problème.

M. FRAWLEY: Il s'agit beaucoup plus que de recueillir le gaz dans le coin nord-ouest de l'Alberta. On va peut-être exploiter des gisements de gaz le long des contreforts et ailleurs, et nous voudrions avoir accès à votre canalisation.

M. STRONG: Oui.

Le sénateur STAMBAUGH: Est-ce que ceci ne ressemblera pas à l'*Inter-provincial Pipeline* en ce qui concerne le pétrole puisqu'on pourra relier le pipe-line à n'importe quel endroit le long de la ligne? Évidemment, si vous voulez sortir le gaz de l'Alberta, il vous faut la permission de la Commission de conservation de l'Alberta.

M. STRONG: Oui.

Le sénateur STAMBAUGH: Mais, en ce qui vous concerne, vous pouvez emmener cette conduite où vous voulez si vous avez la permission de la Commission de conservation de l'Alberta.

M. STRONG: Oui, il faudrait que la Commission de conservation de l'Alberta approuve toute exportation de gaz hors de l'Alberta, et nous demanderions certainement cette approbation le cas échéant.

Le sénateur HAYDEN: Quant à ce que M. Frawley a dit, vous pourriez vous adresser à la Commission de conservation de l'Alberta avec confiance et elle approuvera la cueillette du gaz d'Alberta.

Le PRÉSIDENT: Devrions-nous examiner le bill article par article?

Le sénateur BRUNT: Il est une heure moins huit et je ne crois pas que nous puissions en finir avant l'heure du déjeuner. Je propose la suspension de la séance et sa reprise lorsque le Sénat lèvera sa séance cet après-midi.

Le sénateur HAYDEN: Pourquoi ne pas se réunir de nouveau à deux heures.

Le PRÉSIDENT: Je préférerais deux heures.

Le sénateur REID: Je propose de lever la séance jusqu'à deux heures.

Sur ce, la séance est levée jusqu'à deux heures. La séance est reprise à deux heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, nous avons le quorum. En levant la séance, nous avons décidé qu'en reprenant nos travaux nous étudierions le bill article par article.

Le Comité se souvient que j'ai lu le mémoire de notre secrétaire-légiste au début de la séance de ce matin; le mémoire disait que ce bill ressemble beaucoup à un grand nombre d'autres bills sur les pipe-lines que nous avons adoptés par le passé, à part certaines améliorations à quelques articles. Ces améliorations sont le résultat de la collaboration de notre secrétaire-légiste et de M. S. F. M. Wotherspoon, c.r., avocat d'un des parrains du bill. Il existe un mémoire qui décrit en détail les changements qui ont été apportés et je crois que des exemplaires seront disponibles dans un instant. Peut-être pour le moment pouvons-nous procéder à l'étude du bill article par article, en attendant que le texte arrive.

Le sénateur HAYDEN: Est-ce qu'on propose un amendement à l'article 1?

Le PRÉSIDENT: Non, l'article 1 n'est pas modifié. Est-ce que l'article 1 est adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (1) de l'article 2 reste inchangé. Le paragraphe (1) est-il approuvé?

Le PRÉSIDENT: Ensuite, le paragraphe (2) de l'article 2. Si M. Wotherspoon veut bien s'avancer, peut-être pourra-t-il nous aider. Le seul changement au paragraphe (2) est la question des directeurs; ceux-ci doivent résider au Canada et être citoyens canadiens. Quel était l'ancien texte, monsieur Wotherspoon?

M. S. F. M. Wotherspoon, c.r., avocat de Polaris Pipe Lines: Cet article n'apparaît pas en effet dans les bills précédents concernant les pipe-lines. Ces bills incorporaient l'article 155, qui se trouve dans la Partie III de la Loi sur les compagnies, et cet article de la Partie III de la Loi sur les compagnies qui s'adresse à toutes les compagnies constituées en vertu d'une loi spéciale, prévoient que la majorité des directeurs doivent être des résidents du Canada et des sujets britanniques. Nous avons voulu une plus grande restriction que dans la Loi sur les compagnies et nous avons insisté pour que les directeurs soient citoyens canadiens et non seulement sujets britanniques.

Le sénateur STAMBAUGH: Tous les directeurs?

M. WOTHERSPOON: Non, la majorité.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (2) de l'article 2 est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (1) de l'article 3 reste inchangé. Il s'agit du capital social. Ce paragraphe est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (2) de l'article 3. Il y a quelques changements dans le libellé concernant les actions privilégiées. Pouvez-vous donner des explications, monsieur Wotherspoon?

M. WOTHERSPOON: Dans les bills sur les pipe-lines précédents, on a parlé d'actions privilégiées émises par catégories et ensuite, dans le même bill,

on parlera de séries. Il existe une très petite différence technique entre une catégorie et une série d'actions privilégiées et ces bills sont toujours restés très imprécis à ce sujet.

Le sénateur HAYDEN: Il n'y a aucun changement?

M. WOTHERSPOON: C'était là un changement.

Le sénateur BRUNT: Quelle est la différence entre «catégorie» et «série»?

M. WOTHERSPOON: Sénateur Brunt, il s'agit d'une différence à propos de laquelle j'ai consulté les statuts pendant plus d'une heure et pourtant, je ne saurais vous répondre. L'explication n'est pas facile à trouver. Il y a une légère différence dans l'emploi de l'expression dans la Loi sur les compagnies du Canada.

Le PRÉSIDENT: Vous pourriez peut-être dire qu'il y a cette différence, à savoir que vous avez des actions privilégiées émises en série. Il s'agirait, disons, d'actions privilégiées prioritaires. L'une donnerait des dividendes de 5 p. 100 et l'autre de 6 p. 100, mais elles seraient toutes de même rang; tandis qu'une catégorie d'actions privilégiées peut avoir un premier rang par opposition à une catégorie de deuxième rang qui se trouve derrière la première catégorie d'actions privilégiées.

M. WOTHERSPOON: La seule différence que je puisse trouver dans la Loi sur les compagnies, monsieur le président, est que lorsqu'il s'agit de séries, les actions doivent être privilégiées quant aux dividendes.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. WOTHERSPOON: Alors que pour les catégories, les actions ne doivent pas nécessairement être privilégiées en rapport avec les dividendes. La différence est très technique.

Le sénateur BRUNT: Y a-t-il des différences de préférence en cas de liquidation?

M. WOTHERSPOON: Cette situation serait prévue par les conditions relatives aux actions privilégiées normales.

Le PRÉSIDENT: En cas de liquidation, si les actions privilégiées sont émises en séries elles ont le même rang; si on les émet par catégories, premières, deuxièmes, troisièmes privilégiées, alors évidemment les premières privilégiées passeraient avant les secondaires et ainsi de suite.

M. WOTHERSPOON: Voilà ce qui s'appelle mettre les points sur les i.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il une autre modification?

M. WOTHERSPOON: Dans les bills précédents sur les pipe-lines, la dernière partie de ce qui correspond à cet article est en fait ce qui a rendu possible d'avoir des actions sans droit de vote, et dans le libellé proprement dit des articles tels qu'ils apparaissent, les mots «droit de vote» n'apparaissait pas, et le mot «capital» paraissait seul, et un privilège relatif au capital ne signifie réellement rien, c'est pourquoi j'ai utilisé le libellé de la Loi sur les compagnies, soit «dividendes, vote et rapports sur le capital ou autre manière». Ce n'est qu'une question de rédaction. L'autre point, c'est que les bills précédents sur les pipe-lines ont toujours mentionné les réunions des détenteurs d'actions ordinaires. Il se peut que dans certains cas, les actionnaires détenteurs d'actions privilégiées puissent voter autant que les actionnaires détenteurs d'actions ordinaires et, à mon avis, cela soulèverait la question de savoir quels actionnaires auraient le droit de vote aux réunions; donc chaque fois que je mentionne le mot réunion, je les qualifie de réunions des actionnaires.

Le PRÉSIDENT: Vous tenez compte de tous les votes des actionnaires lors d'une réunion générale.

M. WOTHERSPOON: C'est exact, et quelle que soit la catégorie des actionnaires qui ont le droit de vote à ce moment, ils voteraient à cette réunion.

Le sénateur HAYDEN: Monsieur le président, le témoin nous parle-t-il de changements dans la rédaction du bill, ou s'agit-il d'amendements?

Le PRÉSIDENT: Il explique simplement quels changements ont été effectués au regard des bills précédents que nous avons adoptés sur les pipe-lines.

Le sénateur REID: Il n'est pas question du tout de modifications?

Le PRÉSIDENT: Non.

Le paragraphe (2) de l'article 3 est-il adopté?

Adopté.

Il y a un léger changement dans le libellé du paragraphe (3).

M. WOTHERSPOON: Il s'agit de reporter les changements indiqués précédemment.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe est-il adopté?

Adopté.

Le paragraphe (4) de l'article 3 est-il adopté? On y trouve le même changement à propos du droit de vote aux réunions des actionnaires.

Le paragraphe est-il adopté?

Adopté.

Paragraphe (5). Il n'y a aucune modification importante, n'est-ce pas monsieur Wotherspoon?

M. WOTHERSPOON: J'ai ajouté les mots du début. Dans les bills précédents sur les pipe-lines, les règles de procédure concernant l'adoption d'un statut administratif y étaient sous-entendues. Je les ai inscrites au long.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (5) est-il adopté?

Adopté.

Le paragraphe (6). Nous y trouvons une modification, à savoir le droit de remboursement ou d'achat pour annulation.

M. WOTHERSPOON: Dans les bills précédents sur les pipe-lines, on a incorporé le présent article de la loi fédérale des compagnies qui traite de ce qui se produit lorsqu'une action privilégiée est rachetée. Dans ce cas-ci, j'ai employé le libellé de la loi sur les compagnies de l'Ontario, lequel, depuis que je l'ai adopté, a été publié dans le nouveau texte du projet de loi sur les compagnies au Canada, et je crois que la plupart des avocats et des comptables du pays tout entier estiment qu'il s'agit d'une meilleure méthode.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ceux d'entre nous qui sont avocats seront d'accord avec vous, pour dire qu'il est préférable d'échapper si possible à l'article 61 de la loi fédérale sur les compagnies.

M. WOTHERSPOON: Exact.

Le sénateur BRUNT: A-t-on discuté de ces modifications avec la division des compagnies du Secrétariat d'État?

M. WOTHERSPOON: Pas à propos de ce bill, monsieur le sénateur.

Le PRÉSIDENT: Notre secrétaire-légiste les a toutes examinées?

Le sénateur BRUNT: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe (6) de l'article 3 est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 4?

Le sénateur BRUNT: J'aurais une question à propos de l'article 4. D'après ce que j'ai pu comprendre des témoignages de ce matin, la compagnie n'a pas l'intention actuellement de pénétrer aux États-Unis mais, en vertu de ce bill,

elle se propose d'aller jusqu'à la frontière Canado-américaine et de s'y arrêter. Pourquoi installer des bureaux aux États-Unis? Je suis sûr qu'il doit y avoir une bonne raison.

M. WOTHERSPOON: En ce qui concerne le libellé de cet article, cela dépend seulement de moi et je n'en ai jamais parlé à mes clients. D'ailleurs, cet article est libellé exactement comme les 27 autres bills sur les pipe-lines. Et deuxièmement, c'est le même libellé que dans l'article 21 de la loi sur les compagnies qui se rapporte à toutes les lettres patentes des compagnies. Troisièmement, à mon avis, et il s'agit ici d'une opinion juridique, il s'ensuit de toute façon qu'une compagnie a le droit de posséder un bureau en dehors du Canada.

Le PRÉSIDENT: Allons-y pour le 28^e bill alors? l'article 4 est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Il y a une modification à l'article 5, n'est-ce pas?

M. WOTHERSPOON: Les lois précédentes sur les pipe-lines réfèrent à l'Office national de l'énergie et à toutes les autres lois de nature générale qui ont trait aux pipe-lines, approuvés par le Parlement, et elles précisent ensuite: «en ce qui concerne le transport du pétrole, du gaz et d'autres liquides ou hydrocarbures gazeux.» Au 6^e alinéa, c'est ce que j'ai précisé. Lorsqu'on m'a demandé d'établir le projet de loi, j'ai d'abord commencé par rassembler quelques anciens bills, qui sont devenus lois, tels qu'ils se présentent à l'heure actuelle, ainsi que la loi sur l'Office national de l'énergie. Je me suis aperçu que tous les bills précédents ne concernaient en effet que le transport des hydrocarbures au moyen de pipe-lines, tandis que l'Office national s'occupe déjà des soufres. Alors j'ai demandé à mes clients si cela présentait quelque problème. A l'heure actuelle, il y a possibilité de grandes découvertes technologiques ayant trait à ce qui est transportable dans un pipe-line.

Le PRÉSIDENT: Il sera peut-être possible de transporter des matières plus ou moins solides?

M. WOTHERSPOON: Oui. J'ai même entendu dire qu'on transporte de la houille de cette façon à travers un très court pipe-line dans la région de Philadelphie. Par conséquent, il n'a pas semblé bon de spécifier les hydrocarbures alors que des changements technologiques peuvent se produire.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous d'accord, monsieur Hopkins?

Le SECRÉTAIRE-LÉGISSTE: Tout à fait, oui.

Le PRÉSIDENT: L'article 5 est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 6:

Sous réserve des dispositions de toute législation générale sur les pipe-lines, édictée par le Parlement, la Compagnie,

Je crois que vous avez supprimé certains mots qui avaient trait à la réception et au transport du pétrole ou du gaz?

M. WOTHERSPOON: Oui. J'ai omis un certain nombre de détails qui se trouvaient inclus dans les bills précédents relatifs aux pipe-lines, comme par exemple le droit d'installer des stations de pompes, car il me semblait que c'étaient là des mots inutiles. Si l'on exploite le pipe-line, il s'ensuit que l'on n'a pas besoin d'une disposition de la loi pour installer une station de pompes.

Le PRÉSIDENT: L'article 6 a) est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 6 b) est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 6 c) est-il adopté? Il n'y a pas de changement. Adopté.

Le PRÉSIDENT: A l'article 7 vous avez ajouté, si je ne me trompe, certains articles de la loi sur les compagnies qui s'appliqueront à la présente compagnie.

M. WOTHERSPOON: Oui, désirez-vous que je donne des explications à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce soit nécessaire, si vous jugez, vous et le secrétaire-légiste, que ces articles sont pertinents . . . à moins qu'il n'y ait des membres du Comité qui désirent de plus amples renseignements.

Le sénateur BRUNT: On pourrait nous expliquer brièvement le pourquoi de la chose.

M. WOTHERSPOON: Peut-être que la meilleure façon de vous expliquer la chose, c'est de vous dire que, en étudiant les articles 7 et 8, alors que je préparais la rédaction du bill, je m'aperçus qu'il y avait une contradiction patente dans la quasi-totalité des bills actuels sur les pipe-lines. En effet, on y a incorporé un article de la loi sur les compagnies où il est stipulé que si quelqu'un désire modifier le bureau central, il ne peut le faire qu'en vertu d'un statut administratif et la modification doit être approuvée à l'unanimité par les actionnaires; or, à la page précédente de la loi se trouve un article spécial portant que la mesure peut être adoptée pourvu qu'elle soit approuvée par les deux tiers des actionnaires. Je ne sais ce qui arrive ni à quel article de la loi on doit se reporter lorsqu'il est question de modifier le bureau central. Néanmoins, c'est à la suite de cette découverte que je décidai de chercher des moyens d'améliorer le texte. J'ai étudié, un à un, les articles de la loi sur les compagnies pour voir si on pouvait en faire l'application dans un bill relatif à un pipe-line: ensuite, M. Hopkins et moi avons vérifié le tout.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 8 est à peu près du même genre; voir Partie III de la loi sur les compagnies.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 9 est un nouvel article.

M. WOTHERSPOON: Il est nouveau en ce sens que j'y ai incorporé l'article de la loi sur les compagnies, lequel autorise une compagnie à émettre des certificats d'actions, et il faut en faire une mention spéciale en raison de la façon dont l'article est rédigé.

Le PRÉSIDENT: C'est l'article 35 de la Loi sur les compagnies?

M. WOTHERSPOON: Oui, monsieur.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 10 a trait aux dividendes. Il est presque en tous points analogue à l'article de la loi sur les compagnies.

M. WOTHERSPOON: C'est le même que celui de la loi sur les compagnies, mais j'ai pensé qu'il n'était pas pratique de garder les mêmes expressions et d'incorporer l'article 83(3) tel quel. A mon avis, il est toujours souhaitable qu'une compagnie ait le droit d'avoir des valeurs à dividendes.

Le sénateur BRUNT: C'est une chose très souhaitable aux yeux des actionnaires.

Le PRÉSIDENT: Sauf si l'on considère la question de l'impôt sur le revenu.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas de changement à l'article 11. Il s'agit des détails usuels. L'article 11 est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le préambule est-il adopté?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il adopté?

Le sénateur STAMBAUGH: Monsieur le président, avant que nous terminions, j'ai une question à poser à M. Saks ou à M. Strong, à titre de renseignement.

Le PRÉSIDENT: Oui.

Le sénateur STAMBAUGH: Je me rends compte que le pipe-line va d'Edmonton à Wainwright. Est-ce qu'il traverse Wainwright? Il semble qu'en sortant d'Edmonton, votre pipe-line suive la voie du National-Canadien jusqu'à Wainwright.

M. STRONG: Le pipe-line ne pénètre pas dans Wainwright. Il passe tout près. Monsieur Saks, savez-vous à quelle distance exactement de Wainwright? Nous n'avons jamais étudié la question de la distance entre le pipe-line et Wainwright.

Le sénateur STAMBAUGH: J'ai une autre question à poser. Je vois que le pipe-line passe exactement dans les champs de gaz naturel Kinsella et Viking de la compagnie Northwest Utilities. Est-ce que vous suivez la canalisation principale de cette compagnie?

M. STRONG: Non, monsieur.

Le sénateur STAMBAUGH: Il n'y a aucun raccord avec elle?

M. STRONG: C'est une coïncidence, monsieur. Nous avons essayé de prendre la voie la plus directe et la plus économique.

Le sénateur STAMBAUGH: Alors, en quittant Wainwright, le pipe-line se dirige vers le sud, en direction du Pacifique-Canadien, et poursuit sa route en direction sud jusqu'à Macklin?

M. STRONG: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser? Dois-je faire rapport du bill sans amendement?

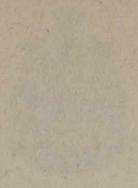
Des voix: D'accord.

Sur ce, le Comité s'ajourne.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY



Parlement du Canada
 1963

SENAT DU CANADA
 DELIBERATIONS
 DU
 COMITE PERMANENT DES
 TRANSPORTS ET DES
 COMMUNICATIONS

Volume 1 des délibérations de 1963

En 1963, le Comité a tenu cent quatre-vingt-neuf séances à l'édifice du Parlement.

Président honoraire ADRIAN R. STURGEON

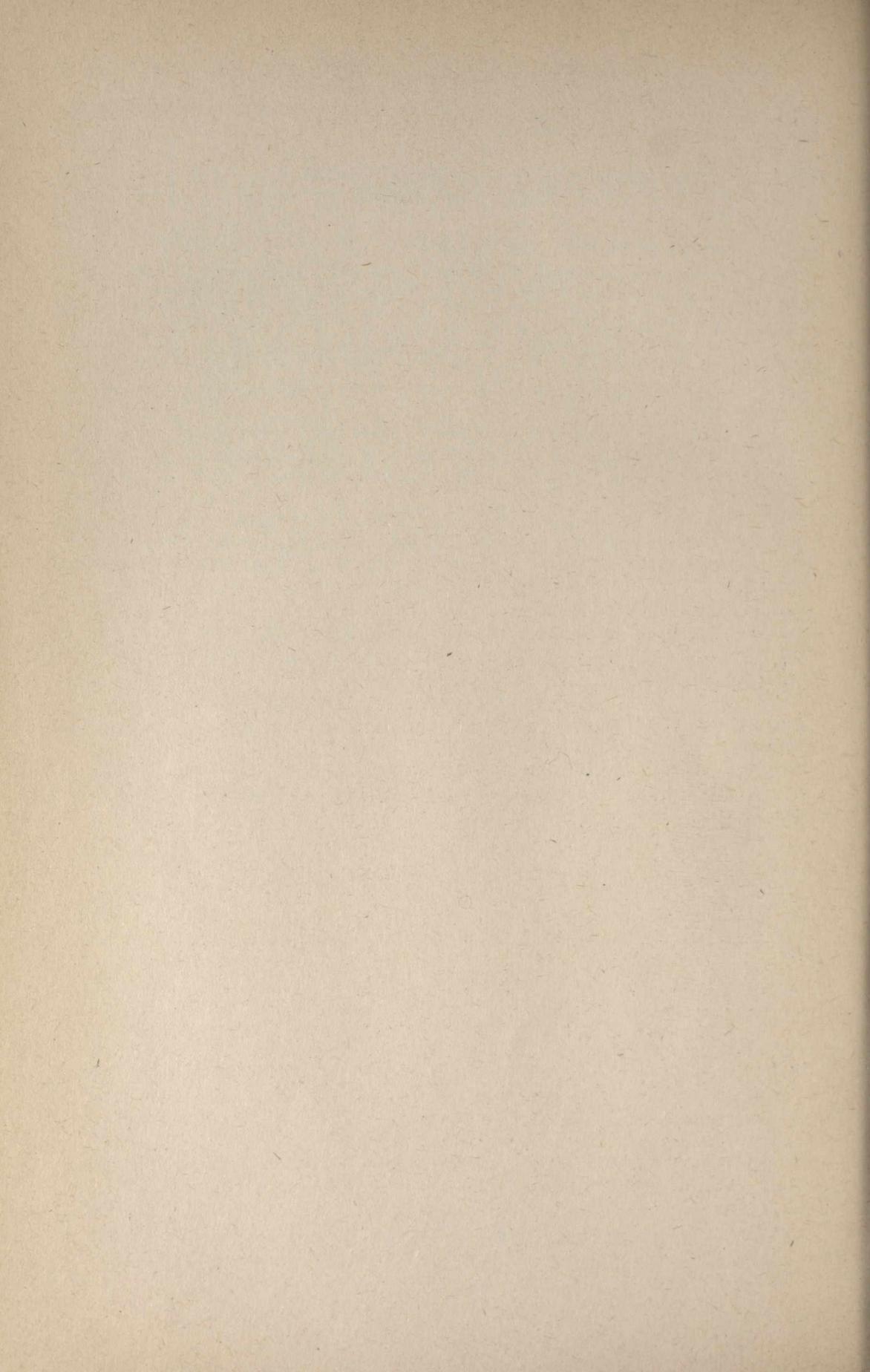
SCANCE DU MERCREDI 21 MARS 1963

TRAVERS

Monsieur le Président, j'ai l'honneur de vous adresser, par la poste, le rapport de la Commission d'enquête sur le transport aérien, tel qu'il a été adopté par le Comité permanent des transports et des communications le 21 mars 1963. Ce rapport est le premier d'une série de rapports que le Comité a l'honneur de vous adresser au cours de l'année 1963.

RAPPORTS DU COMITE

Le Comité a l'honneur de vous adresser, par la poste, le rapport de la Commission d'enquête sur le transport aérien, tel qu'il a été adopté par le Comité permanent des transports et des communications le 21 mars 1963.





Cinquième session de la vingt-quatrième législature
1962

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

Auquel a été renvoyé le bill suivant :

Bill S-13, intitulé: «Loi constituant en corporation la
Polaris Pipe Lines»

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

SÉANCE DU MERCREDI 21 MARS 1962

TÉMOINS:

M. Maurice F. Strong, président, Canadian Industrial Gas; M. James C. Saks, président, Interprovincial Utilities; M. S. F. M. Wotherspoon, c.r., avocat des pétitionnaires; M. A. B. R. Lawrence, c.r., avocat des pétitionnaires; M. J. J. Frawley, c.r., avocat-conseil du gouvernement de l'Alberta, à Ottawa.

RAPPORTS DU COMITÉ

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

COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable ADRIAN K. HUGESSEN

Les honorables sénateurs:

*Aseltine	Gouin	Paterson
Baird	Hayden	Pearson
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Hollett	Power
Bishop	Horner	Quart
Blois	Hugessen	Reid
Bouffard	Isnor	Robertson
Bradley	Jodoin	Roebuck
Brunt	Kinley	Smith (<i>Kamloops</i>)
Buchanan	Lambert	Smith (<i>Queens-</i> <i>Shelburne</i>)
Campbell	Lefrançois	Stambaugh
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	*Macdonald (<i>Brantford</i>)	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Connolly (<i>Ottawa-Ouest</i>)	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)	Thorvaldson
Dessureault	McGrand	Veniot
Dupuis	McKeen	Vien
Emerson	McLean	Woodrow—49.
Farris	Méthot	
Gershaw	Molson	
Gladstone	Monette	

49 membres
(Quorum 9)

*Membres d'office.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès verbaux du Sénat en date du 15 mars 1962.

Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Thorvaldson propose, appuyé par l'honorable sénateur Higgins, que le Bill S-13, intitulé: Loi constituant en corporation la «*Polaris Pipe Lines*», 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 Thorvaldson propose, appuyé par l'honorable sénateur Higgins, 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

MERCREDI 21 mars 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 11 h. 30 du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen, *président*; Aseltine, Bradley, Brunt, Connolly (*Halifax-Nord*), Connolly (*Ottawa-Ouest*), Dessureault, Gershaw, Hayden, Hollett, Horner, Isnor Kinley McGrand, McKeen, Reid, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Thovaldson et Woodrow—21.

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, c.r., secrétaire-légiste et conseiller parlementaire; les sténographes parlementaires du Sénat.

Le bill S-13 intitulé: «Loi constituant en corporation la *Polaris Pine Lines*» est lu et étudié clause par clause.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Reid, appuyée par l'honorable sénateur Brunt, il est décidé que le Comité demande l'autorisation de faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des délibérations du Comité au sujet dudit bill.

Ont donné des explications sur ce bill: M. A. B. R. Lawrence, c.r., avocat des pétitionnaires; M. James C. Saks, président, Interprovincial Utilities; M. Maurice F. Strong, président, Canadian Industrial Gas Company; M. J. J. Frawley, c.r., avocat-conseil du gouvernement de l'Alberta, à Ottawa.

Le Comité suspend sa séance à 1 heure de l'après-midi.

Le Comité reprend sa séance à 2 heures de l'après-midi.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen, *président*; Aseltine, Bradley, Brunt, Gershaw, Hayden, Hollett, Horner, Reid, Smith (*Kamloops*), Smith (*Queens-Shelburne*), Stambaugh, Thorvaldson, Veniot et Woodrow—15.

M. S. F. M. Wotherspoon, c.r., avocat des pétitionnaires, a également donné des explications au sujet de ce bill.

Était également présent, mais n'a pas été entendu: M. D. R. Pflug, ingénieur consultant en dessin et génie de la compagnie.

Il est décidé de faire rapport du bill sans amendement.

A 2 h. 30 de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

RAPPORT DU COMITÉ

MERCREDI 21 mars 1962.

Le Comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-13, intitulé: «Loi constituant en corporation la *Polaris Pipe Lines*», a, pour obtempérer à l'ordre de renvoi du 15 mars 1962, étudié ledit bill et il en fait maintenant rapport sans amendement.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
A. K. Hugessen.

LE SÉNAT

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, mercredi 21 mars 1962.

Le comité permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-13, intitulé: «Loi constituant en corporation la *Polaris Pipe Lines*», se réunit aujourd'hui à 11 h. 30 du matin sous la présidence du sénateur Hugessen.

Après une motion régulièrement présentée et appuyée, il est décidé que soient transcrites textuellement les délibérations du Comité au sujet dudit bill.

Après une motion régulièrement proposée et appuyée, il est décidé que soient imprimés 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français des délibérations du Comité au sujet dudit bill.

Le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, voici le nom des personnes ici présentes ce matin qui peuvent comparaître devant notre Comité: M. Maurice F. Strong, M. James C. Saks et M. D. R. Pflug. Les deux premiers sont mentionnés dans le bill comme proposant la constitution en corporation. Les deux autres témoins ici présents sont M. S. F. M. Wotherspoon, c.r., et M. A. R. B. Lawrence, c.r., ce dernier étant également nommé comme l'une des personnes qui proposent la constitution en corporation.

Avant d'appeler un des témoins, je me dois d'informer le Comité que notre secrétaire légiste nous a soumis, en date du 19 courant, un rapport concernant ce bill, dont je donnerai lecture si le Comité le permet:

A mon avis, ce bill est rédigé dans les formes juridiques prescrites. Cependant, je dois ajouter que, bien qu'il soit conforme en général à ce que l'on appelle la formule normale des bills relatifs aux pipe-lines, ce bill semble s'en écarter à certains égards. A mon avis, les changements qui y ont été apportés constituent des améliorations aux clauses normales actuelles. Le projet de loi actuel a été préparé par M. Stewart Wotherspoon, c.r., l'un des avocats des pétitionnaires, après les entretiens que j'ai eus avec lui. En outre, il a préparé un mémoire descriptif des modifications dont copie est ci-jointe.

Dans ce mémoire, plusieurs changements sont proposés relativement à la formule ordinaire que l'on emploie pour les bills de pipe-lines, formule que nous avons adoptée assez souvent dans le passé. Je proposerais que, lorsque nous aurons étudié le bill de façon générale, nous l'examinions clause par clause, et je demanderais à notre secrétaire-légiste de nous indiquer les changements qu'il a proposés dans les diverses clauses à la lumière du rapport qu'il m'a soumis.

Sénateur Thorvaldson, à votre avis, qui devrait commencer à parler au nom des pétitionnaires? On me dit que M. Lawrence, l'avocat de la compagnie, peut nous présenter les autres témoins.

Le sénateur THORVALDSON: Monsieur le président, je proposerais que M. Lawrence nous parle du bill de façon générale, et il présentera les témoins au Comité.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité sont-ils de cet avis?

Les honorables SÉNATEURS: D'accord.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lawrence, voulez-vous vous avancer?

M. A. B. R. Lawrence, c.r., avocat et administrateur de Polaris Pipe Lines: Monsieur le président et honorables sénateurs, je suis avocat et directeur provisoire de Polaris Pipe Lines. Je suis accompagné de M. Maurice F. Strong, président de Canadian Industrial Gas, et voilà donc les sociétaires de la corporation qui forment le groupe promoteur. M. Strong est citoyen canadien; il est né et il a fait ses études au Manitoba, et il a été pendant quatre ans environ à l'emploi de James Richardson and Sons. En 1951, il était au service de Dome Petroleum, société dont il était vice-président et trésorier. Il a également travaillé pour les filiales et les firmes associées de cette compagnie. En 1959, il devint vice-président et gérant général de la Canadian Industrial Gas, dont il est maintenant le président. Ses responsabilités—et les problèmes dont il pourra le mieux traiter ici aujourd'hui—concernent le financement de ce projet et le programme général que se propose cette compagnie. A sa droite se trouve M. James C. Saks, le président de l'Interprovincial Utilities, qui est une filiale de Canadian Industrial Gas. Il est également citoyen canadien; il a fait ses études à l'Université d'Alberta, et subséquemment à l'École de droit de Harvard et à l'École d'administration commerciale de Harvard. Avant de se joindre au groupe de la Canadian Industrial Gas, M. Saks a travaillé pour Trans-Canada Pipe Lines dont il a été, à tour de rôle, secrétaire, adjoint au président, gérant des approvisionnements et gérant des ventes. C'est le poste qu'il occupe actuellement avec la Canadian Industrial Gas, et au sein de la compagnie actuellement projetée, il aura la responsabilité des réserves et des marchés. Il est encore une fois disposé à répondre aux questions qu'on lui posera sur ces sujets particuliers.

Le sénateur STAMBAUGH: De quel président de Trans-Canada Pipe Lines M. Saks a-t-il été l'adjoint?

M. SAKS: M. Eldon Tanner.

M. LAWRENCE: Ensuite, nous avons M. D. R. Pflug, un citoyen américain qui est ici à titre de consultant en dessin et en génie relativement aux installations matérielles prévues dans le projet. Il ne vient pas ici à titre de participant, et il n'a rien à voir avec la demande ou avec les compagnies mêmes. Il s'est occupé, à titre d'ingénieur du transport du gaz depuis environ 30 ans, et il a également exercé sa profession au Canada durant maintes années. Il a également été vice-président et ingénieur en chef de Trans-Canada Pipe Lines; il a détenu les mêmes postes auprès de West Coast Transmission.

En outre, j'ai ici mon associé, M. S. F. Wotherspoon, c.r., dont les responsabilités se rapportent directement à ce que l'on considérera—du moins nous espérons—comme un polissage et une amélioration des points techniques du bill lui-même, et j'espère que, le cas échéant, on demandera à M. Wotherspoon d'expliquer toute question concernant la rédaction de ce bill.

Ainsi, monsieur le président et honorables sénateurs, toutes ces personnes sont ici présentes pour vous expliquer en détail et vous fournir tous les renseignements requis au sujet des points qu'a exposés le sénateur Thorvaldson la semaine dernière lorsqu'il a proposé la deuxième lecture de ce bill.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on interroger le témoin?

Je crois comprendre, monsieur Lawrence, que M. Strong s'occupe du programme financier et général, M. Saks, des réserves et de la vente, M. Pflug, du dessin et du génie, et M. Wotherspoon, des questions d'ordre juridique.

Nous devrions demander à l'un de ces messieurs de nous donner un aperçu général de ce bill et de nous en expliquer l'objet essentiel.

M. James C. Saks, président de l'Interprovincial Utilities: Monsieur le président et honorables sénateurs, ce bill a pour objet la constitution d'une société de pipe-line pour assurer le transport du gaz en provenance des régions du nord de la Colombie-Britannique, dont l'exploitation prend rapidement de l'importance, en tenant compte aussi de l'expansion sans cesse croissante du nord-ouest de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest et probablement du Yukon dans un avenir plus ou moins éloigné.

Le sénateur REID: Cela revient à dire que vous allez construire un pipe-line pour le transport du pétrole de ces régions?

M. SAKS: Non, il s'agit d'un pipe-line destiné au transport du gaz naturel.

Nous nous proposons de transporter ce gaz naturel vers le marché des États-Unis, qui depuis vingt ans s'est considérablement élargi comme en font foi les prévisions de plusieurs associations telles que l'*American Gas Association* et celles des experts comme le *Stanford Research Institute* et M. Quirin qui s'est beaucoup servi de ces renseignements dans son récent rapport préparé à l'intention du ministère du Nord canadien et dans d'autres rapports sur les débouchés qui ont été et sont encore présentés à l'Office national de l'énergie et à la *Federal Power Commission* des États-Unis. En prévision du genre d'expansion prévue en Amérique du Nord en général et vu le rythme de production des réserves actuelles de gaz, il semble que dans un avenir pas trop éloigné, nous pourrions avoir besoin de nouvelles sources d'approvisionnements non seulement pour subvenir aux besoins des marchés actuels, mais aussi pour permettre à ce marché de s'accroître.

Le sénateur REID: Et vous avez l'intention d'exporter ce gaz aux États-Unis. Est-ce le seul motif?

M. SAKS: C'est exact, sauf que si à un moment donné et à quelque endroit en cour de route, les installations que nous proposons ici permettent d'approvisionner les marchés canadiens, nous tiendrions certainement compte de ce facteur.

Le sénateur GERSHAW: La route qui traverse l'Alberta est indispensable aux champs de gaz. Quelle serait la situation là-bas? Serait-il possible de recueillir et d'utiliser une partie de ce gaz?

M. SAKS: C'est très possible.

Le sénateur BRUNT: Le témoin pourrait-il me dire si, pour construire ce pipe-line, il doit obtenir l'autorisation de la Commission de la conservation en Alberta?

M. SAKS: Je crois comprendre et l'on m'informe que ce n'est pas obligatoire?

Le sénateur BRUNT: Vous n'avez pas besoin d'autorisation?

M. SAKS: Non, pas du tout.

Le sénateur BRUNT: De sorte que vous pourriez construire votre pipe-line à travers tout l'Alberta et vous seriez entièrement libres de décider si vous allez recueillir ou non du gaz de l'Alberta?

M. SAKS: Je ne pense pas que tel serait tout à fait le cas.

Le sénateur BRUNT: Si vous pouvez construire votre pipe-line sans l'autorisation de la Commission de conservation de l'Alberta, devez-vous quand même obtenir l'autorisation du gouvernement provincial?

M. SAKS: Seulement pour la question des droits de passage, je pense.

Le sénateur BRUNT: Mais ce bill vous accorderait un droit d'expropriation?

M. SAKS: Oui.

Le sénateur BRUNT: De sorte que vous pourriez construire le pipe-line sans l'autorisation du gouvernement manitobain et de la Commission de conservation de l'Alberta?

Le PRÉSIDENT: Tout comme n'importe quelle compagnie ferroviaire de l'État.

Le sénateur BRUNT: Je le sais, mais je veux une réponse.

Le sénateur REID: C'est une question importante. Le gaz vient de la Colombie-Britannique, il traverse l'Alberta et il vous faut un permis d'exportation pour le sortir de la province. On nous a dit qu'il n'était pas nécessaire d'obtenir l'autorisation de l'Alberta pour transporter le gaz d'une autre province.

Le sénateur BRUNT: Je n'essaye pas de compliquer la situation.

M. SAKS: Pour ce qui est des installations, du pipe-line lui-même.

Le sénateur MCKEEN: La situation pourrait être différente s'il s'agissait de prendre du gaz de l'Alberta, mais il est question du gaz de la Colombie-Britannique seulement.

M. SAKS: Oui.

Le sénateur REID: Vous n'iriez pas dans la province de l'Alberta pour le pipe-line mais pour exporter du gaz de l'Alberta vers les États-Unis.

Le sénateur BRUNT: Ils peuvent prendre du gaz de la Colombie-Britannique et le faire passer dans ce pipe-line, puis l'exporter aux États-Unis et ils n'ont pas à s'occuper du gaz de l'Alberta.

M. SAKS: Je crois que vous avez raison, sous réserve de ce que peut penser l'Office national de l'énergie.

Le sénateur GERSHAW: Dans ce cas, vous pourriez avoir des ennuis parce que les exploitants du gaz de l'Alberta sont fort désireux de faire servir ce pipe-line à la commercialisation d'une partie de leur gaz.

M. SAKS: Je pense qu'il n'y a aucune difficulté; suivant l'importance des réserves et les caractéristiques des réservoirs, les prix et ainsi de suite, il est tout à fait possible de prendre le gaz de l'Alberta, moyennant permis.

Le sénateur BRUNT: Ce gaz que vous vous proposez de transporter n'est pas tellement moins cher que celui de l'Alberta?

M. SAKS: Quand on sait que ce projet est prévu dans deux ou trois ans et qu'il y a pour le moment des surplus en Alberta, il m'est impossible d'établir à l'heure actuelle une comparaison entre ce gaz et celui de l'Alberta.

Le sénateur REID: Mais vous devez faire une demande à l'Office national de l'énergie au sujet du prix auquel vous vendrez le gas aux États-Unis et aussi pour avoir la permission de le vendre aux États-Unis?

M. SAKS: Oui.

Le PRÉSIDENT: N'est-ce pas là la vraie réponse quant à la provenance de leur gaz? L'Office national de l'énergie exerce une régie complète et s'il soutient que, dans l'intérêt du pays, il faut que le gaz vienne en partie de la Colombie-Britannique et en partie de l'Alberta, la Commission en fera une condition de vente.

Le sénateur REID: Mais la compagnie a besoin d'un permis pour exporter le gaz aux États-Unis et elle n'aurait pu le faire sans cette autorisation, mais on vient maintenant nous dire qu'elle peut construire un pipe-line sans l'autorisation de l'Alberta.

M. SAKS: Oui.

Le sénateur REID: Pourquoi ces gens n'ont-ils pas pu le faire dans le cas de «West-Coast» s'ils le peuvent maintenant?

Le sénateur BRUNT: Je ne pense pas que ce témoin ait à répondre pour «West Coast».

Le sénateur REID: Je cherche simplement à me renseigner.

Le sénateur THORVALDSON: Je crois que c'est comme la construction d'une ligne de chemin de fer. Une province ne peut arrêter la construction d'une ligne de chemin de fer qui traverse son territoire.

Une province ne peut pas non plus empêcher la construction d'un pipe-line à travers son territoire si le pipe-line ne commence ni ne prend fin, disons, dans la province de l'Alberta. Elle ne peut arrêter la construction du pipe-line parce que cette construction est régie par l'autorité fédérale.

Le sénateur REID: Chacun ne doit-il pas obtenir l'autorisation de l'Alberta pour sortir le gaz de cette province?

M. SAKS: Oui.

Le sénateur BRADLEY: Cette augmentation ne vise-t-elle pas seulement le droit de passage?

M. SAKS: Oui.

Le sénateur BRUNT: Et pour construire le pipe-line. Ma question s'appliquerait aussi à la province de la Saskatchewan.

M. SAKS: Oui, c'est exact.

Le sénateur REID: Et vous pourriez aller demander à la province de l'Alberta de pouvoir sortir le gaz?

M. SAKS: Oui.

Le sénateur REID: Ils commencent les travaux et construisent un pipe-line avant de demander cette autorisation. A mon avis, ils mettent la charrue devant les bœufs.

Le sénateur BRUNT: Autre chose. Au cas où ils le désireraient, les clients canadiens pourront-ils utiliser autant de ce gaz qu'ils pourront en consommer?

M. SAKS: J'en suis certain.

Le sénateur BRUNT: Il n'y aurait aucune restriction à l'approvisionnement de toute ville canadienne que longerait le pipe-line?

M. SAKS: Non.

Le sénateur BRUNT: En construisant le pipe-line?

M. SAKS: Non.

Le sénateur BRUNT: Et en leur fournissant une quantité illimitée de gaz?

M. SAKS: Tant qu'ils veulent.

Le sénateur ISNOR: Mais les États-Unis sont votre principal débouché?

M. SAKS: Très juste.

Le sénateur ISNOR: Quelle région? Avez-vous l'intention de raccorder votre canalisation à un pipe-line américain?

M. SAKS: C'est fort possible. Il se peut que le raccordement se fasse avec des pipe-lines qui s'y trouvent déjà . . .

Le sénateur ISNOR: Votre point d'entrée est une partie des États-Unis qui produit de pétrole, n'est-ce pas?

M. SAKS: Oui, c'est dans ces environs-là.

Le sénateur ISNOR: De sorte que pour étendre le marché il vous faudra avancer davantage à l'intérieur du pays?

M. SAKS: C'est exact.

Le sénateur ISNOR: S'il en est ainsi, vous en avez certainement déjà parlé aux intéressés et vous avez dû rencontrer les propriétaires des pipe-lines avec

lesquels vous opérerez le raccordement de façon à pouvoir approvisionner le marché plus éloigné à l'intérieur?

M. SAKS: Nous en avons discuté avec les dirigeants responsables des ventes, des installations de service de ville et des pipe-lines.

Le sénateur ISNOR: Pourriez-vous nous donner les noms de ces pipe-lines?

Le sénateur THORVALDSON: Je me demande si cette question est bien pertinente. Ne s'agit-il pas de renseignements confidentiels?

Le sénateur ISNOR: Je crois que cela aura une certaine influence sur l'expansion future du pipe-line, sur l'emploi au Canada et sur les fournisseurs canadiens de matériaux et ainsi de suite. C'est pourquoi je veux me renseigner sur les contacts aux États-Unis.

M. SAKS: Pour l'instant, nous avons fait de nombreuses enquêtes au moyen d'études du marché et autres relevés dans les régions dites Est-Nord-Centre des États-Unis et celles appelées Ouest-Nord-Centre des États-Unis qui représentent, règle générale, les marchés de gaz les plus importants et les plus progressifs sur le continent nord-américain, à l'exception peut-être du littoral ouest des États-Unis. Ces régions comptent un grand nombre de sociétés, dont certaines estiment qu'elles doivent rivaliser avec les autres. Pour cette raison au cours de plusieurs de nos discussions, nous nous sommes entretenus avec les experts-conseils qui nous ont demandé de garder secret le nom des clients qu'ils représentent; et nous nous sommes conformés à cette demande. Les sociétés de commercialisation qui concluront finalement un contrat avec nous pour l'achat d'approvisionnements n'ont pas encore été désignées nommément. Cela prendra peut-être un an ou deux.

Le sénateur ISNOR: En d'autres termes, vous ne voulez pas donner le nom de ces sociétés?

M. SAKS: Dans certains cas, j'hésite à le faire parce que j'ai promis aux experts-conseils de ces sociétés de garder ces renseignements secrets.

Le sénateur HORNER: Ce pipe-line dessert-il une région particulièrement nouvelle ou se trouve-t-il à proximité de la «Westcoast» et des autres pipe-lines qui exportent du gaz à l'heure actuelle?

M. SAKS: Il suivra une direction sud-est en traversant l'Alberta et la Saskatchewan et il ne nuira en rien à l'exploitation du réseau de la «Westcoast».

Le sénateur HORNER: Il puisera le gaz du même champ?

M. SAKS: Il suivra une direction sud-est à travers l'Alberta et la Saskatchewan et contournera les installations de gaz Southern. Nous travaillons à 300 milles au nord de leurs fournisseurs actuels de gaz. A mon avis, toutes les mises en valeur et les explorations récentes semblent indiquer que, dans la région de Fort Saint-Jean, bien au sud de notre chantier, on a fait de nombreuses découvertes qui pourront probablement approvisionner de façon satisfaisante le réseau de la «Westcoast».

Le sénateur HORNER: Je ne crois pas que la «Westcoast» soit installée au nord de St. John.

M. SAKS: Non, c'est un réseau collecteur qui l'approvisionne.

Le sénateur REID: A-t-on l'intention de demander un permis à l'Office de l'énergie?

M. SAKS: Non.

Le sénateur REID: On ne le fera pas avant que la loi soit adoptée?

M. SAKS: C'est juste, monsieur.

Le sénateur BRUNT: Avez-vous fait faire une enquête pour évaluer le coût prévu sur place du gaz dans cette région de la Colombie-Britannique?

M. SAKS: Non, nous ne l'avons pas fait. Il est impossible de faire une enquête précise pour l'instant afin de déterminer le coût.

Le sénateur BRUNT: Les personnes intéressés à cette constitution en société ont-elles fait une estimation du coût du gaz dans cette région?

M. SAKS: Un des problèmes que pose l'établissement du coût . . . Il ne faut pas oublier que c'est une entreprise qui ne sera pas sur pied avant trois, quatre ou cinq ans. Les explorations principales ont confirmé nos espérances et, dans certaines régions rocheuses, on prévoit d'immenses réserves pour ces puits. A cause de l'éloignement de ces réserves et de l'existence de réserve très importantes beaucoup plus près des marchés actuels, c'est le rapport entre ces endroits qui détermine le prix d'extraction et de transport de ces réserves aux marchés et ce prix ne peut être fixé que par les exploitants d'après leur coût de production unitaire.

Le sénateur BRUNT: C'est le seul facteur déterminant, avez-vous dit?

Le sénateur REID: Le prix.

M. SAKS: Il en décidera en tant qu'homme d'affaires ayant placé certaines sommes d'argent dans une région donnée. Si la production est très pauvre, le coût de production au mille pieds cubes sera plus élevé qu'il n'a tendance à l'être actuellement dans cette région.

Le sénateur BRUNT: Ce n'est certainement pas ce que vous voulez dire. Voulez-vous dire que le prix de vente du gaz n'a rien à voir avec l'établissement du prix qu'il vous coûte ou que les frais de transport du gaz n'ont rien à voir avec ce que vous vous proposez de payer pour le gaz et que seul le producteur détermine le prix que vous paierez pour le gaz?

M. SAKS: Sous réserve de l'approbation de l'Office de l'énergie, il détermine certainement le prix auquel il veut vendre son produit dans la région A par rapport à la région B.

Le sénateur BRUNT: Indépendamment du prix de vente du gaz et du coût de distribution, le producteur déterminera le prix du gaz?

M. SAKS: Il déterminera son prix d'après le prix de vente dans certaines régions. C'est lui qui décidera et il se tiendra à peu près ce langage: «Si je veux exploiter le gaz pendant vingt ans, je dois maintenir le prix à tant par mille pieds cubes vendus à la source. Si je puis me permettre de le faire transporter sur les marchés à un prix inférieur, je puis négocier avec l'entreprise du pipe-line».

Le sénateur McKEEN: Comment savez-vous si ce pipe-line sera une entreprise rentable sans connaître le prix que vous aurez à payer pour le gaz ou le prix auquel vous pourrez le vendre?

Le sénateur HAYDEN: Qu'y a-t-il d'étrange à cela? Je puis fort bien me lancer dans la fabrication et estimer quels seront mes frais; ensuite j'étudie le marché, mais je ne dispose pas encore de marché.

Le sénateur McKEEN: Il dit qu'il n'a même pas fait cela.

Le sénateur HAYDEN: Non, mais ils sont à monter une société et ils savent où les réserves de gaz se trouvent. En d'autres termes, ils savent que le produit qu'ils vont livrer existe. Étant donné que de grandes quantités de gaz sont disponibles et surtout que ces immenses réserves se trouvent dans une région très éloignée, ils se demandent s'il serait préférable d'attendre afin d'obtenir un meilleur prix ou d'accepter un prix inférieur immédiatement. Ces situations comportent toujours des risques, et je ne crois pas qu'il nous appartienne d'empêcher les personnes de courir des risques si elles sont disposées à le faire.

Le sénateur BRUNT: Je ne voulais obtenir que des renseignements. Vous n'avez aucune idée de ce que coûtera le gaz à la source?

Le sénateur THORVALDSON: Peut-être que M. Strong, qui s'occupe des finances, pourra répondre à cette question.

Le sénateur BRUNT: J'ai cru comprendre que...

Le sénateur THORVALDSON: Un instant je vous prie, honorable sénateur. Je dirais que si le témoin désire que M. Strong réponde à ces questions, ce serait peut-être la meilleure façon de procéder au sujet de ces questions financières.

Le sénateur BRUNT: Certainement.

Le PRÉSIDENT: Il me semble que c'est un peu prématuré. Si je m'en souviens bien, le témoin a dit que c'était une proposition à longue échéance, soit de trois ou quatre ans, et que ses collègues et lui ne peuvent rien faire avant d'obtenir leur charte; s'ils l'obtiennent et quand ils l'auront obtenue, ils verront si leur entreprise peut fonctionner.

Le sénateur BRUNT: Je croyais que, d'ordinaire, les sociétés qui demandaient une charte avaient fait une étude préliminaire avant de présenter un bill.

Le PRÉSIDENT: C'est possible, mais cela ne semble pas être le cas aujourd'hui.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Avant d'en finir avec la question du coût, le témoin pourrait-il nous dire si un prix est établi pour le gaz dans la région actuellement desservie par le réseau collecteur de la «Westcoast» dans le nord de la Colombie-Britannique?

M. SAKS: Oui, il y en a, monsieur le sénateur.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Il existe un réseau à cet endroit, n'est-ce pas?

M. SAKS: Comme les sources sont situées dans le voisinage immédiat des réseaux collecteurs, le gaz aura certainement un peu plus de valeur que celui qui est situé de trois à cinq cents milles au nord sans moyens de le recueillir. Dans la région de Fort St. John de la «Westcoast», le prix est établi à 10c. le mille pieds cubes.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): Ce prix a-t-il été établi par un bureau de conservation ou à la suite de négociations?

M. SAKS: Seulement à la suite de négociations.

Le sénateur SMITH (*Kamloops*): C'est une question de négociation entre le producteur de gaz et la compagnie de pipe-line?

M. SAKS: C'est exact.

Le sénateur HORNER: Avec l'expérience que vous avez acquise et les renseignements que vous possédez au sujet du prix de vente actuel du gaz, vous avez une bonne idée du prix que vous devrez payer, n'est-ce pas?

M. SAKS: Le prix dépend en grande partie du moment où commenceront les livraisons. Si les prix du marché continuent à monter au même rythme aux États-Unis, il faudra payer plus que nous nous y attendons actuellement. Il y a les frais de transport et d'autres frais et ce qui reste est le prix que nous pouvons offrir au producteur.

Le sénateur STAMBAUGH: Il est évident que vous obtiendrez le gas à meilleur compte à la source à Nelson qu'à Fort St. John.

M. SAKS: Nous avons raison de le croire.

Le sénateur STAMBAUGH: C'est juste, n'est-ce pas?

Le sénateur BRUNT: Vous n'avez aucune idée du prix anticipé à la source?

M. SAKS: Non, monsieur, nous ne connaissons pas le prix exact.

Le sénateur BRUNT: Avez-vous conclu des contrats avec les producteurs de la région qui vous intéresse ou avez-vous demandé des lettres d'intention?

M. SAKS: Non, monsieur. Nous avons discuté de ces questions avec eux, mais nous estimons que tant que nous ne serons pas constitués en société et que nous n'aurons pas un moyen de discuter des questions et de faire des affaires, nous ne pouvons prendre d'autres mesures.

Le sénateur MCKEEN: Si je comprends bien, avant qu'une société de pipe-line puisse demander une charte, elle doit fournir la preuve des moyens financiers qui lui permettront de construire le pipe-line entièrement. Je ne m'explique pas comment vous pouvez vous présenter ici sans savoir quelle quantité de gaz vous pourrez vendre et sans posséder d'autres renseignements.

M. SAKS: Nous avons certainement l'intention de présenter des contrats formels d'achat et des contrats de vente à prix ferme à l'Office national de l'énergie.

Le sénateur MCKEEN: On s'est posé cette question dans le cas d'autres pipe-lines, à savoir si la charte avait été accordée et si la compagnie disposait des moyens financiers nécessaires.

M. SAKS: Eh bien, je suis d'avis que M. Strong peut sûrement répondre à la question, en ce qui concerne un projet de ce genre, si on lui fait part des plans qu'on a en tête.

Le sénateur BRUNT: Au cours des entretiens préliminaires que vous avez eus dans la région, on n'avait proposé aucun prix

M. SAKS: Non, monsieur. Ni les producteurs ni aucune autre personne ne voudra coter un prix en ce moment.

Le sénateur GERSHAW: A-t-on évalué le coût de construction des pipe-lines?

M. SAKS: Oui, monsieur.

Le sénateur GERSHAW: Je dirais selon l'actif dont on dispose?

M. SAKS: Oui, monsieur.

Le sénateur BRUNT: Si je comprends bien, vous avez l'intention de vous installer éventuellement sur le marché de Chicago, n'est-ce pas?

M. SAKS: Peut-être. Tout dépend des prix et des conditions de ce marché.

Le sénateur BRUNT: Considérons l'ensemble des marchés que vous avez l'intention d'exploiter aux États-Unis. Avez-vous des clients en vue dans cette région?

M. SAKS: Nous n'en avons pas encore avec qui nous nous sommes entendus à ce sujet.

Le sénateur REID: Vous n'avez sûrement pas l'intention de vous lancer à l'aveuglette dans cette entreprise.

Le sénateur BRUNT: Ces gens ne nous diront pas s'ils vont se lancer à l'aveuglette ou non. Avez-vous des projets relatifs à des contrats de vente avec des clients de cette région?

M. SAKS: Non, monsieur.

Le sénateur BRUNT: Ou des déclarations d'intention?

M. SAKS: Non, monsieur.

Le sénateur BRUNT: Avez-vous fait faire un sondage des clients possibles dans la région?

M. SAKS: J'ai les rapports d'un certain nombre d'enquêtes qui ont été déposées aux bureaux de la Federal Power Commission; ces enquêtes couvrent toutes les régions des États-Unis et les régions du marché du gaz naturel, réparties en zones et ainsi de suite.

Le sénateur BRUNT: Savez-vous si vous êtes en mesure de faire concurrence à Gulf et Coast Gas de cette région des États-Unis?

M. SAKS: En ce moment, je ne crois pas.

Le sénateur BRUNT: Vous ne savez pas si vous le pouvez ou non?

M. SAKS: Non. Actuellement, nous ne le pouvons pas; et il n'est pas question de cela car en ce moment l'approvisionnement de gaz naturel aux États-Unis suffit aux exigences du marché actuel; mais si nous songeons à l'avenir, dans cinq, six ou sept ans, à mesure que l'approvisionnement diminuera aux États-Unis en même temps que la demande s'accroîtra, les prix monteront et tout dépendra alors du rythme d'ascension des prix et des autres questions que l'on juge secondaires actuellement.

Le sénateur BRUNT: Et ainsi, vous ne pourriez pas vous installer sur ce marché parce que vous ne seriez pas en mesure de parer à la concurrence?

M. SAKS: C'est exact, monsieur.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Monsieur le président, si je comprends bien, nous étudions le bill S-13, qui est une loi en vue de constituer une corporation?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur le sénateur.

Le sénateur CONNOLLY (*Halifax-Nord*): Monsieur le président, je suis d'avis que notre comité a droit à tous les renseignements qui lui sont nécessaires au sujet de cette compagnie qu'on se propose de constituer en corporation; mais je suis aussi d'avis que nous ne devons pas aller plus loin que de raison, car ce comité n'est pas du tout un confessionnal, monsieur. Je me demande si nous ne sommes pas allés trop loin dans les questions que nous avons posées aux témoins.

Le sénateur CONNOLLY (*Ottawa-Ouest*): Je ne le crois pas, monsieur le président. Je n'ai pas entendu tout le débat, mais en général, lorsqu'il s'agit d'un comité du Sénat et non de la Commission de l'énergie, c'est-à-dire ni de la Commission de l'énergie fédérale ni d'une commission d'énergie relevant d'une province, je crois que nous avons le droit de nous renseigner sur certaines questions. Jusqu'ici, lorsqu'il s'agissait de bills de ce genre, relatifs à des pipelines particuliers, et ils sont tous particuliers, nous avons essayé d'obtenir les renseignements qui justifiaient l'entreprise en cause. Je dis cela avec toute la déférence qu'il sied, à mon collègue d'Halifax-Nord, mais je crois que des renseignements de ce genre portent sur les travaux de génie, les moyens financiers, l'approvisionnement du marché et sur d'autres considérations, et je pense que si le projet en est un qui vaille la peine d'être entrepris, ces renseignements devraient être communiqués au Comité. Je ne crois pas qu'il y ait rien d'insolite dans les questions que pose le sénateur Brunt. Peut-être devrais-je poser ici une ou deux questions, à titre de renseignement; et je dis cela avec tout le respect qu'il sied, dans les circonstances, au sénateur d'Halifax-Nord; il croira peut-être qu'elles sont irrégulières, mais je ne suis pas de cet avis.

M. LAWRENCE: Qu'on me permette de dire, monsieur le président, que ceux qui témoignent ici actuellement approuvent entièrement ces remarques. C'est là notre sentiment; j'ai dit aux principaux intéressés qui sont devant vous aujourd'hui que nous devons vous présenter une affaire qui, d'après les témoignages, semble bien fondée. Autrement dit, nous devons plaider notre cause et avancer les arguments que nous jugeons raisonnables; par exemple, les éléments de base que représentent à nos yeux les immenses réserves de la partie nord-est de la Colombie-Britannique; notre capacité d'établir un tronçon de pipe-line à grand débit, rapide et efficace, sur une distance de 1,200 milles, et le développement réel de l'une des régions commerciales les plus remarquables du monde, soit les régions centrales des États-Unis. Or, nous pouvons vous démontrer, après toutes les études que nous avons faites du point de vue économique et les connaissances que nous possédons, que la région centrale des États-Unis représente un marché commercial; que, d'après les études faites

Chambre 16



Cinquième session de la vingt-quatrième législature
1962



SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Auquel a été renvoyé le bill suivant:

Bill C-67, intitulé: Loi autorisant la construction et l'exploitation, pour le compte de Sa Majesté, d'une ligne ferroviaire dans la province de Québec entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts.

Président suppléant: l'honorable HAROLD J. CONNOLLY
(Halifax-Nord)

SÉANCE DU JEUDI 22 MARS 1962

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint des Transports; M. S. F. Dingle, vice-président du Réseau des Chemins de fer Nationaux; M. A. V. Johnston, ingénieur en chef de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

RAPPORT DU COMITÉ

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

26881-3-1

COMITÉ PERMANENT
DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: l'honorable Adrian K. Hugessen

Les honorables sénateurs:

*Aseltine	Gladstone	Molson
Baird	Gouin	Monette
Beaubien (<i>Provencher</i>)	Hayden	Paterson
Bishop	Hollett	Pearson
Blois	Horner	Power
Bouffard	Hugessen	Quart
Bradley	Isnor	Reid
Brunt	Jodoin	Robertson
Buchanan	Kinley	Smith (<i>Kamloops</i>)
Campbell	Lambert	Smith (<i>Queens-Shelburne</i>)
Connolly (<i>Halifax-Nord</i>)	Lefrançois	
Connolly (<i>Ottawa-Ouest</i>)*	Macdonald (<i>Brantford</i>)	Stambaugh
Dessureault	Macdonald (<i>Cap-Breton</i>)	Taylor (<i>Westmorland</i>)
Dupuis	McGrand	Thorvaldson
Emerson	McKeen	Veniot
Farris	McLean	Vien
Gershaw	Méthot	Woodrow—49

50 membres

(Quorum 9)

*Membres d'office

ORDRE DE RENVOI

Extrait des procès-verbaux du Sénat en date du jeudi 15 mars 1962.

Suivant l'ordre du jour, l'honorable sénateur Méthot propose, appuyé par l'honorable sénateur Choquette, que le bill C-67, intitulé: Loi autorisant la construction et l'exploitation, pour le compte de Sa Majesté, d'une ligne ferroviaire dans la province de Québec entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts, soit maintenant lu une deuxième fois.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.
Le bill est lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Méthot propose, appuyé par l'honorable sénateur Choquette, 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. MacNEIL.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI, 22 mars 1962.

Conformément à l'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent des transports et des communications se réunit à 10 heures et demie du matin.

Presents: Les honorables sénateurs Aseltine, Bradley, Buchanan, Connolly (*Halifax-Nord*), Dessureault, Dupuis, Gershaw, Horner, Isnor, Kinley, McLean, Quart, Smith (*Queens-Shelburne*), Thorvaldson, Veniot et Woodrow—16.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

En l'absence du président du Comité et sur la proposition de l'honorable sénateur Aseltine, l'honorable sénateur Connolly (*Halifax-Nord*) est élu président suppléant.

Le bill suivant est lu et étudié.

Le bill C-67, Loi autorisant la construction et l'exploitation, pour le compte de Sa Majesté, d'une ligne ferroviaire dans la province de Québec entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts.

Sur la proposition de l'honorable sénateur Thorvaldson, il est résolu que le rapport recommande d'autoriser le Comité à faire imprimer 800 exemplaires en anglais et 200 en français du compte rendu des délibérations relatives audit bill.

Les témoins suivants donnent des explications sur le bill à l'étude, à savoir l'honorable Léon Balcer, ministre des Transports, M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint des Transports, M. S. F. Dingle, vice-président du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, M. A. V. Johnston, ingénieur en chef des chemins de fer Nationaux du Canada.

Aussi présents mais non entendus par le Comité: M. Jacques Fortier, C.R., avocat au ministère des Transports; M. Graham Macdougall, C.R., avocat général des chemins de fer Nationaux du Canada.

Il est DÉCIDÉ de faire rapport du bill sans aucun amendement.

A 11 heures et demie du matin le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
Gérard Lemire.

RAPPORT DU COMITÉ

JEUDI 22 mars 1962.

Le comité permanent des transports et des communications auquel a été déferé le bill C-67, intitulé: Loi autorisant la construction et l'exploitation, pour le compte de Sa Majesté, d'une ligne ferroviaire dans la province de Québec entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts, a, conformément à l'ordre de renvoi du 15 mars 1962, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans modification.

Le tout respectueusement soumis.

Le président suppléant,
HAROLD J. CONNOLLY.

LE SÉNAT
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
TÉMOIGNAGES

OTTAWA, jeudi 22 mars 1962.

Le Comité permanent des transports et des communications auquel a été déferé le Bill C-67, Loi autorisant la construction et l'exploitation, pour le compte de Sa Majesté, d'une ligne ferroviaire dans la province de Québec entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts, se réunit aujourd'hui à 10 heures et demie du matin.

Le sénateur HAROLD CONNELLY (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Sur une motion dûment présentée et appuyée, il est entendu qu'un rapport sténographique sera fait des délibérations du Comité sur le bill.

Sur une motion dûment présentée et appuyée, il est entendu que seront imprimés 800 exemplaires en anglais et 200 exemplaires en français du compte rendu des délibération sur le bill.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: On m'informe, messieurs, que le ministre a l'intention d'assister à notre réunion et qu'il sera ici d'un moment à l'autre.

Le sénateur ASELTINE: Peut-être devrions-nous attendre un instant.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: J'allais vous proposer que, par déférence et en signe de courtoisie, nous attendions l'arrivée du ministre.

Des VOIX: D'accord.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Peut-être pourrais-je mentionner, honorables sénateurs, qu'un certain nombre de témoins sont présents ce matin en plus du ministre, et qu'il vous intéresserait peut-être d'apprendre leurs noms à l'avance.

Sont présents aujourd'hui:

M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint des Transports;

M. Jacques Fortier, avocat du ministère des Transports;

M. S. F. Dingle, vice-président du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada;

M. A. V. Johnston, ingénieur en chef des chemins de fer Nationaux du Canada;

M. Graham Macdougall, C.R., avocat général des chemins de fer Nationaux du Canada.

Le sénateur DUPUIS: Monsieur le président, serait-il possible de mettre à la disposition des membres un dessin illustrant ce tronçon de chemin de fer qui fait l'objet du présent bill, et montrant les autres aménagements ferroviaires déjà existants dans la péninsule de Gaspé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui, il n'y a pas d'objection à cela.

M. S. F. Dingle, vice-président du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada: Notre ligne traverse Mont-Joli et, de là, se dirige vers Matane, le long du fleuve, jusqu'au chemin de fer *Canada and Gulf Terminal*, et à partir de Matane ce pointillé fait voir le parcours de la ligne ferroviaire qu'il est proposé de construire de Matane en direction est jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts.

Le sénateur DUPUIS: Serait-il possible de remettre à chacun des membres de ce Comité un dessin montrant les aménagements ferroviaires déjà existants?

M. DINGLE: Je n'ai pas d'autre dessin de cette ligne.

Le sénateur DUPUIS: Il n'y a pas de petit dessin?

M. DINGLE: Non, je n'en ai aucun; je le regrette.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Honorables sénateurs, le ministre des Transports, que nous venons juste d'accueillir, est prêt à donner une explication de ce bill.

Des VOIX: D'accord.

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports: Je vous remercie beaucoup, messieurs. Je désire m'excuser de mon retard et je vous remercie de m'avoir attendu.

Monsieur le président et honorables sénateurs, le présent bill prévoit la construction d'un embranchement dans la province de Québec d'environ 57 milles de long et dont le parcours s'étendrait de Matane en direction est le long de la rive nord de la péninsule de Gaspé jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts. Ce bill permettrait à la société des chemins de fer Nationaux du Canada d'agir comme agent du gouvernement pour la construction, l'entretien, l'administration et l'exploitation de cette ligne ferroviaire, dont l'aménagement, prévoit-on, coûterait 14 millions de dollars et devrait commencer dès que ce bill aura reçu la sanction royale. Aménagé de façon à partir de Matane est pour passer par Petite Matane, Sainte-Félicité, Grosses Roches, Machins, Capucins, Cap-Chat, en traversant les rivières Cap-Chat et Sainte-Anne pour aboutir à Sainte-Anne-des-Monts, ce nouvel embranchement relierait le réseau du National-Canadien à Mont-Joli par la route du chemin de fer *Canada and Gulf Terminal* qui s'étend sur une distance de 36 milles entre Matane et Mont-Joli.

Chez ceux qui sont au courant de la situation économique de la région du bas Saint-Laurent, on reconnaît généralement que l'absence d'un service ferroviaire, particulièrement dans les districts du nord de la péninsule de Gaspé, a jusqu'ici représenté un sérieux obstacle à l'expansion de l'économie, en dépit des vastes réserves potentielles de ressources naturelles très précieuses qui, de fait, abondent dans cette région. L'avenir économique de la rive nord de Gaspé dépend donc directement des améliorations qu'il est possible de faire dans son principal service de transport. A cet égard, il ne faudrait pas oublier que la disponibilité d'un bon service ferroviaire est une des conditions vitales de l'expansion industrielle et commerciale. Toute région qui tente d'aider au progrès de ses industries, de son agriculture et de ses entreprises minières, et d'attirer des capitaux de placement sera considérablement désavantagée si ses services de transport sont insuffisants. Le gouvernement se rend compte de la gravité de ce désavantage sur l'économie gaspésienne et il a décidé de prendre les mesures qui s'imposent en vue de le faire disparaître. A vrai dire, le présent bill s'intègre dans un vaste programme de mesures entreprises par le gouvernement dans tout le domaine du transport et particulièrement dans le secteur des améliorations à apporter aux ouvrages et aux services maritimes du bas Saint-Laurent.

Le bill C-67 prévoit la construction et l'exploitation d'un chemin de fer dans les comtés de Matane et de Gaspé qui sont réputés pour leurs vastes étendues de terres fortement boisées, leurs fermes laitières et leurs riches ressources minérales dont la plupart n'ont pas encore été utilisées. Bien que cette section du district du bas Saint-Laurent ait été pendant quelque temps l'emplacement projeté pour un service ferroviaire, un tel projet ne pouvait être accepté aussi longtemps qu'il fallait le considérer strictement comme un projet

qui serait rentable ou susceptible de faire ses frais, sans faire entrer en considération la possibilité d'accepter des déficits à court terme afin de pouvoir réaliser des bénéfices à long terme en raison de l'expansion économique que prendrait toute la région desservie par le nouvel embranchement. C'est aussi parce que le gouvernement a compris que les nombreuses représentations faites maintes fois pendant plus de vingt ans par les dirigeants des collectivités et les résidents tout au long de la côte de Gaspé qui demandaient le prolongement du service ferroviaire jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts témoignaient d'un besoin réel d'un service de transport dans ce district que ce bill vous est présentement soumis.

Monsieur le président et honorables sénateurs, pour avoir une idée de la nécessité de cette ligne ferroviaire dans la péninsule de Gaspé, on n'a qu'à songer à l'énorme potentiel économique de la côte nord de Gaspé car, en fin de compte, ce sont ces nombreux avantages d'ordre économique bien plus que les marchandises prêtes à être transportées qui décideront du succès de cette entreprise. Au nombre des avantages que l'on trouve dans la péninsule il faut compter, notamment 75 scieries, d'un débit de 85 millions de pieds de planche par année, y compris une production possible de 85,000 tonnes de copeaux par année. En outre, on peut s'attendre à ce qu'une certaine partie des 50 mille cordes de bois à pâte que l'on débite chaque année, dans cette région de la côte de Gaspé, puisse être transportée, grâce à cette nouvelle ligne, et puisse surtout atteindre les scieries où le transport direct par voie d'eau fait défaut.

Pour ce qui est des ressources minérales de la région, on pourra, en vertu du bill C-67, installer une tête de ligne à moins de soixante milles de Murdochville, centre minier de la *Gaspé Copper Company*. On croit pouvoir compter sur un bon nombre d'entreprises minières dans le voisinage du nouveau tronçon de la ligne de chemin de fer.

Enfin, je ferai mention des perspectives qu'on entrevoit dans le domaine du trafic-marchandises de nature générale qui arrive dans la région ou qui en sort. Les populations installées sur le littoral de la côte nord de la péninsule ont dû, jusqu'ici, compter sur les services des navires côtiers pour le transport de ces denrées, le moyen de transport le plus économique. Malheureusement, les services de ces navires doivent se restreindre à la durée de la période de navigation et deviennent insuffisants d'après les normes actuelles. A cet égard, les taux réduits de transport direct qui seront mis à la disposition des expéditeurs, à longueur d'année, favoriseront grandement l'essor économique de la région. J'ajoute que la présence d'une nouvelle ligne ferroviaire stimulera l'esprit d'initiative des agriculteurs, industriels et commerçants de la région, qui auront plus de latitude pour la production, l'échange ou la transformation plus poussée des produits de la région, en vue de leur vente dans d'autres régions du pays et de l'acquisition, plus rapide et plus économique, de matériaux produits ailleurs au Canada.

Je suis persuadé que l'adoption du présent bill assurera à l'économie du pays les avantages suivants: des occasions immédiates d'emploi résultant de la construction de la ligne ferroviaire; de nouveaux emplois continus par suite des travaux d'exploitation et d'entretien que devra diriger la compagnie des chemins de fer; enfin la création de nombreux autres emplois et un état de prospérité, non seulement dans la région de la côte nord de la péninsule mais dans tout le reste du pays.

Je crois, monsieur le président, que vous avez déjà présenté les autres témoins.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Oui.

Le sénateur ISNOR: Je demanderais au Ministre s'il s'agit ici d'une entreprise du gouvernement ou d'une entreprise du Chemin de fer National-Canadien.

L'hon. M. BALCER: Monsieur le président, il s'agit uniquement d'une entreprise du gouvernement. Dans le rapport de la commission MacPherson, comme dans celui de la Commission Turgeon, on établit une distinction entre un programme national de mise en valeur et un programme national de transport. La Commission royale MacPherson a déclaré en termes précis que lorsque le gouvernement était d'avis que la construction d'un chemin de fer s'imposait, pour la mise en valeur d'une région, il ne devait pas grever le chemin de fer de déficits d'exploitation...

Le sénateur ISNOR: Avez-vous fait une estimation du déficit?

L'hon. M. BALCER: Nous avons une estimation du trafic-marchandises mais nous n'en avons pas au sujet du déficit. Les entretiens se poursuivent avec la compagnie *Canada and Gulf Terminal Railway*. Ces négociations ne sont pas terminées et, à l'heure actuelle, nous ne savons pas quels taux seront définitivement établis.

Le sénateur ISNOR: M. Dingle pourrait peut-être nous donner une idée du déficit des deux, trois, quatre ou cinq premières années?

L'hon. M. BALCER: J'ai bien peur qu'il ne s'agisse que d'une estimation très approximative car ces taux... M. Scott pourra peut-être répondre à cette question.

M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint des Transports: Comme l'a dit le Ministre, les entretiens avec la *Canada and Gulf Terminal Railway* ne sont pas terminés, et ainsi, nous ne savons pas ce que sera le coût du droit de circulation sur cette ligne ferroviaire, mais nous avons établi le chiffre approximatif du volume du trafic sur lequel nous comptons pour les premières années et qui emprunterait cette ligne. Nous sommes d'avis, en nous fondant sur ces calculs, que le trafic-marchandises qui serait immédiatement transportable suffirait tout juste à payer les frais d'exploitation de la ligne ferroviaire mais n'apporterait rien aux frais de premier établissement au cours des premières années.

Le sénateur ISNOR: Monsieur le ministre, auriez-vous la bonté de nous dire, en ce qui a trait à l'aménagement futur de la voie maritime du Saint-Laurent, à quel endroit le chemin de fer recueillerait les marchandises transportées par bateau? Je crois que vous avez fait mention de cela en expliquant le bill. Avez-vous quelque chose de précis en vue?

L'hon. M. BALCER: Je pense, sénateur Isnor, que vous songez au transport d'une rive à l'autre du fleuve.

Le sénateur ISNOR: Je songe aux marchés futurs dont vous nous avez parlé et à l'endroit d'où les cargaisons pourront être transportées grâce à cette nouvelle ligne ferroviaire.

L'hon. M. BALCER: L'un des avantages que nous prévoyons en ce qui concerne ce chemin de fer, c'est que le terminus du côté est, à Sainte-Anne-des-Monts, se trouve exactement vis-à-vis de Sept-Îles, sur l'autre rive du Saint-Laurent, région marquée par un essor industriel considérable.

A l'heure actuelle, il y a un service de transbordement entre ces deux points. Nous nous sommes mis en rapport avec les propriétaires de ce service; ces derniers ont des projets bien précis concernant l'établissement d'un transbordeur à passerelle carrossable et les économistes prévoient un trafic considérable sur la ligne directe qui ira jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts et de là, sur le bateau de transbordement, jusqu'à la région de Sept-Îles. Certaines gens de Gaspé, en parlant de cette nouvelle ligne, songent même à un service ferroviaire de Matane à Schefferville. D'après les plans actuels, Sainte-Anne-des-Monts sera le terminus du côté est et, pour transporter le trafic-marchandises à Sept-Îles, on disposera d'un très bon service de transbordement.

Le sénateur DUPUIS: Monsieur le ministre, y a-t-il de la navigation l'hiver dans cette région du golfe?

L'hon. M. BALCER: Oui, pendant presque toute l'année. Je ne sais pas exactement le nombre de jours, mais cet hiver je crois que la région de Sainte-Anne-des-Monts n'a été couverte de glace que pendant bien peu de temps, et encore était-ce dû à des sautes de vent.

Le sénateur DUPUIS: Alors, il est possible qu'un bateau fasse la navette entre Sainte-Anne-des-Monts et Sept-Îles presque toute l'année?

L'hon. M. BALCER: Oui, pendant presque toute l'année.

Le sénateur ISNOR: Vous avez parlé des emplois auxquels cette entreprise donnerait lieu. Avez-vous une idée du nombre des nouveaux emplois, sur la ligne de chemin de fer et ailleurs?

M. DINGLE: Sous réserve des vérifications de mon ingénieur en chef, je pourrais dire que, en ce qui concerne la construction,...

Le sénateur ISNOR: Il s'agit d'emplois résultant du travail de construction seulement?

M. DINGLE: Oui, de la construction seulement. Il y faudrait probablement de 150 à 200 hommes et, pour le chemin de fer, je crois qu'on n'aurait pas besoin de plus de 20 à 25 hommes.

Le sénateur ISNOR: C'est-à-dire qu'il y aurait 150 employés temporaires?

M. DINGLE: Oui, environ 150 qui seraient affectés aux travaux de construction.

Le sénateur ISNOR: Et 25 plus tard?

M. DINGLE: Oui.

Le sénateur THORVALDSON: Combien de temps dureront les travaux de construction, monsieur Dingle?

M. DINGLE: Nous croyons, (mais cela dépend du moment où nous recevrons nos instructions du gouvernement), que nous pourrions entreprendre l'étude du terrain ce printemps, aussitôt après la fonte des neiges. Cette étude durera environ trois mois et nous comptons pouvoir accorder des contrats pour les travaux de construction vers la fin de l'automne. Nous sommes d'avis qu'en suivant ce programme, nous aurons à peu près terminé les travaux de construction vers la fin de 1963.

Le sénateur BUCHANAN: Je pense, toutefois, que le plus grand nombre des nouveaux emplois serait attribuable à la mise en train de nouvelles industries plutôt qu'à la nomination du personnel du chemin de fer. Si ce n'est pas le cas, nous n'avons pas besoin de la ligne ferroviaire.

L'hon. M. BALCER: C'est bien entendu.

Le sénateur DUPUIS: J'aimerais faire l'avocat du diable pendant quelques instants. Puisque les bateaux peuvent naviguer l'année durant et puisque le transport par bateau coûte moins cher que le transport par rail, pourquoi construire une ligne ferroviaire?

L'hon. M. BALCER: Il y a possibilité de navigation l'hiver grâce à des navires dont la coque a été renforcée de façon à résister aux glaces, mais ce mode de transport est encore assez nouveau sur le Saint-Laurent et n'est pas encore établi de façon régulière. Le nouveau service de transbordement susmentionné sera pourvu de navires de ce genre; toutefois le service de transport ordinaire se fait au moyen de goélettes, qui sont faites de bois et qui ne peuvent servir l'hiver.

Le sénateur DUPUIS: Je suppose que le ministre veut dire que la navigation dans les glaces, l'hiver, présente trop de difficultés... il y a toujours de la glace?

L'hon. M. BALCER: Oui, l'expérience de la navigation sur le fleuve l'a prouvé. Je ne suis pas spécialiste en la matière, mais je ne crois pas me tromper en disant qu'on a construit ces dernières années des navires à coque renforcée pour faire le trajet jusqu'à Québec, Trois-Rivières et même jusqu'à Montréal, comme on l'a vu de bonne heure cette année; mais la navigation à ce temps de l'année ne peut se faire qu'au moyen de navires construits de façon à résister aux glaces et pourvus également de moteurs renforcés. Mais la navigation ordinaire sur le Saint-Laurent, en particulier le transport du bois à pâte et du bois d'œuvre se fait au moyen de goélettes et de navires de petit calibre qui ne sont pas propices à la navigation d'hiver.

Le sénateur DUPUIS: On ne s'en sert pas l'hiver?

L'hon. M. BALCER: Non, pas dans cette région.

Le sénateur DESSUREAULT: Monsieur le ministre, vous dites qu'aucune entente n'a été conclue avec la compagnie *Canada and Gulf Terminal Railway*. Vous n'avez aucune idée du coût que représenterait l'exploitation d'un chemin de fer de Mont-Joli à Matane?

L'hon. M. BALCER: En 1903 et en 1908, le gouvernement fédéral a accordé des subventions à la *Canada and Gulf Company*, qui était alors constituée sous un autre nom; mais le dernier contrat que le gouvernement a conclu avec la compagnie de chemin de fer contient un article aux termes duquel la compagnie assume la responsabilité d'accorder des droits de circulation à d'autres compagnies de chemins de fer qui devront emprunter ce réseau. Les représentants du National-Canadien ont donc eu des entretiens préliminaires avec la compagnie *Canada and Gulf Terminal Railway* et une fois que le présent bill sera approuvé, on se mettra à l'œuvre.

Le sénateur DESSUREAULT: Dans quel état est la voie ferrée? S'il y a lieu de l'améliorer, qui paiera les frais?

L'hon. M. BALCER: Les ingénieurs du National-Canadien ont donné à la Chambre des communes les renseignements nécessaires à ce sujet. Ils ont effectué une évaluation approximative, ils ont fait une étude de l'état actuel de la voie de la compagnie Terminal et ainsi de suite, et ils ont trouvé cette dernière en assez bon état.

Le sénateur DESSUREAULT: Elle est en assez bon état pour permettre l'exploitation d'un chemin de fer jusqu'à ce nouveau tronçon qui ira jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts?

L'hon. M. BALCER: Oui monsieur.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, quel qu'un pourrait-il nous dire de quel réseau routier on dispose dans la région? J'ai consulté la carte en venant au comité; il semble y avoir une ligne rouge qui, d'après moi, indiquerait que dans la même région une grand'route longe parallèlement et apparemment très près la future ligne de chemin de fer. Qu'est-ce au juste que cette route?

L'hon. M. BALCER: C'est une grand'route, pavée et en très bon état. Elle est excellente et contourne la péninsule de la Gaspésie.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): C'est-à-dire la route nationale?

L'hon. M. BALCER: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Qui fait le tour de la Gaspésie?

L'hon. M. BALCER: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quel est le trafic qui existe à présent et qui ne peut emprunter cette grand'route de telle sorte que la construction de la ligne ferroviaire s'impose?

L'hon. M. BALCER: Le gouvernement a fondé sa décision sur le potentiel minier et la mise en valeur des ressources forestières de la région. Si l'on en

croit les diverses représentations qu'ont faites les porte-parole des intérêts miniers de la région, le transport des différents minerais constitue un problème de transport en vrac que le camionnage ne peut résoudre qu'à des prix onéreux et les représentants estiment que le transport ferroviaire de ces minerais constituerait une solution beaucoup plus économique et pratique.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quelle serait la destination de ces minerais, de ces concentrés ou je ne sais quoi? Il me semble évident que la méthode de transport la moins onéreuse, lorsqu'il s'agit de chargements aussi lourds, serait de les amener aux ports de mer aussi vite que possible et par la voie la plus directe puis, de là, de les transporter par eau. Je ne comprends pas assez bien la situation pour admettre que le transport du minerai doive se faire par les soins du National-Canadien jusqu'au point de destination. Suis-je dans l'erreur?

L'hon. M. BALZER: Monsieur Scott, pourriez-vous répondre à cette question?

M. SCOTT: Ainsi que le ministre l'a indiqué, la région possède un potentiel d'exploitations minières futures, mais la construction de cette ligne ferroviaire n'a pas pour objet les expéditions actuelles. Elle vise à servir l'expansion. Je crois qu'en fait votre question porte directement sur ce point: en ce qui concerne le bois de construction, il est expédié par eau durant la période de navigation. La présente ligne de chemin de fer assure également une partie des expéditions et les camions se chargent du transport de la majeure partie du bois, à partir de son lieu d'origine jusqu'à l'actuelle tête de ligne ferroviaire. Dans le cas du bois, le chemin de fer offrirait, à longueur d'année, un meilleur service d'expédition et permettrait également de le placer sur le marché mont-réalais à des tarifs inférieurs à ceux que l'on exige en ce moment. Un spécialiste de ces questions a déclaré qu'en ce qui concerne la livraison du bois la différence serait de l'ordre de \$5 la tonne. Ainsi pourrait-on réaliser une économie sur le coût. Dans la région, le commerce du bois de la péninsule s'est dirigé vers Matane plutôt que vers la région est, aussi le projet permettrait-il d'atteindre à un meilleur équilibre.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Vous ai-je bien compris? Les camions se chargent-ils du transport du bois depuis cette région jusqu'à Montréal, directement?

M. SCOTT: Non, la majeure partie du bois est acheminée par camion jusqu'aux différentes installations portuaires du Saint-Laurent mais une certaine quantité est transportée jusqu'au terminus de la compagnie ferroviaire *Canada and Gulf Railway*, situé à Matane et, de là, acheminée sur rail.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quels sont les ports d'expédition depuis la péninsule?

M. SCOTT: A l'heure actuelle?

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Oui, monsieur.

M. SCOTT: On utilise n'importe lesquels en général, mais en ce moment l'expansion se fait davantage vers Matane. Ceci permettrait d'employer Sainte-Anne-des-Monts.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Vous avez parlé des perspectives minières et vous avez employé l'expression pertinemment. A l'heure actuelle, il n'y a aucune mine dont l'exploitation requiert l'utilisation d'une voie ferrée, mais dès que celle-ci sera construite les mines commenceront immédiatement à transporter leur minerai vu les tarifs de transport inférieurs que la compagnie ferroviaire offrira?

M. SCOTT: Il n'existe actuellement qu'une seule exploitation, la *Gaspé Copper*.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): A Murdochville?

M. SCOTT: En effet, elle est installée sur une colline, entre Murdochville et Gaspé. Une partie du minerai est transportée par camion de Gaspé à Murdochville; la compagnie sort par camion ses lingots de cuivre, lesquels sont ensuite confiés aux chemins de fer. Nous ignorons si l'organisation de ce transport sera modifiée, mais nous ne nous basons pas sur une modification de l'organisation. Actuellement, celle-ci convient parfaitement à l'exploitation de la *Gaspé Copper*, mais d'autres compagnies ont présenté des requêtes car elles s'agrandiraient volontiers s'il existait une ligne de chemin de fer plus rapprochée. La *Gaspé Copper* possède un service de camionnage aller-retour, ce qui abaisse le prix de revient de son transport; mais tel n'est pas le cas des autres compagnies, à qui le système ne convient pas.

Le sénateur ISNOR: Je crois que nous nous intéressons tous à l'exploitation du National-Canadien et à la répercussion qu'aura cette initiative sur son exploitation commerciale future. Si le projet réussit, parfait; mais nous savons tous que l'année dernière la compagnie a accusé un déficit de 67 millions de dollars. Je voudrais donc que vous me fixiez sur ce qui suit: votre initiative ajoutera-t-elle au déficit de la compagnie, lequel s'établira entre un demi et trois quarts de millions de dollars ou le gouvernement assumera-t-il ces dépenses supplémentaires?

L'hon. M. BALCER: Le Fonds du revenu consolidé prendra en charge tous les déficits et la nouvelle ligne de chemin de fer ne coûtera pas un sou à la compagnie du National-Canadien. Il s'agit d'une ligne d'expansion régionale que le gouvernement commandite, non pas le National-Canadien. Celui-ci agit simplement en tant qu'agent de l'État en vue de la construction et de l'exploitation de la nouvelle ligne, mais le gouvernement absorbera tous les déficits et l'entreprise n'apportera aucune modification au revenu ou aux dépenses du National-Canadien.

Le sénateur ISNOR: En toute équité pour le National-Canadien, je me demandais si nous n'allions pas lui imposer un fardeau supplémentaire de l'ordre, peut-être, de trois quarts de million de dollars. J'aimerais savoir comment la compagnie va passer l'opération en comptabilité? Le gouvernement va-t-il inscrire directement les dépenses à son compte ou bien l'opération se fera-t-elle dans les livres de la compagnie qui obtiendrait ensuite un remboursement?

M. DINGLE: L'affaire fera l'objet d'un compte distinct et nous facturerons à l'État non seulement le coût de la construction, mais également les dépenses afférentes à l'exploitation de la ligne et tout bénéfice ou déficit sera imputé au compte de l'État.

Le sénateur ISNOR: Un tel compte est-il ouvert à l'heure actuelle?

M. DINGLE: Non, nous l'établirons ultérieurement.

Le sénateur ISNOR: Vous allez l'établir?

M. DINGLE: Oui, et il ne figurera pas dans notre rapport annuel.

L'hon. M. BALCER: Il figurera dans un poste des prévisions budgétaires du ministère des Transports. Sénateur Isnor, je pourrais rappeler ce fait: l'initiative présente une certaine similitude avec le cas du chemin de fer de la Baie d'Hudson (*Hudson Bay Railway*). Le National-Canadien s'était chargé de la construction et de l'exploitation de cette ligne pour le compte de l'État, mais elle est maintenant intégrée au réseau du National-Canadien; c'est à présent une exploitation rentable et une propriété avantageuse de notre réseau ferroviaire national. Nous espérons donc qu'il en sera un jour de même pour la ligne de Gaspé.

Le sénateur DESSUREAULT: Avez-vous l'intention d'étendre la ligne tout autour de la Gaspésie?

L'hon. M. BALCER: Pas pour le moment, mais d'autres facteurs peuvent survenir. A l'heure actuelle nous n'avons pas l'intention d'établir tout un circuit gaspésien.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Je suppose que du point de vue technique, on a fait une étude et que peut-être plus d'une organisation a effectué ce qu'on pourrait appeler une étude économique. Pourriez-vous nous parler de ces études? Dans quelle mesure et jusqu'à quel point l'étude technique est entrée dans le détail pour vous permettre d'arriver au chiffre de 14 millions de dollars?

M. A. V. Johnston, ingénieur en chef de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada: Nous n'avons pas effectué de relevé détaillé sur les lieux. Nous avons fait une étude préliminaire basée sur des photographies aériennes et une étude du sol à laquelle j'ai personnellement participé. Nous avons apprécié les difficultés que présente la construction de la ligne; notre estimation de 14 millions de dollars se fonde sur notre expérience de la construction de lignes du même genre et notre connaissance de ce type d'emplacement. Mais nous n'avons effectué, en fait, aucun relevé détaillé du sol à l'aide d'instruments.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Combien de temps faudrait-il pour exécuter pareil relevé, pour effectuer une étude détaillée?

M. JOHNSTON: Cela prendrait environ trois mois.

Le sénateur ISNOR: A combien estimez-vous le prix de revient par mille de ligne?

M. JOHNSTON: Il se chiffre aux alentours de \$282,000 le mille si je ne m'abuse. Cette évaluation est fondée sur un coût maximum. Pris en fonction des 14 millions de dollars le prix de revient au mille s'établit à \$245,000.

Le sénateur ASELTINE: Aurez-vous à surmonter de gros obstacles?

M. JOHNSTON: Oui, il y aura 15 structures de pont ce qui est un chiffre élevé sur une distance de 57 milles. La partie orientale de la ligne est très accidentée. Il existe des escarpements rocheux tout près du rivage qui soulèveront quelques difficultés techniques, mais elles ne sont pas insurmontables.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): D'après vous, ces 14 millions de dollars sont-ils le chiffre le plus élevé? Etes-vous certain que vous ne découvrirez pas ultérieurement que le projet coûtera 28 millions de dollars?

M. JOHNSTON: Il est impossible que le prix atteigne pareil chiffre. Le prix de 14 millions est raisonnable et nous l'avons fondé sur notre expérience actuelle.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Vous seriez surpris si le prix était plus élevé?

M. JOHNSTON: Je serais surpris s'il dépassait 16.1 millions de dollars, chiffre qui comprend 15 p. 100 d'imprévus.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Pourriez-vous me dire, à propos de l'étude économique, quel est l'aspect pratique de cette ligne du point de vue économique. Jusqu'à quel degré une étude a-t-elle été faite là-dessus?

M. SCOTT: Comme vous le savez, depuis plusieurs années on a périodiquement soulevé la question du prolongement de cette ligne et chaque fois on a considéré le volume de trafic de l'époque et évalué ses perspectives. Il y a trois ans le ministère s'est à nouveau penché sur la question, puis il a fait une nouvelle étude il y a un peu plus d'un an; de la sorte, les quatre ou cinq dernières années ont vu notre personnel dans les parages; à trois reprises nos représentants se sont rendus dans la région et ont pris contact avec les industries pour connaître le volume d'expédition et estimer les perspectives d'accroissement du trafic.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): A la suite de ces visites, vous avez calculé les quantités de bois produites en ce moment, vous avez évalué la production possible et ce sont les chiffres que le Ministre nous a donnés tantôt.

M. SCOTT: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Avez-vous des raisons de croire qu'une très forte proportion de la production, transportée d'un bout à l'autre de la ligne, rendra l'entreprise rentable après quelque temps?

M. SCOTT: Oui. Nous avons étudié le trafic entrant et sortant, ce qui est important dans ce cas-ci, et nous en sommes arrivés à des chiffres qui, nous le croyons, indiquent le montant du mouvement disponible dans au plus un an ou deux, sans tenir compte d'un déplacement important du transport routier actuel vers la ligne de chemin de fer proposée. Nous savons qu'il existe à cet endroit des entreprises de transport routier bien établies et qu'elles rendent de très grands services.

Toutefois, l'industrie, et nous avons pris nos renseignements à ce sujet, pourrait expédier plus de marchandises parce que l'expédition se ferait à meilleur compte. Ce chemin de fer l'affectera de deux façons. Par exemple, à l'heure actuelle, la marchandise en provenance de Montréal et à destination de la région de Ste-Anne-des-Monts, est assujétie à un taux local de transport jusqu'à Mont-Joli sur le National-Canadien; il faut payer un autre taux local sur le *Canada and Gulf Terminal* jusqu'à Matane; et encore un taux local pour le transport par route de Matane à Ste-Anne-des-Monts. Ces taux locaux de transport sont les plus élevés qu'on puisse trouver et quand on les additionne tous les trois, cela donne un paiement de transport-marchandises très élevé entre Montréal et cet endroit, tandis qu'en utilisant le prolongement ferroviaire proposé, il n'y aurait qu'un taux direct qui servirait à réduire le coût de toutes les marchandises arrivant dans la région et réduirait également les frais du transport sortant.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ce serait un coup assez dur pour l'industrie du camionnage qui s'y trouve déjà.

M. SCOTT: Pas nécessairement, car dans nos chiffres, nous n'avons pas inclus une tonne de moins que la voiturée complète, et c'est là le genre de transport dont les camions se chargent le plus souvent.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Quelle catégorie de marchandise le chemin de fer en question transporterait-il le plus?

M. SCOTT: Le bois.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Du bois scié?

M. SCOTT: Oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Et pas de bois à pâte?

M. SCOTT: Non. Il est vrai qu'il y aurait assez de copeaux et de bois à pâte à transporter, mais nous l'avons considéré comme transport à courte distance. Le principal transport consisterait surtout en tonnes de bois de construction, ce qui rapporte évidemment plus.

Le sénateur DESSUREAULT: Avez-vous dit que le tarif-marchandise pour le trafic fluvial à partir de Ste-Anne-des-Monts serait de \$5 la tonne?

M. SCOTT: J'ai dit qu'il serait réduit de \$5 la tonne.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur Scott, je suppose que l'exploitation de cette compagnie ferroviaire deviendrait rentable aux points de vue fonctionnement, intérêt sur les placements et ainsi de suite si l'exploitation minière progressait et si d'importants gisements de minerai pouvaient être exploités. Le succès de ce chemin de fer dépend-il de l'exploitation de nouvelles mines?

M. SCOTT: Pour assurer tous les frais, y compris les dépenses en immobilisations, oui.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Où en est la situation concernant la mise en valeur de nouveau minerais dans cette région? Nous n'en avons pas beaucoup entendu parler sauf à propos du cuivre de Murdochville.

M. SCOTT: Eh bien, c'est la société East Sullivan qui s'est beaucoup intéressée à cette région. Il y en a une ou deux autres qui disent qu'il est inutile pour le moment d'essayer d'exploiter ces mines, mais qu'un chemin de fer établi à proximité changerait la situation.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Ces compagnies ont-elles procédé à des forages pour s'assurer du genre de minerais qu'il y a là?

M. SCOTT: Elles l'ont fait au cours des années, monsieur le sénateur; étant propriétaires de ces terrains, elles en ont évalué une grande partie. Il y en a qui sont retenus à bail et dont on n'a pas essayé de prouver la teneur en minerais. Mais, devant la possibilité d'un chemin de fer, les sociétés deviennent plus intéressées.

Le sénateur BRADLEY: Cette ligne longera la côte n'est-ce pas?

M. SCOTT: Oui.

Le sénateur BRADLEY: S'agit-il d'un territoire très peuplé?

M. SCOTT: Il y a environ 100,000 habitants dans cette région.

Le sénateur BRADLEY: C'est-à-dire entre les deux localités?

M. SCOTT: Oui, dans cette région.

Le sénateur HORNER: Vous avez parlé de la route. Je voudrais savoir si le chemin de fer soulagera la route de sorte que la circulation y deviendra moins dangereuse pour les autres usagers et les cultivateurs? Il est difficile d'entretenir une route. Cette ligne de chemin de fer soulagerait la route de toute cette circulation qui n'a réellement rien à faire sur une route menant vers le nord.

L'hon. M. BALZER: Oui, jusqu'à un certain point. Qu'il me soit permis de vous dire, honorables sénateurs, que nous avons appris hier que les mines East Sullivan sont pour le moment en pourparlers avec le gouvernement provincial à propos de dépenses de l'ordre d'un couple de millions de dollars sur les terrains qu'elles possèdent directement au sud de Ste-Anne-des-Monts. Il semble qu'elles soient prêtes à commencer n'importe quand maintenant.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): A quelle distance se trouveraient-elles de la ligne?

L'hon. M. BALZER: A peu près 20 milles, je crois.

Le sénateur ISNOR: Je demanderais à l'ingénieur en chef d'être assez aimable de me donner le coût moyen, durant les cinq dernières années, de la construction de lignes de chemin de fer par mille?

M. JOHNSTON: Cela dépend de l'endroit. Nous avons construit plusieurs lignes. Nous en avons construit qui nous ont coûté aussi peu que \$100,000 par mille là où tout a bien marché et nous en avons construit qui nous ont coûté jusqu'à \$275,000 du mille sur des terrains accidentés. Vous pouvez calculer la moyenne; je dirais qu'un peu moins de \$200,000 du mille, peut-être que \$175,000 serait un chiffre approximatif.

Le sénateur ISNOR: Et cette ligne coûtera, d'après vous, \$245,000 du mille, ou \$245,000 du mille suivant la somme globale de \$14 millions.

M. JOHNSTON: Oui.

Le sénateur ISNOR: C'est un gros montant.

M. JOHNSTON: Oui, c'est très vrai, parce qu'il s'agit d'un pays accidenté et qu'il y faudra construire de nombreux ponts et aussi à cause des escarpements rocheux qui longent la partie est de la ligne.

Le sénateur ISNOR: Puis-je me permettre de vous demander, monsieur Dingle, si vous vous occupiez de ce projet, en recommanderiez-vous la réalisation?

Le sénateur THORVALDSON: Il me semble que cette question est mal venue. On a dit que c'était un chemin de fer pour le développement régional et l'aspect économique n'est pas un facteur important dans sa construction.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois que le sénateur de Halifax-Dartmouth veut plaisanter.

Le sénateur SMITH (*Queens-Shelburne*): Monsieur le président, je ne trouve pas la question du sénateur si déplacée. Il aurait pu la tourner autrement. Je vais reprendre sa question en d'autres termes: Par les années passées, le National-Canadien a-t-il procédé à des études d'ordre économique spécialement en ce qui a trait à la fermeture de lignes ferroviaires. Je ne parle pas du ministère des transports, mais du National-Canadien qui a l'habitude de ce genre d'études.

Le sénateur ISNOR: Je n'ai pas voulu vous tendre un piège, monsieur Dingle.

M. DINGLE: Nous avons effectué plusieurs enquêtes dans cette région comme ailleurs au Canada. Nous nous imposons une réglementation assez sévère en ce qui concerne la construction de lignes d'embranchement. Nous ne pourrions en ce moment justifier celle-ci au point de vue commercial.

Le sénateur THORVALDSON: Admettez-vous, monsieur Dingle, qu'il en était de même pour la Hudson Bay Railway?

M. DINGLE: Au début, oui.

Le sénateur THORVALDSON: C'était il y a 35 ans.

M. DINGLE: Oui.

Le sénateur THORVALDSON: Il ne s'agissait pas d'une entreprise économique à ce moment-là pour le National-Canadien, mais elle a été construite par le gouvernement pour favoriser le développement régional, et cette initiative est maintenant justifiée.

M. DINGLE: Oui, les deux cas se ressemblent beaucoup.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Puis-je demander au comité de se prononcer au sujet de ce bill, s'il n'y a plus d'autres questions? Le comité l'approuve-t-il? Sommes-nous d'accord de présenter ce bill au Sénat, sans amendement?

Le sénateur ASELTINE: Je propose de le présenter sans amendement.

Le sénateur ISNOR: Nous ne voulons évidemment pas nous opposer à la politique du gouvernement.

La motion est approuvée.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Mesdames et messieurs, en votre nom, je tiens encore une fois à remercier le Ministre d'avoir bien voulu être des nôtres; son amabilité démontre une réelle bonne volonté.

L'hon. M. BALCER: Merci beaucoup, monsieur le président, mesdames et messieurs.

Le comité s'ajourne.

