

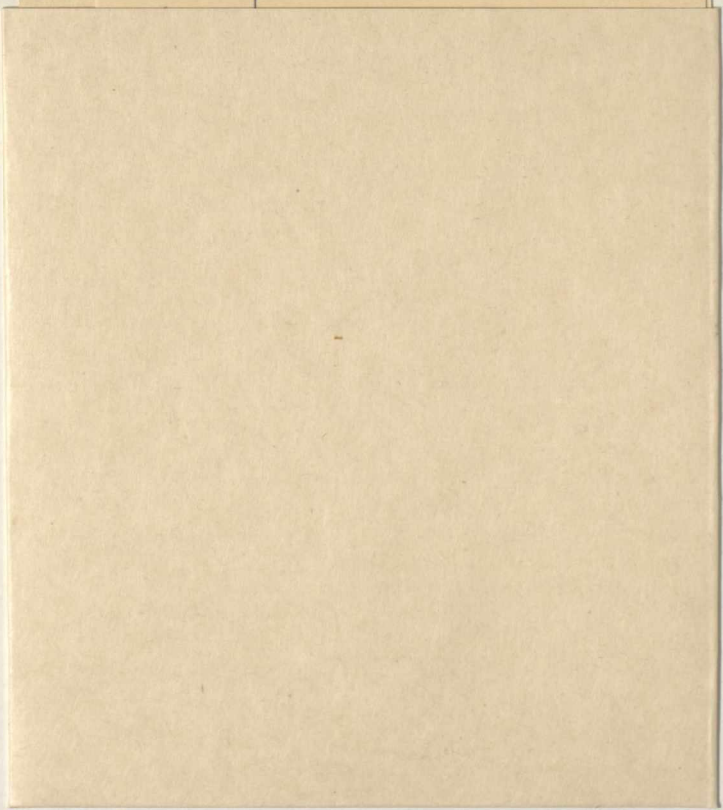
J
103
H72
1962
C4A4

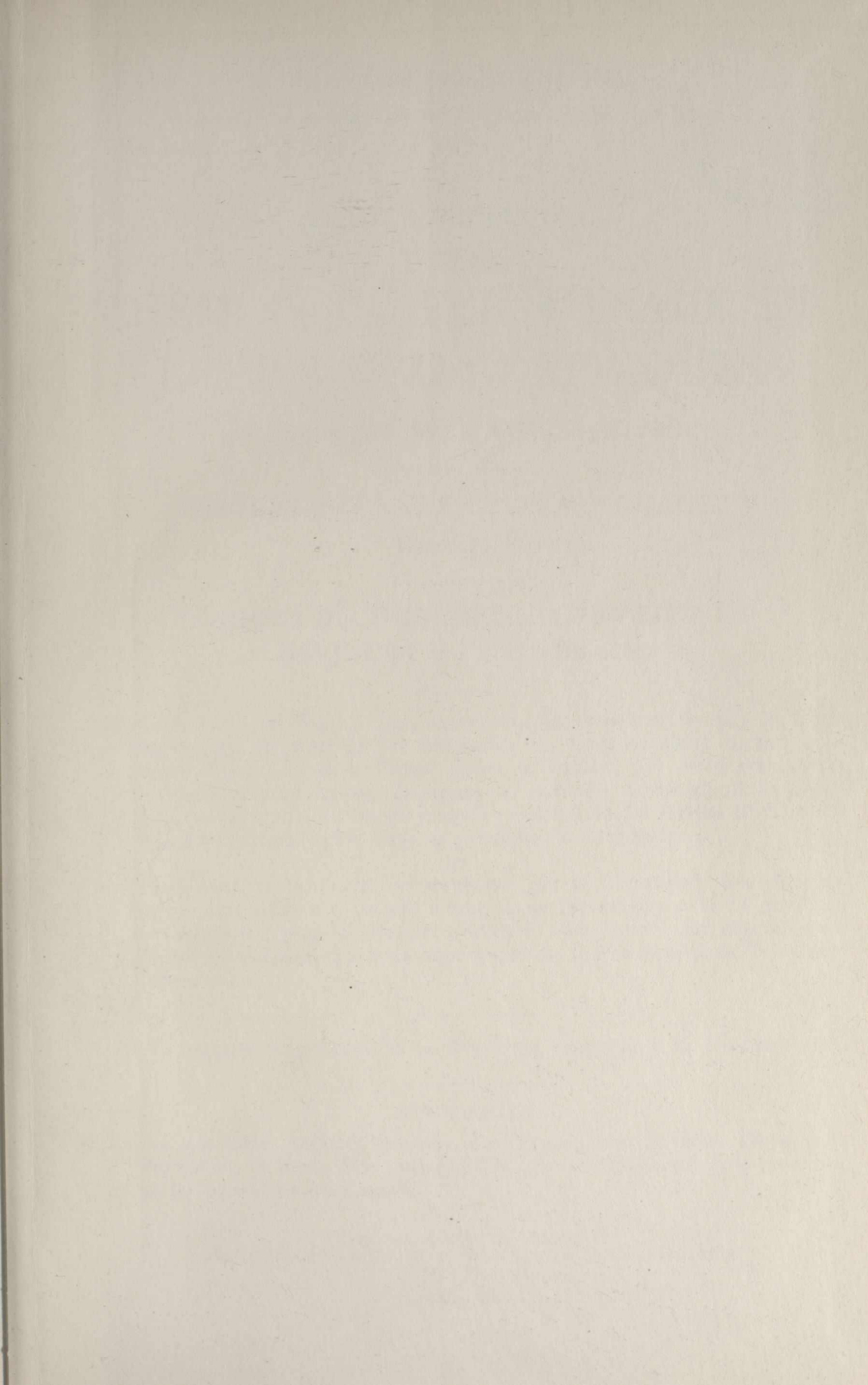
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

J
103
H72
1962
C4A4

CAN. PARL. C. DES C. COMITE
PERM. DES CHEMINS DE FER,
ET LIGNES TELEGRAPHIQUES.
Procès-verbaux et témoignages

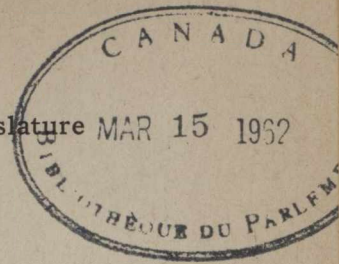
DATE	NAME - NOM





CHAMBRE DES COMMUNES

Cinquième session de la vingt-quatrième législature
1962



COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

SÉANCES DU MERCREDI 14 FÉVRIER ET
DU JEUDI 15 FÉVRIER 1962

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;

et

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*.

Y compris le premier et le deuxième rapports à la Chambre

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; et MM. Donald F. Purves et Graham Macdougall, C.R., de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

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

26551-2-1

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

Vice-président: M. J. Russell Keays

et MM.

Allmark	Dumas	McPhillips
Asselin	Fisher	Monteith (<i>Verdun</i>)
Badanai	Fournier	Pascoe
Baldwin	Grills	Payne
Benidickson	Hodgson	Phillips
Bourbonnais	Horner (<i>Acadia</i>)	Pigeon
Bourget	Johnson	Pitman
Bourque	Kennedy	Rapp
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	LaMarsh (M ^{11e})	Rogers
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Lessard	Rynard
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	MacInnis	Simpson
Bruchési	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Cadieu	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campbell (<i>Stormont</i>)	Matheson	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Campeau	McBain	Thompson
Chevrier	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Tucker
Creaghan	McFarlane	Valade
Crouse	McGee	Woolliams
Denis	McGregor	Wratten—60.
Drysdale		

Secrétaire du Comité:
M. Slack.

ORDRE DE RENVOI
CHAMBRE DES COMMUNES

LUNDI 12 février 1962

Il est ordonné—Que le 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, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MARDI 13 février 1962

Il est ordonné—Que le 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*, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MERCREDI 14 février 1962

Il est décidé—Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit composé des membres suivants:

MM.

Allmark	Fisher	McGregor
Asselin	Fournier	McPhillips
Badanai	Grills	Monteith (<i>Verdun</i>)
Baldwin	Hodgson	Pascoe
Bourbonnais	Horner (<i>Acadia</i>)	Payne
Bourget	Howe	Phillips
Bourque	Johnson	Pigeon
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	Keays	Pitman
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Kennedy	Rapp
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	LaMarsh (<i>M^{11e}</i>)	Rogers
Bruchési	Lessard	Rynard
Cadieu	MacInnis	Simpson
Campbell (<i>Stormont</i>)	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Campeau	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Smith (<i>Lincoln</i>)
Chevrier	Matheson	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Creaghan	McBain	Thompson
Crouse	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Tucker
Denis	McFarlane	Valade
Drysdale	McGee	Woolliams
Dumas		Wratten—60

(Quorum 20)

Il est ordonné—Que ledit Comité soit autorisé à étudier et à examiner toutes les affaires et questions qui lui seront renvoyées par la Chambre; à faire rapport, à l'occasion, de ses observations et opinions, à assigner des témoins et à ordonner la production de dossiers et de documents.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
Léon-J. Raymond.

RAPPORT À LA CHAMBRE

JEUDI 15 février 1962

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

PREMIER RAPPORT

Le Comité recommande:

1. Qu'il soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard;
2. Que son quorum soit réduit de 20 à 15 membres et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 65 (1) b) du Règlement;
3. Que permission lui soit accordée de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Le président,
W. M. HOWE.

JEUDI 15 février 1962

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

DEUXIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié les bills suivants et est convenu d'en faire rapport sans modification:

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 de 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*.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages entendus relativement aux bills sus-mentionnés (fascicule n° 1) est annexé.

Le président,
W. M. HOWE.

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI 14 février 1962.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques tient une séance d'organisation à 6 heures du soir.

Présents: MM. Badanai, Benidickson, Bourque, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Cadieu, Creaghan, Crouse, Drysdale, Dumas, Grills, Howe, Kennedy, MacInnis, McBain, McDonald (*Hamilton-Sud*), McFarlane, Pascoe, Payne, Pitman, Rapp, Rynard, Simpson, Smith (*Simcoe-Nord*) et Tucker. (24)

Le secrétaire de comité présent, ayant demandé des mises en candidature, M. Badanai propose, avec l'appui de M. Crouse, que M. Howe soit président du Comité.

Aucune autre candidature n'ayant été proposée, M. Howe est régulièrement déclaré élu comme président.

Le président remercie le Comité de l'honneur qu'il lui a conféré.

Sur la proposition de M. Kennedy, présentée avec l'appui de M. Pascoe, *Il est décidé*—Que M. Keays soit vice-président du Comité.

Sur la proposition de M. Smith (*Simcoe-Nord*), présentée avec l'appui de M. McDonald (*Hamilton-Sud*),

Il est décidé—Que soit nommé un sous-comité du programme et de la procédure composé du président et de six autres membres qu'il désignera.

Sur la proposition de M. Bourque, présentée avec l'appui de M. McBain,

Il est décidé—Que le Comité demande à la Chambre l'autorisation de faire imprimer les documents et témoignages dont il pourra ordonner la publication.

Sur la proposition de M. Rapp, présentée avec l'appui de M. McDonald (*Hamilton-Sud*),

Il est décidé—Que le Comité demande autorisation de réduire son quorum de 20 à 15 membres.

Sur la proposition de M. Drysdale, présentée avec l'appui de M. Rynard,

Il est décidé—Que le Comité demande l'autorisation de siéger durant les séances de la Chambre.

Le secrétaire lit l'ordre de renvoi du Comité.

Le président annonce que le Comité étudiera les bills C-48 et C-63 demain matin à 9 heures et demie.

A 6h.15 du soir, le Comité s'ajourne au jeudi 15 février.

JEUDI 15 février 1962

(2)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 heures et demie du matin, sous la présidence de M. W. M. Howe.

Présents: MM. Badanai, Baldwin, Benidickson, Brassard (*Chicoutimi*), Brassard (*Lapointe*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Cadieu, Crouse, Drysdale, Fisher, Horner (*Acadia*), Howe, Kennedy, Lessard, McFarlane, McPhillips,

Pascoe, Payne, Pigeon, Pitman, Rapp, Simpson, Rynard, Smith (*Lincoln*), Smith (*Simcoe-Nord*) et Tucker. (26)

Aussi présent: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports.

Du ministère des Transports: M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint; M. Jacques Fortier, conseiller; et M. W. A. Thornton, adjoint exécutif, chemins de fer. *De la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada:* MM. Donald F. Purves, chef de la Direction du développement, et Graham Macdougall, Q.C., avocat général.

Sur la proposition de M. McFarlane, présentée avec l'appui de M. Simpson,

Il est décidé—Que le Comité fasse imprimer au jour le jour 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses délibérations et témoignages.

Le Comité étudie 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.

Article 1

A la demande du président, le ministre des Transports explique brièvement l'objet du bill, et il présente ensuite les fonctionnaires des chemins de fer Nationaux du Canada ainsi que les fonctionnaires du ministère des Transports.

M. Balcer répond aux questions posées avec l'aide de M. Purves.

L'article 1 et le titre sont approuvés séparément; le bill est approuvé sans modification.

Il est décidé—Qu'il soit fait rapport à la Chambre du bill C-48, sans amendement.

Le Comité étudie alors 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*.

Le ministre des Transports explique l'objet de ce bill; interrogé sur le sujet, il répond avec le concours de MM. Purves et Macdougall.

Les articles 1 à 9, ainsi que l'annexe et le titre, sont adoptés séparément; le bill est adopté sans modification.

Il est décidé—Qu'il soit fait rapport du bill C-63 à la Chambre, sans modification.

A 10 heures et demie du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
M. Slack

TÉMOIGNAGES

JEUDI 15 février 1962.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, veuillez faire silence, car nous avons le quorum. Le premier article à l'ordre du jour ce matin est une proposition à l'effet de faire imprimer au jour le jour 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de nos procès-verbaux et témoignages.

M. McFARLANE: Je propose l'adoption de cette motion.

M. CROUSE: Je l'appuie.

Le PRÉSIDENT: Cette motion a été proposée et appuyée. Est-elle acceptée?

La motion est acceptée.

Nous étudierons maintenant le bill C-48. L'ordre de renvoi nous a été lu hier soir, et alors nous étudierons l'article 1.

Article 1.

M. Balcer, le ministre des Transports, nous expliquera maintenant l'objet de ce bill et nous présentera les fonctionnaires de son ministère.

L'hon. LÉON BALCER (*Ministre des Transports*): Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le président et messieurs, nous sommes réunis ici aujourd'hui afin d'étudier deux embranchements de lignes de chemin de fer: le premier bill est le C-48, visant à modifier le chapitre 13 de la loi qui pourvoit à un embranchement que doivent construire les chemins de fer nationaux du Canada, d'Optic Lake à Chisel Lake, dans la province du Manitoba; il s'agit de permettre à la compagnie de chemins de fer de construire huit milles additionnels de rail jusqu'à une nouvelle mine située à cet endroit.

Ensuite, nous étudierons le bill C-63 qui concerne la construction d'une ligne d'embranchement à partir de Whitecourt (Alberta), d'une longueur d'environ 23 milles, qui est destinée à desservir une nouvelle usine de soufre qui sera exploitée dans cette région.

Messieurs, j'ai ici trois témoins. A ma droite est M. George Scott, le sous-ministre adjoint des Transports; les deux témoins qui représentent la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada sont M. Purves, le chef de la Direction du développement, et M. MacDougall, avocat général. Nous avons également ici M. Fortier, le conseiller juridique de mon ministère. Je sais que le Comité désire savoir exactement en quoi consistent ces projets d'embranchements de lignes de chemins de fer. Vous désirez savoir quelles industries y sont intéressées, quelle est la rentabilité de ces projets, quel volume de trafic circulera sur ces lignes et comment le National-Canadien est assuré que ces lignes seront rentables. Vous pourrez obtenir ces renseignements et vous entendrez les témoins qui sont venus ici pour vous expliquer ces questions.

Et maintenant, monsieur le président et messieurs, j'en viens au bill C-48, qui tend à modifier le chapitre 13 des Statuts du Canada, 1957-1958. Cette mesure législative concernait la construction d'une ligne de chemin de fer, par le National-Canadien, d'Optic Lake à Chisel Lake, soit une distance de 52 milles dans la province du Manitoba. Cet embranchement est mentionné comme embranchement n° 1 dans l'annexe à cette loi, laquelle comportait également des dispositions pourvoyant à l'acquisition d'une autre ligne, appelée embranchement n° 2, dont il est aujourd'hui question.

Le bill C-48 prévoit un rajout de 8 milles aux 52 milles qui viennent d'être terminés en vertu de la loi originale. Vous vous rappellerez que la construction de cette ligne de 52 milles était nécessaire en vue d'atteindre une mine de zinc-cuivre exploitée à Chisel Lake par la *Hudson Bay Mining and Smelting Company*. Cette compagnie commence à exploiter un nouveau dépôt à Stall Lake, environ huit milles de Chisel Lake, et elle désire obtenir des services ferroviaires jusqu'à cette nouvelle mine. Elle a également l'intention d'exploiter un nouveau dépôt à un endroit dénommé Osborne Lake, éloigné de 11 milles de Stall Lake mais elle transportera le minerai par camions jusqu'à la tête du chemin de fer de Stall Lake, d'où il sera expédié pour traitement par la ligne de Chisel Lake jusqu'à Flin Flon.

La compagnie de chemin de fer a conclu un accord de trafic avec garantie, avec la *Hudson Bay Mining*, similaire à celui qui concernait le parcours original des 52 milles. Le coût estimatif du prolongement est de \$1,090,000, et la compagnie nous informe qu'elle a pu construire les premiers 52 milles à un coût suffisamment inférieur à l'estimation première de \$8,840,000 pour pouvoir aménager ce nouveau prolongement sans dépasser la somme prévue en premier lieu. Par conséquent, elle ne demande aucun crédit supplémentaire aux termes de la présente loi. Voilà pourquoi une résolution n'a pas précédé la présentation de ce bill.

J'estime que les membres du Comité comprendront que c'est là le prolongement logique de la ligne originale de Chisel Lake afin de pourvoir à l'augmentation de la production de la compagnie. La compagnie assure que, selon les études qu'elle a effectuées, ce projet sera rentable, tout comme le projet original.

Avant de demander aux témoins de la compagnie de chemin de fer qui sont ici présents, de comparaître, je crois qu'il ne serait que juste de rappeler aux membres du Comité que, bien que nous désirions obtenir tous les renseignements nécessaires, prouvant que le projet devrait être adopté, cependant, vous savez tous que la compagnie de chemin de fer hésite à divulguer les détails de ses transactions avec les industries relativement à ces lignes d'embranchement. Les représentants de la compagnie m'ont expliqué de façon détaillée les raisons pour lesquelles ils prennent cette attitude, et je suis de leur avis pour ce qui est de ne pas leur nuire lors de négociations futures de ce genre, et lorsqu'ils demandent que les détails de leurs transactions ne soient pas révélés, nous devrions respecter leurs désirs, dans la mesure du possible.

Dans certains cas, il me disent qu'ils ne s'opposent nullement à ce que soient révélés les accords concernant ce trafic, mais en d'autres cas ils ont des raisons qui motivent leur refus de les dévoiler. Par conséquent, lorsqu'ils nous demandent de ne pas dévoiler certains de ces faits, je crois que nous devrions agir ainsi. C'est la ligne de conduite qui, dans le passé, a été suivie dans des affaires de ce genre.

Les représentants de la compagnie des chemins de fer m'ont dit qu'ils pouvaient expliquer entièrement la portée de ces deux bills. Il leur fera plaisir de répondre à toutes les questions que vous désirerez poser sur ce sujet, afin que vous obteniez tous les renseignements concernant ces projets. Cependant, ils nous demandent d'être indulgents si sont posées des questions concernant des détails, qui pourraient les forcer à révéler des secrets ou à donner des renseignements spécifiques qui pourraient leur faire tort lors de négociations futures avec les industries. Cependant, ils sont ici pour nous aider et ils sont prêts à nous fournir tout renseignement que peut désirer un membre du comité.

M. FISHER: Puis-je demander au ministre si c'est là une déclaration de la politique générale concernant les sujets qui sont soumis à notre Comité? Je soulève ce point parce que vous vous rappellerez que des motions ont été soumises et des débats ont eu lieu dans ce comité concernant cette question. Il me semble que vous avez énoncé l'attitude du gouvernement en ce qui concerne les révélations.

M. BALCER: Comme je l'ai dit.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je crois que M. Fisher parle de révélations et de choses qui se sont passées dans un autre comité. Je veux parler du comité qui s'est occupé jusqu'ici de la Compagnie des chemins de fer nationaux.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): De toute façon, il appartient au Comité de décider des renseignements qu'il désire obtenir et jusqu'où il veut aller.

M. FISHER: Voilà le point.

M. BALDWIN: Le ministre a dit que chaque cas serait jugé au fond en ce qui concerne la ligne de conduite ou les propositions que soumet la ligne de chemin de fer, et je présume que c'est là l'avis du gouvernement.

M. BALCER: Décidément, car, par exemple, le Comité se rappellera que l'an dernier, lorsque nous avons présenté le bill concernant le chemin de fer de Pine Point, nous avons déposé l'accord et les détails en entier. Mais c'était un embranchement différent de celui-ci, ou de ces deux-ci, qui sont des embranchements ordinaires établis à la suite de contrats conclus entre des compagnies privées et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Cette compagnie m'informe qu'elle serait sujette à des embarras au cours de négociations futures si nous révélions certains faits. Comme vous le constaterez, deux hauts fonctionnaires de la compagnie sont ici et ils pourront vous fournir une somme considérable de renseignements. Cependant, je demanderais aux membres du Comité de ne pas trop insister pour obtenir certains renseignements, car nous ferions tort au National-Canadien ainsi qu'aux compagnies qui ont signé des contrats avec le chemin de fer.

M. DRYSDALE: Je désirerais éclaircir un point. Je comprends difficilement que lorsque 52 milles de chemins de fer coûtent \$8,840,000, on puisse construire huit milles supplémentaires pour le même montant. Le ministre des Transports a parlé d'une somme de \$1,090,000. Les prévisions originales ne vous permettaient pas de construire ces huit milles additionnels à même ce montant.

M. BALCER: C'est exact.

M. DRYSDALE: C'était une pauvre estimation, dès le début.

M. BALCER: Non; les dépenses ont été moindres que celles qui avaient été prévues.

M. DRYSDALE: Quel est le coût réel par mille des 52 milles? Est-ce \$147,303?

M. BALCER: Ce coût s'élevait à \$6,400,000.

M. DRYSDALE: Quel en est le coût par mille?

M. BALCER: J'ai ici dans mon dossier une liste qui l'indique.

M. DRYSDALE: Le coût actuel par mille s'est élevé jusqu'à \$136,250, et il en coûterait un montant additionnel de \$1,090,000 pour construire les autres huit milles. Je crois que c'est correct; il y a augmentation.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions?

M. BENIDICKSON: Cela signifie-t-il que ces huit milles coûteront exactement le montant qui n'a pas été dépensé lors de la construction des 52 milles, ou a-t-on effectué une estimation spéciale à l'égard du nouveau terrain, qui forme l'objet de ce bill modifié? En d'autres termes, ces huit milles supplémentaires coûteront-ils plus ou moins que le montant qui n'a pas été dépensé?

M. BALCER: Non; des crédits supplémentaires ont été pourvus.

M. DRYSDALE: Comment expliquez-vous la différence entre le coût réel de \$124,000 par mille, comparativement au coût estimatif de \$170,000 par mille? Cela semble une différence assez considérable. D'après l'ancienne estimation, il en coûtait \$170,000 par mille pour les 52 milles, tandis qu'en

réalité le coût s'est établi à \$124,000 pour les 52 milles. Je désirerais savoir comment l'erreur s'est produite au cours de l'estimation.

M. BALCER: Je crois que c'est là une excellente question; cependant, si le Comité y consent, M. Purves pourrait mieux y répondre que moi.

M. DRYSDALE: Voilà qui représente une différence de \$46,000 par mille.

M. BALCER: Oui. Il faut prendre en considération les ponts et autres éléments.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, voici M. Donald F. Purves, chef de la direction du développement aux chemins de fer Nationaux du Canada.

M. DONALD F. PURVES (*Chef de la direction du développement aux chemins de fer Nationaux du Canada*): Je suis également préposé à l'étude de l'économique à propos de chaque ligne d'embranchement dont on soumet le projet à la compagnie. En outre, il m'incombe de négocier les accords relatifs à la construction de ces lignes. Il y a eu concurrence assez serrée entre les entrepreneurs qui ont présenté des soumissions pour la construction de la ligne de Chisel Lake. Apparemment, un ou deux désiraient obtenir l'adjudication à tout prix, du moment qu'ils pouvaient rentrer dans leurs dépenses. Leurs soumissions étaient très basses. De fait, après coup, l'un de ces entrepreneurs nous a dit que sa soumission était de beaucoup trop basse. Il en est résulté que la ligne a été construite pour environ \$6,500,000 au lieu de \$8,800,000, qui était notre chiffre estimatif et que nous avions jugé raisonnable. Il est resté environ 2 millions de dollars qui n'étaient pas requis.

Une estimation distincte a été faite au sujet de la nouvelle ligne. Nous avons revu la situation, et nous l'avons vérifiée. Notre première estimation s'élevait à plus de \$1,090,000. Nous avons réduit ce montant, car nous désirions le maintenir à un minimum. L'honorable député a raison de se demander pourquoi il y a une différence entre \$170,000 par mille et \$125,000 par mille. Ce n'était pas une question d'estimation. Nous avons accordé des contrats à des prix très avantageux.

M. DRYSDALE: Sur quoi vous êtes-vous fondé pour estimer le coût de la construction? Vous avez demandé des soumissions, et vous en êtes arrivés à un montant de quelque \$46,000 par mille moindre que votre estimation originale. Comment expliquez-vous une telle différence?

M. PURVES: Tout dépend de la façon dont s'en tire le constructeur. Si la température est propice, il n'est pas nécessaire qu'il se hâte, et si la bonne température se maintient, ses travaux peuvent avancer plus rapidement. Voilà ce qui s'est produit: les choses ont bien marché.

M. DRYSDALE: Il y avait un prix fixe dès le début?

M. PURVES: Oui.

M. DRYSDALE: Alors il ne se posait aucune difficulté.

M. PURVES: Une partie avait été convenue à un prix fixe, et une autre partie à tant la verge.

M. DRYSDALE: Il vous importait de savoir si le constructeur ne tomberait pas en faillite. Ces \$46,000 par mille constituaient en quelque sorte un tampon le cas échéant.

M. PURVES: Ce n'était pas un tampon. L'allocation d'éventualité ordinaire a été incluse au cas où l'affaire n'aurait pas aussi bien tourné que nous nous y attendions; de fait, les choses se sont mieux passées.

M. DRYSDALE: Croyez-vous qu'il soit normal de conclure des accords de ce genre et d'inclure un tampon de cette sorte dans les estimations?

M. PURVES: Non; ceci n'est pas normal. Les choses se sont mieux passées que ce à quoi nous nous attendions.

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

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

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

(L'article 1 est approuvé.)

(Le titre est approuvé.)

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

(Assentiment.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

session relativement au chemin de fer du Grand lac des Esclaves à Pine Point? En quoi ces ententes se distinguent-elles l'une de l'autre? Comment se fait-il qu'on nous ait fourni des détails dans un cas tandis qu'on décide qu'il n'est pas dans l'intérêt du public qu'on nous fasse part des détails dans le cas de l'embranchement plus petit? Dans les deux cas, n'a-t-on pas affaire à un seul expéditeur important?

M. BALCER: Oui, monsieur. Mais, comme vous vous souviendrez, des fonds de l'État devaient servir à la construction du chemin de fer de Pine Point. Le contribuable avait été appelé à subventionner la construction de cet embranchement; en outre, il existait des circonstances particulières par suite du fait que Pine Point est une filiale de la Cominco et que la Cominco est une filiale du principal concurrent du National-Canadien.

Dans le cas qui nous intéresse aujourd'hui, je ne suis pas en mesure de vous révéler les détails de l'entente parce qu'il me faudrait vous donner des détails précis et la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada estime qu'une telle révélation serait nuisible à la fois à elle-même et à l'autre compagnie.

M. BENIDICKSON: Vous dites que l'une des principales différences réside dans le fait que le gouvernement et le chemin de fer sont convaincus que cet embranchement particulier, compte tenu des garanties et des amendes prévues, fera certainement ses frais et n'occasionnera aucun déficit pour le contribuable?

M. BALCER: C'est juste.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Fisher?

M. FISHER: A-t-on fixé un tarif-marchandises?

M. BALCER: Oui, monsieur.

M. FISHER: Ce tarif-marchandises sera-t-il connu de la Commission des transports du Canada?

M. BALCER: Oui, monsieur.

M. BENIDICKSON: Et, ne s'agit-il pas là d'un document qui est déposé publiquement à un moment donné?

M. FISHER: C'est justement là le point. Si ce tarif est connu de la Commission des transports du Canada, un député pourrait en être informé. N'est-ce pas exact?

M. BALCER: Mon hésitation à donner les renseignements demandés n'a rien à voir aux taux; elle porte sur les capitaux fournis pour la construction.

M. FISHER: Ce domaine ne m'intéresse pas; ce sont les tarifs qui m'intéressent, c'est de savoir comment ils sont établis et s'il y a des clauses mobiles en fonction du volume.

M. BALCER: C'est, je crois, à un technicien que votre question s'adresse et, si vous ne vous y opposez pas, je vais demander à M. Purves de vous répondre.

M. MCPHILLIPS: Avant que M. Purves réponde à la question, permettez-moi de dire ceci: d'après les paroles du ministre, il ne faut pas révéler combien d'argent la compagnie fournit. La chose n'est-elle pas évidente quand, d'après le programme, la construction de 23.2 milles de chemin de fer coûtera au public la somme de \$2,300,000? A raison de \$99,138 par mille, la différence ne représenterait-elle pas ce que la compagnie fournit?

M. BALCER: Non, pas du tout.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Purves, auriez-vous l'obligeance de répondre à la question précédente?

M. PURVES: En réponse à la question au sujet du tarif-marchandises, il est de \$7.84 la tonne forte jusqu'au point d'exportation sur la côte de la

Colombie-Britannique. Ce taux est publié dans le tarif normal et il est sujet à toute hausse ou toute baisse qui pourrait être apportée au taux concernant cette marchandise particulière.

M. FISHER: La question d'une taxe convenue pourrait-elle entrer en cause dans ceci?

M. PURVES: Elle le pourrait si les éléments requis étaient présents.

M. FISHER: Dans quelle mesure ce soufre pourrait-il faire face à la concurrence, étant donné le tarif-marchandises pour les expéditions vers l'est? Par exemple, est-il probable qu'il fasse son apparition sur le marché de la pâte et du papier à la Tête des lacs?

M. PURVES: Dans une certaine mesure, mais le marché véritable devra se trouver en dehors du pays, dans l'Orient et l'Australasie.

M. FISHER: Dans un domaine comme celui-ci et compte tenu des conditions du marché mondial pour un produit essentiel comme le soufre, les fluctuations ne seraient-elles pas très grandes? Ving-cinq années constituent une période extrêmement longue lorsqu'il s'agit d'établir des prévisions. Qu'arriverait-il dans une dizaine d'années advenant qu'il y ait resserrement du marché et que la compagnie ne puisse plus en expédier? Selon vous, jusqu'à quel point les amendes sont-elles efficaces pour permettre au chemin de fer d'échapper à cette dépense?

M. PURVES: C'est pour cela que l'entente est aussi rigoureuse eu égard au programme des expéditions; et, advenant que la compagnie ne s'en tienne pas à ce programme, des versements pour défaut de ce faire de tant la tonne sont prévus.

M. FISHER: La compagnie ou, mettons, les parties intéressées de la région pourraient-elles en appeler de la situation à la Commission des transports du Canada ou cette entente est-elle en dehors de la juridiction de la Commission?

M. PURVES: Je ne crois pas qu'un tel appel ait lieu car l'industrie s'est engagée par contrat envers le chemin de fer à expédier «X» nombre de tonnes pendant «Y» nombre d'années, ou, à défaut, à payer tant de dollars la tonne pour tout manque.

M. PAYNE: Puis-je poser une ou deux questions, monsieur le président?

M. FISHER: Permettez-moi de terminer, s'il vous plaît?

Le PRÉSIDENT: Permettez à M. Fisher de continuer, monsieur Payne.

M. FISHER: La raison pour laquelle je pose cette question, monsieur Purves, est celle-ci: comme vous le savez, dans la région que je représente, des difficultés se sont produites au sujet de Steep Rock et le premier ministre a conseillé aux gens de cette région, qui protestaient contre la hausse des tarifs-marchandises, de soumettre la question à la Commission des transports du Canada. Il s'agit d'un cas où la compagnie a reçu l'appui des gens de la localité. Dois-je comprendre que, indépendamment de tout appui local qui pourrait se manifester à l'égard des changements qui pourraient se produire, rien ne toucherait ceci étant donné qu'il s'agit d'un contrat en bonne et due forme et qu'il n'y aurait pas lieu d'en appeler à la Commission des transports?

M. PURVES: Je ne vois pas comment la question pourrait intéresser la Commission des transports.

Au sujet de la situation à Steep Rock, permettez-moi de vous expliquer que nous n'avons pas là un contrat en bonne et due forme comme nous en avons un dans le cas présent et que, dans une mesure passablement grande, nous comptons sur les garanties et les prévisions du marché des

minerais expédiés directement. Depuis que cette entreprise fonctionne, l'aspect économique de l'expédition directe des minerais s'est grandement modifié. Cela a donné lieu à des difficultés par rapport au minerai de Steep Rock.

M. FISHER: Mais rien de tel ne se produira dans le cas particulier qui nous intéresse.

M. PURVES: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance de poser vos questions maintenant, monsieur Payne?

M. PAYNE: Monsieur le président, j'aurais quelques questions à poser à M. Purves au sujet du parcours suivi par le soufre en vrac depuis le point d'expédition. Le transport se fera-t-il par Edmonton sur les voies du National-Canadien jusqu'à la côte?

M. PURVES: Oui, c'est la route qu'il doit suivre pour atteindre le point d'exportation.

M. PAYNE: Quand le produit en vrac a atteint le port de Vancouver, quelles ententes avez-vous avec la compagnie par rapport au rythme des livraisons de manière à permettre la concurrence pour ce qui est de l'expédition de ce produit depuis un point sur la rive nord, par le pont des Second Narrows, par opposition à la rive sud? Existe-t-il une entente garantissant l'équité pour ce qui est des facilités portuaires ou permet-on une disparité de traitement dans le port de Vancouver?

M. PURVES: A ce sujet, la meilleure garantie réside dans la concurrence passablement acharnée que se font les deux principales entreprises qui s'occupent de la manutention des marchandises en vrac.

M. PAYNE: Ce n'est pas une garantie car, même si en théorie la chose paraît bonne, dans la pratique elle ne l'est pas autant. Quelle garantie avons-nous que les installations portuaires de la rive nord auront l'occasion de faire concurrence à celles de la rive sud? C'est là un point d'une grande importance.

M. PURVES: A mon avis, il y a sur la rive nord un organisation à vues larges et d'une grande capacité de concurrence. Ces gens ont dépensé beaucoup d'argent pour aménager des installations. Nous sommes constamment en relations étroites avec eux. Il est de notre intérêt de veiller à ce que le plus de marchandises possible passent par leurs mains car c'est là qu'aboutit notre plus long parcours. La seule portion minimale du transport confiée à un autre chemin de fer se trouve tout à fait à l'autre extrémité quand nous faisons l'échange avec le *Pacific Great Eastern*. Il est aussi dans l'intérêt du *Pacific Great Eastern* de s'assurer que ces affaires sont confiées aux installations de la rive nord.

M. PAYNE: S'agit-il d'une entente contractuelle?

M. PURVES: Non, il s'agit d'un contrat entre la société qui fabrique le soufre et la *Vancouver Wharves*, qui est la société exploitant les installations terminus sur la rive nord.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Benidickson?

M. BENDICKSON: Non, on a maintenant répondu à ma question. J'avais l'intention de me reporter à l'entente relative à l'expédition du minerai de Steep Rock. Dans ce cas, il était question d'améliorer une voie qui, bien entendu, ne sert pas exclusivement à l'expédition du minerai mais est une des principales lignes qu'emploient les chemins de fer Nationaux du Canada pour le transport du grain et autres marchandises en vrac. Par conséquent, dans ce cas, on ne s'attend pas qu'un client particulier fournisse à peu près tout le transport.

M. PURVES: C'est exact, monsieur.

M. DRYSDALE: Monsieur Purves, l'aménagement de ces 23.2 milles de voie exigera-t-il la construction d'un pont?

M. PURVES: Oui, il faudra un pont. Puis-je me reporter à la carte?

M. DRYSDALE: Je vous en prie. J'ai remarqué qu'il y avait là un cours d'eau et j'ai pensé qu'il vous faudrait le traverser.

M. PURVES: Le terminus de la présente subdivision de Sangudo se trouve à Whitecourt. Whitecourt est situé sur la rive est de la rivière McLeod juste au sud de l'Athabaska. La ligne devra traverser la rivière McLeod immédiatement à l'ouest de Whitecourt.

M. DRYSDALE: Combien coûtera ce pont? S'agira-t-il d'un pont à voie unique?

M. PURVES: Il s'agit d'un pont à voie unique. Il n'est pas nécessaire de faire plus. Le pont est en acier. Il faudra installer des piles de solidité et de dimensions suffisantes et des empattements également à cause du dégel au printemps et de la pression des glaces. Je ne me souviens pas quelle portion exacte du total de \$2,300,000 servira à la construction du pont, mais je crois que le montant requis est de \$500,000 environ.

M. BALCER: Le pont aura 640 pieds.

M. PURVES: Oui, il aura 640 pieds.

M. DRYSDALE: Vous croyez que le montant requis sera de \$500,000 environ?

M. PURVES: Il sera de \$500,000 environ. Pour autant que je me souviens c'est ce que coûtera le pont.

M. DRYSDALE: Afin de nous permettre de faire une comparaison, pourriez-vous nous dire quel a été le coût par mille de la voie du National-Canadien qui rejoint Whitecourt?

M. PURVES: Je ne le sais pas. L'aménagement de cette voie remonte à un bon nombre d'années en arrière. Celle-ci faisait partie de l'ancien *Canadian Northern Railway*.

M. DRYSDALE: Pourriez-vous nous donner une idée approximative, comme vous l'avez fait à l'égard de l'autre bill, du montant qui vous permettrait de faire vos frais en vous fondant sur le coût par mille? S'agirait-il peut-être de \$60,000 ou de \$75,000 par mille?

M. PURVES: Pas du tout. Nous ne partons pas d'un certain montant par mille. Nous calculons le coût total, nous le divisons ensuite par le nombre de milles et nous arrivons ainsi à un chiffre par mille.

Quand, au tout début des négociations avec une industrie, on nous demande une estimation de première vue quant au coût de, mettons, 50 milles de voie, nous indiquons, à la lumière de notre expérience du pays à traverser, le coût probable de la voie par mille. Nous pourrions peut-être procéder ainsi au point où en sont les choses.

M. DRYSDALE: Je pourrais peut-être exprimer autrement ma question. Le coût de la construction sera de \$2,300,000. Combien, selon vous, la société qui se chargera de la construction devra-t-elle demander pour faire ses frais

M. PURVES: Si tout va bien, si le temps demeure clément et que nous trouvons des entrepreneurs disposés à entreprendre ces travaux, ce montant pourrait être de 2 millions de dollars. Cependant, il faudrait que tout marche bien et on ne peut pas s'attendre qu'il en soit toujours ainsi.

M. DRYSDALE: Aux termes de l'article 2 du bill, le National-Canadien cherchera-t-il à donner la préférence aux entrepreneurs canadiens?

M. PURVES: C'est ce que nous faisons toujours. Je ne peux imaginer qu'un entrepreneur étranger soit intéressé à venir dans la région pour y effectuer des travaux d'une envergure relativement aussi petite.

M. DRYSDALE: Toutes choses égales, la préférence serait accordée à l'entrepreneur canadien?

M. PURVES: Je ne sais pas comment le service des achats procède pour décider que toutes choses sont égales. En règle générale, on accepte l'offre la plus basse.

M. DRYSDALE: Ainsi, la préférence est donnée à l'entrepreneur canadien?

M. PURVES: Je n'en sais rien. Il faudrait que l'entrepreneur soit installé au pays et prêt à commencer les travaux et je ne puis imaginer qu'un entrepreneur étranger fasse une offre pour une entreprise de \$2,300,000 dans cette région.

M. DRYSDALE: Je ne connais pas la région et, ayant noté les dispositions de l'article 2, je me suis inquiété de cette préférence. La situation s'est déjà présentée et je me suis demandé si la National-Canadien avait modifié sa ligne de conduite dans ces cas. J'imagine que la pratique est la même quelle que soit l'importance des travaux. Je me suis bien demandé s'il y avait un article exigeant que la préférence soit donnée aux entrepreneurs canadiens.

M. PURVES: J'estime que, dans la mesure du possible, on procède ainsi tout naturellement.

M. DRYSDALE: M. Macdougall du service du contentieux est ici. Il pourrait peut-être nous dire si les chemins de fer Nationaux du Canada ont modifié leur ligne de conduite relativement à la préférence accordée aux entrepreneurs canadiens en matière d'offres et de soumissions.

Le PRÉSIDENT: M. Macdougall du service du contentieux, le principal avocat des chemins de fer Nationaux du Canada, pourrait peut-être nous fournir des éclaircissements sur ce point.

M. GRAHAM MACDOUGALL, C.R. (*avocat général des chemins de fer Nationaux du Canada*): Monsieur le président, monsieur Drysdale, nos appels d'offres, que je sache, ne renferment aucune clause précise qui empêcherait quelqu'un de faire une offre. Toutefois, je ne crois pas que ce problème particulier se soit déjà posé vu qu'un entrepreneur étranger ne serait intéressé qu'à une entreprise située dans une région voisine de la frontière américaine. Dans ce cas, l'entrepreneur étranger se trouverait en présence de difficultés par rapport à l'entrée au pays de son matériel et autres problèmes du genre. Par conséquent, à moins que cet entrepreneur n'ait des installations au Canada et ne soit en mesure de fonctionner en qualité d'exploitant canadien, il ne serait pas vraiment en mesure de faire une offre.

M. DRYSDALE: Il est donc peu probable qu'une telle situation se présente?

M. MACDOUGALL: Il est très peu probable que la chose se produise.

M. BALDWIN: Monsieur le président, je me proposais de poser une question semblable, et, pour venir en aide à l'honorable député de Burnaby-Richmond, je devrais peut-être signaler que l'établissement de ce principe a suivi les négociations relatives au chemin de fer de Pine Point dans le cas duquel la préférence a été accordée aux gens de la localité.

M. MACDOUGALL: En effet, la préférence est accordée aux gens de la localité. Cependant, l'honorable député voulait savoir si la préférence était accordée à une société canadienne plutôt qu'à une société américaine.

M. DRYSDALE: Si la préférence est accordée à un entrepreneur de la localité, il s'ensuit qu'elle est accordée à un Canadien.

M. BALDWIN: En effet, l'entrepreneur de la localité serait un canadien.

M. FISHER: Il n'en est pas nécessairement ainsi en Alberta.

M. BALDWIN: Il n'est pas question ici de l'industrie du pétrole.

Monsieur le président, j'aimerais savoir quelle est la pente dominante le long des 23 milles additionnels au regard de la pente de l'embranchement de Whitecourt à Edmonton?

M. PURVES: Je ne le sais pas. Il y a une pente assez marquée au cours du dernier mille et demi de l'embranchement vers ce plateau. Il s'agit simplement d'une ligne secondaire pour atteindre une industrie seulement et nous n'avons pas l'intention de manœuvrer les trains à leur vitesse normale sur cette ligne. Nous avons jugé qu'il valait mieux accepter cette pente plutôt que de faire face à des dépenses additionnelles pour niveler la pente tout le long de la ligne. Nous acceptons les 19 premiers milles tels que le *Canadian Northern Pacific* les a aménagés lorsque l'emprise originale a été déblayée comme partie de la ligne vers le nord et la vallée de la rivière la Paix. Nous avons utilisé l'ancienne pente jusque-là pour bifurquer ensuite.

M. BALDWIN: Monsieur le président, j'ai encore une question à poser au sujet d'un autre point. L'hésitation que le témoin manifeste à révéler les conditions de l'entente l'empêche-t-il de nous dire quel bénéfice le chemin de fer retirera du transport sur la ligne principale qui résultera de l'aménagement de cet embranchement?

M. PURVES: J'ai étudié la question en fonction des avantages pour la compagnie tout entière. C'est-à-dire que je me suis demandé comment le chemin de fer dans son ensemble se trouverait amélioré par suite de cet aménagement et, je puis dire que l'amélioration sera considérable. Cependant, je n'aimerais pas dire comment exactement elle se produira.

M. BALDWIN: Très bien, je vous remercie.

M. PURVES: L'inconvénient est que nous sommes en négociations à peu près chaque semaine avec quelque industrie privée. Ces négociations sont parfois assez difficiles. Nous nous occupons de la présente question depuis deux ans et demi et si les négociations ont repris, quand nous pensions qu'elles n'aboutiraient à rien, c'est grâce à la présence de la *Texas Gulf Sulphur*.

M. SIMPSON: J'aimerais demander à M. Purves s'il peut nous dire combien de temps à peu près il faudra pour terminer cet embranchement?

M. PURVES: On nous a demandé de faire en sorte que cet embranchement soit prêt en mars 1963. Nous espérons y parvenir. L'usine fonctionnera avant cela. Nous avons transporté du matériel sur un pont de glace sur la rivière McLeod l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Les articles 1 à 8 inclusivement sont approuvés

M. BENEDICKSON: L'article 8 est-il passablement courant dans les mesures législatives du genre de celle-ci?

M. PURVES: Oui, il l'est lorsqu'il s'agit d'aménagements du genre dont il est question ici.

Le PRÉSIDENT: L'article 9 est approuvé.

L'annexe est approuvée.

Le titre est approuvé.

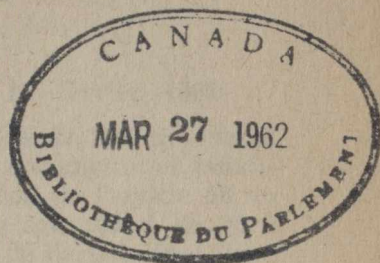
Dois-je faire rapport du bill sans amendement?

(Assentiment.)

Je vous remercie, messieurs. Le Comité s'ajournera jusqu'à nouvelle convocation du président.

h.16
CHAMBRE DES COMMUNES

Cinquième session de la vingt-quatrième législature
1962



COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

SÉANCE DU JEUDI 1^{er} MARS 1962

Concernant 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.

Y COMPRIS LE TROISIÈME RAPPORT À LA CHAMBRE

TÉMOINS:

L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint du ministère des Transports; et MM. S. F. Dingle et A. V. Johnston, de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: W. Marvin Howe,

Vice-président: J. Russell Keays,

et MM.

Allmark	Drysdale	McGee
Asselin	Dumas	McGregor
Badanai	English	McPhillips
Baldwin	Fisher	Monteith (<i>Verdun</i>)
Belzile	Fournier	Pascoe
Benidickson	Grills	Payne
Bourbonnais	Hodgson	Phillips
Bourget	Horner (<i>Acadia</i>)	Pigeon
Bourque	Kennedy	Pitman
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	LaMarsh (M ^{11e})	Rapp
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Lessard	Rogers
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	MacInnis	Raynard
Bruchési	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Simpson
Cadieu	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Campbell (<i>Stormont</i>)	Matheson	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campeau	McBain	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Chevrier	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Thompson
Creaghan	McFarlane	Tucker
Crouse		Woolliams
Denis		Wratten—60.

*Secrétaire du Comité,
(M^{11e}) D. F. Ballantine.*

ORDRES DE RENVOI

JEUDI 15 février 1962

Il est ordonné—Que le comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard; que son quorum soit réduit de 20 à 15 membres et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 65 (1) b) du Règlement; que permission lui soit accordée de se réunir pendant les séances de la Chambre.

VENDREDI 23 février 1962

Il est ordonné—Que 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, soit référé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MERCREDI 28 février 1962

Il est ordonné—Que les noms de MM. English et Belzile soient substitués à ceux de MM. Johnson et Valade, respectivement, sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
Léon-J. Raymond.

RAPPORT À LA CHAMBRE

JEUDI 1^{er} mars 1962

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

TROISIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill suivant et est convenu d'en faire rapport sans modification:

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.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages entendus relativement au bill susmentionné, fascicule n° 2, est annexé au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le président,
W. M. Howe.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 1^{er} mars 1962

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

Présents: MM. Baldwin, Belzile, Bourget, Brassard (*Chicoutimi*), Brassard (*Lapointe*), Crouse, Dumas, English, Fisher, Grills, Howe, Keays, McDonald (*Hamilton-Sud*), McFarlane, McPhillips, Pascoe, Pigeon, Pitman, Rapp, Rogers, Thompson, Tucker.—(22)

Aussi présents: L'honorable Léon Balcer, ministre des Transports; *du ministère des Transports:* M. G. A. Scott, sous-ministre adjoint; M. Jacques Fortier, avocat, et M. W. A. Thornton, adjoint exécutif (Chemins de fer); *des Chemins de fer Nationaux du Canada:* M. S. F. Dingle, vice-président du réseau; M. A. V. Johnston, ingénieur en chef, et M. J. W. G. Macdougall, C.R., avocat général.

Le Comité entreprend l'étude du 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.

Article 1

Sur l'invitation du président, le ministre des Transports fait une brève déclaration relativement à l'objet du bill, après quoi il présente les représentants des Chemins de fer Nationaux du Canada et du ministère des Transports aux membres du Comité.

M. Balcer est interrogé; il est assisté de MM. Scott et Dingle.

Le ministre verse au compte rendu, après en avoir fait lecture, une lettre de la St. Lawrence Corporation Limited, de Trois-Rivières (Québec), en date du 11 janvier 1960.

M. English, député de Gaspé, verse à son tour au compte rendu, après en avoir fait lecture, les télégrammes qu'il a reçus de l'Independent Gaspé Truckers Association, de M. James G. Russell, de la James Richardson Company Limited, de M. Louis Landry, secrétaire-trésorier de la James Richardson Company Limited et de ses six cents employés.

Étude article par article

Les articles 1 à 3 sont adoptés séparément.

Article 4

M. Balcer est interrogé; l'article 4 est adopté.

Article 5

M. Balcer est interrogé; l'article 5 est adopté.

L'article 6 est adopté.

Appendice

M. Johnston est interrogé; l'appendice est adopté.

Le titre du bill et le bill sont adoptés et le président ordonne que le bill soit rapporté à la Chambre sans modification.

A midi et demi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

La secrétaire du Comité,
(M^{llo}) D. F. Ballantine.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 1^{er} mars 1962.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

J'ai une bonne nouvelle à vous annoncer au sujet de notre Comité. Nous avons une demoiselle avec nous aujourd'hui. M^{lle} Ballantine remplira désormais les fonctions de secrétaire du Comité. Je prie M^{lle} Ballantine de bien vouloir nous donner lecture de l'ordre de renvoi.

La SECRÉTAIRE DU COMITÉ: Ordre de renvoi du 23 février 1962: Que 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, soit confié au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Article 1—*Construction et exploitation de la ligne ferroviaire*

Le PRÉSIDENT: Je prie l'honorable M. Balcer, ministre des Transports, de nous exposer l'objet du bill et de nous présenter les représentants de la compagnie de chemin de fer qui sont parmi nous.

L'honorable LÉON BALCER (*Ministre des Transports*): Monsieur le président, messieurs, je vous remercie.

Le Comité s'est réuni aujourd'hui pour étudier le bill C-67, qui porte sur la construction d'une ligne ferroviaire, dans la province de Québec, entre Matane et Sainte-Anne-des-Monts. Aux termes de ce bill, on voudrait obtenir l'autorisation de permettre aux Chemins de fer Nationaux du Canada, en leur qualité d'agent du gouvernement, de construire, d'entretenir et d'exploiter la voie secondaire susmentionnée, qui se rattacherait au réseau du National-Canadien à Mont-Joli, Québec, par l'intermédiaire de la Canada and Gulf Terminal Railway Company.

Le bill C-67 a pour objet la construction d'un nouvel embranchement d'environ cinquante-sept milles de longueur, qui partirait de Matane et passerait, en se dirigeant vers l'est, par Petite Matane, Sainte-Félicité, Grosses Roches, Méchins, Capucins, Cap Chat, traverserait les rivières Cap Chat et Sainte-Anne et aboutirait à Sainte-Anne-des-Monts. On prévoit que le coût de cette ligne ferroviaire sera d'environ 14 millions de dollars.

Comme il s'agit ici d'un projet d'expansion, c'est-à-dire que la ligne ferroviaire assurerait l'exploitation des ressources naturelles d'une région où le transport sur rail a fait défaut jusqu'ici, l'on propose que les Chemins de fer Nationaux du Canada construisent, entretiennent et exploitent cette ligne ferroviaire au nom du Gouvernement et que le surplus ou le déficit découlant de l'exploitation de la ligne soit porté au compte du Gouvernement. Le détail des responsabilités et obligations qu'assumerait le National-Canadien, à titre d'agent du Gouvernement, serait incorporé dans un accord qui serait conclu entre la compagnie de chemin de fer et le Gouvernement.

Tous ceux qui connaissent bien l'économie de la région du bas Saint-Laurent sont d'avis que le manque de lignes ferroviaires dans la péninsule a été jusqu'ici un obstacle à l'expansion de cette région qui se trouve privée depuis nombre d'années d'un débouché sur les marchés. L'expansion économique future de la région du bas Saint-Laurent, et plus particulièrement de la péninsule de Gaspé, dépend donc directement de l'amélioration des moyens de transport de la région. Le gouvernement se rend compte de la situation et a

décidé de prendre certains moyens pour y remédier. Ainsi, le bill C-67 est une des mesures que l'on a déjà prises ou que l'on tente de mettre en œuvre, en ce qui a trait à l'amélioration des installations portuaires et à l'amélioration des services de transbordement «à passerelle carrossable» en usage dans le bas Saint-Laurent.

Monsieur le président, le bill a pour objet la construction et l'exploitation d'une ligne ferroviaire dans les comtés de Matane et de Gaspé. Bien que ce fût dans cette région de la péninsule de Gaspé que l'on songeait depuis quelque temps à construire une ligne ferroviaire, le projet ne pouvait se réaliser tant qu'on en faisait rigoureusement une entreprise profitable ou, du moins, une entreprise non déficitaire et sans songer à la possibilité de subir des déficits à courte échéance pour obtenir des bénéfices possibles à longue échéance, bénéfices qui découleraient de l'activité économique suscitée par la présence du nouvel embranchement dans la région.

Si nous en sommes à l'étude du bill aujourd'hui, c'est parce que le Gouvernement s'est rendu compte du fait que les nombreuses demandes faites pendant plus de vingt ans par les autorités municipales et les habitants de toute la côte de Gaspé, en vue d'obtenir le prolongement du chemin de fer jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts, sont fondées sur un besoin réel de moyens de transport dans la région. Il faut bien se rendre compte que, du point de vue «courte échéance», on ne s'attend pas que cette ligne ferroviaire représente, dès le début, un placement avantageux. C'est là la raison des dispositions que l'on trouve dans les alinéas 3, 4 et 5 du bill. Le gouvernement est d'avis, toutefois, que les avantages à courte ou à longue échéance dont bénéficiera la région ainsi desservie susciteront un tel essor économique que la ligne deviendra éventuellement rentable.

Monsieur le président, je voudrais maintenant résumer en quelques mots les avantages économiques considérables de la région de la côte nord de Gaspé, car j'ai le sentiment, en fin de compte, que c'est de ces nombreux avantages, plutôt que des grandes quantités de marchandises prêtes à être expédiées, que dépendra l'expansion que nous avons mentionnée.

Nous parlerons tout d'abord des ressources forestières bien connues de Gaspé:

Bois de charpente—Environ soixante-quinze scieries, d'un débit de quatre-vingt-cinq millions de pieds de planche par année, se trouvent dans la partie nord de la région de Matane-Gaspé qui sera desservie par la nouvelle ligne de chemin de fer. Moyennant des réductions dans le coût du transport et de la manutention des marchandises, on peut s'attendre qu'une partie de plus en plus considérable de la production sera transportée sur rail.

Copeaux—Au lieu de fabriquer des lattes et des bardeaux avec des lamelles de bois et des dosses et de brûler les résidus, ces scieries pourront utiliser le bois de façon beaucoup plus avantageuse en employant les lamelles, les dosses et même certains résidus dans la fabrication de copeaux. Ces copeaux pourront être vendus sur le marché canadien, grâce à la nouvelle ligne de chemin de fer. A en juger d'après la production des scieries de la région, il y a lieu de croire que la production des copeaux pourrait s'établir à environ quatre-vingt-cinq mille tonnes par année dans la région desservie par la nouvelle ligne ferroviaire.

Bois à pâte—Bien que les 50,000 cordes de bois à pâte que l'on obtient chaque année dans cette région de la côte gaspésienne atteignent actuellement les scieries de la région Québec-Trois-Rivières par voie d'eau, la présence d'une ligne ferroviaire permettrait de transporter une partie de ce bois sur rail et surtout d'alimenter les scieries qui sont situées loin des cours d'eau.

Autres produits du bois—Les longs tronçons de bois en grume, les boîtes de bois, les produits à demi ouverts du bois, les bardeaux et les lattes pourraient aussi prendre la direction de l'ouest à meilleur marché. Il n'est pas facile d'estimer l'accroissement annuel de la production en ce domaine, car cet accroissement dépendrait dans une large mesure de l'initiative et de l'ingéniosité des producteurs de la région.

Pour ce qui est des produits minéraux de la région, grâce à l'adoption du bill C-67, on aura une tête de ligne à moins de soixante milles de Murdochville, centre minier de la *Gaspé Copper Company*, et le transport par chemin de fer qui s'effectue actuellement sur une distance de 295 milles entre Mont-Joli et Gaspé, se fera de Mont-Joli à Sainte-Anne-des-Monts et ne sera plus que de 92 milles. On ne s'attend pas, toutefois, que le gros des envois de la *Gaspé Copper Company* se fasse par la nouvelle ligne. Nous sommes d'avis, néanmoins, qu'une partie de plus en plus grande du trafic-marchandises qui arrive dans la région s'effectuera au moyen de la nouvelle ligne. A tous ces produits d'ordre industriel s'ajoute, bien entendu, la quantité de plus en plus grande de produits de consommation de toutes sortes dont la ville et la fonderie ont besoin.

Il y a plusieurs entreprises minières dans le voisinage immédiat du prolongement, entre autres celles de la *East Sullivan Mines Limited* et de la *Federal Metals Corporation*, et nous pouvons espérer que la construction d'une ligne de chemin de fer aidera davantage à l'exploration de la totalité de la région de Matane et de Gaspé-Nord.

Dans cette partie de la province de Québec, un chemin de fer devrait surtout profiter à l'exploration des minéraux et à l'exploitation des ressources naturelles. C'est un fait reconnu dans le domaine du développement économique qu'une réduction des frais de transport peut, dans des circonstances favorables, créer du trafic et provoquer le transport par chemin de fer de certaines matières dont l'emploi, auparavant, n'était pas jugé rentable. Il appartient aux hommes d'affaires de la région d'appliquer leurs ressources et leur ingéniosité traditionnelles pour découvrir ce trafic possible.

Finalement, je désire signaler brièvement le trafic possible dans le domaine général des marchandises. Les agglomérations côtières de Gaspé ont dû jusqu'à ce jour employer le service de cabotage comme le moyen de transport le meilleur marché en ce qui concerne cette catégorie de marchandises. Malheureusement, ce service est restreint par la durée de la saison de navigation, et il ne suffit pas aux conditions actuelles. A cet égard, ce serait une grande amélioration que des tarifs ferroviaires soient établis pour toute l'année.

Ici, encore les dirigeants de la classe agricole, les industriels et les petits commerçants pourront sans doute exercer leur ingéniosité pour mieux produire, échanger ou traiter les marchandises locales afin de les vendre en d'autres parties du pays et même de se procurer de façon plus efficace et à meilleur marché, en s'adressant à des fournisseurs faisant affaires ailleurs au Canada, les marchandises dont ils ont besoin.

Monsieur le président, le Gouvernement croit que les ressources forestières, minérales et agricoles qui abondent dans cette partie du Québec permettront à la population progressiste de la rive nord de la Gaspésie de réaliser dans quelques années, outre une réduction sensible des frais de transport, leur rêve d'un demi-siècle: un développement économique complet à un niveau comparable à celui qu'ont atteint les Canadiens qui résident dans les autres parties de ce pays.

A cet égard, je désire signaler l'importance vitale du rôle que devront jouer les dirigeants locaux du domaine agricole, industriel et commercial de cette région. Il est entendu que le gouvernement fédéral se charge de

fournir un service ferroviaire et permet aux experts en trafic et en développement industriel du National-Canadien de conseiller, en ce qui concerne les développements ferroviaires, les expéditeurs qui utiliseront ce nouvel embranchement. Il appartient, cependant, au monde des affaires, en Gaspésie aussi bien que dans le reste du pays, de profiter de cette excellente occasion pour élaborer de nouveaux modes de traitement et de vente, à destination et en provenance de la région que desservira ce chemin de fer.

A mon avis, cette mesure aidera les Canadiens d'au moins trois façons: elle fournira de l'emploi immédiat en vue de la construction de la ligne; elle fournira de l'emploi supplémentaire pour l'exploitation et à l'entretien de cette nouvelle ligne; et surtout, elle permettra la création rapide d'un plus grand nombre d'emplois et l'exploitation des ressources économiques dans la région de la rive nord de la Gaspésie aussi bien que dans le reste du pays, l'adoption de cette mesure contribuera dans une grande mesure au développement économique,—on pourrait même dire au rétablissement économique,—de l'une des grandes régions historiques du Canada.

Monsieur le président, je désirerais vous faire remarquer que, si vous consultez la carte, vous verrez que Sainte-Anne-des-Monts deviendra en quelque sorte la tête de la ligne de la rive sud, c'est-à-dire le terminus situé le plus à l'est sur la côte du Saint-Laurent, et que Sainte-Anne-des-Monts est directement en face de Sept-Îles, où se poursuivent actuellement une exploitation minière et un développement hydroélectrique d'une immense envergure. Au cours des dix dernières années, il était pénible de constater que seul le Saint-Laurent séparait la population de la côte sud de ce développement fantastique. Cette population a toujours désiré participer à l'expansion de la rive nord, et nous croyons qu'en reliant Sainte-Anne-des-Monts au reste du Canada nous permettrons à la population de la Gaspésie de participer davantage à la mise en valeur de la rive nord.

Monsieur le président, pour aider votre Comité, j'ai ici avec moi M. George Scott, sous-ministre adjoint des Transports. Sont également présents: M. Fortier, conseiller général et M. Thornton, adjoint exécutif pour la Division des chemins de fer. En outre, de la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada, nous avons M. Dingle, vice-président du réseau, M. Johnston, ingénieur en chef, et M. Macdougall, conseiller général.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Balcer.

Messieurs, vous avez entendu l'exposé du ministre. Désirez-vous poser quelque question au sujet de l'article 1?

M. FISHER: D'après ce que vous avez dit en Chambre aussi bien que devant ce Comité, je n'ai pas compris exactement quel serait le volume du trafic, et je désirerais vous demander quelles sont les dispositions actuelles relativement à la manutention des concentrés du cuivre qui se trouvent, je crois, à Murdochville, et où ils sont expédiés?

M. BALCER: Actuellement, les anodes de cuivre sont transportées par camion jusqu'à Gaspé; une partie est expédiée par eau de Gaspé, mais la plus grande partie est expédiée par rail.

M. FISHER: En d'autres termes, vous n'espérez pas obtenir ce trafic?

M. BALCER: Je n'ai pas dit qu'il n'y avait aucun espoir. Je ne peux pas dire actuellement si ce concentré sera transporté sur cette nouvelle ligne de chemin de fer.

M. FISHER: Puis-je demander aux hauts fonctionnaires quelles négociations ils ont entamées avec la *Noranda* ou la *Gaspé Copper Mines* en vue de conclure un accord relativement à ce trafic?

M. S. F. DINGLE (*Vice-président adjoint, Chemins de fer nationaux du Canada*): Nous n'avons encore eu aucun entretien à ce sujet avec les représentants de ces compagnies.

M. FISHER: Lorsque nous avons étudié le cas du chemin de fer de l'Alberta, les représentants de ce dernier ont très bien présenté leur cause et ils avaient conclu un accord définitif avec la compagnie minière. D'autre part, vous avez un seul producteur minier important dans cette région—et c'est en général la raison qui a motivé au cours de ces dernières années la construction de lignes d'embranchement—et, cependant, il n'y a eu apparemment aucune négociation avec ce producteur en vue d'obtenir leur trafic sur cette ligne. Puis-je obtenir une explication sur ce sujet?

M. BALCER: Comme je l'ai dit antérieurement, cette ligne de chemin de fer est une ligne d'expansion, destinée à rapporter des avantages à long terme. Et, comme je l'ai également dit, le National-Canadien sera l'agent de l'État chargé d'exploiter ce chemin de fer. Je suis certain que cette compagnie étudiera la situation et s'efforcera d'obtenir tous les contrats possibles. C'est elle qui exploitera cette ligne de chemin de fer et qui s'occupera d'y assurer le trafic et le volume d'affaires nécessaires.

M. FISHER: Mais actuellement il n'existe aucune garantie, dans un avenir immédiat, relativement au volume de minerai ou de concentrés qui sera transporté sur cette ligne.

M. BALCER: Non; je ne puis vous donner aucun chiffre en ce moment.

M. FISHER: Examinons maintenant la production du bois de pulpe. Vous dites qu'il s'en coupe 50,000 cordes, ce qui est très peu. Ce bois est transporté par voie d'eau—à Baie Comeau ou à Québec?

M. BALCER: A Québec et à Trois-Rivières.

M. FISHER: Par barge?

M. BALCER: Oui. C'est l'un des facteurs qui, à mon avis, doit être amélioré dans le domaine du transport. La péninsule gaspésienne renferme de magnifiques forêts qui se perdent faute de moyens de transport, et nous croyons que la nouvelle ligne de chemin de fer aidera à l'exploitation de ces forêts.

M. FISHER: Puis-je demander à votre économiste, ou à M. Scott, si, la chose étant possible, un expéditeur de bois à pâte préférerait le transport par rail ou le transport par eau? Bien que je comprenne la question relative aux conditions saisonnières, l'expérience a démontré dans la région du lac Supérieur que l'expédition par eau, même par barge, est moins coûteuse que l'expédition par rail.

M. G. A. SCOTT (*Sous-ministre adjoint des Transports*): Monsieur Fisher, je crois que dans le passé le bois a été coupé surtout vers l'extrémité ouest de la ligne actuelle. A mon avis, c'est une pauvre méthode d'assurer une coupe régulière de bois d'œuvre ou de bois de pulpe. Un prolongement de la ligne permettrait une coupe plus régulière sans entraîner le déboisement.

M. FISHER: Actuellement, qui accorde les permis dans cette région?

M. BALCER: Ces terres appartiennent à la province.

M. FISHER: Ce sont des terres de la Couronne. Y en a-t-il qui sont cédées à bail à l'une des compagnies?

M. BALCER: En effet, j'en suis certain. Il existe des terres en franc-alleu dans cette région. Je puis vous fournir des chiffres à ce sujet.

M. KEAYS: Monsieur le président, je puis peut-être répondre à cette question. La partie inférieure de la péninsule a été cédée à bail à la *Canadian International Paper Company*, à la *Gaspesia Sulphite Company Limited*, à la *Cascapedia Pulp and Paper Company*, qui est une filiale de la *Bathurst Pulp and Paper Company*, et toutes les sections situées sur le côté nord ou le côté sud du fleuve Saint-Laurent sont des terres de la Couronne cédées à bail à de petits exploitants.

M. FISHER: Je crois qu'ils désirent vendre à l'une des compagnies importantes, n'est-ce pas?

M. KEAYS: C'est exact.

M. FISHER: Quelles seraient les conséquences économiques de l'établissement d'une usine de pâte de bois et de papier dans la région de Gaspé? Quelle serait la réaction dans la province de Québec?

M. BALCER: Je sais qu'au début de la présente session de l'Assemblée législative de la province de Québec, une mesure spéciale a été présentée relativement au développement de la péninsule gaspésienne. On reconnaît que depuis longtemps cette région est considérée comme économiquement faible. Je sais qu'en ce moment on songe à établir une usine de pâte de bois dans la région de Matane.

M. KEAYS: Monsieur le président, il y a actuellement à Chandler une usine de pâte de bois qui est exploitée par la *Gaspesia Sulphite Company*. Cette compagnie est en train d'installer une première machine à papier et subséquemment elle en installera une deuxième.

M. FISHER: La ligne de chemin de fer projetée ne serait guère utile à cet endroit, à moins que l'on n'y construise un prolongement vers cette région.

M. KEAYS: Depuis quelques années, la *Gaspesia Pulp and Paper Company* achète du bois à pâte de la Nouvelle-Écosse, de l'île du Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick, et elle l'y transporte par rail ou par eau.

M. FISHER: Alors, vous espérez un transport aller et retour par rail de Sainte-Anne-des-Monts à Mont-Joli, et ensuite plus loin?

M. KEAYS: Oui, car c'est la façon logique de procéder.

M. FISHER: Alors les taux doivent y être moindres que ceux qui sont en vigueur dans mon pays, où le volume du transport par rail a tendance à baisser.

Je voudrais savoir si le National-Canadien ou le Gouvernement a demandé aux compagnies qui détiennent des permis dans cette région quel serait le volume de trafic qu'elles pourraient expédier?

M. BALCER: Nous avons reçu des chiffres de plusieurs de ces compagnies, mais nous n'avons encore signé aucun contrat.

M. FISHER: Avez-vous pris quelque engagement relativement au volume de trafic qui pourrait circuler sur cette ligne? Après tout, deux convois pourraient probablement transporter 50,000 cordes de bois.

M. BALCER: Selon les renseignements que je possède, ces compagnies nous ont fourni certains chiffres relativement au volume du trafic qui peut être expédié dans les circonstances actuelles.

M. FISHER: Alors, je désire poser la question suivante. Apparemment, 85 millions de pieds de bois d'œuvre sont coupés annuellement dans cette région par 75 exploitants de scieries. Actuellement, la plus grande partie de ce bois est-elle expédiée à Montréal et, en l'occurrence, l'est-elle par voie d'eau?

M. BALCER: Ces 85 millions représentent le potentiel des scieries actuelles. En ce moment, ce bois est expédié par camion à Matane ou par eau à Montréal ou vers la rive nord.

M. FISHER: Je voudrais demander à votre économiste si le bois ainsi expédié à Montréal fera concurrence au bois expédié par voie d'eau pendant la saison d'été.

M. SCOTT: Il est évident que les tarifs sont moins élevés à l'égard du transport fluvial; mais, dans la plupart des cas, le transport fluvial est

moins régulier que le transport ferroviaire. Au cours de ces dernières années, une quantité considérable de bois a été transportée par rail.

M. FISHER: Je suppose que le bois est transporté par camion jusqu'à la tête de ligne, à Matane.

M. BALCER: C'est exact.

M. FISHER: Vous avez dit qu'une certaine quantité est ainsi transportée. Pouvez-vous nous dire quel en est le volume?

M. SCOTT: Je crois que ce serait environ 50,000 tonnes.

M. FISHER: Par année?

M. SCOTT: Oui.

M. FISHER: Les copeaux de bois se vendent-ils à Québec et à Trois-Rivières?

M. ENGLISH: Ils se vendent à Trois-Rivières.

M. FISHER: Pouvez-vous estimer le nombre de wagons-marchandises qui seront utilisés à cette fin au cours de l'année prochaine ou des deux prochaines années?

M. BALCER: On me dit qu'environ 25,000 tonnes seront expédiées.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous terminé, monsieur Fisher?

M. FISHER: Non, je n'ai pas terminé, mais je permettrai qu'un autre continue et je reviendrai plus tard sur ce sujet.

M. PIGEON: Le ministre peut-il nous dire si la *Gaspé Copper Mine Company* augmentera sa production lorsque la construction de ce chemin de fer aura été terminée? Le ministre a-t-il reçu, à cet égard, quelque renseignement de la part de la compagnie?

M. SCOTT: En réponse à cette question, je puis rappeler que, depuis plusieurs années, la *Gaspé Copper Company* a manifesté un vif intérêt dans la construction d'un prolongement de la ligne de chemin de fer. A l'époque la compagnie avait le choix entre deux méthodes d'expédition: le transport routier ou le transport ferroviaire qui nécessitait le prolongement de la ligne. Celui-ci ne s'étant pas réalisé à l'époque, la compagnie a conclu un accord de camionnage entre Murdochville et Gaspé. Je crois savoir que le succès de ce programme de transport par camion est attribuable au fait que la compagnie recevait le minerai concentré et expédiait les anodes de cuivre. Par conséquent, la compagnie bénéficiait d'un trafic suffisant dans les deux sens. C'est pourquoi elle n'a nullement songé à confier à la nouvelle ligne une partie de son transport. S'il y a partage, cela reviendra à faire passer le trafic d'une ligne à l'autre du réseau des Chemins de fer nationaux du Canada. Cependant, toute modification dans ce domaine dépendra de la décision que prendra la *Gaspé Copper Company*; on a préféré laisser de côté cette éventualité jusqu'à plus amples renseignements sur la situation réelle plutôt que d'augmenter les chiffres du tonnage.

M. PIGEON: Monsieur le président, j'aimerais poser une autre question. Les experts peuvent-ils évaluer l'économie que représente, pour la *Gaspé Copper Company*, l'utilisation de la voie ferrée projetée au lieu du transport routier?

M. SCOTT: Non, monsieur le président, nous n'avons établi aucune prévision à ce sujet, parce que nous n'avons pas inclus dans notre estimation du tonnage le transport du cuivre. Par conséquent, quel que soit le trafic qu'il y aura dans ce domaine, ce sera quelque chose de supplémentaire. Aucun des chiffres relatifs au transport n'a tenu compte d'un partage du trafic actuel, qu'il s'agisse des anodes ou du minerai concentré.

M. KEAYS: Monsieur le président, il me semble que le ministre a parlé du potentiel d'expansion économique de la région. J'estime que nous devrions étudier cette question à la lumière de la situation actuelle de la Gaspésie.

Il est question de 85 millions de pieds de planche expédiés au marché de Montréal. Personnellement, je sais que bon nombre des gros exploitants de cette région ne peuvent se permettre de couper et de vendre plus de bois, à cause du coût du transport routier de Saint-Anne-des Monts ou Cap-Chat à Matane et de là jusqu'à Montréal par rail. Par suite de ce transport, une fois rendu à Montréal, leur bois revient à \$5 de plus le mille que le bois expédié de la côte du Pacifique. Il est évident que, devant une différence de \$5, les exploitants ne voient pas la possibilité d'écouler leur bois. En outre, lorsque nous songeons au fait bien connu que le rendement des forêts de la Gaspésie est un des meilleurs du Canada...

M. FISHER: Vous voulez parler du recrû, n'est-ce pas?

M. KEAYS: Oui, le potentiel de production annuelle. Ce rendement atteindrait 150 millions de pieds par an si les exploitants pouvaient faire parvenir leur bois sur le marché de Montréal à des prix qui soutiennent la concurrence.

Quant aux mines, la seule raffinerie qui existe dans l'Est du Canada est située à Murdochville. Personne ne peut citer une autre région du Canada où une exploitation minière importante s'est installée en l'absence de découverte de gisements de moindre importance. La seule découverte actuellement en exploitation est celle de la *Gaspé Copper*, à Murdochville. Des centaines et des milliers de prospecteurs ainsi que de grosses compagnies minières canadiennes sont venus dans la région et ont trouvé du minerai et du pétrole; cependant, ils se sont toujours trouvés aux prises avec le même problème: «Comment vais-je expédier ce minerai ou ce pétrole?» Cette situation est préjudiciable à la Gaspésie.

Je pourrais continuer et vous donner un million de raisons, mais ce sont les perspectives d'expansion économique de la région qui importent. Ce que dit M. Fisher me surprend. Lorsqu'il s'oppose à l'expansion économique de la région, il parle probablement pour son parti.

Sans doute devrais-je également aborder l'intérêt que présentera cette ligne ferroviaire pour la mise en valeur future de la rive nord du Saint-Laurent. Lorsque l'on considère l'expansion prodigieuse en cours dans cette région, les services de navires traversiers qui relient Sainte-Anne-des-Monts à Sept-Îles, les installations du lac Wabush, de Shefferville et le projet de Twin Falls (Labrador), on se rend compte qu'environ 600 millions de dollars sont actuellement consacrés à l'aménagement de la région. Ces personnes désirent aussi être en mesure de placer leurs produits dans cette région à un prix raisonnable. Si elles sont à même de les faire venir par le rail jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts et sur l'autre rive du Saint-Laurent jusqu'aux ports que je viens de mentionner, il n'y a aucun doute qu'elles les recevraient à un prix très intéressant. Notons de plus que l'installation d'une ligne de chemin de fer jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts permettrait aux provinces de l'Atlantique de placer dans cette région certains de leurs produits de la ferme. Je crois, monsieur le président, que toutes ces raisons conjuguées sont valables et méritent un examen sérieux tout au moins en ce qui concerne la perspective, pour la région, d'expédier ses produits et d'en faire venir.

M. BALZER: J'aimerais à vous brosser un tableau des possibilités qu'offrirait cette ligne de chemin de fer. M. Fisher m'a demandé quel est le tonnage de la production actuelle. J'ai en main une lettre d'un expert de la

St. Lawrence Corporation Limited, dans laquelle il dit, à propos des résidus provenant des scieries du comté de Gaspé nord:

Il y a dans votre région plusieurs scieries importantes qui amèneraient à transformer leurs résidus en fibre destinée à notre installation de Trois-Rivières. Je citerai entre autre la *Jas. Richardson Company*, la *Tourelle Lumber Company* et la compagnie *A. Couturier et Fils*, avec lesquelles nous sommes entrés en pourparlers. Mais les pourparlers ont toujours échoué devant l'obstacle que représente le problème du transport. Ces trois scieries auraient eu environ 35,000 tonnes de résidus à vendre; une fois le marché lancé, la quantité produite par votre région pourrait aisément doubler.

M. FISHER: Monsieur le président, j'en appelle au règlement. M. Keays a demandé pourquoi je posais des questions et pourquoi j'émettais des doutes. Permettez-moi de faire remarquer que la Commission royale d'enquête sur les transports a récemment présenté un rapport dont le thème principal est de débarrasser les compagnies de chemins de fer de leurs embranchements, particulièrement ceux dont la valeur économique est contestable. On semble ici avoir tendance à se fonder sur l'étude la plus récente de la Commission. Je ne pense pas que cette attitude aille à l'encontre de l'établissement de la ligne en question, mais elle nous impose la responsabilité de tenir compte de ces recommandations et de faire un examen approfondi des raisons économiques qui justifieraient la construction de la ligne. Monsieur le président, j'aimerais que ce que je viens de dire soit consigné au compte rendu à titre de réplique à ce qui a été dit.

M. BALCER: Monsieur Fisher, le thème principal du rapport de la Commission McPherson porte aussi sur la distinction que nous devons faire entre la politique nationale et le programme national des transports, à savoir qu'on ne devrait pas imposer aux chemins de fer le fardeau de projets qui ne sont pas rentables et que le gouvernement prenne la responsabilité des projets d'expansion. Il s'agit là d'un projet d'expansion et nous n'allons pas en imposer la responsabilité au National-Canadien. Le gouvernement prend ses responsabilités. Nous constatons qu'une population de près de 100,000 habitants vit dans une région sous-développée, riche en ressources minérales qu'elle est incapable d'exploiter à cause du manque de moyens de transport qui l'empêche ainsi d'atteindre au même niveau que le reste du Canada. Le Gouvernement a décidé de venir en aide à cette population et il a espérance, à longue échéance, de réaliser des bénéfices. Mais le Gouvernement ne veut pas que le National-Canadien supporte la dépense d'un projet à court terme qui, de toute évidence, ne procurera des bénéfices qu'à longue échéance.

M. KEAYS: J'en appelle au règlement. Monsieur le président, je ne veux pas être injuste envers M. Fisher et je ne manque pas d'apprécier le fait qu'il tient compte de la situation économique et du bien-fondé d'une telle ligne ferroviaire. Mais ma déclaration répondait à l'objection qu'il semblait faire, au stade des résolutions, au changement de l'ordre de priorité de la ligne qui, dans la province de Québec, passait du sixième au premier rang. Voilà pourquoi j'en ai appelé au règlement.

M. FISHER: Il y a un malentendu ici. Au cours du débat en Chambre, j'ai tiré ma citation d'un discours prononcé par Daniel Johnson.

M. DUMAS: Le ministre pourrait-il expliquer un point particulier? Monsieur Balcer, est-il vrai que la construction de cette ligne pourrait être un stimulant pour l'*East Sullivan Consolidated* dans la poursuite et la mise en œuvre de son projet d'exploitation minière de Gaspésie? Si M. Beauchemin vous a fourni des renseignements à ce propos, il serait utile que le Comité en ait connaissance.

M. BALCER: Nous avons une lettre de M. Beauchemin,—je ne sais si je l'ai ici,—qui dit que, dès que la ligne sera construite, il poursuivra la mise en valeur des gisements miniers de l'*East Sullivan* dans cette région. Il a toujours manifesté un grand intérêt à la construction de cette ligne qu'il n'a cessé de considérer comme l'une des conditions primordiales à la mise en valeur de ces gisements.

M. BOURGET: C'est là la condition la plus importante de la future mise en valeur des gisements de cette région. Les géologues du Québec ont déclaré que la région possède un million de gisements. C'est là le point le plus important et vous devriez insister là-dessus dans votre discours d'ouverture.

M. DUMAS: Monsieur Balcer connaissez-vous l'emplacement de toutes les propriétés de l'*East Sullivan Consolidated*? Je crois que leur propriété principale est située dans le canton de Lemieux.

M. BALCER: Elle est située à l'intérieur de la Gaspésie, mais directement au sud de la tête de ligne de Sainte-Anne-des-Monts.

M. DUMAS: Dans le canton de Lemieux. C'est l'ancienne mine de zinc et de plomb de l'État.

M. FISHER: Et la propriété Sullivan? Oh, excusez-moi, monsieur Dumas, si vous n'avez pas terminé.

Le PRÉSIDENT: M. Pigeon a maintenant la parole.

M. DUMAS: Avons-nous sur le tonnage, monsieur Balcer, des chiffres qui viennent appuyer le projet?

M. BALCER: Je les ai à mon bureau.

Le PRÉSIDENT: M. Pigeon a la parole.

M. PIGEON: Nous avons à l'heure actuelle une ligne de chemin de fer qui va de Montréal à Rimouski et à Gaspé, par le sud de la Gaspésie; le transport de Montréal à Gaspé coûte \$1.50 par 100 livres d'un produit donné; le transport de la même marchandise de Montréal au Cap Chat coûte \$1.68 par 100 livres. Je pense que c'est la raison principale qui justifierait la construction d'une autre ligne.

M. FISHER: Quel est le produit en question? Ce chiffre ne veut rien dire si vous n'indiquez pas la catégorie du produit, car les compagnies de chemin de fer ont plusieurs catégories différentes de marchandises.

M. PIGEON: Si nous n'avons cette ligne à partir de Matane à Sainte-Anne-des-Monts, le transport reviendra moins cher parce qu'il s'établit à présent à \$1.68 par 100 livres sur le parcours Montréal-Cap Chat.

M. BALCER: M. Scott pourrait probablement vous donner l'explication que vous cherchez à propos de ce coût très élevé.

M. SCOTT: Oui; il est évident que les tarifs plus élevés dont vous parlez sont ceux du transport des chemins de fer Nationaux du Canada auxquels s'ajoute le tarif local de la *Canada and Gulf Terminal* ainsi que le tarif local du camionnage. Chaque fois qu'un tarif est composé de trois éléments, il est élevé. On a un tarif bon marché lorsque le transport se fait sur un parcours direct assuré par le même transporteur. C'est ce qui fait la différence. Un transport direct abaisse les tarifs.

M. FISHER: Quelles négociations avez-vous entamées avec le *East Sullivan Mines*?

M. BALCER: Nous avons eu un échange de correspondance et nos dernières lettres portaient sur ce qui suit: M. Beauchemin, président de la compagnie, a indiqué sans ambiguïté que la compagnie était prête à fonctionner dès que la ligne ferroviaire serait construite.

M. FISHER: Quelle serait la nature des expéditions? du minerai concentré ou du minerai? Quelle serait la destination du minerai concentré? Serait-ce la nouvelle fonderie qui va être construite?

M. SCOTT: Là encore, comme pour la question du cuivre de Gaspésie, il s'agit d'une question en dehors du sujet. Pour déterminer le tonnage de base probable on n'a tenu compte que du trafic immédiatement réalisable et dont le prolongement de la ligne rendrait le transport économique. Toute autre entreprise ultérieure ne pourrait qu'améliorer la situation de l'exploitation ferroviaire.

M. FISHER: Monsieur le président, comme le Gouvernement subventionne le projet, nous pouvons sans doute supposer que la Compagnie des chemins de fer nationaux a jugé que l'exploitation à court terme d'un tel embranchement ne serait pas économique. Mais nous ne savons pas quelle sera la durée de ce court terme. S'il s'agit de cinq ou de dix ans, puis-je supposer que vos économistes ont fait une évaluation du volume de marchandises transporté là-bas pendant cette courte période? Dans le cas de l'affirmative, pouvons-nous connaître cette évaluation?

M. SCOTT: Oui, monsieur Fisher. Nous pensons que, pendant la brève période en question, le tonnage «sortant» sera de l'ordre de 75,000 tonnes.

M. FISHER: Par an?

M. SCOTT: Oui, et nous pensons que le tonnage «entrant» serait de l'ordre de 65,000 tonnes.

M. FISHER: Le transport du tonnage sortant s'effectuerait, je suppose, à un tarif très inférieur à celui du tonnage entrant?

M. SCOTT: Oui, le revenu moyen par tonne serait inférieur.

M. FISHER: Quelle serait la moyenne annuelle?

M. SCOTT: Nous pensons qu'elle serait de \$1.50 par tonne pour le tonnage sortant et d'environ \$2.00 pour le tonnage entrant.

M. FISHER: Savez-vous combien d'années il faudrait d'après votre évaluation pour atteindre un revenu qui commencerait à rapporter l'intérêt des immobilisations?

M. SCOTT: Vous dites que l'entreprise ne serait pas rentable. Le ministre l'a reconnu lui-même, c'est vrai sur la base de l'évaluation que les chemins de fer Nationaux du Canada appliquent à tous les embranchements sur lesquels ils amortissent les immobilisations et recouvrent les frais d'exploitation et toutes les dépenses afférentes. Si l'opération promet de rapporter un montant qui, selon eux, représente une opération profitable pour la compagnie, ils peuvent se permettre d'investir leurs propres fonds dans l'affaire. Mais aucune de ces éventualités ne peut s'appliquer, car l'un des points principaux de l'affaire est la question des immobilisations. Si vous supprimez cette mise de fonds, le projet est encore une entreprise d'État dont le Gouvernement prend le risque. Il est évident que cette situation change l'aspect économique, car le principal critère est alors le rapport entre le revenu d'exploitation et les frais d'exploitation de la sorte, il y a tout lieu de s'attendre qu'au cours des cinq premières années de son installation l'exploitation de la nouvelle ligne soit en déficit. Mais, après cinq ans, nous espérons que les recettes et les dépenses pourront s'équilibrer.

M. FISHER: Parlez-vous des frais d'exploitation ou de la totalité des immobilisations?

M. SCOTT: Je parle des frais d'exploitation.

M. FISHER: Uniquement?

M. SCOTT: Oui, monsieur.

M. FISHER: D'après vous à quel moment commencerez-vous à retirer un revenu qui vous permettra de payer les intérêts de l'entreprise?

M. SCOTT: Eh bien! cela dépend du temps que prendra le potentiel de trafic à devenir une réalité. Cela peut prendre dix ou quinze ans.

M. FISHER: Puis-je demander à M. Scott ou aux représentants du National-Canadien si on a entrepris aux cours de ces dernières années des travaux d'expansion qui soient en tous points comparables à celui-ci? Pourriez-vous me donner une idée de la mesure dans laquelle vos prévisions se sont réalisées?

M. SCOTT: Non, monsieur, il n'y a aucun projet qui soit exactement identique.

M. BALCER: Ils présentent tous des aspects différents. Il n'y a pas au Canada deux embranchements semblables. Il y a les lignes de la baie d'Hudson, de Shippigan, de Kitimat et de Pine Point. Le mode de financement et la topographie de ces lignes sont différents.

M. FISHER: Ces entreprises étaient toutes rattachées à des engagements pris par des compagnies minières en ce qui concerne le tonnage. C'est bien ce qui m'inquiète ici. On entreprend d'importants travaux d'expansion, sans savoir quel sera le tonnage. En somme, les chiffres que vous nous avez fournis pour la première année d'exploitation signifient en réalité que le revenu est inférieur à \$200,000 environ. C'est un revenu initial très peu élevé pour une mise de fonds de 14 millions.

M. BALCER: A titre d'exemple, prenons l'embranchement de la baie d'Hudson. Au début, il s'agissait uniquement d'une entreprise pour fins de mise en valeur, autrement dit d'un projet à très long terme. Mais, maintenant que l'entreprise est rentable, on l'a rendue au National-Canadien et cette ligne contribue à l'amélioration de la situation financière de nos chemins de fer Nationaux. Je suis fermement convaincu qu'il en sera de même pour cette ligne-ci; parce que de l'autre côté du fleuve on procède à une importante mise en valeur de la région; dans 15 ans, cet aménagement aura pris de l'ampleur. Je suis convaincu que ce chemin de fer sera prospère.

M. FISHER: Puis-je aborder la question sous deux angles différents. En Ontario, ce sont les autorités provinciales qui se chargent du prolongement des chemins de fer. Quelles sont les propositions que vous avez faites au gouvernement de la province intéressée afin de mettre au point un accord quelconque en vertu duquel ce gouvernement participerait aux frais de construction?

Il me semble que cette mise de fonds de 14 millions, compte tenu d'un revenu prévu de \$200,000 pour la première année, signifie que le Gouvernement fédéral joue un rôle de plus en plus important dans les affaires économiques de la province de Québec. Quelles initiatives avez-vous prises auprès de cette province en vue d'obtenir de l'assistance financière?

M. BALCER: Nous n'en avons prise aucune.

M. FISHER: Vous dites que vous n'avez pris aucune initiative?

M. BALCER: Non, monsieur.

M. FISHER: Alors, pouvez-vous me dire pourquoi? Le motif qui me pousse à poser cette question, c'est que, devant la Commission royale d'enquête sur les transports, un ministre du Québec a déclaré que la province de Québec était prête à construire une ligne de chemin de fer si cela était nécessaire à la mise en valeur de la région. Depuis ce temps, M. Lévesque a également dit que le gouvernement du Québec n'hésiterait pas à construire des lignes de chemin de fer pour favoriser l'expansion de la province. Avec de semblables

déclarations consignées au compte rendu et un projet qui, selon vous, n'est pas rentable à brève échéance, pourquoi n'a-t-on pas fait appel à l'aide de la province?

M. BALCER: Nous estimons que ce chemin de fer aurait dû être construit il y a longtemps et que cela est du ressort du Gouvernement fédéral. Le Gouvernement fédéral est convaincu que les bénéfices à long terme qu'on retirera de cette ligne prouveront que nous avons agi sagement en la construisant.

M. FISHER: Étudions le problème sous un autre angle. Quel est l'état du réseau routier de la région à l'heure actuelle?

M. BALCER: Il y a une grande-route qui fait le tour de la Gaspésie.

M. FISHER: Après avoir lu dans les journaux plusieurs protestations, je crois savoir que les camionneurs du Québec luttent activement contre la concurrence des chemins de fer.

M. BALCER: Oui, monsieur.

M. FISHER: J'ai pris connaissance des protestations des camionneurs au cours des audiences qui ont eu lieu dans le Québec quant à l'inutilité de prolonger les lignes de chemin de fer dans des régions comme celle-ci, étant donné le service qu'ils fournissent. Quelle étude avez-vous entreprise à l'égard de la prise de position des camionneurs?

M. BALCER: Les camionneurs nous ont présenté des opinions divergentes. L'association a fait une déclaration reproduite dans la presse, mais certains camionneurs de la région nous ont fait savoir que les bénéfices à long terme provenant de la construction de ce chemin de fer justifieront certainement cette entreprise. Ils estiment que l'activité économique créée par cet embranchement contrebalancera tout préjudice éventuel.

M. FISHER: Quel est l'état du port de Sainte-Anne-des-Monts?

M. BALCER: Il a peut-être besoin de quelques améliorations.

M. FISHER: Avez-vous étudié la possibilité de faire de Sainte-Anne-des-Monts un port d'expédition des céréales comme Baie Comeau? Ce port serait-il accessible toute l'année?

M. BALCER: Non.

M. KEAYS: Pourtant le service de navires traversiers est assuré en toutes saisons entre la rive nord et la rive sud. Les difficultés pourraient provenir des vents du nord; mais il n'y a que de la glace flottante.

M. FISHER: Comme le député de Gaspé l'a fait remarquer, il s'agit ici d'une ville qui a plus de 300 ans d'existence.

M. KEAYS: Ce chiffre est inexact.

Le PRÉSIDENT: M. Keays est député des Îles-de-la-Madeleine.

M. KEAYS: Il serait plus exact de dire 427 ans.

M. FISHER: Je pêche par excès d'optimisme. Il ne s'agit là que d'un tout petit bout de route. Pourquoi ne pas prolonger la ligne jusqu'à Gaspé?

M. BALCER: Parce que la ligne que nous construisons est située juste en face des exploitations minières dont nous avons parlé. Il y a un motif qui justifie le prolongement de la ligne jusqu'à cet endroit. Si on découvrait une quantité aussi considérable de minerai plus loin, nous étudierions sans doute le projet du prolongement du chemin de fer. Pour l'instant, cependant, le prolongement de la ligne jusqu'à Sainte-Anne-des-Monts nous permet d'atteindre un endroit qui est tout juste au nord des principaux gisements miniers. Selon les différents commentaires qu'on nous a adressés, il est permis de croire que nous serons en mesure de desservir les plus importants gisements miniers de la Gaspésie.

M. FISHER: Mais vous ne connaissez pas avec exactitude quel sera le tonnage réel, disons, pour les cinq prochaines années?

M. BALCER: Nous ne possédons pas de données précises. Avant que la société East Sullivan Mines Limited soit prête à extraire le mineral, elle doit d'abord construire son usine. Nous ignorons le tonnage d'expédition, le pourcentage de minerai extrait, etc. Je ne suis pas en mesure de vous dire actuellement quelle est la quantité ou la nature des chargements.

M. FISHER: Puisqu'on peut transporter par camion le concentré de minerai très facilement, n'a-t-on pas songé à fournir des fonds importants afin de construire un meilleur réseau routier en Gaspésie plutôt que de construire une ligne de chemin de fer?

M. BALCER: Je ne suis pas spécialiste, mais l'expérience démontre que le transport par rail des marchandises en vrac est moins coûteux que le transport par camions.

M. FISHER: Oui, mais la mise en valeur des gisements miniers est une entreprise essentiellement hasardeuse. Nous avons un assez grand gisement minier à Red Lake qui produit beaucoup plus que celui de la Gaspésie. Le National-Canadien possède une ligne au sud de Red Lake; je crois que personne n'a suggéré de construire une ligne à cet endroit, bien qu'on soit intéressé à la mise en valeur de la région de Red Lake.

M. BALCER: Dans la région de la Gaspésie, le long de cette ligne, il y a une population d'environ 100,000 personnes. Voilà ce qui fait toute la différence.

M. BOURGET: Monsieur le président, je voudrais demander au ministre si le Gouvernement ou le National-Canadien a l'intention d'acheter la petite ligne qui va de Mont-Joli à Matane et qui appartient à la Canada Gulf Terminal Line.

M. BALCER: Nous n'avons pas l'intention de l'acheter, mais le National-Canadien a entamé des pourparles avec la Canada Gulf Terminal en ce qui concerne les droits de passage et la collaboration entre les deux compagnies.

M. BOURGET: A-t-on mentionné un prix?

M. BALCER: Non, monsieur.

M. BALDWIN: Monsieur le président, je désirerais poser une question à M. Scott. Compte tenu de l'étude que vous avez faite de la question, des entretiens que vous avez eus avec les compagnies et de l'évaluation que vous avez faite du point de vue économique, estimez-vous que la construction de cette ligne constituera au cours des années un apport important au produit national brut, abstraction faite de l'aspect économique de la situation en ce qui concerne le chemin de fer lui-même?

M. SCOTT: Oui, monsieur. M. Fisher dit avec raison que les chiffres concernant le tonnage que je lui ai fournis sont minimes; mais on doit se souvenir que ces chiffres relatifs au tonnage ne comprennent pas une seule tonne de minerai, de minerai concentré ou toute autre chose du genre, parce que nous estimons qu'il s'agit là d'exploitations minières qui seront mises en valeur après la construction du chemin de fer. Même si nous nous rendons compte que ces ressources sont là et que nous espérons qu'elles seront mises en valeur bientôt—le plus tôt sera le mieux pour l'exploitation de la ligne ferroviaire,—le trafic de base est calculé d'après les possibilités de réalisation à l'heure actuelle.

M. BALDWIN: Ceci pourrait fort bien produire une réaction en chaîne d'où découlerait une expansion économique qui contribuerait d'une façon très appréciable à notre bien-être national, surtout dans cette région.

M. SCOTT: Très bien.

M. McPHILLIPS: On a fait remarquer que le National-Canadien sera le représentant de la Couronne dans cette affaire. Je ne sais pas s'il y a parmi nous des économistes du National-Canadien. Voici ce que j'aimerais savoir: Y aura-t-il une comptabilité tout à fait séparée à cet égard? Autrement dit, je suppose que ces dépenses ne seront pas inscrites dans la comptabilité générale du National-Canadien. S'il y a déficit, celui-ci ne nous sera pas présenté avec le déficit du National-Canadien, lorsque nous aurons affaire à M. Gordon au cours des séances d'un autre comité. Ce sera une comptabilité complètement séparée?

M. BALCER: Oui, monsieur, complètement indépendante.

Le PRÉSIDENT: M. Belzile désire-t-il poser une question?

M. BELZILE: Non, pas pour l'instant.

Le PRÉSIDENT: Alors la parole est à M. McDonald.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): L'explication me satisfait, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Continuez, monsieur Fisher.

M. FISHER: En rapport avec l'argument que M. Baldwin a soulevé, avez-vous fait une étude de la situation dans le Nord-Ouest de l'Ontario, monsieur Scott, là où le National-Canadien possédait une ligne ferroviaire située tout près d'un important gisement? On a expédié de cet endroit environ 2 millions de tonnes de minerai de fer par année; malgré tout le National-Canadien prétend, je crois, qu'il ne rentre pas dans ses frais. Si l'on étudie cette situation, par exemple, je crois que vous comprendrez pourquoi on devrait compter sur des engagements avant de conclure un tel accord. Avez-vous étudié la situation d'Atikokan et de Steep Rock? On a là un bon exemple de chemin de fer qui ne peut arriver à payer ses frais d'exploitation et qui transporte pourtant au-delà de 2 millions de tonnes par année.

M. SCOTT: Non, nous n'avons pas étudié cette question, parce que ces lignes de chemin de fer qui sont liées à des exploitations minières (j'en connais 7 ou 8) concernent uniquement le National-Canadien et l'industrie; ces lignes sont au service d'une seule industrie. Dans ces cas, il ne s'agit pas de collaborer à l'expansion générale de la région ou au bien-être de sa population, comme c'est le cas ici.

M. FISHER: Je dis que cette ligne existe depuis 50 ans. On a découvert le minerai beaucoup plus tard, mais les gisements se trouvaient tout près de la ligne. Cependant, en dépit du fait que plus de 2 millions de tonnes sont expédiées, le chemin de fer est obligé d'augmenter ses tarifs, parce que, semble-t-il, il ne peut couvrir ses frais d'exploitation et rentrer dans ses frais d'immobilisation. Cela démontre qu'on peut avoir trop d'optimisme quant aux résultats de l'exploitation des gisements miniers.

M. SCOTT: Si je me souviens bien de la réponse de M. Purves lorsque le comité a étudié le bill Whitecourt, il a déclaré qu'on avait éprouvé certaines difficultés avec cette compagnie à propos de la production. D'après ce que j'ai pu comprendre, les expédition n'ont pas atteint le volume prévu lors de la conclusion des accords.

M. FISHER: Non, monsieur. On avait prévu environ 5 millions et on n'a obtenu que 2½ millions. Mais, lorsque je compare ces 2½ millions à votre estimation de 140,000 tonnes, je trouve qu'il est difficile de concilier ces deux données.

M. SCOTT: Je crois que l'autre point de vue qu'on doit avoir présent à l'esprit, c'est que la mise en valeur minière est très lente; alors que les tarifs que nous étudions ici, comme je l'ai dit, sont établis sans tenir compte d'une seule tonne de minerai. Les tarifs appliqués au transport des autres denrées payent assez largement.

M. FISHER: Je suppose que ce taux est de \$1.50 pour 50 milles; c'est un tarif bien raisonnable.

M. SCOTT: Oui.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poser une question, monsieur Crouse?

M. CROUSE: Oui, monsieur après l'achèvement de cette ligne, direz-vous que Sainte-Anne-des-Monts deviendra un point de transbordement pour la rive nord.

M. BALCER: Actuellement, il existe un service de bateaux traversiers à cet endroit. Le trafic y est sans cesse croissant; on espère bien que, grâce à ce nouvel embranchement, les gens de la région de Sept-Îles viendront s'approvisionner à Sainte-Anne-des-Monts.

M. CROUSE: Peut-on supposer qu'une des raisons qui vous pousse à construire cette ligne, c'est d'assurer un meilleur service, ce qui aura comme conséquence d'augmenter le tonnage en provenance ou à destination de la région de la rive nord?

M. BALCER: Oui, je crois pouvoir dire cela. Le gouvernement actuel a entrepris une étude très poussée de la situation qui existe sur les deux rives du Saint-Laurent en aval de Québec; nous avons découvert que cette vieille région manque de bons services de navires traversiers et de communications efficaces.

M. CROUSE: Y a-t-il un bon réseau routier sur la rive nord?

M. BALCER: Oui, monsieur. On est en train de construire présentement une route à destination de Sept-Îles. La plus grande partie de la population qui travaille sur la rive nord vient de la rive sud. Il n'y a qu'une seule ferme sur la rive nord, alors que la rive sud est une région agricole: il n'y avait pas de moyen de communication entre les deux rives. Le gouvernement actuel a créé un service de bateaux traversiers qui relie Rimouski à Baie Comeau. Ce service existe depuis deux mois et son exploitation est un immense succès. Ce succès dépasse toutes les prévisions.

Le semaine dernière nous avons autorisé la construction d'un nouveau bateau, l'aménagement de nouvelles installations portuaires et l'inauguration d'un nouveau service entre Saint-Siméon et Rivière-du-Loup; nous sommes en train de construire un nouveau quai à Matane et nous avons approuvé l'établissement d'un nouveau service de transbordeurs à passerelle carrossable entre Matane et Godbout. Ce nouvel embranchement ferroviaire facilitera le service de transbordement entre Sainte-Anne-des-Monts et Sept-Îles. Dans quelques années à peine, la situation économique de la région du bas du fleuve Saint-Laurent aura, selon moi, changé du tout au tout.

M. CROUSE: Dans la question qu'il a soulevée, M. Fisher a signalé, sauf erreur, que cette ligne ferroviaire desservirait quelque 100,000 personnes dans cette région. M. Fisher aurait-il l'obligeance de dire au comité combien il y avait d'habitants dans la région où cette mine de fer, qui doit fermer ses portes incessamment, est située?

M. FISHER: Cette mine ne ferme pas ses portes. N'ayez pas cette impression. Je voulais simplement prouver que cette ligne ferroviaire existe depuis cinquante ans et que le Canadien-National, apparemment, n'a pu la rendre rentable.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Mais cette ligne dessert la mine.

M. FISHER: Quant à la population, je ne saurais vous fournir de chiffres précis. La population est disséminée entre Fort-William et Winnipeg et je suppose qu'elle est d'environ 100,000 personnes. C'est le chiffre qu'on donne ici également. Ces gens sont tributaires de qui? Il faudrait demander à un démographe, qui possède les chiffres du dernier recensement, de nous fournir ce renseignement.

M. KEAYS: Le ministre n'est-il pas d'avis que c'est grâce à l'aménagement, dès 1915, d'une voie ferrée entre Matapédia et Gaspé que la région méridionale de la Gaspésie a progressé plus rapidement que la région septentrionale sur le plan économique?

M. BALCER: J'en suis certain.

M. KEAYS: On a toujours dit que c'était grâce à cette ligne ferroviaire que notre région avait progressé plus rapidement sur le plan économique.

M. FISHER: La région septentrionale, évidemment, n'a progressé qu'en raison de la mise en valeur des gisements miniers. Pardon, je pensais à la rive nord.

M. KEAYS: N'est-il pas vrai que la *Gaspé Copper* ne serait jamais allée s'établir à Murdochville, n'aurait jamais fourni de l'emploi à un millier de personnes, si la ligne Matapédia-Matane n'avait pas existé.

M. FISHER: Monsieur Dingle, votre compagnie possède-t-elle une autorisation de la province de Québec qui lui permet de faire du camionnage dans cette région?

M. DINGLE: Je ne le crois pas.

M. FISHER: Quel genre de service de transport auxiliaire votre compagnie établira-t-elle, à votre avis, pour desservir Sainte-Anne-des-Monts? Le ministre a parlé d'un service de transbordement et d'un service rail-route. Nous supposons donc qu'un itinéraire sera établi. Si votre compagnie entend, sur le plan expansion, établir un lien entre la région septentrionale et la région méridionale en ce qui concerne la production agricole, ne lui faudra-t-elle pas compter sur quelque installation permanente?

M. DINGLE: Pas que je sache pour le moment, monsieur Fisher. Notre unique préoccupation, en tant que mandataire du Gouvernement, est d'exploiter cette ligne ferroviaire; nous verrons avec le temps s'il y a lieu de prendre d'autres initiatives.

M. McDONALD (*Hamilton-Sud*): Monsieur le président, sauf erreur, l'industrie régionale du camionnage suffit à assurer le transport routier jusqu'au chemin de fer, et le National-Canadien n'a guère besoin de se livrer au camionnage dans la région.

M. SCOTT: Vos observations posent une question à laquelle il est difficile de répondre. Nous nous rendons tous compte que le camionnage dans cette région est très bien organisé, vu qu'il n'y a pas de chemin de fer. Le National-Canadien n'a pas étendu son service de transport par camion à cette région.

M. KEAYS: Monsieur le président, l'industrie du camionnage ne pourrait-elle pas étendre ses services de façon à assurer le service rail-route entre Sainte-Anne-des-Monts et les localités situées le long de la côte et à l'intérieur des terres?

M. DINGLE: En effet, cela serait fort possible.

M. KEAYS: Ce serait une amélioration du service, n'est-ce pas?

M. DINGLE: Oui.

M. KEAYS: De cette façon, les produits seraient expédiés dans la région le plus loin possible vers l'Est à des prix de transport inférieurs.

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

M. PIGEON: Monsieur le président, je ne m'étonne pas de voir M. Fisher poser tant de questions vu l'accroissement possible de la prospérité dans cette région. La Chambre de commerce de Montréal a fait une déclaration sur la proportion des lignes ferroviaires qui existent dans la province de Québec par rapport au reste du Canada. Selon cette déclaration, la population du

Québec, qui compte 30 p. 100 de la population du Canada, n'est desservie que par 11 p. 100 des lignes ferroviaires de notre pays. Pourrait-on me dire si ces chiffres sont exacts?

M. FISHER: Auriez-vous l'obligeance de répéter ces chiffres?

M. PIGEON: Selon cette déclaration, la population du Québec, qui compte 30 p. 100 de la population canadienne, ne compte dans la province, que 11 p. 100 des lignes de chemin de fer du Canada.

M. BALCER: Depuis assez longtemps, l'une des plaintes que la population de la province de Québec a formulées au sujet des chemins de fer, c'est qu'on n'y construit pas très souvent de nouvelles lignes ferroviaires. Toutefois, je tiens à signaler que le gouvernement actuel en a construit un bon nombre.

M. BRASSARD (*Lapointe*): Veuillez ne pas vous engagez sur une voie d'évitement; restez sur la voie principale.

M. PIGEON: M. Chevrier n'a pas fait son devoir en tant que ministre.

M. ENGLISH: Monsieur le président, je tiens à formuler quelques brèves observations au sujet de la prétendue opposition du camionnage à l'établissement de cette ligne ferroviaire.

J'ai reçu un télégramme de l'Association des camionneurs indépendants de Gaspé, qui se lit comme il suit:

Réunion des camionneurs indépendants de Gaspé tenue à Cap Chat l'unanimité que des félicitations soient adressées au député de Gaspé, hier le 16 février. Il a été proposé par Damase Vallée et résolu à puis transmises au très honorable premier ministre et au ministre des Transports, relativement à la décision prise par le Gouvernement d'aménager dans la Gaspésie septentrionale la ligne ferroviaire demandée depuis 50 ans. Stop. Avons décidé à la même réunion de protester contre l'opposition de l'Association des camionneurs du Québec à la réalisation d'un projet indispensable à l'expansion économique de notre région.

J'ai reçu également un télégramme de l'une des plus grandes industries de la région. Ce télégramme porte la signature de James G. Russell et se lit comme il suit:

J'espère que la pression exercée par trois petits entrepreneurs de transport routier, qui nous exploitent honteusement, n'altérera pas votre décision au sujet de la ligne Matane-Sainte-Anne.

J'ai reçu également un télégramme de M. Landry, secrétaire-trésorier d'un comité, rédigé en ces termes:

Nous faisons nôtre le télégramme de M. J. G. Russell au sujet de la ligne ferroviaire.

Ce télégramme porte la signature suivante:

Louis Landry, secrétaire-trésorier de la *James Richardson Company Limited* et ses 600 employés.

Vous voyez, monsieur le président, que les camionneurs ne s'opposent nullement à ce projet. Je suis sûr que l'aménagement de cette voie ferrée favorisera les camionneurs de ma circonscription.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur English. Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. FISHER: Monsieur le président, je voudrais poser une question au sujet des taux que M. Scott nous a donnés. Si je ne m'abuse, Monsieur Scott, vous nous avez donné les taux moyens; je voudrais savoir où vous avez puisé vos renseignements?

M. SCOTT: Les taux que j'ai cités ne sont pas, strictement parlant, des taux, mais des revenus par tonne. Nous avons établi ces chiffres en nous fondant sur la moyenne du genre de transport prévu afin de pouvoir arrêter le chiffre du revenu par tonne et de l'appliquer au tonnage estimatif.

M. FISHER: Les représentants du National-Canadien pourraient-ils nous dire s'ils sont disposés à offrir dans cette région des taux qui soient de nature à faire accroître le volume des expéditions autant que possible?

M. DINGLE: Je ne sais pas quel régime de taux sera mis en vigueur, monsieur Fisher, vu que je n'ai pas encore étudié cette question avec nos préposés au trafic. Soyez assuré que nous ferons tout en notre pouvoir pour stimuler le trafic.

M. FISHER: Le Gouvernement a-t-il discuté avec le National-Canadien de la question de l'exploitation de cette ligne ferroviaire quant à la période peu rentable du début afin de s'assurer que les taux établis seront des taux minimums? Je pose cette question parce que, d'après mon expérience, dès qu'une ligne ferroviaire est aménagée, les expéditeurs formulent des plaintes contre les taux.

M. DINGLE: Quant à nous, nous mettrons en vigueur le régime normal des taux, du moins pour le moment. Il y aura peut-être des rajustements à faire, mais je ne saurais me prononcer là-dessus.

M. FISHER: Sauf erreur, vous seriez disposés à négocier l'établissement de taxes convenues en matière de transport ou à conclure des ententes de ce genre?

M. DINGLE: Je réponds par l'affirmative, bien entendu.

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

Les articles 1 à 3 inclusivement sont approuvés.

Article 4—*Comment les paiements doivent être faits.*

M. BOURGET: Le ministre peut-il nous dire quand les travaux d'aménagement de cette ligne commenceront?

M. BALCER: L'arpentage commencera dès que la neige commencera à fondre. Nous ferons probablement des appels d'offres à l'automne pour ce qui est de la construction de la ligne ferroviaire proprement dite.

M. BOURGET: A-t-on tracé les plans quant aux ponts qu'il y aura lieu de construire?

M. BALCER: Aucun plan détaillé n'a encore été élaboré, vu qu'il faut attendre que la neige commence à fondre avant de faire un levé topographique détaillé.

M. BOURGET: Je vous remercie.

L'article 4 est approuvé.

Article 5—*Ajustement de surplus ou de déficit.*

M. FISHER: Monsieur le président, à mon avis, cet article ne renferme pas la garantie dont a parlé M. McPhillips. Pouvons-nous être absolument sûrs que le rapport annuel de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada renfermera une section distincte pour cette ligne ferroviaire?

M. BALCER: Cette ligne ferroviaire sera l'objet d'un poste dans les crédits du ministère des Transports.

M. FISHER: Ce sujet sera-t-il compris dans les renseignements que renferme le rapport annuel de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada?

M. BALCER: Non, ce sujet ne paraîtra pas du tout dans le rapport annuel.

M. FISHER: Le rapport annuel du National-Canadien ne tiendra nullement compte de cette ligne ferroviaire, même si le matériel roulant y circule? Dois-je comprendre qu'on n'en tiendra pas compte du tout dans les données statistiques?

M. KEAYS: Nous en tenons compte dans les crédits.

M. FISHER: Chaque année, profitant des prérogatives que nous avons à titre de membres du Parlement, nous faisons comparaître devant le Comité les dirigeants du National-Canadien lorsque nous étudions le rapport annuel de ce chemin de fer.

M. BALCER: Si cela peut vous satisfaire, je puis vous assurer que les renseignements nécessaires seront mis à la disposition du Comité.

M. FISHER: Et le Parlement pourra faire enquête à ce sujet?

M. BALCER: Oui.

M. FISHER: Si je ne m'abuse, vous nous donnez la garantie, pour autant que vous pouvez le faire, que, lorsque notre Comité étudiera le rapport annuel du National-Canadien, nous pourrons nous renseigner exactement sur ce qu'a été la situation de cette ligne ferroviaire au cours de l'année?

M. BALCER: Les députés auront l'occasion de poser des questions à ce sujet lors de l'étude des crédits du ministère des Transports par la Chambre des communes.

Le National-Canadien agira en qualité de mandataire du Gouvernement. Les bénéfices, s'il y en a, seront remis au Gouvernement; les déficits, s'il y en a, seront payés par le Gouvernement. Le National-Canadien n'agira qu'à titre de mandataire.

M. FISHER: Voici où je veux en venir. Nous nous préoccupons tous des déficits du National-Canadien et, évidemment, l'exploitation de cette ligne ferroviaire, au début, grossira le déficit général.

M. BALCER: Pas du tout. Il s'agira d'un poste qui figure dans les crédits, tout comme c'était le cas pour le chemin de fer de la baie d'Hudson.

M. FISHER: Et il y aura des chiffres distincts pour ce qui est de l'exploitation de cette ligne ferroviaire?

M. BALCER: Oui.

M. FISHER: Nous serons en mesure d'interroger M. Gordon et ses hauts fonctionnaires lorsqu'ils comparaitront devant le Comité, n'est-ce pas?

M. BALCER: Sur leur rôle en tant que mandataires et selon l'entente avec le Gouvernement.

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

L'article est approuvé.

L'article 6 est-il approuvé?

L'article est approuvé.

L'annexe est-elle approuvée?

M. KEAYS: Monsieur le président, pour la gouverne du Comité, M. Scott pourrait-il nous dire s'il faudra construire plusieurs gros ponts sur la route de Matane à Sainte-Anne-des-Monts et quel en sera le coût?

M. A. V. JOHNSTON (*ingénieur en chef, National-Canadien*): Nous avons procédé à un levé préliminaire, utilisant surtout des photographies aériennes, et, semble-t-il, il faudra construire 15 ponts, dont 10 auront une structure simple et cinq une structure multiple. Nous n'avons pas de chiffres détaillés quant au coût; il sera compris dans le montant de 14 millions de dollars.

M. PIGEON: Êtes-vous d'avis qu'il serait opportun d'appeler, cette voie ferrée la ligne Belzile-English?

L'annexe est approuvée.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

Le titre est approuvé.

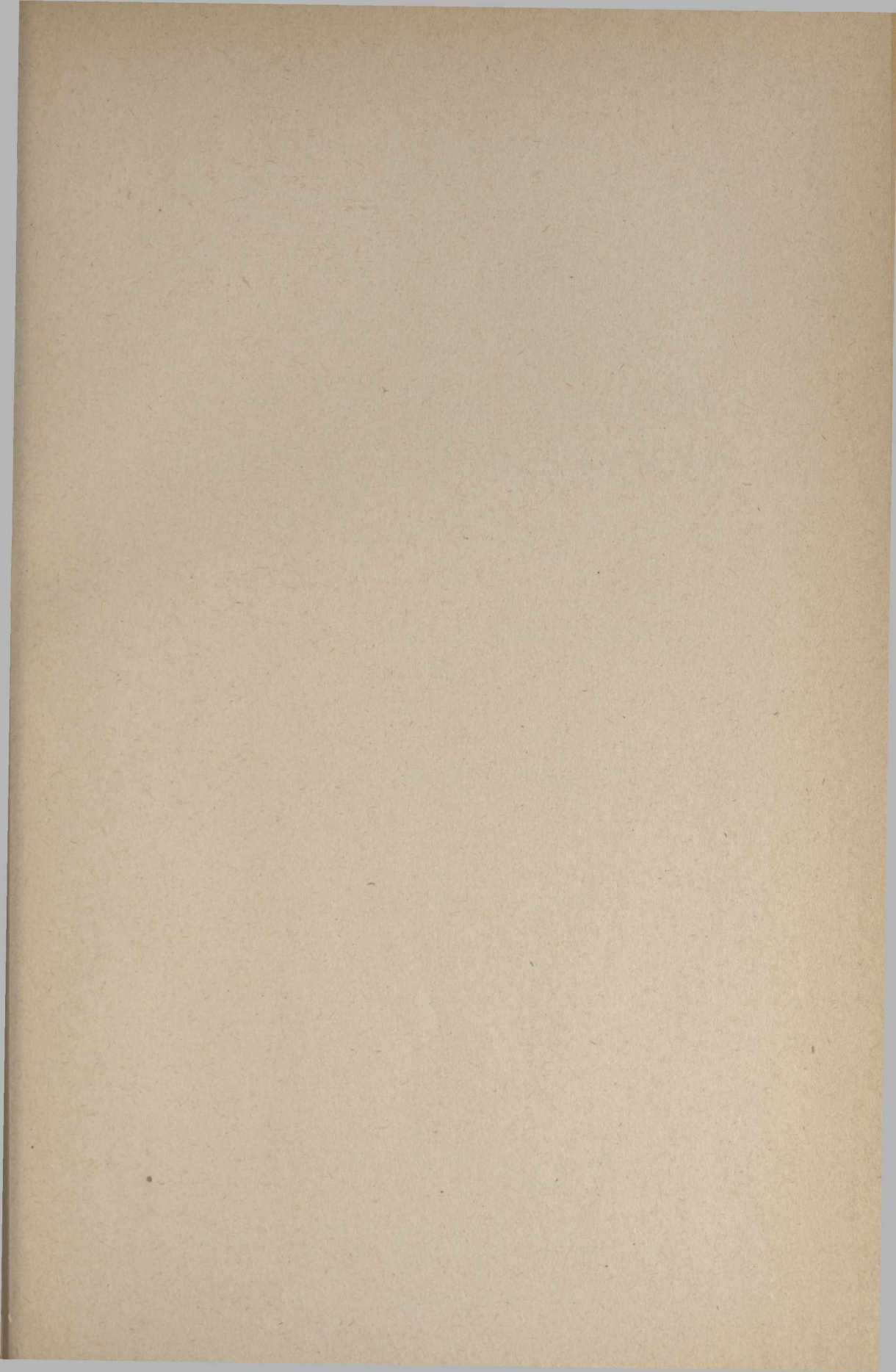
Le projet de loi est-il approuvé? Ferais-je rapport du bill sans modification?

M. KEAYS: Avant que nous terminions, permettez-moi, non pas à titre de représentant de ma circonscription mais comme résident de cette région, d'inviter M. Fisher à venir visiter cette région, afin qu'il voie ce beau pays, les possibilités qu'il renferme et l'essor qu'il prendra une fois que la ligne ferroviaire sera aménagée.

M. FISHER: Pour ma part, je ne tiendrais pas à ce que vous veniez dans notre région pour constater combien les embranchements ferroviaires sont peu rentables.

Le PRÉSIDENT: Ferais-je rapport du bill sans modification?

(Assentiment.)



CHAMBRE DES COMMUNES

Cinquième session de la vingt-quatrième législature
1962

COMITÉ PERMANENT
DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. MARVIN HOWE

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES
Fascicule 3

SÉANCE DU JEUDI 8 MARS 1962

Concernant le
Bill S-6, Loi constituant en corporation la «*Cochin Pipe Lines Ltd.*»

Y compris le quatrième rapport à la Chambre

TÉMOINS:

M. Terry Nugent, député, parrain du bill; M. Mackenzie A. Downey, agent parlementaire, et M. Ronald K. Banister, président général de la *Banister Construction Company Ltd.*, tous deux d'Edmonton (Alberta).

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



COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

Vice-président: M. J. Russell Keays

et messieurs

Allmark	Drysdale	McGregor
Asselin	Dumas	McPhillips
Badanai	English	Monteith (<i>Verdun</i>)
Baldwin	Fisher	Pascoe
Belzile	Fournier	Payne
Benidickson	Grills	Phillips
Bourbonnais	Hodgson	Pigeon
Bourget	Horner (<i>Acadia</i>)	Pitman
Bourque	Kennedy	Rapp
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	LaMarsh (Mlle)	Rogers
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Lessard	Rynard
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	MacInnis	Simpson
Bruchési	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Calgary-Sud</i>)
Cadiou	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campbell (<i>Stormont</i>)	Matheson	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Campeau	McBain	Thompson
Chevrier	McDonald	Tucker
Creaghan	(<i>Hamilton-Sud</i>)	Woolliams
Crouse	McFarlane	Wratten—60
Denis	McGee	

*Secrétaire du Comité,
G. Savard*

ORDRE DE RENVOI

MARDI 6 mars 1962

*Il est ordonné—*Que le Bill S-6, Loi constituant en corporation la «*Cochin Pipe Lines Ltd.*» soit référé au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND

JEUDI 8 mars 1962

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

QUATRIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le Bill S-6, Loi constituant en corporation la «*Cochin Pipes Lines Ltd.*», et est convenu d'en faire rapport sans modification.

L'article 3 du bill prévoit que le capital social de la compagnie consistera en quatre millions d'actions sans valeur nominale ou valeur au pair.

Le Comité recommande que, pour fins de l'imposition des droits prévus par l'article 94 du Règlement, chacune des actions ordinaires soit censée avoir une valeur d'un dollar.

Une copie des procès-verbaux et des témoignages relatifs au bill sus-mentionné (fascicule n° 3) est annexée aux présentes.

Le président,
W. M. HOWE

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 8 mars 1962.

(4)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit aujourd'hui à 11h. 10 du matin, sous la présidence de M. W. M. Howe.

Présents: MM. Badanai, Baldwin, Belzile, Benidickson, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Crouse, Drysdale, Grills, Horner (*Acadia*), Howe, Kennedy, Lessard, Matheson, McBrain, McFarlane, McPhillips, Pascoe, Pigeon, Rapp, Rogers, Rynard, Simpson, Smith (*Simcoe-Nord*) et Tucker.

Aussi présents: M. Terry Nugent, député, parrain du bill S-6; M. Mackenzie A. Downey, agent parlementaire accrédité, et M. Ronald K. Banister, président de la Banister Construction Company Ltd., tous deux d'Edmonton, Alberta.

Le Comité étudie le bill privé suivant:

Bill S-6, intitulé: Loi constituant en corporation la Cochin Pipe Lines Ltd.

Le président fait comparaître M. Nugent, qui présente MM. Downey et Banister.

M. Nugent explique l'objet du bill.

On pose des questions à MM. Downey et Banister sur le coût de l'entreprise, la longueur et le volume du pipe-line, le nombre d'emplois qu'il fournirait, les ventes au Canada et à l'extérieur, etc.

M. Nugent fournit des explications supplémentaires qui lui sont demandées par les membres du Comité.

Le préambule et les clauses 1 et 2 sont approuvés.

Relativement à la clause 3, il est proposé par M. Baldwin, appuyé par M. McPhillips,

Résolu—En vue de prélever une imposition sur le capital social, qui ne comportera aucune valeur nominale ou au pair, le Comité recommande que chaque action soit censée avoir une valeur au pair de un dollar.

Après discussion, les clauses 3 à 11 et le titre du bill sont approuvés séparément et le président ordonne que le bill soit rapporté sans modification.

A midi, le Comité s'ajourne jusqu'à convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
G. Savard.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 8 mars 1962.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum.

Le bill qui nous est soumis ce matin est le bill S-6, intitulé: Loi constituant en corporation la Cochin Pipe Lines Ltd.

L'agent parlementaire inscrit est M. Mack A. Downey, d'Edmonton. Nous commencerons par le préambule, et je demanderai à M. Nugent d'expliquer ce bill et de présenter les témoins.

Le préambule est-il approuvé?

Le préambule est approuvé.

Veillez procéder, monsieur Nugent.

M. NUGENT: Monsieur le président et messieurs, je désire d'abord présenter les deux personnes qui m'accompagnent ici ce matin. Tout d'abord, M. Ron Banister, d'Edmonton, qui est le président que l'on a proposé pour diriger cette compagnie. M. Banister est président de la Banister Construction Company, d'Edmonton, Alberta.

M. Mack Downey, qui est procureur de la compagnie, accompagne M. Banister. Les noms de MM. Banister et Downey apparaissent à la clause 1 du bill.

Relativement aux cinq personnes mentionnées à la clause 1, M. Banister est président de la Banister Construction Company; MM. Cressey et Johnson sont tous deux vice-présidents de la même compagnie, et MM. Downey et Prowse sont des avocats associés qui s'occupent du travail légal de cette compagnie. Voilà les cinq principaux intéressés.

Cette compagnie est entièrement canadienne, et elle n'a pas l'intention de vendre des actions sur le marché dès le début. Elle sera une filiale de la Banister Construction Company. Seuls des capitaux et des matériaux d'origine canadienne seront utilisés dans la construction du pipe-line.

Dans la mesure où nous avons pu nous en assurer, ce pipe-line ne nuira ou ne fera concurrence à aucun autre pipe-line déjà établi.

Par mesure de prudence, je signalerai qu'en ce moment les projets sont un peu vagues. Ces personnes désirent être constituées en corporation afin de procéder à la réalisation de leurs projets. Il faudra effectuer, au coût de \$100,000 à \$150,000, une étude relative à la rentabilité de ce projet et aux débouchés possibles; ces personnes, naturellement, ne désirent pas assumer ces dépenses et constater ensuite que le Parlement leur refuse le privilège d'être constitués en corporation.

Selon les plans actuels, ce pipe-line partira de Hugheden (Alberta) et se terminera à Melville (Saskatchewan), soit une distance d'environ 400 milles. Le diamètre du conduit n'a pas encore été déterminé.

Monsieur le président, je crois que ce sont là les renseignements d'ordre général que l'on désire obtenir. Les deux personnes ici présentes ce matin fourniront au Comité tout autre renseignement qu'il exigera.

M. ROGERS: Quel est le point de départ de ce pipe-line?

M. NUGENT: Ce sera près de Hugheden (Alberta). Il se rendra jusqu'à un endroit près de Melville (Saskatchewan).

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions?

M. PIGEON: Quelle est la longueur de ce pipe-line?

M. NUGENT: Environ 400 milles.

M. BADANAI: A combien estimez-vous le coût de votre projet?

M. NUGENT: Si vous n'avez pas d'objections, M. Banister et M. Downey répondront à vos questions. Si vous voulez entrer dans les détails, il vaudrait mieux que vous interrogiez ces témoins.

M. MACKENZIE A. DOWNEY (*Agent parlementaire accrédité*): Pour répondre à votre question en ce qui concerne le coût du pipe-line proposé, il en dépendra beaucoup de sa grosseur. Cependant, on estime que le coût total sera de 8 à 10 millions environ. La compagnie fournira 4 millions de dollars de capitaux et la différence entre les 4 millions et les 8 millions sera comblée par l'émission d'obligations.

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

M. MCPHILLIPS: Pourriez-vous nous dire quelle est l'origine du nom de votre compagnie?

M. DOWNEY: C'est le nom d'une petite baie en dehors de North Battleford (Saskatchewan). C'est là la seule et unique raison. C'est un indien qui désigne une espèce de chef.

M. HORNER (*Acadia*): Est-ce que vous projetez de transporter de l'huile ou du gaz ou bien les deux dans ce pipe-line?

M. DOWNEY: Nous demandons l'adoption d'une loi qui nous permettra de transporter de l'huile, du gaz et tout autre hydrocarbure liquide qui entre dans la catégorie du pétrole. Le liquide proposé en ce moment est ce que l'on appelle communément dans l'industrie du gaz, les gaz légers de pétrole: le propane, l'éthane et le butane. Ce sont des gaz légers qui proviennent des puits de gaz naturel et qui peuvent être retirés sans raffinage.

M. BALDWIN: J'ai cru comprendre, d'après ce que vous avez dit qu'il se poursuit actuellement une étude sur la commercialisation et la rentabilité de l'entreprise. Pourriez-vous me dire d'une manière approximative combien de personnes seront desservies par cette canalisation et qu'elle serait la production de ces gaz en pieds cubes?

M. DOWNEY: Au fond, la conduite servira uniquement de mode de transport et non de moyen de distribution. Elle sera utilisée simplement pour transporter le gaz d'un endroit à un autre.

M. ROGERS: Est-ce qu'il existe une raison pour faire commencer la conduite à Hughenden?

M. DOWNEY: D'après les calculs de la Banister Construction, on a conclu que Hughenden offrait une base d'emmagasinage naturelle. Il y a là des mines de sel vides qui serviraient très bien d'endroits d'emmagasinage pour les gaz légers de pétrole et la canalisation réunirait les endroits d'emmagasinage les uns aux autres.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une autre question à poser. Vous dites que la conduite transporterait des gaz légers de pétrole. Ceci comprendrait les gaz condensés que nous avons déjà étudiés en rapport avec les autres projets de pipe-lines qui ont été soumis à ce Comité.

M. DOWNEY: Je tiens à dire aux honorables membres de ce Comité que le pipe-line ne transportera pas de sous-produits de l'industrie. Il ne transportera que le propane, l'éthane et le butane, qui sont tous des gaz liquides et très légers.

M. DRYSDALE: Avez-vous fait une étude préliminaire sur la possibilité de réalisation de l'entreprise?

M. DOWNEY: Non, monsieur. Comme M. Nugent l'a fait remarquer, nous demandons simplement au Parlement un moyen de commencer le travail d'exploitation et de dépenser de \$50,000 à \$100,000 sur un rapport concernant la possibilité de réalisation de notre entreprise. En un mot, il nous faut un rapport complet au sujet de la possibilité de réalisation de notre entreprise et à moins d'avoir un moyen d'exploitation, nous croyons que la chose est impossible du point du vue économique.

M. DRYSDALE: Mais vous avez dû vous appuyer sur quelque chose pour aborder le Parlement et demander une telle législation?

M. DOWNEY: Certainement, monsieur. Les ingénieurs, les hommes de science et les autres experts de la Banister Construction ont étudié l'affaire et sont d'avis qu'il s'agit là d'un projet réalisable.

M. DRYSDALE: Vous supposez que le projet est réalisable sans qu'il y ait eu un rapport sur la rentabilité de l'entreprise?

M. DOWNEY: Oui.

M. DRYSDALE: Combien de temps serait requis pour faire une épreuve au sujet de la rentabilité de l'entreprise?

M. DOWNEY: Au moins un an.

M. DRYSDALE: Quand pourriez-vous décider de commencer la construction et combien de temps, selon vous, serait requis pour compléter ces 400 milles?

M. DOWNEY: Une fois la construction commencée, les 400 milles seraient terminés en une saison de travail, c'est-à-dire six à sept mois.

M. DRYSDALE: Je me rends compte que \$50,000 ou \$100,000 représentent une somme assez importante. Cependant, il me semble que votre point de vue est quelque peu naïf. Vous avancez à reculons. Est-ce que vous ne voulez pas d'abord vous assurer d'être capable d'obtenir un marché avant d'entreprendre la réalisation de ce projet et de vous constituer en corporation?

M. DOWNEY: Non, nous ne sommes pas d'accord sur ce point. Évidemment, la possibilité de réalisation de cette entreprise dépend principalement de l'Office national de l'énergie et des deux ou trois offices provinciaux de conservation des ressources naturelles. A mon avis, il faut avoir quelque chose à leur présenter. Nous ne pouvons pas, en tant qu'individus, nous adresser à eux et leur annoncer que nous voulons construire une canalisation.

M. DRYSDALE: En vous adressant au Parlement, il aurait été un peu plus logique que votre rapport sur la rentabilité de l'entreprise fût terminé, afin que vous soyez assurés que l'entreprise en vaut la peine et que vous êtes en mesure de la mener à bonne fin. Alors, il serait à propos de nous présenter votre demande pour que nous l'approuvions et de vous adresser ensuite à l'Office de l'énergie. Est-ce que ce n'est pas là la manière logique de procéder?

M. DOWNEY: La seule chose qui cloche dans cette façon de procéder, permettez-moi de vous le dire franchement, c'est le point de vue économique.

M. DRYSDALE: Le vôtre?

M. DOWNEY: Oui, le nôtre. Nous sommes bien convaincus que l'entreprise sera profitable et qu'il s'agit réellement d'un nouveau domaine qui s'ouvre dans l'industrie pétrolière. Même si ce n'est pas possible cette année, ce le sera l'an prochain ou bientôt après. Nous croyons que nous arrivons dans le bon temps, lorsque la possibilité de réalisation est prometteuse, même si elle n'est pas immédiate.

M. PIGEON: Quelle quantité d'hydrocarbure comptez-vous transporter sur ce pipe-line une fois la construction terminée?

M. DOWNEY: Si je saisis bien la question, vous voulez savoir quels produits nous allons transporter.

M. PIGEON: Non. Je voudrais savoir la quantité.

M. DOWNEY: Encore une fois, monsieur, cela dépendra du rapport des techniciens sur la possibilité de réalisation. Quand j'ai comparu au comité du Sénat, j'ai proposé une conduite de six pouces. Toutefois, nous n'avons rien promis actuellement, parce que nous ne sommes pas encore certains de tous les faits. Évidemment la quantité variera selon le diamètre du tuyau.

M. BENIDICKSON: M. le président, ce bill a déjà été présenté au Sénat. Le Sénat l'a adopté le 1^{er} mars seulement et, pour autant que je sache, si un comité de l'autre endroit l'a étudié, il n'y a pas eu de rapport sténographique des délibérations.

M. NUGENT: Le Sénat a étudié le bill; le président du comité a demandé au Sénat s'il désirait que rapport en soit fait. Le Sénat s'est prononcé à l'encontre, jugeant que c'était inutile. C'est là la seule séance au cours de laquelle le bill a été étudié.

M. BENIDICKSON: Le bill a été expliqué dans notre Chambre mardi soir seulement et, deux jours plus tard, voilà que l'on nous demande de l'étudier en comité. Ceci, il me semble, est de précipiter un peu les choses. Je n'ai pas fait partie de ce Comité pendant plusieurs années, surtout pendant les années au cours desquelles on a présenté plusieurs projets de lois relatifs à des pipelines et, par conséquent, la manière de procéder ne m'est pas familière. Toutefois, je crois comprendre que la plupart des autres compagnies, aux dépens des actionnaires éventuels et des principaux intéressés, faisaient faire une étude technique du projet avant de venir demander une charte. Je me demande si nous n'allons pas trop vite en affaires.

Est-ce que d'autres personnes ont manifesté le désir d'assister à nos séances pour discuter cette demande?

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas reçu de demande de la part des autres sociétés à ce sujet.

M. BENIDICKSON: M. Nugent, qui est le parrain de ce bill, a donné une courte explication à ce sujet l'autre jour à la Chambre et il a mentionné que le droit d'exportation serait inclus dans le bill. Les dirigeants éventuels de la compagnie peuvent-ils ajouter quelque chose à ce que M. Nugent a dit au sujet de l'exportation?

M. DOWNEY: Encore une fois, au risque de me répéter, nous sommes d'avis que nous pénétrons dans un domaine neuf de l'industrie du gaz, et nous demandons que ce droit soit inclus dans le bill, parce que nous considérons qu'il y aura plus tard un marché aux États-Unis. Évidemment, nous n'avons aucune intention, présentement, de pénétrer aux États-Unis. Mais, si vous me permettez de répondre à une de vos questions antérieures, je crois que, avant l'institution de l'Office national de l'énergie, il incombait à toutes les compagnies qui se présentaient devant le Parlement de préparer un rapport sur la possibilité de réalisation de leur entreprise, parce que le Parlement était chargé d'établir tous les droits et pouvoirs d'une compagnie. A l'heure actuelle, l'Office national de l'énergie s'occupe de cela et, en réalité, c'est à l'Office que la compagnie devrait présenter un rapport sur la possibilité de réalisation avant que nous soyons en mesure de traiter du projet en question.

M. BENIDICKSON: Je constate que le terminus en Saskatchewan sera à Melville. A quelle distance se trouve Melville de la frontière des États-Unis?

M. DOWNEY: A environ 180 milles, je crois. Ce chiffre est très rapproché du chiffre réel.

M. BENIDICKSON: Quand le Parlement fédéral aura approuvé le texte du projet de loi, vous serait-il possible d'obtenir, en vertu d'une loi adoptée par la province, le droit de prolonger la canalisation de Melville à la frontière?

M. DOWNEY: Non. Il nous faudrait pour cela nous adresser à l'Office national de l'énergie.

M. PIGEON: Monsieur Downey, pourriez-vous nous donner le nombre approximatif d'emplois qui résulteront de la construction du pipe-line?

M. DOWNEY: La construction comportera approximativement deux équipes d'installation. Il s'agit de deux installations complètes de pipe-line qui emploieront 225 hommes chacune, ce qui fera un total de 450 hommes employés pendant toute la durée de la construction. Quant au nombre d'hommes requis pour l'exploitation de la canalisation, le nombre sera très inférieur.

M. PIGEON: Si je comprends bien, il faudra environ deux ans pour terminer le pipe-line.

M. DOWNEY: Il serait peut-être possible de le terminer dans une saison, mais il faudra probablement deux ans.

M. PIGEON: Merci, monsieur.

M. RYNARD: Avez-vous une idée où sera situé le marché pour les produits transportés dans le pipe-line? Est-ce que ce sera dans la région de Chicago? On mentionne dans le bill que les produits seront exportés, je me demande si vous savez où seront les marchés d'exportation.

M. DOWNEY: Non, monsieur, nous pouvons seulement dire pour le moment que nous ne croyons pas qu'il y ait de ces marchés aux États-Unis, mais nous nous voyons aux portes d'une ère nouvelle dans le domaine de l'industrie pétrolière et d'ici quelques années nous verrons sûrement l'établissement de marchés comme nous en avons vus s'établir au cours des dernières années. Toutefois, nous ne connaissons pas la situation exacte de ces marchés.

M. RYNARD: Avez-vous l'intention de transporter du soufre et des produits sulfureux dans ce pipe-line?

M. DOWNEY: Non, monsieur.

M. RYNARD: Qu'entendez-vous faire avec les produits sulfureux?

M. DOWNEY: Nous ne nous occuperons pas des sous-produits de l'industrie pétrolière, exception faite de ces gaz légers de pétrole. Tout ce qui concerne le soufre ou tout autre sous-produit de l'industrie pétrolière doit être raffiné, mais on peut récupérer les gaz légers de pétrole à la sortie du puits sans raffinage.

J'aimerais à faire ici une distinction précise entre les sous-produits de l'industrie pétrolière et ceux dont nous nous occupons, qui sont les gaz légers qu'on peut récupérer à la sortie du puits sans raffinage.

M. RYNARD: Vous vous proposez de transporter seulement les gaz et non le pétrole.

M. DOWNEY: C'est bien cela, monsieur.

M. RYNARD: Alors, vous n'aurez pas besoin de stations de pompage ou quoi que ce soit de ce genre?

M. DOWNEY: Il est possible que nous ayons besoin d'une station de pompage; mais, pour le moment, je ne peux pas vous dire d'une façon définitive si nous en aurons besoin.

M. DRYSDALE: Monsieur Downey, j'essaie de me représenter la situation telle qu'elle est. Au sujet de la Loi sur l'Office national de l'énergie il y a un précédent qui exige d'une compagnie projetée qu'elle s'adresse d'abord au Parlement pour y faire une demande relative à deux questions; premièrement, l'aspect interprovincial de l'aménagement d'un pipe-line et, deuxièmement, la permission d'exporter. Quels sont vos commentaires à ce sujet?

M. DOWNEY: A ma connaissance, la Loi sur l'Office national de l'énergie exige qu'une compagnie projetée soit constituée en corporation avant de comparaître devant l'Office national de l'énergie. A cet égard, il se pose une question d'ordre pratique, celui du particulier qui essaie d'obtenir l'autorisation de faire des déduction aux fins d'impôt sur le revenu en ce qui concerne les dépenses. Nous croyons qu'il est tout à fait impossible de procéder à des études sur la possibilité de réalisation d'une entreprise avant qu'on constitue la compagnie en corporation et qu'on lui accorde l'autorisation en question.

M. DRYSDALE: Vous avez mentionné que la pratique antérieure était de demander à une compagnie de faire faire une étude sur la possibilité de réalisation de l'entreprise et de s'adresser ensuite au Parlement pour obtenir son approbation. Je me demande quelle différence il y aurait si vous suiviez cette méthode dans ce cas-ci, parce que vous seriez alors en possession de votre étude sur la possibilité de réalisation que vous devez présenter à l'Office national de l'énergie. Il est sûr que, si vous suiviez cette méthode, vous ne seriez pas obligés d'avoir deux rapports sur la possibilité de réalisation.

M. DOWNEY: Votre difficulté à comprendre la situation est peut-être attribuable à une mauvaise explication de ma part. J'aurais dû préciser, dans la réponse que j'ai faite à l'honorable député, qu'avant l'existence de l'Office national de l'énergie le Parlement était chargé essentiellement de deux choses: premièrement, de constituer les compagnies en corporation, deuxièmement de protéger le public contre la constitution de corporations qui ne seraient pas viables. Lorsqu'on a établi l'Office national de l'énergie, on lui a conféré deux pouvoirs. L'Office national de l'énergie peut évidemment rejeter toute demande, mais il ne peut pas constituer une société en corporation. Le Parlement est le seul organisme auquel nous pouvons nous adresser pour obtenir ces pouvoirs corporatifs qui nous permettent de nous présenter devant l'Office national de l'énergie.

M. DRYSDALE: Le problème qui me concerne ne s'applique pas nécessairement à votre compagnie en particulier, mais il implique peut-être un principe d'application.

Vous avez dit, en effet, que vous devez aller vous présenter devant l'Office national de l'énergie; par conséquent, vous devez venir au Parlement pour obtenir la constitution de votre société en corporation, et que vous allez ensuite faire part de la situation à l'Office national de l'énergie. Vu qu'on exige une étude sur la possibilité de réalisation, je propose que les résultats de cette étude soient présentés d'abord, à titre de courtoisie peut-être, à un comité parlementaire pour que les membres de ce comité aient la chance d'examiner le rapport de plus près avant d'approuver la loi qui vous permettra de comparaître devant l'Office national de l'énergie, alors que vous serez toujours en possession de votre rapport sur la possibilité de réalisation de l'entreprise.

M. NUGENT: Monsieur le président, je pourrais peut-être apporter mon aide à la solution de ce problème. Vu qu'une étude sur la possibilité de réalisation d'une entreprise est très coûteuse, que le Parlement a le droit de refuser la constitution en corporation et qu'il n'est plus du ressort du Parlement de décider si un plan proposé est réalisable, le Parlement ayant délégué ce pouvoir à l'Office national de l'énergie, la seule méthode satisfaisante à suivre pour une compagnie est de se présenter devant le Parlement pour être constituée en corporation et de faire ensuite une étude sur la possibilité de réalisation de l'entreprise, dont elle présentera les résultats à l'Office national de l'énergie. *La Banister Construction Company* a construit des pipes-lines partout au Canada et elle emploie un grand nombre d'ingénieurs et de gens expérimentés qui connaissent à fond tous les aspects de l'industrie du gaz et du pétrole au Canada. Ces experts ont établi des plans d'après leur expérience et ils se

considèrent justifiés de venir au Parlement pour déclarer que l'idée est bonne et nous donner l'assurance qu'il y aura des marchés pour écouler les produits que transporteront la conduite proposée. Mais ils ne peuvent rien entreprendre ni engager le reste de l'argent requis pour commencer la construction avant qu'on les y autorise et qu'on ait étudié à fond tous les problèmes relatifs à la construction de la conduite et aux marchés. La compagnie ne peut pas dépenser le montant requis d'argent avant que le Parlement l'ait constituée en corporation. Cette prémisse nous amène à conclure que le premier pas à faire est de demander au Parlement qu'il approuve l'établissement de la compagnie avec le but mentionné. Même si la compagnie fait faire l'étude sur la possibilité de réalisation exigée par l'Office national de l'énergie, les offices provinciaux de conservation des ressources naturelles doivent aussi se prononcer sur la possibilité de réaliser l'entreprise.

M. DRYSDALE: MM. Nugent et Downey ont dit qu'un particulier doit faire une demande à l'Office national de l'énergie. Il me semble qu'on pourrait épargner de l'argent si un particulier ou une compagnie dépensait d'abord les \$50,000 ou \$100,000 requis, faible portion des 8 à 10 millions de dollars qui doivent être investis, car ils auraient alors une meilleure idée des chances de succès d'une demande de constitution en corporation. La compagnie ou le particulier pourrait ensuite s'adresser au Parlement pour obtenir une charte avec l'approbation de l'Office national de l'énergie quant à la rentabilité de l'entreprise. A mon avis, l'emploi d'une méthode ou d'une autre est indifférente, car de toute façon les requérants doivent dépenser le montant de \$50,000 ou de \$100,000. Si on accorde une charte à cette compagnie, elle devra quand même dépenser le montant de \$50,000 ou de \$100,000 avant de s'adresser à l'Office national de l'énergie.

M. NUGENT: Monsieur le président, n'est-il pas vrai que la compagnie s'est présentée en premier lieu devant votre Comité parlementaire parce que le Parlement a le pouvoir de refuser la constitution en corporation. Si le Parlement ne constitue pas la Compagnie en corporation, celle-ci ne sera pas en mesure de dépenser le montant de \$50,000 ou de \$100,000 en question.

M. DRYSDALE: On ne nous donne pas assez de renseignements pour motiver notre approbation de la constitution en corporation.

M. NUGENT: Monsieur le président, peut-être ai-je mal compris, mais je crois que la responsabilité de décider si un projet est réalisable ou non incombe à l'Office national de l'énergie. Je croyais comprendre que le Parlement a établi cet office de spécialistes en matière d'énergie parce qu'il trouvait qu'un comité parlementaire ne possédait pas les connaissances techniques nécessaires en ce qui concerne la rentabilité d'une entreprise et autres problèmes connexes. En conséquence, nous croyons que la meilleure chose à faire est de demander au Parlement la constitution de la société en corporation et de préparer ensuite un rapport sur la possibilité de réalisation de l'entreprise pour le présenter à l'Office national de l'énergie. Je suis d'avis que ce serait une erreur d'agir autrement, particulièrement si l'idée que je me fais des fonctions de l'Office national de l'énergie est exacte.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, j'ai bien fait remarquer que je ne rattachais pas exclusivement cette question de procédure à la compagnie projetée qui comparait actuellement devant notre Comité. Mais, si le principe que j'ai énoncé est exact, chaque compagnie devrait recevoir la personnalité morale «pro forma» et on devrait lui permettre de préparer une étude sur la possibilité de réalisation qu'elle présentera à l'Office national de l'énergie.

M. NUGENT: A toutes fins pratiques, une compagnie projetée peut obtenir la personnalité morale en observant les formalités ordinaires, sans avoir besoin de s'adresser aux législatures provinciales. Tout ce qu'on demande à votre

Comité, c'est d'approuver cette constitution en corporation. Le fait que le Comité approuve la constitution en corporation ne signifie pas qu'il approuve le projet. On nous apprend que ce bill comporte un objectif qui sera avantageux au pays et que la compagnie demande à obtenir le statut de personne morale. Une fois que la constitution en corporation aura été accordée, cette personne morale devra s'adresser aux autorités compétentes avant de commencer l'aménagement du pipe-line.

M. CROUSE: Monsieur le président, M. Drysdale a posé les mêmes questions que je voulais poser, mais il y a encore une situation qui me préoccupe. Je suis d'avis qu'un particulier ou une compagnie devrait s'adresser à l'Office national de l'énergie et obtenir son approbation avant de demander la constitution en corporation. Si on suivait cette méthode, le Comité se trouverait en face d'une demande de personnalité morale pour un projet approuvé et non pour une simple idée. Comme je vois les choses, c'est une simple idée qu'on nous demande de constituer en corporation.

M. NUGENT: Monsieur le président, cette dernière déclaration de M. Crouse me surprend énormément. Je puis vous assurer que nous ne demandons pas du tout au Comité d'approuver une simple idée. Nous demandons au Comité d'accorder à ces messieurs la personnalité morale dotée de certains pouvoirs qu'ils demandent. Que le projet soit réalisable ou non, que l'idée soit bonne ou mauvaise, cela n'est pas un élément essentiel à la constitution en corporation d'une compagnie. Le Parlement a établi un organisme spécial chargé d'étudier la valeur du projet en question. Votre Comité a examiné cette question à fond dans le passé. L'Office national de l'énergie a été établi pour faire disparaître toute idée qu'un comité parlementaire approuve le projet d'une compagnie lorsqu'il lui accorde la constitution en corporation. En accordant la constitution en corporation, le comité permet la création d'une personnalité morale. Le simple fait que le comité autorise la création de la personnalité morale n'implique pas qu'il approuve le projet que propose cette personnalité morale. La seule chose qui nous concerne est de savoir si cette compagnie doit être constituée en corporation.

M. SIMPSON: Il semble que cette compagnie dont on propose la constitution a l'intention de transporter des gaz de pétrole liquides et légers. Apparemment, c'est une nouvelle entreprise dans l'industrie du pétrole et je me demande s'il existe actuellement ou si l'on propose d'instituer actuellement d'autres lignes en vue de transporter ces gaz légers de pétrole.

M. RONALD K. BANISTER (*Adjoint exécutif*): Monsieur le président, il existe au Canada d'autres lignes qui effectuent les mêmes services. Ma compagnie a construit une ligne de ce genre pour l'Imperial Oil Company à partir de l'usine de gaz de Devon jusqu'à Edmonton. Ce réseau comprend une petite ligne qui transporte le pentane, une autre qui transporte le butane et une autre qui transporte le propane.

Nous croyons que l'exportation du gaz qui a lieu actuellement dans l'Ouest du Canada augmentera avec les années et qu'il y aura un surplus de ces produits légers. Nous croyons que les marchés locaux ne peuvent absorber la production actuelle et future de ces gaz de pétrole légers et qu'il faudra probablement les emmagasiner durant les périodes de production de pointe et les vendre lorsque le marché les demandera. Nous proposons de relier ce pipe-line aux bassins d'emmagasinage naturels afin de transporter ces gaz de pétrole légers durant les périodes de production de pointe, peut-être les mois d'été, lorsque très peu de ce gaz propane ou butane est utilisé sur les fermes et pour autres fins, et qu'il peut être emmagasiné dans les bassins d'emmagasinage naturels et utilisé durant l'hiver lorsque la demande augmente.

M. BENIDICKSON: Monsieur le président, je ne crois pas qu'il faille mettre la charrue devant les bœufs. En ce qui concerne la possibilité de réalisation et de concurrence de ce projet, sommes-nous dans une situation différente que lorsque la Commission des transports étudiait toutes ces mesures après que le Parlement avait accordé une constitution en corporation à une compagnie de pipe-line? Il est vrai que nous avons maintenant substitué l'organisme plus spécialisé: l'Office national de l'énergie à la Commission des transports. Cependant, je ne crois pas que le Parlement ait cédé ses droits à ce sujet, surtout en ce qui concerne l'avenir. Je ne crois pas que nous devions accorder une constitution en corporation simplement parce que les personnes qui la demandent sont de bons citoyens; nous devons nous enquerir des intentions de la compagnie projetée.

Monsieur le président, j'ai constaté avec plaisir que l'un des témoins qui ont comparu devant ce Comité a expliqué le malentendu qui existe au sujet du fait que la proposition incorporée dans la demande est nouvelle ou unique dans l'industrie du pétrole. Deux compagnies d'une nature semblable à celle que l'on projette ont été récemment constituées en corporation, l'Aurora Pipe line Company et la Foothills Pipe line Company. Ces compagnies transportent des gaz de pétrole légers du même genre.

Quelle serait la distance entre cette ligne projetée et celle qui existe actuellement et qui a obtenu l'autorisation d'exporter un produit de ce genre? Où a-t-on accordé un permis d'exporter ce genre de produit particulier? En d'autres termes, cette ligne serait-elle située assez près d'un pipe-line qui existe actuellement pour qu'elle puisse livrer du gaz à cette compagnie qui a déjà obtenu l'autorisation d'exporter de sorte qu'elle ne serait pas tenue de s'adresser au Parlement ou à l'Office national de l'énergie pour obtenir un permis d'exportation?

M. NUGENT: En ce qui concerne la première partie de votre question au sujet de savoir si la charrue est placée devant les bœufs, je signalerai au Comité que, en ce qui concerne le Parlement, dès que cette compagnie aura été constituée, si elle sait exactement ce qu'elle désire, elle construira ces 400 premiers milles de pipe-line et ensuite les prolongera jusqu'à Winnipeg. Elle s'adressera ensuite à l'Office national de l'énergie. Elle ne sera pas obligée de s'adresser de nouveau au Parlement. En d'autres termes, la Trans-Canada Pipe Lines pourrait étudier la possibilité de réaliser ce projet, le présenter à l'Office de l'énergie nationale et l'exécuter.

Je crois que ces deux exemples, si je peux employer ce mot, prouvent qu'il est futile de dire que le Parlement approuve tout ce que les requérants vont faire, parce que le Parlement leur permet simplement de parler au nom d'un certain groupe de personnes. A cause des problèmes d'impôt sur le revenu qui se rattachent à cette question, en ma qualité d'avocat, je ne pourrais conseiller à mon client de dépenser son argent et ensuite de se faire constituer en corporation, car il y aurait alors un danger pour lui de perdre un montant d'argent considérable et d'encourir d'autres difficultés relatives à l'impôt sur le revenu; voilà ce qui mettrait les bœufs devant la charrue.

M. BENIDICKSON: Dans le passé, beaucoup de bons avocats ont dit à leurs clients que leurs chances auprès du Parlement seraient meilleures si les avocats possédaient de plus amples renseignements lorsque ces clients demandent au Parlement la constitution d'une compagnie en corporation.

M. NUGENT: Je crains que je me suis trompé un peu à ce sujet, car j'ai toujours cru que nous ne pouvions réellement envisager la question sous son aspect technique, car nous ne pouvons jamais résoudre ce problème de façon satisfaisante. Par conséquent, plus nous nous en tenons éloignés, moins il existe danger d'approuver les buts en principe. Et voilà ce que nous nous efforçons

de faire avant que cette compagnie ne soit autorisée à se livrer à ce genre d'exportation. Je crois que le procédé le plus simple consiste à permettre à cette compagnie de se constituer en corporation.

M. BALDWIN: M. Nugent et M. Downey seront-ils de mon avis si je dis que l'article 27 de la Loi sur l'Office national de l'énergie, qui stipule ce qui suit, répond à la question?

27. Sauf les dispositions différentes énoncées dans la présente loi, une compagnie ne doit commencer la construction d'une section ou partie de pipe-line,

a) que si l'Office, par la délivrance d'un certificat, a accordé à la compagnie la permission de construire la canalisation;

L'article 2 de la loi définit le mot compagnie comme il suit:

2. c) «compagnie» désigne une personne autorisée, en vertu d'une loi spéciale, à construire ou exploiter des pipe-lines;

q) «loi spéciale» signifie une loi du Parlement du Canada...

Je désire vous faire remarquer que, avant qu'une compagnie puisse se présenter devant l'Office national de l'énergie, elle doit d'abord être constituée en corporation en vertu d'une loi du Parlement du Canada.

M. DOWNEY: D'après ce que je comprends dans la Loi sur l'Office national de l'énergie, cette mesure serait absolument nécessaire. La loi ne stipule pas qu'un particulier ne peut pas se présenter, mais je ne doute pas que l'intention des législateurs était qu'il faut se constituer en corporation avant de pouvoir se présenter devant l'Office, car cette loi ne mentionne en nulle part le mot «particulier».

M. BALDWIN: A titre de compagnie ou de particulier, il faut obtenir une loi spéciale du Parlement?

M. DOWNEY: Oui, je le crois.

M. BENIDICKSON: Je constate qu'aujourd'hui nous avons plusieurs visiteurs qui assistent à notre séance à titre d'observateurs. Je ne prétends nullement qu'ils aient quelque raison de venir ici pour faire objection à cette demande; mais, parce que nous procédons rapidement—car ce bill a reçu sa deuxième lecture mardi soir et l'on nous demande de l'approuver jeudi matin—je ferai remarquer que, si quelque personne ici présente le désire, elle n'a qu'à demander au président ou au Comité de se faire entendre si elle n'est pas d'accord avec certaines choses qui ont été dites ici ce matin.

M. HORNER (*Acadia*): Alors, monsieur le président, si personne ne relève le défi lancé par l'honorable député de Kenora-Rainy-River, n'est-il pas vrai qu'au cours de la présente session nous avons agi comme si aujourd'hui ou demain devait être le dernier de la session? N'est-ce pas vrai? N'est-ce pas là la tendance qui s'est manifestée jusqu'ici?

M. BENIDICKSON: Vous avez tenu un caucus hier, n'est-ce pas?

M. HORNER (*Acadia*): Je désire simplement signaler que, si cette compagnie avait retardé d'une semaine ou deux, il lui aurait été difficile de se faire constituer en corporation avant le printemps et il lui aurait été probablement très difficile de procéder à la construction de cette canalisation avant l'été. Voilà ce que je désire signaler, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas qu'il faille que ce Comité procède plus rapidement qu'à l'ordinaire, car cette compagnie de pipe-line n'est pas née hier. Les personnes qui s'intéressent à cette affaire savent ce qui se passe continuellement et, si elles avaient désiré être présentes ici, nous les aurions volontiers accueillies.

M. BENIDICKSON: Je désire simplement poser quelques questions. Est-ce qu'un ou un groupe s'est opposé à ce projet? Quelqu'un s'y est-il opposé, ici ou ailleurs?

M. NUGENT: A ce sujet, il est possible que certains membres du Comité aient oublié qu'il est nécessaire d'annoncer dans certains journaux importants de la région que l'on désire s'adresser au Parlement. Cet avis a été publié dans des quotidiens importants de l'Alberta et de la Saskatchewan avant que nous venions ici et nous nous sommes conformés aux règles de la Chambre avant de présenter notre demande. Par conséquent, le public en a été bien informé.

Je ne veux pas que l'on ait l'impression que je désire hâter l'adoption de ce bill. Naturellement, j'ai cru que cette mesure était urgente, car j'ignorais autant que vous la date de l'élection. Mais, si nous ne l'avions pas présenté rapidement, il nous aurait fallu recommencer toutes les procédures une autre année. En outre, les taxes parlementaires versées jusqu'à ce moment s'élèvent à \$1,500 et ce montant aurait été perdu. Ainsi, pour des raisons financières et pour d'autres raisons, nous nous sommes hâtés et j'espère que nous obtiendrons une certaine collaboration à cet égard.

M. DOWNEY: Je peux répondre à votre question en disant que, après la publication de l'avis, nous avons reçu sur ce sujet environ quinze appels téléphoniques de toutes les parties de l'Amérique du Nord, et nous avons répondu à tous ces appels de la même façon qu'aujourd'hui. En outre, lorsque nous avons comparu devant le comité du Sénat, aucune objection n'a été soulevée.

M. MCPHILLIPS: Je désire éclaircir un point. Je crois comprendre que, selon la loi, il n'est pas nécessaire que les compagnies de pipe-lines obtiennent un bill privé du Parlement du Canada. Elles désirent obtenir un bill privé seulement lorsqu'elles veulent exporter.

M. DOWNEY: Je crois que cette mesure s'applique également aux compagnies extra-provinciales. Si ce pipe-line est confiné à une province, elle n'est pas nécessaire. Mais, si la compagnie désire aller d'une province à une autre, alors elle doit obtenir une loi du Parlement.

M. BALDWIN: C'est exact. La loi précise qu'il s'agit d'un pipe-line qui passe d'une province à une autre.

M. HORNER (*Acadia*): Vous nous avez dit qu'il n'existe pas d'autres pipe-lines semblables dans cette région.

M. DOWNEY: C'est exact.

M. HORNER (*Acadia*): Et aucune autre compagnie n'est intéressée à construire un autre pipe-line comme celui dont vous avez soumis le projet à ce Comité aujourd'hui?

M. DOWNEY: Non, pas que nous sachions, monsieur.

M. HORNER (*Acadia*): De fait, la compagnie nous a laissé entendre aujourd'hui que la construction de ce pipe-line n'est peut-être pas possible.

M. DOWNEY: C'est là son avis, mais elle doit en persuader l'Office national de l'énergie et les offices provinciaux de conservation des ressources nationales.

M. HORNER (*Acadia*): Vous ne vous êtes pas encore assurés que le projet était réalisable, n'est-ce pas?

M. DOWNEY: Non, monsieur.

M. HORNER (*Acadia*): Une étude en ce sens pourrait fort bien vous convaincre que la chose n'est pas possible, n'est-ce pas?

M. DOWNEY: Peut-être.

M. SIMPSON: Quels sont ces bassins qui forment pour ainsi dire des entrepôts naturels dans la région de Melville en Saskatchewan? A quoi en attribuez-vous la formation?

M. DOWNEY: Ce sont des mines de sel épuisées.

M. SIMPSON: Et il en va de même à l'autre bout?

M. DOWNEY: Oui, monsieur. Il a été prouvé qu'il s'agit de bassins qui constituent des entrepôts naturels pour ce genre de produit.

M. SIMPSON: Est-il nécessaire que votre groupe soit constitué en corporation pour que ces bassins soient mis à votre disposition pour une période indéfinie? Vous faut-il posséder des droits miniers?

M. DOWNEY: Non, il nous faut tout simplement l'assentiment de l'Office provincial.

M. SIMPSON: Pour que vous en ayez l'usage?

M. DOWNEY: Oui, monsieur.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Vous faut-il posséder les titres du terrain où se trouvent ces salines?

M. DOWNEY: On s'en sert à l'heure actuelle comme bassins d'entreposage. On peut procéder de diverses manières pour obtenir le droit de s'en servir: acquérir les titres en versant certains honoraires, ou obtenir un bail ou conclure un accord avec le gouvernement qui en possède les droits de propriété. Il y a bien des manières de contourner la difficulté.

Le préambule et les articles 1 et 2 sont approuvés.

Article 3—*Capital social*

M. BALDWIN: Sauf erreur, cet article est nécessaire en vue de fixer un droit suffisant; on devrait aussi établir une certaine valeur à l'égard des actions. En conséquence, je propose:

Qu'aux fins de prélever un droit sur le capital social, dont les actions n'auront aucune valeur nominale ou valeur au pair, le comité recommande que chaque action soit réputée valoir un dollar.

M. McPHILLIPS: J'appuie la proposition.

M. BALDWIN: Sauf erreur, vous avez un affidavit.

Le PRÉSIDENT: Si je ne m'abuse, cet affidavit n'est requis que pour percevoir le droit requis lorsque la compagnie demande à être constituée en corporation.

M. BENIDICKSON: Je vois que vous avez employé l'expression «sans valeur nominale ou valeur au pair» et j'en suis heureux, car la question du droit me préoccupait. Ceci m'amène à parler de la question d'ordre général que j'allais soulever. Souvent il arrive que les avocats en préparant un mémoire de frais de ce genre se guident sur des précédents, car ils savent que d'autres entreprises de pipe-line ont été constituées en corporation et que certaines des difficultés qui ont surgi pourront être évitées si l'on observe les formalités ordinaires. Pourrais-je demander si le projet de loi à l'étude diffère en quoi que ce soit des autres projets de loi sur les pipes-lines qui ont été soumis depuis que l'Office national d'énergie a été créé. Si je pose cette question, c'est parce que je me demande pourquoi nous laisserions le projet de loi sous sa forme actuelle quand nous savons que des difficultés ont surgi à ce sujet et que les autres projets de loi analogues renfermaient cette disposition au sujet de l'évaluation à un dollar.

M. DOWNEY: Autant que je le sache, il n'y a jamais eu de difficulté au sujet des actions sans valeur nominale ou valeur au pair. Je suis certainement coupable—si l'on peut parler de culpabilité—d'avoir omis de relever d'anciens précédents. La grande différence qui existe entre le projet de loi à l'étude et les autres lois analogues déjà adoptées, c'est que nous avons établi la structure de notre capital social conformément à la loi fédérale sur

les compagnies et que nous nous sommes réservés le droit, aux termes de l'article 7, de convertir un certain nombre d'actions ordinaires en actions privilégiées, si nous le désirons. Nous aurions pu consigner ce droit à l'article 3. Toutefois, si nous ne l'avons pas fait, c'est uniquement parce que, advenant que les actions privilégiées doivent être restreintes quant au droit de vote, le Parlement devra alors autoriser cette restriction. En vertu de la loi fédérale sur les compagnies il est tout à fait permis de convertir ces actions en actions privilégiées, mais on ne saurait restreindre le droit de vote sans demander l'autorisation du Parlement.

Le PRÉSIDENT: Vous avez tous entendu la proposition de M. Baldwin qui a pour objet de prélever un droit convenable sur le capital social. La motion doit-elle être lue une seconde fois?

La motion est adoptée.

Les articles 3, 4 et 5 sont approuvés.

Article 6—*Pouvoir de construire et mettre en service des pipe-lines.*

M. McPHILLIPS: L'article 6 nous autoriserait à posséder, louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication téléphonique, télétypique ou télégraphique entre stations et des réseaux semblables de micro-ondes et de télévision.

M. DOWNEY: Oui. Mais cela n'est nécessaire que pour l'établissement de réseaux de communication entre les stations qui appartiennent à la compagnie et cette autorisation n'abrogera en rien les droits du Bureau des gouverneurs de la radiodiffusion ou quelque autre droit, n'est-ce pas?

M. McPHILLIPS: J'envisage la chose de ce point de vue, mais je ne suis pas d'accord avec vous quant à cette limite, car l'article précise: «La compagnie... peut posséder, louer, mettre en service et entretenir des réseaux de communication téléphonique...». Il s'agit là de réseaux de communication téléphonique ordinaires.

M. DOWNEY: Oui, mais dans le cadre de ses attributions.

M. McPHILLIPS: Qu'entendez-vous par «attributions»?

M. DOWNEY: La compagnie ne pourrait pas, par exemple, entretenir et mettre en service un réseau de communication téléphonique dans telle ou telle municipalité. Elle pourrait toutefois poser une ligne jusqu'à ses stations de pompage ou de distribution. Cet article autorise la compagnie à installer des lignes dans son propre réseau de communication, mais rien de plus.

M. McPHILLIPS: Je ne partage pas votre avis, car voici ce que précise, un peu plus haut, cet alinéa: «mettre en service et entretenir des aéronefs et des aérodromes aux fins de son entreprise».

M. DOWNEY: En effet.

M. McPHILLIPS: Mais, quand il s'agit de téléphone, la compagnie n'est pas astreinte à cette condition.

M. DOWNEY: Mais oui, puisqu'elle tombe sous le coup de la Loi sur la radiodiffusion. Les dernières lignes de l'alinéa précisent: «mettre en service et entretenir des aménagements de communication par radio, micro-onde ou télévision, entre stations».

M. McPHILLIPS: Mais tout réseau de communication téléphonique est un réseau entre stations.

M. DOWNEY: Pour autant que je sache, les tribunaux n'ont jamais tranché cette question, mais je sais qu'il s'agit là d'une clause d'usage. Je sais aussi que, dans le contexte, il ne s'agit que des stations qui se rattachent à la compagnie elle-même.

M. MCPHILLIPS: Mais l'expression «aux fins de son entreprise» viserait tous ces domaines auxiliaires, non seulement les aéronefs et les aérodromes; elle s'appliquerait aux réseaux de téléphone, de télétype, de télévision, et le reste.

M. DOWNEY: L'article poursuit «...entreprise, de même que les aménagements nécessaires aux services de ces aéronefs et aérodromes». A mon avis, cette locution est conjonctive et non pas disjonctive. Autrement dit, les faits énoncés dans cet article sont étroitement liés entre eux. Au Canada, la loi prescrit qu'à moins que le Parlement ne manifeste expressément son avis contraire, il s'agit de faits étroitement liés entre eux.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Ne pourrait-on pas spécifier que cette autorisation est restreinte aux domaines d'activité de la compagnie et qu'elle ne pourrait s'étendre aux réseaux de communication publics, par exemple? Ne pourrait-on pas préciser la question?

M. DOWNEY: Nous nous y opposons nullement, mais je n'en vois pas la nécessité. Évidemment, si le Comité décide d'imposer une telle restriction, nous ne pouvons nous y opposer.

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

Les articles 6, 7, 8, 9, 10 et 11 sont approuvés.

Le PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

Le titre est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Le bill est-il approuvé?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Ferais-je rapport du bill?

(Assentiment.)

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Ch. 16

CHAMBRE DES COMMUNES

Cinquième session de la vingt-quatrième législature
1962

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. MARVIN HOWE

CANADA PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

SÉANCE DU JEUDI 29 MARS 1962

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

Y compris les cinquième et sixième rapports à la Chambre

TÉMOINS:

M. G. W. Baldwin, député, parrain du bill; M. Maurice F. Strong, président de la *Canadian Industrial Gas*; M. James C. Saks, président de *Interprovincial Utilities*; M. A. B. R. Lawrence, C.R., M. S. F. M. Wotherspoon, C.R., agents parlementaires; M. J. J. Frawley, C.R., avocat du gouvernement de l'Alberta en résidence à Ottawa.

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

COMITÉ PERMANENT
DES
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

Président: M. W. Marvin Howe

Vice-président: M. J. Russell Keays

MM.

Allmark	Drysdale	McGregor
Asselin	Dumas	McPhillips
Badanai	English	Monteith (<i>Verdun</i>)
Baldwin	Fisher	Pascoe
Belzile	Fournier	Payne
Benidickson	Grills	Phillips
Bourbonnais	Hodgson	Pigeon
Bourget	Horner (<i>Acadia</i>)	Pitman
Bourque	Kennedy	Rapp
Brassard (<i>Chicoutimi</i>)	LaMarsh (M ^{lle})	Rogers
Brassard (<i>Lapointe</i>)	Lessard	Rynard
Browne (<i>Vancouver-Kingsway</i>)	MacInnis	Simpson
Bruchési	MacLean (<i>Winnipeg-Nord-Centre</i>)	Smith (<i>Calagary-Sud</i>)
Cadieu	Martin (<i>Essex-Est</i>)	Smith (<i>Lincoln</i>)
Campbell (<i>Stormont</i>)	Matheson	Smith (<i>Simcoe-Nord</i>)
Campeau	McBain	Thompson
Chevrier	McDonald (<i>Hamilton-Sud</i>)	Tucker
Creaghan	McFarlane	Wooliams
Crouse	McGee	Wratten—60
Denis		

Secrétaire du Comité,
Dorothy F. Ballantine.

ORDRE DE RENVOI

MARDI 27 mars 1962.

Il est ordonné—Que le bill S-13, loi constituant en corporation la «Polaris Pipe Lines», soit renvoyé au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Certifié conforme.

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

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 30 mars 1962.

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

CINQUIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le bill S-13, Loi constituant en corporation la *Polaris Pipe Lines*, et est convenu d'en faire rapport sans modification.

Une copie des procès-verbaux et témoignages apportés relativement au bill susmentionné (fascicule n° 4) est annexée aux présentes.

Respectueusement soumis,

Le président,
W. M. HOWE.

VENDREDI 30 mars 1962.

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

SIXIÈME RAPPORT

Le Comité a fait rapport aujourd'hui du bill S-13, Loi constituant en corporation la *Polaris Pipe Lines* dans son cinquième rapport.

L'article 3 dudit bill prévoit que le capital social consistera en dix millions d'actions sans valeur nominale ou au pair.

Le Comité recommande à cet égard, aux fins de l'imposition des droits prévus par le paragraphe 3 de l'article 94 du Règlement, que les dix millions d'actions sans valeur nominale ou au pair soient censées avoir une valeur globale de dix millions, (\$10,000,000).

Respectueusement soumis,

Le président,
W. M. HOWE.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 29 mars 1962.

(5)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 heures 50 du matin, conformément à l'avis de convocation. Le président, M. W. M. Howe, occupe le fauteuil.

Présents: M^{11e} LaMarsh et MM. Badanai, Baldwin, Belzile, Brassard (*Chicoutimi*), Cadieu, Crouse, Hodgson, Howe, McGee, McFarlane, Pascoe, Pigeon, Rapp, Smith (*Calgary-Sud*), Smith (*Lincoln*), Thompson, Tucker, Wratten. (19).

Aussi présents: M. G. W. Baldwin, député, parrain du bill S-13; M. Maurice F. Strong, président, *Canadian Industrial Gas*; M. James C. Saks, président, *Interprovincial Utilities*; M. A. B. R. Lawrence, c.r., et M. S. F. M. Wotherspoon, c.r., agents parlementaires inscrits; M. E. J. Broome, député.

Le Comité commence l'étude du bill privé suivant:

Bill S-13, loi constituant en corporation la *Polaris Pipe Lines*.

Le président demande à M. Baldwin, parrain du bill, de présenter M. Lawrence, agent parlementaire. M. Lawrence fait une brève déclaration au sujet du projet, puis présente MM. Strong, Saks et Wotherspoon.

M. Strong trace les grandes lignes du projet, après quoi il est interrogé sur le coût de l'entreprise, les débouchés en perspective, le temps nécessaire à la mise en exploitation du pipe-line, les réserves de gaz, etc. M. Lawrence, M. Saks et M. Baldwin se prêtent à fournir de plus amples renseignements sur demande. Au cours de l'interrogatoire, on distribue aux membres du comité des exemplaires de trois cartes géographiques intitulées: *Illustrative Pipe Line Route Map*, *Northeastern British Columbia Permit, Lease and Well Location Map* et *Map Illustrating Holdings of One of Major Oil and Gas Companies*; un exemplaire est également remis à la secrétaire pour être versé au dossier.

Le président dit que M. Broome a exprimé le désir, même s'il n'est pas membre du Comité, de poser quelques questions au témoin. Avec l'assentiment du Comité, M. Broome interroge M. Strong.

A 11 heures 15 minutes du matin, l'interrogatoire de M. Strong n'étant pas terminé, le Comité suspend ses travaux pour les reprendre à 3 heures et 30 de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(6)

Le Comité se réunit à 3 heures et 40 de l'après-midi, le président, M. W. M. Howe, occupant le fauteuil.

Présents: M^{11e} LaMarsh et MM. Baldwin, Belzile, Crouse, Hodgson, Howe, Kennedy, Lessard, McBain, McFarlane, McPhillips, Monteith, Pascoe, Rogers, Rynard, Smith (*Calgary-sud*), Wratten (17).

Aussi présents: Monsieur G. W. Baldwin, député, parrain du bill S-13; M. Maurice F. Strong, président, *Canadian Industrial Gas*; M. James C. Saks, président, *Interprovincial Utilities*; M. A. B. R. Lawrence, C.R., et M. S. F. M. Wotherspoon, C.R., agents parlementaires inscrits; M. J. J. Frawley, C.R., avocat du gouvernement de l'Alberta, en résidence à Ottawa.

Messieurs Saks, Wotherspoon, Lawrence et Strong sont de nouveau interrogés par le Comité.

Le président présente M. Frawley qui fait une déclaration au nom du gouvernement de l'Alberta et demande que les entrepreneurs du projet fournissent l'assurance que ce pipe-line ne constituera pas une canalisation transportant du gaz sans arrêt du nord-est de la Colombie-Britannique à la frontière des États-Unis, sans qu'il soit prévu d'accepter de livrer du gaz des puits de l'Alberta. Ayant été réassuré par M. Strong à ce sujet, M. Frawley se dit satisfait.

Le préambule ainsi que les articles 1 et 2 sont approuvés.

Au sujet de l'article 3, sur la proposition de M. Crouse, appuyée par M. Smith (*Calgary-Sud*)

Il est décidé que, aux fins du prélèvement des droits prévus aux termes de l'article 94 (3) du Règlement, le Comité recommande que le capital social proposé, qui consiste en 10 millions d'actions ordinaires sans valeur nominale ou valeur au pair, soit réputé valoir dix millions de dollars (\$10,000,000).

Après débat, les articles de 3 à 11, le titre et le bill sont successivement adoptés et le président est chargé de faire rapport du bill sans modification.

A 4 heures et vingt de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du comité,
Dorothy F. Ballantine.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 29 mars 1962

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre.

Nous sommes saisis ce matin du bill S-13, Loi constituant en corporation la «Polaris Pipe Lines». Je prierais la secrétaire de donner lecture de l'ordre de renvoi.

La SECRÉTAIRE: L'ordre de renvoi exposé des motifs porte la date du 27 mars 1962 et se lit ainsi qu'il suit:

Il est ordonné que le bill S-13, Loi constituant en corporation la «Polaris Pipe Lines» soit déféré au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je demanderai au Comité de se prononcer sur le préambule, puis je prierai M. Baldwin d'expliquer le bill et de présenter les témoins.

Le préambule est-il approuvé?

M. BALDWIN: Monsieur le président, j'agirai ici en tant que membre du Comité. Il est difficile d'être avocat en même temps que membre du Comité, alors je préfère être membre du Comité. Toutefois, je tiens à signaler que je m'intéresse tout particulièrement à cette question vu qu'elle touche à ma propre région et je m'en tiens à cette brève observation pour le moment.

Je voudrais présenter M. A. B. R. Lawrence, avocat à Ottawa et conseiller parlementaire de la compagnie proposée. J'ai demandé à M. Lawrence, sous réserve de l'assentiment du Comité, de faire une déclaration d'ordre général sur ce que comporte le bill à l'étude qui, évidemment, traite de la constitution en corporation d'une compagnie de pipe-lines. Monsieur Lawrence, qui s'acquittera de cette tâche, présentera d'autres témoins, y compris des membres de la compagnie proposée, lesquels ont certaines connaissances particulières sur ce que comporte la réalisation de ce projet et sont tous disposés à répondre aux questions que le Comité jugera à propos de leur poser.

Je vous présente donc M. A. B. R. Lawrence.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Lawrence, auriez-vous l'obligeance d'avancer?
Je vous remercie, Monsieur Baldwin.

M. A. B. R. LAWRENCE (*avocat et conseiller parlementaire*): Monsieur le président, messieurs, mon exposé sera bref et de portée générale; ce sera pour ainsi dire une simple entrée en matière en vue de l'étude de ce projet de loi.

Je suis avocat et l'un des directeurs provisoires ainsi que conseiller parlementaire de cette compagnie, et c'est en cette qualité que je suis ici ce matin.

Vous n'ignorez pas qu'il y a deux dispositions particulières à prendre au sujet d'un bill de ce genre en ce qui concerne Ottawa, à savoir qu'en vertu de la loi sur l'Office national de l'énergie la compagnie est tenue d'être constituée en corporation par le Parlement. Si nous réussissons à franchir cette étape, en temps et lieu il faudra qu'une compagnie qui se propose d'accomplir le travail qu'envisage d'entreprendre cette compagnie comparaisse devant l'Office national de l'énergie. A notre avis, il nous faut d'abord démontrer au Parlement lui-même que le projet que nous envisageons tient debout, et c'est pourquoi nous sommes à votre disposition et répondrons aux questions que les membres du Comité jugeront à propos de nous poser.

Il nous incombera en temps et lieu de faire valoir en détail, devant l'Office national de l'énergie, les plans selon lesquels la compagnie proposée sera mise en exploitation. Vous avez des cartes géographiques sous les yeux, dont une en particulier indique le tracé du pipe-line.

Les éléments fondamentaux du projet et les raisons qui motivent la demande d'incorporation sont les suivants: premièrement, la présence d'immenses réserves de gaz naturel dans la région nord-est de la Colombie-Britannique, jusque dans la région nord-ouest de l'Alberta et dans une partie des Territoires du Nord-Ouest.

Le deuxième élément est l'existence, dans le centre des États-Unis, de l'un des plus vastes marchés mondiaux, qui ne cesse de croître.

Le troisième élément qui a contribué à nous décider à nous adresser à vous aujourd'hui, c'est que nous avons besoin de certains moyens pour prendre ces réserves, aussi vastes que variées, des régions septentrionales et les acheminer vers un marché où elles seront transformées en bénéfices; c'est un produit de vente facile, du moins en ce qui nous concerne, nous Canadiens.

Un autre aspect d'importance primordiale, c'est que les ressources sont généralement entre les mains des étrangers et il va sans dire que les marchés se trouvent aux États-Unis. Nous espérons que le fait que le projet que vous avez à étudier sera mis sur pied, dans la mesure où la chose est humainement possible, dirigé, construit et exploité par des Canadiens militera en sa faveur. En d'autres termes, entre les réserves du Nord qui sont exploitées par les capitaux américains et le marché sur lequel les Américains ont aussi la maîtrise, nous estimons qu'il y a place pour un groupe canadien.

Le premier parrain de cette demande est la *Canadian Industrial Gas*, qui est une société à régie canadienne. La société proposée a donc comme principal actionnaire une corporation canadienne. Les messieurs que je vais vous présenter dans un moment sont eux-mêmes des Canadiens; on pourrait peut-être dire d'eux qu'ils sont d'une nouvelle race, en ce sens qu'ils sont versés dans l'industrie du gaz naturel et qu'ils ont reçu une formation spéciale, et ce n'est que depuis les vingt dernières années que le Canada a pu former des spécialistes dans ce domaine.

Je crois que j'ai maintenant mentionné l'objet principal du projet. Je le répète, nous sommes ici pour donner au Comité tous les renseignements qu'il désire sur l'existence des réserves où nous nous approvisionnerons et sur les marchés des États-Unis. Nous ne pouvons vous présenter aujourd'hui des contrats ni vous présenter le genre d'exposé que nous devons soumettre à l'Office national de l'énergie. Il est évident que nous ne pouvons vous dire que nous avons une réserve de millions de dollars que le groupe commanditaire serait prêt à dépenser aux fins du projet. Une des principales raisons, c'est que nous ne sommes pas propriétaires des immenses réserves et nous ne dominons pas les vastes marchés; nous vous exposerons cependant nos plans d'une façon aussi détaillée que vous le désirerez.

La première personne qui vous donnera des explications est M. Maurice Frederick Strong, président de la *Canadian Industrial Gas*. M. Strong est Canadien, il est né au Manitoba et, au cours de sa carrière, il a été associé à la *James Richardson and Sons Limited* pendant quatre ans environ. En 1951, il s'est joint à la *Dome Petroleum Limited* à titre de vice-président et de trésorier. En 1959, il est devenu vice-président et directeur général de la *Canadian Industrial Gas* et il en est maintenant le président.

Son rôle ce matin sera de répondre aux questions ayant trait aux objectifs généraux du groupe commanditaire et du projet ainsi qu'aux questions ayant trait aux finances.

La deuxième personne est M. James Saks, qui est président d'une société connue sous le nom de *Interprovincial Utilities*, filiale de la *Canadian Industrial Gas*. M. Saks est lui aussi Canadien; il a fait ses études à l'Université de l'Alberta,

à la Faculté de droit de Harvard et à l'École d'administration de Harvard. Il a travaillé pour la *Trans-Canada Pipe Lines* pendant un certain nombre d'années à titre de secrétaire, d'adjoint au président, de directeur du service des approvisionnements et de gérant des ventes. M. Saks est ici à titre de spécialiste afin de vous communiquer les renseignements voulus au sujet des réserves et des marchés en cause dans ce projet.

Je suis aussi accompagné par un de mes associés, M. S. F. M. Wotherspoon, responsable de la rédaction du bill à l'étude.

Monsieur le président, c'est tout ce que j'ai à dire aux membres du Comité aujourd'hui. MM. Strong et Saks sont ici pour fournir tous les renseignements additionnels dont vous pourrez avoir besoin et je suis certain qu'ils seront très heureux de répondre à vos questions.

Le PRÉSIDENT: Messieurs Strong et Saks auraient-ils l'obligeance de venir s'asseoir à la table en avant. Je crois qu'il leur sera plus facile de répondre aux questions s'ils sont assis à vos côtés, monsieur Lawrence.

Messieurs, vous pouvez maintenant interroger les témoins.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, puis-je vous demander si MM. Saks et Strong vont nous faire un exposé avant que nous les interrogeons?

Le PRÉSIDENT: MM. Strong et Saks ont-ils un exposé à nous présenter?

M. LAWRENCE: Monsieur le président, nous sommes entièrement à votre disposition. Si vous voulez que M. Strong vous fasse un exposé, il le fera. Si vous préférez interroger les témoins, nous sommes disposés à répondre à vos questions au meilleur de notre connaissance.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité désirent-ils entendre un exposé ou préfèrent-ils interroger les témoins?

M. THOMPSON: Monsieur le président, je crois qu'un bon nombre des questions que nous avons l'intention de poser seront inutiles quand M. Strong nous aura présenté son exposé.

M. M. F. STRONG (*Président de la Canadian Industrial Gas*): Monsieur le président, honorables membres du Comité, nous sommes disposés, comme notre avocat l'a fait remarquer, à vous donner des renseignements détaillés sur n'importe quel aspect de la proposition qu'il a mentionnée. Le projet consiste tout simplement à rendre disponibles au seul marché réel et logique capable d'absorber ces réserves, les réserves immenses et de plus en plus importantes qui se trouvent dans le nord-est de la Colombie-Britannique et les régions du nord-ouest de l'Alberta dans les Territoires du Nord-Ouest et, dans une certaine mesure, dans le Territoire du Yukon. J'estime que ces réserves sont très éloignées des marchés canadiens. Si l'on permet d'exporter ces ressources davantage, c'est de cette région que le gaz naturel doit être exporté, car nous touchons ici à l'expansion de la région septentrionale de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest, laquelle résultera de l'approvisionnement de ces marchés et représentera une contribution importante à ces mises en valeur et à l'économie de la région en cause.

A titre de Canadiens qui ont été mêlés d'une façon ou d'une autre à l'industrie du gaz et du pétrole depuis les dix ou quinze dernières années, nous estimons aussi que les perspectives d'une mainmise canadienne sur les vastes réserves et sur les marchés sont plutôt éloignées étant donné que ces réserves et ces marchés ont été exploités par d'autres. Nous estimons, cependant, que les Canadiens ont maintenant la chance de lancer, de financer et de diriger les principales installations requises pour le transport de ces réserves vers les marchés. Nous entrevoyons aussi le long du trajet du pipe-line proposé: la mise en valeur d'autres approvisionnements de gaz pour les industries canadiennes de consommation; l'emploi que fourniraient les matériaux que nous

devrons acheter, notamment les quelque 170 millions de dollars de tuyaux fabriqués au Canada et cela fera naître naturellement plusieurs autres avantages secondaires du point de vue de l'approvisionnement d'une entreprise de ce genre.

Les honorables membres se rendront compte que, du point de vue financier, nous ne sommes pas venus vous prouver que nous avons en main les 400 millions de dollars nécessaires, d'après les estimations, à la construction d'un pipe-line de cette importance. Nous pouvons, cependant, vous dire que nous avons dépensé des sommes considérables pour payer les services de spécialistes et de personnes expérimentées, M. Saks par exemple, qui ont travaillé à ce projet et l'ont élaboré au point que nous sommes disposés à dépenser de 2 à 5 millions de dollars pour sa réalisation et que nous sommes assurés de pouvoir nous procurer une somme considérable de fonds additionnels.

Monsieur le président, j'ai peut-être dit tout ce qu'il fallait dire dans un exposé préliminaire. Je suis disposé à répondre aux questions que les honorables membres voudront bien me poser.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Strong.

M¹¹° LAMARSH: Monsieur le président, j'aimerais savoir si cette société a acquis des terrains ou des emprises, ou si elle négocie actuellement l'achat de terrains ou d'emprises.

M. STRONG: Monsieur le président, nous ne sommes pas habilités à acquérir des terrains ou des emprises. A vrai dire, la principale raison pour laquelle nous voulons que notre société soit constituée en corporation, c'est afin de nous procurer un moyen approprié pour faire ce genre de transaction.

M¹¹° LAMARSH: Cela exige-t-il la nomination d'un mandataire?

M. STRONG: Pas du tout.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Une loi spéciale vous donnerait l'autorisation d'exproprier.

M. STRONG: C'est exact. C'est l'un des attributs nécessaires à un projet de ce genre.

M. THOMPSON: Cette carte illustre les titres de ce que vous appelez une importante société de gaz et de pétrole. Quel est le nom de cette société?

M. STRONG: C'est la *Pan American Petroleum Corporation* qui est une filiale de la *Standard Oil Company de l'Indiana*. Le but de la carte est simplement d'illustrer la façon dont certaines sociétés très importantes de pétrole et de gaz ont acquis des propriétés foncières et dépensent des sommes considérables dans cette région.

M. McGEE: Si nous avons d'autres cartes indiquant les autres propriétés importantes, empliraient-elles bien les blancs qu'on trouve sur cette carte?

M. STRONG: Oui, sauf les réserves de la Couronne. Je crois que M. Saks sera en mesure de présenter une carte de ce genre, qui indique les blancs dont la plupart sont des terres de la Couronne réservées par le gouvernement lorsqu'il loue le reste aux sociétés de pétrole et de gaz.

M. BADANAI: S'est-on opposé au projet?

M. STRONG: Un certain nombre de personnes ont posé des questions, mais non de façon officielle. Toutefois, en parcourant les comptes rendus des journaux relatant le projet, nous avons constaté qu'un certain nombre de questions ont été soulevées; certaines sont plausibles, par exemple, celles qui ont trait à l'existence de marchés et de réserves. Ce sont des questions valables. Mais nous n'avons reçu aucune objection officielle de qui que ce soit.

M. BADANAI: Combien faudra-t-il de temps pour mettre le pipe-line en exploitation?

M. STRONG: Un projet de cette importance demande beaucoup de temps, même lorsqu'il reçoit l'approbation des divers organismes gouvernementaux en cause; il faudrait environ quatre ans. Pendant ce temps, des sommes considérables seront dépensées à faire une étude approfondie du terrain, à exécuter des travaux de génie et d'exploration. Mais une entreprise de cette importance pourrait prendre plus de quatre ans si elle devait faire face à des imprévus ou à de l'opposition.

M. BADANAI: Quelle sera la structure économique de la compagnie?

M. STRONG: Les dépenses qui pourront être directement imputables au projet s'établiraient entre \$50,000 et \$100,000; mais s'il faut tenir compte de la dépense que représente le personnel qui a travaillé au projet dans le cadre de leurs fonctions générales, le chiffre pourrait être beaucoup plus élevé.

M. PASCOE: Je crois comprendre que la compagnie ne peut rien faire tant qu'elle n'est pas constituée en corporation. Êtes-vous déjà en possession d'engagements qui vous assurent un marché?

M. STRONG: Comme vous le dites, nous ne sommes pas habilités à passer des contrats. Mais nous avons exploré toutes les possibilités d'obtenir de tels marchés. Nous avons pris des contacts et avons eu accès aux vastes études du marché qui prouvent l'existence de débouchés.

M. PASCOE: D'après cette carte, votre pipe-line va jusqu'à la frontière. Faites-vous, à ce point, la jonction avec un autre pipe-line?

M. STRONG: Plusieurs situations pourraient se produire. Ceci dépend beaucoup des décisions des compagnies productrices du gaz qui pourraient insister pour construire leurs propres pipe-lines jusqu'à la frontière. Nous n'aimerions pas écarter tout espoir de voir une compagnie canadienne établir un pipe-line aux États-Unis. Il est très possible qu'en fin de compte une partie de notre plan comprenne la régie d'un pipe-line aux États-Unis.

M. PASCOE: D'après cette carte, le pipe-line va directement jusqu'à Moose-Jaw. Viendriez-vous aussi près de cette ville?

M. STRONG: Cette carte reflète la meilleure estimation de nos ingénieurs en ce qui concerne le parcours projeté du pipe-line. On peut l'appeler le parcours du grand cercle, en ce sens qu'il couvre la plus courte distance entre les points en cause. Cette route pourrait être sujette à modification en fonction des besoins locaux. Par exemple, si Moose-Jaw avait besoin de gaz, le parcours du pipe-line dans cette région serait sûrement modifié.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Eu égard aux questions de M. Badanai et M. Pascoe je crois qu'il serait utile que M. Strong nous donne une idée du délai et des événements qui doivent intervenir lors de la mise en œuvre d'un projet de cette nature et aussi de l'ordre dans lequel les opérations doivent se succéder. M. Lawrence a parlé de l'obligation de comparaître devant l'Office national de l'énergie. A cette occasion, il faudrait répondre à un certain nombre de questions concernant, par exemple, le financement, l'obtention de marchés, les contrats avec les producteurs et ainsi de suite. Peut-être aurait-il pu terminer en nous disant pourquoi il lui faut une loi spéciale de constitution en corporation.

M. STRONG: L'ordre général des opérations est le suivant: avant toute chose nous devons démontrer—ce que nous estimons avoir fait—la praticabilité d'ensemble du projet. Nous ne serions pas ici aujourd'hui si nous ne l'avions pas clairement démontré à notre propre satisfaction. Ce premier jalon posé, nous ne pouvons entreprendre les autres étapes que si nous sommes une corporation constituée. Une fois passés les accords avec les propriétaires des réserves de gaz naturel, il est évident que l'une des premières étapes consiste à obtenir des gouvernements intéressés de chaque province ou territoire, dans le cas du Territoire du Nord-Ouest, l'autorisation de transporter ces ressources

de gaz naturel qui relèvent de leur juridiction. Par exemple, l'Office de conservation du gaz et du pétrole de l'Alberta doit approuver l'exportation du gaz de cette province. Une fois conclus les accords d'exportation du gaz, nous devons trouver des marchés et obtenir l'approbation de l'organisme national intéressé au Canada: l'Office national de l'énergie. Cet office doit revoir tout le processus de l'affaire qui comprend non seulement la question de l'exportation, mais aussi celle de la stabilité économique et financière et de l'administration financière.

Ensuite, il nous faut obtenir, aux États-Unis, l'autorisation de la Commission fédérale de l'énergie (Federal Power Commission) pour importer le gaz. Il est évident que tout au long de ce processus, bon nombre d'autres aspects du projet doivent faire l'objet d'examen par les divers organismes gouvernementaux. Mais nous ne pouvons aborder aucune de ces étapes ultérieures avant d'avoir reçu l'approbation du Parlement qui s'exprimera sous forme d'une loi nous constituant en corporation.

M. LAWRENCE: On trouve cette condition dans la Loi sur l'Office national de l'énergie, promulguée par le Parlement, et qui prescrit que toute personne désirant entreprendre un tel projet devra constituer une société qui mentionnera ledit projet dans le cadre de ses objectifs et la constitution en corporation de cette société devra faire l'objet d'une loi spéciale du Parlement. C'est une condition fondamentale, primordiale et statutaire du Parlement.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Voici ce que j'essayais de savoir—et M. Strong m'a renseigné—après avoir lu les procès-verbaux à l'autre endroit: Vous n'avez pas été à même de progresser à partir de cette étape particulière parce que vous devez d'abord avoir obtenu une loi spéciale du Parlement avant de pouvoir obtenir des marchés et des engagements fermes de la part des réserves.

M. STRONG: C'est exact.

M. THOMPSON: Vous êtes le président de la *Canadian Industrial Gas*?

M. STRONG: En effet.

M. THOMPSON: Et cette compagnie sera l'actionnaire principal, n'est-ce pas?

M. STRONG: Elle le deviendrait, mais ceci ne veut pas dire que nous n'avons pas été approchés par un certain nombre de groupes qui seraient fort intéressés à participer à un projet de ce genre. Néanmoins, nous nous sommes abstenus d'accueillir aucun de ces groupes, à une éventuelle exception près. Nous estimons que ceux qui sont à même de contribuer à la réalisation de ce projet doivent normalement et dans une certaine mesure devenir copropriétaires.

M. THOMPSON: Mais c'est une compagnie canadienne?

M. STRONG: C'est une compagnie canadienne.

M. THOMPSON: Je suppose que le premier objectif de cette société est de construire un pipe-line. Je remarque que vous cherchez à obtenir nombre d'autres pouvoirs, mais votre objectif principal est de construire un pipe-line?

M. STRONG: En dehors de la construction du pipe-line, nous avons suivi les conseils de notre avocat en ce qui concerne l'inclusion de tous autres pouvoirs, par exemple les pouvoirs qui sont accessoires à la réalisation de notre objectif principal.

M. THOMPSON: Où vos plans en sont-ils en ce qui concerne le financement du pipe-line? En êtes-vous au stade des hypothèses ou l'avez-vous dépassé? Pensez-vous être en mesure de commencer dans un proche avenir?

M. STRONG: Lorsqu'il s'agit d'une entreprise financière de ce genre, il faut s'attendre à dépenser entre 2 et 5 millions de dollars avant d'arriver au point où l'on peut affirmer pouvoir satisfaire aux exigences assez strictes de nos institutions financières. Nous disposons du montant nécessaire à cette fin et nous avons tablé sur notre confiance pour opérer le placement d'une pareille

somme; nous estimons que la dépense de ce montant initial nous permettra, ultérieurement, d'obtenir un financement plus important, chose qui ne saurait se faire avant que nous ayons en main des contrats fermes.

M. THOMPSON: Votre financement proviendrait, en général, de la vente d'actions?

M. STRONG: Vous parlez de notre financement initial?

M. THOMPSON: Non, le financement plus général.

M. STRONG: Non, selon toute vraisemblance, ce genre de projet serait financé par la vente d'actions garanties jusqu'à concurrence d'environ 75 p. 100 et de titres d'obligation ce qui signifierait qu'on aborderait le domaine des actions privilégiées de la compagnie peut-être à raison de 25 p. 100.

M^{11e} LAMARSH: Je voudrais poser deux ou trois questions. M. Strong pourrait peut-être nous dire s'il est en possession d'engagements plus ou moins fermes, qui joueront s'il obtient l'approbation parlementaire et toutes les autres autorisations nécessaires—avec la *Pan American* en ce qui concerne l'achat du gaz et s'il a de semblables engagements avec des acheteurs particuliers des États-Unis?

M. STRONG: Nous n'avons aucun contrat déterminé ou aucune promesse de ce genre des acheteurs en perspective.

M^{11e} LAMARSH: Je suppose que si le Parlement approuve ce bill et que vous puissiez obtenir toutes les autres autorisations gouvernementales, vous serez en mesure de constituer un monopole.

M. STRONG: Ce n'est pas ainsi que nous l'entendons. Bon nombre de compagnies possèdent des chartes précédemment approuvées par le Parlement et qui auraient tout autant de pouvoirs que nous en aurions dans ce domaine en particulier.

M. LAWRENCE: Un bill comme celui-ci n'accorde pas de monopole. Du point de vue juridique, rien ne pourrait empêcher cette Chambre et le Parlement lui-même d'accorder d'innombrables chartes conférant les mêmes pouvoirs et visant l'exécution de projets identiques.

M^{11e} LAMARSH: Le Parlement a-t-il déjà accordé à une compagnie une charte s'appliquant à cette route en particulier, à partir de la région indiquée sur cette carte?

M. LAWRENCE: Non.

M^{11e} LAMARSH: Par conséquent, si le Parlement canadien approuvait la charte, vous auriez un monopole.

M. LAWRENCE: Nous aurions le monopole de notre propre charte, mais pas grand-chose d'autre.

M^{11e} LAMARSH: Vous pensez qu'il faudrait quatre ans pour aménager un pipe-line?

M. LAWRENCE: Oui.

M^{11e} LAMARSH: Supposons que ce Parlement soit dissous d'ici deux semaines, ou dans quelques jours, ou dans un mois, vous aurez quand même avancé votre projet d'au moins quelques jours.

M. LAWRENCE: Je pense qu'il s'agit là d'une très vague conjecture, car il existe d'autres chartes qui accordent les mêmes pouvoirs. En d'autres termes les commanditaires de ce groupe ont eu, l'année dernière, toute latitude pour acheter la charte d'une société déjà constituée et, par ce moyen, d'atteindre aux mêmes objectifs que ceux du bill qui est devant vous. Mais nous avons préféré partir à neuf, nantis de notre propre bill d'incorporation, exactement conçu pour nos besoins particuliers, plutôt que de recourir à un moyen détourné que représenterait l'achat d'une charte déjà existante.

M¹¹^e LAMARSH: C'est ce que j'ai demandé en premier lieu, s'il y avait ou non des chartes applicables à ce parcours.

M. LAWRENCE: Non, pas pour ce parcours. Toutefois, je crois que la plupart des autres bills relatifs aux pipe-lines—ils sont environ 27—ne comportent pas d'indication géographique précise.

M¹¹^e LAMARSH: Ceci n'est pas une pièce documentaire?

M. LAWRENCE: Ça ne fait pas partie du bill. Au moins pour montrer notre bonne foi, il nous faudrait exécuter le projet que nous vous présentons. Je suis persuadé que si nous obtenions cette incorporation puis tournions notre veste en projetant de construire un pipe-line allant de Windsor à Toronto, l'Office national de l'énergie et d'autres organismes seraient grandement indignés de la mauvaise foi dont nous ferions ainsi preuve. Toutefois, il n'y a pas, que je sache, de pipe-line qui doive, de par sa situation géographique, partir du point A et se terminer au point B, et celui dont il s'agit ici ne fait sûrement pas exception.

M¹¹^e LAMARSH: Vous dites qu'il y a vingt-sept autres compagnies de pipe-lines qui sont constituées en corporation au Canada et qui ont des pouvoirs assez étendus pour construire ce que nous voyons ici?

M. LAWRENCE: Je ne sais pas si toutes ces compagnies auraient ces pouvoirs, mais un bon nombre d'entre elles les auraient.

M¹¹^e LAMARSH: Et un certain nombre de ces chartes sont à vendre?

M. LAWRENCE: Apparemment.

M. MCGEE: Il y a à peine quelques années, si je me souviens bien, une demande a été faite relativement à la construction d'un pipe-line qui devait partir d'un endroit tout près de la frontière pour aller jusqu'à la frontière ou la traverser. Y a-t-il des pipe-lines de gaz qui sans partir tout à fait de cette région, pourraient peut-être transporter du gaz de ces réserves jusqu'aux régions qui longent la frontière et qui n'exigeraient qu'un raccordement pour atteindre la région que vous vous proposez de desservir?

M. LAWRENCE: Je réponds non. Il y a des pipe-lines en plusieurs sections de l'Alberta, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique; mais ce qu'il y a d'important au sujet du pipe-line dont il s'agit ici, c'est la largeur de son diamètre, soit 36 pouces, et sa possibilité au point de vue économique vient du fait qu'il serait en quelque sorte une canalisation principale reliant les réserves au marché. Autrement dit, sa puissance effective et sa raison d'être se fondent sur le fait qu'il pourrait, aussi directement que possible et en étant constitué de la conduite la plus puissante que l'on puisse trouver, transporter très rapidement de très grandes quantités de gaz. Par conséquent, les pipe-lines de moindres dimensions, qui sont pourvus de points de raccordement et de conduites secondaires, ne présentent pas, à notre avis, les mêmes possibilités économiques que celui dont il s'agit ici.

M¹¹^e LAMARSH: N'y a-t-il pas d'autres canalisations principales qui soutirent du gaz de ces réserves?

M. LAWRENCE: Non. Il s'agit ici d'une nouveauté d'exploitation, et sa mise en valeur en est actuellement à une étape très intéressante.

M. MCGEE: Je veux bien croire qu'une compagnie canadienne va se trouver tout-à-coup en mesure de mettre ces ressources en valeur; mais il me semble, lorsque je regarde cette autre carte surtout, qui se trouve, je suppose, dans ce secteur-ci de la première, qu'elle ne nous présente pas un tableau bien différent du premier. Il me semble inconcevable que ces compagnies américaines aient placé des centaines de millions de dollars pour acquérir des droits et pour mettre ces régions en valeur sans avoir songé sérieusement aux

moyens de transporter ces réserves au marché tout désigné pour ce gaz, régions qui doivent se trouver, si l'on en juge par ce que l'on voit actuellement, dans le même secteur où vous vous proposez de puiser le gaz.

M. LAWRENCE: Je crois comprendre qu'elles peuvent se permettre de laisser dormir leurs réserves. Les compagnies qui placent ces énormes sommes pour la mise en valeur de la région en question sont des sociétés internationales, dans le sens le plus large du mot. L'action organisée de ces grandes compagnies peut s'étendre sur des générations. Elles ne fonctionnent pas au jour le jour ou d'année en année. Il est donc tout à fait possible qu'un certain nombre de ces grandes compagnies laissent dormir ces précieuses réserves et accordent la priorité à d'autres réserves ou à d'autres projets.

Aux yeux d'un Canadien, il importe grandement d'exploiter ces réserves dans une période raisonnable de temps. Autrement dit, si ce projet réussit, au lieu d'avoir des réserves qui restent inactives durant vingt, trente ou cinquante ans, on pourra vendre ce gaz canadien et obtenir en échange des dollars des États-Unis en moins de six ans peut-être.

M. PASCOE: J'aimerais poser une autre question. Je n'ai pas saisi ce que M. Lawrence a dit au sujet du diamètre du pipe-line.

M. LAWRENCE: Trente-six pouces.

M. PASCOE: Ce pipe-line serait-il de fabrication canadienne?

M. LAWRENCE: On se propose de le faire fabriquer entièrement au Canada.

M. SMITH (*Lincoln*): Monsieur le président, les remarques que je vais faire ne se rapportent peut-être pas tout à fait au bill. Si vous les déclarez irrecevables, je m'inclinerai devant votre décision. Comme vous le savez, il y eut à une certaine époque, dans le sud de l'Ontario, des ressources considérables de gaz naturel dans le voisinage du lac Érié. Il s'agissait de puits de basse pression, qui n'étaient pas très profonds et qui sont maintenant à peu près épuisés. A Windsor, à Niagara-Falls et à Buffalo, nous faisons venir du gaz des États-Unis que nous remettons dans ces réservoirs et que nous utilisons.

En ce qui concerne le pipe-line dont il s'agit ici, est-ce qu'on prend des mesures qui permettraient au Canada de recouvrer une certaine quantité de ce gaz en le faisant venir du réseau américain qui alimente l'État de New-York? Je ne suis pas une autorité en matière de gaz, mais je sais que les États-Unis sont bien pourvus en matière de réseau transcontinentaux; ils s'alimentent à un endroit et conduisent ce gaz ailleurs. Il me semble que l'entreprise dont il s'agit ici est assez considérable. Pourriez-vous nous dire s'il y aurait des possibilités de recouvrement à des prix raisonnables?

M. STRONG: Il se peut que l'on puisse faciliter considérablement le procédé par une entreprise de ce genre. Nous n'avons pas pris de dispositions en ce sens car, à l'heure actuelle, la *Trans-Canada Pipe-Lines Limited* alimente le marché canadien. Des dispositions de ce genre rendraient ce projet encore plus praticable qu'il ne l'est actuellement.

M. SMITH (*Lincoln*): A l'heure actuelle, on a grand besoin de gaz naturel dans le sud de l'Ontario; nous n'en avons pas suffisamment. L'approvisionnement est bien meilleur qu'il ne l'était il y a dix ou quinze ans, mais il reste encore un marché considérable. Je me demande comment l'on pourrait prendre des dispositions de ce genre. Comment nous y prendrions-nous? Je pense que c'est un sujet qui mérite toute notre attention.

M. LAWRENCE: Je pense que ce sera une des premières choses que l'Office national de l'énergie étudiera, dans le cadre de ses responsabilités relatives à la conservation; je pense qu'elle nous fera subir un interrogatoire serré, qu'elle ira au fond des choses et qu'elle demandera à ses spécialistes de faire les études nécessaires.

Je pense que M. Saks pourra vous donner une idée de ce que des sommes fabuleuses peuvent représenter pour un profane. Les experts que nous avons consultés n'entrevoient aucun problème quant aux montants. Ainsi, les chiffres qu'ils étudient ont trait aux réserves disponibles qui viendront à être utilisées là, pendant un siècle peut-être. M. Saks pourra peut-être nous expliquer le genre de réserves dont dispose la *Trans-Canada Pipe Line*, à l'heure actuelle, pour faire honneur à ses engagements et le genre de réserves prouvées que nous nous attendons de trouver dans la région en question.

M. Saks, voulez-vous établir une comparaison entre les deux?

M. HODGSON: Votre commerce consiste-t-il dans l'accumulation des réserves?

M. LAWRENCE: Il ne s'agit ici que d'une compagnie de transport. La compagnie commanditaire, la *Canadian Industrial Gas*, a des intérêts aux environs d'Edmonton et en d'autres régions du pays, intérêts qui n'ont pas de rapport avec le projet dont il est question ici.

M. HODGSON: Quel est le potentiel réuni des réserves?

M. LAWRENCE: M. Saks pourrait peut-être répondre à cette question. Je crois qu'elle fait partie du même sujet.

M. James C. SAKS (*président, Interprovincial Utilities*): Selon les mémoires soumis à la Commission royale de l'énergie, ou la commission Borden, en 1958, et au sujet du mois de décembre 1957, la *Canadian Petroleum Association*, parlant des grandes compagnies productrices qui possèdent des réserves de gaz sur une étendue considérable dans les régions de l'Ouest canadien, connus sous le nom de bassin sédimentaire de l'Ouest, estimait à 300 trillions le total des réserves de gaz naturel qui pouvaient être éventuellement exploitées dans ce bassin. Ces chiffres ont été confirmés dans un autre mémoire soumis l'an dernier au nom de la *Canadian Petroleum Association*. Autrement dit, entre 1957 et 1960, de nouveaux travaux accomplis dans la région ont permis à l'association, encore une fois, d'affirmer qu'à son avis, on pourrait recouvrer en fin de compte environ 300 trillions de pieds cubes de gaz. Pour vous donner une idée de ce que cela représente pour le Canada, je dirai que le premier permis accordé par la Commission de conservation du pétrole et du gaz de l'Alberta portait le chiffre de 4 trillions. Il s'agissait là de gaz à l'égard duquel la *Trans-Canada Pipe Lines Limited* avait passé un contrat ferme. Cette initiative embrassait toutes les exigences du pays, en matière de services de ville, que l'on pouvait prévoir à cette époque pour une période de vingt-cinq ans.

Au sujet du total de 300 trillions mentionné dans ce mémoire, en ce qui a trait à la région nord de la Colombie-Britannique, aux Territoires du Nord-Ouest et au Yukon, il comprenait environ 70 trillions pour le nord de la Colombie-Britannique et 75 trillions pour les Territoires du Nord-Ouest, ce qui fait un total de 145 trillions, qui serviraient à alimenter une quarantaine ou une trentaine de pipe-lines transcanadiennes pendant vingt-cinq ans.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Pourriez-vous préciser davantage au sujet de la région de laquelle vous vous proposez de tirer du gaz et nous dire le taux annuel des découvertes? Avez-vous fait une estimation?

M. SAKS: Il est assez difficile dans le moment de délimiter une région en particulier vu que, pendant les quatre ou cinq dernières années, un certain nombre de compagnies ont fait des travaux d'exploration dans certaines régions. Ces régions ont été productives. On y a trouvé des réserves de gaz qu'on est convenu d'appeler, dans l'industrie, des réserves économiques. Tout récemment encore, et jusqu'à ces trois ou quatre dernières semaines, les programmes de forage comportaient le creusage de trois puits. Je dois dire aux

membres du Comité que les commissions de conservation ont établi un règlement en vertu duquel les renseignements sur les travaux de forage d'une compagnie demeurent confidentiels pendant un an. Cette mesure a pour objet de protéger les explorateurs au moment de leur découverte. Ils pourraient vouloir se porter acquéreurs de terrains dans le voisinage des réserves. Toutefois, selon des renseignements fournis dernièrement par le *Pan-American Company*, on a découvert qu'un puits, qui se trouve situé juste en deçà de la frontière des Territoires du Nord-Ouest, à peu près au centre de la frontière de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest, laissait prévoir des réserves possibles se situant entre un demi-trillion et trois quarts de trillion, sur une étendue d'un millier d'acres. Si ces prévisions se réalisent, et de fait on a foré un nouveau puits et on a commencé d'en creuser un autre dans le nord-ouest, et il en sera peut-être ainsi sur une distance de vingt-cinq milles, ces réserves de gaz seront peut-être considérées comme les plus considérables du monde. Au point de vue des ressources en gaz naturel, on appelle cette région le Moyen-Orient du Canada.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): On a donné certains chiffres et j'aimerais avoir un chiffre approximatif, si possible, du rythme annuel des découvertes. On a parlé de 300 trillions de pieds cubes et je me demandais si l'on pouvait nous fournir des chiffres du même genre en cette matière, afin que nous puissions comparer ce total au rythme des découvertes. Vous allez transporter du gaz en assez grande quantité et j'aimerais savoir si l'on pourrait nous donner un chiffre concernant le rythme des découvertes.

M. SAKS: J'ai des données qui nous viennent de la *Canadian Petroleum Association* ainsi que du rapport annuel du ministre des Mines de la Colombie-Britannique. L'on peut voir, et il est évident qu'au bout d'un certain temps, lorsqu'on aura un excédent de gaz naturel dans le sud de l'Alberta, l'extension du champ d'exploitation au moyen de programmes-clés de creusement des puits, qui établissent les réserves des compagnies, n'ira pas au delà de l'étape où les réserves auront été jugées satisfaisantes. Je le répète, une fois que les réserves se révéleront satisfaisantes, la compagnie ne poursuivra pas ses travaux de forage; il n'en va pas de même dans les avant-postes d'exploration, ou ce qu'on désigne parfois sous le nom de sondages d'exploitation, qui ajoutent nettement aux réserves provinciales de la région; aucune commission de consultation ni aucun expert-conseil ne cherchera non plus, de façon générale, à pousser les réserves au delà de la région voisine d'un puits.

En réponse à la question de M. Smith, je dois dire que le taux d'expansion pour la Colombie-Britannique, nonobstant le fait qu'en ce moment il existe un surplus très considérable dans le sud de l'Alberta, équivaut probablement à la totalité du volume d'approvisionnement sous contrat de la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*, lequel volume doit subvenir aux besoins du marché pendant trente ans.

M. MCGEE: Supposons que ce pipe-line de 36 pouces de diamètre soit construit et exploité à pleine capacité. Pourriez-vous me dire à combien s'élèverait sa production annuelle en pieds cubes?

M. SAKS: Pour atteindre le maximum de rentabilité compte tenu du coût de transport et le reste, nous calculons que nous en vendrions, à la sortie du pipe-line, une quantité de l'ordre de 950 millions de pieds cubes par jour, et nous estimons qu'une journée moyenne représenterait environ 80 ou 90 p. 100 de ce chiffre, soit une moyenne de 800 millions par jour dans une année.

M. MCGEE: Je n'ai pas l'habitude de parler en trillions. Est-ce juste et raisonnable de demander si la capacité annuelle approche le trillion?

M. SAKS: Bien, ce serait à peu près 800 mille fois 365, ce qui donne environ 288 milliards par année. Afin de soutenir les marchés, il nous faut des réserves

suffisantes pour maintenir notre ligne pendant 20 ans. Pour y parvenir, nous devons conclure des contrats fermes ou disposer de quantités de l'ordre de dix trillions de pieds cubes pendant toute la durée du projet.

M¹¹^e LAMARSH: Vous dites que vous n'avez pas conclu d'entente avec les producteurs de gaz au sujet de ces dix trillions de pieds cubes?

M. SAKS: C'est exact.

M¹¹^e LAMARSH: La *Canadian Industrial Gas* a-t-elle quelque liaison corporative avec la *Pan-American*?

M. SAKS: Non, mademoiselle.

M. BALDWIN: Avez-vous eu des entretiens avec certains de ces producteurs, qui vous permettraient de conclure que ceux-ci sont intéressés ou, dois-je dire, plus qu'intéressés dans des démarches de cette nature?

M. SAKS: Oui, nous en avons eus. Nous avons eu des discussions avec pour ainsi dire toutes les sociétés qui possèdent une superficie ou détiennent des intérêts de tout genre dans cette région.

M. MCGEE: Je me suis perdu dans cet énorme calcul mental. La réponse à la question que j'ai posée au sujet de la quantité de gaz utilisée par année, dans une exploitation à pleine capacité, est-elle d'environ un demi-trillion?

M. SAKS: Elle est d'un quart de trillion environ.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): On nous a indiqué qu'il y a un certain nombre de chartes qui sont disponibles et qu'elles sont des moyens dont ces gens auraient pu se servir. Je crois que vous avez là un très bon point lorsque vous dites que vous avez préféré venir à nous pour obtenir votre charte. Néanmoins, étant donné qu'il existe un certain nombre de ces chartes, c'est donc dire que d'autres se sont présentés devant des comités comme le nôtre et qu'ils ont obtenu une autorisation en vertu d'une loi spéciale. Peut-être que nombre de ces gens étaient sincères à ce moment-là. Nous avons entendu des propos au sujet de quatre lois spéciales de ce genre et la question que je vous pose, messieurs, est celle-ci. Voudriez-vous nous donner une preuve de votre sincérité à vouloir réaliser ce projet et nous assurer que nous n'allons pas seulement vous fournir un permis de chasse, si je puis dire, que vous utiliserez comme appât pour boucler le reste de vos négociations? Nous devrions, je crois, avoir l'assurance qu'il s'agit là d'une détermination d'aller jusqu'au bout avec toute cette entreprise et non pas d'une tentative pour obtenir une licence devant être utilisée plus tard dans des négociations avec quelque autre groupe.

M. STRONG: Je suis très heureux de répondre à cette question.

Nous avons déjà dépensé un montant beaucoup plus considérable que de raison, à seule fin de comparaître devant ce Comité.

M¹¹^e LAMARSH: Votre avocat vous demande probablement de très gros honoraires.

M. STRONG: Nous sommes une compagnie de gaz sérieuse qui possède ses propres réserves. Nous exploitons nos propres réseaux de pipe-line et nous dirigeons depuis dix ou douze ans les travaux d'exploitation et de mise en valeur de nombreux puits. Ma propre expérience dans ce genre d'entreprise a débuté pour ainsi dire lorsque j'ai commencé à travailler. Afin de préparer ce projet, notre société a ajouté à son personnel en ces deux ou trois dernières années un certain nombre de personnes très compétentes et, si je puis dire, dont les services nous coûtent très cher. Nous avons pris toutes les dispositions qui peuvent raisonnablement être prises par une compagnie canadienne dans les limites de nos ressources lesquelles, veuillez m'en croire, ne sont pas de la même envergure que celles dont disposent certaines des sociétés qui possèdent des superficies dans la région en cause. Nous mettons en jeu nos carrières per-

sonnelles dans cette entreprise et je crois que nous, en tant que Canadiens, devons prendre ce risque. Ce genre d'exploitation ne se fait pas automatiquement et n'est pas non plus régi automatiquement par des Canadiens. Nous avons fait preuve d'initiative et il nous faut tenter notre chance.

M. BALDWIN: J'ai une autre question. La *Canadian Industrial Gas Company*, dont vous ici êtes les représentants, remplit donc un rôle important dans ce projet et, d'après les renseignements donnés à l'autre endroit, cet établissement détient un actif de l'ordre de 12 millions de dollars. Est-ce exact?

M. STRONG: C'est exact.

M^{11e} LAMARSH: J'ai une autre question. M. Smith s'est étendu sur un sujet que j'avais abordé plus tôt. Vous avez fait remarquer que votre projet est arrêté à ce point-ci et qu'il vous faut, pour continuer, ce moyen qui est l'entité corporative. On a fait savoir qu'il en existe environ 26 ou 27 autres et assurément si la perte de temps est si sérieuse, vous devez avoir un bon motif pour désirer l'utilisation de ce moyen particulier.

M. STRONG: Bien, en toute franchise je dois dire qu'à l'égard d'un projet de cette envergure ce serait, pensons-nous, user d'un faux-fuyant que d'essayer d'éviter de comparaître ici et de recourir au moyen le plus facile, c'est-à-dire d'acheter une des chartes qui sont disponibles. Croyez-moi, ce serait moins coûteux. Mais, nous croyons qu'une telle conduite serait déplacée.

M^{11e} LAMARSH: Pourquoi?

M. STRONG: Simplement parce que nous estimons que les chartes ont été obtenues par d'autres pour des projets qui n'étaient pas destinés aux mêmes fins. Nous étions d'avis qu'il nous fallait venir comparaître devant ce Parlement et obtenir votre approbation plutôt que d'avoir recours à des moyens détournés.

M^{11e} LAMARSH: Alors, si le Parlement n'approuvait pas votre projet, vous n'en subiriez pas un grave préjudice.

M. LAWRENCE: Il y a quelque chose ici dont j'aimerais parler en ma qualité d'avocat.

La véritable épreuve pour ces gens et pour ce projet viendra lorsqu'ils devront prouver à l'Office national de l'énergie qu'il leur faut une licence pour exporter le gaz. L'autre épreuve sera de démontrer à la Commission fédérale de l'énergie des États-Unis qu'il lui faut l'autorisation d'exporter du gaz à ce pays.

J'ai l'impression—et ceci pourrait aider à répondre aux questions qui ont été soulevées—que si nous devons convaincre l'Office national de l'énergie et la Commission fédérale de l'énergie des États-Unis de la nécessité qu'il y a d'obtenir leur permission, nous aurons aussi à les convaincre à ce moment-là de notre bonne foi. Mon avis à cet égard et les conseils que j'ai donnés à mes clients sont que dans la mesure où nous devons prouver le bien-fondé de notre cause à ces deux organismes, nous devons montrer dès le début une bonne foi absolue. Je serais enclin à croire qu'une société ou un groupe de gens qui aurait tout simplement acheté une charte et qui se serait ainsi soustrait au but visé par le Parlement en adoptant la loi sur l'Office national de l'énergie, ne serait pas en aussi bonne posture devant ces deux organismes que notre société le sera, du moins nous l'espérons. Voilà qui est important pour nous.

M^{11e} LAMARSH: Peut-être pourrais-je poser une ou deux autres questions à M. Lawrence?

J'aimerais parler de ce que j'ai constaté personnellement. Je sais qu'un certain nombre de chartes ont été émises à des sociétés constituées en corporation tant sur le plan fédéral que provincial et dont on a fait mention dans les journaux au sujet des ventes. A ma connaissance, une telle chose s'est

produite dans le cas des licences accordées à des champs de courses. Diriez-vous qu'en raison du fait que le Parlement exige une loi spéciale pour la constitution en corporation d'un pipe-line, il peut considérer l'imposition d'une limite de temps et pourrait informer une société qu'à moins qu'elle ne se mette à l'œuvre dans les cinq années qui suivent ou qu'elle ne fasse quelque chose, la charte pourrait être abandonnée?

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que cela entre dans le cadre du bill que nous étudions.

M^{11e} LAMARSH: J'essaie de donner suite à ce qu'a dit M. Smith au sujet d'autres sociétés qui n'avaient pas été de bonne foi. Comme ces gens se sont présentés devant le Parlement, ils auront, si leur cause est approuvée, une marchandise de vente facile. Ces gens ou d'autres pourraient passer outre à l'autorité du Parlement. Mais M. Lawrence semble être d'avis qu'il n'est pas tout à fait loyal de tenter d'agir ainsi, que ce serait là un geste qui manquerait de franchise et qui serait déloyal. Je m'inquiète du fait que le Parlement puisse accorder une charte qu'on n'aurait aucunement l'intention d'utiliser et qu'on pourrait vendre à volonté.

Je ne veux pas insinuer par là que cette société est de ce genre.

M. LAWRENCE: Ce serait mal de supposer que des chartes deviennent disponibles parce que des gens les auraient tout simplement obtenues en vertu d'un bill privé dans l'unique but de les vendre. Je penserais plutôt que les exigences du commerce et l'évolution des temps rendent ces chartes disponibles, et non pas qu'un groupe de gens ou une collectivité quelconque tenteraient quelque opération borgne qui serait fondée sur une conception de ce genre. Je crois que dans le cas des propriétés commerciales ordinaires—et vous l'avez probablement constaté vous-mêmes, des chartes de compagnies deviennent disponibles, ce que ne s'étaient certainement pas proposés ceux qui avaient constitué de tels établissements en corporation à ce moment-là. A mon avis, c'est là probablement ce qui s'est produit dans le cas de toute charte spéciale qui a été rendue disponible.

Je ne crois pas qu'il y ait indice que l'on ait tenté de se soustraire ou d'user de ruse pour se soustraire à l'application des exigences parlementaire à ce sujet.

M. HODGSON: Si vous achetiez une charte d'une autre compagnie, auriez-vous à expliquer votre cas?

M. LAWRENCE: Oui. Vous vous rendez compte que tout le projet Polaris repose sur l'exportation. Je n'ai examiné aucune charte particulière qui est disponible, mais je douterais fort qu'aucune d'elles conviendrait autant que celle que nous avons tenté de rédiger.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): On n'a pas insinué que des gens contractent des dettes en vue d'embarrasser le Comité—ce qui n'est pas trop difficile par moment—ou dans l'intention de tromper, mais, comme le témoin l'a signalé, cette loi spéciale s'impose. Vous ne pouvez conclure aucune de vos négociations sans elle. Ainsi, ne diriez-vous pas, monsieur Lawrence, qu'il est compréhensible que certaines compagnies aient pu venir ici en toute bonne foi et constater qu'elles ne pouvaient conclure certaines des négociations qui dans le temps paraissaient parfaitement possibles, et alors la charte reste inutilisée?

M. THOMPSON: Lorsque vous obtenez une charte, vous prenez un nom différent et manifestement vous ne vous procureriez pas la charte d'une compagnie qui n'aurait pas réussi, à cause de l'effet psychologique que cela pourrait exercer sur votre financement.

M. CROUSE: N'est-il pas vrai que si le Comité approuvait votre demande, vous vous adresseriez à l'Office national de l'énergie? Et si cet organisme rejetait votre demande, vous auriez à vendre une charte qui ne vous servirait plus?

M. LAWRENCE: C'est probablement ce que nous ferions. En réponse à ces questions, sous réserve des cas que les membres du Comité peuvent connaître, je ne crois pas que, jusqu'à maintenant, on ait abusé de cette méthode. L'abus est possible, mais rien n'indique qu'il y en a eu.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Deux groupes se sont adressés à nous à la dernière session et ont manifesté le désir eux aussi d'obtenir une autre charte accordant l'autorisation voulue.

M. SMITH (*Lincoln*): Je voudrais éclaircir le problème suivant et demander à M. Lawrence si jusqu'à maintenant l'Office national de l'énergie n'a pas demandé d'engagement de la part des compagnies qui exportent le gaz aux États-Unis. Lorsque les compagnies canadiennes achètent du gaz des États-Unis, est-ce que le Canada jouit d'une protection quelconque dans l'affaire? Cela me préoccupe beaucoup et j'y ai bien pensé, parce que s'il y avait un engagement quelconque concernant l'exportation du gaz aux États-Unis, le Canada en tirerait quelque bénéfice et les compagnies canadiennes qui achètent présentement le gaz des États-Unis seraient en bonne posture pour négocier. Je suis porté à penser que nous paierions peut-être ce gaz plus cher que les États-Unis.

M. LAWRENCE: Tous des pouvoirs conférés à l'Office national de l'énergie sont suffisamment exercés pour qu'il assume sa responsabilité de protéger le public canadien. Lorsque nous nous présenterons à l'Office national de l'énergie, nous serons mis à rude épreuve pour la protection du public canadien. Il nous faudra démontrer que le public canadien sera desservi pour ce qui est des prix, des réserves et des échanges, et évidemment la Commission américaine protégera ses propres citoyens. Si l'Office national de l'énergie décide de les utiliser, je ne crois pas qu'il y ait de limite à ses pouvoirs dans l'exercice de sa responsabilité.

M. BALDWIN: En plus de cela, ai-je raison, monsieur Lawrence, de croire que l'Office national de l'énergie doit accorder un certificat avant que l'on puisse construire ou exploiter un pipe-line, et avant que ce certificat soit accordé, comme vous l'avez si bien fait observer, qu'il faille s'adresser à l'Office (et vous espérez de cette façon garder vos mains propres) et rassurer l'Office sur certains faits concernant les marchés, les réserves, et les autres facteurs connexes? Et ici les autres intéressés ont la faculté, soit en tant que concurrents, soit au nom des autres régions intéressées au gaz naturel, d'exposer leur point de vue.

M^{11e} LAMARSH: Puis-je demander un renseignement pour ma propre gouverne? S'agit-il de la loi sur l'Office national de l'énergie?

M. LAWRENCE: Il s'agit de la loi sur l'Office national de l'énergie. Une compagnie qui exerce de tels pouvoirs doit s'adresser au Parlement plutôt qu'à la Direction des compagnies ici à Ottawa ou aux gouvernements provinciaux.

M^{11e} LAMARSH: J'ai une autre question. M. Smith a dit que vous obtiendriez automatiquement le droit d'expropriation. Ce droit est-il accordé en vertu de la loi sur l'Office national de l'énergie?

M. LAWRENCE: Les pouvoirs en général sont énoncés dans la loi sur l'Office national de l'énergie.

M^{11e} LAMARSH: C'est assez étrange qu'un organisme public accorde à un organisme privé le droit d'empiéter sur les droits des citoyens au moyen de l'expropriation. Ce qui m'inquiète le plus, c'est le grand nombre de chartes. Un très grand nombre de gens auront maintenant le droit d'exproprier des terres comme bon leur semble. Quel contrôle, si contrôle il y a, exerce-t-on sur ce droit d'expropriation lorsqu'on accorde une charte?

M. LAWRENCE: L'Office national de l'énergie lui-même possède des pouvoirs de surveillance dans tels projets. Quant aux autres formes de contrôle qui existent sur l'expropriation je ne pourrais pas les nommer en ce moment.

M^{11e} LAMARSH: Est-ce qu'il existe des lois provinciales régissant l'expropriation?

M. LAWRENCE: Jusqu'à un certain point, un pipe-line comme celui-là ressemble à un chemin de fer, c'est-à-dire qu'il traverse les provinces et obtient la permission de traverser des provinces en vertu de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, par l'intermédiaire de l'autorité fédérale.

M^{11e} LAMARSH: Mais en adoptant une telle loi, nous accordons à votre compagnie le droit de saisir des terres dans trois provinces, même s'il faut que vous payiez une indemnité pour ces terres. Nous avons concédé ce droit 27 fois?

M. LAWRENCE: La loi sur l'Office national de l'énergie contient des dispositions particulières au sujet de ces pouvoirs. La loi se fonde sur le postulat pratique qui veut que sans ces pouvoirs, il est aussi impossible de construire un pipe-line qu'un chemin de fer.

M^{11e} LAMARSH: Mais c'est le nombre qui m'inquiète.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je dirais, pour la gouverne de M^{11e} LaMarsh, que ce droit est inhérent à la construction de tout pipe-line qui ait jamais été construit.

M^{11e} LAMARSH: Mais nous en accordons tellement.

M. BALDWIN: Au sujet de la question que M^{11e} LaMarsh a soulevée, je me demande si nous pourrions revenir à la première affirmation que j'ai faite, à savoir qu'aucune construction ne peut commencer sans que l'Office national de l'énergie ait accordé de certificat, et un bon nombre des compagnies dont nous avons parlé ne se sont pas adressées à l'Office national de l'énergie, n'ont pas exposé le bien-fondé de leur cause et n'ont pas reçu de certificat.

M^{11e} LAMARSH: Je me rends compte de cela, mais au sud de l'Ontario, non loin d'Hamilton, là où l'Office national de l'énergie a accordé de tels pouvoirs, au cours des quatre ou cinq dernières années, les fermiers dont les champs étaient traversés par le pipe-line n'avaient aucun recours.

M. HODGSON: A quel recours le fermier a-t-il droit s'il ne veut pas que le pipe-line traverse sa propriété?

M. LAWRENCE: Il a droit à l'indemnité.

M. HODGSON: L'indemnité ne lui dit rien si l'établissement du pipe-line sur sa propriété nuit à son exploitation agricole.

M. LAWRENCE: Je suis porté à penser que le Parlement a déjà discuté du problème lors de l'adoption de la loi sur l'Office national de l'énergie parce que cette loi admet que des travaux de ce genre requièrent le droit essentiel d'expropriation sujet à toutes les restrictions de la loi.

M. HODGSON: Vous vous armez d'une bande d'avocats, mais le pauvre fermier, lui, reste dans une situation précaire.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je ne veux pas sous-estimer la gravité du problème pour le fermier, mais il y a assez longtemps que cette pratique existe—ce qui ne veut pas dire nécessairement que c'est bien. Il ne s'agit pas d'une superficie de terre considérable. Dans la plupart de ces régions, il n'y a pas eu autant de difficultés que le Comité pourrait le croire lors des négociations avec les fermiers au sujet de la vertu de ces lopins de terre.

M. MCGEE: Mon expérience de la ferme est plutôt limitée, mais que se passe-t-il lorsque le pipe-line traverse une propriété quelconque et qu'une moisson pousse sur cette propriété? Je suppose que l'on creuse une tranchée et qu'un tuyau y est déposé. A quelle profondeur creuse-t-on la tranchée?

M. SAKS: Tout dépend du diamètre du tuyau. C'est plus profond sous un passage à niveau de chemin de fer, mais généralement sur une propriété de ferme on l'enterre à cinq pieds de profondeur. Le remplissage est aussi de cinq pieds, en plus des trois pieds de hauteur du tuyau. On creuse environ huit pieds.

M. MCGEE: Ce qui m'intéresse, c'est le terrain au-dessus du pipe-line. Est-ce vrai qu'en agriculture ce sont les six pouces de sol de surface qui constituent l'élément productif? Que fait alors le fermier dans de pareils circonstances? Peut-il recommencer à cultiver son terrain à cet endroit?

M. SAKS: Oui.

M. MCGEE: Le fermier peut donc cultiver la terre sous laquelle le pipe-line est enfoui?

M. WRATTEN: J'espère que les membres du Comité n'iront pas croire que le sol arable est remis à la surface. C'est une machine qui creuse la tranchée, pousse le sol à côté et ensuite une machine à refouler replace la terre après l'installation des tuyaux. Tant pis pour le fermier si cette zone est recouverte de roches. J'ai eu beaucoup de difficultés avec les pipe-lines du sud de l'Ontario lorsque j'étais membre du Conseil de comté et je suis au courant de la manière dont procèdent les compagnies de pipe-lines.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Qu'avez-vous fait de tout l'argent que vous avez reçu à titre d'indemnité?

M. WRATTEN: C'était une bagatelle.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous voudrez bien poser vos questions au président.

M. THOMPSON: Monsieur le président, quelle est l'autorité qui accorde les pouvoirs d'expropriation?

M. LAWRENCE: Monsieur le président, les pouvoirs d'expropriation sont accordés en vertu d'un article de la loi sur l'Office national de l'énergie.

M. BALDWIN: Monsieur le président, je viens d'envoyer chercher un exemplaire de la loi sur l'Office national de l'énergie.

M. THOMPSON: Monsieur le président, je m'intéresse à ce qui arriverait si, après l'expropriation des terres, la compagnie n'était pas en mesure de construire un pipe-line. Est-ce que les propriétaires ont une garantie quelconque stipulant qu'ils pourront reprendre leurs terres si le pipe-line n'est pas construit?

M. LAWRENCE: Monsieur le président, je ne puis pas répondre à cette question.

M. HODGSON: Monsieur le président, tous ces problèmes sont traités par les commissions locales d'expropriation qui ont l'expérience de tels problèmes.

M. THOMPSON: Quelle garantie y a-t-il que les propriétaires originels du terrain pourront reprendre les lopins expropriés si le projet de pipe-line ne réussit pas?

M. SAKS: En général, il y a une entente avec le propriétaire du terrain, à savoir que si le pipe-line n'est pas construit dans une certaine période de temps la terre revient au propriétaire et il n'a plus droit au paiement.

M. MCGEE: Est-ce que la compagnie acquiert le titre de la propriété ou un droit d'usage?

M. SAKS: D'ordinaire, la compagnie acquiert un droit d'usage sur une étendue de vingt pieds de largeur, et cette bande ne sert à peu près à rien à qui que ce soit.

M. THOMPSON: En ce qui concerne les membres de ce Comité, dès que nous aurons adopté la portion du bill qui traite des droits d'expropriation,

il n'y a aucune garantie comme quoi la terre retournera à son propriétaire si le projet n'est pas mené à bonne fin. Une fois que nous aurons approuvé le droit d'expropriation demandé, la compagnie aura le pouvoir illimité d'exproprier des terres sans aucune garantie que les terres reviendront à leurs propriétaires originels.

M. LAWRENCE: Monsieur le président, les pouvoirs d'expropriation conférés à la compagnie ne sont pas illimités, loin de là. C'est l'Office national de l'énergie qui traite des situations invoquées par M^{lle} LaMarsh et M. Thompson, L'adoption de la loi sur l'Office national de l'énergie n'a pas donné lieu à quelque situation incontrôlable dans le monde.

M^{lle} LAMARSH: Quel est l'objet de l'article 8 et des autres articles de la loi sur les compagnies énoncés dans le bill?

Le PRÉSIDENT: A mon avis, il serait préférable d'attendre que nous amorçons l'étude de l'article 8.

M. BROOME: Monsieur le président, avant que nous abordions l'étude du bill, article par article, j'aimerais, avec l'assentiment du Comité poser quelques questions.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, monsieur Broome n'est pas membre du Comité, mais il est avec nous ce matin et il demande la permission de poser des questions aux témoins. Le Comité convient-il à l'unanimité de permettre à M. Broome d'interroger les témoins?

Des VOIX: Convenu.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Nous devrions peut-être aussi demander à M. Broome de témoigner.

M. BROOME: Monsieur le président, je pose ma première question à M. Strong. Avant de le faire, toutefois, je tiens à signaler que j'approuve entièrement les dispositions énoncées au bill S-13. Je suis convaincu que toutes les régions visées par le bill, et tout particulièrement la partie septentrionale de la Colombie-Britannique, tireront de grands avantages de l'aménagement de ce pipe-line. Je suis sûr que bon nombre de compagnies canadiennes tireront parti de l'aménagement de ce pipe-line vu qu'elles ne sont pas en mesure de conserver des réserves inexploitées aussi longtemps que peuvent le faire les compagnies internationales.

Je tiens à poser une série de questions qui découlent d'une déclaration faite devant un comité du Sénat et selon laquelle les entrepreneurs de ce pipe-line se proposent d'acheter au Canada des matériaux et de l'outillage de fabrication canadienne lorsque ceux-ci seront disponibles et convenables et, aussi, d'employer des Canadiens et de recourir à des entreprises canadiennes de service dans la mesure où ces entreprises seront qualifiées et disponibles. A mon sens, cette ligne de conduite est logique et on doit la poursuivre dans la mesure où les matériaux et le personnel sont disponibles. Je me demande, toutefois, si l'on suivra cette ligne de conduite pour ce qui est des compagnies d'ingénieurs et des entrepreneurs canadiens de construction générale, dont il y aura lieu de retenir les services.

M. STRONG: A titre de porte-parole des personnes qui ont la haute direction de ce projet, je puis certes assurer au Comité que l'on suivra cette ligne de conduite à ce sujet. Je puis ajouter qu'il existe, en effet, au Canada d'excellentes entreprises d'ingénieurs et d'experts-conseils. Nous avons eu recours aux services d'un certain nombre d'entre elles par le passé et nous espérons que, à l'occasion de ce projet, nous aurons encore recours à leurs services. Il faudra, pour certains aspects de l'aménagement d'un pipe-line, recourir aux services de maisons américaines d'experts-conseils.

M. BROOME: Sans vouloir me montrer sceptique, pourrait-on me fournir l'assurance que l'objet de cette ligne de conduite sera porté à la connaissance de toutes maisons d'experts-conseils des États-Unis dont on retiendra les ser-

vices? Je sais que par le passé des Américains ont été employés alors que des Canadiens compétents étaient disponibles et que l'on employait des Canadiens à l'occasion seulement, s'il y avait pénurie d'Américains.

M. STRONG: En réponse à votre question, je dirai que certains d'entre nous, qui sont intéressés à l'industrie du pétrole et du gaz, ont eu connaissance au cours de leur carrière de certaines situations analogues à celles dont vient de parler le préopinant, mais soyez assurés que nous serons heureux d'avoir l'occasion d'embaucher le plus grand nombre possible de Canadiens.

M. BROOME: Je voudrais savoir en outre si la compagnie se propose d'effectuer de fortes dépenses de premier établissement. Je me souviens que la *West Coast Transmission Company* et la *Northwestern Pipe Line Company* ont dû, au cours de leur période de financement, signer des contrats de vente afin de pouvoir obtenir les fonds nécessaires à la réalisation de leurs projets. Par suite de cet état de choses, bon nombre de particuliers ont pu non seulement se procurer du gaz à très bon marché mais aussi acheter des actions à très bon compte. Je sais, évidemment, que l'Office national de l'énergie n'existait pas à ce moment-là et qu'une telle situation ne saurait se répéter. Je demanderais à M. Strong s'il est d'avis que la compagnie aura à faire des concessions à des particuliers du fait qu'il lui faudra compter sur la signature de contrats de ce genre pour satisfaire à ses besoins financiers?

M. STRONG: Monsieur le président, je tiens à signaler en premier lieu que la loi sur l'Office national de l'énergie a pour objet de protéger le public canadien contre ce genre de manœuvre. Toutefois, nous entendons bien que cette entreprise soit la propriété de Canadiens et que la majorité des actionnaires soient autant que possible des Canadiens. C'est pourquoi nous n'avons intéressé personne d'autres à ce projet, si ce n'est un de nos propres actionnaires. La compagnie n'offrira pas ce qu'on appelle des actions à bon marché ni d'actions de premier établissement en vue d'obtenir certains contrats. Cela ne donne pas à entendre, toutefois, que certaines gens qui ont des réserves de gaz ne participeront pas à cette entreprise, mais quel que soit le degré de leur participation nous avons l'intention bien arrêtée de voir à ce que cette compagnie soit dirigée et régie par des Canadiens.

M. BROOME: Ai-je raison de croire que les actions ordinaires seront vendues à tous les intéressés à peu près au même prix? Si je pose cette question, c'est que des situations malencontreuses ont surgi au cours du financement d'autres entreprises de transmissions.

M. STRONG: Nous savons bien ce qui s'est passé, monsieur, et nous tenons à vous donner l'assurance que nous n'entendons pas qu'un tel état de choses se reproduise. Je ne voudrais pas, toutefois, donner à entendre que nous ne tenterons pas de réaliser des bénéfices avec cette entreprise.

M. BROOME: Les particuliers qui avancent le capital de spéculation ont sûrement le droit d'attendre des bénéfices, mais les personnes qui s'engagent par contrat à acheter du gaz ne doivent certes pas s'attendre à des concessions de ce seul fait.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur le président, je suis sûr que M. Broome sait bien que je n'entends pas me faire le défenseur de quelque compagnie que ce soit, mais les circonstances qui ont entouré le financement de la *West Coast Transmission Company* étaient tout à fait différentes de la situation qui nous intéresse aujourd'hui.

M. BROOME: Je suis d'accord là-dessus, et je suis convaincu que ce qui s'est produit alors ne l'a pas été de propos délibéré.

Monsieur le président, je voudrais poser une dernière question au sujet de la vente des actions ordinaires. Je suppose que ces actions seront mises en vente sur le marché à peu près au même jour qu'elles le seront au Canada, n'est-ce pas?

M. STRONG: Je suis très heureux de répondre par l'affirmative à cette question.

M. BROOME: Voilà qui me satisfait. Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Broome.

Il est maintenant 11 heures et quart et certains d'entre nous sont ici depuis 9 heures et demie ce matin. Comme le bill à l'étude renferme un assez grand nombre d'articles, il serait à propos, à mon avis, que le Comité suspende maintenant ses travaux jusqu'à 3 heures et demie cet après-midi. Les membres du Comité sont-ils d'accord là-dessus?

Des VOIX: D'accord.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'à 3 heures et demie de l'après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous discutons ce matin du préambule. Avez-vous d'autres questions à poser à ce sujet?

M^{11e} LAMARSH: Je voulais poser une question ce matin à laquelle M. Saks pourrait peut-être répondre. Le tracé proposé traversera-t-il quelque territoire fédéral ou des terres indiennes?

M. SAKS: Le tracé est sujet à des modifications de détail quant aux territoires qu'il traversera, mais pour autant que nous le sachions, il ne traversera pas les terres que vous mentionnez.

M^{11e} LAMARSH: Sauf erreur, on ne devra pas nécessairement s'en tenir au projet de tracé qui figure sur la carte, mais le pipe-line passera-t-il par quelque réserve indienne?

M. SAKS: Nous n'avons pas approfondi la question de savoir à qui appartiennent toutes les terres sur lesquelles passera le pipe-line, mais pour répondre à votre question je ne crois pas que le pipe-line traversera beaucoup de terres semblables.

M. BALDWIN: Je dirai que le pipe-line passe près d'une réserve indienne dans le district du lac Sturgeon, au sud-est de Grande-Prairie, ce qui semble être à proximité de la ligne de démarcation à cet endroit.

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

M. MCFARLANE: J'aurais une question à poser à M. Saks au sujet de ce pipe-line. Nous avons déjà un gazoduc qui alimentera des débouchés en perspective aux États-Unis. A l'heure actuelle, vous n'avez pas de gaz et il n'y en aurait pas non plus au puits même qui est dirigé par une compagnie américaine. La vente du gaz m'intéresse également. J'estime que vous aurez des débouchés à cet endroit, mais dans un avenir très éloigné. Alors, à supposer que vous ne puissiez acheter du gaz à Fort-Nelson et que la compagnie américaine de cet endroit décide d'acheminer son propre gaz, dans quelle situation vous trouveriez-vous? Je m'efforce de poser ma question aussi clairement que possible en tant que profane.

M. LAWRENCE: Je pourrais peut-être vous répondre par une brève observation. L'approbation de l'Office national de l'énergie ne nous sera donnée que lorsque nous serons sûrs d'obtenir des contrats tant pour l'achat que pour la vente. L'Office national de l'énergie ne se contente pas de conjectures comme nous en faisons aujourd'hui. Lorsqu'on se présente devant l'Office national de l'énergie, il faut appuyer sa demande sur des contrats presque définitifs aux deux extrémités de votre pipe-line.

M. ROGERS: Pour aller un peu plus loin, supposons que l'Office national de l'énergie soit d'accord, mais que vous vouliez vendre par la suite, vous faudrait-il vous présenter de nouveau devant l'Office national de l'énergie?

M. LAWRENCE: Vendre quoi, monsieur?

M. ROGERS: Vendre la compagnie.

M. PASCOE: Vendre votre pipe-line.

M. LAWRENCE: Je ne sais pas.

M. WOTHERSPOON: Oui, la loi sur l'Office national de l'énergie prescrit que la compagnie doit obtenir l'assentiment de l'Office pour vendre.

M^{lle} LAMARSH: Voulez-vous dire pour vendre la charte ou les biens?

M. WOTHERSPOON: Les biens seulement.

M^{lle} LAMARSH: Non, je veux parler de la vente des actions.

M. WOTHERSPOON: Non.

M. LAWRENCE: Les actions seraient elles-mêmes sur le marché.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Nous avons discuté assez longuement ce matin d'une autre solution à laquelle la compagnie pourrait avoir recours: soit comparaître devant le Comité comme elle le fait aujourd'hui, soit obtenir, peut-être, une autre charte. Je n'ai pas l'intention de vous demander des renseignements que vous ne voulez pas divulguer mais je suppose, monsieur Strong, que vous avez effectivement considéré l'autre proposition et que vous l'avez rejetée pour les raisons que M. Lawrence a invoquées. Vous avez en effet étudié les autres chartes possibles qui sont à votre disposition, n'est-ce pas?

M. STRONG: Oui, on nous en a proposé une en particulier.

M. SMITH (*Calgary Sud*): Vous dites que l'on vous en a proposé une en particulier.

Le PRÉSIDENT: Nous avons parmi nous aujourd'hui M. James Frawley, C.R., avocat du gouvernement de l'Alberta en résidence à Ottawa. Il a un mot à dire au sujet du pipe-line. Monsieur Frawley?

M. J. J. FRAWLEY, C.R., (*Avocat du gouvernement de l'Alberta en résidence à Ottawa*): Merci, monsieur le président. J'aimerais parler du bill au nom de l'Alberta. On ne m'a pas conseillé de m'opposer au bill, mais le gouvernement de l'Alberta estime que nous ne saurions accepter la construction d'un pipe-line qui cueillerait le gaz de la région nord-est de la Colombie-Britannique pour le transporter au moyen d'une canalisation directe à travers notre province et ensuite en Saskatchewan pour enfin en faire la livraison aux États-Unis, à une compagnie associée à ou près d'Estevan. Nous croyons que c'est une idée neuve mais une idée qui—pour parler net—ne devrait pas être approuvée.

Tout ce que nous demandons de ces messieurs, c'est la promesse que leur programme comprendra la cueillette en Alberta du gaz qui pourra leur être offert en vertu des règlements de l'Office national de l'énergie. Nous voulons seulement être sûrs que la disponibilité de leur canalisation figure à leur programme en ce qui nous concerne. Je voudrais par l'entremise de ce Comité, que les parrains du bill et leurs représentants nous rassurent à ce sujet.

J'ai posé la même question au comité du Sénat et je ne voudrais pas laisser entendre un seul instant qu'on a tenté de contourner la question; seulement, je crois que, maintenant que nous sommes devant un comité de la Chambre des communes, la déclaration des parrains du bill devrait être beaucoup plus claire, beaucoup plus précise—que ce soit une déclaration à l'effet qu'ils pourront certainement livrer le produit et qu'ils se proposent de construire un pipe-line qui ne sera pas sans arrêt et qui pénétrera en Alberta quelque part à l'est de Grande-Prairie ou de Pouce-Coupé pour sortir quelque part aux environs de Provost. Il doit être prévu qu'il desservira les gisements albertains, puisque ces gisements pourront probablement fournir du gaz au pipe-line à bon compte.

Il suffirait que les personnes en question nous rassurent à ce sujet pour calmer l'inquiétude que le gouvernement de l'Alberta éprouve, car ce gouvernement craint que cette canalisation ne soit un pipe-line sans arrêt qui

transportera le gaz jusque dans la région de Chicago et passera à travers notre région sans nous desservir. Je voudrais une assurance à ce propos. Je demande, monsieur le président, que ces gens prennent un engagement devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Strong?

M. STRONG: Monsieur le président et honorables membres, je m'excuse si nous avons donné l'impression de rester vagues sur ce sujet. Le pipe-line part d'un endroit d'où il pourra commencer probablement son exploitation dans la région de Fort-Nelson en Colombie-Britannique, point logique d'approvisionnement pour les réserves de gaz qui existent dans la région nord-est de l'Alberta et dans les Territoires du Nord-Ouest lesquels, comme nous le constatons maintenant, doivent constituer une autre base de réserves.

Permettez-moi d'affirmer catégoriquement que nous n'avons ni l'intention ni le désir de faire passer un pipe-line direct à travers l'Alberta sans faire la cueillette des réserves de gaz de cette province. La seule réserve que la compagnie possède et qui soit de quelque importance se trouve en Alberta. Le point de vue économique de notre exploitation suggère qu'il serait plus opportun et plus avantageux de cueillir le gaz à un endroit plus rapproché du marché domestique. Ce point évidemment, s'applique davantage à l'Alberta qu'aux régions nord-est de la Colombie-Britannique et aux Territoires du Nord-Ouest. Donc, en employant les termes les plus précis que possible, nous donnons certainement à mon honorable ami de l'Alberta l'assurance qu'il désire.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous satisfait, M. Frawley?

M. FRAWLEY: Je le crois, merci.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions?

M. MCFARLANE: Nous avons soulevé cette question lorsque nous avons discuté d'une canalisation qui traverserait, cette année, la région de Kootenay-Est. Voilà, il se peut qu'une des localités le long de la ligne ait besoin de gaz. Est-ce que vous avez pris des mesures ou fait des préparatifs pour que le gaz soit distribué à même la conduite principale?

M. LAWRENCE: Le seul obstacle matériel, c'est le prix qu'il en coûte pour un raccordement au pipe-line, autant que je sache. Il y a certains endroits où la demande locale n'est peut-être pas suffisante pour permettre la dépense qu'entraîne l'installation, les soupapes et autres facteurs, mais ce serait là le seul obstacle auquel je puisse penser concernant tout embranchement de la canalisation à tout endroit convenable.

M. BALDWIN: J'ai une autre question: Ai-je raison de dire que l'article 60 de la loi sur l'Office national de l'énergie prévoit que l'Office peut exiger la construction d'embranchements? Il ne suffit pas seulement que la compagnie désire faire l'embranchement mais l'Office peut ordonner que ce soit fait. Est-ce exact?

M. LAWRENCE: C'est exact.

M. MCFARLANE: A ce propos, je dois dire que le prix du gaz à n'importe quel endroit le long du pipe-line ne sera pas plus élevé que le prix exigé à la frontière internationale. Pouvons-nous être assurés de cela?

M. LAWRENCE: Peut-être ces messieurs pourraient-ils vous répondre. Est-ce que ceci comprendrait le prix de revient? Je dirai qu'il en coûte très cher de sortir le gaz d'un endroit quelconque de la canalisation. Il faudra tenir compte de ce facteur. Je ne sais pas si je puis répondre à cette question ou si mes amis et associés préfèrent y répondre eux-mêmes. Je crois que l'entreprise sera difficile, parce que le coût du gaz dans la canalisation peut varier une fois arrivé dans une petite localité.

M. MCFARLANE: Je veux dire que le coût au pipe-line ne serait pas plus élevé que le coût à la frontière internationale. Il est arrivé plusieurs fois que le coût du gaz livré dans les localités était plus élevé que le coût auquel le gaz se vendait sur livraison à la frontière internationale.

M. STRONG: Nous essaierons certainement de fournir au moins des taux équivalents et de vendre le gaz au Canada à des prix au moins équivalents; c'est-à-dire équivalents aux taux de vente sur livraison à la frontière des États-Unis, compte tenu des conditions de livraison.

M. MACFARLANE: Je ne veux pas inclure le coût de l'embranchement à un endroit quelconque le long de la conduite avec le coût du gaz dans le pipe-line.

M. STRONG: Vous voulez dire ce qu'il en coûte pour le gaz dans le pipe-line?

M. MACFARLANE: Supposons que le coût est de 22c. à la frontière internationale; alors il serait encore de 22c. le long du parcours?

M. STRONG: Oui, pour une quantité comparable et aux mêmes conditions de livraison.

M. WRATTEN: Que faites-vous de la durée de la charte? Est-ce qu'elle demeure en vigueur à perpétuité ou est-ce que le gouvernement peut la révoquer? Une compagnie peut-elle obtenir une charte qui restera en vigueur jusqu'à la fin des temps?

M. LAWRENCE: Je croirais, sous réserve de rectification, qu'il faudrait que les deux chambres du Parlement défassent elles-mêmes ce qu'elles ont fait. Nous nous sommes toujours cru assujétis à la suprématie du Parlement. Donc, ce que vous faites au moyen d'une loi, une autre loi pourra le défaire, je suppose.

M. WRATTEN: Est-il question de délai d'exécution prévu dans cette charte?

M. LAWRENCE: Il n'y a pas de délai. En fait, il serait très difficile d'entreprendre le financement d'un projet comme celui-ci, s'il s'agissait de courtes périodes de temps. Les contrats eux-mêmes, comme nous l'avons mentionné ce matin, s'étendent sur des périodes de 20 à 30 ans.

M. BALDWIN: Revenons à la loi, qui semble s'appliquer dans ce cas, il y a un article qui traite de la délivrance d'un permis, à savoir, l'article 82, paragraphe (2), qui dit qu'un permis délivré en vertu de cet article peut être restreint en limitant la quantité qui peut être prise selon l'identité du propriétaire du produit.

M¹¹^e LAMARSH: Je crois qu'il s'agit d'un permis d'exportation.

M. BALDWIN: Oui.

M¹¹^e LAMARSH: Ceci ne concerne pas le corps constitué.

M. LAWRENCE: Toutes les corporations existantes sont essentiellement les mêmes à cet égard.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Il n'a pas de doute à ce sujet. Le fait a été établi maintes fois.

M¹¹^e LAMARSH: A-t-on déjà inséré un délai d'exécution? Peut-être le temps viendra-t-il où le Parlement dira: nous avons de 50 à 60 de ces chartes qui ne servent à rien et la situation devient ridicule. Et il fermera sa porte. Alors il se pourrait que 50 personnes possédant une charte constituent un monopole. Ne pourrions-nous pas prévenir pareille situation en limitant la durée de la loi? Cela ne s'est jamais fait, mais ne pourrions-nous pas dire que si, d'ici cinq ans, rien ne se fait, il faudra remettre la charte?

M. SMITH (*Calgary-Sud*): J'aimerais dire quelques mots à ce sujet, si vous le permettez. Je suis parfaitement d'accord avec ce que M¹¹^e LaMarsh a dit. En fait, plusieurs membres de ce Comité ont cru plusieurs fois que tout le procédé d'une loi spéciale devrait être révisé, car il n'est pas satisfaisant que des réclamants s'adressent à nous et qu'en fait nous tenions audience avec eux pour l'Office de l'énergie. Mais l'objet du paragraphe est d'obliger ces gens à se présenter, aux termes de la loi telle qu'elle existe présentement; et toute discussion dans cette enceinte devrait tendre vers la modification du système

et la convocation de témoins si nous croyons que la loi telle qu'elle est rédigée maintenant devrait comprendre certaines restrictions. J'accepterais volontiers avec M¹¹⁰ LaMarsh ou tout autre membre du Comité, d'essayer d'améliorer la façon dont nous convoquons les gens ici pour les examiner. Je crois qu'il y a plusieurs améliorations possibles.

M¹¹⁰ LAMARSH: Je vois ici que les frais pour la Chambre des communes s'élèvent à \$10,000 et \$12,000 pour cette loi spéciale. Peut-être pourriez-vous m'expliquer cela.

M. LAWRENCE: Il y a un tarif établi par cette Chambre, par l'entremise du comité des Communes, qui exige un droit calculé d'après le capital qu'on se propose d'engager. Dans le cas en question, je crois que notre chiffre était de \$12,400.

M¹¹⁰ LAMARSH: Est-ce qu'il y a des frais spéciaux pour l'imprimerie et le reste?

M. LAWRENCE: Sauf erreur, il s'agit d'un tarif global. Dans l'autre cas, il y a des frais d'imprimerie, qui sont, je crois, de \$200. C'est là le seul changement dont je me souviens, sauf les frais de publicité dans les journaux de tout le Canada, ce qui encore une fois coûte assez cher.

M¹¹⁰ LAMARSH: Est-ce que ces frais sont exigés par la loi?

M. LAWRENCE: Non pas par la loi, il s'agit d'une coutume de la Chambre des communes.

M¹¹⁰ LAMARSH: Est-ce qu'ils sont proportionnés aux frais généraux pour ce qui est des préparatifs?

M. LAWRENCE: Ils ne sont pas tellement disproportionnés.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): M. Strong peut-il nous donner une estimation de ce que lui a coûté jusqu'ici le fait de venir se présenter à l'autre endroit et devant ce Comité pour présenter le bill? Est-ce que vous avez fait une estimation de ce qu'il coûte jusqu'à maintenant à la compagnie pour se présenter ici.

M¹¹⁰ LAMARSH: Exception faite des honoraires d'avocat.

M. MCPHILLIPS: Ceci ne regarde certainement pas le Comité.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Je retire ma question si, en me répondant, on hésite de quelque façon. J'avais une raison pour poser la question. Je crois que M¹¹⁰ LaMarsh a soulevé un point très pertinent. Plusieurs d'entre nous avons mis en doute la façon de procéder. Je pense que si, à un moment donné, nous nous engageons dans une discussion à savoir si nous devons modifier le présent système, il faudra démontrer qu'il est très dispendieux, même à ce stade, de se présenter devant nous.

M. LAWRENCE: Je n'ai pas d'hésitation à répondre. Autant que je me souviens, les frais d'impression au Sénat ont été de \$200. La publicité dans les journaux canadiens a coûté environ \$1,200. Nous avons fait de la réclame dans au moins un journal de chaque province; dans les provinces où la population canadienne-française est élevée, nous avons fait de la réclame dans les journaux de langue française et anglaise. Un troisième chef de dépense de grande importance s'ajoute à tout ceci; ce sont les \$12,400 que nous payons au Receveur général selon l'usage à la Chambre des communes.

M¹¹⁰ LAMARSH: Ce montant est remboursable si le bill est rejeté.

M. LAWRENCE: Je n'en suis pas sûr. Je ne crois pas qu'il ait été question de remboursement.

M. MCPHILLIPS: Il vous faudrait obtenir une décision de la Chambre pour obtenir remboursement.

M. LAWRENCE: C'est mon avis. Si nous culbutons au stade actuel, je ne pense pas que nous ayons aucun droit juridique à un remboursement.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): De plus, vous devrez évidemment payer les honoraires des professionnels qui se présentent ici.

M. LAWRENCE: Oui, ainsi que les indemnités ordinaires de voyage.

M^{11e} LAMARSH: En ce qui a trait aux sociétés provinciales, il arrive que les dépenses soient considérables. Quelqu'un a-t-il examiné attentivement le nom que vous choisissez?

M. LAWRENCE: Pas selon les exigences juridiques; mais dès le début, nous avons réglé cette question avec la Division des compagnies, ici à Ottawa, afin de nous assurer qu'à Ottawa et dans les provinces nous ne choisissons pas un nom qui prêterait à confusion. Un autre détail est qu'à l'autre endroit et ici les secrétaires-légistes eux-mêmes ont examiné le bill du début à la fin. Ils s'opposeraient certainement à un nom ridicule, mais ils ne sauraient dire si le nom existe déjà.

M^{11e} LAMARSH: Si le nom prêtait à confusion, je suppose qu'on s'en apercevrait dans la réclame.

M. LAWRENCE: Je croirais que c'est là un des buts de la réclame. S'il existait une autre société *Polaris Pipe Line*, quelqu'un sûrement nous le ferait savoir. La Division des compagnies a fait des recherches pour nous afin de s'assurer si, à leur avis, le nom était disponible ou non. Ces gens ont employé les mêmes méthodes qu'ils emploieraient pour leurs propres compagnies auxquelles sont concédées des chartes fédérales en vertu de la loi sur les compagnies.

Le préambule est approuvé.

Les articles 1 et 2 sont approuvés.

Article 3—*Capital social.*

M. CROUSE: Monsieur le président, je propose, avec l'appui de M. Smith (*Calgary-Sud*), que, aux fins de l'imposition des frais prévus en vertu du paragraphe (3) de l'article 94 du Règlement, le Comité recommande que le capital social, qui consiste en dix millions d'actions ordinaires sans valeur nominale ou valeur au pair, soit estimé à dix millions de dollars (\$10,000,000).

Le PRÉSIDENT: Le but de la proposition est de permettre à la Chambre d'imposer des frais sur le capital social qui n'a pas de valeur nominale ou de valeur au pair, conformément aux échelles de frais prévues en vertu du paragraphe (3) de l'article 94 du Règlement.

M^{11e} LAMARSH: S'agit-il des \$12,000?

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'article 3 modifié est approuvé.

Article 4—*Siège social et autres bureaux.*

M. SMITH (*Calgary-Sud*): «La Compagnie peut, par statut administratif, changer l'endroit où le siège social de la Compagnie doit être situé...» Y a-t-il quelque raison pour ceci?

M. BALDWIN: Je suppose que personne ne voudrait vraiment quitter Calgary.

M. S. F. M. WOTHERSPOON, C.R. (*Avocat des pétitionnaires*): C'est une question de formalité.

Les articles 5, 6 et 7 sont approuvés.

Article 8—*Articles de la Loi sur les compagnies ne s'appliquant pas.* S.R., c. 53.

M^{11e} LAMARSH: Y a-t-il, dans l'article 8, quelque chose de spécial qui n'est pas inclus et dont nous devrions être instruits? Y a-t-il quelque chose d'inusité?

M. WOTHERSPOON: A quelques exceptions près l'article 8 omet les mêmes dispositions que mettait de côté la grande majorité des bills précédents relatifs aux pipe-lines. En général, c'est une question de rédaction.

Il est probable que tous les membres du Comité savent que la loi sur les compagnies est divisée en plusieurs parties. La Partie I concerne les compagnies à capital-actions, la Partie II les compagnies privées sans capital-actions et la Partie III, les compagnies qui sont érigées en corporation par une loi spéciale. La loi sur les compagnies est quelque peu démodée aujourd'hui; de sorte que c'est l'usage d'incorporer un certain nombre d'articles pertinents de la Partie I et d'exclure certaines dispositions de la loi spéciale. Parmi celles que j'ai exclues et qui n'avaient pas été précédemment mises de côté, il y a d'abord l'article 155. Cet article stipule que les administrateurs d'une compagnie doivent résider au Canada et être sujets britanniques. Dans cette loi, nous avons demandé que la majorité des administrateurs soient non seulement des résidents canadiens, mais aussi des citoyens canadiens. J'ai omis l'article 163 parce qu'il est en pleine contradiction avec l'article 4; l'un et l'autre ayant figuré dans la majorité des autres bills sur les pipe-lines. Il est prévu aux termes de l'article 180 qu'on publie dans les journaux un avis de la première réunion des actionnaires, c'est-à-dire des cinq personnes qui ont demandé la constitution en corporation; cependant, il est prévu dans l'article de la Partie I qu'on donnera avis par la poste. L'article 189 traite de la responsabilité des administrateurs concernant le transfert d'actions non intégralement payées. D'après cet article, les administrateurs sont responsables. Toutefois, dans la Partie III de la loi, il n'est pas prévu que les administrateurs ont le droit de refuser un transfert pour lequel ils peuvent être responsables, alors que l'article que j'ai puisé dans la Partie I de la loi stipule que lorsque les administrateurs sont responsables, ils peuvent refuser de transférer une action qui n'est pas intégralement payée.

Ce sont là les seules modifications apportées à l'état de choses habituel.

M^{lle} LAMARSH: Tous les autres articles sont du genre des articles qui apparaissent normalement dans un bill sur les pipe-lines?

M. WOTHERSPOON: Oui.

M. BALDWIN: Puis-je demander si l'on a discuté soigneusement avec les secrétaires-légistes du Sénat et de la Chambre des communes le contenu de ce bill et les modifications dont vous parlez?

M. WOTHERSPOON: Oui. J'ai repassé dans le détail, avec les deux secrétaires-légistes, toutes les modifications qui sortaient de l'ordinaire.

Les articles 8, 9 et 10 sont approuvés.

Article 11—*Commission sur souscription.*

M^{lle} LAMARSH: S'agit-il ici d'une disposition ordinaire?

M. LAWRENCE: Oui.

M^{lle} LAMARSH: A quoi sert-elle?

M. LAWRENCE: A mon avis, il y est question de se procurer des capitaux.

M. WOTHERSPOON: C'est une clause normale pour les compagnies qui s'attendent de s'occuper d'un financement de grande envergure. C'est normal pour les compagnies de pipe-lines. Cette clause comporte le financement à l'échelon d'une maison de finance. En réalité, elles peuvent obtenir un rabais de 10 pour cent sur le coût d'achat des actions.

L'article 11 est approuvé.

Le titre est approuvé.

Le PRÉSIDENT: Vais-je faire rapport du bill?

D'accord.

