

exporter à vil prix. Notre balance commerciale pèse déjà lourdement en faveur des États-Unis; elle s'accroîtra encore davantage si nous ne suivons pas une politique de conservation.

Je ne m'oppose pas à ce que les États-Unis obtiennent une partie de notre surplus de gaz, mais je m'oppose à ce que notre pays n'ait pas le premier choix dans l'utilisation de ce gaz. Si nous en manquons, ou si la quantité prévue n'est pas disponible, Vancouver et les autres localités canadiennes devront alors s'en passer. Rien n'indique que les parrains de ce bill ont l'intention de desservir d'autres localités canadiennes que Vancouver. En ce qui concerne la Colombie-Britannique, Vancouver n'est qu'une localité. La vaste région de l'intérieur est tout aussi désireuse que Vancouver d'obtenir cette énergie.

Je parle de Vancouver parce que, en vertu de la charte, c'est le seul endroit au Canada que la compagnie a l'intention de desservir. J'ai déjà donné un aperçu des ressources abondantes des régions reculées, du type de gens qui se trouvent là, du climat et de l'ère nouvelle qui suivra la mise en valeur de nos ressources. Je n'ai donc pas l'intention de rester les bras croisés pendant qu'on cherche à saboter ces ressources. Le moins que je puisse faire, c'est de protester.

Le principal argument invoqué par ces compagnies en vue de motiver l'aménagement du tracé par voie des États-Unis, c'est la pénurie de marchés au Canada. En examinant le parcours projeté sur la carte, je constate qu'en passant par les États-Unis, le pipe-line ne desservirait que Spokane avant d'atteindre la côte du Pacifique. En tout temps, Calgary pourrait être approvisionné par un court tronçon. A mon avis, un tel embranchement à l'intention de Calgary serait très profitable.

M. Robinson: J'avoue ne pas connaître la géographie de la Colombie-Britannique, mais n'est-il pas exact que le pipe-line passera par la région de Kootenay, un des plus grands centres industriels de la province?

M. Jones: Le député devrait le savoir puisqu'il est le parrain du bill. Je réponds par la négative.

M. Robinson: La région de Kootenay n'est-elle pas un grand centre industriel?

M. Jones: Non, il passera par Kingsgate. Je songe à la vallée de l'Okanagan, à celle du Fraser, à Kamloops et à toutes les villes de l'intérieur. Le pipe-line ne traversera pas la région de Trail. Il passera tout près. On aménagera peut-être un embranchement, mais je n'en sais rien. Il passera par Kingsgate et se rendra directement à Spokane.

Il en coûte de 65 à 68c. le baril pour transporter du pétrole par chemin de fer du centre de l'Alberta à Calgary, soit 200 milles. L'*Interprovincial Pipe Line*, qui transporte le pétrole jusqu'aux Grands lacs, soit une distance de 1,150 milles, n'exige que 56c. le baril. Par conséquent, je soutiens que si la compagnie perdait les consommateurs de Spokane, elle serait dédommée par ceux qu'elle obtiendrait dans la plupart des villes de l'intérieur de la Colombie-Britannique, surtout des vallées dont j'ai parlé, et des villes qui s'y trouvent. En outre, en adoptant un parcours par voie du sud de la Colombie-Britannique au lieu de passer par les États-Unis, la compagnie pourrait desservir Nelson et Trail, ainsi que l'important consommateur dont j'ai parlé, la *Consolidated Smelters*.

A mon avis, nous négligeons totalement le grand rôle qu'un pipe-line pourrait jouer dans l'expansion de notre économie. Nous avons souligné les importants revenus que nous vaudrait la vente du gaz et du pétrole, mais non les biens que nous rapporterait l'emploi de ce gaz et de ce pétrole ici même au Canada pour accroître notre production. Le gouvernement demande d'augmenter la production, mais ne s'occupe pas de canaliser l'énergie vers les sources susceptibles de fournir cet accroissement. A mon avis, le pipe-line devrait être aménagé, possédé et exploité par l'État. Malheureusement on en a déjà décidé autrement. Selon moi, il devrait être administré comme le National-Canadien et par la même compagnie. On aurait pu l'ajouter comme le service de transport au réseau actuel, peu importe qu'il s'agisse d'un chemin de fer, de lignes aériennes ou d'un pipe-line.

Puisque le pipe-line constitue la seule façon de transporter le pétrole ou le gaz jusqu'au Pacifique et qu'il se peut qu'on n'en aménage qu'un seul, il s'ensuit que la société qui le fait bénéficiera d'un monopole absolu. En somme, non seulement aura-t-elle la haute main sur le pipe-line, mais elle sera parfaitement libre de fixer à sa guise le prix à exiger du consommateur. Aux États-Unis, où le même état de choses existait, on a adopté une loi qui obviara à cet inconvénient. On me permettra de citer un ouvrage de M. Sharfman, de l'*Interstate Commerce Commission*, 1931, partie II, à la page 59:

A cause du monopole à peu près exclusif que s'était assuré la *Standard Oil Company* en matière de pipe-lines, et des procédés iniques qu'elle a employés pour se cantonner dans ce privilège, les pipe-lines sont maintenant rangés parmi les voitures ressortissant à la compétence de la Commission. Sans doute celle-ci était-elle habilitée, en termes généraux, à exercer cette compétence sur tous les autres moyens de transports, mais on a tenu à étendre plus particulièrement cette juridic-