

vue accès, transport, voie, climat, matériaux et approvisionnements. Pour le moment, mes services sont retenus par le gouverneur du département de Cundinamarca. J'ai aussi fait le levé et le tracé du pipe-line qui va d'Umiat à Fairbanks, en Alaska, embranchement qui sert de débouché à la réserve pétrolière n° 4, sous la direction du commodore Greenman.

Le PRÉSIDENT: Cela suffit pour nous prouver vos aptitudes. Vous êtes notre homme.

Le TÉMOIN: Pour me rapprocher du lieu qui nous intéresse, je puis vous dire qu'avant de former la *Pipe Line Engineering Company*, j'ai eu l'avantage d'être à l'emploi de l'*Imperial Oil Company* à titre d'expert-conseil lorsqu'il s'est agi de dresser les plans, de décider de l'emplacement et de construire le réseau de pipe-line de l'*Interprovincial and Lakehead Pipe Line of Canada*. Je connais très bien le territoire des Prairies en ce qui concerne la construction de pipe-lines. Tout dernièrement, j'ai travaillé à l'installation du conduit qui va de Gretna à Winnipeg et aussi de l'embranchement qui va de Sarnia à Toronto. Voilà une partie du pays qui est généralement considérée comme très difficile lorsqu'il s'agit de pipe-line, mais en ma qualité d'ingénieur, je puis dire qu'elle ressemble à la moyenne ou qu'elle est normale, et en certains endroits, mieux que la moyenne pour la construction.

Lorsqu'on m'a offert ces travaux, on m'a laissé le champ libre. On ne m'a pas dit quelle route choisir, où aller et où ne pas aller. Tout ce que j'avais à faire, c'était de trouver une route possible et pratique où l'on pourrait construire à un prix raisonnable.

En examinant la carte, Winnipeg semblait être un point de mire. Il n'y avait aucun obstacle qui vaille à l'ouest de Winnipeg. À l'est de Winnipeg, vu que le territoire de l'Ontario semblait offrir de réelles difficultés, nous avons étudié deux routes possibles. Toutefois, la mauvaise température m'a forcé de suspendre mon travail et je n'ai pas pu explorer l'autre parcours possible, en tout ou en partie. Une des raisons qui m'a fait choisir le premier parcours, c'était sa proximité de la route Trans-Canada. Lorsqu'il s'agit d'établir le tracé d'un pipe-line, il faut tenir compte des moyens d'accès-routes, chemins de fer—qui se trouvent dans le voisinage pour transporter les travailleurs, les matériaux, l'outillage, les approvisionnements, enfin tout ce qui est nécessaire dans la première phase de la construction. Il faut aussi envisager les problèmes d'entretien, de réparation et de service qui se présenteront plus tard. Compte tenu de toutes ces choses, la route du sud que j'ai située le long des Grands lacs présente sans doute de grandes difficultés, mais je vous assure que j'en ai rencontré de bien plus grandes dans mon propre pays, en Pennsylvanie. Certaines parties de ce territoire sont extrêmement difficiles, en particulier dans les montagnes Tuscarora et la Virginie occidentale. C'est là un vrai cauchemar pour des ingénieurs.

Par conséquent, il n'y a aucun obstacle insurmontable dans le projet à l'étude. C'est un projet d'envergure, voilà tout. Une partie du parcours sera de construction difficile, mais une fois que la répartition des frais sera faite, le chiffre des dépenses sera raisonnable.

J'ai ici un tracé provisoire du pipe-line... si vous voulez faire circuler.

Le PRÉSIDENT: Est-ce là la carte que vous deviez apporter à la prochaine réunion? Peut-être que la plupart des membres peuvent la voir de leur place.

Le TÉMOIN: Vous vous rappelez que j'ai mentionné Winnipeg comme point de raccordement. Je n'avais pas beaucoup d'autre choix. Pour ce voyage de reconnaissance, je suis parti de Toronto et me suis dirigé vers Montréal. Je suis revenu à Ottawa, ensuite j'ai longé la rivière Ottawa pour traverser ensuite la zone argileuse en passant par Cochrane, Kapuskasing, Hearst, Nikina, Minaki,