

L'expert a ajouté ensuite que cette dépense de 17 millions de dollars accroîtrait le coût pour les consommateurs de Vancouver d'environ un million de dollars par année. Je lui ai également entendu déclarer que Vancouver n'utiliserait qu'un sixième du gaz. Un million additionnel à l'égard d'un sixième du gaz veut dire qu'il faudra verser six millions de plus pour financer une mise de capital supplémentaire de 17 millions de dollars. Ces chiffres expliquent l'empressement de ces gens à se lancer dans ce commerce des pipe-lines, quand ils peuvent obtenir un rendement annuel de 6 millions de dollars d'une mise de capital de 17 millions de dollars.

J'avoue que depuis le début du débat sur les pipe-lines j'ai été fort désappointé de l'attitude du Pacifique-Canadien et du National-Canadien dans cette affaire. Mon collègue de Comox-Alberni en a parlé il y a un an, quand il a voté contre l'adoption de ce projet de loi relatif à l'aménagement d'un pipe-line. En somme, ces deux sociétés forment l'armature de l'industrie des transports au Canada. Elles font du transport par chemin de fer, par avion, par navire hauturiers et caboteurs, et aujourd'hui elles font même du camionnage et du transport de voyageurs par autobus.

Le transport à partir d'Edmonton du pétrole au cours des deux ou trois dernières années a été le meilleur commerce auquel se soient adonnées ces deux sociétés; cependant elles demeurent inactives et se voient privées de ce commerce par ces maisons américaines. A mes yeux, c'est renversant. Ces chemins de fer sont au courant des méthodes de transport; ils ont l'emprise, les ponts, les tunnels pouvant facilement porter ces lignes. La même équipe préposée à l'entretien d'une partie de la voie ferrée pourrait facilement se charger de l'emprise du pipe-line; cependant, ces sociétés ont décidé de rester inactives. Je ne crois pas que le Pacifique-Canadien se fût tenu à l'écart du temps d'un Shaughnessy, d'un Smith et d'un Van Horne. S'ils avaient demandé des chartes, nous ne nous inquiéterions pas au sujet d'un tracé tout canadien ni de la mise en valeur du Canada suivant une conception canadienne, car ce sont des Canadiens qu'intéresse la mise en valeur du Canada. Si l'on avait adopté cette attitude lors de l'établissement du chemin de fer Pacifique-Canadien, nous n'aurions pas cette voie ferrée qui traverse le Canada. Il eût été plus économique de transporter notre blé du Manitoba vers le sud, vers les lignes américaines déjà aménagées et, de là, vers le littoral en passant par les États-Unis. C'est parce que le gouvernement de l'époque croyait qu'il était de l'inté-

rêt du Canada d'avoir un tracé canadien, qu'on établit le Pacifique-Canadien dans la contrée aride du nord de l'Ontario, en vue d'assurer la mise en valeur du Canada et y contribuer, bien que le coût ait été beaucoup plus élevé que l'aménagement d'une route passant par les États-Unis.

Il y a une semaine ou dix jours, le ministre des Ressources et du Développement économique était fier d'annoncer que six provinces avaient signé un accord favorisant la réalisation de la route transcanadienne. Nous allons consacrer 300 millions de dollars à l'aménagement de cette route. Quand je dis "nous", j'entends les contribuables aux échelons fédéral et provincial. Pour appliquer le raisonnement de certains de ces exploitants de pipe-lines, il serait plus économique pour les automobilistes canadiens de continuer à emprunter la route des États-Unis pour se rendre à Vancouver que d'affecter 300 millions à l'aménagement de cette route. Nous avons décidé, cependant, de nous donner une route convenable à travers le pays afin de favoriser le développement du Canada.

Autre exemple. Mettons que le gaz se trouve, non pas dans l'Alberta, mais dans le Montana et qu'il faille le transporter sur les marchés de Vancouver, Portland, Seattle et Tacoma. S'imagine-t-on que les gens des États-Unis même si l'aménagement du pipe-line en territoire canadien devait réduire les frais de moitié, consentiraient à dévier le tracé pour le faire passer par l'Alberta et la Colombie-Britannique?

La fierté nationale et la mise en valeur de leur pays exigeraient qu'ils aménagent le pipe-line en territoire américain si c'était possible. C'est exactement ce qu'ils feraient. Nous en avons déjà vu un exemple dans l'État de Washington, au sud de notre frontière, où le président Roosevelt en particulier et le régime qui l'a précédé, ainsi que celui qui l'a suivi, ont consacré je ne sais combien de millions à la mise en valeur de cette région, pour lui assurer la force motrice la plus économique au monde, produite par la plus grande centrale d'énergie au monde, le barrage de Grand Coulee. La production de force motrice à bon marché, dans ce pays-là, lui a valu un essor remarquable. Les États-Unis possèdent la force motrice la plus économique en Amérique, avantage sur lequel se fondent leur industrie et leur agriculture. Si à cette force motrice à bon marché, on ajoute maintenant le gaz à bon marché, notre province de la Colombie-Britannique, qui, après tout, est leur concurrent naturel, sera fortement dépassée. Si les Américains possèdent la force motrice à bon marché, nous devrions jouir du gaz à bon marché dont dispose le Canada.