

aux bills, à moins qu'ils ne soient modifiés de façon à protéger ces droits pour le présent et l'avenir.

**M. Sinclair:** Je désire traiter brièvement le bill. Comme je suis adjoint parlementaire, il convient de déclarer que je ne prends pas la parole pour ou contre le Gouvernement mais que je me prononce sur un bill privé en ma qualité de député de Coast-Capilano. J'ai pris part à la discussion sur les pipe-lines seulement une fois en deux ans. Je ne voulais pas être compté parmi ceux qui semblaient certes pratiquer l'obstruction puisqu'ils ont répété les mêmes renseignements.

Il y a un an, j'ai dit que je voterais en faveur des bills à l'étape de la deuxième lecture afin que nous puissions obtenir les faits au comité permanent au lieu de nous contenter des opinions des membres de la Chambre qui approuvent ou condamnent ces mesures. Je voulais me renseigner auprès de spécialistes dont les connaissances, en ce qui concerne les approvisionnements de gaz et la possibilité d'un tracé canadien, nous imposeraient le respect. Les députés qui ont pris la parole dans cette enceinte ont, pour la plupart, préconisé, des lèvres du moins, un tracé exclusivement canadien. Le seul obstacle, c'était la question de savoir si cette conduite serait pratique du point de vue économique. Au bout du compte les bills ont été déferés au comité. Les travaux de cet organisme m'ont, toutefois, fort déçu. Je n'en faisais pas partie, mais j'aurais aimé compter parmi ses membres. Bien que parfois retenu par la préparation du budget, j'ai tout de même assisté aux séances du comité le plus souvent possible. D'ailleurs, les autres qui les ont suivies s'en souviennent. Je me suis également renseigné sur les travaux de cet organisme par les journaux.

J'avais espéré que nous pourrions obtenir des renseignements techniques précis, de personnes autres que ceux qui défendent leur propre cause en vue de l'obtention d'une charte. J'avais espéré que quelqu'un ferait comparaître le fonctionnaire qui s'y connaît le mieux en gaz et en pétrole au Canada. Je veux dire M. Hume, de la Division des levés géologiques. Il y a un an, j'assistais à Vancouver au congrès du *Canadian Institute of Mining and Metallurgy*, société des ingénieurs miniers et des géologues canadiens. La deuxième journée du congrès a été consacrée à l'étude du pétrole albertain. Tous les géologues des grandes sociétés pétrolières et tous les autres spécialistes étaient là, mais c'est M. Hume qui a prononcé le grand discours. A cette réunion de gens du métier, on l'a présenté comme celui qui s'y entendait le mieux en gaz et en pétrole au Canada.

[M. Herridge.]

Il est bien regrettable que le comité n'ait pu bénéficier de l'avis que M. Hume a exprimé, ce jour-là, quant aux immenses réserves de gaz disponible et aux autres facteurs qui influent sur l'exploitation du gaz et du pétrole.

J'ai regretté aussi que la société primitive, la *Westcoast Transmission Company*, qui a souvent prétendu qu'un tracé intégralement canadien ne serait pas rentable, n'ait pas été de nouveau invitée à paraître devant le comité afin de réfuter le témoignage des deux autres sociétés qui ont présenté leur requête. Selon celles-ci le tracé canadien, s'il était réalisable du point de vue physique, ne serait pas rentable. Il y a deux ou trois raisons pour lesquelles nous n'avons pas à nous préoccuper outre mesure des arguments présentés en ce sens. Remarquons d'abord qu'il est difficile de construire chemin de fer, route et pipe-line dans cet ordre-là. Du point de vue du génie, il est extrêmement compliqué d'aménager un chemin de fer, aux virages peu prononcés et aux pentes douces. Par ailleurs il est plus facile d'établir une route, dont les virages sont plus aigus et les pentes plus accusées. Quant au pipe-line, on peut l'aménager à peu près n'importe où, virages et pentes n'y ayant pas la même importance et n'ayant besoin que de peu de droits de passage.

On trouve en ce moment en Colombie-Britannique, souvent désignée comme un pays sauvage et montagneux, trois chemins de fer transcontinentaux et deux grands réseaux routiers. On n'a éprouvé aucune difficulté insurmontable à les aménager et, pourtant, ils représentent, en tant qu'ouvrages d'art, une réalisation bien plus difficile que l'établissement d'un pipe-line.

M. Dixon a soulevé la question des frais. Selon lui, le tracé canadien, le long du sud de la Colombie-Britannique, par le col du Nidde-Corbeau, était réalisable du point de vue de l'ingénieur, mais coûterait dix-sept millions de plus. Il a simplement indiqué ce chiffre sans avancer de preuve à l'appui, cherchant à donner l'impression que les montagnes de la Colombie-Britannique s'arrêtent brusquement à la frontière et que l'État de Washington n'est qu'une grande plaine à travers laquelle l'aménagement serait facile à exécuter.

Il a de fait employé cette expression, "traversant la grande plaine du centre de Washington." Les honorables membres qui ont traversé l'État de Washington en auto savent qu'il n'y a pas de grande plaine au centre de cet État. La chaîne de montagnes qui parcourt la Colombie-Britannique traverse aussi tout l'État de Washington. De fait, deux des trois cols du Washington sont plus élevés que ceux qu'on trouve du côté canadien.