

Si vous voulez bien lui accorder la parole, il vous présentera son témoignage. C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment.

Le PRÉSIDENT: S'il plaît au Comité, je demanderais à M. Tolmie de s'avancer et de nous faire connaître les grandes lignes du bill. Qu'en dit le comité? Entendu.

Voulez-vous avancer, monsieur Tolmie? Je vous demanderais d'élever la voix afin que chacun puisse entendre ce que vous avez à dire.

M. TOLMIE: Monsieur le président, messieurs: Comme M. Decore l'a expliqué à la Chambre lors de la deuxième lecture, il s'agit de faire ériger en corporation la *Trans-Canada Pipe Lines Limited*, fondée et constituée en étroite conformité de la Loi des pipe-lines adoptée par le parlement en 1949.

Si vous avez lu le projet de loi, vous avez vu qu'il est conforme au modèle des bills sur les pipe-lines dressé par les avocats de la Couronne, du Sénat et de la Chambre des communes, du ministère des Transports, de la Commission des Transports et, je crois, du ministère de la Justice, lorsque la première demande a été présentée au Parlement. C'est une formule assez courante. Je sais que le greffier du Sénat et celui de la Chambre des communes ont adopté ce bill quant à sa forme; il n'y a aucun doute là-dessus.

Le projet, monsieur le président, comme chacun des membres le sait probablement, consiste à construire un pipe-line pour le gaz de l'Alberta, en allant vers l'est jusqu'à Montréal, avec la possibilité et l'espoir qu'il se prolongera plus tard à l'est de Montréal lorsque son débit sera pleinement utilisé. Le présent projet est fondé sur un levé du parcours à partir de Princess (Alberta), qui, dans l'ensemble, longerait autant que possible la voie du Pacifique-Canadien jusqu'à Winnipeg, puis traverserait le Bouclier canadien pour toucher Port-Arthur et Fort-William. De Fort-William, il y a une autre route possible le long de la voie du National-Canadien, mais le tracé n'en est pas encore établi parce que l'ingénieur de l'*Oklahoma Engineering Company*,—qui, soit dit en passant, est parmi nous,—s'est vu forcé par le mauvais temps d'abandonner ses travaux après avoir terminé son étude du parcours du Pacifique-Canadien. Il lui a été impossible, à la fin de l'automne, de dresser un autre plan fondé sur la route du National-Canadien.

Comme je l'ai dit, dans son ensemble le pipe-line suivra l'une ou l'autre des grandes lignes de chemins de fer jusqu'aux régions habitées de l'Ontario et la ligne du National-Canadien, de Toronto à Montréal. Les accidents de terrain que l'on trouve entre Kenora et Sudbury ont porté certaines gens à croire que ce projet serait peut-être difficile, voire même impossible, et c'est pourquoi nous avons invité à se joindre à nous l'ingénieur qui a dressé les plans pour sa compagnie. Je crois qu'il sera en mesure de vous donner certains détails intéressants sur les variétés de terrains que ces constructeurs de pipe-lines ont rencontrés dans d'autres pays et de vous démontrer que le Bouclier canadien n'est pas aussi impénétrable que nous serions portés à le croire après l'avoir traversé en train ou en avion.

Le pipe-line comprendra un conduit de 30 pouces, de l'Alberta à Toronto, un conduit plus petit de Toronto à Montréal,—24 pouces,—avec des embranchements de diverses grosseurs des deux côtés du conduit principal pour desservir les localités économiquement accessibles.

Nous avons aussi parmi nous M. Shattuck, de la *H. K. Ferguson Engineering Company Limited* qui, de concert avec un groupe de spécialistes dans les questions de marchés, a fait un relevé des localités à desservir. C'est une lisière d'environ 20 milles de largeur, 10 de chaque côté du conduit principal, avec des embranchements qui se prolongeraient de temps en temps au delà de cette limite. Il a fait une étude du marché de la région, lequel, soit dit en passant, englobe 62 p. 100 de la population urbaine des quatre provinces que le pipe-line