

ou M. Connolly, ni envers aucun autre membre du comité. Je ne puis dire au juste quelle a été la réponse, car je ne m'en souviens pas. Je me souviens vaguement, toutefois, que notre pays devait recevoir environ 25 pour 100 de tout le gaz transporté par le pipe-line.

M. Green: Vingt pour cent.

M. Herridge: Vingt pour cent de tout le gaz transporté par le pipe-line. Quatre-vingt pour cent devait aller aux États-Unis. C'est hier que je lisais un article sur les mesures prises par les États-Unis en vue de la conservation du gaz naturel. On prédit là-bas que d'ici 25 ou 30 ans les réserves de gaz naturel seront épuisées dans nombre de régions. Ce que nous faisons est très important au point de vue de l'avenir industriel non seulement de la Colombie-Britannique, mais même de tout le Canada. En effet, il se peut que l'Ouest canadien renferme les plus importantes réserves de gaz naturel du continent nord-américain. Cependant, nous ne prenons pas les mesures nécessaires en vue de satisfaire aux besoins présents et futurs du Canada.

Quand M. Dixon a témoigné devant le comité, il a signalé cinq tracés et laissé au comité un plan de ce qu'on désigne par le tracé A, qui serpente exclusivement au Canada en partant juste au nord de la frontière, où se termine le réseau de captation, pour se rendre à Vancouver, sur la côte du Pacifique. Il y avait aussi le tracé B, qui pénètre aux États-Unis; le tracé C, qui fait boucle aux États-Unis, entre Kingsgate et Trail; le tracé D, dont une partie court aux États-Unis et l'autre au Canada; et le tracé E, qui prévoit aussi un autre embranchement dans les États-Unis, mais dont le reste demeure au Canada.

Je suis fermement convaincu, comme d'autres membres du comité sans doute, que les apôtres de cette société se sont laissés considérablement influencer par les débats de cette Chambre. En écoutant attentivement le témoignage, ce point-là m'a frappé. Il me paraît avéré qu'en premier lieu le tracé passant par les États-Unis était le seul objet auquel ils aient songé. C'est le facteur qui me semble avoir inspiré la préparation des plans. L'impression qui m'est restée après avoir écouté ce plaidoyer, c'est que les calculs précis, serrés et soignés portaient sur le tracé B, celui des États-Unis. C'était celui que la compagnie avait l'intention de réaliser.

Les membres du Parlement s'étant opposés à un tracé qui serait, en partie, aux États-Unis, et l'Assemblée législative de Colombie-Britannique, les journaux et les organismes

[M. Herridge.]

publics de toutes catégories ayant clairement manifesté la même opposition, les promoteurs de la société auraient dit: "Eh bien, maintenant, nous allons recommencer. Nous allons offrir cinq tracés différents en disant que nous aménagerons celui qu'on voudra."

Je ne puis encore croire que la situation est telle qu'elle nous apparaît de prime abord. J'avais l'impression bien nette, comme ont dû le croire aussi quelques-uns de mes collègues, que la société allait soumettre cinq tracés en disant: "Nous établirons celui qu'approuvera la Commission des transports." Je suis d'avis qu'en examinant une question aussi importante, la Commission ne devrait pas se contenter des témoignages des ingénieurs de cette société ou d'autres.

La question est assez importante pour mériter examen de la part des ingénieurs du Gouvernement. Il est naturel que devant la Commission des transports les intéressés plaident leur cause et tentent d'établir qu'un tracé en territoire entièrement canadien sera préjudiciable au pauvre consommateur de Vancouver. Ils vont montrer naturellement que le prix de revient est élevé. Ils n'établiront pas l'équilibre entre les divers éléments.

On nous a dit au comité qu'un tracé tout canadien pourrait coûter aux consommateurs de Vancouver de \$750,000 à 1 million de dollars de plus par année. Pour établir un chiffre de cet ordre, il faut connaître le nombre de ceux qui utiliseront le gaz et tenir compte des autres facteurs avantageux pour le Canada, par exemple, le personnel d'entretien considérable et les impôts supplémentaires que percevront les gouvernements fédéral et provincial. Nous avons jugé au comité qu'un pouvoir de réglementation est nécessaire. La société obtient une charte fédérale et la commission des services d'utilité publique de la Colombie-Britannique n'en peut réglementer le tarif ni les droits. Je crois que tous les membres du comité opposés à la proposition de loi ont émis l'avis qu'il y aurait lieu d'adopter un règlement fédéral en vue d'assurer aux consommateurs de la Colombie-Britannique un prix raisonnable pour le gaz. Les membres du comité qui partagent l'opinion que j'exprime ce soir conviendront qu'on n'a soumis aucun chiffre à l'égard du prix de revient d'aucun tracé, ni à l'égard du prix de revient au consommateur de Vancouver, tendant à démontrer l'impossibilité d'avoir, grâce à une saine administration et à une mesure appropriée du Gouvernement, un tracé entièrement canadien capable de fournir le gaz à la région du littoral à un tarif raisonnable et convenable.

J'ai été également impressionné de ce que les plans de cette société se fondaient sur un