

fins pratiques. Malheureusement, les frais de transport élevés qu'elle doit payer la paralysent. Il ne passait qu'un seul train par semaine à cet endroit jusqu'à l'an dernier alors qu'on en mit deux ou trois en circulation quand on construisit l'oléoduc du Canol à Fort-Norman.

Je ne crois pas m'écarter de la question en priant ici le Gouvernement de voir à la construction d'une route entre Edmonton et Fort-McMurray. Je ne crois pas que nous puissions l'obtenir du gouvernement provincial. On peut trouver sur les lieux les matériaux nécessaires et l'on pourrait commencer la construction de cette route par les deux bouts. La matière propre au pavage qu'on trouve sur les lieux a fait ses preuves. On s'en est servi pour faire le pavage des rues à Edmonton, il y a vingt-cinq ou trente ans, et ce pavage est aussi bon que tout ce qu'on aurait pu importer au pays pour en faire un semblable.

Une telle route aiderait non seulement au développement des ressources pétrolifères mais elle permettrait également d'exploiter des milliers d'acres de terres nouvelles. Des camions pourraient servir au transport de la matière première à la raffinerie et ces mêmes camions pourraient rapporter le produit raffiné à Edmonton. Cette route pourrait passer à l'ouest du Lac La Biche et, je le répète, ouvrirait à la culture des milliers d'acres d'une terre excellente. Lors de la construction de l'Alberta and Great Waterways Railway, qui fait maintenant partie du Northern Alberta Railway, exploité conjointement par les deux grands réseaux du pays, la voie ferrée contournaient l'extrémité est du lac La Biche bien que les premiers tracés la fissent passer à l'ouest. A l'ouest de ce lac et le long de la rivière Athabaska jusqu'à Fort-McMurray, on trouve un sol très riche pour la culture. Le pays que traverse aujourd'hui cette voie ferrée fournit à celle-ci un faible revenu, de sorte que la compagnie doit tirer son profit du transport en transit. Les taux en vigueur sont calculés en tenant compte d'une région de 150 à 200 milles dont on tire un faible revenu local. Ces taux sont trop élevés pour permettre l'exploitation avantageuse d'une grande usine à Fort-McMurray ou à Waterways.

La construction de cette route rendrait cela possible. Je crois que la construction d'une telle route devrait faire partie du programme adopté par le Gouvernement fédéral afin d'exploiter ces sables bitumineux. On nous demande de voter \$150,000 et \$650,000 et je me crois justifié de recommander que l'on consacre une certaine somme à la construction de cette route en marge de notre effort

de guerre et de nos projets d'après-guerre. Cette route permettrait l'accès à une étendue considérable de terrain et contribuerait à l'exploitation des sables bitumineux à Fort McMurray et à Waterways.

Je crois avoir visité cette région pour la première fois en 1906 ou 1907. J'ai descendu la rivière Athabaska sur une distance d'une centaine de milles jusqu'aux rapides Pélican. Ces rapides pourraient fournir une somme considérable d'énergie hydraulique; en outre, il existe un immense gisement de gaz dans cette région. Puis je me suis rendu jusqu'à la rivière Ells—ainsi nommée en l'honneur de M. Ells—et jusqu'à Fort-McKay. A quelques milles en aval, les eaux de la rivière Athabaska, de la rivière la Paix et de tous leurs tributaires se jettent dans un grand entonnoir. Une vaste quantité d'énergie hydraulique pourrait y être produite. Le courant est si rapide qu'en dépit du climat rigoureux de l'extrême Nord ces rapides ne gèlent jamais.

Je ne suis pas ingénieur, et je crois que l'une des difficultés que l'honorable député de Davenport et moi-même éprouvons provient de notre inhabileté à comprendre les rapports des ingénieurs ou les raisons pour lesquelles ils font certaines choses. C'est comme le diagnostic d'un médecin. Un médecin pose un certain diagnostic; un autre pose un diagnostic différent; puis finalement ils opèrent le patient, celui-ci meurt et l'on déclare que l'opération a bien réussi. C'est du moins, soit dit en passant, ce qu'on lit dans les journaux. Je ne me propose pas d'exprimer les mêmes critiques que l'honorable député de Davenport.

Rien n'empêche un ingénieur, qu'il soit à l'emploi d'une compagnie ou de l'Etat, d'accomplir ses devoirs convenablement d'après ses connaissances et ses lumières. J'ai connu un grand nombre d'ingénieurs et ils sont tout aussi fiers de leur travail, et tout aussi honnêtes et intègres que les membres de toute autre profession. Cela fait partie de leur formation. L'honorable représentant de Davenport a parlé des difficultés qui ont eu lieu, mais je suis convaincu que l'usine exploitée par Max Ball n'était pas assez bonne pour permettre au Gouvernement...

M. MacNICOL: On n'apporte aucun changement à l'usine de séparation.

M. DECHÊNE: Elle n'était pas assez bonne pour justifier le Gouvernement d'y dépenser de fortes sommes d'argent dans le but d'y faire des essais complets sur la richesse des sables bitumineux de la région de Fort-McMurray. Le Gouvernement a décidé de s'en tenir aux rapports des ingénieurs afin de ne pas dépenser de l'argent inutilement, sans