

société n'a jamais prétendu qu'il serait impossible de recourir au capital privé pour financer l'entreprise.

J'ai demandé, au début de la session qu'on renvoie toute la question à un comité, comme en 1951. Le 12 janvier, j'en ai réclamé le renvoi à un comité. J'ai réitéré cette demande le lendemain. J'ai signalé qu'il serait utile d'obtenir des faits sur la question, faits que nous ne connaissons pas encore. On a refusé. Si l'on avait donné suite à ma demande, nous aurions obtenu les renseignements qui nous permettraient d'agir. Mais tout ce que nous connaissons à l'heure actuelle, ce sont la déclaration du parrain du bill de 1951, les déclarations formulées au comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes en 1951 et 1954, ainsi que les exposés que comporte le jugement de la Commission des transports en juillet 1954, et dans lesquels celle-ci exprime l'avis que l'entreprise pourrait être financée par le capital privé.

Tous les témoignages rendus nous indiquent que le financement privé est possible. Nous le croyons, d'ailleurs. Nous estimons en effet qu'il est possible de la financer en recourant à des fonds privés, si les affirmations de ceux qui ont comparu pour appuyer la demande de la société en cause étaient formulées de bonne foi. La société dont il s'agit s'appuie sur des intérêts financiers beaucoup plus vastes que ceux qui la soutenaient au moment où elle a fait sa demande. Cette société a des appuis financiers bien plus considérables que ceux qu'elle avait lorsque le ministre du Commerce était si confiant, en mars dernier, qu'elle pouvait être financée par des particuliers. La répartition de la propriété de l'entreprise démontre aussi que ce sont des financiers américains qui ont la haute main; que cette affaire est nettement dominée par des financiers très puissants. La *Canadian Gulf*, l'*Hudson Bay Oil and Gas* et la *Tennessee Gas Transmission*, sur lesquelles les Américains ont la haute main, se sont ajoutées aux premiers requérants. La répartition de la propriété est actuellement la suivante: *Canadian Delhi*, société de M. Murchison, 24½ p. 100; *Western Pipe Lines*, 24½ p. 100; *Canadian Gulf*, 17 p. 100; *Hudson Bay Oil and Gas*, 17 p. 100; *Tennessee Gas Transmission*, 17 p. 100.

On nous donne l'impression que cette entreprise financière est tellement considérable que le Gouvernement doit intervenir, mais examinons un peu ce que sont certaines de ces grosses compagnies. La *Tennessee Gas Transmission* à elle seule a un actif d'environ 870 millions de dollars.

L'hon. M. Rowe: Elle pourrait l'aménager elle-même.

[L'hon. M. Drew.]

L'hon. M. Drew: En effet, elle pourrait l'aménager elle-même. Elle n'aurait aucune difficulté à verser toute la mise de fonds pour établir cette entreprise. C'est ce qu'elle fait toujours aux États-Unis. Ces puissantes entreprises y ont aménagé des réseaux de pipe-lines qui font l'effet des veines du corps humain à qui examine une carte montrant les pipe-lines aux États-Unis. Elles auraient pu entreprendre ces travaux, s'il y avait eu la moindre teinte de bonne foi dans l'assertion des premiers requérants portant qu'ils se croyaient à même de les financer. Incontestablement, l'ensemble des entreprises financières que représentent ces cinq organismes pourraient financer tous ces travaux aujourd'hui.

Sur la foi des éléments de preuve dont nous sommes saisis, monsieur le président, je soutiens que tout député acceptant une part de responsabilité devrait déclarer qu'il n'est pas à propos d'affecter des deniers publics à une société de la Couronne pour aider ces entreprises financières des États-Unis à mettre la main sur ces grandes ressources du Canada. Voilà ce que la motion à l'étude nous demande de faire. On ne nous demande pas de traiter un des aspects du projet de loi dont nous serons saisis. On nous demande de déclarer qu'il est à propos d'agir de la sorte. Tous les éléments de preuve fournis démontrent que cela n'est pas à propos, mais bien fort inopportun.

Si ces gens ne peuvent financer l'entreprise, ils sont en défaut. Ils ont perdu le droit obtenu en raison de cette prétention. S'ils n'en peuvent assurer le financement, il y aurait alors lieu d'en venir à une autre entente. Le Gouvernement aurait dû depuis longtemps déjà entamer des négociations propres à assurer le financement et la maîtrise de cette grande entreprise par le Canada.

De toute façon, le problème aurait dû être soumis dès l'ouverture de la présente session à un comité spécial ou encore au comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques de façon à nous obtenir les faits et à nous montrer comment un pipe-line destiné à transporter le gaz de l'Alberta vers l'Est du Canada peut être construit avec la plus grande rapidité possible. C'est ce que nous voulons. On ne l'a pas fait à ce moment-là. J'espère, monsieur le président, que le Gouvernement reviendra sur son attitude.

J'espère qu'il retardera le débat sur cette motion pour déférer la question au comité. Cette mesure n'entraînera aucun autre retard. Le Gouvernement a déjà rendu les retards certains par l'entente qu'il a conclue. Depuis 1951, il a accordé délai sur délai et il en a rendu un autre inévitable en nous assujétissant à la décision de la commission fédérale de l'énergie à Washington.