

Le 13 mars 1953, comme en fait foi la page 3090 des *Débats*, le ministre du Commerce a déclaré:

C'est pourquoi, la ligne de conduite qui a présidé à l'exportation de l'énergie électrique depuis 1907 doit être appliquée, dans les limites du bon sens, à l'exportation de gaz naturel. Le Canada a continuellement refusé d'autoriser des contrats fermes visant l'exportation de l'énergie électrique, en dépit de la forte pression qu'ont parfois exercée les producteurs d'électricité. Ce principe, appliqué avec continuité, a rapporté d'immenses avantages à l'économie canadienne, en lui conservant nos ressources d'énergie hydroélectrique.

Le Gouvernement canadien a donc comme principe de ne jamais accorder de permis d'exportation en ce qui concerne le transport du gaz naturel, par pipe-line, vers l'étranger, à moins qu'il ne soit convaincu que l'utilisation de ce gaz, au Canada, ne présente aucun intérêt économique, présent ou futur.

Le même jour, comme l'atteste la page 3091 du *hansard*, le ministre du Commerce a déclaré aux membres de la Chambre des communes que le Gouvernement avait,—et je cite ses paroles:

...raison de croire que ce serait une entreprise rentable que d'aménager un pipe-line pour mener le gaz de l'Alberta du Sud à Toronto et à Montréal, en desservant les villes canadiennes intermédiaires, et conformément à la ligne de conduite du Gouvernement le gaz canadien devra être utilisé ainsi au Canada.

Eh bien, monsieur le président, c'est sur cela qu'a reposée toute l'entreprise. Sur cela et sur l'avis du ministre, qui avait la conviction que le projet était financièrement possible. Au début de 1954, le tableau se modifiait. La *Western Pipe Lines* demandait la permission de transporter du gaz en direction sud jusqu'au marché de la région de Minneapolis-Saint-Paul, en passant par le Manitoba. Le ministre du Commerce a alors, dans un mariage à coups de fusil, uni ces deux sociétés. Par suite de cette alliance, la société *Trans-Canada* n'aménageait plus un pipe-line en territoire exclusivement canadien, mais un pipe-line qui se divisait en deux, au Manitoba, pour transporter du gaz vers l'est dans une canalisation et vers le sud, jusqu'au marché américain, dans une autre.

Personne ne nous a dit alors que la *Trans-Canada Pipe Lines*, sous sa forme plus allongée, ne pouvait pas faire les frais de l'entreprise avec le seul apport des capitaux privés. A la vérité, après tout ce qu'on nous a dit sur la valeur du marché américain, il aurait dû lui être beaucoup plus facile de faire les frais de la partie canadienne du pipe-line. Au contraire, elle a soumis à la Commission des transports des faits qui ont convaincu cet organisme très sérieux que la *Trans-Canada Pipe Lines* pouvait financer

l'entreprise. Dans une décision rendue le 24 juillet 1954, le juge Kearney disait (page 190):

Même si nous n'oublions pas qu'il s'agit d'une estimation, la Commission est néanmoins convaincue que de tels chiffres tiennent raisonnablement compte des imprévus et ont été préparés par des estimateurs compétents et sûrs.

M. le juge Kearney parlait de la preuve présentée à la Commission à propos de la rentabilité du pipe-line et de la possibilité de trouver des fonds pour l'aménager. A cause de cela et d'autres témoignages du genre, le commissaire en chef et d'autres membres de la Commission ont admis que le permis pouvait être accordé. En 1954, M. Schultz a de nouveau comparu devant le comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques de la Chambre des communes. Voici ce qu'il a dit, d'après le compte rendu de 1954:

Nos spécialistes n'ont jamais prétendu qu'il nous faudrait de l'aide pour cette entreprise.

Le ministre du Commerce a assuré au pays (il y a maintenant un an de cela) que ce pipe-line pouvait être aménagé au moyen de fonds particuliers. Dans une lettre écrite le 8 mars 1955, lettre déposée ici en réponse à un ordre de dépôts de documents, voici ce que disait le ministre:

Toutes les études indiquent que le pipe-line peut être financé par des intérêts privés. Il a donc été décidé de retarder d'un an l'aménagement afin de permettre aux choses de suivre leur cours normal.

Quand la situation a-t-elle changé, monsieur le président? Quand le ministre a-t-il décidé qu'il était impossible de suivre le cours normal des choses? Quand tout ce projet a-t-il revêtu une forme nouvelle? Il n'a pas revêtu une forme nouvelle parce que la situation financière devenait plus difficile. On nous a parlé à maintes reprises de l'amélioration de notre revenu national, de la prospérité des affaires dans les régions que le pipe-line doit alimenter. Si le ministre était aussi certain le 8 mars de l'an dernier de la possibilité de recourir au capital privé pour financer l'entreprise, pourquoi cherche-t-il maintenant à nous donner l'impression que la chose est impossible? Quelle preuve avon-nous de l'impossibilité de recourir au capital privé pour financer entièrement ce pipe-line, contrairement à ce que pensait le ministre du Commerce il y a moins d'un an? Nous n'en avons pas la moindre preuve. Tout indique le contraire. On n'en a pas non plus fourni de preuve à la Commission des transports.

La société a comparu à différentes occasions devant la Commission des transports, soit le 24 juillet 1954 et de nouveau le 28 avril, et les 15 et 21 septembre 1955. La