

témoignages, je relève le passage suivant de la déposition de M. Schultz:

La seconde raison, était que ce devrait être une entreprise entièrement canadienne, qu'il s'agirait de gaz canadien transporté par un pipe-line entièrement canadien et qu'il serait consommé en totalité dans les villes canadiennes.

Ce ne sont pas les paroles d'un membre de ce côté-ci de la Chambre, mais bien celles de celui qui demandait l'approbation de la requête. Ces paroles sont suffisamment claires. Ce sont là les motifs invoqués à l'appui de la requête. L'entreprise devait être entièrement canadienne et transporter du gaz canadien, par l'entremise d'un pipe-line entièrement canadien; tout le gaz en provenant devrait être consommé par les villes canadiennes.

Plus tard, le même jour, M. Schultz a déclaré, comme l'atteste le compte rendu:

Vous serez peut-être intéressés à obtenir des renseignements sur la situation relative aux ventes. Nous sommes convaincus en ce moment qu'il existe dans l'Est du Canada des marchés suffisants pour utiliser tout le gaz que nous pouvons produire et transporter par ce pipe-line.

Monsieur le président, si ces paroles ont été prononcées de bonne foi, que s'est-il produit dans l'intervalle? Entre autres choses, Ontario, tout comme Québec, a grandement accru sa production industrielle. La population de ces deux provinces s'est accrue à un rythme extraordinaire. Par conséquent, le marché est beaucoup plus grand en ce moment qu'il ne l'était lorsque ces paroles ont été prononcées à l'appui de la requête.

Le jour même où M. Schultz a fait cette déclaration, l'avocat de la société a dit au comité,—je cite le compte rendu:

Il est inconcevable qu'une entreprise qui est allée aussi loin que celle-ci dans ses déclarations tant au Parlement qu'à la population, qui a affecté de l'argent à des recherches sur les marchés possibles partout au pays, qui a chargé des ingénieurs de faire les levés de tracés puisse, sans sourciller, déclarer à la Commission des transports qu'en dépit de toutes ses affirmations passées, elle veut maintenant demander qu'on autorise un parcours autre que celui que, selon ce qu'elle avait dit elle-même, elle devait proposer.

Maintenant que les occasions de financement sont beaucoup plus grandes qu'elles l'étaient il y a cinq ans, la société peut-elle soutenir sérieusement qu'il lui est impossible de financer un pipe-line entièrement canadien? Voici ce qu'a ensuite déclaré l'avocat,—c'est le compte rendu que je cite:

Même dans ce cas, la Commission des transports, à mon avis, rejetterait la demande parce que la société ferait preuve ainsi de mauvaise foi.

Voilà ce que disait non pas notre conseiller mais celui de la société. En changeant d'attitude, la société aurait fait preuve de mauvaise foi. On a invoqué ce motif lorsqu'il s'est agi pour la compagnie d'obtenir qu'on fasse droit

à sa demande. Que faut-il penser de ce que la compagnie ait obtenu cette autorisation en invoquant à peu près exclusivement le fait qu'elle pouvait aménager un pipe-line situé entièrement au Canada et en assurer intégralement le financement en vue d'alimenter en gaz l'Est de notre pays? L'avocat de la compagnie a dit qu'il n'aurait pas été de bonne foi de changer le trajet, mais il n'est pas de bonne foi non plus de modifier le régime de financement.

Quand la compagnie a-t-elle jugé qu'elle ne pouvait pas trouver les fonds nécessaires à l'aménagement du pipe-line dans le nord de l'Ontario. On ne nous en a rien dit. M. Clint W. Murchison,—le grand animateur de cette société à ses débuts,—ne songeait à rien de tel lorsqu'il écrivait au ministre du Commerce la lettre que voici, et qui est datée du 7 mars de l'an dernier. Ce monsieur qui a bénéficié d'un accueil si chaleureux de la part du ministre, à tous les stades de ces pourparlers, disait à celui-ci:

Notre arrivée dans l'Ouest du Canada remonte à cinq ans. A cette époque nous entendions parler de pipe-lines vers Chicago, Minneapolis et autres localités sises au sud de la frontière canado-américaine. Nous avons immédiatement conçu l'idée d'un pipe-line entièrement canadien, sachant dès le début que n'importe qui aurait considéré l'acheminement vers Minneapolis et Chicago comme beaucoup plus lucratif et facile à financer. Toutefois, nous avons pensé que le patriotisme des Canadiens est assez intense pour qu'ils veuillent l'aménagement d'un réseau de transport du combustible dans leur propre territoire pour se soustraire aux vicissitudes de la politique américaine. Franchement, nous n'avons songé sérieusement à rien d'autre que du pipe-line transcanadien et avons rejeté l'idée des autres tracés, les considérant comme inopportuns pour les gens de l'Est du Canada.

M. Murchison explique ensuite certains autres détails de ce qui s'était passé. Voici ce qu'il écrivait dans la même lettre:

A cette fin, la *Trans-Canada Pipe Lines* a demandé à la Banque de l'expansion industrielle à s'engager à l'égard de 70 millions de dollars d'obligations. Nous acceptons qu'elle rédige ses conditions de telle sorte que, si nous sommes incapables de lui rembourser d'ici cinq ans toutes les sommes qu'elle nous aura avancées, elle puisse envisager une saisie et nous éliminer complètement de l'entreprise.

Voilà l'affirmation pleine de confiance que faisait M. Murchison le 7 mars de l'année dernière. Quand a-t-il changé d'avis? On ne nous l'a pas dit. On devrait nous le dire parce qu'il était l'âme de l'entreprise lorsque la société a été autorisée à aller de l'avant. Ce n'est pas non plus la *Trans-Canada Pipe Lines Limited* qui s'est prononcée d'une façon si catégorique sur ce qu'on pouvait faire.