

Toutes les conditions actuelles étaient connues au moment où l'accord a été déposé le 11 janvier. On savait parfaitement à quoi s'en tenir, tout autant qu'aujourd'hui, quant à la difficulté d'obtenir l'autorisation de la Commission fédérale de l'énergie, à Washington. La société *Trans-Canada* a manqué aux obligations fondamentales sur lesquelles l'accord entier reposait. Le ministre du Commerce nous dit que la société a tout ce qu'il faut sauf l'argent. Elle veut entreprendre les travaux mais elle n'a pas les fonds nécessaires. Le gouvernement lui fournira donc des fonds qui viendront, évidemment, des contribuables. La société *Trans-Canada* a en main tous les éléments nécessaires sauf l'argent.

Pourquoi a-t-on accordé la charte à la société *Trans-Canada*? Parce qu'elle avait l'argent nécessaire. C'est pour cette raison et non pas parce que le gouvernement avait un faible pour ses dirigeants. Malgré toute l'amitié dont le ministre du Commerce a fait preuve à l'égard de certains d'entre eux, on ne peut guère s'expliquer le pourquoi de toutes ces concessions.

On nous parle maintenant d'un nouvel accord qui proroge le précédent et propose quelque chose de si différent de toutes les assurances données par la *Trans-Canada Pipe Lines Limited* dans le premier accord qu'il est très difficile de croire qu'il s'agit de la même société lorsque nous étudions cette question.

Ce que l'on nous propose maintenant, c'est de remplir les formalités d'établissement d'une société de la Couronne qui sera chargée de construire le tronçon nord-ontarien. Ce n'est pas ce que nous étudions en réalité dans cette nouvelle proposition. Ce que nous étudions en réalité, c'est un double tour de passe-passe dans lequel le Gouvernement propose d'établir une société de la Couronne, demande au Parlement d'autoriser l'avance de 130 millions de dollars et précise en outre que, sur ces 130 millions, 80 millions pourront être avancés à la *Trans-Canada Pipe Lines Limited* pour la construction d'une partie du tronçon oriental, non pas par le ministre, comme il l'a dit cet après-midi, mais par la société de la Couronne. Voilà ce que l'on fait.

En proposant même d'avancer 80 millions de dollars, le Gouvernement détruit la possibilité d'aménager le tronçon nord-ontarien, parce qu'il ne restera pas assez d'argent pour le faire. Voilà la situation. Naturellement, nous savons très bien ce qui pourrait arriver. On nous demanderait éventuellement d'accorder une autre concession. N'oublions pas qu'il ne s'agit pas de tout le pipe-line qui sera relié à celui du nord ontarien. Cela s'étend jusqu'à Winnipeg. Il y a donc une distance

de 110 milles. Que va faire le Gouvernement à ce propos? Comme la *Trans-Canada* a tout ce qu'il faut sauf l'argent nécessaire, quand viendra le moment d'aménager les 110 milles, nous serons sans doute invités de nouveau à lui voter des fonds. Je me demande à quelles adjurations patriotiques le ministre du Commerce aura recours quand cette demande nous sera présentée.

Non, cette proposition va à l'encontre de l'objet du projet de résolution primitif. Elle nous prive de l'argent dont nous aurions besoin pour la ligne de l'Ontario septentrionale. Quoi qu'on en puisse dire ici et ailleurs, la formule qu'on nous propose retarde l'aménagement du pipe-line dans le nord de l'Ontario.

Avant d'aller plus loin, je reviens aux raisons que, ai-je dit, nous avons d'attendre des explications de la part du premier ministre. Nous avons le droit de savoir pourquoi le Gouvernement prend la peine de recourir à un tel faux semblant. Pourquoi ne demande-t-il pas tout simplement l'autorisation d'avancer des fonds pour l'aménagement du pipe-line depuis l'Alberta jusqu'à Winnipeg? Pourquoi donner la comédie en instituant une société de la Couronne, pour ensuite l'autoriser à faire une chose qui n'est pas prévue dans ses objets avoués, soit l'avancement de fonds en vue de l'aménagement d'un pipe-line dans une autre partie du Canada?

D'après le Gouvernement, si l'on institue une société de la Couronne, c'est d'abord qu'il s'agit d'une entreprise difficile. La difficulté, nous dit-on, se compare à celle que le Pacifique-Canadien a eu à surmonter. Mais sir John Macdonald a fait face courageusement à ce problème et la construction du chemin de fer a été menée à bonne fin sous le régime de l'initiative privée sans aucune duperie.

En l'occurrence, la société en cause ne peut même pas suivre la méthode ordinaire pour l'aménagement de la partie la plus facile du pipe-line, de la frontière de l'Alberta à Montréal. C'est le tronçon le plus facile à aménager; toutefois, elle ne peut le financer alors qu'elle devait, au début, financer toute l'entreprise. En face d'une pareille situation, il devient nécessaire, même s'il nous répugne de prendre le temps de le faire, de se demander pourquoi la *Trans-Canada Pipe Lines* a obtenu cette autorisation. Il faut, au besoin, répéter des observations qui ont déjà été formulées afin que l'exposé des faits soit maintenu de telle sorte que personne ne se méprenne sur les raisons pour lesquelles cet instrument choisi du gouvernement est présentement favorisé.

Comme je l'ai déjà signalé, la *Trans-Canada Pipe Lines* s'est adressée à la Chambre en 1951. Elle a promis d'aménager le