

impossible, et c'est pourquoi nous avons invité à se joindre à nous l'ingénieur qui a dressé les plans pour sa compagnie.

Je pense qu'il saura vous éclairer sur le genre de terrain que ces constructeurs de pipe-lines ont rencontré dans d'autres pays et vous démontrer que la région du bouclier canadien n'est pas aussi terrible qu'on nous l'a fait croire, surtout pour l'avoir survolée en avion ou l'avoir traversée en train.

Après la déclaration dont je viens de donner lecture, voici ce que dit M. Floyd Waterfield, de la *Pipe Line Engineering Company* et de l'*Oklahoma Contracting Corporation*, homme qui possède quelque 31 ans de métier:

A tout prendre, ce tracé du sud, comme je l'ai appelé, le long des (Grands) lacs, posait des problèmes de construction assez difficiles, mais j'en ai vu de plus difficiles en Pennsylvanie. Il y a là certains secteurs qui sont difficiles, surtout à travers les montagnes Tuscarora et dans la Virginie de l'Ouest. C'est le cauchemar des constructeurs de pipe-lines. Cette entreprise, si grande soit-elle, ne présente donc pas de difficulté insurmontable. La construction sera difficile ici et là, mais le coût d'ensemble s'établit à un chiffre bien raisonnable et qui n'a rien d'extraordinaire.

Il n'y a rien de tout cela dans l'exposé qu'a fait, aujourd'hui, le ministre du Commerce. Où est l'aménagement facile dont on a parlé au comité et à la Chambre? Où est la certitude que cette entreprise peut être menée à bonne fin sans aide de l'État et sans autres fonds que ceux du secteur privé, certitude qu'on a donnée à la Commission des transports? Oh! non, il n'y avait pas de difficultés! Tout était bel et beau et c'est à cause de cela que la *Trans-Canada Pipe Lines* a obtenu le droit d'aller de l'avant.

Puis, nous savons qu'il y a à peine un an, M. Clint W. Murchison, qui n'adressait pas une communication personnelle et confidentielle au ministre du Commerce, disait ce qui suit:

Nous sommes d'abord venus dans l'Ouest du Canada il y a environ cinq ans et il a alors été question de pipe-lines en direction de Chicago, Minneapolis et d'autres endroits de l'autre côté de la frontière canadienne. Nous avons songé immédiatement à une canalisation entièrement canadienne, sachant au début que toute canalisation se dirigeant vers Minneapolis et Chicago, serait jugée bien plus rémunératrice et facile à financer, mais pensant aussi que les Canadiens sont tellement patriotes qu'ils tiendraient à ce que le réseau de transport du combustible ne sorte pas de leurs frontières, de façon à n'être pas sujet aux aléas de la politique américaine. En toute sincérité, nous n'avons songé à rien autre chose qu'à un pipe-line entièrement canadien, rejetant tout autre tracé comme étant impossible de l'avis des habitants de l'Est du Canada.

M. Murchison n'était pas seul non plus à se montrer aussi optimiste à l'époque. Le 13 mars 1953, ainsi qu'en fait foi la page 3090 du hansard, le ministre du Commerce déclarait,—je veux mettre ces paroles en regard de la déclaration que le ministre a formulée aujourd'hui:

C'est pourquoi la ligne de conduite qui a présidé à l'exportation de l'énergie électrique depuis

[L'hon. M. Drew.]

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 d'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.

Et voici la déclaration encore plus importante que le ministre du Commerce a formulée l'an dernier. Il y a exactement quatorze mois, le 8 mars 1955, il disait dans une lettre déposée à la Chambre:

Tous les relevés indiquent que la canalisation pourra être financée par des particuliers; on a décidé d'en différer l'aménagement pour un an et de laisser les choses suivre leur cours normal.

Il y a un peu plus d'un an de cela. Puis, on nous offre aujourd'hui, sans excuse, sans explication aucune, le spectacle d'un homme qui, convaincu l'an dernier que le projet pouvait être réalisé par l'entreprise privée, sans aide de la part du Gouvernement, constate maintenant que les gouvernements non seulement doivent aménager le tronçon du nord de l'Ontario mais encore avancer les fonds nécessaires à l'aménagement du tronçon occidental.

Étant donné ce qu'on a dit il y a un peu plus d'un an, comment le Gouvernement peut-il demander à la Chambre d'approuver cette singulière proposition dont nous sommes saisis sans déférer cette question au comité compétent de la Chambre afin que nous puissions savoir ce qui a modifié la situation si radicalement depuis le mois de mars de l'an dernier. Nous n'avons pas besoin de remonter à l'an dernier pour constater un étrange changement dans la situation. Lorsque le ministre du Commerce a saisi la Chambre du projet de résolution que remplace le présent projet de résolution, il s'est exprimé de la façon suivante, comme le rapporte la page 2231 du hansard du 15 mars dernier:

A la suite de négociations avec le gouvernement du Canada et la Banque d'expansion industrielle, la société a annoncé, le 17 mars 1955, qu'elle n'avait pu obtenir une aide financière qui n'entraînât pas la mainmise d'un organisme du gouvernement et que de telles dispositions l'empêchaient d'acheter le gaz qu'il lui fallait.

Si en était ainsi le 15 mars, quelle sera la situation de la *Trans-Canada* après le 7 juin, si l'on tient compte des dispositions envisagées? Si la déclaration du ministre du Commerce était le moins du monde valable le 15 mars, ce qu'on se propose de faire à l'heure actuelle entraverait absolument les opérations financières de la société *Trans-Canada Pipe Lines*. Chaque nouvelle étape, dans cette façon de procéder, nuit aux objectifs qu'on avait annoncés.