

l'Ontario. Le premier ministre de cette province l'a bien précisé quand, récemment la question a été débattue à l'Assemblée législative de l'Ontario.

La proposition est mauvaise en tous points. C'est un piètre compromis entre la propriété publique et la propriété privée. Ce n'est ni chair ni poisson, ni même une bonne salade. Il s'agit d'une propriété de l'État qui ne donne aucune garantie de devenir jamais entreprise privée à moins que ce ne soit du goût de ceux qui y verraient leur avantage. Ce pourrait être une création indépendante, et c'est pourquoi il faut envisager l'étape suivante. L'entreprise fait partie du vaste empire financier conçu par M. Clint Murchison qui a exprimé tant de confiance il y a seulement un an dans une lettre adressée au ministre du Commerce.

Ce tronçon pourrait être laissé de côté en tant que tronçon non rentable du réseau. Que ferait alors le Gouvernement? Le laisserait-il inactif? Il ne le pourrait pas; aucun gouvernement ne le pourrait. Si le Gouvernement en arrive au point d'imposer une entreprise inutile de ce genre, il n'a donc qu'une chose à faire: aménager tout le pipeline, non pas une partie seulement, et conserver la haute main sur l'ensemble de la canalisation. Toutefois, je répète que ce n'est pas nécessaire, à mon sens.

M. Knowles: C'est là que vous vous trompez.

L'hon. M. Drew: Je sais que je ne me trompe pas. Je crois que l'entreprise peut être financée. Si elle ne peut être financée dans notre pays prospère, avec l'argent qu'on y gagne, je le répète, le ministre a dénaturé les faits dans ses déclarations à la Chambre; et puis, dans les déclarations exposant pourquoi on avait permis à la société de lancer l'entreprise, on a donné une représentation grossièrement erronée de ses espoirs. J'espère que nous n'aurons pas à en venir à cette conclusion.

Le gouvernement canadien doit accepter l'entière responsabilité de la situation où nous sommes. Ce n'est pas la première fois que le gouvernement canadien est appelé à envisager les problèmes que pose cette région septentrionale. Le ministre du Commerce a parlé des problèmes créés par l'arc du nord de l'Ontario qui relie l'Est à l'Ouest du Canada. Ce problème s'est posé à un gouvernement conservateur, il y a des années, alors que notre pays avait une faible population et des ressources financières très limitées.

Il y a vraiment analogie entre la construction du chemin de fer du Pacifique-Canadien et l'aménagement d'un pareil transporteur dans cette même région et à travers le Canada. Dans le premier cas, on n'avait pas l'appui

d'un tel groupe financier et l'on tenait à ce que le Canada en gardât la haute main. On a refusé à l'époque de s'adresser à Chicago pour obtenir des fonds. Dès 1871, quand on a demandé à construire le chemin de fer du Pacifique-Canadien, sir John Macdonald a déclaré:

Vous pouvez y compter, nous veillerons à ce que les intérêts canadiens soient entièrement protégés et à ce qu'aucun consortium américain n'ait la faculté d'obtenir la prépondérance.

Il s'en est tenu à ce principe, avec les résultats que l'on connaît: l'unité actuelle du Canada. Deux voies s'ouvrent. Les libéraux de l'époque parlaient de l'insanité du nationalisme, récusant tout nationalisme qui chercherait à faire exercer ainsi au Canada l'influence prédominante, mais néanmoins ils appuyaient sur ce point. Aucun député aujourd'hui ne peut en douter, les immenses pressions d'ordre économique qu'aurait exercées le colosse du sud auraient rendu aléatoire la possibilité pour l'Ouest du pays de rester partie intégrante de l'économie canadienne, n'eût été du courage alors manifesté par sir John Macdonald. L'union commerciale était proposée par des députés libéraux, alors dans l'opposition au Parlement. Mais en dépit de leur opposition, on a pris des mesures qui ont scellé l'unité de notre pays.

Je voudrais rappeler aux honorables députés, ainsi qu'au premier ministre, qu'il n'a pas été nécessaire qu'un tronçon des chemins de fer du Pacifique-Canadien soit la propriété de l'État. Le gouvernement a donné son appui aux chemins de fer. Le gouvernement a manifesté sa confiance aux chemins de fer à un moment très difficile. Mais les temps sont loin d'être aussi durs maintenant. Un pays qui jouit d'un revenu annuel de 26 milliards de dollars est beaucoup plus en mesure de prendre les dispositions nécessaires pour construire actuellement cet ouvrage entièrement en territoire canadien.

Le Gouvernement a le choix entre deux lignes de conduite: ou bien tirer parti à fond du marché canadien et suivre une méthode qui permettra de mener à bien l'intention première de notre Gouvernement; ou bien, laisser la vente du gaz à la discrétion des États-Unis qui nous diront ensuite ce que nous pouvons faire. Ne vous leurrez point, on nous demande quelque chose qui revient ni plus ni moins à vendre par cette proposition notre droit d'aînesse. Il est très clair que les entreprises canadiennes vont payer ce gaz plus cher que leurs concurrents correspondants aux États-Unis. Les accords déjà déposés à Washington pour appuyer la demande du droit d'exporter du gaz canadien montrent très clairement que les prix, là-bas, seront très inférieurs aux prix qui seront faits aux