

plupart des autres comités et de réduire à douze le nombre de ses membres. La motion a soulevé beaucoup d'objections et, après la mise aux voix, j'ai entendu quelqu'un à ma gauche qui disait: "Eh bien, nous avons gagné la première manche". J'ai pu voir qu'on cherchait nettement à provoquer une division en deux clans à l'égard de l'affaire.

Le bill des pipe-lines lui-même et tous les discours prononcés ici ont bien montré que le projet de loi ne vise pas les tracés, qu'on ne peut y inscrire ceux qu'on doit suivre et que cette question ressortit à la Commission des transports. Les commissaires des transports sont des fonctionnaires qui touchent environ dix mille dollars par année et dont les attributions consistent à défendre les intérêts de la population canadienne. Membre d'un gouvernement démocratique, citoyen d'un pays démocratique, j'ai une confiance absolue en ces fonctionnaires que nous payons pour défendre nos intérêts. Je ne me propose même pas d'affirmer que je croirais sur parole le membre du conseil d'administration d'une société de pipe-line, voire de n'importe quelle autre société, qui ferait profession de défendre les intérêts de la population canadienne. Ce n'est pas là sa fonction. Son rôle consiste au contraire à défendre les intérêts de ses actionnaires, c'est la raison de leur rémunération.

Pour ma part je suis d'avis que c'est la Commission des transports qui décidera, si nous ne pouvons pas obtenir assez de données à ce sujet pour nous permettre de dire catégoriquement qu'un pipe-line devra prendre une direction déterminée. Nous ne pouvons pas nous substituer aux personnes qui sont payées pour savoir ces choses et qui les étudient à fond.

On a déclaré au cours du débat qu'on devrait suivre le tracé du col de la Tête-Jaune, et que ceux qui approuveront la requête présentée par ces sociétés en vue d'obtenir une charte voteront contre ce tracé. Il n'en est pas ainsi. M. Dixon qui a rendu témoignage est, me dit-on, président de la société. Il a déclaré qu'il aménagerait un pipe-line à l'endroit que la Commission des transports, ou toute personne autorisée au Canada, lui désignera. Ce serait le tracé du pas de la Tête-Jaune. Je ne crois pas que la société qui a été constituée en corporation ait obtenu une charte lui permettant d'emprunter cette voie ou toute autre, car je pense qu'elle a également fait le relevé de la fameuse route du col du Nid-de-Corbeau à Spokane. Elle a demandé de suivre le tracé en question, mais il est facile de se rendre compte qu'aucune charte n'a été accordée à l'égard de ces voies; on suivra sans doute le tracé qui

convient le mieux aux besoins du Canada.

Se prononcer en faveur de ces projets de loi, ce n'est pas voter pour un tracé ou quelque autre chose. C'est voter dans le meilleur intérêt des Canadiens. Le comité a entendu une déclaration catégorique, selon laquelle on aménagerait un tracé entièrement canadien si l'on déterminait que c'était le parti le plus logique à prendre et le plus facile à réaliser. L'honorable préopinant a signalé que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien sont les sociétés qui devraient logiquement aménager ces pipe-lines. Je suis sûr que le comité dont j'ai fait partie aurait été tout disposé à accorder une charte au Pacifique-Canadien ou au National-Canadien, en vue de l'établissement d'un pipe-line, si on l'avait saisi d'un tel projet de loi.

Mais nous n'avons pas étudié de bill de ce genre; ce n'était pas une mesure tendant à constituer en corporation le Pacifique-Canadien ni le National-Canadien. Nous avons simplement examiné un bill concernant un pipe-line. Le comité n'a pas expédié son travail en vitesse; il s'est acquitté de ses fonctions au meilleur de sa connaissance.

J'ai dit au comité que la Chambre avait perdu beaucoup de temps, au cours des quatre derniers mois, à écouter des gens qui n'en connaissent rien parler de pipe-lines. Ces mêmes personnes, à mon humble avis, ont perdu beaucoup de temps au comité à exprimer leurs vues et à poser des questions auxquelles elles savaient bien que l'on ne pouvait répondre.

M. Smith (Calgary-Ouest): Le député voudrait-il être plus précis? De qui parle-t-il?

M. Byrne: Je n'avais pas l'intention de traiter cette question ce soir. Si je le fais, c'est afin de disculper ceux qui ont siégé au sein de ce comité, de l'accusation selon laquelle ils n'auraient pas agi en conformité des usages parlementaires. J'estime qu'ils ont respecté ces usages. En outre, nous nous tromperions, si nous nous imaginions que le tracé dépendra de la décision que nous prendrons ce soir. Il n'en est rien. Si nous rejetons ces bills, il ne s'ensuivrait pas que le pipe-line suivrait le tracé de la Tête-Jaune.

J'ai demandé aux deux ingénieurs qui se sont présentés devant le comité s'il serait économique ou pratique d'approvisionner les villes de Trail et de Nelson en suivant le tracé de la Tête-Jaune. J'ai interrogé les deux ingénieurs à ce sujet, mais j'ai surtout adressé ma question à M. Dixon, qui a consacré presque toute sa vie à l'aménagement de pipe-lines. Sa réponse figure au compte rendu et il n'est pas homme à formuler une