

exploiter un chemin de fer, et, suivant moi, c'est surtout pour cette raison que le peuple paie aujourd'hui quarante millions de trop.

Cela a été dit par le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux avec la pleine responsabilité du nouveau portefeuille qui pèse sur lui. L'ancienne commission se composait de F. E. Wade, qui en a été le premier président, un homme qui, comme tout le monde le sait dans la Nouvelle-Ecosse, a été associé intimement à la direction d'un chemin de fer important dans la Nouvelle-Ecosse.

Le très honorable premier ministre sait très bien, j'en suis certain, que pendant nombre d'années, M. Wade a eu l'administration et la direction du chemin de fer Nova Scotia Central, avant que cette ligne passât aux mains du Halifax & Southwestern. Après la mort de M. Wade, M. Parent fut nommé président de la commission du Transcontinental, et dans la personne de M. Parent, le pays s'assurait les services d'un homme qui a rait déjà été activement un directeur de compagnies de chemin de fer dans Québec. Tous ceux qui connaissent son succès dans les affaires, son activité et son énergie, ne peuvent s'imaginer pour un instant qu'il pourrait rester inactif dans un bureau de chemin de fer. Le fait qu'il est directeur comporte la présomption qu'il est un directeur actif, de sorte que, lorsque le ministre suppléant des Chemins de fer dit qu'aucun des membres de l'ancienne commission n'avait d'expérience pratique dans les affaires de chemin de fer, il fait une affirmation qui n'est pas conforme à la vérité.

Quand il s'agit de nommer des hommes à des positions éminemment responsables dans les chemins de fer et dans le monde industriel, au moins pour ce continent, la règle généralement suivie n'est pas toujours de choisir des personnes qui ont eu une association extraordinaire ou très intime avec ces industries. Comme exemple, je rappellerai que la United States Steel Corporation, quand elle a perdu les services de W. E. Corry, président démissionnaire, elle ne lui a pas cherché un successeur parmi les personnes qui étaient depuis longtemps liées à l'industrie de la fabrication de l'acier et du fer, mais elle a choisi pour être la tête de cette grande corporation le juge Garey, un avocat éminent de la ville de Chicago. Quand mourut E. H. Harriman, qui était la tête du plus grand système de chemins de fer des Etats-Unis, et qu'il devint nécessaire de lui nommer un successeur, on n'a pas cherché un expert en chemins de fer des Etats-Unis, mais on a choisi le juge

Lovit pour continuer l'œuvre de Harriman. Quand la compagnie Dominion Iron & Steel a voulu choisir un président pour continuer l'œuvre si heureusement commencée par feu M. James Ross, elle n'a pas cherché un homme particulièrement familiarisé avec la fabrication du fer et de l'acier, mais elle a choisi un homme très compétent et très qualifié en la personne de M. J. H. Plummer, un banquier de Toronto. Quand, il y a quelques années, la Nova Scotia Steel and Coal Company a eu besoin d'un président pour prendre en mains la direction de cette importante corporation dans la province de la Nouvelle-Ecosse, elle limitait son choix à des hommes familiers avec l'industrie de l'acier ou du charbon? Non. Le leader de cette Chambre le sait bien, elle a choisi un de ses collègues au barreau d'Halifax, M. Robert E. Harris, un avocat distingué. C'est pourquoi, lorsque le ministre suppléant des Chemins de fer critique le Gouvernement, parce que les titulaires de l'ancienne commission n'étaient pas des constructeurs de chemin de fer, il fait là une critique qui devrait être sans importance quand on prend en considération la coutume suivie par toutes les grandes opérations de ce continent.

On nous demande parfois de comparer les opérations du Pacifique-Canadien à celles de la commission du Transcontinental. A entendre les députés de la droite, on serait porté à croire que les premiers directeurs du Pacifique-Canadien, quand l'idée de ce chemin de fer fut conçue, étaient naturellement des hommes au courant de la construction des chemins de fer. J'ai ici une liste des premiers directeurs du Pacifique-Canadien, ceux qui ont présidé à la construction de ce chemin de fer lors de ses premières étapes. Les noms de ces directeurs sont: George Stephen, de Montréal, marchand; Duncan McIntyre, de Montréal, marchand; John S. Kennedy, de New-York, banquier; R. B. Angus, de Saint-Paul, rentier; James J. Hill, de Saint-Paul, rentier; Henry Stafford Northcote, de Londres, rentier; D. P. Grenfell, de Londres, marchand; Charles Day Rose, de Londres, marchand; le baron J. de Reinach, de Paris, banquier. Pas un seul homme expérimenté dans les chemins de fer, pas un seul ingénieur ne figure au premier bureau de direction du Pacifique-Canadien, en tant que j'ai pu m'en assurer par les documents qu'il m'a été possible de trouver à la bibliothèque du Parlement. Si on a pu faire avec succès la construction de cette ligne à la satisfaction de ceux qui y avaient placé leurs capitaux, par des gens qui n'étaient pas des constructeurs de che-