

M. EMMERSON propose de substituer au texte primitif du bill la rédaction suivante :

Les directeurs pourront, chaque année, désigner un certain nombre d'entre eux pour former un comité exécutif composé d'au moins trois directeurs, qui rempliront les fonctions et exerceront les pouvoirs que les directeurs détermineront par règlement; et le président sera d'office membre dudit comité.

(La motion est adoptée.)

M. EMMERSON : Je propose l'adoption du nouvel article unique, suivant l'avis que j'en ai donné.

M. W. F. MACLEAN : Aux termes de ce texte de loi, est-il possible qu'aucun des membres de l'exécutif ne soit sujet anglais; est-il possible que l'exécutif se compose entièrement d'étrangers ?

M. HYMAN : Je le suppose, d'après la rédaction de l'article; mais ils doivent être élus par ceux qu'ils représentent, lesquels doivent être en majorité sujets anglais. Les électeurs doivent être en majorité sujets anglais, et ce sont eux qui élisent l'exécutif et ont la haute main.

M. W. F. MACLEAN : Mais c'est là un moyen détourné de confier la direction d'un chemin de fer canadien à des citoyens des Etats-Unis; et c'est justement ce que nous avons toujours cherché à éviter.

M. FOSTER : Est-il impératif que le comité exécutif se recrute parmi les membres du bureau de direction ?

M. EMMERSON : Oui; le même principe a été appliqué dans le cas de quelques autres bills soumis au Parlement, notamment dans celui relatif au Grand-Tronc-Pacifique, et on ne s'y est pas opposé dans le temps. La fin que l'on se propose, c'est d'avoir un comité de directeurs domiciliés au Canada même, et nécessairement ils seraient sujets britanniques résidant ici.

M. W. F. MACLEAN : La même chose ne se produira-t-elle pas dans le cas de toutes les autres entreprises de Vanderbilt au Canada? Prenez le cas du chemin de fer du Sud du Canada, et autres de cette nature; ils seront administrés et gérés de la même manière. La fin que se propose la commission des chemins de fer, c'est d'avoir des hommes au Canada que le peuple canadien et que la commission canadienne des chemins de fer peut tenir responsables de leurs actes et que celle-ci peut faire comparaître devant elle. Or, aux termes de ce projet de loi, il y aura un exécutif que vous ne pourrez atteindre, composé d'hommes résidant à New-York, bien que membres du bureau de direction et élus par des directeurs domiciliés au Canada. Le ministre des Chemins de fer a déclaré, l'autre jour, que ce qu'il voulait, c'était d'avoir au Canada quelqu'un qu'on pourrait citer devant la commission

des chemins de fer ou devant le comité des chemins de fer du Gouvernement pour rendre compte de sa conduite. Tel était le principe a-t-on dit, qui dirigeait le Gouvernement. Or, cet exécutif peut se composer de personnes établies à New-York ou en dehors du Canada; et dans quelques jours il arrivera que la coalition Vanderbilt demandera qu'on lui accorde le même privilège pour tous ses chemins de fer; et petit à petit elle en viendra à faire l'acquisition de chemins de fer dans toute l'étendue du pays et à les administrer par l'intermédiaire d'un exécutif réduit installé dans les bureaux de la 42e rue à New-York. Si c'est là ce que le ministère a en vue, il devrait nous le dire.

M. EMMERSON : Il me semble que mon honorable ami fait beaucoup de frais d'éloquence pour peu de chose en somme. Pour toutes nos compagnies, il se trouve ce qu'on appelle des directeurs-gérants, qui régissent les opérations journalières, et qui virtuellement ont la haute main dans l'administration de ces compagnies.

M. W. F. MACLEAN : Qui voulez-vous dire ?

M. EMMERSON : Les directeurs gérants, sous la responsabilité du bureau de direction qui les charge de l'administration. Ainsi, aux termes de la loi, il est de rigueur que chaque compagnie de chemin de fer ait un bureau de directeurs qui soient en majorité sujets anglais. Or, cette majorité est nécessairement dominante dans le bureau, et détermine le choix des membres de l'exécutif établi par le présent article. Je ne vois donc pas qu'il puisse se produire de difficultés à cet égard. La simple question de l'administration, celle de la nomination des directeurs, celle de l'horaire des trains, ne sont certainement pas d'une très grande importance dans le présent bill. Elles sont d'une grande importance pour la compagnie qui est intéressée à répondre aux besoins du public, à satisfaire sa clientèle. Mais c'est le bureau de direction, composé en majorité de sujets anglais, qui est réellement responsable des opérations de la compagnie, et cet exécutif est responsable envers le bureau, et guidé par lui à tous égards. Assurément aucun intérêt canadien ne souffrira à raison de cette circonstance; et il ne serait pas opportun d'inviter les capitalistes à faire des placements au Canada, pour ensuite les contrecarrer de toute manière. Je crois que c'est pousser beaucoup trop loin l'idée de réglementation que de refuser à un bureau de direction, composé en majorité de sujets anglais le droit de désigner un, deux ou trois d'entre eux pour gérer les opérations journalières de la compagnie.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que les directeurs-administrateurs de la compagnie du Grand-Tronc ne sont pas tous aujourd'hui, et depuis nombre d'années, des citoyens des Etats-Unis ?