

tent pas à confier à quelques citoyens de Montréal l'administration et la direction des fonds de leur vaste réseau. Les deux situations, à mon avis, sont absolument identiques, si nous adoptons le principe corporatif d'administration, ainsi que nous nous proposons de faire aux termes du présent projet. Aucun député, et sûrement pas l'honorable député préopinant (M. Fielding), ne voudra, je pense, accuser le bureau de direction du Pacifique-Canadien d'avoir mal géré les affaires de cette compagnie. Autant que je sache, ces hommes administrent ce réseau considérable d'une façon des plus habiles et des plus honnêtes. Ce que le Gouvernement demande à faire, au point de vue de l'administration et dans le but d'obtenir de ce réseau le résultat pratique le plus avantageux et cela le plus économiquement possible, c'est de constituer un bureau de direction responsable envers le gouvernement fédéral, et qui administrera les affaires du réseau national canadien, tout en percevant les revenus et en acquittant les frais d'exploitation suivant la coutume observée par toute exploitation prospère des voies ferrées.

Lorsque l'honorable député (M. Fielding) a soulevé la question au comité, je lui ai indiqué qu'il y avait deux modes d'administration, tous deux susceptibles d'application par le Gouvernement aux voies ferrées dont nous assumons la gestion. Nous pourrions les administrer directement par l'entremise du département des Chemins de fer, relevant directement du ministre des Chemins de fer, membre du cabinet; c'est le régime de l'Intercolonial depuis nombre d'années.

Dans ce cas on les administrerait précisément comme on administre le département des Chemins de fer, ou le département des Douanes, ou le département des Postes; en un mot comme on administre tous les services de l'administration publique actuellement. L'autre méthode, qui est celle que nous avons choisie, et que je prétends être celle que nous devons choisir dans la circonstance, consiste à administrer le service par l'intermédiaire d'un syndicat financier, d'une société anonyme, soit qu'elle possède les biens matériels de ces compagnies de chemins de fer ou qu'elle en ait la gestion en détenant le capital.

D'abord, il a fallu que le Gouvernement adopte le système de corporation relativement à l'administration des compagnies de chemins de fer ayant des obligations sur le marché, parce que, dans le passé, les compagnies avaient été financées et administrées d'après ce système. On a fait remarquer que lorsque nous avons pris possession du Nord-Canadien, si nous lui

avons enlevé son caractère corporatif et avons acquis ses biens matériels par voie d'expropriation, ceci aurait entraîné immédiatement l'échéance de beaucoup de valeurs garanties sur hypothèque s'élevant à des centaines de millions de dollars qu'il aurait fallu payer. Nous aurions ainsi perdu tout le bénéfice des prêts passés, et il nous aurait fallu fournir, en espèces, une somme d'argent équivalente à la valeur des biens matériels du chemin de fer du Nord-Canadien. Le même argument s'applique au Grand-Tronc-Pacifique et au Grand-Tronc, au cas où nous nous en porterions acquéreurs. Dans le cas de l'Intercolonial, le Gouvernement a été propriétaire des biens matériels et si la compagnie du chemin de fer national canadien voulait plus tard acquérir l'Intercolonial, elle acquerrait pour cela les biens matériels du réseau. Il ne pourrait pas y avoir de difficulté au point de vue des valeurs en cours, puisqu'il n'y en a pas. Le gouvernement du Canada possède le réseau, non pas par l'intermédiaire d'une société anonyme, mais directement.

Il y a une autre raison pour laquelle il faut adopter le système de société anonyme pour l'administration de ces grandes propriétés de chemins de fer. Le public a la ferme conviction que l'administration ou la gestion directe de chemins de fer par le Gouvernement entraînerait des abus, au point de vue du favoritisme politique. Cette idée a du bon. Personnellement les remarques de l'honorable député de Queen-et-Shelburne (M. Fielding) m'ont fait une grande impression. Il dit que si le Gouvernement possède un réseau de chemins de fer, soit en pleine propriété ou par l'acquisition du capital, il en est le propriétaire et doit être responsable de l'administration de ce réseau. Je suis de cet avis. Si l'administration du chemin de fer national par les personnes nommées par le Gouvernement ne donne pas satisfaction, évidemment le blâme en retombera sur le Gouvernement de l'époque. Il sera critiqué pour n'avoir pas su administrer le réseau d'une manière heureuse et efficace. Cela provient de ce que le Gouvernement est le propriétaire du réseau, malgré que ce soit par l'intermédiaire d'une corporation, et que l'administration est entre les mains de personnes que le Gouvernement a nommées et qu'il peut renvoyer pour cause. Mais afin d'éviter que le favoritisme politique ne s'introduise dans une entreprise d'une si grande importance pour le Canada, on a décidé qu'au lieu que le Gouvernement administre directement, il le fera par l'intermédiaire d'un bureau de direction, composé de personna-