

qu'avec douze administrateurs la représentation devra s'inspirer du point de vue géographique et si l'on suit la même méthode que dans d'autres domaines, je suppose qu'on tiendra également compte de l'intérêt politique.

Certains diront que le Pacifique-Canadien possède un grand conseil d'administration. Pourquoi le National-Canadien n'en aurait-il pas également un grand? Je crois qu'il faut faire une distinction très marquée entre une compagnie de la Couronne comme le National-Canadien et les autres sociétés d'envergure nationale. Je crois que celles-ci estiment nécessaire d'avoir de nombreux administrateurs. Mais, à mon avis, ce n'est pas le cas des chemins de fer Nationaux. Les administrateurs sont nommés au conseil du Pacifique-Canadien pour des raisons aussi variées qu'évidentes. Je pense justement à l'un d'eux, dont je tairai le nom, qui a été nommé au conseil d'administration du Pacifique-Canadien à cause du volume considérable d'affaires qui sera ainsi aiguillé vers la compagnie ferroviaire et je présume que la même chose vaut pour d'autres. De tout ce qui précède, je crois pouvoir conclure qu'il existe une grande différence entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien.

La question de la représentation régionale, que j'ai mentionnée il y a quelques instants, est également très importante. Si deux ou plusieurs administrateurs sont originaires d'une même région, ou deux administrateurs d'une même province, il est probable qu'on sera témoin d'un conflit d'intérêts qui ne se produirait pas s'il n'y avait qu'un administrateur par province ou par région. Pour ces raisons et d'autres qui seront soumises au comité au nom de l'opposition, nous nous opposerons à cette mesure.

M. Fisher: Monsieur le président, le ministre a dit que cette mesure est présentée à la suite de recommandations du comité sessionnel des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande dont j'étais membre, ainsi que l'honorable député de Laurier. Si je me souviens bien, la recommandation était unanime, et elle a été fortement appuyée par l'un des collègues de l'honorable député de Laurier, l'honorable député de Kenora-Rainy-River.

C'est toujours intéressant de voir un gouvernement accepter une recommandation d'un comité. J'aime voir cela. Je n'aime pas critiquer les raisons pour lesquelles on décide d'agir ainsi. Certaines gens, qui ne voient pas le gouvernement d'un bon œil, disent que c'est simplement un autre prétexte à placer quelques amis politiques. J'ai cru entendre cela dans le raisonnement de l'honorable député de Laurier lorsqu'il a dit que, si nous

prenions le Bureau des gouverneurs de la radiodiffusion comme exemple, on pourrait s'en rendre compte. Mais ayant appuyé l'idée du comité, tant en comité plénier que lorsque nous siégeons à huis clos pour préparer le rapport, je dis que nous allons appuyer la mesure, même si je ne pense pas que cela veuille nécessairement dire grand-chose.

Si j'ai bien compris au comité, la principale recommandation à cet égard n'a pas été suffisamment approfondie par l'honorable député de Laurier, savoir qu'en établissant un bureau plus vaste et plus représentatif, il serait possible, non pas tellement de mieux surveiller le National-Canadien, mais de fournir à la direction du chemin de fer une meilleure orientation et les conseils de spécialistes dans divers domaines qui fournissent des affaires ou dans des domaines relatifs à la circulation. D'une façon complémentaire, ils feront servir leurs connaissances à l'obtention d'affaires pour le National-Canadien, non seulement de concurrents comme le Pacifique-Canadien, mais de rivaux comme les entreprises de camionnage.

Le raisonnement de l'honorable député de Laurier, savoir que cela créera certains problèmes d'ordre régional ne me frappe pas beaucoup, car si l'on examine le bureau du National-Canadien, on voit que M. Bickle est mort récemment, mais que les hommes qui sont membres du bureau assurent, il me semble, une représentation régionale très incomplète. Je sais que dans notre région, où le chemin de fer tend à devenir le principal employeur, nous aimerions beaucoup avoir au sein de ce bureau quelqu'un qui serait plus au courant du rôle du National-Canadien dans notre région que ces hommes qui en font partie à l'heure actuelle.

Il me semble que l'honorable député de Laurier a passé trop rapidement sur la liste des gens qui composent le conseil d'administration du Pacifique-Canadien et sur le fait qu'ils attirent des affaires et un appui au chemin de fer. Si les députés ont l'occasion de lire le premier volume de l'histoire du National-Canadien, que le colonel Stevens a publiée il y a quelques mois, ils en déduiront rapidement qu'il y a des relations très étroites entre les chemins de fer, les banques, les maisons de placement et les compagnies de fiduciaire depuis l'avènement des chemins de fer. Les relations entre le Pacifique-Canadien et la Banque de Montréal sont une chose qu'on prend simplement pour acquis. Il me semble déplorable que, par certains côtés, l'économie que nous avons permette que des constellations d'établissements financiers, de placement et de fabrication aient tant d'administrateurs communs. Il me semble stupide de nous opposer à ce que la compagnie, qui