

que nous avons négligé d'entourer la nationalisation des précautions voulues. Je soutiens que j'ai complètement réfuté cette assertion.

Je signalerai à mon honorable ami ce qui me semble vrai: que la commission hydro-électrique, présidée par sir Adam Beck, est au Canada le plus grand exemple de nationalisation. Sans pouvoir l'affirmer, vu que je ne m'en suis pas enquis formellement, je crois que la commission est administrée de la même manière dont nous nous proposons d'administrer le chemin de fer national du Canada. On ne demande pas, que je sache, à la législature de l'Ontario d'ouvrir un crédit pour la somme entière dont la commission a besoin, comme cela a lieu à l'égard des services de l'administration publique.

Je soumets que mon honorable ami se trompe lorsqu'il croit que le présent projet de loi déroge aux principes d'une sage administration des affaires de la nation. On procède différemment à cause des exigences de la gestion des corporations, et pour la même raison qui oblige les actionnaires du Pacifique-Canadien à confier à un bureau qu'ils choisissent la direction du réseau de la compagnie, qui leur appartient.

M. BUREAU: Le premier ministre intérimaire est-il un adepte de la doctrine de la nationalisation?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Oui.

M. BUREAU: C'est tout ce que je veux savoir.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je dirai pourquoi. Prenons la situation actuelle du Canada. Nous avons constaté que l'initiative privée n'a pas réussi, sauf dans le cas du Pacifique-Canadien. J'ai déclaré, l'autre jour, et je le répète, que l'initiative privée et la politique ont amené la situation où nous nous trouvons. Afin de protéger sa mise de fonds, représentée par ses garanties et par celles des provinces, et pour protéger les compagnies de transport, l'Etat a été obligé de se charger des chemins de fer que nous administrons aujourd'hui, et il sera tenu d'acquiescer presque toutes les autres voies ferrées, à l'exception du réseau du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. FIELDING: Si le ministre a autant de confiance que nous voudrions le croire au principe de la nationalisation, pourquoi fait-il exception du Pacifique-Canadien?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Je suis en faveur d'une politique nationale qui consiste à faire une seule chose sensée à la fois

[L'hon. sir Thomas White.]

et à la faire autant qu'il est nécessaire. Il y a une autre raison. La compagnie du Pacifique-Canadien est une institution admirablement administrée qui rend de bons et utiles services au pays, et à l'heure qu'il est, il est à désirer que nous ayons deux réseaux de voies ferrées, afin que l'un régularise l'autre, au point de vue de l'efficacité dans l'administration.

Une VOIX: Lequel?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Eh bien, je dirai à mon honorable ami qu'envisageant un avenir éloigné—laissant de côté le Canada au sujet duquel je ne veux rien affirmer—en Grande-Bretagne, dans ses possessions d'outre-mer et en Europe, on constatera, peut-être pas de nos jours, que le contrôle des voies ferrées passera infailliblement à l'Etat et qu'on ne verra plus le gaspillage qui résulte de la duplication et de la concurrence causées par l'initiative privée.

Tel me paraît être le sentiment des plus habiles parmi les hommes qui, dans le monde entier, ont à s'occuper des entreprises de chemin de fer dues à l'initiative privée. Pour avoir une bonne administration, il faut créer un conseil ou une commission qui, avant tout, inspire la plus entière confiance au public, une confiance plus grande encore que celle qu'il accorderait au Gouvernement.

M. LAPOINTE (Kamouraska): Au Gouvernement actuel, par exemple.

L'hon. sir THOMAS WHITE: Ainsi, prenons la commission hydroélectrique d'Ontario. Le public a la certitude qu'elle est bien administrée...

L'hon. M. LEMIEUX: Cette manière de voir est-elle celle du ministre des Chemins de fer?

L'hon. sir THOMAS WHITE: Le souci de l'avenir, la nécessité de prévenir le gaspillage et l'établissement de voies parallèles font que la nationalisation est devenue chose inévitable. Hier encore, je causais avec un Anglais distingué qui m'apprenait que la question des chemins de fer est entièrement remise à l'étude en Angleterre où, en cette période d'après-guerre, l'on voit de doubles installations de têtes de ligne et des lignes établies à grands frais les unes à côté des autres. Dans le but d'écartier ces causes d'inutile dépense, on va y prendre des dispositions propres à assurer l'exploitation économique et satisfaisante de tous les réseaux de chemins de fer.

Un DEPUTE: Et de la marine marchande.