

Le commissaire Leman: Pour ce qui est de votre projet d'unification, envisagez-vous l'exploitation des réseaux par l'intermédiaire du Pacifique-Canadien ou vous êtes-vous enquis des avantages qu'offrirait l'entrée en scène d'un troisième organisme—un organisme au sein duquel le Gouvernement et votre Compagnie seraient représentés et qui, cela va de soi, assumerait la responsabilité de tout ce qui sera fait en ce qui regarde les abandons de voies ferrées, y compris le mécontentement créé de ce chef et l'unification des programmes des compagnies, lesquelles conserveraient leur identité?

M. Beatty: La chose est faisable, mais elle offre deux désavantages. D'abord, le système fera en sorte que le Gouvernement s'associera plus étroitement à l'administration des propriétés qu'il ne serait sage de le faire à mon avis et il fera planer des doutes sur le calibre des hommes qui seront appelés à faire partie du conseil d'administration. Le motif de ma proposition que l'entreprise soit gérée par le Pacifique-Canadien, c'est que je préférerais débiter avec un conseil d'administration dont les membres sont bien connus. J'ai songé que, dans le cours des temps, il faudrait adjoindre au conseil d'administration des hommes qui ne seraient pas nécessairement les candidats du Pacifique-Canadien. Je verrais d'un mauvais œil que le Gouvernement choisit les administrateurs; cependant, si le Gouvernement créait un tribunal pour faire ce choix, un organisme indépendant composé, ainsi que je l'ai mentionné, de représentants de l'Association des banquiers canadiens, des Chambres de commerce du Canada et d'un juge de la Cour suprême, il va de soi que vous auriez la quasi certitude d'avoir le type d'homme dont les aptitudes justifiaient le choix.

Le commissaire Leman: Du point de vue du Pacifique-Canadien, est-ce que cela ne constituerait pas un grand avantage d'éviter l'odieux et l'impopularité d'avoir à décider ces questions? Vous avez l'intention d'abandonner l'exploitation de 5,000 milles de voies ferrées. Ce n'est pas là un geste populaire.

M. Beatty: Du tout. Cela nous serait utile jusqu'à un certain point. Cependant, nous ne pourrions peut-être pas nous soustraire à notre part de responsabilité, peu importe ce qui arriverait.

Le commissaire Leman: Mais, si vous avez l'intention de reprendre votre identité plus tard, ne serait-il pas avantageux d'avoir un troisième organisme au cours de la période intermédiaire?

M. Beatty: Dès le début, nous avons toujours rêvé qu'il y aurait une Commission toute-puissante, qui jouerait le rôle d'un tribunal d'appel relativement à toutes ces questions. Elle prendrait la forme soit d'une super-commission des chemins de fer, soit d'un organisme distinct et indépendant qui se prononcerait sur les questions de cette nature; il permettrait ou refuserait de permettre l'abandon de voies ferrées dans l'intérêt public. Je crois que c'est essentiel. Je ne pense pas que vous devriez dire à un corps de particuliers comme un conseil d'administration: "Vous possédez le pouvoir illimité de faire ces choses-là".

Je ferais remarquer que nous n'avons jamais eu connaissance des conditions auxquelles la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien accepterait une administration unique pour les deux compagnies. Je pourrais

L'hon. M. DANDURAND.

peut-être rappeler que la résolution du Sénat garantissait au Pacifique-Canadien un dividende sur ses actions ordinaires qui, à cette époque, rapportait 10 p. 100. Pendant plusieurs années, la compagnie n'a pas payé de dividendes sur ses actions ordinaires. On ne trouverait certainement personne aujourd'hui pour garantir au Pacifique-Canadien un dividende sur ces actions.

Sir Edward Beatty a souvent dit: "Entendons-nous d'abord sur le principe et nous discuterons ensuite les détails"; c'est vrai. Il me semble que les principales conditions lorsqu'on projette de former une société sont généralement basées sur ce que chaque partie apporte et sur ce qu'elle retire comme sa part de bénéfices. Je me suis souvent demandé, au cas où la capitalisation du National-Canadien serait réévaluée en prenant comme base une partie de sa dette obligataire de façon à la mettre sur le même pied que celle du Pacifique-Canadien et à égaliser à peu près la position dans laquelle se trouvent les deux réseaux, si le chemin de fer Pacifique-Canadien serait prêt à accepter un système d'administration unique en vertu duquel il partagerait également les profits avec l'autre compagnie. Il me semble que le Pacifique-Canadien était prêt, à un certain moment, à classer les obligations du National-Canadien avec ses actions ordinaires à la condition de toucher des intérêts sur ses obligations et sur ses actions privilégiées. Si le Pacifique-Canadien fait des avances au National-Canadien ce dernier est en droit de savoir quelles sont les conditions qu'on lui offre et sir Edward Beatty ferait mieux, d'après moi, de mettre de côté les généralités pour donner au public une bonne idée de son plan.

Il ne faut pas oublier que tout projet d'administration unique ne pourra réussir que si on en arrive à un arrangement financier satisfaisant avec le Pacifique-Canadien. Ce n'est qu'un à-côté de la question vu que la loi de 1933 interdit la fusion, l'administration unique et le contrôle des réseaux qui font partie des Chemins de fer Nationaux. Il ne faut pas oublier, et ceux de mes collègues qui siègent à mes côtés s'en souviennent bien, que la loi de 1933 a pris naissance dans cette Chambre et qu'elle a été adoptée à l'unanimité. J'ai donc raison de dire, il me semble, que la loi de 1933 a supplanté la résolution du Sénat de 1925 et que c'est elle qui prime actuellement.

Le très honorable M. MEIGHEN: Pas tout à fait. Je le voudrais bien.

L'honorable M. DANDURAND: Il y a eu un changement dans le conseil de régie,