

sur les moyens à prendre pour suffire à la demande vu que nous manquons de matériel roulant.

Les Etats-Unis sont dans la même situation. Vingt mille wagons des chemins de fer nationaux canadiens étaient encore en territoire américain et nous nous trouvons ainsi dans une grande disette. Pour vous montrer comment cette rareté de matériel roulant peut se produire, laissez-moi vous rappeler un récent incident. Il y a quelques jours, à la demande pressante de quelques commerçants de charbon, le Pacifique-Canadien a envoyé aux Etats-Unis cinquante wagons avec l'entente expresse qu'ils reviendraient tous remplis de houille pour les contribuables canadiens. Mais quinze seulement sont revenus; les trente-cinq autres ont pris une autre direction. De bonne heure, l'automne dernier, les citoyens de l'Est et de l'Ouest avaient un grand besoin de wagons additionnels, mais l'an dernier, on n'en a pas achetés.

Nous ne saurions espérer pouvoir gérer les affaires publiques, ou mettre nos réseaux nationaux en concurrence avec d'autres lignes, ni, ce qui est plus important encore, transporter les denrées produites ou nécessaires, à moins que nous ne fournissions le matériel roulant et la force motrice requise. Nous voudrions financer autant que possible l'achat de ce matériel roulant sans en demander l'aide du Parlement. Je n'affirme rien, mais nous espérons pouvoir en payer une grande partie au moyen de la vente des obligations du matériel roulant.

Le très hon. M. MEIGHEN: Garanties par le gouvernement?

L'hon. M. GRAHAM: Il ne sera pas nécessaire, me dit-on, qu'elles soient garanties par le gouvernement. La compagnie fera ces achats tout comme le ferait n'importe quelle autre compagnie autorisée, et l'on ne demandera aucune aide financière au gouvernement. Ces transactions se feront comme s'il s'agissait du Pacifique-Canadien ou d'une autre compagnie autorisée. La compagnie du chemin de fer National-Canadien en fournira ses propres garanties, en grande partie, pour l'achat du matériel.

J'ai tenu à consigner au compte rendu dans leur ordre chronologique les moyens adoptés pour en arriver à cette coordination, et j'ai donné une idée des difficultés qu'il nous a fallu surmonter. Nous en aurons encore d'autres difficultés à surmonter, soit en ce qui concerne les chemins de fer, soit en d'autres affaires, et nous essayerons d'y faire face. Je crois que le conseil d'administration se met à l'œuvre avec un sincère désir de faire réussir ces chemins de fer, et je suis persuadé qu'avec

[L'hon. M. Graham.]

l'aide du peuple canadien, ils y parviendront. Montréal a été choisi comme siège de l'administration du réseau National-Canadien.

Le très hon. M. MEIGHEN: Affaire d'influence.

L'hon. M. GRAHAM: Le transport des marchandises et des voyageurs est affaire de traction (pull).

L'hon. sir HENRY DRAYTON: Parfois.

L'hon. M. GRAHAM: Je ferai observer que sous le régime de la loi de 1919, le Gouvernement seul a le droit de fixer le siège de l'administration générale. C'est le devoir du Gouvernement; toute autre chose est du ressort du conseil d'administration, par exemple, les subdivisions administratives, ainsi de suite. L'avis des administrateurs a été demandé, mais le Gouvernement n'était pas nécessairement obligé de le suivre.

Non pas que je veuille m'abriter sous le manteau du conseil d'administration. Il m'eût plutôt fait plaisir à moi, citoyen de l'Ontario, de voir le siège de l'administration générale s'établir dans ma province. Mais j'ai toujours conseillé que l'on choisisse Montréal comme siège principal, et ce, au seul point de vue des affaires. D'ailleurs, ce dont la population ontarienne, tout comme la population canadienne, en général, a besoin, c'est d'un transport satisfaisant et à taux raisonnable, et le fait que l'expert nommé pour nous conseiller sur ce point ait proposé Montréal, prouve, il me semble, que c'est cette ville qui devait être choisie. En outre—et je ne veux aucunement parler de manière désobligeante pour la compagnie du Pacifique-Canadien—lorsqu'il s'agit de concurrence en affaires, il faut se rapprocher autant que possible de son concurrent. Le quartier général du Pacifique-Canadien est à Montréal, je crois donc que c'est là aussi que doit se trouver celui du réseau National-Canadien. Quelques amis me disent que l'on a enlevé à Toronto le bureau-chef de ce réseau. Or, l'administration générale n'a jamais été établie à Toronto ou à Montréal. Certains chemins de fer ont été désignés "Nationaux Canadiens" par décret du conseil, mais il n'y a jamais eu de compagnie nationale canadienne avant le 4 octobre. Le siège principal du Nord-Canadien était à Toronto, mais non pas celui du National-Canadien; le bureau-chef du Grand-Tronc était à Montréal, mais non pas celui des chemins de fer Nationaux Canadiens. Je suis tout à fait de l'avis du président du conseil d'administration et je crois que le siège de l'administration générale du réseau National-Canadien devrait être au même endroit que celui du Pacifique-Canadien. Montréal, durant les mois d'été, est le