

ce sujet n'a été examiné d'aucune façon lorsque l'on a proposé l'an dernier d'examiner ce rapport.

Dans quelques minutes—et je ne serai pas long—je parlerai du rapport de l'an dernier. L'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler), et quelques autres membres qui ont fait partie du comité se rappelleront que durant les séances du comité spécial des chemins de fer, l'an dernier, nous avons été saisis en premier lieu du rapport des régisseurs, et, deuxièmement, de celui des vérificateurs. Le rapport des régisseurs a été étudié. Celui des vérificateurs qui proposait la réduction des dettes fédérales du National-Canadien fut aussi examiné. Nous avons discuté ces questions assez au long. J'ai à la main une copie des délibérations du comité, le mercredi 29 juin 1934, contenant le rapport de la Chambre. A quelques réunions du comité, nous avons discuté amplement la question d'une nouvelle capitalisation, comme nous l'a suggéré la compagnie Touche, et un membre du comité—je ne suis pas sûr si c'était l'honorable député de Waterloo-Nord, ou quelque autre député—a proposé que cette compagnie donne une forme plus élaborée à ses suggestions. Elle n'a pas présenté son rapport avant la fin des séances du comité. Les séances auxquelles les témoignages ont été rendus se sont terminées le 20 juin, et il n'y a eu aucune explication du rapport.

Certains journaux ont exploité le fait que nous avons semblé cacher le deuxième rapport. En réalité, il a été soumis après les séances du comité. Il y en avait un exemplaire dans le bureau de mon sous-ministre, et, franchement, je ne l'ai vu que récemment. A la suite de quelque malentendu, il n'a pas été envoyé à mon cabinet, ou bien il a été égaré quelque part entre le bureau de mon sous-ministre et mon cabinet. Mais peu importe. L'honorable député de Waterloo-Nord, je crois que c'est lui, a proposé de déposer sur le bureau le rapport supplémentaire. C'est alors que j'ai appris qu'il y avait un rapport supplémentaire. J'ai fait des recherches, et j'ai demandé d'écrire à la compagnie Touche afin d'avoir des exemplaires du rapport supplémentaire. Ces exemplaires sont arrivés ce matin et peuvent être distribués. Nous en avons eu vingt-cinq. Il y avait peut-être vingt-trois membres du comité, mais nous avons demandé vingt-cinq exemplaires, et il seront distribués aux membres du comité, qui ont, je crois, plus de droit de les avoir que qui ce soit. Je dis cela pour montrer que ce n'est pas notre faute si la compagnie Touche n'a pas soumis son rapport supplémentaire. C'est par accident qu'il n'a pas été déposé sur le Bureau. Selon moi, il donne seulement un peu plus de détails que le rapport qui a été présenté l'an dernier.

On doit aussi remarquer que le rapport de la commission Duff, sur lequel était fondée la loi de 1933, suggérait non seulement la nomination de régisseurs, mais aussi celle de vérificateurs, comme on l'a vu dans le texte de loi que j'ai cité tout à l'heure. La commission suggérait que les régisseurs étudiasent aussitôt que possible la question de la capitalisation des chemins de fer de l'Etat et fissent un rapport à la Chambre. Ils ne l'ont pas encore fait. Il faut cependant se rappeler qu'il n'y a guère plus d'un an que les régisseurs ont été nommés et qu'ils ont entrepris une rude tâche en acceptant de diriger les chemins de fer de l'Etat. La structure financière des chemins de fer de l'Etat est une chose très compliquée. J'ai entendu dans cette Chambre plusieurs de mes honorables collègues, députés depuis un bon nombre d'années, parler de l'organisation financière de ces chemins de fer ces dernières années et même avant l'avènement du Gouvernement actuel, et leurs discours nous prouvaient que, tout en ayant étudié de bien près cette question, ils n'avaient pas compris tous les faits que comporte cette organisation financière. Les régisseurs étaient absolument dans la même situation quand ils ont été nommés. Il est vrai que deux d'entre eux avaient été auparavant directeurs. M. Fullerton avait été président de la Commission des chemins de fer, mais je présume qu'aucun des trois n'avait fait une étude complète de cette question. Quoi qu'il en soit, ils ne nous ont encore présenté aucune proposition tendant à modifier la structure financière des chemins de fer de l'Etat en ce qui concerne leurs rapports avec l'Etat.

Ce n'est pas des vérificateurs que nous devons attendre un rapport sur ce sujet, mais ils nous en ont présenté un. Je n'ai fait aucune objection quand ils ont présenté un rapport l'an dernier, mais ce sont les vérificateurs et non les régisseurs qui ont fait ce rapport. La commission Duff a posé certaines règles dans son rapport auxquelles je me suis toujours conformé, et a recommandé que les régisseurs étudiasent la question de l'organisation financière, mais ces derniers ne nous ont fait aucune recommandation.

Je ne désire pas discuter la question plus longuement. Je veux simplement terminer mes remarques en répétant qu'aucune attaque n'a été dirigée contre George A. Touche et Compagnie, de quelque manière que ce fût. Je dois cependant dire que, depuis qu'il a été annoncé à la Chambre des communes qu'il y aurait un changement, il s'est fait une propagande à propos de George A. Touche et Compagnie et contre le Gouvernement qui entendait changer ce que le Parlement a parfaitement le droit de changer. On m'a dit que cette propagande a été provoquée par la compagnie Touche elle-même. Je ne le crois pas, mais,