

M. HEAPS: Quand la société Touche et Compagnie cesse-t-elle d'être en fonction?

L'hon. M. MANION: J'ai fait remarquer à un honorable collègue qu'elle continue automatiquement ses fonctions jusqu'à l'entrée en fonction des successeurs. Nous légalisons cette situation.

M. HEAPS: Quand cela se fera-t-il?

L'hon. M. MANION: Je pense que mon honorable ami n'a pas suivi la discussion. Quelqu'un a posé la même question, il y a quelques instants, et j'ai répondu que ce ne sera pas avant la troisième lecture du projet de loi, quelque temps après. Nous ferons la nomination le plus tôt possible après la troisième lecture du projet de loi, son adoption par l'autre Chambre et la sanction donnée par Son Excellence.

M. SANDERSON: D'après l'explication fournie tantôt par le ministre, la rémunération de Clarkson, Gordon et Compagnie s'élèvera à \$50,000, les frais en sus. Et quel sera le montant des frais?

L'hon. M. MANION: Il m'a été donné d'examiner la chose. L'an dernier, les frais ont été de \$4,000 à \$5,000. Je puis me tromper, mais je pense que j'ai raison. Le service à Montréal n'entraîne aucun déboursé, mais nous payons des frais de voyage chaque fois que les vérificateurs de la société se déplacent le long du réseau. Un bureau chargé de vérifier les comptes d'une énorme entreprise comme le réseau national doit tenir des vérificateurs sans cesse à l'œuvre, et quelques-uns doivent voyager d'un bout à l'autre du pays. Quand ils se déplacent, nous payons leurs frais de voyage. L'an dernier, ces frais se sont montés à \$4,000 ou \$5,000.

M. SANDERSON: Quelle somme le bureau Touche et Compagnie a-t-il touchée?

L'hon. M. MANION: \$50,000 par année.

M. SANDERSON: La somme n'a pas varié?

L'hon. M. MANION: Non.

L'hon. CHARLES STEWART (Edmonton): Je ne m'intéresse pas particulièrement au débat sur le changement de vérificateurs, bien qu'à mes yeux le ministre eût pu apporter une meilleure raison que celle qu'il nous a donnée pour motiver ce changement; après tout, en effet, de l'aveu même du ministre, ces vérificateurs ont donné pleine satisfaction. Mais je veux dire un mot sur toute cette affaire des chemins de fer, et plus particulièrement sur la propagande qui se fait en certains endroits au Canada et qui résiste à toutes les déclarations du ministre lui-même, parlant pour le Gouvernement, à l'effet que le Gouvernement aurait l'intention d'étudier le problème d'un

[L'hon. M. Manion.]

fusionnement quelconque. Ces déclarations règlent sans doute le cas du Gouvernement, mais elles ne réussissent pas à mettre un terme à la propagande persévérante qui se fait dans tout le Canada suivant laquelle la question des Chemins de fer nationaux serait le grand problème de l'heure, ou l'un des grands problèmes à résoudre pour le Gouvernement, soit aujourd'hui soit plus tard.

Je voudrais proposer au ministre de considérer la réduction de la dette capitalisée des Chemins de fer nationaux du Canada, car je pense avec l'honorable député de Waterloo-Nord (M. Euler) que si le Gouvernement continue de capitaliser jusqu'à la limite ces chemins de fer, en calculant l'intérêt sur le capital, il fera naître dans l'esprit des Canadiens une idée telle que, dans l'éventualité d'un fusionnement ou même d'une absorption, ce qui me paraît encore pis, d'une compagnie par l'autre, le public y donnerait peut-être son approbation. Je suis un de ceux qui craignent pareille éventualité, parce que j'ai vécu dans l'ouest du Canada où il n'y avait qu'un seul réseau. Je ne dis pas qu'il n'a pas rendu de services, mais il en a rendu quand cela lui plaisait et sans se soucier des besoins des expéditeurs. Tous ceux qui ont connu cette époque m'approuveront, je pense.

J'ai fait partie d'un gouvernement qui a peut-être commis des bévues en cherchant à remédier à la situation; je l'admets aujourd'hui. Tous ces incidents sont du domaine de l'histoire, mais voici que le même problème se pose toujours, et je suis de l'avis des plus ardents propagandistes sur ce point, c'est un problème des plus inquiétants. Tout d'abord je voudrais que le capital soit réduit à des limites convenables; on ne devrait pas maintenir les conditions présentes, d'après moi. Ce n'est pas la première fois que j'exprime cette opinion. Je crois encore que durant ces périodes de troubles, ces années de crise, les deux réseaux n'ont pas vu d'assez près à l'entretien, et les frais éventuels d'entretien s'accumulent et il faudra les défrayer un jour ou l'autre. Je veux dire que l'entretien exigera beaucoup plus d'attention que n'en accordent aujourd'hui les deux réseaux de chemins de fer. Je suis d'avis qu'un réseau ne mérite pas plus de reproches que l'autre. Ils sont absolument nécessaires pour la population du pays. Mais je demande au ministre des Chemins de fer et au premier ministre de souligner un aspect de la situation plus qu'on ne l'a fait jusqu'à présent, c'est-à-dire que nous jouissons de taux de transport pour les passagers et pour la marchandise moins élevés chez nous que chez nos voisins du sud, où les chemins de fer appartiennent à l'initiative privée. C'est un point que l'on perd trop de vue. Quand on