

ministration de cette propriété par le Conseil de régie sont compris dans les rapports annuels soumis au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Chemins de fer, alors que le Comité créé pour examiner ces rapports a eu toutes les explications concernant les questions douteuses. Depuis deux ans, ces rapports montrent, avec des chiffres incontestables, la véritable situation de nos chemins de fer et leur exploitation durant cette période, et je ne demande pas mieux que de comparer l'efficacité de leur administration durant ces deux années avec l'histoire au cours de n'importe quelle période de deux années antérieures.

La loi du Parlement en vertu de laquelle les régisseurs ont été nommés est basée sur le rapport Duff. Voici les quatre conclusions vitales de ce rapport :

1. Que " L'administration des affaires du National a subi dans le passé une pression politique et publique." (Voir le paragraphe 142 du rapport.)
2. Que " Dans les circonstances, les fonctions des administrateurs ont revêtu, dans la pratique, un caractère consultatif. Il semble qu'ils approuvaient officiellement, en général, les programmes de dépenses qu'ils croyaient relever surtout du président et du gouvernement." (Voir le paragraphe 145 du rapport.)
3. Que " Les méthodes administratives du réseau ont été caractérisées par l'extravagance. Il lui a manqué le rigoureux contrôle des dépenses exorbitantes, inhérent aux sociétés privées par suite de leurs ressources financières limitées." (Voir paragraphe 33 du rapport.)
4. Que " L'administration du réseau a dépensé librement et favorisé les projets d'expansion et d'extension d'une manière incompatible avec la prudence administrative." (Voir le paragraphe 34 du rapport.)

Tels sont les défauts fondamentaux que la Commission Duff croyait pouvoir être corrigés par une administration de régisseurs. Je tiens à dire le plus énergiquement possible que nous avons tenté tous les efforts pour réaliser les espérances de la Commission, et j'ajouterai, non sans fierté que, eu égard au peu de temps qui s'est écoulé jusqu'à ce jour, nous avons remporté un succès notable. Je n'ai jamais entendu insinuer même que le comité des régisseurs se soit le moins légèrement laissé influencer, en aucun temps, par des considérations politiques quelconques. Le Conseil de régie s'est toujours conduit, ou a toujours essayé de se conduire, comme un groupe d'hommes d'affaires chargés de lourdes responsabilités.

Lorsque nous sommes entrés en fonctions, la dépression sévissait depuis quelques années, et déjà on avait fait de grandes économies nécessaires, mais, en dépit de difficultés évidentes, les régisseurs ont accentué ces économies, et aujourd'hui, en tenant compte de tous les facteurs atteignant les chemins de fer, je suis convaincu que le réseau est exploité plus économiquement et avec plus d'efficacité, qu'il est mieux outillé, du point de vue des profits en perspective, pour faire face à l'expansion des affaires, que jamais auparavant. C'est ce que prouvent les rapports publiés de la compagnie.

En examinant les résultats des chemins de fer durant l'administration des régisseurs, il ne faut pas oublier que, depuis quelques années, les compagnies de chemin de fer en général ont grandement souffert de la dépression. La concurrence des nouveaux modes de transport, récemment améliorés, leur a tout particulièrement nuí. Pour s'en rendre compte il n'y a qu'à jeter un regard sur la situation des compagnies de chemin de fer aux États-Unis et dans d'autres pays. Si l'on songe à cela, de même qu'à l'histoire des Chemins de fer Nationaux du Canada, et au fait qu'une grande partie de leurs voies n'ont pas été construites dans un but de profits mais pour de grandes fins nationales, il devient évident que l'on peut facilement compter sur une exploitation trop favorable de ce vaste réseau.

Les régisseurs ont été chargés de l'administration de nos chemins de fer depuis le 1er janvier 1934. Les résultats financiers de 1934 et 1935 sont contenus dans les rapports des régisseurs soumis au Parlement. Comparons les résultats