

TÉMOIGNAGES

SALLE 268,

CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 2 juin 1936.

Le Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande se réunit à onze heures, sous la présidence de sir Eugène Fiset, président.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Conformément au désir exprimé par le Comité, la semaine dernière, le juge Fullerton a préparé un rapport. Il en a envoyé une copie au ministre et à moi-même. Nous devons, pour ainsi dire, examiner ce rapport, auquel je ne m'oppose nullement. Je prierai, du consentement unanime du Comité, le juge Fullerton de vouloir bien lire son rapport en entier.

(Adopté.)

L'hon. M. FULLERTON: Au président et aux membres du Comité permanent des Chemins de fer et de la Marine marchande: Je désire exprimer au Comité mon appréciation de l'occasion qui m'est offerte de faire une déclaration touchant le travail du Comité de régie et ce que nous avons pu accomplir. Le Comité de régie apprécie sincèrement, en outre, la manière équitable dont il a été traité par le public et la presse.

En ce qui me concerne, on comprendra, je crois, que je suis placé dans une position très difficile. Je ne suis pas un agent libre, mais l'un des régisseurs d'une grande propriété nationale. Il ne convient pas, à mon sens, que je cherche, par des paroles ou des actes non absolument nécessaires, à me justifier aux dépens d'hommes d'Etat ou de particuliers qui ont incontestablement le droit d'examiner et de discuter la conduite du Comité de régie et les affaires de nos chemins de fer. Cependant, depuis ma nomination à la présidence du Comité de régie, j'ai été souvent bien tenté de réfuter ce que je croyais des critiques injustes et des déclarations non motivées avec la même publicité donnée à ces accusations. Mais, après réflexion, j'ai pensé qu'une controverse publique ne tendrait qu'à empirer une situation déjà assez difficile et que ces critiques et ces assertions étant basées sur des opinions et un intérêt personnels, on ne les modifierait pas, alors qu'étant fondées sur des malentendus ou l'inexactitude, on aurait une réponse complète en considérant les faits réels. De plus, je ne conçois pas d'effet plus troublant sur les administrateurs des chemins de fer qu'une discussion publique visant ce service. Quelle que soit la satisfaction que l'on puisse retirer de ces discussions, elles ne peuvent en définitive profiter au réseau dont j'ai été nommé président. Il est donc de mon devoir, à mon avis, tant que j'exercerai ces fonctions, de subordonner toute question de simple importance personnelle aux intérêts des Chemins de fer Nationaux du Canada, et dans la discussion des affaires de chemins de fer d'éviter autant que possible d'accentuer les divergences d'opinions actuelles.

Mes observations doivent donc être strictement restreintes. Je ne prétends pas que nous avons été infaillibles, ou même que le succès qui a couronné nos efforts a atteint le véritable but de nos espérances. Il y a encore beaucoup à faire. Nous ne voulons pas non plus échapper aux critiques et aux enquêtes, mais les critiques devraient, je crois, être basées uniquement sur les faits. Les Chemins de fer Nationaux du Canada sont administrés aujourd'hui ouvertement. Certaines entreprises du Canada sont peut-être aussi connues du public, mais, sûrement, aucune autre ne l'est davantage. Par conséquent, nul citoyen du pays ne peut se tromper sur aucun des faits en particulier. En général, les faits relatifs à l'ad-