

mission des chemins de fer, il fut le meilleur président que cette commission ait jamais eu; je veux parler de l'honorable député de York-Ouest (sir Henry Drayton). Afin d'éviter un double service il fallait acheter les intérêts de la Toronto Electric Light Company, la première compagnie établie dans la ville. Bien que nos experts de Montréal eussent estimé ses actions ordinaires à 105, nous lui offrimes 125, afin de ne pas déprécier ses obligations ni ses autres valeurs; mais elle refusa et force nous fut alors de construire immédiatement l'hydro-électrique, — le système municipal — et de doubler ainsi le service. Ce système a coûté cher et il faut tenir compte aux contribuables de Toronto d'avoir eu le courage de l'installer. L'existence de ce service en partie double n'est pas une circonstance fâcheuse, après tout, car elle nous assure un service qui est à la fois meilleur et plus économique par suite de la concurrence que se font les deux compagnies. Le rapport des commissaires démontre que, cette année, les consommateurs de Toronto ont épargné 22 millions de dollars pour l'éclairage de leurs demeures et de leurs maisons de commerce. Leur usine électrique leur coûte, jusqu'à présent, 12 millions. Nous nous sommes emparés des tramways, mais il en est résulté un arbitrage par suite duquel nous aurons probablement plusieurs millions à payer. Depuis le 1er septembre nous avons dépensé 12 millions pour améliorations. La fondation du chemin a été refaite, la ligne a subi plusieurs autres améliorations, nous avons fait construire deux cents nouvelles voitures et ajouté à l'efficacité de cette utilité publique de diverses autres manières. Vieux de plusieurs années, le réseau laissait beaucoup à désirer; mais dès que nous aurons pu mettre nos plans à exécution, le service sera meilleur et le tarif plus réduit qu'ils ne l'ont jamais été du temps de l'ancienne compagnie. Si je cite ces faits, c'est tout simplement pour établir que la ville d'où je viens ne s'est pas montrée injuste à l'égard de l'exploitation des utilités publiques par des particuliers.

Pour ce qui est des chemins de fer, la politique du Canada me paraît plus insensée que celle de tout autre pays du monde. Un chemin de fer comme le Pacifique-Canadien est exploité avec profit et s'empresse d'ajouter à son succès en établissant des services de steamers sur l'océan et sur les lacs, en faisant valoir des terrains pétrolifères, des terres arables et en érigeant des hôtelleries; mais il appartient à des particuliers.

[M. Church.]

Nous tirons tous vanité du succès de la compagnie du Pacifique-Canadien. Je serais le dernier homme au monde à dire quoi que ce soit d'injuste des membres de cette compagnie qui ont si bien servi le pays et l'empire. Bien que j'aie certains reproches à leur faire, je n'en tiens pas moins à les louer de ce qu'ils ont accompli pour le Canada comme pour l'empire, dans la gestion de leurs excellentes voies ferrées et lignes de paquebots, principalement pendant les hostilités. Au Canada, une entreprise de chemin de fer qui réussit reste dans le domaine de l'initiative privée; celle qui fait fiasco et dont les administrateurs ne peuvent pas encaisser assez de recettes pour faire face aux frais obligatoires passe à l'Etat.

Je tiens à rendre pleine justice aux initiateurs de l'entreprise du Nord-Canadien. Sir William Mackenzie et sir Donald Mann sont tous deux des hommes capables et si ce n'eût été de la guerre leurs entreprises de chemin de fer auraient probablement eu plus de succès. Je ne veux pas non plus critiquer injustement la compagnie du Grand-Tronc. Quelques-uns des actionnaires anglais des trois compagnies que j'ai désignées sont aussi actionnaires de compagnies de prêts dans l'Ouest canadien. Et comment traitent-ils leurs débiteurs? Si l'on tarde à payer un versement, renouvellent-ils l'hypothèque et lui accordent-ils un délai pour solder l'arriéré? Je ne le crois pas; même si le débiteur est un ancien combattant, il confisquent sa propriété et l'obligent à s'en aller. Cependant, le Canada ne traite pas de cette manière les voies ferrées en déconfiture; au contraire, il leur fournit des fonds et leur accorde du délai pour le paiement.

Je reconnais au parti conservateur le mérite d'avoir établi la nationalisation dans la province d'Ontario. Ce fut le regrettable sir James Whitney, ainsi que sir Adam Beck qui ont donné l'élan, dans cette province, à l'entreprise d'éclairage et de force motrice de la commission hydro-électrique qui, depuis 1911, a fait économiser 22 millions de dollars aux citoyens de Toronto. Cette entreprise a été tenue à l'écart de la politique. De bons conservateurs et de bons libéraux y sont intéressés, mais c'est au parti conservateur que revient le mérite d'avoir procuré au public l'éclairage et la force motrice à bon marché. Le parti conservateur qui, au dire du député de Québec-Est (M. Lapointe) est indigne de confiance a le mérite d'avoir nationalisé les voies ferrées au Canada. Je dois dire du très honorable chef de l'op-