

la ligne du Temiscamingue. Sir Adam Beck a un projet pour l'électrification de cette ligne et pour fournir de la force motrice aux mines de la région. Le service du chemin de fer peut-être étendu jusqu'aux districts miniers du nord de l'Ontario et de Québec. Une grande prospérité se lèvera sur le pays. L'électrification des chemins de fer est le moyen de servir l'industrie et de donner du travail aux ouvriers. Qu'on fasse cela, et l'on ne perdra pas un sou. Sir Adam Beck a démontré qu'on ferait assez de bénéfices pour payer tous les frais, constituer un fonds d'amortissement et fournir le public à bon marché.

J'ai pris la parole ce soir pour engager spécialement nos collègues de l'Ouest et des Provinces maritimes à étudier la question de l'électrification des chemins de fer et d'inaugurer une ère d'exploitation industrielle comme celle que nous traversons dans l'Ontario.

M. CHURCH: Croyez-vous possible de mettre ces projets à exécution avec un parlement de groupes comme celui que vous avez vanté?

M. MACLEAN (York-Sud): Je n'en sais rien. L'honorable membre est aussi avancé que moi là-dessus, en tout cas, libre à lui de s'en assurer lui-même. Mais même avec le système des groupes parlementaires on pourrait très bien, je crois, obtenir ce que l'on veut.

M. CHURCH: Croyez-vous qu'avec le système des groupes parlementaires on aurait pu créer le service hydroélectrique? Est-ce que les électeurs de l'Ontario n'ont pas repoussé ce système à une majorité écrasante?

M. MACLEAN (York-Sud): Je n'y puis rien. Notre collègue a pris part à la campagne électorale et le parti agraire a été battu. Je n'ai pas de reproches à lui adresser. Sir Adam Beck doit lutter contre certains gros intérêts. Je passe.

Je toucherai un autre sujet: la rivalité qui existe entre le réseau de l'Etat et le Pacifique-Canadien. Je suis plein d'admiration pour cette dernière entreprise qui a eu les plus beaux succès. Il y a cependant à Montréal des financiers qui se sont lignés ensemble et qui forment ce que j'appelle le bloc Mont-Royal, et qui a pour organes le *Star* et la *Gazette*.

Ils prêchent une doctrine étrange,—non seulement la doctrine que nous avons entendue cet après-midi, "que des temps sombres, et des murmures de mort, et toutes autres choses s'annoncent pour le Canada",—mais il y a des hommes à Montréal qui disent,—j'appliquerais cela peut-être au Canadien-Pacifique, cer-

tainement à quelques banques et à l'association des banquiers,—que de quelque manière les gens que je nommerai les "parasites du Mont-Royal" en veulent aux chemins de fer Nationaux et au réseau hydroélectrique de sir Adam Beck en Ontario. Ils continuent à prêcher cette doctrine, et c'est là l'attitude de ce club du Mont-Royal, si on peut leur donner ce nom. Or cela ne peut se faire dans ce pays. Nous avons de la place amplement pour les deux réseaux ferroviaires, mais s'il faut les garder séparés, cela signifiera de fortes dépenses pour le Canada. Je voudrais voir le Pacifique-Canadien se joindre de quelque manière au réseau National-Canadien. Dans la programme que j'ai énoncé ce soir, j'ai inséré une clause dans ce but:

La coopération et l'usage commun par les services en concurrence lorsque cela peut se faire dans l'intérêt public.

Il n'y a pas de raison qui puisse empêcher le Pacifique-Canadien de travailler de concert avec le réseau National-Canadien. Les deux réseaux devraient au moins mettre en commun certains services, et autres choses de ce genre. Ils devraient prendre l'exemple de la compagnie de la Baie-d'Hudson, afin que les deux réseaux ferroviaires puissent avoir une action commune. Il peut se trouver des personnes qui n'aimeraient pas cela. Elles peuvent dire: "Nous voulons la concurrence, et le fusionnement serait onéreux." Mais nous avons entendu cet après-midi énoncer par l'honorable député de Sherbrooke (M. McCrea) les frais énormes pour le pays en fait de chemins de fer. Et ces frais ne semblent pas devoir diminuer en Canada. Nous avons trop de chemins de fer pour la population, leur parcours est trop étendu, et il nous faudra chercher quelque plan de diminuer ces frais dans l'avenir. Il peut se faire qu'un gouvernement composé de groupes entreprenne l'étude de ce problème et en trouve la solution. On ne peut trouver dans le passé un réseau aussi complet et aussi bien organisé que le réseau de l'hydroélectrique d'Ontario. Il n'y a jamais eu de gaspillage au sujet de ce réseau. On a pu commettre des erreurs, mais de gaspillage, jamais on n'a pu le prouver. L'amortissement du coût total a été organisé, et le peuple peut acheter l'électricité pour l'éclairage, le chauffage et la force motrice à un taux très bas. C'est le plus bel exemple dans le monde entier d'un service exploité et possédé par le peuple. Un autre exemple qui attire l'admiration en général, c'est le réseau des tramways de Toronto qui est maintenant dans la dépendance du peuple. C'est le meilleur réseau de tramways qui se puisse trouver parmi les réseaux possédés par le peuple.