

gressistes de l'Ouest le seraient aussi s'ils ne craignaient pas leurs commettants.

Ceci donne à la cause des droits acquis une énorme majorité à la Chambre. Cela donne au groupe Gouin l'occasion qu'il attendait depuis longtemps de faire un coup sans même avoir besoin de le déguiser.

Pour être bref, tout est préparé pour une division finale de ces profits accumulés du C.P.R. Le Parlement qu'il faut est constitué. Le cabinet a été choisi dans ce seul but. Le C.P.R. a préparé son coup et la cote nous crie que cela va se faire bientôt.

Le parti conservateur a été fervent croyant de la nationalisation et il s'est montré favorable à l'hydro-électrique et au mouvement "hydro-radial" dans la province d'Ontario. Le parti conservateur a donné à la province les avantages de la municipalisation de nos établissements hydro-électriques. On nous dit que 80 p. 100 du parti progressiste d'Ontario ou de l'U.F.O. sont en faveur du Pacifique-Canadien, comme l'est aussi le gouvernement Drury. On ajoute que les progressistes de l'Ouest seraient aussi en faveur du Pacifique-Canadien s'ils ne craignaient pas leurs commettants. Je crois néanmoins que plusieurs de mes amis progressistes manquent encore trop d'expérience parlementaire pour craindre si tôt leurs commettants.

Dans son discours de lundi dernier, le premier ministre a dit: "Donnez une chance aux chemins de fer." J'espère qu'il la leur donnera, mais je me demande ce qu'il veut dire par ce mot. La commission Drayton-Acworth a recommandé qu'on laisse à un bureau de directeurs l'entière faculté de consolider toutes les voies ferrées appartenant au Gouvernement. Quand nous avons constitué une commission des transports pour acquérir la Toronto Street Railway pour laquelle on a dépensé en améliorations 11 millions durant les quatre derniers mois de 1921 et l'on dépensera encore 11 millions cette année, toujours en améliorations, les citoyens ont adopté par une majorité écrasante la proposition de municipaliser l'éclairage, la force motrice et les transports dans la ville, en formant une commission pour administrer ces services. Quand nous étudions les pouvoirs de la commission des transports et leur étendue, j'ai fortement insisté pour que l'on donne à la commission ses coudées franches et la direction absolue de tout le système, y compris les taux et prix, pour qu'elle soit affranchie de toute intervention de la part du conseil municipal et qu'elle ait plein pouvoir de déterminer les taux et d'exploiter le tramway au meilleur de ses capacités, de le rendre rémunérateur et de l'administrer au seul point de vue commercial.

Ce principe a été adopté par le conseil municipal comme par la législature et il est incorporé dans notre loi. Il devrait réussir une fois appliqué aux réseaux fédéraux propriété de l'Etat. C'est le seul genre d'administration qui puisse s'appliquer heureusement à notre réseau national de chemin de fer. Sans lui nous ferions aussi bien de ne pas avoir de nationalisation. Quel a été le secret du succès de l'hydro-électrique dans l'Ontario? En premier lieu, l'absence de toute ingérence politique dans son administration; ensuite, une direction et une administration compétentes; et sans ces choses la municipalisation ou la nationalisation ne sauraient réussir.

J'espère que si l'administration des chemins de fer est confiée à une commission on cessera de venir nous demander des lois pour régler les recettes et les dépenses, les conditions de la main-d'œuvre et la durée de la journée de travail; ce sont là des questions que la commission devrait débattre. Le travail a tout à espérer du régime de la régie publique et tout à craindre de l'exploitation privée. L'ouvrier sera toujours bien traité sous le régime de l'Etat en ce qui concerne les conditions du travail et la durée de la journée de travail. Sous la régie publique le tarif des salaires et la durée de la journée de travail sont les mêmes que dans l'exploitation privée, parce que ces conditions sont semblables dans les deux administrations, et s'il y a une différence, peut-être le régime de l'Etat est-il supérieur à l'autre.

J'espère que le réseau national recevra un essai loyal; mais je souhaite que le ministre des Chemins de fer nous explique, quand il prendra la parole, ce qu'il entend par un essai loyal. Le rapport de la commission Drayton-Acworth nous montre comment on peut parvenir au succès. Que le Gouvernement s'inspire donc des conclusions de ce rapport et adopte les lignes principales du mode de gestion qui a si bien réussi à l'exploitation hydro-électrique de la province d'Ontario. Si nos collègues progressistes de l'ouest de l'Ontario—j'en connais sept ou huit de cette partie-là du pays—veulent se convaincre par eux-mêmes de l'excellence de la régie publique des chemins de fer dans notre province gérée par sir Adam Beck, la London and Port Stanley, propriété de la ville de London, appartenant autrefois au réseau du Père-Marquette puis au Grand-Tronc et acquise finalement par la ville de London puis électrifiée par elle.

Les tarifs-voyageurs ont été considérablement réduits, ceux des marchandises