

nos gisements de minéraux, etc. Avant longtemps le peuple demandera peut-être—la classe ouvrière semble déjà se préparer à le demander—que le Gouvernement prenne possession des banques, qui, je le crois, ont nui, dans bien des cas, au bien de ce pays. Les assurances pourraient, elles aussi, être nationalisées. En thèse générale, je trouve que tous ces services, dont dépendront la prospérité et le bien du peuple, finiront peut-être, sans grande difficulté, par lui appartenir et par produire, sous sa direction, des résultats satisfaisants. Par conséquent, prenons toutes les précautions nécessaires pour assurer ce succès dès le début. Certes, la responsabilité du Gouvernement à ce sujet, est terrible.

L'opposition faite au bill dépend de trois raisons principales. On blâme d'abord le Gouvernement de ne pas vouloir fournir de renseignements sous prétexte qu'il se sent fautif. Ensuite, on allègue que ces quarante-quatre chartes accordées pour la construction de chemins de fer dans l'Ouest vont servir à des fins politiques. Mais la raison la plus importante de cette opposition se rattache à la composition du conseil des directeurs qui va exploiter les chemins de fer nationaux.

On nous a dit, à bon droit selon moi, que, pour assurer le succès de la nationalisation, nous devons y faire présider l'homme le plus capable du pays. Est-il logique de renommer comme administrateurs de ce chemin de fer national des hommes qui n'ont pu mener à bonne fin les opérations du Nord-Canadien quand il appartenait à des particuliers? Je dis que non.

L'honorable député de Pontiac (M. Cahill) a beaucoup insisté pour obtenir des renseignements et il a provoqué, à ce sujet, les rires de certains membres du parti ministériel, mais ses démarches ont fait impression sur le public. Quoi que la droite puisse en penser, il règne dans les rangs du public un certain malaise résultant de ce que l'on s' imagine que les chemins de fer nationaux ne sont pas étrangers à l'influence de Mackenzie et Mann. Je ne suis pas surpris qu'on éprouve ce malaise à la pensée que des hommes qui ont reçu du pays beaucoup plus qu'ils ne lui ont donné se mêlent encore d'intervenir dans l'exploitation des chemins de fer nationaux.

Il est possible que ce soupçon ne soit pas fondé; mais le soupçon existe et le Gouvernement devrait en reconnaître l'existence. Il est impossible que cette nouvelle entreprise soit couronnée de succès, si le public n'y a pas confiance.

[M. Euler.]

Dans la partie ouest de l'Ontario, le peuple va bientôt se mettre à exploiter, au moyen de l'énergie électrique provenant des chutes du Niagara, un réseau de chemin de fer hydro-électrique. Il serait pitoyable que les chemins de fer à vapeur dont nous sommes maintenant dotés et dont plusieurs embranchements ne sont pas exploités avec succès, fussent encore exploités à perte à l'avenir et dussent subir la concurrence de lignes électriques parallèles exploitées, disons, sous la présidence de sir Adam Beck et de sa commission hydro-électrique.

Voilà, suivant moi, où réside la difficulté. Les hommes qui doivent être chargés de l'administration de nos chemins de fer nationaux n'étaient pas autrefois en faveur de la nationalisation, et je me demande s'ils le sont maintenant. Celui qui doit être président des chemins de fer nationaux a été notoirement en conflit avec les hommes de la partie ouest d'Ontario qui cherchent à faire prévaloir l'idée de la nationalisation et de l'exploitation des chemins de fer électriques. Les deux clans devraient unir leurs efforts pour substituer l'électricité à la vapeur dans tous les cas où cela serait possible; mais dans les circonstances actuelles, M. Hanna ayant charge des chemins de fer nationaux, et sir Adam Beck ayant la direction de la commission hydro-électrique, je suis porté à croire que cette innovation est pour ainsi dire impossible. Je citerai à ce sujet un article du "Globe", de Toronto, bien qu'il n'aille pas aussi loin que moi :

Dans l'Ontario, l'économie et l'efficacité exigent la coopération des chemins de fer nationaux et de la commission hydro-électrique. Il faut prévenir le doublement inutile des lignes, et quand le pays aura acquis le Grand-Tronc il faudrait permettre à la commission hydro-électrique de convertir plusieurs embranchements en chemins de fer électriques. Ces embranchements, qui déservent exclusivement quelques-unes des plus riches et des plus peuplées régions de la province, laissent tellement à désirer et subissent l'inconvénient de pentes tellement raides, qu'ils devraient s'adapter beaucoup mieux à l'exploitation au moyen de l'électricité qu'au moyen de la vapeur. En passant les chemins de fer nationaux à la commission, on les mettrait dans une situation plus avantageuse, attendu qu'ils continueraient à desservir les mêmes régions à titre de tributaires, sans rien coûter au réseau national. Il y a des années que les projets de chemins de fer hydro-électriques sont paralysés, parce qu'on attend les plans du Gouvernement fédéral.

En terminant, je dirai au Gouvernement qu'il ferait bien d'instituer un conseil de directeurs absolument nouveau, pour l'exploitation des chemins de fer nationaux.

Qu'il paie le prix et qu'il obtienne les meilleurs directeurs qu'il puisse se procurer,