

nord d'Ontario qui lui appartient. A Toronto, nous possédons le réseau des tramways de la ville et dans l'Ontario nous avons et nous dirigeons les lignes radicales. Nous avons aussi un réseau hydro-électrique pour la distribution de l'électricité et nous croyons absolument en la municipalisation ou nationalisation des services d'utilité publique. Nous sommes satisfaits d'avoir aujourd'hui les chemins de fer nationaux; ils font des progrès et je ne doute pas qu'ils ne donnent bientôt des résultats satisfaisants. Mais il semble que le Pacifique-Canadien qui a été traité si généreusement par le peuple de ce pays, se crée petit à petit un parti dans cette Chambre et cultive certainement le sentiment public dans le pays, par la presse et par d'autres moyens, avec une tendance à détruire la confiance dans l'exploitation publique des chemins de fer. Le Pacifique-Canadien veut évidemment voir le réseau national paralysé ou détruit ou dans tous les cas remis entre ses mains. Cela ne pourra jamais arriver dans ce pays. Si pareille chose se produisait, cela établirait simplement un monopole qui rendrait la vie au Canada intolérable et tout à fait impossible. Cela détruirait nos institutions politiques car il y aurait un maître des chemins de fer au Canada aux ordres de qui le Gouvernement serait soumis; en vérité. Le Parlement et la presse seraient également soumis à ces ordres. Et pourtant vous pouvez voir ces procédés faire leur œuvre au Canada, on répand l'idée dans tout le pays que l'on devrait détruire les chemins de fer nationaux ou au moins les transférer au Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien a la prétention d'être et en réalité comme contribuable au Canada, il est un actionnaire des lignes nationales et si mon bon ami M. Beatty, et ceux qui lui sont associés dans l'exploitation du chemin de fer se trouvent en concurrence avec les lignes nationales, laissez leur faire la concurrence à ces lignes. Mais ne leur permettez pas de détruire le réseau national; mais que cette compagnie soit tenue de lui faire concurrence et de rivaliser de zèle avec lui au service du public. Elle pourra l'emporter, mais je ne crois pas que ce soit possible. Sans doute, ils peuvent dépenser toute l'énorme réserve que le Pacifique-Canadien possède aujourd'hui et consacrer cet argent à faire une concurrence intensive aux chemins de fer nationaux, mais une telle concurrence sera finalement inefficace et ils n'obtiendraient pas beaucoup d'encouragement de leurs actionnaires s'ils tentaient d'entreprendre une concurrence qui aurait pour conséquence de faire disparaître leur réseaux. Mais je le répète, laissez les essayer; le réseau national n'a pas besoin de craindre.

[M. Maclean (York-Sud).]

Je n'ai pas la moindre hésitation à dire que le réseau des chemins de fer nationaux est aujourd'hui la plus grande institution de ce genre dans le monde. Il se compose du Grand-Tronc qui a maintenant soixante-dix années d'existence, de l'ancien Nord-Canadien (le "Northern" de Mackenzie et Mann), du Transcontinental et de beaucoup d'autres lignes qu'on a absorbées et ce réseau national possède l'avantage stratégique important de pouvoir effectuer des transports d'un océan à l'autre. Il a tout ce qu'il lui faut sur le Saint-Laurent dans la vieille cité de Québec et à Montréal. Il arrive au lac Ontario par la route du Saint-Laurent et il a toutes les positions stratégiques de Toronto et d'Hamilton. Il commande particulièrement les points stratégiques de la rivière Niagara et de la rivière Détroit, il a les emplacements des ponts et des tunnels et toutes les terres riveraines; il possède des quais et autres installations de ce genre. Il jouit de tous ces avantages depuis le canal Welland jusqu'au lac Erie et aux lacs d'en haut. J'arrive à parler du droit de passage et je dirai pour sir Wilfrid Laurier ce que j'ai toujours dit, c'est qu'en construisant le chemin de fer Transcontinental il a accompli la plus grande entreprise stratégique sur le continent nord-américain. Le chemin de fer Transcontinental construit par le gouvernement Laurier, de Québec à Winnipeg est une magnifique voie de chemin de fer. Son parcours est le moins accidenté en Amérique et il passe à la hauteur de terre d'où coulent les eaux dans la baie d'Hudson au nord et dans les lacs au sud. Je crois que ses pentes sont les plus douces du continent américain et, en outre, il a tous les avantages du point de vue du transport en traversant les Rocheuses par le pas de Yellowhead. Aussi l'exploitation du réseau du chemin de fer canadien national devra forcément être couronnée de succès. Aujourd'hui il est dirigé par des hommes excellents qui connaissent les questions des chemins de fer et dont la plupart sont des Canadiens et je crois que le Gouvernement leur donne une bonne chance de résoudre le problème qui se présente à eux.

L'exploitation du réseau se solde par des déficits et les adversaires de la nationalisation font grand état de ce fait. Cependant, à mon titre de Canadien, j'affirme que notre réseau national deviendra une entreprise profitable. Ces voies ferrées constituent le moyen de donner une solution à nos problèmes de transport et je n'ai pas la moindre inquiétude sur leur avenir. J'ai foi dans mon pays et je crois fermement que nous réussirons à surmonter les difficultés que la dernière guerre