

gara à Chippawa. Adam Beck a été pris à partie; mais il a fait ses preuves; il délivre l'énergie électrique et la plus grande exploitation électrique qui existe de nos jours sur le globe appartient à la population d'Ontario. Elle est située aux nouvelles usines génératrices sur les bords de la rivière Niagara. Un seul générateur est en marche, mais un autre sera installé demain et chacun produira 55,000 chevaux-vapeur. Le rendement pourra atteindre 600,000 chevaux-vapeur, même un million et les recettes de l'entreprise s'élèveront peut-être à cinq ou dix millions de dollars. L'entreprise n'a pas encore eu l'occasion de prouver quels résultats elle peut donner; cependant, on l'a critiquée acerbement, et le gouvernement agraire d'Ontario a fait passer aux yeux du peuple sir Adam Beck pour un homme qui avait calculé à la diable les frais d'établissement de cette exploitation hydro-électrique.

Je prierais simplement M. Drury, le premier ministre d'Ontario—que je tiens en haute estime—lorsqu'il reproche à sir Adam Beck d'avoir dépassé ses estimations, de me dire ce qu'il pense de son propre trésorier et du bilan qu'il a soumis à l'Assemblée législative. Je demanderai aux députés de l'Ouest qui sont ici — et j'approuve assez leurs idées comme je le prouverai tantôt — ce qu'ils pensent des bonnes routes qui ont été pratiquées dans Ontario par l'honorable M. Biggs. Il devait établir dans toute la province les meilleures routes et les routes les moins coûteuses sans dépasser ses estimations. Nous espérons obtenir des routes qui coûteraient de deux à trois mille dollars par mille; d'autres au prix de 10,000 dollars par mille et quelques-unes au prix de 20,000 dollars par mille; cependant, il y en a qui ont coûté près de cent mille dollars par mille.

Dans Ontario, lorsqu'on reproche à sir Adam Beck ses calculs relatifs à la construction des usines hydroélectrique, ce reproche, pour être juste, devrait s'adresser à tous les hommes publics de la province. Voilà pourquoi je déclare aujourd'hui que je suis fier de sir Adam Beck et de ce qu'il a accompli dans le domaine de la nationalisation. Il a donné à toute la terre le plus bel exemple de production de l'énergie électrique dans l'intérêt public et à la seule fin de rendre service, au lieu d'encaisser des bénéfices.

La grande différence qu'il y a entre la nationalisation et l'exploitation privée, c'est que sous le régime de la première—ce que je dis ici est applicable aux voies

ferrées, car elles feront le principal objet de mes observations—les administrateurs du service public visent surtout, après avoir porté ce qu'il faut au compte de l'intérêt, à assurer un bon service et non à encaisser des profits. Par le passé, la grande préoccupation des administrateurs de services d'utilité publique était de faire réaliser des bénéfices aux propriétaires et aux actionnaires; mais, ainsi que l'a démontré sir Adam Beck, la nationalisation a pour objet de fournir le service à bon marché. Nonobstant les critiques dont sir Adam Beck et son système de distribution de la force hydro-électrique ont été l'objet à Montréal, il n'est pas au Canada de service de ce genre aussi parfait et aussi économique. Il n'a pas son pareil. Des lois récentes font voir que les exploitants de la force motrice à Montréal se sont formés en syndicat dans le but de fournir 300,000 chevaux-vapeur, tandis que l'Ontario, grâce surtout à ce que sir Adam s'est mis à la tête du mouvement municipal, en aura bientôt un million à sa disposition, sans compter que cette énergie électrique sera transmise jusqu'au domicile de chacun des cultivateurs de la province. Voilà ce à quoi nous visons, à quoi nous travaillons, et il convient d'ajouter qu'à cet égard la législature nous prête un concours suffisant.

Dans la province d'Ontario, la nationalisation des services d'utilité publique n'est donc pas chose nouvelle; elle y est couronnée de succès et l'on considère qu'elle devrait s'étendre aux chemins de fer canadiens. Une des raisons qu'on y a de le faire, c'est que l'Etat est devenu propriétaire de tous les chemins de fer qui étaient apparemment tombés en banqueroute par suite de la mauvaise gestion des compagnies auxquelles ils appartenaient, et peut-être aussi parce qu'on avait établi un trop grand nombre de voies ferrées dans le pays. Maintenant qu'ils sont à nous, nous voulons essayer, dans l'intérêt général, de les nationaliser sans qu'il soit question de réaliser des bénéfices pour le compte de leurs anciens propriétaires.

L'Etat a pris possession du Nord-Canadien, du Grand-Tronc et du Grand-Tronc-Pacifique parce que la gestion de leurs affaires avait été mauvaise. Pourquoi le Grand-Tronc n'a-t-il pas réussi? Parce que la majeure partie de ses propriétaires habitaient en Grande-Bretagne et que le siège de son administration se trouvait à Londres. Le chemin de fer dont les affaires sont gérées à Londres ne saurait s'exploiter avec succès au Canada; il faut qu'il soit administré au pays même. Depuis