

qui pourront être construites en vertu des dispositions du bill présenté par le ministre de l'Intérieur, et je ne sais pas non plus l'effet qu'elles pourront avoir sur le trafic du chemin de fer Canadien du Pacifique. Mais comme je ne suis pas mis en demeure de choisir, je dois accepter pour ma province ce que je puis seulement obtenir.

En vertu des dispositions du bill le gouvernement aurait virtuellement le contrôle de la construction des chemins de fer au Manitoba et dans le Nord-Ouest d'ici à plusieurs années; car il est évident que s'il reste une partie du pays à travers laquelle un chemin puisse être construit de façon à obtenir une concession de terres en vertu de l'acte, aucun autre chemin ne serait construit.

J'espère que le gouvernement fera un sage usage de ce pouvoir. Les différentes lignes d'un pays ne suivent pas toujours le parcours le plus naturel et le plus commercial; à certains points la concurrence est trop forte; à d'autres, elle ne l'est pas assez. Un ingénieur peut, dans tout pays, placer le réseau de ses chemins de fer d'une façon beaucoup plus avantageuse au public et beaucoup plus profitable que ne peut le faire le système que l'on y a suivi jusqu'à présent.

J'espère que le gouvernement prendra cela en considération et verra à ce que l'on choisisse les lignes les plus avantageuses au pays et les plus profitables aux constructeurs.

Il est un autre point sur lequel je désire attirer l'attention du gouvernement: la question de régler le fret sur les chemins qui seront construits en vertu de l'acte.

Cette question a beaucoup préoccupé l'attention publique dernièrement, tant aux Etats-Unis qu'en Europe. Un comité collectif des deux Chambres en Angleterre a étudié dernièrement cette question; et, quoique l'on n'ait trouvé aucune solution pratique des difficultés que présente cette question, quoique les conditions du climat et la topographie du pays que traverse un chemin de fer font qu'il est impossible d'arrêter un tarif de fret fixe ou uniforme, qui serait en même temps satisfaisant pour le public et juste pour la compagnie, je crois qu'il est bon, quand l'Etat aide dans une aussi grande me-

sure la construction d'une route, que l'on conserve quelque pouvoir pour protéger les citoyens contre les prix exorbitants que l'on pourrait exiger pour le transport des passagers et des marchandises.

Je crois que l'honorable ministre de l'Intérieur a été inspiré par les meilleurs mobiles et par un sincère désir d'améliorer la condition du colon au Manitoba en préparant ce bill. Mais je regrette de dire que, si le bill est adopté dans sa forme actuelle, il ne bénéficiera pas, selon moi, ou pas dans une grande mesure dans tous les cas, aux cultivateurs de ma province.

Les premières lignes nécessaires, celles dont on a réellement besoin aujourd'hui, sont une couple de lignes d'un faible parcours, suivant la même ou presque la même route générale que le Manitoba Occidental et celui du Sud.

Que le Manitoba Occidental relie Winnipeg au Selkirk à l'ouest, cela n'a pas une très grande importance, mais aucun de ces chemins ne retirera de grands avantages des dispositions de ce bill.

Les parties de la province que ces lignes doivent traverser ne sont plus, pour la plus grande partie, la propriété du gouvernement fédéral; elles ont été vendues par le gouvernement pour de l'argent ou son équivalent, ou bien elles ont été données par le gouvernement pour différentes causes, 1,400,000 acres ont été donnés aux enfants des Métis—des milliers d'acres, oui, des centaines de milliers d'acres ont été acquis en vertu de *scrips* de Métis et de concessions militaires.

Ces paiements ont un caractère strictement national et ont été faits dans le but d'éteindre le titre des Sauvages aux terres situées non-seulement dans la province du Manitoba mais encore dans tout le Nord-Ouest, et de protéger le pays contre les invasions féniciennes et querelles intestines dans les territoires tout comme dans la province.

Partout où les sections alternatives, qui, en vertu des dispositions du bill, doivent échoir à l'un ou l'autre des chemins locaux en question, ne sont plus la propriété du gouvernement fédéral, les terres seraient absolument perdues pour le chemin, car l'acte, à l'encontre de l'acte d'où il est extrait, réserve au gouvernement le droit de