

boisseau. Le fret, de Portage La Prairie à Winnipeg, coûte 50c. par 100 lbs., ou 30c. pour un boisseau de blé. Après avoir payé le transport à Winnipeg, il reste 30c. par boisseau au cultivateur.

Dans un pays nouveau, tout ce qu'un cultivateur doit acheter coûte cher, le travail est cher, et le résultat est que la culture ne saurait être rémunérative dans de semblables conditions.

Marquette-Ouest aurait pu, avec les facilités nécessaires pour exporter le grain, produire facilement un demi-million de boisseaux de blé comme l'excédant pour 1878; et cependant il est douteux que le surplus pour 1878 soit plus considérable que celui de 1877, environ un quart d'un million de boisseaux de grain.

Nos cultivateurs doivent entrer en concurrence sur les marchés des céréales avec les cultivateurs des Etats de l'Ouest et du Nord-Ouest. Ces Etats nous font aussi concurrence pour obtenir des immigrants. Nos cultivateurs ne sauraient soutenir la concurrence avec les cultivateurs américains, à moins qu'on ne leur donne des facilités d'exportation presque égales à celles que possèdent les Américains.

Nous ne saurions espérer obtenir une part de l'immigration de l'Est, et nous ne pouvons pas même nous attendre à garder au Manitoba les colons qui y sont déjà établis, à moins que nous ne leur donnions les facilités nécessaires de transport par chemin de fer.

Si nous ne sommes pas disposés à adopter une pareille politique, vaut autant renoncer de suite à la tâche que nous avons entreprise et à vouloir peupler le Manitoba et le Nord-Ouest, jusqu'à ce que nous soyons prêts à adopter une politique différente.

Je crois qu'il y a des députés qui sont opposés au système de concessions de terres aux chemins de fer. Ce système a certains désavantages, si au lieu de terres nous étions en état d'accorder des subsides en argent, je le préférerais; car l'augmentation de la valeur du sol bénéficierait au pays et non pas à la compagnie, et l'on éviterait ainsi le danger que les terres restent en la possession d'une compagnie plus longtemps que les intérêts bien entendus du pays ne l'exigent. Mais nous ne sommes pas en mesure d'accorder des secours en argent aux chemins qui nous sont

nécessaires, et comme nos terres n'auraient aucune valeur sans chemins, et, comme ces chemins ne sauraient être construits sans une certaine aide, ils s'ensuit que nous devons donner ces terres.

La législature de la province de Manitoba a octroyé deux chartes pour la construction de chemins locaux, dont l'une pour le chemin du Manitoba du Sud, qui doit relier Winnipeg au Lac Roc, dans la partie sud-ouest du Manitoba. Ce chemin développerait la région montagneuse de Boyne et Pembina, l'une des régions les plus magnifiques et fertiles du Nord-Ouest, au milieu de laquelle s'établit rapidement une population énergique et intelligente.

L'autre charte est destinée au chemin du Manitoba Occidental, qui doit relier Winnipeg, le centre de la province, à un endroit près de Palestine, dans la partie nord-ouest du Manitoba. Ce chemin développerait de magnifiques régions au sud du lac Manitoba, où le Pacifique canadien aurait dû être localisé, et où les établissements sont même déjà assez nombreux pour pourvoir donner un trafic local assez considérable.

Une rumeur s'est accréditée—je ne sais comment, car c'est une rumeur bien sotte—que je me suis opposé à une concession de terres en faveur du chemin du Manitoba du Sud, et que je vois avec indifférence l'idée d'accorder une concession semblable au chemin du Manitoba Occidental. Je saisis cette occasion de déclarer—et je défie la contradiction—que la rumeur est mal fondée, car j'ai toujours appuyé l'idée d'accorder des subventions en terres à ces chemins. En plus d'une occasion j'ai même attiré l'attention du gouvernement et de la Chambre sur ce sujet.

Même aujourd'hui, s'il m'était permis de choisir entre les avantages qui devront probablement découler du bill sous considération, et une concession directe de terres de 6,400 acres par mille en faveur de ces deux chemins, j'opterais pour la dernière alternative, car je connais la route de ces deux chemins et je sais qu'ils développeront précisément ces parties du Manitoba qu'il est désirable de coloniser maintenant, et qu'ils seront tous deux des auxiliaires de notre chemin de fer du Pacifique lorsqu'il sera construit; car je ne connais pas la direction des lignes