

tage dont bénéficient non seulement les gens du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, mais aussi le peuple de l'Ontario et des autres parties du pays qui ont ce produit à vendre. Le gouvernement a aussi obtenu une réduction de 10 pour 100 dans les taux de transport de la corde et du fil d'engergage. Il a aussi obtenu la même réduction sur le taux du transport du fer, y compris le fer en barres, les bandes de fer, les plaques d'acier canadien, l'acier galvanisé, l'acier en feuilles, les tuyaux, les ajustages de tuyaux, les clous, les carvelles et les clous à fer à cheval, ainsi que sur les vitres servant aux fenêtres, sur le papier destiné à la construction et aux couvertures, le carton bituminé destiné au même usage, le papier en boîtes, le papier d'emballage, les articles en bois et les ameublements de maison. Ce sont là des articles de première nécessité dont le colon ne peut se passer, et ces réductions dans les taux de transport lui sont d'un grand secours, à lui et à tout le peuple canadien. J'ai oublié de mentionner l'huile de pétrole ; sur cet article nous avons obtenu une réduction de 20 pour 100, ce qui équivaut à trois cents par gallon, qui restent dans la poche des cultivateurs du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Le gouvernement a aussi fait réduire les taux de transport de tous les grains exportés du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest de trois cents par cent livres, et si l'on prend la récolte de l'année dernière, cela représente une économie de quelque chose comme \$500,000 pour les cultivateurs de cette partie du pays. Si vous prenez maintenant les importations, les réductions opérées de ce côté s'élèvent à au moins \$300,000, et je ne crois pas exagérer en disant que le gouvernement, par ce marché, a épargné au peuple du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, sur le montant qu'ils avaient l'habitude de payer pour le transport de leurs produits, une somme d'au moins \$800,000 par année.

Je désire, maintenant, M. l'Orateur, appeler votre attention sur le marché conclu par l'ancienne administration avec la compagnie du chemin de fer de Régina, de la Saskatchewan et du Lac-Long. Je voudrais bien savoir de l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin) qui s'intitule le gardien fidèle des Territoires, comment il se fait qu'il ne se soit pas occupé d'empêcher qu'un tel monopole ne tombât sur les épaules des électeurs de mon district. Le gouvernement conservateur a donné à cette compagnie, pour la construction de chaque mille de son chemin, pas moins de 6,400 acres de la meilleure terre dans la vallée de la Saskatchewan ; or, pas une seule acre de cette terre n'a été vendue moins de \$2, et quelquefois \$3, de sorte que, en supposant que ces terrains eussent été vendus à une moyenne de \$2 par acre, cette compagnie a donc reçu \$12,800 par mille pour la construction de ce chemin, à part un subside en argent de \$80,000 par année durant vingt ans

pour le transport des malles dans ce district.

Tout cela a été donné pour la construction d'un chemin de fer qui n'a coûté, une fois terminé, que \$10,000 par mille à la compagnie. Aucun arrangement n'avait été fait avec cette compagnie relativement aux privilèges de circulation, d'entreposage, ou autres choses de même nature, et l'on s'est contenté de livrer la population de ce district, pieds et poings liés, à cette compagnie de chemin de fer. Je vous prie de remarquer, de plus, que le peuple du district de la Saskatchewan n'avait pas la permission, sous le régime de l'ancien gouvernement, de taxer les corporations de chemin de fer, mais, par exemple, il était permis à ces dernières de nous taxer tant que bon leur semblait, et de faire ce qu'elles voulaient de la population de ce district. Qu'a fait cette compagnie lorsqu'elle a obtenu cette subvention de 6,400 acres de terre par mille pour construire ce chemin ? Elle se rendit sur le marché anglais et réussit à obtenir, grâce à cette subvention, une somme de \$3,800,000. Les comptes publics démontrent qu'il ne leur en a coûté que \$2,500,000 pour construire le chemin. Dans ce cas où est allée la balance de \$1,300,000 ? Elle doit être allée dans la poche de quelqu'un. Et dans quelle position nous sommes-nous trouvés ? Nous nous sommes trouvés obligés de payer l'intérêt non seulement sur le montant que le chemin de fer a véritablement coûté, mais aussi sur la somme supplémentaire de \$1,300,000, et nous prétendons ne jamais avoir demandé ce chemin de fer, parce qu'il n'était pas construit et ne traversait pas une région du pays d'une grande valeur.

Comment se fait-il que l'honorable député d'Assiniboia-ouest (M. Davin), qui s'intitule toujours le chien de garde des Territoires du Nord-Ouest, ne se soit pas occupé de faire construire le chemin de fer du Manitoba et Nord-Ouest que le peuple demandait et dont il avait besoin au lieu de ce chemin. Mais loin d'en agir ainsi, il s'est tenu sage comme un agneau et n'a jamais ouvert la bouche une fois sur cette question. Il n'est pas à ma connaissance personnelle, mais la rumeur publique voulait à cette époque que son silence fût motivé par le fait qu'il craignait de faire tort au journal le "Leader" de Régina, qui, dans ce temps-là, était, je crois, sa propriété.

Je pourrais dire la même chose du chemin de fer de Calgary à Edmonton, mais je laisse cette tâche à mon honorable ami le député d'Alberta, (M. Oliver), qui est ici et parlera probablement de l'affaire. Dans ce cas-ci, la position est peut-être encore plus mauvaise, et que n'importe quel homme qu'il appartienne au parti conservateur ou libéral, qu'il soit grit, tory ou patron de l'industrie, compare le marché conclu par ce gouvernement avec la compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique relativement au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, avec les marchés conclus par l'ancienne ad-