

la dernière année qu'ils ont passée au pouvoir, sans tenir compte des \$41,000,000 qu'ils avaient l'intention de dépenser durant 1896-97. En 1897-98, les dépenses du gouvernement actuel ont été de \$38,832,525.70. Mais sur ce montant, près de \$2,000,000 étaient destinés à de nouveaux besoins dont le gouvernement précédent n'avait pas eu à s'occuper, tel que le développement du Yukon, la continuation du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, l'établissement d'une ligne de vapeurs entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, et diverses autres dépenses. Si nous déduisons les \$2,000,000 du total, nous trouvons que le gouvernement actuel, durant cette année, n'a pas dépensé autant que les honorables membres de la gauche en 1895-96, c'est-à-dire l'année durant laquelle ils ont pratiqué l'économie dans les travaux publics. A part cela, les libéraux n'ont pas laissé un déficit de plus de \$4,000,000 comme l'ont fait les conservateurs en 1895-96, mais au lieu de cela, ils ont eu un magnifique surplus de \$1,722,107.22 pour cette même année. Je demande donc à tout homme honnête dans ce pays, qui lira ce discours, de comparer la manière dont les affaires publiques ont été administrées par les deux partis et d'en tirer les conclusions.

Il y a une autre comparaison que je voudrais faire. J'ai remarqué que l'honorable député d'Assiniboia-ouest s'était bien gardé de traiter la question des chemins de fer, et dans ce long discours de cinq heures avec lequel il a ennuyé la Chambre vendredi, il n'est pas même fait mention de chemins de fer. Dans tous les cas, s'il en est question en quelque part, je devrai lui faire des excuses, car j'ai lu son discours en entier et je n'y ai rien trouvé s'y rapportant. L'honorable député prétend travailler dans les intérêts du peuple des Territoires du Nord-Ouest. Il dit que personne autre que lui n'a fait quelque chose pour les cultivateurs de cette partie du pays. Je veux maintenant comparer ce contrat du chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau qui a donné lieu à tant de discussion, avec quelques-uns des marchés conclus par les honorables membres de la gauche lorsqu'ils étaient à la tête des affaires de ce pays. Je veux le comparer avec les marchés conclus avec le chemin de fer de Calgary et Edmonton, et aussi avec le chemin de fer de Regina, Saskatchewan et Lac Long. Je regrette que l'honorable député de Toronto-ouest (M. E. B. Osler) ne soit pas à son siège, parce qu'il est intéressé dans ce dernier chemin de fer. Dans le discours qu'il a prononcé l'autre jour, l'ex-ministre des Finances a fait allusion au chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, et levant alors les mains au ciel, dans un moment de sainte indignation, il a dit que \$3,000,000 de l'argent public avait été gaspillé dans ce marché inique. Cependant, quand cette proposition a été soumise à la Chambre, l'honorable chef de la gauche n'a rien dit contre ce projet; il était bien disposé à le laisser adopter; l'ex-ministre des Finances lui, pour me servir de l'expression

employée par l'honorable député de Lisgar (M. R. L. Richardson), s'était retiré sous sa tente. Il s'éloigna quand vint l'heure du vote. Maintenant je prétends que le marché conclu avec la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique, était dans l'intérêt du peuple pour la raison suivante: D'abord, le chemin a été acheté dans le but de développer les ressources minières du district de la Kootania, et en deuxième lieu, dans le but d'ouvrir un débouché pour les produits des Territoires du Nord-Ouest.

Lisez le contrat. Par ce dernier, le gouvernement accorde au chemin de fer Canadien du Pacifique pour la construction de ce chemin, une somme de \$3,360,000 sous forme de subside, et il accorde ce subside sans leur concéder aucun monopole. Le gouvernement s'efforce de sauvegarder les intérêts du peuple, et il réserve même à cette fin des privilèges de circulation sur cette ligne. Le gouvernement actuel n'a pas voulu permettre au chemin de fer Canadien du Pacifique, comme l'avaient fait les honorables membres de la gauche il y a quelques années, d'accaparer un des défilés séparant les prairies de l'océan Pacifique et de prélever un péage; mais il a dit à la compagnie: ce défilé appartient au public et il doit en rester le maître à l'avenir. Pour obtenir ce résultat, nous allons lui garder des privilèges de circulation et conserver le contrôle du chemin. Ils ont obtenu de plus 50,000 acres de terrains houillers, dont il a été si souvent question, pour les conserver au peuple de ce pays. A part cela, le gouvernement a aussi obtenu des réductions dans les taux de transport que j'ai entendu évaluer à \$600,000, mais qui à mon avis, valent au moins \$800,000, pour les cultivateurs des Territoires du Nord-Ouest en particulier et le peuple canadien en général.

Voici les réductions faites sur certains articles: Sur tous les fruits verts entrant au Manitoba ou dans les Territoires du Nord-Ouest, nous avons obtenu une réduction de 33½ pour 100, sur les taux du transport, et cela pour l'avantage non seulement du peuple du Nord-Ouest, mais de toute la Confédération. Nous ne récoltons pas de fruits dans le Nord-Ouest; nous élevons bien le bétail et cultivons les grains de toutes sortes, mais nous ne prétendons pas être capables de cultiver les arbres fruitiers, et le peuple de l'Ontario, qui récolte des pommes, trouve un excellent marché chez nous pour ses produits, pourvu qu'il puisse obtenir des taux de transport raisonnables. Jusqu'à cette date, cependant, la chose n'était pas possible. J'ai dû moi-même payer \$518 de fret pour un wagon chargé de pommes, que j'avais acheté de l'honorable député de Huron (M. McMillan), à Seaforth, Ont., et fait transporter à Prince-Albert. En obtenant cette réduction de 33½ pour 100, ou une réduction de \$170 par chaque wagon, le gouvernement nous épargne un dollar par chaque baril de pommes apporté au Manitoba ou dans les Territoires du Nord-Ouest. C'est là un avan-