

grenier du Canada, et je prétends que l'on n'a pas eu tort de lui donner ce nom. Il est indéniable, je crois, que l'augmentation de la population de cette région a été une déception pour tous. Bien que le développement de la population ait été stimulé par de généreuses appropriations faites d'année en année pour des fins d'immigration, par la construction de plusieurs voies ferrées, néanmoins, l'accroissement de la population, tel que constaté par chaque recensement pris tous les cinq ans dans la province du Manitoba, a été une cause de désappointement. Je désire faire connaître quelques-unes des idées qui me sont suggérées par les dix-sept années que j'ai passées dans l'intérieur de cette contrée, à quelque 275 milles de Winnipeg, à 1,600 milles de la cité d'Ottawa, dans un district qui exporte tout ce qu'il produit et qui doit, pour atteindre les marchés de l'univers, payer des frais de transport considérables. Les efforts accomplis par l'ancien gouvernement pour développer notre réseau de voies ferrées, n'ont pas, suivant moi, été couronnés de tout le succès possible, quant à ce qui se rapporte à la colonisation et à l'aide que pourrait en attendre la population qui demeure dans ce pays. Il n'est pas douteux que les anciens ministres ont remporté un succès remarquable dans la construction du chemin de fer du Pacifique à travers le continent et dans d'autres entreprises publiques. Mais les subventions et les octrois en terre donnés pour aider, ou plutôt, pour stimuler la construction de nos voies ferrées, ont été accordés d'une manière telle qu'ils n'ont pas eu pour résultat de faire diminuer les taux de transport sur toute la surface du pays. Ces subventions ont stimulé, je n'en ai pas de doute, la construction de ces voies ferrées, mais il n'est pas établi qu'elles aient eu pour effet, comme cela aurait dû avoir lieu, de réduire les frais de transport de cette région occidentale vers l'est, et je crois que, sous ce rapport, on est en face d'un fiasco. Les taux que nous avons sont très élevés, et l'idée généralement répandue dans le peuple, c'est que les frais de transport sont très onéreux. Il est clair que les dépenses encourues pour maintenir la voie ferrée en état d'exploitation sont très fortes, cependant, si la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique voulait examiner ses taux, ce qu'elle a déjà fait de temps en temps sans que pour cela il en ait résulté aucune diminution sensible, elle constaterait que les plus grands profits qu'elle réalise au moyen de ces taux,

sont ceux provenant du tarif en vigueur pour le transport du blé et du bétail. Perçus de cette manière, ces taux deviennent un véritable impôt direct prélevé sur l'industrie de cette contrée.

Je suis heureux de voir que les recettes du chemin de fer Canadien du Pacifique ont augmenté très rapidement cette année ainsi que l'année dernière, grâce à l'abondance de nos récoltes, à un accroissement dans nos exportations de bestiaux et dans le volume du trafic transcontinental. Considérant les bas prix que nous avons pour nos produits, lesquels se trouvent taxés, comme je l'ai déjà dit, par les taux de transport exigés par le chemin de fer Canadien du Pacifique, les directeurs de cette compagnie devraient étudier la question pour voir jusqu'à quel point ils pourraient réduire les taux pour le mouvement de la récolte de cette année.

Mais ce dont je voulais surtout parler, c'est du développement de notre pays. Quelques-uns pensent que nous avons assez de chemins de fer là-bas. Je ne doute pas que les intéressés dans les voies ferrées déjà construites trouvent leur compte à repandre cette idée, mais ce dont nous avons besoin dans cette région de l'ouest, c'est la concurrence et le bon marché, c'est l'économie appliquée à toutes les méthodes relatives à la construction des chemins de fer. Tout le monde sait que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a été subventionnée au moyen d'octrois en terres. Des octrois en terres de 6,400 acres par mille ont été donnés à la Compagnie du chemin de fer Manitoba et Nord-Ouest; des octrois en terres furent également donnés au Sud-Ouest ainsi qu'à d'autres compagnies.

Comme je l'ai déjà dit, ces octrois en terres n'ont pas donné le résultat qu'on en attendait, en autant du moins qu'il s'agit de la situation financière du chemin de fer, à l'exception, je suis content de le dire, de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique; et ces octrois n'ont pas eu pour effet de diminuer les taux dans la mesure qui serait considérée comme raisonnable, pour le transport de nos produits de l'ouest. Mon intention n'est pas de discuter ici la question des taux, ou d'établir une comparaison entre eux, mais voici ce que je voulais dire : Nous nous sommes départis, je crois, de 40,000,000 d'acres de terre de prairie dans le but d'aider à la construction de ces voies ferrées; ces terres sont passées aux mains de compagnies, et cela avec le résultat que