

de la baie d'Hudson et poursuivre leurs opérations vers l'Ouest, et j'ai la garantie d'une société valant plusieurs millions qu'elle enverrait d'autres expéditions de la tête du lac des Esclaves et du grand lac de l'Ours vers l'est. Dans les conditions actuelles, même si un homme découvre une mine, elle ne vaut rien pour lui là-bas, dans ce vaste territoire peuplé uniquement d'Esquimaux. Il faudrait découvrir un grand nombre de mines et si l'on faisait une prospection très active on pourrait peut-être découvrir assez de minerai pour justifier la construction d'un chemin de fer de Nelson au lac à l'Ours ou au lac des Esclaves, et avoir ainsi un débouché par eau vers tous les marchés du monde. Je suis enclin à soumettre ce projet au Gouvernement et à lui demander de bien vouloir l'étudier. Personnellement, je l'appuierais et s'il était expliqué en détail, je pense que la Chambre serait unanime à l'approuver.

On devrait procéder de la même façon pour le pétrole, car il n'est pas douteux qu'il existe dans l'Alberta. A l'heure actuelle, il y a un puits de pétrole à 1,500 milles au nord d'Edmonton, c'est-à-dire à la même distance au nord qu'Edmonton est de San Francisco au sud. Ce puits a été découvert il y a nombre d'années, mais il est resté fermé depuis, parce qu'il n'est pas possible d'utiliser le pétrole, ni de le transporter jusqu'à un lieu d'écoulement. Les règlements régissant le pétrole sont tellement remplis de chinoïseries administratives que les compagnies refusent d'entreprendre cette exploitation. Je suggère d'allouer à ces compagnies certains territoires où elles s'engageraient à placer une installation de forage pour faire l'épreuve du terrain pendant une période de six mois. Cela les protégerait un peu et empêcherait le premier aventurier venu de se faire concéder le terrain contigu au puits principal. Il faut protéger le capital dans une certaine mesure. Certes, je ne veux pas qu'on le protège trop, mais il faut être juste et je suis sûr qu'on pourrait résoudre tous ces problèmes, si bien que les ressources minières et pétrolières du Nord-Ouest seraient vite mises en exploitation.

J'aurai quelques mots à dire au sujet des taux de transport du charbon. Voici des années que je demande au Gouvernement de les fixer et je suis surpris de voir que certains membres de mon propre parti s'opposent à la fixation d'un tarif pour le transport du charbon de l'Alberta dans l'Ontario. Mon bon ami de Moose Jaw (M. Ross) a eu l'aplomb de dire que tant qu'il ferait partie de la Chambre, il s'opposerait à la fixation d'un tarif. Lorsqu'est venu le crédit pour le chemin de fer de la baie d'Hudson, l'an dernier les députés de l'Alberta l'appuyèrent, bien que nous

n'ayons pas grand avantage à attendre de ce chemin de fer. Peut-être sera-t-il utile un jour pour l'expédition du bétail, mais je crains qu'il ne transporte pas beaucoup de notre grain. En tout cas, nous avons voté pour le crédit en question et, aujourd'hui, l'honorable député de Moose Jaw s'oppose à ce qu'on fixe un tarif pour le transport du charbon. L'honorable député de Comox-Alberni (M. Neill) s'y est aussi opposé. Pouvez-vous imaginer un homme qui habite sur l'île de Vancouver et qui s'oppose à ce qu'on fixe un tarif pour le transport du charbon à l'est des Rocheuses? Nos houillères produisent d'aussi bon charbon qu'on puisse trouver sur le littoral du Pacifique à 500 ou 600 milles de la Colombie-Anglaise. Nous n'avons jamais tenté d'envahir ce marché, car nous cherchons à pénétrer d'abord dans l'Ontario, ce qui, naturellement, améliorerait la situation, relativement au charbon. Cependant, l'honorable député de Comox-Alberni refuse et dit: "Non, pas de tarif pour le charbon de l'Alberta vers l'est". Je puis lui déclarer, en bon anglais, qu'en ce qui me regarde, et je parle au nom des propriétaires de mines de l'Alberta, nous vendrons du charbon sur le marché de la Colombie-Anglaise, que cela lui plaise ou non, si nous ne pouvons avoir accès au marché d'Ontario. Nous avons pris cette décision, et nous avons adressé une demande à la commission des chemins de fer, mais nous n'avons pu continuer parce que nous ne voulions pas courir deux lièvres à la fois, et nous avons voulu d'abord entrer en Ontario.

M. NEILL: Puis envahir l'autre marché?

M. BLATCHFORD: Certainement.

M. NEILL: C'est justement à cela que je m'oppose.

M. BLATCHFORD: Ce qui ne nous empêchera pas de nous y installer.

Je désire dire quelques mots touchant l'immigration. A mon sens, la tâche du ministre de l'Immigration (l'honorable M. Forke) est très lourde, mais il sait en venir à bout. Tout le monde tente de lui causer des ennuis et de lui donner des conseils. Chacun a des amis qu'il veut faire venir au pays, et ennuie le ministre de ses importunités. Je répète que, dans les circonstances, il réussit à merveille. D'après les statistiques des chemins de fer, nous avons de vastes territoires à peupler avec les immigrants qui désirent s'établir sur nos terres. Les chemins de fer ont une loi économique bien connue qui veut qu'il leur soit impossible de réaliser des profits si la population n'est pas de quatre cents habitants ou plus par chaque mille de chemin de fer. En Grande-Bretagne, la population par mille de voie est de