

ses raisons pour que sa concession ne fût pas révoquée.

Voici une étendue de terre de 24 milles de front sur 24 milles de profondeur que le département a concédée à cette compagnie qui la colporte de marché en marché, tant aux Etats-Unis qu'en Europe, en demandant \$4 l'acre, puis ensuite \$7 l'acre, et la détaillant à \$11 l'acre, bien avant d'en avoir la possession. C'est une manière d'agir que le Gouvernement du Canada ne devrait pas tolérer. Le ministre de l'Intérieur devrait garder ces terres comme il garde celles des vieilles provinces, pour le véritable colon. J'aimerais que le ministre de l'Intérieur nous dise où en sont les choses, et ce qu'il entend faire à ce sujet.

L'hon. M. OLIVER : La question à laquelle l'honorable député vient de faire allusion a été discutée un de ces soirs derniers en comité des subsides, et les détails de cette transaction ont été expliqués. Cependant, puisque l'honorable député a jugé à propos de soulever de nouveau la même question, je suppose qu'il faudra répéter les mêmes explications. En effet, en 1900 et 1902, un arrêté fut promulgué, basé sur une convention ayant pour objet la colonisation d'une région dans la vallée de la rivière à-la-Paix. Les avantages du sol et du climat sont inconnus à cause du manque de facilités de transport. Ce n'est pas déprécier la vallée de la rivière à-la-Paix si elle n'est pas déjà ouverte à la colonisation, car ses avantages sont connus depuis un siècle, mais n'ont pu être mis à profit pour la raison que je viens de donner.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre dit que les moyens de transport font défaut. J'ai moi-même traversé ces régions en selle et sans difficulté. Je demande au ministre s'il n'a pas lui-même voyagé autrefois entre Winnipeg et Edmonton sous les mêmes difficultés qui se présentent aujourd'hui entre Edmonton et la rivière à-la-Paix.

* L'hon. M. OLIVER : L'honorable député se trompe grandement sur les facilités de transport à la rivière à-la-Paix. Quand je voyageais de Winnipeg à Edmonton, le chemin carrossable n'était pas trop mauvais, sur tout le parcours, et le colon ou le trafiquant qui voulaient aller à ce dernier endroit n'avaient qu'à se procurer l'attelage voulu et le reste n'était qu'une question de temps. Il n'en est pas ainsi dans la région de la rivière à-la-Paix. Vous pouvez vous y rendre à cheval, c'est vrai, mais vous ne vous y rendrez pas en voiture en été à partir d'Edmonton. Vous pouvez faire ce trajet en hiver en passant sur les glaces, mais pas en été. Dans tous les cas personne n'a entrepris ce voyage jusqu'à présent.

M. SAM. HUGHES : A quoi sert donc le sentier du Yukon ?

L'hon. M. OLIVER : Il est rempli de repousses d'arbres et ne sert plus au trafic.

M. SAM. HUGHES.

Pour assurer le succès de la colonisation, il faut avoir une perspective raisonnablement rapprochée de pouvoir obtenir des facilités de transport satisfaisantes tant pour les besoins de l'approvisionnement des colons que pour amener les produits sur le marché. Cette condition n'existe pas plus aujourd'hui à la rivière à-la-Paix qu'il y a cent ans. Donc, hormis pour les pionniers, les régions ne sont pas encore un champ propice de colonisation. Les défricheurs doivent nécessairement précéder la colonisation agricole, et c'était en vue d'encourager le défrichement que nous avons conclu la convention de 1902. Il est toujours des gens qui aiment précéder la colonisation pour des raisons qui leur paraissent avantageuses, et si nous n'avions pas de pionniers, nous n'aurions pas d'expansion, bien que le pionnier ne soit pas astreint à la règle ordinaire de la vie commerciale et industrielle.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre ignore-t-il qu'il existe déjà des établissements bien au-delà de ces régions, où les colons ont pénétré en suivant les cours d'eau, et que des minoteries moulant des centaines de barils de farine sont en exploitation au nord de cet endroit même ?

L'hon. M. OLIVER : Oui, ces établissements existent, mais ils sont essentiellement l'œuvre des défricheurs et incapables d'une expansion soutenue telle que nous attendons des régions colonisées par les moyens ordinaires, et pourvues des facilités de transport et des communications qu'exige la civilisation moderne. Nul doute que cette convention a eu pour objet de faire pénétrer les défricheurs dans ces régions. Je n'ai pas à m'occuper, pour les fins de cette discussion, si c'est un bon marché ou un mauvais marché ; je dis simplement le but évident qui l'a fait naître. Le temps se passa et les concessionnaires ne purent remplir leurs engagements. En 1904, un nouveau marché fut conclu exigeant que certaines conditions d'établissement fussent exécutées par la compagnie ou en son nom. Ces conditions devaient être parfaites le 1er octobre 1907. Au cours de l'année 1907, la compagnie essaya de remplir ses conditions. Elle organisa à des frais considérables un parti qui quitta Edmonton dans l'intention arrêtée d'aller s'établir sur la concession, pour remplir les premières exigences de la convention. Ce parti laissa Edmonton en juillet ou en août et devait se trouver sur la concession en octobre. Comme les moyens de communications ne sont pas très rapides, ce n'est qu'en décembre ou en janvier que nous apprîmes, par la voie de nos fonctionnaires, que la compagnie n'avait pas établi dans les limites de temps prescrites les colons sur sa concession. Nous avertîmes alors la compagnie d'avoir à dire pourquoi elle n'avait pas parfait les