

chewan septentrionaux, et bien qu'il soit vrai que dans les parties septentrionales de ma propre province nous avons, aujourd'hui, le Grand-Tronc-Pacifique et certaines voies du chemin de fer Pacifique-Canadien, il est parfaitement reconnu que l'entreprise de MM. Mackenzie et Mann et le développement de cette entreprise par la construction du Nord-Canadien et de ses lignes tributaires ont donné naissance à la politique du chemin de fer du Pacifique-Canadien lui-même à l'endroit des voies auxiliaires de ce dernier. Tout le monde sait que, durant des années et des années, dans l'ouest du Canada, la situation du chemin de fer du Pacifique-Canadien a pu être assimilée à celle du chien du jardinier et que le Pacifique-Canadien s'est efforcé d'obliger ceux qui ont voulu s'établir dans l'Ouest d'être les esclaves de la ligne principale de ce chemin de fer, et qu'il a refusé de construire des lignes auxiliaires dans la partie septentrionale de ces trois provinces des prairies. Mais, en 1903, avec le prolongement du réseau du Nord-Canadien vers l'Ouest, nous constatons un réveil du Pacifique-Canadien. Celui-ci en vint à la conclusion que si ce nouveau réseau de chemin de fer ouvrait à la colonisation ce territoire, il ferait mieux, lui, le Pacifique-Canadien, de se livrer au travail et de diriger vers cette région quelques voies auxiliaires.

Ainsi donc, comme résultat du développement du réseau du Nord-Canadien, dans les provinces des prairies, nous avons assisté au prolongement de l'autre grand réseau transcontinental. Quant à la critique variée qu'on a faite des propositions qui nous sont soumises, en ce moment, étant donnée l'histoire du Canada méridional et de ses progrès et, principalement, celle des progrès de la partie septentrionale des trois provinces des prairies, je suis tenu de dire que, en ce qui me concerne, je ne puis qu'admirer l'esprit d'entreprise de ceux qui, alors que d'autres refusaient de construire des chemins de fer dans cette partie du pays, sont venus de l'avant—avec l'aide du gouvernement, il est vrai—et nous ont fourni ces voies ferrées. Ils ont entrevu les richesses de ces régions qui manquaient de chemins de fer et, grâce à l'aide du gouvernement, si l'on veut, ils ont prolongé ces lignes jusque dans cette grande zone fertile.

Lorsque la ligne principale du Nord-Canadien fut prolongée à l'ouest des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, les colons commencèrent à s'établir,

[M. Neely.]

en grand nombre, dans ces provinces. Ils ne se sont pas établis le long de la voie principale, mais ils se sont répandus dans les différentes régions du Nord. Il devint alors nécessaire à quelqu'un de construire des lignes auxiliaires, alimentant la ligne principale du Nord-Canadien et, après la formation de la province de la Saskatchewan et de la province de l'Alberta, les gouvernements de ces provinces se trouvèrent en face d'un état de choses des plus sérieux, c'est-à-dire que nous avons la ligne principale du Nord-Canadien qui s'étendait dans les parties septentrionales de ces provinces, et qu'au delà de cette ligne principale, à quarante, cinquante, soixante et même cent milles, on trouvait des groupes nombreux d'habitants et de colons qui avaient besoin des avantages qu'offraient les lignes auxiliaires. En 1908, les représentants du gouvernement de la Saskatchewan s'adressèrent au Gouvernement du Canada et lui demandèrent de les aider en vue de la construction d'un certain nombre de lignes auxiliaires dans cette province.

Le Gouvernement du jour répondit aux représentants du gouvernement de la Saskatchewan: Vous avez établi des foyers pour vous-mêmes; jusqu'à présent, le Gouvernement fédéral a aidé à la construction de la ligne principale et à celle de quelques lignes auxiliaires, mais nous avons été assez loin, en donnant de l'aide à ces lignes auxiliaires des nouvelles provinces qui ont, aujourd'hui, leurs gouvernements respectifs, d'après leur organisation en provinces. Les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan se trouvaient en face de ce problème qu'ils devaient faire quelque chose pour satisfaire les besoins de la population, par la construction de voies ferrées auxiliaires qu'alimenterait la ligne principale du Nord-Canadien. Le résultat fut que, durant trois ou quatre ans, de 1908 à 1912, la province de la Saskatchewan entreprit de satisfaire les besoins de ses habitants, en garantissant les obligations des lignes auxiliaires dont la construction fut autorisée par des statuts de ce Parlement. Ce qui revient à dire qu'elle garantissait les obligations des chemins de fer auxiliaires qui seraient construits d'après des chartes fédérales. Mais, en 1912, le gouvernement de la Saskatchewan a fait un pas de plus et il a constitué civilement la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien de la Saskatchewan, et, à la session de 1912, la