

Il est juste de dire, je pense, que les gens de la région située entre Meadow Lake et le lac Athabasca ont, jusqu'à maintenant, été coupés de l'axe de la vie nationale et provinciale. Ils ont été privés des commodités de l'existence et d'avantages économiques. En fait, on a permis qu'ils languissent comme des Canadiens de deuxième zone. Le fait que nombre d'entre eux sont Indiens ou Métis montre qu'ils ont bien raison de se plaindre, comme ils l'ont fait récemment, d'avoir été négligés par le gouvernement. Ils veulent du travail, un salaire régulier et un rôle à jouer dans notre société d'abondance toujours plus grande. Ils ne veulent pas poser de problème—they demandent simplement des chances égales et un traitement égal. Des circonstances auxquelles ils ne peuvent rien ont fait qu'ils posent un problème. A mon avis, la seule manière dont on puisse répondre à leurs besoins urgents, c'est de mettre en valeur leurs ressources. De la sorte, ils participeront pleinement à la vie de la communauté plus vaste de leur province et du pays.

Il y a trois principaux moyens de préparer le terrain pour ce travail nécessaire et utile. D'abord, il faut construire certains raccordements ferroviaires à des endroits stratégiques. Deuxièmement, il faut construire au moins une route de liaison essentielle. Troisièmement, il faut donner au public de la région des informations et des divertissements convenables grâce à la télévision et à la radio.

Le Nord-Ouest de la Saskatchewan souffre à l'heure actuelle de deux lacunes dans le domaine du transport—l'absence d'un embranchement est-ouest au nord du bras nord de la rivière Saskatchewan et l'absence d'une route reliant le sud et le centre de la province, qui sont économiquement forts, aux régions septentrionales autour du lac Athabasca et plus loin. Dans ces deux domaines de transport, la province voisine de l'Alberta est assez avancée. La Saskatchewan est à la remorque. Si l'on aménageait ce chemin de fer et cette route en Saskatchewan, pour les relier aux services existants les immenses avantages qui en résulteraient bénéficieraient à tout le pays. Cette région renferme des richesses minières fabuleuses encore inexploitées. Elle a de grandes ressources agricoles et forestières, encore inactives, qui attendent simplement d'être exploitées. Ses possibilités touristiques sont illimitées. Mais tout ce développement ne saurait se faire sans de bons moyens de transport routier et ferroviaire.

Dans le nord-ouest de la Saskatchewan, nos routes ne se rendent pas plus au nord que La Roche et Turner Lake. Au nord de la rivière Saskatchewan, les voies ferrées qui nous relient avec l'Alberta s'arrêtent brusquement à trois endroits, de sorte qu'elles ne sont que

des appendices inutiles des grandes lignes. On pourrait faire de ces deux réseaux des voies principales et très utiles, sans grande dépense d'effort ou d'argent.

Du côté albertain de la frontière provinciale, des voies ferrées se rendent maintenant jusqu'à Fort McMurray et, vers le Nord, aux riches régions minières de la rive sud du grand lac de l'Esclave à Pine Point. Les grandes routes de l'Alberta poussent encore plus loin vers le Nord. Sur la rive nord du grand lac de l'Esclave, la grand-route Mackenzie passe par Hay River, Fort Providence et Yellowknife et, au sud et à l'est, se rend jusqu'à Fort Smith, à la pointe ouest du lac Athabaska. On projette la construction d'une route qui partira de Rae, près de Yellowknife, et montera vers le Nord jusqu'à Port-Radium, au grand lac de l'Ours, tout près du littoral arctique. On projette également de poursuivre la grand-route Mackenzie le long de la rivière du même nom jusqu'à l'océan Arctique. C'est un réseau de transport prodigieux. Malheureusement, il n'a pas atteint son point optimal, faute de coordination et d'intégration à l'est de la frontière, en Saskatchewan.

En plus de routes et de chemins de fer nécessaires à l'expansion industrielle de ces vastes régions septentrionales, des grandes routes sont indispensables à la mise en valeur d'immenses ressources touristiques. Le parc Wood Buffalo, qui s'étend du sud du Grand lac des Esclaves à l'extrémité ouest du lac Athabasca, est accessible par des routes construites en Alberta. On nous annonce l'ouverture d'un autre parc national qui sera aménagé à l'extrémité nord-est du Grand lac des Esclaves et s'appellera le parc national du Grand lac des Esclaves. En raison de ses caractéristiques, ce parc sera un des plus remarquables du continent nord-américain et ne pourra manquer d'attirer les touristes. Toutefois, ces deux parcs ne seront desservis que par une route à sens unique, si on ne prend pas des mesures pour terminer une grande chaussée de ceinture, en construisant des grandes routes correspondantes en Saskatchewan. C'est pourquoi, monsieur l'Orateur, j'ai tant insisté sur les avantages mutuels de la collaboration, dans les travaux que je propose par cette motion.

Je n'insisterai pas sur les besoins d'une liaison ferroviaire entre la région de Prince Albert-Meadow Lake et les régions de Fort McMurray et d'Edmonton dans l'Alberta, au nord de la vallée de la Saskatchewan. L'écart le plus faible, et qui pourrait être le plus facilement comblé se trouve entre Frechman's Butte dans la Saskatchewan et Heinsburg dans l'Alberta. La construction de 38 milles