

de six milles, qui passe par la ville florissante de Fort Nelson, afin d'y atténuer le problème de la poussière. Fort Nelson compte aujourd'hui 2,500 habitants, et le pavage additionnel, destiné à réduire la poussière, y sera bien accueilli. On pavera un autre tronçon de vingt-cinq milles, aux alentours de Whitehorse, où l'expansion dépasse l'attente. Dans deux régions voisines de Whitehorse, la production de l'industrie métallurgique a atteint 141 millions de dollars en 1967, alors qu'elle avait été de 43 millions en 1965. En 1970, cette production devrait être d'un quart de milliard.

On compte que les lourds camions sillonneront la route de Whitehorse à intervalles de dix minutes; il convient donc de veiller à l'amélioration de la route dans la région. Notre gouvernement a aussi travaillé de concert avec nos amis, les Américains, pour améliorer la route de Haynes, en fournissant le matériel de déneigement. Nous constatons donc que l'avenir du Nord dépend dans une large mesure de notre étroite collaboration avec la population de l'Alaska.

Je relève ces faits pour signaler à la Chambre les lourds engagements contractés par le gouvernement fédéral en vue de l'amélioration et de l'entretien de la route de l'Alaska. On a certainement raison de songer à des négociations qui amèneraient les États-Unis à assumer une partie des frais d'immobilisation. Si le gouvernement fédéral devait abandonner ses engagements dans l'aménagement de la route, ne pourrions-nous pas raisonnablement nous attendre à ce qu'il en résulte des difficultés insurmontables? Si le bill vise à confier l'administration de la route à une société ne relevant pas de la Couronne, il ne serait ni juste ni approprié, à mon avis, de s'attendre que le gouvernement fédéral paie la note. (*Applaudissements*)

Je ne crois pas que le bill soit assez précis à propos des attributions de la société proposée. Il ne fournit aucun chiffre estimatif qui permette à la Chambre de juger des fonds dont on aura besoin dans un avenir rapproché pour acquitter les frais d'immobilisation, et aucun chiffre n'a été soumis pour les frais d'entretien.

La méthode de financement prévue me paraît irréaliste. D'après l'étude rapide que j'ai faite de la question, il faudra vraisemblablement dépenser un montant considérable. La disposition relative aux bons et obligations indique sans aucun doute que le député de

Red Deer (M. Thompson) a sérieusement examiné la question, mais je ne puis m'empêcher de penser que la plus grande partie des fonds devra venir du Trésor fédéral. Dans ce cas, le contrôle des dépenses devrait nécessairement relever du Parlement.

Le moment est venu, je pense pour tous les gouvernements qui tirent parti de la route de l'Alaska de participer à l'entreprise. (*Applaudissements*)

Que la Colombie-Britannique et l'Alberta, travaillent en étroite collaboration avec le gouvernement fédéral, se voient de plus en plus engagées sous l'angle financier, la chose est fort plausible.

Tout cela ne veut pas dire que le bill ne vaille rien. De fait, les grandes artères jouent à mes yeux, dans le développement et le progrès du Canada d'aujourd'hui, surtout dans les régions éloignées, un rôle plus considérable que jamais. La construction des routes au Canada a connu de grands progrès ces dernières années, notamment dans l'Ouest. Les grandes régions agricoles de l'Ouest exigent plus que jamais une expansion industrielle. Les échanges technologiques ont permis aux agriculteurs canadiens de suivre les progrès de l'automatisation agricole. Je conviens que les profits agricoles ne sont pas suffisants, mais j'estime que rien dans l'industrie agricole du Canada n'est si grave que l'on ne puisse y remédier rapidement par une expansion des marchés. En effet, les agriculteurs canadiens ont produit en excédent de la consommation depuis aussi longtemps que je me souviens. La production de denrées alimentaires s'est accrue, grâce à l'encouragement donné par le gouvernement à la surproduction, au point d'atteindre le dangereux niveau d'aujourd'hui.

• (5.40 p.m.)

J'ai souvent entendu parler des exploitations familiales depuis le début de cette 28^e législature du Canada. J'ai eu, pendant des années, des rapports avec des propriétaires de fermes familiales et je conviens de grand cœur qu'ils sont l'image d'une façon de vivre difficile à battre. Je crois aussi que, bien dirigées, les bonnes exploitations familiales ne disparaîtront pas. Je ne crois pas que l'importance seule d'une entreprise soit une condition de succès. Autrement, monsieur l'Orateur, les grands magasins et les maisons de vente par correspondance auraient depuis longtemps tué les petits commerçants. Qu'est-ce que tout ceci a à voir avec une route? Je poursuis.