

nous faut à l'heure actuelle franchir une distance d'environ 1,100 milles, mais si nous avions une route plus directe qui passerait par le parc national de Jasper pour se raccorder au réseau de la Colombie-Britannique, la distance serait bien plus courte.

La plus grande partie du réseau routier de l'Alberta est presque conforme maintenant aux normes établies à l'égard de la route transcanadienne. Je recommande très instamment à l'attention du ministre la construction d'une seconde route, surtout aux fins de la défense. Quant au point de vue commercial, ce serait très avantageux pour la partie septentrionale de la Saskatchewan et de l'Alberta s'il existait une voie de communication directe; comme j'ai déjà signalé les avantages au point de vue touristique, je n'ai pas à y revenir.

M. Badanai: Monsieur le président, je voudrais, au début de mes observations, signaler l'importance vitale que revêt la route transcanadienne pour les villes de Fort-William et de Port-Arthur. Je félicite donc le gouvernement d'avoir présenté cette résolution prévoyant une augmentation des dépenses afin d'améliorer les tronçons existants de la route transcanadienne et de compléter les autres. Nous qui demeurons à la tête des Lacs nous inquiétons de l'activité qui règne à propos de l'expansion du port maritime de Duluth, au Minnesota. Le 29 janvier 1959, comme en fait foi le compte rendu à la page 540, le ministre des Travaux publics a déclaré ce qui suit:

Je voudrais aussi parler de ces fameuses vieilles villes de Fort-William et Port-Arthur à la tête des Lacs, où règne présentement une grande inquiétude. Les citoyens se rendent compte que la voie maritime du Saint-Laurent est en voie de réalisation et ils lisent dans la *News-Tribune* de Duluth, édition du 11 janvier, qu'un groupe de Canadiens, originaires de Winnipeg, s'il vous plaît, se proposent de construire dans cette dernière ville du Minnesota de grandes installations portuaires en vue de la voie maritime et je cite un passage dudit article:

M. Freeman...

M. Freeman, de Winnipeg, est l'instigateur de ce projet.

...dit-on, songe à faire de Duluth le centre portuaire destiné à desservir les provinces de l'Ouest canadien en bonne voie d'expansion, de même que les parties de l'Ouest-central et de l'Ouest des États-Unis.

Et ce n'est pas tout. J'aimerais vous citer un extrait de l'article paru dans le même journal, et dont a parlé le ministre:

L'Administration (c'est-à-dire l'Administration du port de Duluth) s'attend également que Duluth bénéficie des échanges commerciaux avec le Canada et l'Alaska. La distance entre Fairbanks, en Alaska, et Rotterdam, notamment, est de 3,200 milles plus courte, si l'on passe par Duluth plutôt que par le canal de Panama. La route Alcan deviendrait celle du trafic terrestre entre ce port et l'Alaska.

Outre cet élément considérable, on rapporte qu'il est question de construire une route à

quatre voies entre Duluth et Winnipeg. Cette route, monsieur le président, détournerait, à n'en pas douter, les affaires des ports de la tête des Grands lacs, pour lesquels le gouvernement, comme l'a dit le ministre des Travaux publics, affectera 5.5 millions de dollars. On estime qu'une fois la Voie maritime parachevée, le nombre de camions qui transporteront des marchandises aux provinces des Prairies atteindra un total quotidien de 50 à 100. La route actuelle, à l'ouest de la tête des lacs jusqu'à Winnipeg, est dans un état pitoyable tel qu'elle ne pourrait, j'en suis sûr, supporter un tel trafic. La seule solution semble être une route à quatre voies entre la tête des lacs et Winnipeg.

Dès 1956, l'honorable député de Victoria parlait en ces termes de la nécessité de construire une route transcanadienne à quatre pistes. Je cite le hansard du 22 mars 1956, à la page 2614:

Il s'agit cependant d'une route nationale qui devrait être aménagée, non pas en proportion de 10 p. 100 de ce qui reste, mais de 90 p. 100 de sa totalité, par le gouvernement fédéral.

Plus loin il ajoute:

La route devrait avoir une largeur minimum de 30 pieds et, aux endroits de grande circulation, elle devrait avoir au moins quatre pistes.

Voilà le point sur lequel nous insistons, en ce qui regarde la tête des lacs: la nécessité d'une autoroute à quatre pistes pour accommoder la forte circulation prévue à la suite de l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent.

L'actuel ministre de la Justice s'en est pris violemment au gouvernement d'alors, dans les termes suivants...

M. le président: A l'ordre! Comme il est cinq heures, la Chambre doit passer à l'étude des bills d'intérêt public et privé.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

DEUXIÈME LECTURE—BILLS DU SÉNAT

La Chambre reprend la discussion, suspendue le mardi 17 février, sur la motion de M. McCleave portant 2^e lecture des bills suivants:

Bill SD-19, loi pour faire droit à Ruth Georgina Potts Dobie.

Bill SD-20, loi pour faire droit à Patricia Burnell Fraser Rosensweig.

M. l'Orateur suppléant: Je dois avertir la Chambre que si l'honorable député prend maintenant la parole, il mettra fin au débat.

M. R. J. McCleave (Halifax): Monsieur l'Orateur, la Chambre a déjà été saisie de ces deux bills en deux occasions distinctes depuis une semaine et je n'ai pas l'intention