

Nous nous occupons de nos propres questions forestières. La seule raison en est que, par le passé, le gouvernement fédéral ne nous a jamais encouragés à participer aux activités forestières. Que ce soit pour des causes politiques ou autres, je n'en sais rien. Peut-être serons-nous, à l'avenir, inclus dans le programme du ministère du Nord canadien.

Toutefois, nous ne nous en sommes pas si mal tirés, au Québec, car nous avons formé l'association appelée l'Association forestière du Québec. Elle a été la marraine de la chaîne des clubs des 4-H. Les garçons et les filles qui en sont membres diffusent une propagande de conservation dans leurs villes et leurs villages. Ces clubs existent maintenant depuis seize ans et les résultats en sont remarquables. L'avenir de notre province, tout autant que celui des autres parties du Canada, dépend de nos forêts. Des représentants de nombreuses autres provinces devraient venir voir dans le Québec la marche des clubs 4-H et le travail qu'ils font pour la conservation, le plantage des arbres et l'éducation du public en général.

**M. Howard:** Ce crédit fournit aux députés, et surtout à ceux qui représentent des régions reculées du pays, une occasion de faire valoir leurs idées sur le programme du ministère, et de se prononcer sur la mise en valeur des régions du nord en général. J'espère que d'autres députés saisiront comme moi cette occasion pour parler du programme de ce ministère au point de vue de leur circonscription, et aussi au point de vue du bien général de la nation.

Je dirai d'abord quelques mots de ce programme des voies d'accès aux ressources, comme on le désigne. Mon premier mot, c'est que ce programme n'a à peu près rien valu à la partie nord de la Colombie-Britannique, et n'a à peu près rien changé aux programmes de voirie établis avant l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel. Bien sûr, il y a eu des changements au plan primitif. Je ferai remarquer, en marge des applaudissements qui viennent d'avoir lieu, que l'ancien gouvernement libéral n'y a pas été pour grand-chose non plus!

Pour ce qui est des routes de mise en valeur, et particulièrement de celle dénommée Stewart-Cassiar, c'est le gouvernement provincial, par l'entremise de son ministère des mines, qui avait d'abord entrepris de les aménager, comme voies d'accès aux exploitations minières. Juste avant les élections fédérales de 1957, le gouvernement fédéral a conclu une entente avec la province en vue de l'aménagement de cette route Stewart-Cassiar au partage égal des frais. Mais s'il a fallu un an ou un an et demi pour établir l'accord en termes concrets, je suis heureux

de constater qu'il est complété ou sur le point de l'être. Lorsque le ministre prendra la parole, il nous fournira, je l'espère, plus de précisions sur l'état actuel de l'accord fédéral-provincial au sujet de la construction de la route Stewart-Cassiar, notamment, si le contrat est déjà signé ou s'il doit l'être bientôt et, d'une manière générale, quelles sont les conditions de l'accord.

Longtemps avant l'arrivée au pouvoir du gouvernement actuel, bien des gens qui habitent la Colombie-Britannique, surtout ceux de la région en cause, ont envisagé la construction de cette route entre Stewart et Cassiar. Je ne dis pas que ce n'est pas une excellente entreprise pour la participation du gouvernement fédéral. Je ne saurais dire quels seraient les effets de routes ainsi construites dans d'autres régions du Canada mais je connais les effets que la route Stewart-Cassiar aura sur la mise en valeur du nord de la Colombie-Britannique. Elle permettra de transporter les ressources naturelles de l'endroit où elles se trouvent en ce moment jusqu'à un port d'expédition maritime.

D'autres éléments doivent aussi entrer en ligne de compte. Il est vrai qu'une telle route profitera à la *Cassiar Asbestos Corporation* dans le nord de la Colombie-Britannique. Nous espérons qu'elle profitera aussi à la mine *Grand Duke* qu'on a découverte dans cette région, et où l'on a établi à 26 millions de tonnes les réserves de minerai de cuivre, d'une assez bonne qualité. Plusieurs claims intéressants des gîtes de minéraux dans cette région bénéficieront de l'aménagement de cette route Stewart-Cassiar.

Toutefois, la vision du gouvernement actuel ne devrait pas s'arrêter à Stewart, pas plus qu'à Cassiar, à l'autre terme de la route. Le gouvernement devrait, s'il ne l'a pas déjà fait, étudier les prolongements de la route de Stewart-Cassiar qui s'imposent pour permettre l'accès de cette région autrement que par le port d'expédition en haute mer de Stewart. J'aimerais souligner qu'il y a une grande vallée bien délimitée et à bas niveau, s'étendant de Kitimat Terrace et Alyansh et se prolongeant vers le nord de cette région qui est reliée au tracé proposé de la route de Stewart-Cassiar. On a déjà construit des routes dans une partie de cette région. Je propose donc que le gouvernement envisage sérieusement la possibilité de collaborer avec la province de la Colombie-Britannique, sur une base financière analogue, pour relier la route proposée de Stewart-Cassiar à un réseau routier s'étendant le long de la vallée de Kalim pour atteindre Terrace, la route 16, le chemin de fer du National-Canadien et les ports d'expédition en haute mer, soit de Prince-Rupert ou de Kitimat.