

défense partielle de l'Alaska. De l'avis général, il est un peu regrettable que l'aménagement ait dû être précipité, car certains tronçons sont mal situés.

J'espère pouvoir consacrer un peu de temps à l'histoire de la route. J'espère aussi pouvoir montrer comment ce bill pourrait s'y rattacher. A la fin de la guerre, la route fut transférée au Canada, et l'armée en fut d'abord responsable. L'entretien de la route nous coûtait environ 12 millions de dollars par année, et notre armée en avait la responsabilité. Le ministère des Travaux publics devait en hériter plus tard et a réussi à réduire le coût annuel d'entretien à 6 millions, somme suffisante, semble-t-il, pour avoir une route carrossable, mais non pour y apporter de véritables améliorations.

Nous avons tenu plusieurs entretiens de caractère purement commercial avec le gouvernement américain, espérant qu'il accepterait de payer la moitié du coût d'entretien et de revêtement. Il y a quelques années, le gouvernement américain a publié un rapport qui, je crois, a été présenté ensuite par le Bettel Institute. Le rapport constatait que l'attrait touristique de la nouvelle route compenserait à lui seul le coût des améliorations et du revêtement et la rendrait rentable.

Je ne connais pas les chiffres exacts du rapport. Je me souviens cependant que ses conclusions avaient impressionné et encouragé le gouvernement canadien. Il a cependant entrepris de rédiger un rapport sur la possibilité de construire cette route. Bien entendu, on a insisté sur le côté technique du projet, mais sans négliger son aspect économique. D'après le rapport, un tiers de la route devait être déplacé, un autre tiers reconstruit et le troisième était prêt à recevoir le pavage.

Il y a un fait décourageant: pour achever une route convenable, il en coûterait 210 millions de dollars. Sauf erreur, on a consacré beaucoup de temps et d'efforts à l'étude du profit que les Canadiens retireront de son utilisation. Il est vrai que pendant la guerre, et même après, un grand nombre de camions ont utilisé la route pour transporter des marchandises au nord à partir de Seattle. Les chargements comprenaient du matériel d'habitation, des maisons préfabriquées destinées à l'Alaska et d'autres articles utilisés pour des unités de l'armée des États-Unis. Cependant, d'après les renseignements obtenus par notre gouvernement au cours des dernières années, le commerce a beaucoup diminué et continue de décroître chaque année. Le phénomène a

pour cause principale l'augmentation importante du transport par voie d'eau sur la côte ouest à partir de Seattle, et nos propres transports assurés par le National-Canadien jusqu'à Prince Rupert et en Alaska. On accapare ainsi une grande partie des affaires de l'Alaska. Ainsi, le seul trafic routier est moins important qu'autrefois pour le Canada.

● (5.30 p.m.)

Le tourisme, cependant, croît et prospère et continuera de se développer, je pense, d'année en année. Il y a peu de doute que la plupart des touristes sont ennuyés par l'état actuel de la route, à cause de la poussière. C'est aussi une route peu confortable pour les voyageurs. Les touristes d'aujourd'hui, avec leurs automobiles modernes, trouvent que les distances posent moins de problèmes qu'autrefois, mais ils exigent encore des routes sûres et débarrassées de poussière. Autrement dit, les touristes veulent à la fois confort et sécurité.

Sauf erreur, notre gouvernement s'est mis d'accord récemment, à la suite de pourparlers, avec le gouvernement des États-Unis, pour que tous les nouveaux frais se rattachant aux dépenses d'équipement nécessaires à l'amélioration de la route, soient payés de moitié avec les États-Unis. Je crois que des pourparlers dans ce sens se poursuivent. Songeons qu'en ce moment, la grande route de l'Alaska est le seul couloir terrestre qui relie deux régions des États-Unis. En fait, les discussions qui ont eu lieu ont fait ressortir qu'à toutes fins pratiques les Américains pourraient trouver que la route a plus d'importance pour les États-Unis que pour le Canada. C'est un sujet d'intérêt et de discussions pour les groupes de parlementaires canadiens et de sénateurs américains qui se réunissent chaque année. Dans l'intervalle, le Canada a décidé de maintenir la route et d'y apporter des améliorations.

La route compte environ 82 ponts, dont 23 ou 24 ont déjà été remplacés de façon plus ou moins permanente. La cadence des remplacements va probablement s'accélérer parce que les autres ponts pourrissent et ne pourront plus supporter le trafic. On compte avoir refait les 82 ponts d'ici trois ans. On a dépensé environ 2 millions de dollars en 1968.

Sauf erreur, on veut paver un autre tronçon de dix milles après le mille 83, et le pavage au-delà de Dawson Creek s'étendra ainsi sur une longueur totale d'environ 93 milles. L'entreprise est assez importante pour nos amis, les Américains, et l'on fait preuve de bonne foi. Nous pavons aussi un tronçon