

7.26 millions de dollars. Le montant proposé pour l'année financière à l'étude est 3.73 millions. Le montant nécessaire pour compléter le programme est 25.79 millions. Le total estimatif est 36.79 millions.

Pour ce qui est des routes qui doivent être reconstruites dans le Territoire du Yukon, 2.96 millions de dollars ont été dépensés jusqu'ici. On se propose de dépenser 1.23 million de dollars au cours de l'année financière courante. Le montant requis pour compléter le programme est \$910,000, et la dépense totale est de 5.11 millions de dollars. Je ne sais si cela répond à toutes les questions posées par l'honorable député. Je puis lui fournir plus de détails s'il le désire.

**L'hon. M. Pearson:** Je crois que ces détails sont suffisants pour mes fins, monsieur le président. Il n'est pas sans intérêt de comparer ces chiffres avec ceux qu'a donnés le premier ministre lui-même, au cours d'une émission télévisée le 3 mars 1960, et qui étaient les suivants, et je cite du texte même de cette émission. Parlant du programme des routes d'accès aux ressources dans le Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, le premier ministre a dit qu'à ce moment-là, c'est-à-dire en mars 1960, le gouvernement fédéral avait dépensé environ 20 millions de dollars et que 600 ou 700 milles de nouvelles routes et de nouveaux ponts non protégés étaient en voie de construction à ce moment-là. Dans la même émission, à propos de ce programme, il a dit que la dépense maximum envisagée était de 150 millions de dollars et que des accords avaient été conclus à ce propos. Puis, il a ajouté que ce programme de mise en valeur du Nord comprenait la construction de 4,000 milles supplémentaires de route pour desservir les nouvelles ressources du Nord et que la dépense totale à cette date, c'est-à-dire en mars 1960, s'élevait à 135 millions de dollars. Il serait intéressant de comparer ces chiffres, annoncés sur les ondes il y a un an, avec ceux que le ministre nous a donnés cet après-midi.

**M. Nielsen:** Puis-je poser au chef de l'opposition une question avant qu'il reprenne son siège? Est-il maintenant d'accord que les routes d'accès aux ressources dans le Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, routes destinées à faciliter la mise en valeur de nos ressources, constituent une bonne ligne de conduite de la part du gouvernement, pour ce qui est de l'essor de toute la nation, y compris les 40 p. 100 de la nation qui sont situés au-delà du 60° parallèle, ou s'en tient-il toujours à sa déclaration retardataire de 1957 et 1958?

**L'hon. M. Pearson:** Je suis très heureux que l'honorable député m'ait accordé l'occasion de dire quelque chose à ce propos. Il me demande si je suis maintenant d'avis

que le programme de routes d'accès aux ressources dans le Nord est important pour ce qui est de l'essor du pays. Bien sûr, monsieur le président, j'ai toujours été de cet avis, et je me suis prononcé en ce sens longtemps avant que l'honorable député soit élu à la Chambre des communes. Rien n'est plus important pour l'essor des régions nordiques que les routes, les moyens de communication et les transports en général. Il n'y a aucun doute là-dessus. Mais les déclarations faites en 1957 et 1958 par le premier ministre et par d'autres au sujet de ce programme de routes d'accès aux ressources—il portait un autre nom à cette époque—de ce programme d'aménagement de routes dans le Nord, de ce grand programme de travaux publics qui comportait l'aménagement de routes étaient un leurre pour ce qui est de remédier au chômage. Si le député veut prendre la peine de lire les déclarations que j'ai faites à cette époque—et que je répète aujourd'hui—il constatera que, comme remède au chômage, ce programme était complètement illusoire. La chose a été démontrée depuis par des chiffres qui ont été fournis non pas par le ministre actuel, mais par son prédécesseur. Ces chiffres révélaient le nombre d'emplois créés par ce programme.

Personne ne sous-estime l'importance des routes pour l'expansion du Nord. Mais comme remède, l'aménagement d'une route dans l'Arctique n'a jamais présenté qu'un intérêt visionnaire et politique. En tant que programme de mise en valeur, on ne saurait concevoir d'initiative plus importante. En tant que remède au chômage, on ne saurait imaginer mieux pour tromper le peuple que certaines déclarations faites à cette époque sur les emplois qui seraient créés par ces travaux.

Il importe aussi de signaler que, même si l'on admet la grande importance de mettre l'Arctique en valeur, il ne faut pas négliger la remise en valeur de certaines régions du pays dont l'économie fonctionne au ralenti et où il y a beaucoup de chômage. Dans une économie saine et équilibrée, la mise en valeur et la remise en valeur doivent aller de pair.

**M. Nielsen:** On me permettra de signaler que le chef de l'opposition n'a pas encore répondu à ma question.

Je dois dire tout d'abord que j'ai examiné très attentivement depuis une semaine les déclarations qu'ont faites le premier ministre et le chef de l'opposition en 1957 et en 1958. Si j'ai bonne mémoire, ils soutenaient qu'on ne viendrait pas à bout du chômage en aménageant des routes dans le Nord, mais en entreprenant des travaux publics dans tout le pays. En 1957 et en 1958, le chef de l'opposition a fait plusieurs déclarations dans