

sous les yeux des lettres d'hommes bien connus au Canada, tels que le sénateur Bartlett de l'Alaska, le sénateur George Aiken du Vermont, le sénateur Mike Mansfield du Montana, le membre du congrès du Montana Harold Johnson de la Californie et de nombreux autres que je n'ai pas le temps de nommer cet après-midi. Cette route représente une des grandes époques de l'histoire du Nord-Ouest et de l'Ouest du Canada. Il y a maintenant plus de 25 ans que le Canada et les États-Unis décidèrent du nom, route de l'Alaska. C'est une route de 1,523 milles qui relie Dawson Creek en Colombie-Britannique à Fairbanks en Alaska. Peut-être ne nous souvenons-nous plus de la grande fête qu'a été la construction de cette route. Elle a été construite en hâte mais elle a sa place dans l'histoire. C'est quelque chose dont peut s'enorgueillir l'Amérique du Nord tant chez les Canadiens que les Américains.

En 1942, les Japonais menaçaient d'envahir les côtes de l'Amérique du Nord. Les marécages, les forêts et les montagnes étaient la cause de véritables cauchemars pour les ingénieurs des États-Unis chargés de construire, dans le moindre délai, une route militaire à travers cette contrée sauvage. A l'époque, les Japonais harassaient les forces américaines dans le Pacifique et l'on craignait des débarquements sur la côte Ouest en vue d'une invasion de l'Amérique du Nord. Construire une route vers l'Alaska en passant par le Canada semblait une entreprise essentielle de défense. La construction en fut commencée au printemps de 1942. Six mois plus tard, et après avoir dépensé 140 millions de dollars, la route s'ouvrait à la circulation automobile. Cet exploit invraisemblable fut l'œuvre de 10,000 hommes des troupes du génie des États-Unis et de 4,000 civils canadiens environ. En 1943, on améliora la route en la recouvrant d'une couche de gravier à l'épreuve de toutes les intempéries. Elle compte 133 ponts longs d'au moins 20 pieds. Elle est maintenant pavée de la frontière de l'Alaska à Fairbanks. Les gouvernements provinciaux de l'Alberta et de la Colombie-Britannique ont construit, depuis la frontière des États-Unis jusqu'au-delà de Fort-Saint-Jean, en passant par l'Alberta, des grandes routes pavées qui s'y raccordent et qui sont aussi bonnes, voire meilleures, que la transcanadienne. Il reste encore environ 1,200 milles à paver.

Cette route, d'abord construite à des fins militaires, ne répond plus aux besoins de la circulation actuelle. L'armée canadienne l'a transférée, il y a quelques années, au

ministère des Travaux publics—l'armée américaine l'avait remise à l'armée canadienne à la fin de la seconde guerre mondiale. L'entretien de la route entraîne maintenant des frais considérables; nous ne saurions imaginer le nombre de véhicules qui empruntent cette voie. Elle a servi à relier les États-Unis, l'Alaska et cette partie du Canada qui se développe à un rythme fantastique et qui comprend le nord-ouest de l'Alberta, le nord-est de la Colombie-Britannique et le Yukon.

Dans ce projet de loi, monsieur l'Orateur, je l'ai appelée la route Alaska-Yukon, parce que c'est le nom qui lui convient. Le projet de loi aborde de façon moderne un problème très complexe. Il veut établir l'Administration de la route Alaska-Yukon, organisme qui ne releverait pas de la Couronne mais se composerait de membres du gouvernement fédéral, des gouvernements de l'Alberta et de la Colombie-Britannique et du Conseil du Territoire du Yukon. Le projet de loi prévoit même la nomination de membres associés provenant de gouvernements municipaux ou de gouvernements étrangers, ce qui permettrait aux États-Unis et à l'Alaska d'en faire partie.

Ce n'est pas la première fois qu'on institue un organisme chargé de diriger la construction d'un ouvrage international d'une si grande importance pour les deux pays en cause. On l'a fait plusieurs fois ces dernières années à propos de grands travaux. L'idée m'est venue lorsque j'ai traversé le tunnel transalpin, percé à la frontière italo-suisse. Cet ouvrage est resté à l'état de projet pendant bien des années, alors que se poursuivaient des pourparlers sans fin entre la Suisse et l'Italie, qui n'arrivaient jamais à s'entendre quant à la création d'un comité mixte chargé des négociations qui aboutiraient à un accord sur l'aménagement du tunnel. Un jour, on leur fit comprendre qu'en instituant une administration autonome financée par les deux pays, ils n'auraient plus besoin de négocier un traité international pour négocier les dispositions financières nécessaires.

Le bill n° C-9 est rédigé de façon à permettre aux gouvernements fédéraux des États-Unis et du Canada de partager les frais d'aménagement, sans en exclure les gouvernements des provinces et territoires canadiens ni celui de l'État de l'Alaska.

A mon avis, c'est la seule manière d'achever cette route. Quiconque comprend l'importance de cette voie de communication convient de la nécessité de la construire. Ottawa ne s'intéresse même pas assez à ce projet pour amorcer des négociations entre les deux