

mesures voulues pour développer ces ressources du Nord, d'importance capitale pour l'avenir du pays.

Les ressources du Yukon ne cèdent la place à celle d'aucune autre région. Il y a là de l'or, du fer, de l'amiante, du cuivre, de l'argent, du nickel et tous les autres bas métaux et métaux précieux, ainsi que de vastes nappes inexploitées de pétrole. Nous avons en réserve l'énergie nécessaire pour traiter ces minéraux. De fait, le potentiel du fleuve Yukon et du réseau de lacs est le double de celui de l'entreprise de la voie maritime du Saint-Laurent.

Voilà les principales raisons pour lesquelles les gens du Yukon sont là; ils sont là parce qu'ils ont confiance, parce qu'ils savent ce qui en est, dans ce que le Yukon peut donner. Jusqu'à dernièrement cette confiance était partagée uniquement par ceux qui sont venus se tailler un avenir dans le Nord canadien, par des pionniers dans le sens le plus complet du terme. Mais ces gens voient maintenant la réalisation de leurs espoirs,—les espoirs de tous les Canadiens,—dans les plans dynamiques de mise en valeur qui forment l'essence du programme du gouvernement actuel.

Il a fallu beaucoup de temps, trop de temps peut-être, pour attirer l'attention du Canadien sur ces régions septentrionales, sur leurs richesses et leur population, et, pourrais-je ajouter, leur emplacement. J'ai été plutôt étonné d'apprendre combien de gens croient que le Yukon est une partie soit de l'Alaska soit des territoires du Nord-Ouest, ou se demandent encore si la Colombie-Britannique n'a pas pris en charge une partie du Yukon. Je me demande combien savent que la plus grande mine d'argent du monde, en tenant compte des réserves, se trouve au Yukon; je me demande combien savent que notre température se compare avec celle de l'Alberta et de la Saskatchewan, et que la route de l'Alaska,—donnant accès au Yukon depuis l'Alberta et la Colombie-Britannique et entretenue par l'armée canadienne selon des normes si élevées,—est la meilleure route de gravier du genre sur le continent.

Je ne pense pas qu'un seul député doute de l'avenir du Yukon, de ses richesses, de la qualité de sa population, mais la richesse et le dévouement ne suffisent pas sans les moyens de transport. J'ai parlé de la route de l'Alaska; j'ajouterai que le Yukon a déjà les premiers éléments d'un réseau routier et un chemin de fer reliant Whitehorse à Skagway (Alaska) sur l'océan. Des richesses minérales et pétrolières du Nord qui sont notre patrimoine nous séparent cependant des milles et des milles de brousse, de roches et de rivières qui restent à franchir. Il faut

combler les vides; or, c'est là l'essence même de la politique du présent gouvernement. Nous devons aménager les routes, les chemins de fer, les voies de communication qui nous donneront accès aux richesses enfouies dans ces régions septentrionales. Nous devons aménager des entreprises hydro-électriques en fonction des richesses minérales, afin d'assurer l'industrialisation du Nord canadien. Inutile de rappeler ici le rôle que le transport a joué pour l'union politique et économique de notre pays de l'Est à l'Ouest. Aujourd'hui, une nouvelle forme d'entreprise et d'audace s'offre à ceux qui ont confiance dans l'avenir du Canada.

Le premier programme national de mise en valeur au Canada a été celui de notre premier grand premier ministre,—c'était un conservateur,—sir John A. Macdonald. A cette époque, l'aménagement d'un chemin de fer et d'autres moyens de communication était une question de clairvoyance, de confiance et de foi en l'avenir. Il y avait alors des hommes à courte vue qui disaient qu'un chemin de fer allant jusqu'au littoral de l'Ouest n'apporterait rien à l'économie de la nation; ils disaient que les vastes étendues des Prairies étaient destinées à rester vierges, que le Pacifique ne pourrait jamais être conservé à l'Amérique du Nord.

Toutefois, sir John A. Macdonald et son gouvernement n'étaient pas disposés à attendre qu'on découvre les puits de pétrole, ces puits qui, au cours de la seule année dernière, ont apporté près de 445 millions de dollars à l'économie nationale; ils n'étaient pas disposés à attendre la mise en valeur des forêts et des mines de la Colombie-Britannique; ils n'étaient pas disposés à attendre l'exploitation de l'uranium ni des ressources industrielles ou autres des provinces des Prairies. Sir John Macdonald et son gouvernement ont alors aménagé ces voies de communication. Qui, aujourd'hui, doutera de la sagesse de leur décision?

Aujourd'hui, tout comme alors, nous avons un autre grand premier ministre, et c'est encore un conservateur. Avec son gouvernement, il a formulé une politique nationale de mise en valeur à la fois neuve et dynamique qui prévoit l'aménagement d'un vaste réseau de routes et autres voies de communication dans le Nord canadien. C'est la première mesure de ce programme énergique de mise en valeur nationale que nous attendions depuis si longtemps; un programme qui s'appuie surtout sur le développement du Nord canadien. Les travaux sont déjà commencés dans certains cas, par exemple, l'arpentage de la route qui partira du nord de la région de Dawson, au Yukon, pour se diriger vers la région pétrolière du plateau de Peel.