

viles antiques. Beaucoup de nations doivent leur expansion à leur connaissance du transport maritime. On en est venu à l'aménagement de canaux, puis de chemins de fer et de routes et, enfin, de voies aériennes. Pour ce qui est de nos régions du Nord, nous avons pu constater l'impulsion donnée au nord de la Colombie-Britannique, au Territoire du Yukon et à l'Alaska par l'aménagement des routes de l'Alaska, de Haines, de Whitehorse-Mayo et de Carcross-Atlin et par la construction d'aéroports utilisables durant toute l'année. Nous avons pu nous rendre compte également des avantages qu'a valu à Whitehorse et à l'importante industrie du poisson du Grand lac des Esclaves l'aménagement de la route de Mackenzie, depuis le terminus ferroviaire de Grimshaw, en Alberta, jusqu'à Hay-River sur le littoral sud-ouest du Grand lac des Esclaves.

Par la construction d'une ligne de chemin de fer depuis Sept-Îles dans la province de Québec jusqu'aux gisements de minerai de fer du Labrador et par le prolongement de la ligne de chemin de fer jusqu'à Lynn-Lake dans la partie septentrionale du Manitoba, on reconnaît que l'amélioration des moyens de transport est nécessaire à notre essor économique. En vertu du même raisonnement, nous devons être prêts à améliorer les moyens de transport au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest afin de recueillir les fruits de l'héritage qui nous ont donné les territoires du Nord.

Dans le cadre du régime de l'entreprise libre qui nous a si bien servis dans le passé, la coopération du capital prenant ses risques et du gouvernement apportant assistance et encouragement a joué un rôle des plus efficaces. L'aménagement du Pacifique-Canadien, auquel le gouvernement a prêté son concours, a contribué non seulement à former une nation d'un certain nombre de provinces très éloignées les unes des autres, mais encore à permettre l'accès de l'Ouest canadien. Le gouvernement fédéral, ayant la propriété et la gestion des ressources naturelles du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest, y compris leur énorme potentiel minier, devrait, à mon avis, aménager et entretenir les routes principales et les routes d'accès nécessaires à la mise en valeur de ces ressources naturelles.

J'ai déjà signalé les vastes ressources potentielles du Yukon en bas métaux. A l'heure actuelle, on prévoit que la région de Mayo-Keno est appelée à devenir un des plus grands centres miniers du Canada pour l'argent, le plomb et le zinc. Cette région est desservie par la route Whitehorse-Mayo que le ministère des Ressources et du Développement économique vient d'aménager et qui a stimulé la

production minière de façon encourageante. S'étendant sur 247 milles de long, la route compte trois services de transbordement sur les rivières Yukon, Pelly et Stewart. La circulation sur cette artère s'accroît sans cesse et les services de transbordement deviennent des points d'embouteillage. Le moment est venu, à mon avis, de jeter sur ces rivières des ponts permanents pour remplacer les services de transbordement.

Le ministère des Ressources et du Développement économique reconnaît parfaitement la nécessité urgente d'aménager une route toute-saison entre le passage Stewart, sur la route Whitehorse-Mayo, et Dawson. Je prie respectueusement le Gouvernement d'amorcer les travaux d'aménagement dès le début du printemps.

Dans tout programme de mise en valeur du Yukon, nous devons tenir compte également des moyens de communication de cette région avec le reste du Canada et l'extérieur. L'examen du problème fait ressortir l'importance d'un chemin de fer qui traverserait la Colombie-Britannique septentrionale et le Yukon jusqu'à l'Alaska. Une telle voie ferroviaire offrirait d'immenses avantages au point de vue de l'expansion future de la Colombie-Britannique, du Yukon et de l'Alaska, de même qu'à celui de la défense sur le continent.

J'ai dit quelques mots de certains problèmes du transport au Yukon. Permettez-moi de signaler des problèmes analogues concernant le district de Mackenzie et les Territoires du Nord-Ouest. J'ai fait mention de l'exploitation minière qui se poursuit à Lynn-Lake, dans le Manitoba septentrional, et à Pine-Point au sud du Grand lac des Esclaves. C'est le bouclier qui renferme les nouveaux gisements d'uranium au nord du lac Athabaska. De l'autre côté du lac, en face de Pine-Point, se trouve Yellowknife qui, comme je l'ai déjà signalé, constitue un bouclier minier qui s'étend à travers le lac Hottah jusqu'à Eldorado et Coppermine.

Il existe une autre zone minéralisée à l'extrémité orientale du Grand lac des Esclaves de même que des ressources pétrolières en puissance à l'extrémité occidentale. Jetons un coup d'œil sur la carte et voyons comment nous pourrions mettre ces ressources en valeur. Nous en reviendrons à la méthode éprouvée, les capitalistes établissant avec l'aide de l'État des moyens de transport. Il me semblerait donc logique de prolonger le chemin de fer à partir du lac Lynn vers le nord-ouest jusqu'aux mines d'uranium sur la rive septentrionale du lac Athabaska, puis jusqu'à Pine-Point, sur la rive méridionale du Grand lac des Esclaves, et, de là, vers le sud où il se reliera au réseau de la *Northern*