

Pareille route si elle se réalisait assurerait le transport rapide et efficace vers cette partie du Canada qui sera très probablement le théâtre de notre défense. De toute façon, l'aménagement de cette route accélérerait l'expansion croissante de cette vaste région. La grande route que je viens justement de préconiser rejoindrait des aéroports qui, à cause de leur situation stratégique, sont les quartiers-généraux de la région aérienne nord-ouest du CARC ainsi que des centres qui sont les quartiers-généraux de la région occidentale de l'armée canadienne.

Il n'y a pas longtemps, le premier ministre nous a exposé avec sa sincérité coutumière toute la foi et la confiance qu'il place en ces territoires. Je songe aux observations qu'il a prononcées lorsqu'il a pris la parole à la Chambre le 19 janvier au sujet de la loi sur les territoires du Nord-Ouest. Les raisons qui militent pour le tracé de la seconde route transcanadienne que je propose emportent l'adhésion; que le terrain, l'élévation, le régime des chutes de neige et les facteurs démographiques se prêtent à la réalisation d'un pareil projet et facilitent l'aménagement économique de cette route n'est pas le moindre des arguments que l'on puisse invoquer à son sujet. J'ai en main, par exemple, certains chiffres fort révélateurs. Le point le plus élevé de la route du pas de la Tête-Jaune est à 3,717 pieds comparé aux 5,337 pieds et 4,450 pieds des routes qui passent par le pas du Cheval-qui-Rue et le pas du Nid-de-Corbeau.

Pour ce qui est de l'abondance des chutes de neige, elle est moindre sur le tracé du pas de la Tête-Jaune que sur tout autre tracé projeté, comme on peut le constater par des graphiques de sources fédérales. C'est le seul tracé qui peut éventuellement se prêter à l'aménagement d'une route transcontinentale à quatre voies. Ces considérations ont entraîné le choix du même tracé par la Trans-Mountain Oil Pipe-Line Company, à travers la montagne pour leur entreprise fort impressionnante.

Le tracé, outre son importance commerciale et militaire qui le rend absolument nécessaire, traverserait la région centrale et la plus densément peuplée de l'Ouest canadien et pourrait facilement rejoindre la route de 1,600 milles déjà aménagée de l'Alaska, route qui a coûté un prix formidable et qui est une des grandes réalisations du génie contemporain. En outre, la route que je préconise devrait avoir priorité et les travaux d'aménagement devraient commencer immédiatement en raison de l'extraordinaire concentration d'objectifs de toutes sortes, pétrole, uranium et usines de produits chimiques. Cette route desservirait tous les centres de la région en améliorant le commerce

et le tourisme, lequel est une des grande sources de revenu du Canada.

Mes quelques observations n'ont pas la prétention d'être un exposé complet des avantages qu'offre pour l'ensemble du Canada le choix de ce tracé. Elles ne visent pas non plus à faire oublier l'importance de la route transcanadienne actuellement en voie de réalisation. Je veux plutôt montrer qu'il est nécessaire d'entreprendre tôt d'autres projets, tout à fait différents de cette route transcanadienne présentement en voie de construction, étant donné les lenteurs administratives et le temps qu'il faudra pour mettre les choses en branle. Ainsi, pour illustrer mon point, je ferai remarquer que bien que le Parlement ait adopté en décembre 1949 la loi sur la route transcanadienne, la date ultime qu'on se propose pour la fin des travaux n'en est pas moins 1956 ou plus tard. En d'autres termes,—je me sers de ceci pour indiquer le temps requis,—si l'on décidait maintenant d'entreprendre l'aménagement de cette route, il s'écoulerait bien des années avant qu'elle fût terminée. Je me demande si nous, Canadiens, pouvons nous permettre d'attendre. Je ne le crois pas.

Je suis sûr que les provinces d'Alberta, de Saskatchewan et de Colombie-Britannique collaboreraient et se réjouiraient de l'intérêt que manifeste le gouvernement fédéral en les aidant à aménager cette route. Nous, de l'Alberta, avons toujours été favorables à l'aménagement non seulement d'une route, mais de trois artères allant de l'est à l'ouest. Aujourd'hui, le Canada possède une route transcontinentale; mais les États-Unis, eux, en possèdent trois. C'est maintenant qu'il importe d'agir relativement à cette importante question, car une route, comme n'importe quoi d'ailleurs, ne se construit pas qu'avec des bonnes intentions. Du point de vue de l'intérêt public, il est fort souhaitable que le gouvernement fédéral entame des pourparlers avec les gouvernements des provinces pour étudier cette question vitale. Le Canada est un immense pays. Je crois que nous sommes motivés de présenter cette importante proposition.

On ne donnera pas au Canada un réseau convenable si on compte uniquement sur les programmes routiers provinciaux. En retardant davantage l'aménagement de cette route,—qui est nécessaire,—nous retarderons une plus grande mise en valeur de l'Ouest du pays, nous y mettrons obstacle. Nous nuirons aux placements industriels et à la défense du pays. De plus, la réalisation d'un tel projet à un moment où le pays compte tant de sans-travail absorberait un grand nombre de chômeurs. J'estime qu'il est extrêmement important pour le bien du pays de convoquer des représentants des