

J

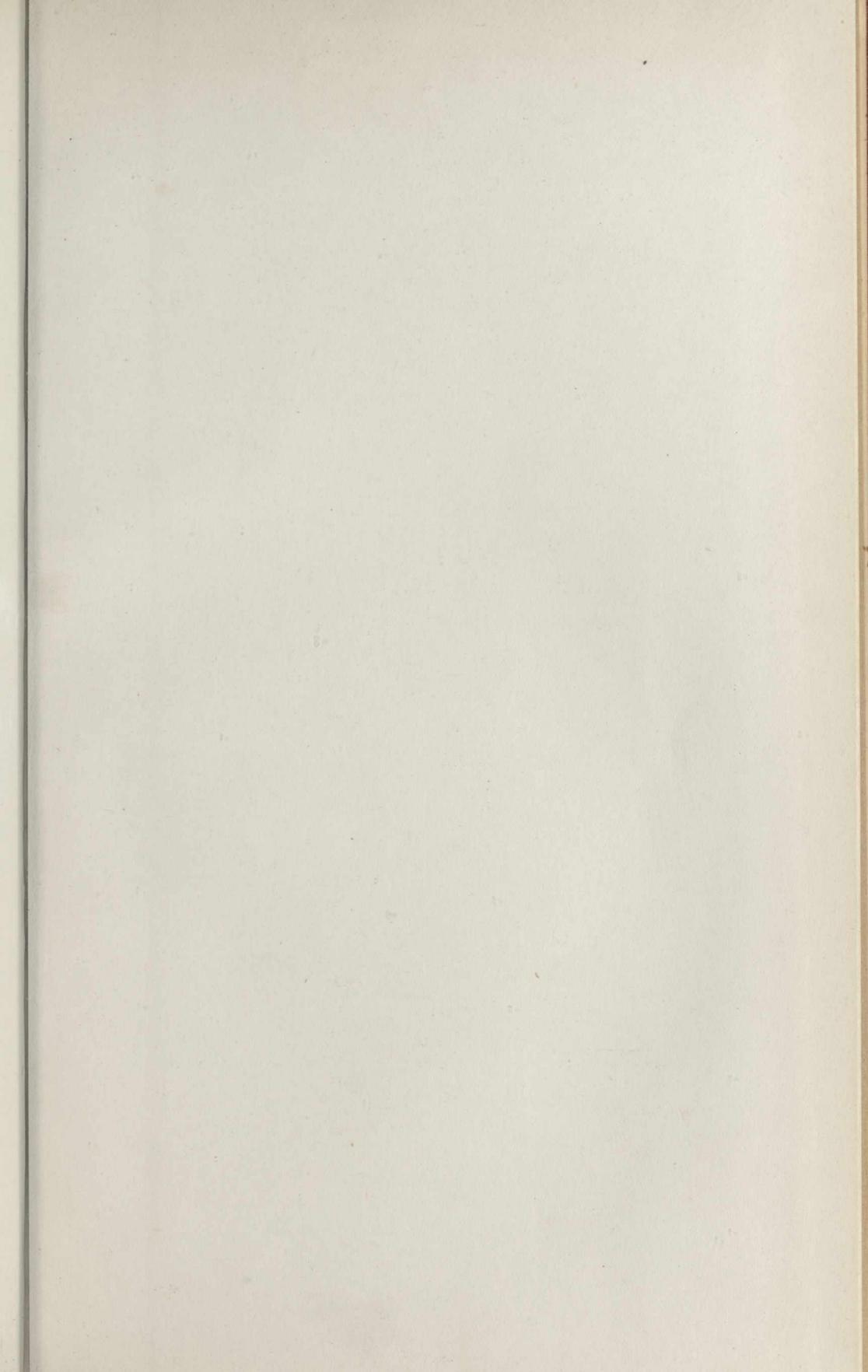
103

H72

1946

T6

A42



1946

SÉNAT DU CANADA

90149
242



RAPPORT

DU

COMITÉ PERMANENT

SUR LE

TOURISME

L'honorable W. A. Buchanan, président

ANNEXE

Dépositions sur les perspectives touristiques de la route de l'Alaska

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., B.A., L.Ph.,
IMPRIMEUR DU ROI ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1946

MEMBRES DU COMITÉ PERMANENT SUR LE TOURISME

L'honorable W. A. BUCHANAN, *président*

Les honorables sénateurs

Bishop	Duffus	McGeer
Bouchard	Dupuis	McLean
Buchanan	DuTremblay	Murdock
Crerar	Foster	Paquet
Daigle	Gershaw	Pirie
Davies	Green	Robinson
Dennis	Horner	Roebuck
Donnelly	McDonald (Kings)	St-Père (24)

ANNEXE

OTTAWA
IMPRIMERIE PARLEMENTAIRE
1931

RAPPORT

JEUDI, le 15 août 1946.

Le Comité permanent de tourisme demande la permission de faire ci-après son deuxième rapport:-

1. Votre Comité, fidèle à l'ordonnance de délimitation de pouvoirs du 10 mai 1946, a fait enquête sur les initiatives des divers organismes intéressés au tourisme.

2. Au cours de cette enquête, il a entendu les témoins suivants:

M. D. Léo Dolan, chef de l'Office canadien de tourisme, ministère du Commerce;

M. R. A. Gibson, directeur, Division des terres, parcs et forêts, ministères des Mines et des Ressources;

Dr H. F. Lewis, surintendant, Conservation de la faune, Service des parcs nationaux;

M. James Smart, régisseur, Service des parcs nationaux;

M. R. J. C. Stead, surintendant de la Publicité et des Renseignements, Service des parcs nationaux;

M. C. K. LeChapelain, inspecteur, Service des parcs nationaux;

M. W. S. Thompson, directeur des Relations publiques, Chemins de fer canadiens nationaux et réseaux aériens transcanadiens;

M. A. A. Gardiner, gérant général de la circulation, Chemins de fer Canadiens Nationaux;

M. L. Coulter, commissaire de la ville d'Ottawa;

M. J. H. Campbell, gérant du Service des relations publiques, Compagnie de chemin de fer Pacifique Canadien;

M. R. G. Perry, gérant général de la circulation, Colonial Coach Lines;

M. F. E. Bronson, président, Commissaire du district fédéral;

M. R. P. Sparks, Ottawa, Ontario, président, Federal Woodland Preservation League;

M. L. H. Phinney, commissaire spécial des projets de défense du Nord-Ouest du Canada, Edmonton, Alberta;

Le colonel F. C. Hanington, Special Commissioners Office, Edmonton, Alberta;

M. J. A. Christiansen, président, Comité de la route de l'Alaska, Chambre de commerce d'Edmonton;

L'honorable W. A. Fallow, ministre des Travaux publics, province d'Alberta;

M. Harry Ainlay, maire de la ville d'Edmonton, Alberta.

Il est peut-être bon de rappeler qu'en 1934, le Sénat avait nommé un Comité spécial pour envisager les possibilités du tourisme et enquêter sur les moyens d'encouragement et d'expansion employés par le gouvernement. Ce comité, après une étude approfondie du sujet, a préconisé dans son rapport final un certain nombre de recommandations adoptées ensuite par le gouvernement.

Ces recommandations, il semble opportun de le mentionner ici, portaient:

1. Que le tourisme du Canada est une question qui revêt une importance nationale autant que provinciale, municipale et privée.

2. Que le tourisme du Canada se prête à un grand développement.

3. Qu'il faudrait sans délai lancer une énergique campagne en vue de développer l'industrie du tourisme, comme effort national et en coopération avec les agences de tourisme et de publicité, publiques et privées, dans tout le Dominion.

4. Qu'un "Office canadien de Voyage" soit établi comme service du ministère du gouvernement fédéral dont il relèverait régulièrement; cet Office devant avoir à sa tête un directeur et agir de concert avec un Comité consultatif composé des directeurs des services de renseignements des divers gouvernements provinciaux; des représentants des départements et services fédéraux qui s'intéressent au développement du tourisme, et des membres du Comité exécutif de l'Association canadienne des Bureaux de tourisme et de publicité.

5. Qu'une somme d'au moins \$150,000 soit votée au cours de la présente session du Parlement pour financer cette campagne durant l'année financière en cours.

6. Qu'un programme progressif et permanent en vue de développer le tourisme canadien soit mis sur pied, la plus étroite coopération devant exister entre toutes les agences s'occupant de cette œuvre, et la part d'effort et de dépense du Dominion devant consister à coordonner et à compléter l'œuvre déjà entreprise et proposée par toutes les agences, et ne devant en aucune façon consister à s'arroger cette entreprise ni à se substituer aux organisations qui s'en occupent.

7. Qu'un comité permanent de cette Chambre (où toutes les provinces seraient représentées) soit institué afin de tenir le Parlement au courant de cette importante question nationale, de diriger une étude annuelle du tourisme, et de trouver les moyens de favoriser et d'encourager ce tourisme.

8. Que le réseau canadien des parcs nationaux soit étendu, comme politique vraiment nationale, de façon à embrasser toutes les provinces, et que de plus grands efforts soient déployés pour attirer les visiteurs vers ces magnifiques panoramas et ces pittoresques lieux de récréation.

Pour la première fois depuis la création de votre Comité sénatorial de tourisme après l'adoption du rapport de 1934, des audiences ont permis de déterminer jusqu'à quel point on a tenu compte des recommandations du Comité spécial de 1934. Nous avons constaté qu'en général on les a suivies.

L'Office canadien de tourisme, une division actuelle du ministère du Commerce, a été établi. Il a à sa tête un directeur et un conseil consultatif formé selon les conseils du Comité spécial.

Les premiers crédits accordés à l'Office, ceux de 1934, s'élevaient à \$100,000. Les crédits fédéraux du présent exercice financier pour l'amélioration du tourisme atteignent \$650,000. La guerre a restreint les travaux de l'Office. On a réduit le personnel au minimum et les crédits ont baissé à \$27,000.

L'Office a bénéficié de la plus étroite collaboration non seulement des organismes de voyage canadiens, mais aussi du nombre toujours croissant des organismes des Etats-Unis et de quelques autres parties du monde. Les bureaux des commissaires canadiens du commerce et les ambassades à l'étranger ont servi à répandre les renseignements touristiques.

On a en grande partie suivi la recommandation du Comité spécial de 1934 d'étendre le Service des parcs nationaux aux neuf provinces. Le Service des parcs nationaux a pris de l'expansion, surtout dans les provinces maritimes.

Votre Comité a appris par le témoignage du directeur que l'Office consacrait cette année la plus grande partie de sa réclame à une campagne dans les journaux en faveur de l'accueil amical et courtois des touristes. La publicité limitée faite aux Etats-Unis a eu pour but principal de souligner l'importance de retenir ses places longtemps avant d'entreprendre un voyage de plaisance au Canada.

Les attractions récréatives d'été et d'hiver du Canada font l'objet d'une bonne et large publicité. Voilà l'opinion du Comité, après information sur l'étendue des campagnes effectuées par les compagnies de transport, les gouvernements provinciaux, le Service des parcs du ministère des Mines et des Ressources

et l'Office canadien de tourisme. Le Comité a constaté que l'Office cherche à donner une peinture complète des attractions canadiennes, tandis que les autres groupes se concentrent sur des régions particulières telles que les montagnes, les plages et autres rendez-vous desservis par les chemins de fer et les compagnies de navigation, et que les provinces et les municipalités confinent leur réclame et leurs dépenses à leurs propres agréments.

L'Office canadien de tourisme ne limite pas sa réclame aux revues et aux journaux et à la publication de brochures. Pour faire mieux connaître le Canada au public voyageur, il se sert aussi de films et d'autres moyens tels que les étalages aux expositions.

Votre Comité a acquis la conviction que l'Office encourage et suscite la collaboration des gouvernements provinciaux avec tous les organismes intéressés à l'avancement de l'industrie touristique. Il n'y a eu aucun signe de double emploi inutile.

Votre Comité a été très impressionné par les documents soumis par les hauts fonctionnaires du Service des parcs du ministère des Mines et des Ressources. Nul doute que nos parcs nationaux n'attirent chaque année au pays des visiteurs de plus en plus nombreux. Il en est ainsi non seulement pour les vieux parcs, mais aussi pour les plus récents. Au cours de la guerre les crédits affectés aux parcs ont à peine suffi à en assurer l'entretien. Pour ramener ces lieux de rendez-vous à la normale et y apporter les améliorations requises, il faut naturellement augmenter les dépenses. Le Comité a acquis la certitude que la plupart de ces parcs n'avaient pas suffisamment de facilités de logement pour les automobilistes, et il semble nécessaire d'accroître sans cesse en ce sens le nombre de cabines.

On a aussi conseillé la création de parcs à certains endroits du Dominion où il n'y en a pas actuellement. Une délégation a pressé le Comité d'acquérir un terrain supplémentaire et de l'ajouter au parc connu sous le nom de Gatineau, tout près de la capitale du Canada. Le Comité a reconnu le bien-fondé du cas présenté et surtout de l'opinion qu'il fallait acheter ce terrain avant qu'il devienne la possession de particuliers. On a soutenu que ce parc contribuerait beaucoup, par sa proximité de la capitale, à augmenter le nombre des touristes américains.

Votre Comité a recueilli des témoignages corroborant l'opinion que la route de l'Alaska offre de grandes perspectives touristiques. Sa renommée pendant les années de guerre, la contrée à peu près inconnue qu'elle a ouverte, le lien qu'elle représente entre l'Alaska et le Yukon ont incité les partisans de son entretien continu et de la construction d'une route plus courte d'Edmonton à Dawson Creek à presser le gouvernement fédéral de conserver la route à la circulation touristique et d'aider à la construction du raccourci projeté d'Edmonton à la frontière de la Colombie-Britannique à Dawson Creek, par Whitecourt. Ceci réduirait de 135 milles la distance entre Edmonton et Dawson Creek.

On a exprimé l'opinion que le raccourci appelé Haines, de la tête du canal Lynn à la route de l'Alaska près de la limite du Yukon, devrait comporter le même degré d'excellence que la route de l'Alaska. Le Comité a appris que la route actuelle de l'Alaska, construite entièrement aux dépens des États-Unis, a été remise gratuitement au Canada.

Le témoignage de fonctionnaires du gouvernement fédéral a établi que la route resterait ouverte et qu'on y fournissait déjà à divers points des services aux voyageurs.

Presque tous les témoins apparus devant le Comité ont souligné le besoin de meilleures routes pour l'expansion du tourisme. Selon l'opinion prépondérante, le Canada a des attractions touristiques illimitées. Pour les rendre accessibles, il faut des routes de toutes saisons et l'établissement avec l'aide fédérale d'artères d'accès partant surtout des États-Unis.

Votre Comité est convaincu qu'un vaste programme touristique serait presque sans bornes dans ses possibilités. Un témoin a signalé que les Américains

dépensaient annuellement six billions de dollars en voyages de plaisance et a estimé qu'au moins un dixième de ce montant était à la disposition du Canada. Cette somme de 600 millions de dollars correspond aux autres opinions exprimées au Comité pendant les audiences.

Si cette estimation est exacte, ou à peu près, il faut reconnaître que la sage répartition des dépenses destinées à l'avancement du tourisme assurera un plus grand revenu que toute autre division de notre commerce d'exportation.

Votre Comité recommande ce qui suit.

1. Puisque la majeure partie des touristes américains viennent au Canada en automobile, leur affluence repose surtout sur l'aménagement de bonnes routes à surface solide, à des points stratégiques des frontières. Votre Comité recommande d'accorder, en vertu d'ententes convenables, une aide financière aux provinces dont le personnel des départements de voirie surveille la construction et l'entretien de ces routes, et de donner à ces routes un degré d'excellence qui en assure la permanence.

2. Qu'il faut améliorer les facilités des parcs nationaux et y construire des routes excellentes et permanentes.

3. Que par tous les organismes disponibles, on devrait convaincre les Canadiens exploitant des postes d'essence, des points de halte ou des salles à manger, y compris des hôtels, les boutiques et les magasins, de l'importance constante de la courtoisie et de bons services.

4. Il faudrait confier aux agents de l'immigration et de la douane à tous les postes frontières, pour distribution aux touristes à la recherche de renseignements, des prospectus appropriés et de bonnes cartes routières des différentes provinces.

5. Que le développement et la perpétuation de notre commerce touristique devrait faire l'objet de projets à longue portée.

6. Qu'il devrait y avoir une coordination aussi étroite que possible entre les efforts des organismes fédéraux et provinciaux et des compagnies de transport par terre, eau et air, afin de supprimer tout double emploi et d'obtenir les plus grands résultats possibles de l'argent dépensé.

7. Que le gouvernement fédéral devrait faire une enquête sur les possibilités de la route de l'Alaska comme attraction touristique et s'assurer si les dépenses requises par un chaînon plus direct d'Edmonton à Dawson Creek sont justifiées.

8. Qu'on accorde l'autorisation d'imprimer 600 exemplaires anglais et 200 exemplaires français de ce rapport et des témoignages soumis au Comité le 8 août 1946 sur les perspectives touristiques de la route de l'Alaska, et que le règlement 100 soit suspendu en ce qui concerne cette impression.

En raison de la pénurie de sténographes parlementaires, la Division des rapports n'a pas pu fournir un exposé complet des délibérations du Comité.

Le tout respectueusement soumis.

W. A. BUCHANAN,
Président.

ANNEXE

COMPTE RENDU DES DÉPOSITIONS

LE SÉNAT

OTTAWA, le jeudi 8 août 1946.

Le Comité permanent de tourisme, autorisé à enquêter sur le commerce touristique et les initiatives des divers organismes provinciaux et autres intéressés au tourisme, reprend ses séances aujourd'hui à 10.30 heures du matin.

L'honorable M. Buchanan préside.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je désire vous informer que cette assemblée a pour but d'obtenir des renseignements sur la route de l'Alaska et de décider de ses possibilités en matière de tourisme. Nous avons parmi nous M. Phinney et d'autres fonctionnaires du gouvernement fédéral, l'hon. M. Fellow, ministre des Travaux publics de l'Alberta, le maire Ainlay d'Edmonton et M. Christiansen, représentant de la Chambre de commerce d'Edmonton. Je propose qu'on fasse d'abord appel à M. Phinney, commissaire spécial des projets de défense à Edmonton et membre du secrétariat du Conseil privé. M. Phinney, avez-vous un communiqué à nous faire?

M. L. H. Phinney, commissaire spécial des projets de défense.

Nous avons préparé des notes sur la route, monsieur. Nous ne savions pas exactement de quels renseignements vous auriez besoin et nous avons rédigé un mémorandum sur quelques-uns des arrières-plans de sa construction, son mode d'entretien, son genre et le reste, et dans une annexe à l'un des rapports envoyés chaque mois du bureau nous avons fait un exposé statistique des facilités tant existantes que projetées pour l'été prochain. Nous nous avons aussi inclus une estimation du coût requis pour la mise en bon état du raccourci de Haines. A l'heure actuelle, ce sujet intéresse beaucoup à la fois le gouvernement américain et l'Administration du Yukon. Je l'ai cru digne d'intérêt et utile à vos présentes discussions.

Nos études de la route de l'Alaska se divisent assez bien en deux catégories. L'une, œuvre de la guerre, en concerne la valeur militaire et l'importance stratégique en cas d'urgence. Plus récemment, nous nous sommes concentrés sur son aspect touristique et sa valeur possible comme débouché des ressources naturelles de cette région. Son développement n'est guère assez avancé pour donner une idée nette de sa valeur et de son usage ultime, mais à une personne élevée, comme moi, dans les Prairies, elle paraît intéressante dans toute sa longueur. Elle a un fond pittoresque et un attrait dramatique qui, je crois, attirera un bon pourcentage du tourisme américain au pays. Il ne s'agit évidemment pas des touristes qui projettent des vacances de deux semaines. Nous constatons présentement que les gens qui désirent passer par cette route sont équipés pour un voyage de 2 à 3 mois et veulent épuiser leur passion des voyages réprimés pendant les années de guerre. Un grand nombre d'Américains, alors privés sous ce rapport, aimeraient à faire un long

trajet dans un territoire nouveau; la route de l'Alaska leur en fournit l'occasion. Le problème principal sera, je crois, d'établir des voies d'accès satisfaisantes. Les provinces de Colombie britannique et d'Alberta semblent étudier soigneusement toutes les deux cette question, et elles ont paru très favorables à l'ouverture des sections du Nord-Ouest du Canada.

Cette année, la circulation s'est nécessairement limitée aux gens attirés par les affaires en Alaska ou dans le Nord-Ouest. Nous remarquons qu'un grand nombre d'Américains désireux d'aller en Alaska considèrent la navigation côtière comme inadéquate et emploient soit le service d'autobus de la route, soit leur propre véhicule pour gagner la section du Nord. Le mois dernier, environ 1,000 Américains ont passé de Dawson Creek en Alaska. Le nombre moyen d'automobiles est à peu près d'un par 3 personnes. A cause du manque d'installation le long de la route, il a fallu limiter rigoureusement la circulation aux personnes munies d'un bon équipement et capables de pourvoir à leur propre logement. Les tableaux consécutifs aux notes sur la route révèlent que des postes d'essence éloignés de 200 milles sont établis ou le seront bientôt. Les préposés à ces postes servent des repas légers et organisent des facilités de logement qui seront prêtes vers la fin d'août. Ceci permettra un peu plus d'indulgence dans l'émission des permis et nous pouvons, je crois, nous attendre à une augmentation de la construction pendant l'automne. Le printemps prochain, il y aura probablement assez d'hôtelleries pour satisfaire non seulement les voyageurs d'affaires, mais aussi un bon pourcentage des touristes.

Vous devez, il me semble, porter beaucoup d'intérêt à l'usage de la route pour le développement des ressources naturelles, bien qu'à mon avis, ce ne soit pas l'objet de vos recherches à l'heure actuelle.

Le PRÉSIDENT: Nous serions heureux de connaître votre opinion à ce sujet.

M. PHINNEY: Nous constatons que les 200 premiers milles de la route après Fort St. John contiennent de bons peuplements de bois. Ce bois est présentement exploité par une petite compagnie, et plusieurs autres petites compagnies forestières de la Colombie-Britannique désirent s'y introduire et y commencer des opérations pour subvenir aux besoins de la grande colonie agricole du tronçon de la rivière de la Paix. On souhaite peut-être pieusement que cette exploitation s'étende plus au nord. On a étudié, je crois, les ressources agricoles de cet endroit et, selon toute apparence, il y a un bon sol agricole au nord jusqu'à Fort Nelson et des étendues probablement propices à l'agriculture jusqu'à la rivière Liard. Il s'ensuit donc que cette section de la route desservirait dans ses 300 premiers milles les compagnies forestières et, éventuellement, une population assez considérable.

A partir de Fort Nelson, vous entrez dans une région montagneuse, la plus pittoresque du pays. La Colombie-Britannique projette d'établir au Lac Muncho—partie très belle de la route—où il y a de bons troupeaux de gros gibier de toutes sortes et des sources d'eau chaude, un parc provincial qui comprendra une section des montagnes Rocheuses. Vous pénétrez ensuite dans le territoire du Yukon et vous traversez de nouveau une contrée montagneuse très attrayante et pittoresque. De Watson à Whitehorse, il y a une série de beaux lacs favorables à la pêche. Les ressources du Yukon sont si bien connues qu'il n'est pas nécessaire de les rappeler ici.

Le Yukon a, je suppose, autant de facilités de pêche et de chasse que n'importe quelle autre partie du Canada. Elles sont maintenant accessibles et vont, à mon avis, attirer de nombreux voyageurs. Encore une fois, ce sera un genre spécial de tourisme, à cause des distances et des frais de transport.

La route de l'Alaska présente donc, à mon sens, des perspectives raisonnablement brillantes. Elle va assurer l'exploitation de nouvelles ressources, tant minérales que touristiques, et permettre aux touristes de jouir d'une section du

Canada pittoresque en décors, attrayante par son fond historique et presque illimités dans ses facilités de pêche et de chasse.

L'armée canadienne exécute présentement un genre d'entretien égal à celui des organismes américains, et des crédits considérables sont affectés à l'amélioration de la qualité et de l'état général de la route. Les travaux effectués jusqu'ici ont maintenu les surfaces en bon état et tendent à y ajouter encore au profit des touristes.

Il me fera plaisir de répondre à toutes les questions dans les limites de ma compétence.

L'hon. M. CRERAR: Pouvez-vous, à l'aide d'une baguette, nous indiquer Edmonton et le tracé de la route sur la carte placée derrière vous?

M. PHINNEY: Edmonton est ici. La route, plutôt sinueuse, contourne en cet endroit des hauteurs, se continue de ce côté par delà le petit lac de l'Esclave et Grande Prairie jusqu'à Dawson Creek. Dawson Creek est la tête de ligne.

Il faut considérer le problème des voies d'accès. Celle qui absorbe la circulation d'Edmonton à Dawson Creek.

L'hon. M. FOSTER: Quelle est la distance?

M. PHINNEY: La distance est d'environ 430 milles. De Prince George à Dawson Creek le gouvernement de la Colombie-Britannique, vous le savez sans doute, construit à l'heure actuelle une voie d'accès connue sous le nom de route du col du Pin.

L'hon. M. FOSTER: A quelle distance est-elle d'Edmonton?

M. PHINNEY: Environ 200 milles. Je crois qu'elle s'ouvrira en 1948.

L'hon. M. HORNER: Combien mesurera cette route de Prince George à Dawson Creek?

M. PHINNEY: A peu près 200 milles. Incidemment, la construction de la route du col du Pin peut suffire aux exigences de la circulation en provenance de la côte de l'ouest, pour le moment du moins. Je crois que le gouvernement de la Colombie-Britannique projette un nouveau programme de construction routière; si ce programme ne se réalise pas, cette route donnera accès à celle de l'Alaska, par le chemin de Cariboo, et ira de Prince George à Dawson Creek. De Dawson Creek, la route passe par ici. A propos, monsieur, permettez-moi de vous dire que j'ai apporté une série de cartes donnant une image très nette de cette région.

L'hon. M. CRERAR: Nous pouvons mieux suivre la route sur la carte que vous utilisez maintenant.

M. PHINNEY: Oui. La route passe par Fort St. John. De là, elle traverse une région agricole et sert beaucoup aux fermiers et autres habitants du district.

L'hon. M. CRERAR: La rivière de la Paix est entre Dawson Creek et Fort St. John.

M. PHINNEY: Vous traversez la rivière sur un gros pont suspendu érigé par les Américains il y a environ 2 ans. Vous dépassez Fort St. John et atteignez des hauteurs, où vous passez la tête des eaux de petites rivières comme celles du Chef Sikanni et du Prophète. Vous descendez la rivière du Prophète jusqu'à Fort Nelson. Elle permet de desservir l'important aérodrome de Fort Nelson et, si l'on développe jamais les ressources agricoles de cet endroit, elle ouvrira les terres situées en deçà de la rivière Liard. La route revient ensuite presque droit vers l'ouest le long de la rivière Muskwa et à la tête des Montagnes Rocheuses, tourne vers le nord passé le lac Muncho et coupe la rivière Liard. Cela ne paraît pas ici. De là, elle continue le long de la rivière Liard jusqu'à Lower Post et au Lac Watson—à peu près ici—où il y a un autre poste aérien important.

L'hon. M. CRERAR: C'est à peu près la frontière entre la Colombie-Britannique et le Yukon.

M. PHINNEY: C'est un peu au delà de la frontière du Yukon. Lower Post est dans la Colombie-Britannique, et vingt milles plus loin, quand vous atteignez le lac Watson, vous vous trouvez au Yukon. Puis la route s'incline vers le nord en direction du lac Teslin, où il y a une piste d'atterrissage intermédiaire. Là se trouve l'une des plus anciennes colonies postales du Yukon.

Cette section de la route s'incline vers le nord en direction du lac Teslin, où il y a une piste d'atterrissage intermédiaire. Là se trouve l'une des plus anciennes colonies postales du Yukon.

Cette section de la route ouvre des perspectives minières intéressantes. Si je ne me trompe, un gisement important un peu à l'est du lac Muncho est actuellement à l'étude et tout semble confirmer la possibilité de la transformer en mine, bien qu'on n'en soit encore, à proprement parler, qu'au stage de la prospection.

L'hon. M. CRERAR: Or ou métal commun?

M. PHINNEY: C'est un minerai composé; il contient de l'or et un peu de cuivre. La bande minéralisée est bien délimitée.

L'hon. M. HORNER: Est-ce au Yukon?

M. PHINNEY: Non. C'est en Colombie-Britannique, un peu avant que la route atteigne le lac Muncho.

L'hon. M. CRERAR: Ensuite la route va du lac Watson à Whitehorse?

M. PHINNEY: Du lac Watson jusqu'à Whitehorse, par le lac Teslin. De là, elle se dirige vers le nord par d'anciennes pistes améliorées et changées de place. Elle traverse Champagne et le Lac Kusawa au mille 1221.6 de la frontière, je crois. J'ai appris que le gouvernement fédéral projetait de convertir en parc national une section de la chaîne des Monts Elias ici, y compris le lac Kusawa. C'est peut-être la partie la plus impressionnante de nos chaînes de montagnes. Vous avez là le mont Logan, haut de près de 20,000 pieds, et beaucoup d'autres pics remarquables couverts d'énormes champs de glace et riches en perspectives minérales.

Le raccourci de Haines, originaire d'un point situé dans le canal Lynn, ici, à environ 20 milles de Skagway, a pour but de fournir une route de ravitaillement supplémentaire vers l'Alaska; il va d'environ 154 milles de la ville de Haines jusqu'au mille 100 environ de la route de l'Alaska. Là, il ouvre encore une autre section intéressante de montagnes. Il parcourt aussi une petite section de la Colombie-Britannique. Il y a ici un peuplement très utile de bois qui assurera au territoire du Yukon des matériaux pour la fabrication de ponts à des prix raisonnables.

L'hon. M. DAIGLE: Quelle est la quantité de bois disponible dans le voisinage de la route?

M. PHINNEY: Voulez-vous dire sur toute sa longueur?

L'hon. M. DAIGLE: Dans les sections boisées.

M. PHINNEY: Je ne crois pas qu'on en ait fait un relevé détaillé. Les autorités forestières de la Colombie-Britannique pénètrent dans leur partie de la route, et nous avons discuté avec elles l'ouverture d'opérations forestières à cet endroit; je doute cependant que des explorations aient eu lieu; en fait, je suis certain qu'il n'y en a pas eu.

L'hon. M. CRERAR: C'est exact.

M. PHINNEY: Dans cette partie-ci de la Colombie-Britannique vous êtes dans une contrée à peuplements côtiers, c'est-à-dire couverte du même genre de bois que la côte aussi bas que l'Île de Vancouver.

L'hon. M. HORNER: Vous parlez de ceux qui avoisinent la route.

M. PHINNEY: Les premiers 20 ou 30 milles du raccourci traversent un peuplement de très beau bois.

L'hon. M. DAIGLE: Il contient du pin de la Colombie et de l'épinette Sitka.

M. PHINNEY: Oui, du bois de ce genre. Le commandant de ce réseau routier compte se servir largement de ce bois pour la construction de ponts, de pilotis et autres choses analogues. Il est pratiquement impossible d'obtenir ce bois au Yukon, plateau au bois beaucoup plus léger et à peuplements inadéquats, sauf en ce qui concerne le bois de soutènement et de petites billes destinées à la construction.

Le raccourci de Haines est la route en vogue à l'heure actuelle. Hors d'usage la plus grande partie de l'année, on le connaissait très peu au moment où l'armée en a pris possession; il est sujet à une si lourde chute de neige que nos ingénieurs n'ont pu alors l'examiner, et nous avons cru qu'il était construit de façon identique à la route de l'Alaska. Tel n'était pas le cas, on le découvrit. C'était une route de pionniers pourvue de rares fossés et de ponts médiocres, dont quelques sections semblaient temporaires. Aussi avait-elle sérieusement souffert des éboulements, des inondations et de l'érosion en général. Les autorités américaines désirent beaucoup, je crois, que ce raccourci serve à la circulation vers l'Alaska. Il ouvre une région très attrayante et, à un endroit, il pénètre au Yukon dans un district de gisements aurifères plusieurs années presque inaccessible et maintenant l'objet d'une exploitation encourageante par ses résultats. La chasse et la pêche y sont excellentes, et il assure une excursion circulaire à ceux qui y viennent sans gagner l'Alaska. Par exemple, un Canadien qui ne désire pas se rendre en Alaska proprement dite, peut remonter la route de l'Alaska jusqu'à Whitehorse, continuer par le raccourci de Haines, rebrousser chemin à Haines et se diriger par mer vers le sud.

Quelques habitants de l'enclave de l'Alaska, propriétaires d'automobiles, désirent ardemment le maintien du raccourci de Haines, afin de pouvoir utiliser la route de l'Alaska, descendre par le Canada puis gagner les Etats-Unis. Nous avons discuté la question de la route de l'Alaska avec des habitants de cette contrée de passage à nos bureaux; ils en réclament avec enthousiasme l'entretien et parlent d'en user largement. Ils ont longtemps souffert de l'insuffisance des moyens de transport et croient qu'il s'écoulera encore plusieurs années avant que la navigation puisse suffire aux besoins du territoire. L'Alaska nous fournira une circulation routière très importante, et un grand nombre de compagnies américaines de camionnage ont offert de faire du transport des Etats-Unis à l'Alaska par la route de l'Alaska.

L'hon. M. CRERAR: Quelle est la population de l'Alaska, M. Phinney?

M. PHINNEY: Je n'en connais pas le chiffre.

L'hon. M. DAIGLE: Y a-t-il beaucoup de personnes qui vivent le long du raccourci de Haines?

M. PHINNEY: Seulement à Tidewater Inn; il y a là la petite ville de Haines d'une population d'environ 300 âmes.

L'hon. M. HORNER: Existe-t-il des ressources agricoles le long de ce raccourci?

M. PHINNEY: Je ne le crois pas. Comme l'île de Vancouver, il s'élève rapidement à partir de la région côtière; mais c'est plus froid. Il monte jusqu'à 3,000 pieds, puis passe dans une vallée couverte de gravier et à peu près dépourvue de terre d'alluvion. Plus près de la route de l'Alaska, il y a quelques couches sédimentaires arables; mais en somme, le ministère de l'Agriculture devra étudier sérieusement ses ressources agricoles.

L'hon. M. CRERAR: Je trouve que c'est là un compte rendu modéré.

M. PHINNEY: Il y a en cet endroit, je crois, une ferme d'expérimentation qui fait du bon travail. Certaines sections récoltent des légumes remarquables,

et quelques habitants, depuis longtemps établis au Yukon, prétendent qu'on obtiendrait assez de légumes et d'autres produits de ce genre pour satisfaire aux besoins du territoire, si les taux de fret de la rivière Lewes baissaient. A l'heure actuelle, le voisinage de Dawson City, la meilleure terre agricole, ne peut transporter ses produits à Whitehorse par la rivière Lewes de façon à faire concurrence aux produits expédiés de l'île de Vancouver par le col White et le chemin de fer du Yukon.

L'hon. M. DUFFUS: Où se trouve cette ferme?

Le colonel HANNINGTON: A environ 100 milles de Whitehorse, à la jonction de la route de Haines, soit approximativement à 2 milles de l'endroit où la route de Haines atteint celle de l'Alaska.

L'hon. M. CRERAR: La large ligne bleue de la carte indique la frontière entre l'Alaska et le Yukon?

M. PHINNEY: Oui, monsieur, et l'enclave descend, bien entendu, jusqu'ici. Incidemment, je discutais cette région avec le sous-ministre des Mines de la Colombie-Britannique, et il disait que les études des ressources minières, ici, dénotaient l'une des plus riches régions de la province; on s'attend à des développements miniers, maintenant qu'elle est accessible.

Le PRÉSIDENT: Est-ce là ce que vous appelez la région d'Atlin?

M. PHINNEY: Non. Ce n'est pas la région d'Atlin. C'est une région tout à fait nouvelle jusqu'ici inaccessible par sa rugosité extrême et ses forêts épaisses. Les habitants du Yukon m'assurant que le long de la rivière Dezadeash, parallèle au raccourci de Haines, le lavage du gravier des petits cours d'eau peut rapporter beaucoup d'argent.

L'hon. M. CRERAR: Si cette région minière se développait, serait-elle desservie par la côte?

M. PHINNEY: Ce serait le moyen le plus logique de la desservir, parce qu'elle est à moins de 40 milles d'un bon port. Haines a besoin d'un meilleur chantier, mais on en projette un, je crois, et la partie américaine du raccourci, de Haines au mille 42 environ, est de très bonne qualité. C'est une route de gravier de première classe, sauf environ 2 milles lavés au printemps par la rivière Chilkat. La route est très bonne jusqu'à la frontière et, malheureusement pour nous, juste à la frontière nous prenons la montagne et passons une simple route de pionniers dont la mise en bon état exigerait beaucoup de travail.

A propos, messieurs, mon memorandum comprend une estimation du coût requis pour la mise en bon état du raccourci de Haines. Elle vient du commandant du réseau routier du Nord-Ouest, et j'ai pensé qu'elle pouvait vous intéresser.

L'hon. M. CRERAR: La construction du raccourci de Haines découle-t-elle réellement de considérations militaires?

M. PHINNEY: Oui, de considérations purement militaires, et les Américains, je crois, le reconnaissent; mais les habitants de cette région et les gens de Fairbanks exercent une pression continuelle pour garder le raccourci ouvert toute l'année, ou au moins pendant les mois d'été. On est toutefois unanime à prétendre qu'il est impossible de le maintenir l'hiver à un coût justifiable. Il est soumis à la très lourde précipitation côtière, et de grandes rafales de neige tendent à s'y entasser et à y geler. Comme les autres voies d'accès à la route de l'Alaska, il sera très difficile à tenir ouvert en hiver. Je ne crois pas cette dépense justifiée tant que le Yukon n'aura pas pris un développement considérable.

L'hon. M. HORNER: Combien de mois par année durent ces conditions difficiles?

M. PHINNEY: A l'heure actuelle, tout porte à croire qu'on peut maintenir les routes ouvertes du 1er juin au 15 octobre, tout au plus.

L'hon. M. CRERAR: A-t-on fait quelque estimation, M. Phinney, du coût d'entretien de la route de l'Alaska, à partir de Dawson Creek jusqu'à la frontière?

M. PHINNEY: Les calculs partiels de ce genre n'existent pas, je crois. Nous avons fait un grand nombre de calculs approximatifs fondés sur le nombre de milles, et applicables, mais ils varient beaucoup selon les systèmes.

L'hon. M. CRERAR: C'est l'armée qui a entrepris l'entretien de la route, si je ne me trompe?

M. PHINNEY: Oui.

L'hon. M. CRERAR: Elle aura sans doute des estimations de ce coût. D'après mes connaissances limitées du projet, il a deux traits essentiels: pour rendre la route permanente il faut des dépenses de capital. Beaucoup de ponts établis par les autorités américaines ne sont que temporaires.

M. PHINNEY: C'est tout à fait vrai.

L'hon. M. CRERAR: Ce serait là une dépense de capital, mais il y a en outre le maintien et le transport de la quantité de gravier requise sur la route, et le reste. Je désire beaucoup, s'il est possible, obtenir une estimation du coût de ce travail.

L'hon. M. HORNER: J'ai vu ces chiffres quelque part; ils sont disponibles.

Le PRÉSIDENT: N'avez-vous pas cité des chiffres dans votre compte rendu, M. Phinney?

M. PHINNEY: Il ne s'agissait que du raccourci de Haines.

Le colonel HANINGTON: Le coût s'établit à environ \$1,000,000 par année. Le général Foster calcule, d'après les données américaines, que le programme d'amélioration mentionné une fois achevé, on peut s'attendre à le maintenir au-dessous de \$1,000,000 par année pour la distance totale de 1,200 milles.

L'hon. M. HORNER: Pourrait-on recouvrer une partie du coût par des baux ou autres sources de revenu?

M. PHINNEY: Je n'ai jamais rien entendu dire à ce sujet. On a soulevé la question de l'administrer comme une route à péage. Mais il s'agit surtout d'une demande de renseignement en provenance des Etats-Unis; toutefois, le gros des revenus découlera indirectement, je crois, de la vente d'essence et autres sources semblables.

L'hon. M. HORNER: Qui autorise l'établissement des commerces le long de la route?

M. PHINNEY: Le territoire du Yukon lui-même. Cela relève du ministère des Mines et Ressources (Administration du Yukon). Incidemment, il n'y a plus de restrictions militaires au Yukon, et nous avons demandé à la Colombie-Britannique de lever les restrictions aussitôt que possible et d'accepter la responsabilité normale d'un gouvernement provincial par rapport à la région traversée par la route. La province est prête à favoriser l'établissement de facilités touristiques aussitôt après l'inspection de la route, et elle peut prendre des arrangements pour disposer des terrains adjacents. A l'heure actuelle, nulle parcelle ne peut se vendre parce qu'on ne sait à qui l'attribuer.

L'hon. M. CRERAR: Quelle est la distance d'Edmonton à Dawson? Vous venez de la donner.

M. PHINNEY: Environ 430 milles.

L'hon. M. HORNER: Vous avez mentionné les sources thermales. A quel point et à quelle distance de la route se trouvent-elles?

M. PHINNEY: Il y a un certain nombre de sources dans le voisinage de la rivière Liard, au confluent des rivières de la Truite et Liard. Les sources thermales les plus facilement accessibles sont à moins de 2 milles de la première traverse de la rivière Liard.

L'hon. M. CRERAR: C'est la fameuse vallée du Paradis?

M. PHINNEY: Oui, la légendaire vallée du Paradis, une vallée tropicale.

L'hon. M. CRERAR: C'est tout près de la route?

M. PHINNEY: Oui, à une très faible distance de la route.

Le PRÉSIDENT: En dehors des considérations du tourisme, a-t-on l'intention de maintenir la route?

M. PHINNEY: Toutes les discussions impliquaient l'entretien de la route non seulement à l'avantage des touristes, mais aussi pour faciliter le développement des ressources naturelles de la région et assurer un débouché stratégique vers le nord-ouest du Canada et une voie d'accès vers l'Alaska pour les forces américaines, si elles veulent bien s'en servir.

L'hon. M. DAIGLE: Ai-je raison de dire que la section la plus riche en mines et en bois se trouve près des frontières de la Colombie-Britannique?

M. PHINNEY: Les études actuelles semblent indiquer une très grande variété de ressources. On cherche de l'huile dans la section de la route comprise entre Fort St. John et le lac Muncho. Selon toute apparence, les premiers 300 ou 400 milles peuvent contenir de bons gisements pétrolifères. Il y a aussi des indices de gisements de charbon très considérables. Après les couches de roc des Montagnes Rocheuses au Lac Muncho, vous commencez à rencontrer une contrée riche en mines. On ne comptait rien trouver de remarquable avant le Yukon, mais les explorations et les prospections faites par le passé ont produit des résultats étonnants. Une propriété située près du lac Muncho semble très intéressante. Bien entendu, la section de la rivière Liard est depuis plusieurs années une bonne région de gisements aurifères. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a reçu plusieurs propositions pour des opérations de dragage de graviers aurifères le long de ce cours d'eau. Malgré son inaccessibilité aux jours anciens, il a toujours été possible d'y laver assez d'or pour risquer un enjeu convenable à n'importe lequel de ses bars.

Plus loin, à mi-chemin entre le lac Watson et Whitehorse, la Hudson Bay Mining and Smelting a une propriété tout à fait remarquable. Elle y dirige des études intenses depuis au moins une année. Au nord de Whitehorse, vous trouvez un autre genre de région minérale intéressante par ses gisements aurifères, et tout près du Lac Kluane de sérieuses prospections se poursuivent à l'heure actuelle à la fois pour le cuivre et l'or, en plus, bien entendu, des lavages de gravier à la mode ancienne remis en vogue par l'alimentation des flumes au moyen de défonceuses mécaniques.

L'hon. M. DAIGLE: Si, selon mon opinion, la plus riche région minérale se trouve plus près de la Colombie-Britannique, ne serait-il pas plus avantageux de pouvoir gagner cette section par la Colombie-Britannique?

M. PHINNEY: Il y aurait là, je crois, le difficile problème de génie de faire passer la route sur une série de montagnes assez accidentées et exposées à une lourde précipitation. Je ne suis pas au courant de toutes les études entreprises, mais je survole cet endroit depuis un certain nombre d'années et je sais que l'hiver y apporte une très lourde chute de neige, tandis que plus à l'est la chute de neige est relativement légère. Je crois que le ministère des Mines et Ressources projette à l'heure actuelle une route d'accès du Yukon au lac Dease, pour ouvrir une section de la Colombie-Britannique excellente en perspectives minières. Le sous-ministre des Mines de cette province a émis l'opinion que la meilleure région, selon lui, à part la petite section du raccourci de Haines, était celle de McDame Creek.

L'hon. M. HORNER: Sur la route de l'Alaska en général, la neige devrait causer peu de difficultés.

M. PHINNEY: Une seule section exige l'emploi de rotatives, c'est vers l'extrémité nord. Pour le reste le chasse-neige suffit. La chute de neige atteint à peine 2 pieds en hiver, tout comme dans les Prairies.

L'hon. M. HORNER: Et certaines années, pas autant que cela.

M. PHINNEY: Non.

Le PRÉSIDENT: Le système de permis pour les voyageurs particuliers demeurera-t-il en vigueur aussi longtemps que la route relèvera de la Défense?

M. PHINNEY: J'aime à croire que l'établissement de facilités adéquates pour le public voyageur va faire disparaître toutes les restrictions. On a suggéré, je pense, que la possibilité de débordements soudains et d'enlèvement des ponts et, en hiver, le danger d'être retenu par les rafales de neige, demandaient le maintien d'un contrôle modifié semblable à celui des parcs, où on surveille le voyageur jusqu'à sa sortie, non pas pour lui contester ses droits, mais pour s'assurer qu'il n'a pas d'ennuis et ne souffre pas faute d'une prompt assistance.

Le PRÉSIDENT: Nous nous intéressons surtout au volume de la circulation de cette route pendant ce qu'on appelle ordinairement les mois d'été, et à ses facilités de logement pour les touristes. Vous avez parlé de postes d'essence à tous les 200 milles?

M. PHINNEY: Oui. A l'heure actuelle, les compagnies d'essence installent des postes tous les 200 milles au moins, et dans certains cas à de plus courts intervalles. A l'automne, ces postes fonctionneront.

Le PRÉSIDENT: Accordez-vous des concessions à des individus particuliers ou avez-vous votre propre système?

M. PHINNEY: Au moment présent, c'est un arrangement plutôt hybride né des besoins de l'organisme d'entretien. Ces personnes ont des contrats avec les agents pourvoyeurs et, afin de réduire le coût d'entretien, ils ont convenu avec eux de transporter l'essence à leurs camps d'entretien et de l'exploiter au bénéfice de l'organisme, et on a permis à la compagnie d'essence de desservir en même temps les voyageurs. Ces ravitaillements d'essence relèvent réellement de la direction routière, avec la réserve de servir le public voyageur sur demande. En Colombie-Britannique, si les plans actuels se réalisent, ce sera au gouvernement provincial de décider qui aura droit d'établir ces postes. Au Yukon, l'Administration du Yukon disposera, je suppose, de ce droit. Des hauts fonctionnaires de la Colombie-Britannique m'ont assuré que leur attitude consiste à laisser jouer la concurrence et que toute personne peut établir une station d'essence à condition de l'administrer convenablement. Leur principale préoccupation est d'empêcher les postes de devenir des risques d'incendie pour les régions forestières. L'Imperial Oil Company, qui dessert la partie sud de la route, n'a jamais demandé de privilèges exclusifs. Elle est prête à affronter la concurrence. Au Yukon, la British Yukon Navigation Company est actuellement la principale pourvoyeuse. L'Imperial Oil cherche à s'y introduire, mais elle ne peut y apporter les produits du pétrole de façon à soutenir la concurrence.

Le PRÉSIDENT: Combien de temps prend un automobile pour faire le voyage du dernier point bien établi, Dawson Creek, jusqu'à Whitehorse?

M. PHINNEY: Vous n'auriez pas de difficulté à faire en 3 jours le trajet de Dawson Creek à Whitehorse.

L'hon. M. CRERAR: La distance est de 918 milles?

M. PHINNEY: Oui.

Le PRÉSIDENT: Quels sont les relais de logement à l'heure actuelle entre Dawson Creek et, disons, Whitehorse?

M. PHINNEY: Ils sont très rudimentaires, et c'est pour cette raison que nous avons limité la circulation aux personnes capables de se tirer d'affaires en toutes circonstances. Il y a un hôtel à Fort St. John et entre Fort St. John et Fort Nelson deux haltes tenues par un marchand déjà établi là au moment de la construction de la route et autorisé à y demeurer. L'une porte le nom de Tucher's Inn, l'autre celui de Lum & Abner. Elles paraissent sur les cartes routières. A Fort Nelson, l'agent de l'Imperial Oil a permis d'utiliser comme logement temporaire trois bâtisses abandonnées. Il en est de même au lac Muncho et au lac Watson. Les facilités de logement sont très limitées, cela ne fait aucun doute.

Le PRÉSIDENT: Savez-vous s'il y a eu des demandes de gens intéressés à fournir des installations le long de la route, si les touristes avaient toute liberté?

M. PHINNEY: Oui, il y a un certain nombre de demandes. La British Yukon Navigation Company, exploitante d'une ligne d'autobus entre Whitehorse et Dawson Creek, construit quatre établissements. Terminés à l'automne, ils fourniront entre Dawson Creek et Whitehorse des facilités de logement à 200 milles d'intervalle.

Il y a en outre celles des agents de l'Imperial Oil, qui ont des installations temporaires, et un certain nombre d'autres relatives à des camps abandonnés. Je n'aime pas le terme abandonné, il donne l'impression que ces camps n'ont aucune valeur. Ce sont des camps d'entrepreneurs transportés gratuitement au Canada; les matériaux peuvent être ainsi mis à la disposition des gens désireux d'entrer dans le district pour le développer. Ils formeront en général, je crois, le noyau des centres touristiques, des camps et des haltes de la route. Ces bâtisses peuvent se préparer rapidement, elles n'ont besoin que de réparations et de meubles. Mais le gouvernement provincial de Colombie-Britannique ne permettra aucun développement civil tant que dureront les restrictions. C'est pourquoi nous avons tenté de faire aboutir cette phase de nos négociations avec les autorités de cette province. Ce résultat obtenu, nous établirons immédiatement la chaîne de dispensation qui transférera promptement les camps et bâtisses de guerre à des gens désireux de les acheter pour aider au développement de la route. Dès que la Colombie-Britannique aura supprimé cette régie, on pourra disposer de ces constructions et les acheteurs pourront ouvrir des commerces sur la route.

L'hon. M. HORNER: La raffinerie de Whitehorse fonctionne-t-elle encore?

M. PHINNEY: Non monsieur. Il y a déjà longtemps qu'elle est fermée. Le projet Canol, dont elle faisait partie, relevait d'un accord spécial entre le Canada et les Etats-Unis, mais sa fermeture n'a pas empêché les forces américaines de laisser à l'établissement presque cent pour cent de son efficacité. On n'a ramené que très peu d'outillage, et les installations des postes de pompage, vous pouvez le constater en y pénétrant, demeurent complètes, y compris la vaisselle et tout le nécessaire pour ouvrir boutique dès qu'ils en auront disposé comme entreprise active. Vous trouverez donc la raffinerie, efficace à cent pour cent, en théorie du moins, et prête à produire à un moment d'avis. Mais elle ne fonctionne pas actuellement.

L'hon. M. CRERAR: Les expéditions américaines de forage sont-elles encore à Norman Wells? Je crois qu'elles ont passé la main à l'Imperial Oil.

M. PHINNEY: En vertu d'une clause de l'accord, les Américains pouvaient transférer à l'Imperial Oil pour trois millions de dollars de matériel de forage. Ce qu'ils ont fait.

L'hon. M. CRERAR: Fait-on quelque chose pour entretenir le pipe-line entre Norman Wells et Whitehorse?

M. PHINNEY: Non, il est complètement coupé. La route d'accès est fermée, et ne sert qu'à un agent d'approvisionnement, qui va jusqu'à Ross Post. La Gendarmerie lui donne le droit de passage et il répare les affouillements lui-même. A part cela, la route d'accès et le pipe-line ont été démobilisés, et ne sont plus entretenus.

L'hon. M. HORNER: Quel est actuellement l'état général de la route?

M. PHINNEY: C'est une excellente route de gravier, dont certaines sections ont besoin d'un peu de réparations. Quelques ponts, construits en des points où l'on comptait dévier la route, ont été construits d'une manière temporaire, et devront être remplacés. Mais dans l'ensemble, on peut voyager confortablement sur cette route. Je la crois aussi bonne que toute autre route de l'Ouest canadien.

L'hon. M. HORNER: A-t-on voyagé sur la route qui conduit au pipe-line?

M. PHINNEY: Oui.

L'hon. M. HORNER: Quel genre de territoire traverse-t-elle? Le pays est-il boisé?

M. PHINNEY: Il est boisé en un ou deux endroits, mais il est surtout montagneux et marécageux.

L'hon. M. HORNER: Possède-t-il des ressources minérales?

M. PHINNEY: Je le crois. Des études géologiques se sont effectuées récemment le long de la route. Une ou deux sections semblent très prometteuses; mais le pays est encore inexploré. La construction de la route et du pipe-line a exigé un effort considérable, qui a reçu peu de publicité.

L'hon. M. HORNER: Mais le pipe-line pourrait encore servir?

M. PHINNEY: Il faudrait des réparations. Dans certaines sections, il a simplement été posé le long du lit du cours d'eau, et nul ne sait ce qu'il en est advenu l'année dernière. Le pipe-line est endommagé par endroits, mais il pourrait se réparer très vite.

Le colonel HANINGTON: Sénateur Crerar, le chiffre le plus bas, pendant la période américaine d'entretien, a été de \$100,000. Mais il faudrait vérifier ces chiffres avec nos dossiers de l'armée, parce qu'on peut toujours discuter le sens du mot "entretien".

L'hon. M. CRERAR: Je comprends. Connaissez-vous l'évaluation de l'Armée pour cette année?

Le colonel HANINGTON: Non.

Le PRÉSIDENT: M. Christiansen, président du Comité de la route de l'Alaska au Board of Trade d'Edmonton est prêt à soumettre son mémoire. Après lui, nous entendrons l'hon. W. A. Fallow, ministre des Travaux publics de l'Alberta. Vous avez la parole, monsieur Christiansen.

M. James A. Christiansen:

Merci, monsieur le président.

Honorables membres du Comité sénatorial sur le tourisme, je commencerai par féliciter le commissaire Phinney pour son splendide rapport.

Quelques honorables membres du Comité: Très bien, très bien.

M. CHRISTIANSEN: Nous l'avons beaucoup apprécié, nous autres gens de l'Ouest.

J'accomplis la mission très importante de solliciter l'aide immédiate des organismes de l'Etat fédéral. La route de l'Alaska n'est plus un point d'interrogation; c'est une NECESSITE pour la protection de l'Amérique du Nord. La partie de la route acceptée qui fait l'objet de ma mission est une affaire en instance, et d'une importance extrême.

Bien que le coût en soit relativement faible, c'est le travail de voirie le plus urgent de toute l'Amérique du Nord. Il faut une route moderne, à surface dure, d'Edmonton à Dawson Creek, C.-B., pour remplacer la section de la route de l'Alaska entre Coutts, Alberta, sur notre frontière internationale, au sud, et Fairbanks, Alaska.

Au nom de la Chambre de commerce d'Edmonton, je remercie votre Comité de m'avoir donné l'occasion, le privilège et le plaisir de soumettre notre opinion sur une question capitale pour tous les Canadiens.

Je témoigne devant vous à titre de président du Comité de la route de l'Alaska de la Chambre de commerce d'Edmonton. Je ne suis pas délégué dans l'intérêt égoïste de la Chambre de commerce, ou d'un organisme quelconque. Tout l'Ouest et même toutes les parties du Canada s'attendent à voir Edmonton prendre la tête de ce mouvement, en raison de sa position géographique. Nous

acceptations volontiers cette responsabilité, car nous savons qu'en pareille matière, le gouvernement fédéral, comme le gouvernement provincial, aura l'appui de l'opinion publique. Je parais devant vous avec un vif désir de collaboration, afin de résoudre un de nos grands problèmes nationaux.

La Chambre de commerce d'Edmonton croit que les efforts et les recommandations de votre Comité contribueront beaucoup à cette heureuse solution, susceptible d'influencer la balance, actuellement défavorable, de notre commerce avec les Etats-Unis notre important voisin du Sud. La Chambre de commerce d'Edmonton croit qu'une augmentation du tourisme aboutirait à ce résultat, que la beauté du pays, ses ressources de chasse et de pêche sont une des meilleures marchandises que nous puissions offrir à nos voisins, si féru de voyage. Les touristes ont dépensé six milliards de dollars, aux Etats-Unis, en 1940. Dans l'Etat du Michigan, foyer de l'industrie automobile, le tourisme vient immédiatement après cette grande industrie. Si nous pouvions dévier vers le Canada une faible partie de ce courant, mettons dix pour cent, notre balance commerciale s'en ressentirait heureusement. Si nous voulons que les touristes américains viennent au Canada, il faut faire quelque chose pour les attirer. Mes affaires me conduisent dans plusieurs régions des Etats-Unis. Partout où je vais, j'entends des Américains dire qu'ils souhaitent visiter le Canada, toutes les parties du Canada. Beaucoup d'entre eux désirent emprunter la route de l'Alaska, pour visiter le nord du continent. Nous avons beaucoup d'attraits à offrir aux touristes, dont certains finiront peut-être par s'établir dans notre grand Nord-Ouest.

Pour ces raisons et pour d'autres, la Chambre de commerce d'Edmonton croit que la situation de la route de l'Alaska mérite l'attention de votre Comité.

La route de l'Alaska a été construite par les Etats-Unis à grand prix. Ce fut un beau travail, terminé plusieurs années avant le développement normal de cette région. Elle a été des plus précieuses, jusqu'ici, pour la construction et l'entretien d'aéroports le long de la plus belle route aérienne vers l'Orient, et cette raison suffirait à justifier son entretien. Plus que toute autre, elle indique la valeur et la nécessité d'une voie de terre conduisant à l'Alaska, pouvant jouir d'une protection militaire efficace et servir à la circulation l'année durant—voie libre de brouillard et facile à garder ouverte en hiver.

Au point de vue commercial, cette route importante ouvre de vastes perspectives dans une région de notre Nord-Ouest qui est pratiquement intouchée. Elle deviendra maintenant une voie commerciale dont l'importance grandira, en temps de paix, pour le service postal, pour les communications téléphoniques et télégraphiques, et pour la circulation des touristes attirés par mille et un sites grandioses.

Le Yukon offre de grandes ressources à l'industrie de la pulpe et du papier. Donnons une chance à cette industrie.

Du blé comparable au plus beau que j'aie jamais vu croît aujourd'hui dans les régions de Montney et de Blueberry, au nord de Fort-Saint-John, à proximité de la route. Il existe, près de Fort-Nelson, des vallées fertiles où pourraient vivre 250.000 familles, ou même davantage. Cet aspect, à lui seul, est très important. La région est très éloignée, toutefois; elle est à 300 ou 400 milles au nord et à l'ouest de Dawson Creek, en Colombie-Britannique. Le meilleur moyen de favoriser son peuplement est d'assurer un débouché à sa production éventuelle, et ce sont les routes qui activent les rouages de notre économie. Sans transport, aucune nation, aucune localité ne peut progresser ni même survivre. C'est la route qui nous conduit où nous voulons aller.

On n'a pas beaucoup parlé des grandes richesses minérales du territoire adjacent à la route de l'Alaska. La prospection, assez active actuellement, serait stimulée par des moyens de transport convenables.

La même observation s'applique à la recherche du pétrole, accomplie par des géologues de l'administration fédérale, plus à l'ouest et au nord, à proximité de la route de l'Alaska. La population de l'Alaska est très favorable à la route

déjà établie, et considère son entretien comme indispensable. Dans tous les Etats du centre et de l'ouest, des gens désirent utiliser cette route pour se rendre en Alaska. Des chambres de commerce, du Montana jusqu'à la Caroline du nord et au Texas, insistent également. Tous demandent: Pourquoi ne pas utiliser la bonne route que nous avons déjà?

La plus grande partie de la route de l'Alaska (1,221.4 milles) se trouve au Canada. Elle a été, conformément aux accords, remise au Gouvernement canadien six mois après la fin de la guerre. Somme toute, c'est un cadeau qui nous a été fait. Il serait fou de laisser perdre ce riche cadeau, qui peut s'utiliser magnifiquement. Le Canada a le devoir, non seulement d'entretenir la route, mais de l'améliorer lorsque c'est possible. Le Canada a assumé cette obligation, à laquelle il a fait honneur jusqu'ici.

Et cependant la prise en main de cette régie et tout ce que cette dernière comporte représentent l'une des plus importantes œuvres inachevées de notre pays, parce que la route de l'Alaska ne sert pas ou ne sert guère faute de voies tributaires appropriées et commodos. Dawson Creek, en Colombie-Britannique, est le point de départ de la route. Pour se rendre d'Edmonton à Dawson Creek et à la route de l'Alaska, on passe actuellement par Athabasca, Smith, High Prairie, puis on emprunte la piste de Sturgeon Lake jusqu'à Grande Prairie, d'où l'on se dirige vers le nord-ouest pour gagner Dawson Creek, après 500 milles de parcours.

Il faut corriger cette situation en construisant une route directe et moderne, à surface dure, d'Edmonton à Dawson Creek, ce qui représente environ 300 milles à vol d'oiseau. Cette construction raccourcirait le trajet actuel d'environ 135 milles. Elle comblerait la distance entre la route de l'Alaska et Coutts, en Alberta, séparés par 750 milles dont 450 milles de route déjà construite par la province de l'Alberta et qui aura bientôt une surface dure entre Coutts et Edmonton.

Cette distance comblée il existera une route à surface dure de Dawson Creek à Coutts, Alberta, et à Sweetgrass, Montana, qui fera jonction avec la route continentale No 87 des Etats-Unis, déjà surnommée "La Grande rue de l'Amérique". Cette route No 87 est terminée de Coutts, Alberta, et de Sweetgrass, Montana, jusqu'au Guatemala, en passant par Great Falls, Denver, San Antonio, Laredo et Mexico. Il est facile d'imaginer l'importance de cette route au point de vue du trafic touristique, puisqu'elle atteindra bientôt l'Amérique du sud, et communiquera à l'est et à l'ouest avec toutes les grandes routes continentales des Etats-Unis. Les automobiles pourront venir d'Amérique du sud, par les Etats-Unis, le Canada et la route de l'Alaska, jusqu'à Fairbanks, en Alaska. Le volume d'affaires, touristique et commercial, que cette route permettra, dépasse l'imagination.

La route ne rendra pas moins de services au circuit aérien du nord dont l'inauguration s'annonce. Avant de partir d'Edmonton, j'ai lu dans l'*Edmonton Journal* un article annonçant que la ville se trouverait sur la grande route aérienne mondiale. Une route aérienne passera par New-York, Newark, Chicago, Minneapolis, continuera directement au nord-ouest jusqu'à Edmonton, où elle communiquera avec le Sunshine Air Route Service du Texas et des Etats à l'est des Rocheuses, par Great Falls, Lethbridge, Calgary et Edmonton, puis se dirigera vers le nord-ouest, par Whitehorse, Fairbanks, Anchorage, et la chaîne des Aléoutiennes, pour atteindre l'Orient et apporter des vivres, des vêtements, et Dieu sait quoi aux millions d'hommes menacés de famine.

La section canadienne de la Grande rue de l'Amérique a donc un caractère international. La province d'Alberta a déjà payé bien des frais consécutifs à la construction d'une partie de cette route. La construction de la section manquante, entre Edmonton et Dawson Creek, entraînera des frais supplémentaires que la province d'Alberta ne doit et ne peut payer seule. Il est justifiable de solliciter l'aide financière du fédéral, et peut-être celle des Etats-Unis, qui attendent

notre décision pour compléter cette œuvre importante. La province d'Alberta envisage un vaste programme de voirie, comportant une dépense de plus de cent millions en quelques années, mais elle assumera sûrement sa part raisonnable de la construction du raccourci d'Edmonton à Dawson Creek.

La route de l'Alaska existe; et si elle se complète immédiatement, comme il se doit, il en coûtera beaucoup moins cher qu'en ajournant les travaux. Cette construction donnera des revenus qui combleront bientôt les dépenses.

La route de l'Alaska s'améliore continuellement; elle a supporté et supporte encore un trafic considérable. En continuant le programme actuel, nous la mettrons en mesure de servir à un circulation civile très active, à l'ouverture de la saison de 1947. Des stations d'essence sont en cours d'installation entre Dawson Creek et Whitehorse. Des abris pour la nuit existent en bien des endroits, par exemple à Blueberry, Trutch, Fort-Nelson, Summit, Muncho Lake, Coal River, Mille 710, Teslin Lake et Watson Lake.

Aucune nation n'a hérité d'un territoire aussi merveilleux—en lui-même, un immense empire. C'est un grand pays, prêt à servir l'humanité, pourvu que nous le mettions en œuvre. Agissons tout de suite. Les autorités fédérales, provinciales et municipales n'ont rien à perdre; elles ont beaucoup à gagner à l'ouverture du Nord sur une grande échelle.

Tel est le message que j'avais à vous apporter, honorables membres du Comité sénatorial. Vous avez le pouvoir de faire des recommandations qui obtiendront l'effet désiré et bien nécessaire en décidant une grande mesure d'intérêt national.

Je vous remets la copie d'une résolution adresse au Gouvernement du Canada. Permettez-moi de la verser au dossier sans la lire.

RÉSOLUTION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE D'EDMONTON AU SUJET DE LA ROUTE DE L'ALASKA

Attendu que le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique a construit pour des fins militaires, pendant la guerre, une route moderne et gravelée entre Dawson Creek, en Colombie-Britannique (terminus septentrional des Northern Alberta Railways), et Fairbanks, en Alaska, et que 1,221.4 milles de cette route, situés au Canada, ont été acquis par le Gouvernement canadien, et,

Attendu que la construction d'une route convenable de la frontière du Montana jusqu'à Dawson Creek, où elle communiquerait avec la route de l'Alaska, ouvrirait le vaste nord-ouest à la civilisation, et permettrait d'établir des colons, en particulier des anciens combattants, et d'exploiter les fabuleuses ressources, industrielles et touristiques, de cette région, pour le plus grand avantage de toute la population canadienne; et

Attendu que les préparatifs de défenses militaire des Etats-Unis et du Canada doivent s'effectuer en étroite liaison, et que la route de l'Alaska est incontestablement une entreprise nécessaire à la défense du continent nord-américain; et

Attendu que le coût de construction et d'amélioration d'une route entre Edmonton et Dawson Creek, pour combler le vide entre la frontière du Montana et Fairbanks, en Alaska, est tel que les provinces traversées ne peuvent l'ajouter aux frais de voirie qu'elles supportent déjà pour leurs propres besoins; et

Attendu que les Etats-Unis désirent, pour la sécurité militaire du continent, que les transports entre leurs Etats continentaux et l'Alaska ne se limitent pas aux communications maritimes et aériennes; et qu'ils s'intéressent au moyen de communication terrestre offert par la route de l'Alaska.

Résolu que, en considération de l'importance et de la nécessité d'une route moderne entre la frontière du Montana et l'agglomération de Fairbanks, en

Alaska, les gouvernements du Canada, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique fournissent les fonds nécessaires à la construction, aussi prochaine que possible, d'une route reliant les réseaux routiers des Etats-Unis et du Canada avec les routes de l'Alaska, en comblant le vide qui existe sur la route de l'Alaska entre Edmonton et Dawson Creek, ou s'abouchent avec le Gouvernement des Etats-Unis pour obtenir une partie des fonds nécessaires à cette entreprise.

La résolution ci-dessus a été adoptée par la Chambre de commerce d'Edmonton, pour être soumise au gouvernement du Canada, ainsi qu'aux gouvernements de l'Alberta et de la Colombie-Britannique.

Edmonton, le 2 août 1946.

CHAMBRE DE COMMERCE D'EDMONTON,

C. D. Jacox, président.

Jas. A. Christiansen, président du Comité
de la route de l'Alaska.

Le PRÉSIDENT: M. Christiansen a terminé son mémoire. Avez-vous des questions à lui poser?

L'hon. M. HORNER: M. Christiansen mentionne, à la troisième page de son mémoire, que la route est un cadeau des Etats-Unis au Canada. Je croyais que nous avions payé le coût de la construction.

M. CHRISTIANSEN: Je suis bien certain, sénateur, que c'est un cadeau. M. Phinney me corrigera si je me trompe; le Canada a payé les installations téléphoniques et, je crois, la construction de pistes d'atterrissage le long de la route.

L'hon. M. DUFFUS: Pour des fins de guerre?

M. CHRISTIANSEN: Oui.

L'hon. M. CRERAR: Vous avez traité la question à fond. Attribuez-vous de grandes possibilités à la route comme voie touristique?

M. CHRISTIANSEN: Certainement.

L'hon. M. CRERAR: Les gouvernements sont très à court d'argent, ces temps-ci. D'un côté, on demande des dépenses, et de l'autre, des réductions d'impôts. Je voudrais votre opinion sur un point. Si l'Etat disposait de \$10,000,000 pour le revêtement et l'amélioration des routes, serait-il plus avantageux de consacrer cet argent à la route dont vous parlez plutôt qu'aux routes existantes dans les montagnes de l'Alberta, par exemple celle d'Edmonton à Jasper, ou celle de Jasper au Lac Louise?

M. CHRISTIANSEN: Nous reconnaissons tous l'importance de nos routes de montagne, pour le tourisme. Ceux qui empruntent ces routes et les autres routes du même réseau les trouvent en excellent état. Le revêtement de ces routes ne serait pas toujours pratique. Si l'Etat disposait de cette somme pour la voirie, il ne saurait mieux l'utiliser, à notre avis, qu'en facilitant l'accès de la route de l'Alaska.

L'hon. M. CRERAR: Etudions ce projet. Nos amis américains sont habitués aux routes macadamisées. Ils n'aiment pas le gravier ou la poussière. J'en ai eu la preuve tangible il y a quelques années. Des voitures américaines entraient au Canada, et s'en retournaient au bout de quelque temps pour ne pas voyager dans la poussière. Cela m'a convaincu de la nécessité du revêtement des routes pour le développement du tourisme américain au Canada. Je présume que vous ne m'approuvez pas?

M. CHRISTIANSEN: Je ne vous approuve pas, mais plusieurs routes conduisant aux lieux de villégiature dans nos montagnes sont macadamisées, ou en voie de l'être. Il en est ainsi de la Grande rue de l'Amérique, dont j'ai parlé, de Coutts à Calgary. Avant longtemps, cette route sera macadamisée.

L'hon. M. FALLOW: Elle sera terminée à la fin de l'année prochaine.

M. CHRISTIANSEN: Elle est macadamisée, ou en voie de l'être, de Calgary à Banff, et il existe d'excellentes routes de Banff au Lac Louise et à Jasper. Certaines d'entre elles sont huilées, n'est-ce pas, monsieur Fallow?

L'hon. M. FALLOW: Oui.

M. CHRISTIANSEN: La poussière n'a pas joué un grand rôle sur les routes de montagne. Dans la région de Jasper, qui est si belle, une partie de la route venant d'Edmonton est macadamisée et s'améliore continuellement.

L'hon. M. CRERAR: Je crois que l'Alberta soigne bien ses routes. Pour une fois, je suis d'accord avec M. Fallow.

M. CHRISTIANSEN: C'est vrai.

L'hon. M. CRERAR: Vous avez maintenant une route macadamisée de Banff à Calgary. Mais j'ai toujours pensé que des routes macadamisées d'Edmonton à Jasper et de Jasper au Lac Louise et au parc du Lac Waterton, régions si aimées des touristes américains, procureraient au gouvernement et à la population de l'Alberta un meilleur revenu, à dépense égale, que des travaux sur la route de l'Alaska.

M. CHRISTIANSEN: L'hon. M. Fallow doit témoigner, et je le laisserai traiter cette question.

L'hon. M. CRERAR: Vous avez parlé d'une route directe, d'Edmonton à Dawson Creek, qui raccourcirait la route actuelle d'environ 135 milles. Ce serait une route nouvelle?

L'hon. M. FALLOW: C'est ce qu'on appelle le raccourci de Whitecourt.

L'hon. M. MURDOCK: Combien son achèvement coûterait-il?

M. CHRISTIANSEN: Les techniciens vous répondront mieux que moi.

Le PRÉSIDENT: L'hon. M. Fallow témoignera bientôt.

L'hon. M. MURDOCK: Votre mémoire parle d'une route entre la frontière du Montana et Fairbanks, en Alaska. Où est-ce, et quelle est la distance? Voulez-vous nous la montrer sur la carte?

M. CHRISTIANSEN: Cela commence ici (montrant la carte), à Coutts, en Alberta, juste au sud de Lethbridge, la belle ville du sénateur Buchanan, pour passer par Lethbridge, Calgary, Edmonton, Grand Prairie jusqu'à Dawson Creek, Fort St. John, Fort-Nelson de là au lac Muncho, et à Whitehorse et enfin à Fairbanks, en Alaska soit un trajet d'environ 2,350 milles.

L'hon. M. MURDOCK: C'est la route moderne projetée de la frontière du Montana jusqu'à Fairbanks en Alaska?

M. CHRISTIANSEN: Oui.

L'hon. M. MURDOCK: Est-ce presque entièrement au Canada?

M. CHRISTIANSEN: Oui.

L'hon. M. CRERAR: Quelle est la distance de Coutts à Edmonton?

M. CHRISTIANSEN: Environ 450 milles, comme nous voyageons actuellement.

L'hon. M. FALLOW: 400.

Le PRÉSIDENT: Si personne n'a d'autres questions à poser, nous allons entendre M. Fallow.

L'hon. W. A. Fallow, ministre des Travaux publics de la province d'Alberta.

Monsieur le président, messieurs, je suis très heureux de pouvoir ajouter ma contribution au témoignage de M. Christiansen, mon bon ami. J'approuve entièrement son mémoire. Notre témoignage devant vous doit porter sur la question tou-

ristique. Il y a bien des aspects connexes qu'il est impossible d'écartier. D'abord la question de transport. Avant d'avoir des touristes, il faut des transports de toutes sortes et des communications, par routes, chemins de fer, voies aériennes ou voies d'eau.

Les possibilités économiques sont aussi très importantes. Car, s'il est vrai que beaucoup de personnes voyagent pour leur plaisir, la grande majorité voyage pour des raisons d'ordre économique. Ces personnes veulent connaître les ressources des régions qu'elles visitent, et savoir s'il n'y aurait pas intérêt, pour elles et pour leurs associés, à développer certaines de ces ressources. Le touriste qui prolonge son séjour désire aussi chasser et pêcher. Du moins, la plupart des touristes emportent leur équipement de chasse et de pêche. Mais la valeur relative qu'occupe cette région particulière dans l'esprit de ceux qui s'y intéressent, est beaucoup plus importante dans l'ensemble des affaires mondiales, et doit être considérée en liaison avec l'industrie du tourisme. Vous savez que la première loi naturelle est de se protéger. Elle s'applique à la défense militaire d'un pays comme à la sécurité des individus. En étudiant les possibilités touristiques de la région dont nous parlons, je constate que peu d'endroits dans le monde attirent autant l'attention du public, à l'heure actuelle. Je suis convaincu que cette situation persistera, et s'accroîtra, dans les années à venir. D'abord, la nature a donné de grands avantages à cette partie du monde. Quand on considère une vaste région, comme celle-ci, la question des avantages naturels est une des premières qui se posent à l'esprit. Les années de guerre ont démontré les grands avantages de la route de l'Alaska, au point de vue économique comme au point de vue militaire, et je suis convaincu que ces avantages iront croissant avec le temps.

Le sénateur Crerar a parlé de l'aspect économique. Je crois comme lui que les routes sont essentielles à l'économie du pays. Il existera dans l'avenir, non pas seulement la route actuelle de l'Alaska, mais plusieurs routes reliant les Etats-Unis à l'Alaska, car 140 millions de personnes, au sud de notre frontière, s'intéressent passionnément à la ligne stratégique la plus importante du monde actuellement.

Les routes sont très importantes, au point de vue économique, parce qu'elles sont des entreprises rentables. Elles ne se contentent pas de rembourser les frais de leur construction, elles procurent des gros revenus à l'Etat fédéral, aux provinces et aux populations qu'elles desservent. C'est pourquoi nous ne pouvons pas nous permettre de négliger les routes. Je ne parle pas de la route de l'Alaska. C'est une des routes les plus importantes du continent nord-américain, et je suis convaincu qu'elle sera toujours considérée comme telle, et que son rôle grandira dans l'avenir. Mais ma réflexion s'applique aux routes de tout le pays. Je vois avec plaisir la Colombie-Britannique construire une route reliée à la route de l'Alaska. Cette initiative sera précieuse pour tout l'Ouest du Canada. De même, dans tout le pays, les routes procurent du trafic touristique, attirent les capitalistes en quête de placement, provoquent le développement des ressources naturelles, et finalement augmentent les recettes de l'Etat fédéral et des provinces.

L'hon. M. FOSTER: Dans la situation actuelle, la construction d'une route devrait toujours précéder la construction d'un chemin de fer, pour l'ouverture d'une région.

L'hon. M. FALLOW: Je suis d'accord avec vous. Pour lancer un pays sur la voie du progrès, il faut percer une voie permettant le déplacement. L'opinion publique exigera ce genre de travaux. Longtemps avant la guerre, notre région détenait le record du monde du transport aérien des marchandises. Mais ce transport est très coûteux, et c'est pourquoi l'opinion demanda des routes. Nous recu-lons graduellement la frontière, et la nécessité d'un réseau routier augmente à mesure.

Il me semble, d'après les questions que vous m'avez posées, qu'il vous intéressera d'entendre parler de la liaison, ou de l'absence de liaison, entre la

frontière, à Coutts, et les lacs Waterton, à travers l'Alberta. La province d'Alberta caresse un programme ambitieux, dont l'exécution a déjà commencé. Cette année, nous avons à peu près terminé une nouvelle route de Coutts à Lethbridge. C'est actuellement une route ordinaire en gravier. Nous procéderons au revêtement l'année prochaine, sous réserve, bien entendu, de la situation économique.

L'hon. M. MURDOCK: Quelle est la distance?

L'hon. M. FALLOW: Il y a 80 milles de Coutts à Lethbridge. A partir de Lethbridge, la route possède un revêtement léger depuis plusieurs années. Quand la guerre éclata, il devint impossible de se procurer de l'asphalte et très difficile d'obtenir des machines, et nous dûmes suspendre le travail. Tout ce que nous avons pu faire a été de l'entretenir, malgré la forte circulation de véhicules militaires et le trafic commercial plus actif que jamais. La situation s'est corrigée d'elle-même, dans une certaine mesure, et, s'il est encore impossible d'obtenir des machines, nous trouvons tout l'asphalte que nous voulons. Mais on ne trouve personne pour faire le travail. Pour les trois derniers contrats offerts, je n'ai reçu qu'une soumission, de la part d'un homme qui accomplit déjà un gros travail pour nous.

De Lethbridge à Calgary, nous comptons avoir un revêtement complet à la fin de l'année prochaine. De Calgary à Edmonton, c'est fait. De Calgary à Banff, le revêtement sera terminé à la fin de ce mois-ci. De Banff à Cochrane, nous construisons une belle route neuve qui sera macadamisée l'année prochaine. De sorte qu'à la fin de l'année prochaine, j'espère avoir la route complètement macadamisée de Coutts à Edmonton et de Calgary à Banff. Nous ferons peut-être davantage. Je voudrais mettre du monde à l'ouvrage sur la route de Jasper à l'ouest d'Edmonton. Quarante milles sont déjà faits.

L'hon. M. MURDOCK: Dans quel état est la route de Banff à Jasper?

L'hon. M. FALLOW: En très bon état. Elle n'est pas macadamisée. On y a mis de l'huile. Il y a de la poussière par endroits, mais l'ensemble est bon. Si vous ne circulez pas trop vite, la poussière ne vous gêne pas beaucoup.

L'hon. M. CRERAR: L'Etat fédéral se charge des routes dans le parc national?

L'hon. M. FALLOW: Oui.

L'hon. M. HORNER: Elles ne sont ouvertes qu'une partie de l'année, de sorte que le macadam n'est pas indispensable.

L'hon. M. FALLOW: Il appartient aux autorités fédérales de vous répondre.

Le PRÉSIDENT: Vous parlez de macadam. La route actuelle de Lethbridge à Calgary est-elle macadamisée?

L'hon. M. FALLOW: Oui, elle l'est. C'est un revêtement très léger, qui n'est pas susceptible de durer de longues années. Nous avons commencé par ce revêtement léger pour nous débarrasser de la poussière. Du même coup, l'entretien est moins onéreux que celui d'une route de gravier.

L'hon. M. MURDOCK: Quelle est la distance de Lethbridge à Calgary?

L'hon. M. FALLOW: Cent trente milles, en passant par McLeod. Il existe un chemin plus court, par la piste Sunshine, mais la route principale est de cent trente milles. Ce que nous faisons actuellement est un ouvrage permanent.

Le PRÉSIDENT: Semblable à ce que vous avez fait entre Calgary et High River?

L'hon. M. FALLOW: Oui. C'est un revêtement complet, qui durera beaucoup plus que moi. Tout notre revêtement dur est fait sur les mêmes bases.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous maintenant nous parler de la nouvelle route d'Edmonton à Dawson Creek?

L'hon. M. FALLOW: Je vais vous l'indiquer sur la carte. La route actuelle dessine un circuit à cause des collines du Cygne, qui s'élèvent à environ 3,500 pieds. Toute la colonisation est au bord de la route, de Peace River à Grande Prairie.

L'hon. M. HORNER: La nouvelle route projetée ne traversera pas une région bien peuplée?

L'hon. M. FALLOW: Peuplée jusqu'à Whitecourt. C'est pourquoi nous l'appelons le raccourci de Whitecourt. Mais de là jusqu'à Sturgeon Lake, soit sur une distance de plus de cent milles, il n'y a aucune colonisation.

L'hon. M. HORNER: Mais il y a du bois?

L'hon. M. FALLOW: Il y a un grand peuplement d'épinette autour du lac Iosican. Ce n'est pas sur la carte. Il s'étend sur un peu plus de cent milles. Mais en dehors de ce peuplement d'épinette, il ne serait pas économique, pour la province, d'entreprendre la construction de cent vingt-cinq milles de route, dans un endroit presque dépourvu de toute population.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des ressources agricoles?

L'hon. M. FALLOW: Très peu jusqu'à la rivière Smoky. Là, vous atteignez des prairies. C'est entre Whitecourt et Sturgeon Lake. Il ne serait pas avantageux au gouvernement provincial d'y tracer une route, puisqu'il n'y a personne à desservir, mais cela couperait cent trente-cinq milles sur la route de Dawson Creek à la route de l'Alaska.

Le PRÉSIDENT: Cette construction serait-elle coûteuse?

L'hon. M. FALLOW: Non pas, si vous construisez une route ordinaire en gravier. Nous avons toutes les données techniques. Je les ai préparées à la requête du gouvernement des Etats-Unis. Car les Etats-Unis ont envisagé de construire eux-mêmes cette section. Ils ont même demandé si le gouvernement de l'Alberta se chargerait de la construction, au cas où ils se décideraient. Nous avons répondu affirmativement.

L'hon. M. CRERAR: Quel serait le prix de revient au mille?

L'hon. M. FALLOW: En gravier ordinaire, environ \$5,000 au mille. C'est un peu supérieur au coût ordinaire de la construction, dans la province.

L'hon. M. HORNER: Serait-ce une route entièrement nouvelle? Ou bien, utiliseriez-vous la route de Whitecourt?

L'hon. M. FALLOW: Oui, nous construisons actuellement une route d'Edmonton à Whitecourt. Elle est faite aux deux tiers.

L'hon. M. HORNER: Cette partie serait construite?

L'hon. M. FALLOW: Oui. Elle a été tracée dans l'intention de faire cette liaison.

Le PRÉSIDENT: Cette route sera-t-elle macadamisée? Je crois que les membres de la Chambre de commerce ont parlé d'une route à revêtement dur?

L'hon. M. FALLOW: Je ne puis donner ce chiffre précis sans connaître la disponibilité de matériaux de construction...

L'hon. M. FOSTER: Et d'autres renseignements...

L'hon. M. FALLOW: ...la distance de transport et d'autres renseignements. Mais ordinairement, notre revêtement coûte de \$20,000 à \$25,000 dollars par mille. Le plus cher que nous ayons payé est \$25,000.

L'hon. M. MURDOCK: Aujourd'hui ces prix ont dû monter d'environ cinquante pour cent?

L'hon. M. FALLOW: Je l'imagine. Les entrepreneurs deviennent très prudents avant d'accepter des contrats, car les prix de revient montent si vite qu'ils craignent de ne pas faire payer assez cher. La situation se corrigera quand les troubles ouvriers prendront fin, s'ils doivent finir.

Le PRÉSIDENT: Vous attendez-vous à une contribution fédérale à la construction de la route qui doit se relier avec la route de l'Alaska?

L'hon. M. FALLOW: Vous parlez du raccourci de Whitecourt?

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. FALLOW: J'ai toujours considéré ce problème comme ayant une portée nationale, et même internationale. Les Etats-Unis l'ont reconnu. Ils ont envisagé d'entreprendre le travail, et j'ai cru qu'ils le feraient. Ils l'auraient fait si la guerre n'avait pas aussi bien tourné. C'est pourquoi j'ai fait exécuter un relevé complet, avec toutes les données nécessaires à la construction. J'estime donc que la province doit recevoir un bon appui des autorités supérieures pour ce travail. Pour la province, la route n'aurait aucune autre utilité que d'abréger la distance de la route de l'Alaska. Elle n'aurait aucune utilité locale.

L'hon. M. MURDOCK: Les besoins militaires ne nous obligeront-ils pas à construire une bonne route en cet endroit?

L'hon. M. FALLOW: J'en suis convaincu. L'importance stratégique de cette partie du monde ne saurait être trop évaluée.

Le PRÉSIDENT: Au point des possibilités touristiques de la route de l'Alaska, voulez-vous parler au Comité de la réunion à laquelle nous avons assisté à Great Falls, et faire part aux sénateurs de l'opinion qui s'est exprimée?

L'hon. M. FALLOW: Il me serait très difficile de vous décrire l'enthousiasme de la foule qui se trouvait réunie là. Je n'ai jamais vu des gens à la fois plus enthousiastes et plus résolus à aboutir. Leur point de vue est peut-être égoïste, mais ils évaluent tous les avantages du projet. Je n'ai jamais vu un groupe plus enthousiaste.

L'hon. M. FOSTER: Particulièrement à votre arrivée, je suppose?

L'hon. M. FALLOW: Je n'ai certainement pas refroidi leur enthousiasme.

Le PRÉSIDENT: A cette conférence de Great Falls, à laquelle j'ai assisté, au début de l'année, tous paraissent convaincus que les Etats-Unis paieraient leur part de l'entretien ou de l'amélioration de la route.

L'hon. M. FALLOW: Mon impression est que le prix n'arrêtera pas les Etats-Unis. Pour eux, ce n'est pas un problème. Il y a un peu de flottement depuis que la guerre est finie et il n'existe pas d'entente à ce sujet entre le Canada et les Etats-Unis. Mais je ne crois pas que la question d'argent les arrête.

L'hon. M. HORNER: Il n'y a pas de créditistes, là-bas?

L'hon. M. FALLOW: Non. Du moins, Je ne le crois pas.

L'hon. M. GERSHAW: Me donneriez-vous votre opinion, monsieur Fallow, sur la sagesse de construire cette route de cent milles pour économiser 135 milles? Le coût serait énorme, et l'on demanderait aux touristes de traverser une région déserte, où ils n'auraient aucun secours en cas de besoin, tandis qu'ils trouveraient du monde, par endroits, sur l'autre route.

L'hon. M. FALLOW: Il n'y a qu'un peu plus de cent milles.

Le PRÉSIDENT: A partir de Whitecourt.

L'hon. M. FALLOW: La section reliant Sturgeon Lake et Whitecourt est d'un peu plus de cent milles. Je suis sûr que si la route était achevée, des quantités de gens y établiraient des stations d'essence et des abris de toute sorte. Si cette section était terminée, on y verrait un gros trafic, dont le sentiment américain est le présage. Tous ceux à qui l'on parle veulent aller en Alaska, mais ne veulent pas partir sans être sûrs de pouvoir passer.

L'hon. M. CRERAR: Mais le gouvernement de l'Alberta n'est pas disposé à construire la route?

L'hon. M. FALLOW: Pas ces cent milles.

L'hon. M. CRERAR: Je crois comprendre les raisons de cette attitude.

L'hon. M. FALLOW: Je crois être juste en disant que c'est un problème national, et même international.

L'hon. M. CRERAR: Je puis me tromper, mais je ne crois pas que le gouvernement américain soit sage d'envisager une dépense pour la construction d'une route dans un autre pays.

L'hon. M. FOSTER: Pas en temps de paix.

L'hon. M. FALLOW: C'est vrai.

L'hon. M. CRERAR: En temps de guerre, c'était différent. La route de l'Alaska était construite en relation directe avec la guerre. Mais actuellement, une mise de fonds entraînerait beaucoup d'inconvénients.

L'hon. M. FALLOW: C'est pourquoi je ne la suggère même pas.

L'hon. M. ROBINSON: Au point de vue militaire, je crois que son entretien est aussi important que sa construction.

L'hon. M. FALLOW: Je ne crois pas qu'il existe, sur la surface de la terre, un endroit plus important que cette section reliant l'ancien et le nouveau monde. La géographie l'a placé là, et nous n'y pouvons rien.

Le PRÉSIDENT: Mes réflexions sur la possibilité d'une contribution des Etats-Unis à la construction de la route ne visaient pas à vous donner l'impression que les propositions faites à Great Falls seraient acceptables au Gouvernement américain, mais simplement à traduire l'enthousiasme qui régnait dans cette réunion. On y songeait à l'importance de la route, non seulement au point de vue touristique, mais aussi au point de vue militaire. Cette opinion prévaut toujours!

L'hon. M. FOSTER: C'est incontestablement vrai.

Le PRÉSIDENT: Si personne n'a d'autres questions à poser à M. Fallow, nous allons entendre le maire Ainlay, d'Edmonton. Il n'est pas venu dans l'intention de soumettre un exposé, mais il peut parler au nom de sa ville.

Le maire Harry Ainlay, d'Edmonton, Alberta: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je serai bref car l'heure du déjeuner s'approche. J'espère vous convaincre que nous ne nous intéressons pas médiocrement à cette entreprise. Dans la ville d'Edmonton, nous avons eu jusqu'à 15,000 militaires américains, pendant la guerre. Presque tous sont retournés aux Etats-Unis.

Le PRÉSIDENT: Je suppose qu'ils auront épousé et emmené quelques Canadiennes.

M. AINLAY: Oui, monsieur le président, mais un certain nombre reviennent maintenant. Le commandant en chef des forces américaines m'a écrit lors de son transfert aux Philippines. Il compte revenir à Edmonton et dans le nord-ouest, avec sa famille, quand il sera démobilisé. Beaucoup d'autres reviennent ainsi. Ces 15,000 hommes disséminent des renseignements sur la route de l'Alaska. Leurs fils et leurs familles s'intéressent à l'endroit où ils ont passé deux ou trois de leur vie militaire, et au travail qu'ils y ont accompli. C'est une des raisons qui nous font tabler sur l'intérêt croissant des Américains, qui viendront dès que la route leur sera ouverte.

Lundi dernier, j'ai reçu la visite d'un collaborateur d'Esquire et d'autres revues américaines. Lui, sa famille et son secrétaire, avaient une remorque, et sollicitaient la permission de rouler sur la route de l'Alaska. Il comptait y passer deux ou trois mois, et écrire ensuite ses articles. Il me confirmait que beaucoup d'Américains désirent voyager sur cette route. Il me semble ridicule, de la part de l'Etat fédéral, d'entretenir à grands frais une route qui ne conduit nulle part. Son extrémité sud n'est pas réellement praticable. Si nous voulons entretenir et utiliser la route, il faut lui donner, au sud, un débouché sur des endroits peuplés. Que la route soit en gravier ou en macadam, il faut que nous soyons sûrs d'atteindre la route de l'Alaska par tous les temps.

Les personnes qui ont commandité la course de chiens de Fairbanks à Winnipeg, l'année dernière, font venir cette année un équipage de six rennes, qui voyagera dans les Etats de l'Ouest. La tournée est en cours de préparation. C'est un projet publicitaire. J'ajoute qu'un grand abri de chasseurs se construit à 500 milles au nord de Fairbanks, dans l'espoir d'attirer un grand nombre d'Américains. Tous ces indices montrent l'importance d'ouvrir cette route au trafic.

Je ne parle pas seulement pour la ville d'Edmonton. J'ai pris contact avec les autorités de Calgary et j'ai longuement étudié la question avec les autorités de Lethbridge. L'intérêt n'est pas concentré à Edmonton, il est réparti depuis Coutts sur tout le territoire. Et je vous assure qu'il est vif.

L'hon. M. MURDOCK: Que pensez-vous du raccourci de cent milles?

M. AINLAY: Cela dépend des prix de revient. Il peut être plus économique aujourd'hui, de construire une route ordinaire. Mais quand il faut faire une mise de fonds pour le revêtement d'une route, 135 milles constituent une grosse économie. Je suis sûr que la province devra entretenir l'autre route, pour la population qu'elle dessert, mais une économie de 135 milles est considérable.

L'hon. M. HORNER: Il serait moins coûteux de voyager sur la route de cent milles que d'entretenir l'autre route?

M. AINLAY: Oui, l'entretien est coûteux. Des automobilistes arrivent tous les jours à Edmonton par la route de l'Alaska. Ils disent qu'en atteignant Dawson Creek, ils appréhendent les averses. La moindre pluie les embourbe. Il est malheureux de voyager sur des centaines de milles de bonne route pour être arrêté de la sorte à quelques milles d'Edmonton. Je recommande le projet au Comité, et j'espère que vous pourrez contribuer à sa réalisation.

L'hon. M. HORNER: Vous dites qu'un certain nombre d'Américains qui ont vécu à Edmonton ont l'intention de s'y installer?

M. AINLAY: Ils le font déjà. Certains d'entre eux ont établi des commerces à Edmonton. Le successeur du général Gaffney au commandement des forces américaines, qui n'a passé que quelques semaines à Edmonton, m'a dit qu'il y resterait, s'il n'était pas affecté ailleurs pendant la durée de son service militaire. C'est la fraîcheur des soirées qui est très attrayante. On peut travailler le jour et dormir confortablement la nuit. En certains endroits des Etats-Unis, les nuits sont si chaudes qu'on ne peut dormir. Les Américains aiment nos longues heures de soleil, et ils reviennent, non pas en intention, mais en fait.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Ainlay.

J'ai en ma possession un livre publié par le Service des parcs nationaux du Département de l'intérieur, des Etats-Unis. Il est intitulé "Recreational Resources of the Alaska Highway and Other Roads in Alaska". Je ne l'ai pas lu entièrement, mais il témoigne de l'intention, de la part des Etats-Unis, d'établir des parcs nationaux en Alaska. Je le signale pour vous montrer les projets des Etats-Unis à ce sujet.

M. AINLAY: Me permettez-vous d'ajouter un mot, au sujet de l'aide financière des Etats-Unis? Je ne vois rien de mal à une démarche du Gouvernement canadien auprès du Gouvernement américain pour obtenir un pareil concours, même en temps de paix. Il me semble que l'entrée et l'usage gratuits de la route de l'Alaska pour se rendre à leur territoire justifie un concours financier. Pendant la guerre, il y eut un échange de bases aériennes et sous-marines. Je ne crois pas que le Gouvernement canadien doive hésiter à demander l'aide du Gouvernement américain. Il est vrai que votre Comité s'occupe du tourisme, mais vous ne pouvez pas séparer ce sujet de l'aspect militaire, commercial et industriel.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur le maire.

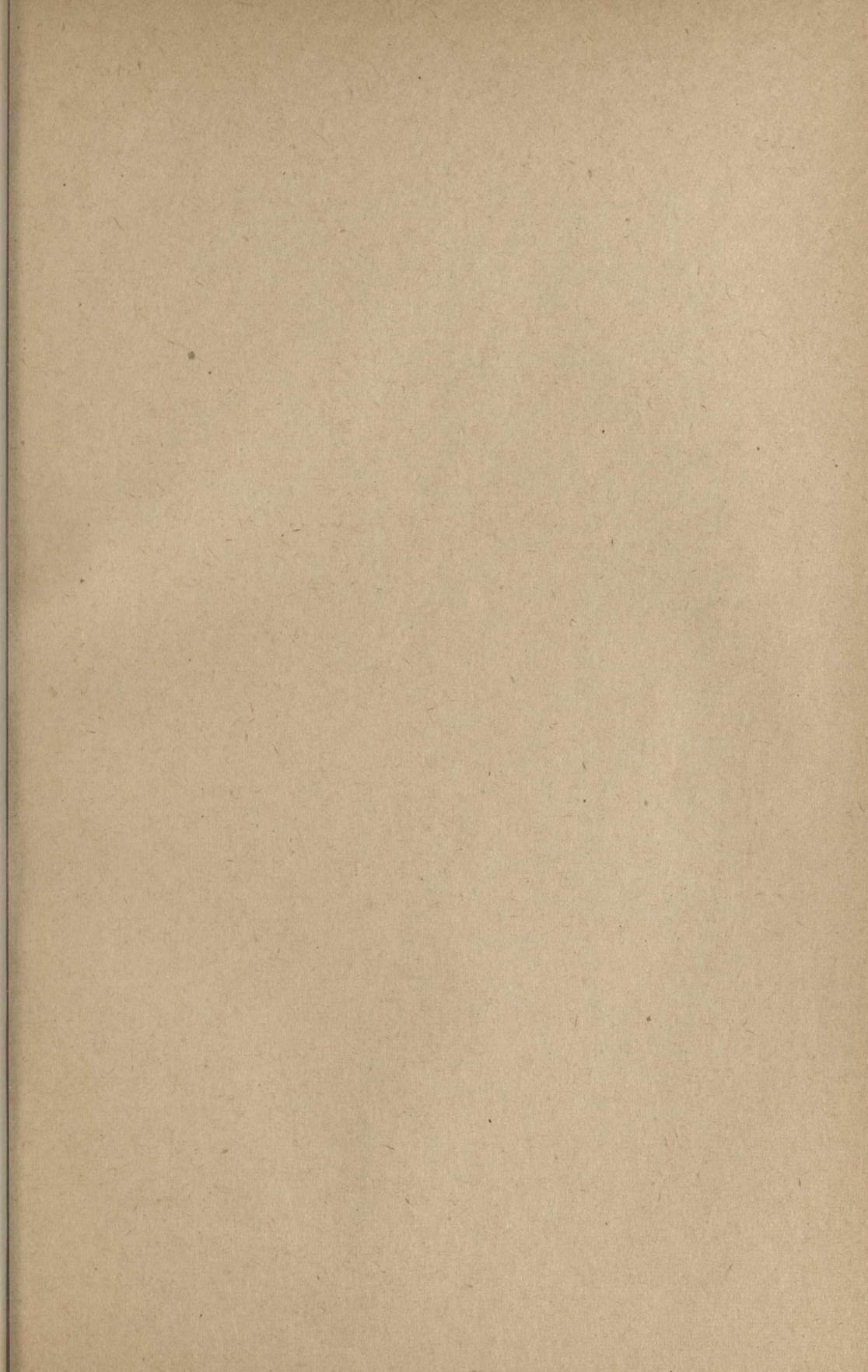
L'hon. M. FALLOW: Puis-je ajouter un mot au sujet de la section entre Edmonton et la frontière de la Colombie-Britannique? Il ne faudrait pas croire qu'il ne se fait rien. A la fin de l'année, nous aurons une route de gravier de la frontière de la Colombie-Britannique, à l'est de Pouce-Coupé, jusqu'à Edmonton—la route actuelle, sur laquelle se trouve toute la population—et nous espérons terminer, jusqu'à Whitecourt, la route conduisant au raccourci de Whitecourt. Au delà, la responsabilité n'incombe plus à la province.

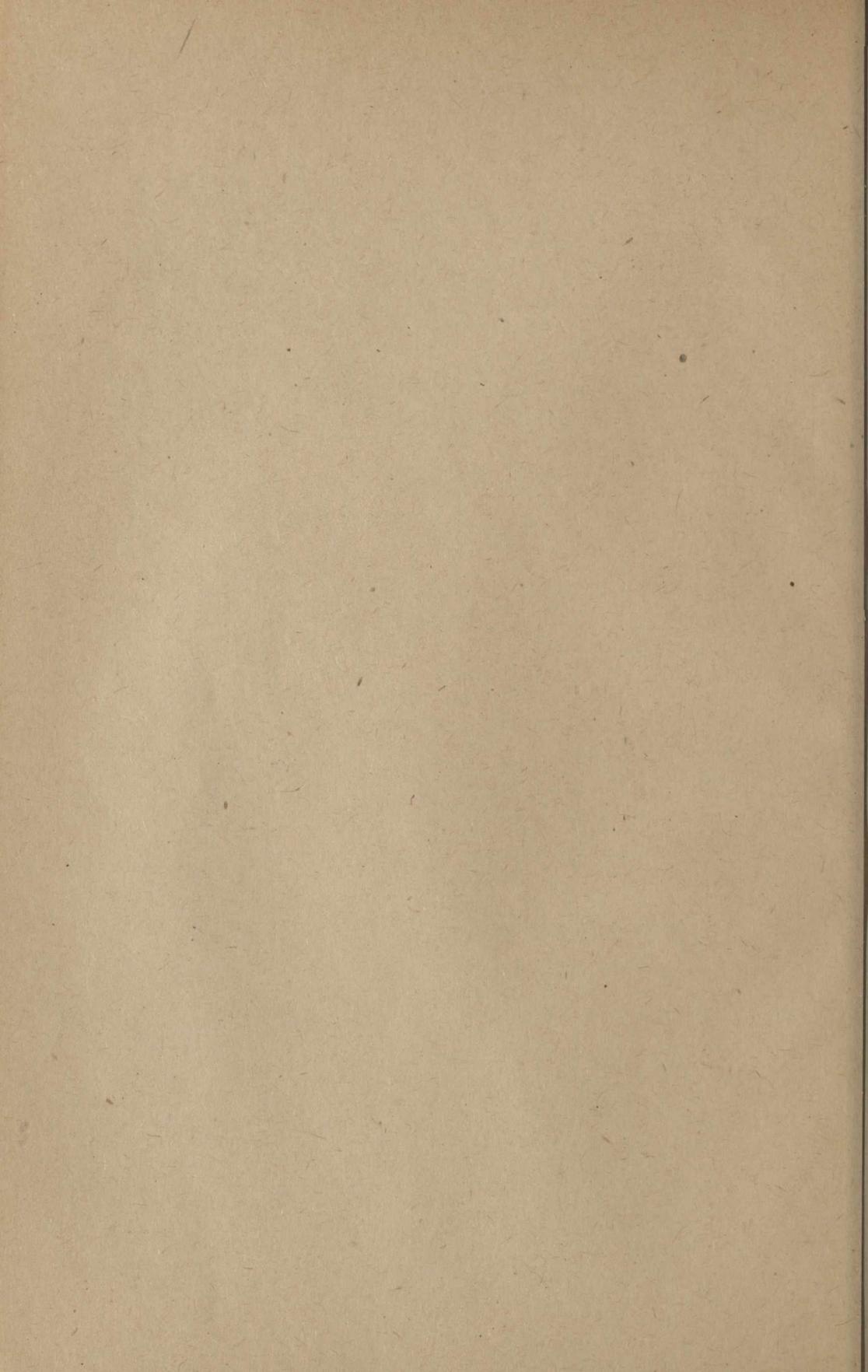
M. CHRISTIANSEN: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité sénatorial, je ne remplirais pas mon devoir si j'omettais de vous remercier, au nom de la délégation de l'Ouest, pour votre excellente réception et pour l'intérêt que vous portez à la route de l'Alaska. Nous sommes venus de loin pour vous voir, et nous croyons ne pas avoir perdu notre temps. Merci vivement.

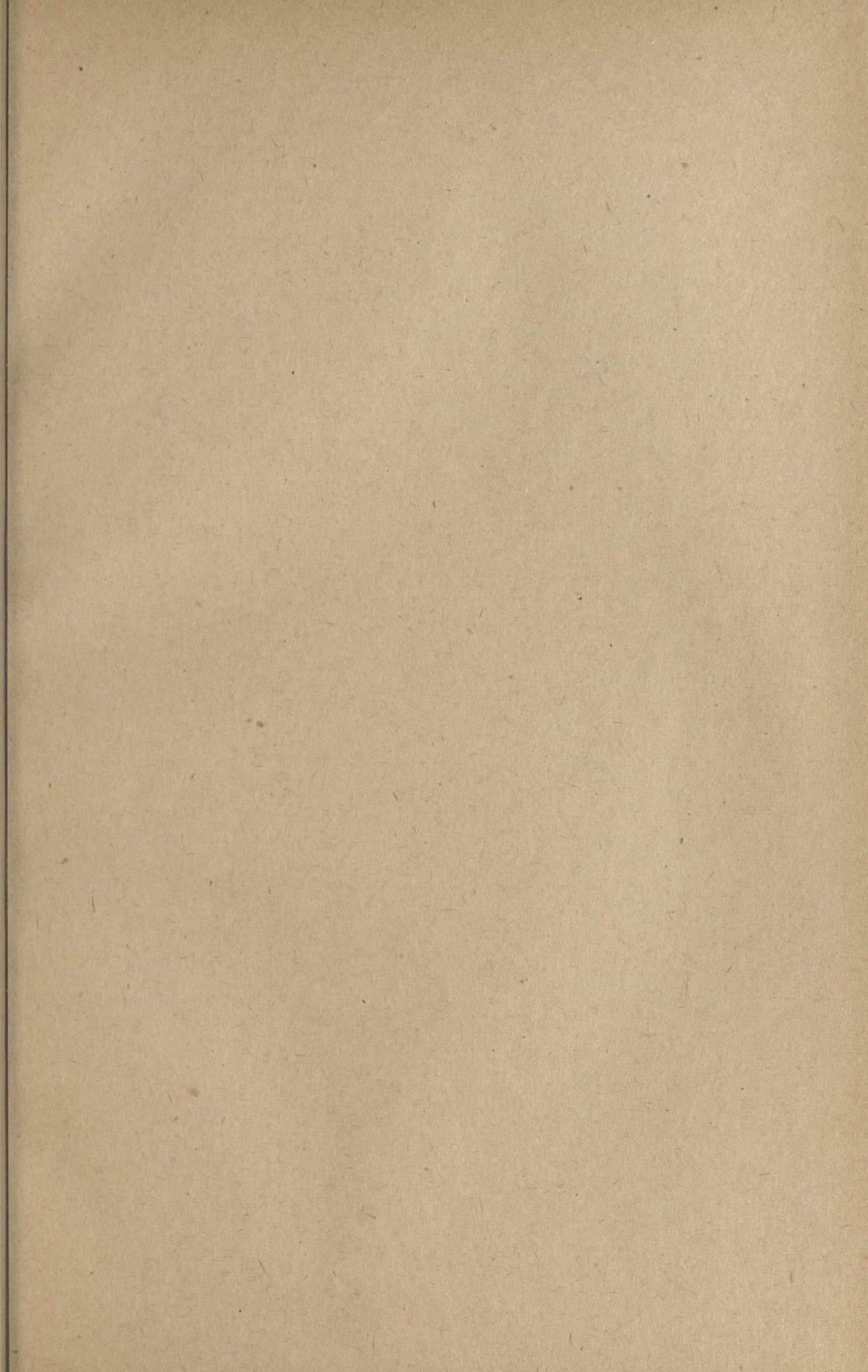
Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons été très heureux de vous recevoir. Vous nous avez renseignés sur une question qui intéresse tout le pays, et je suis sûr que, non seulement notre Comité, mais le pays tout entier, en tireront profit.

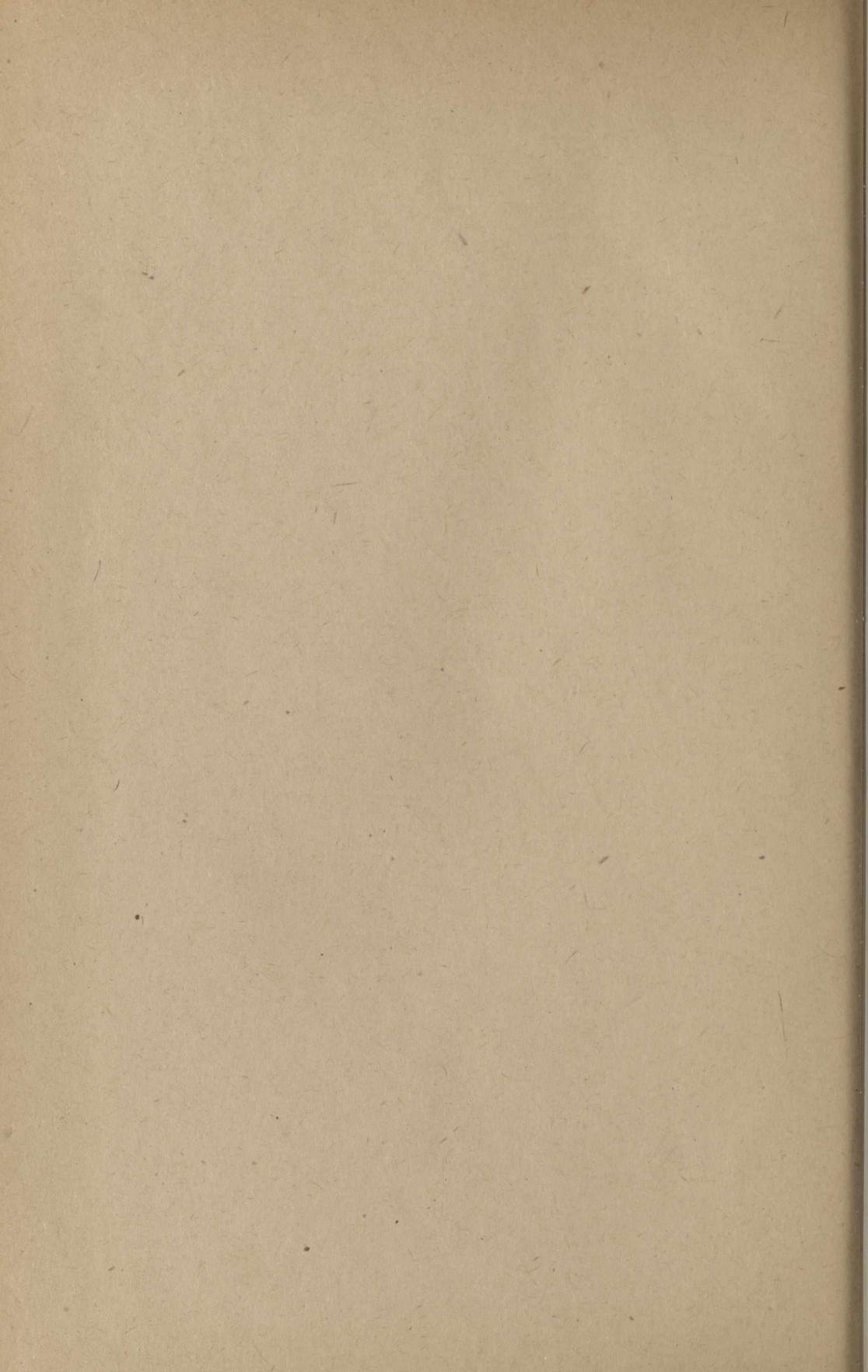
(Le Comité discute la nomination d'un sous-comité pour la rédaction d'un rapport au Sénat.)

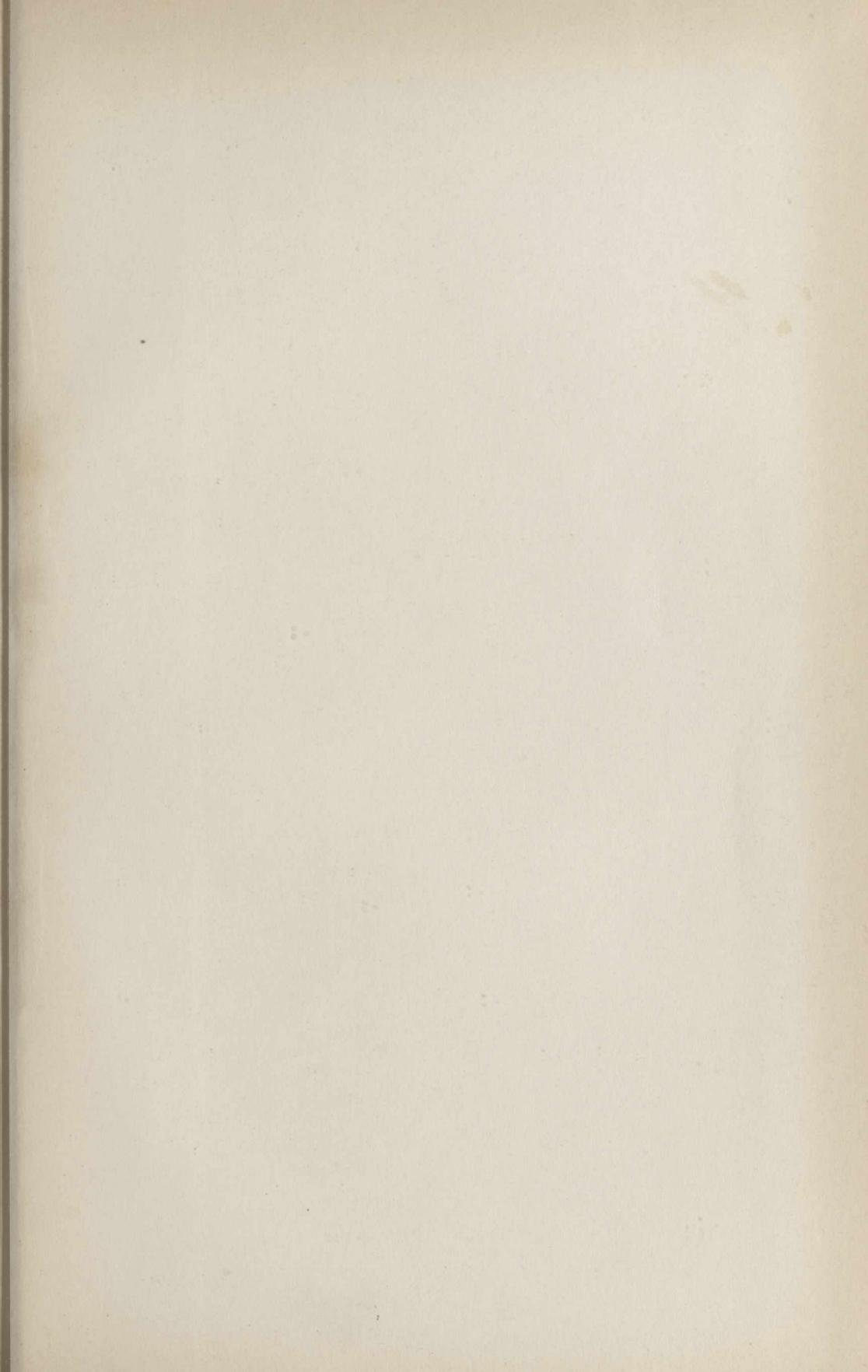
A une heure de l'après-midi, la séance est levée.

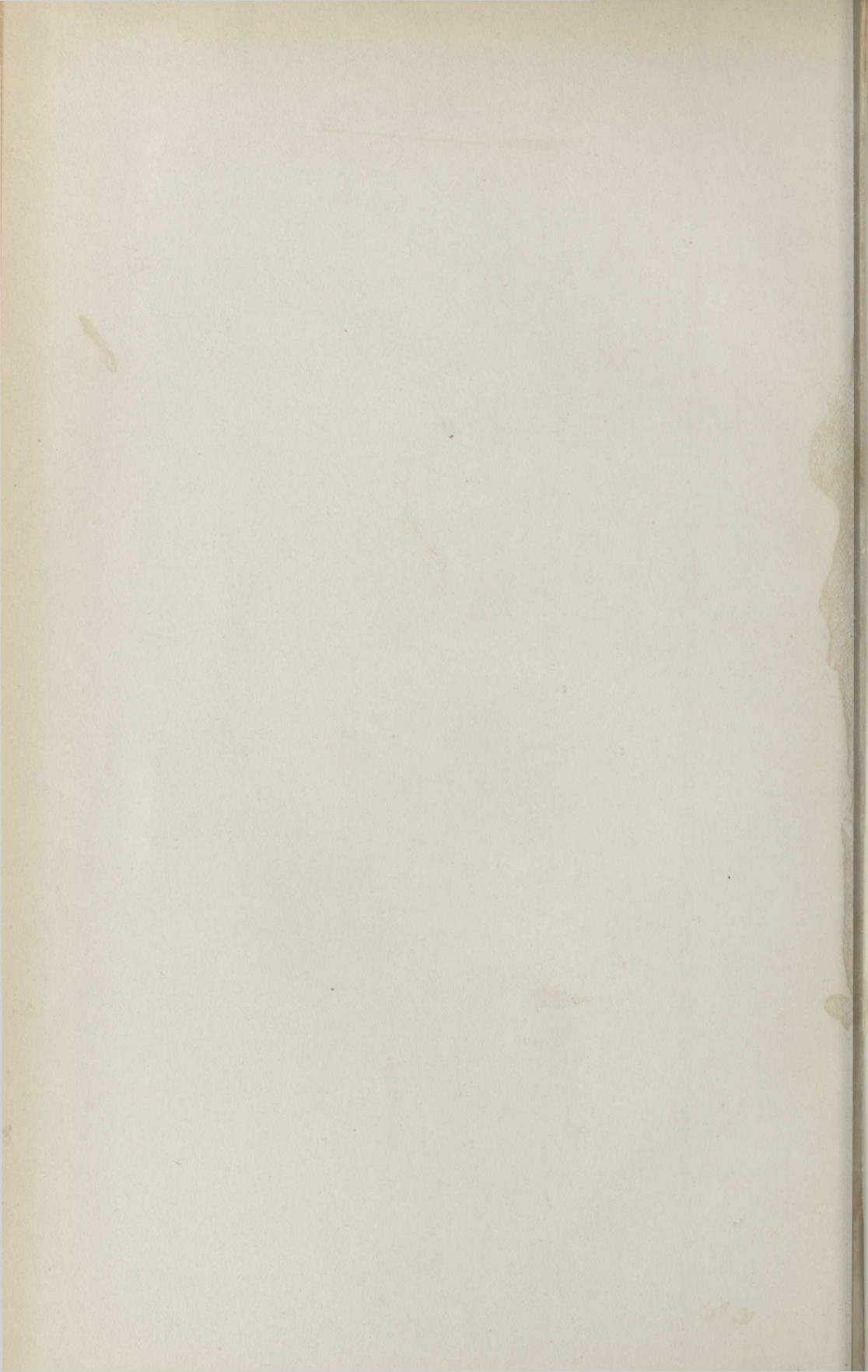


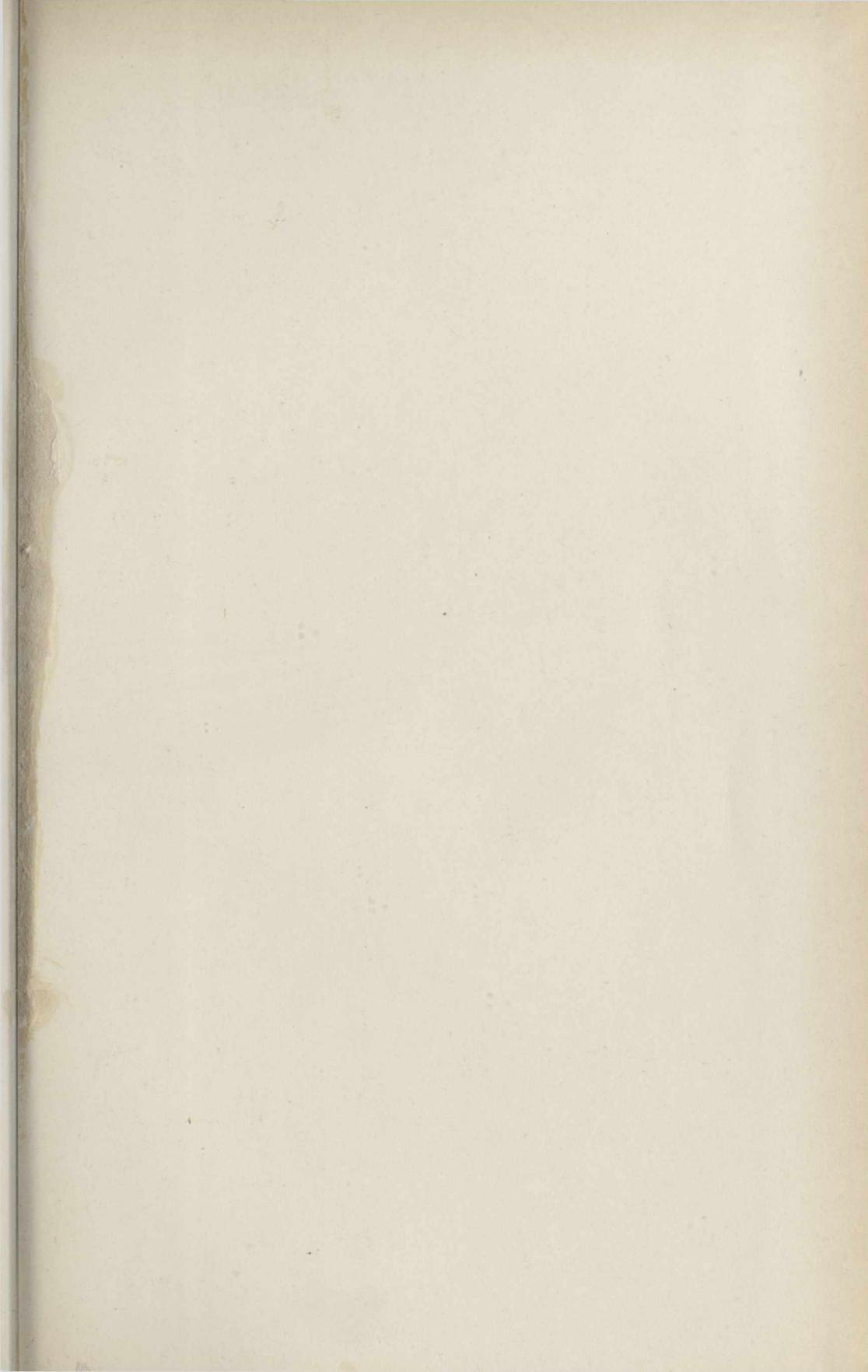


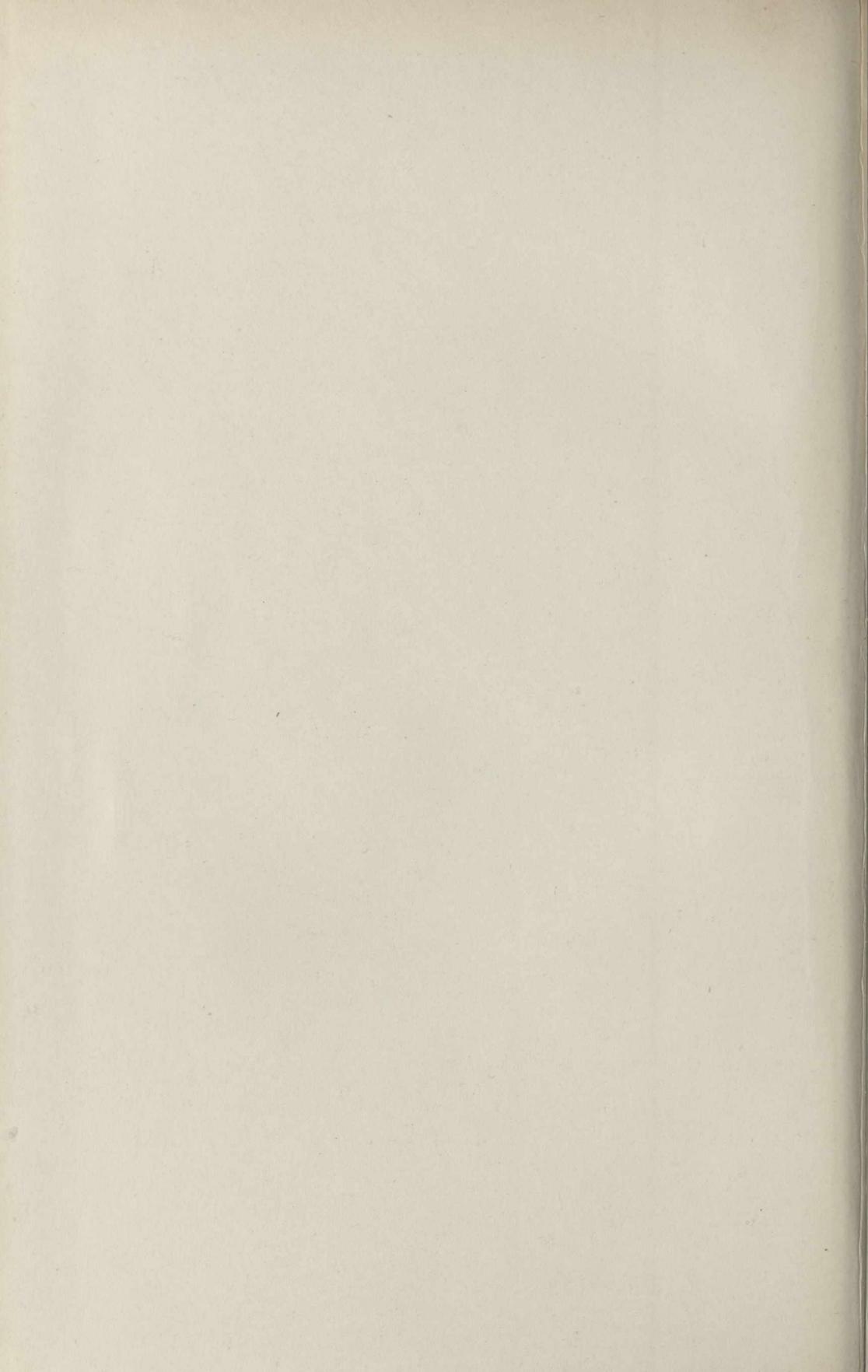


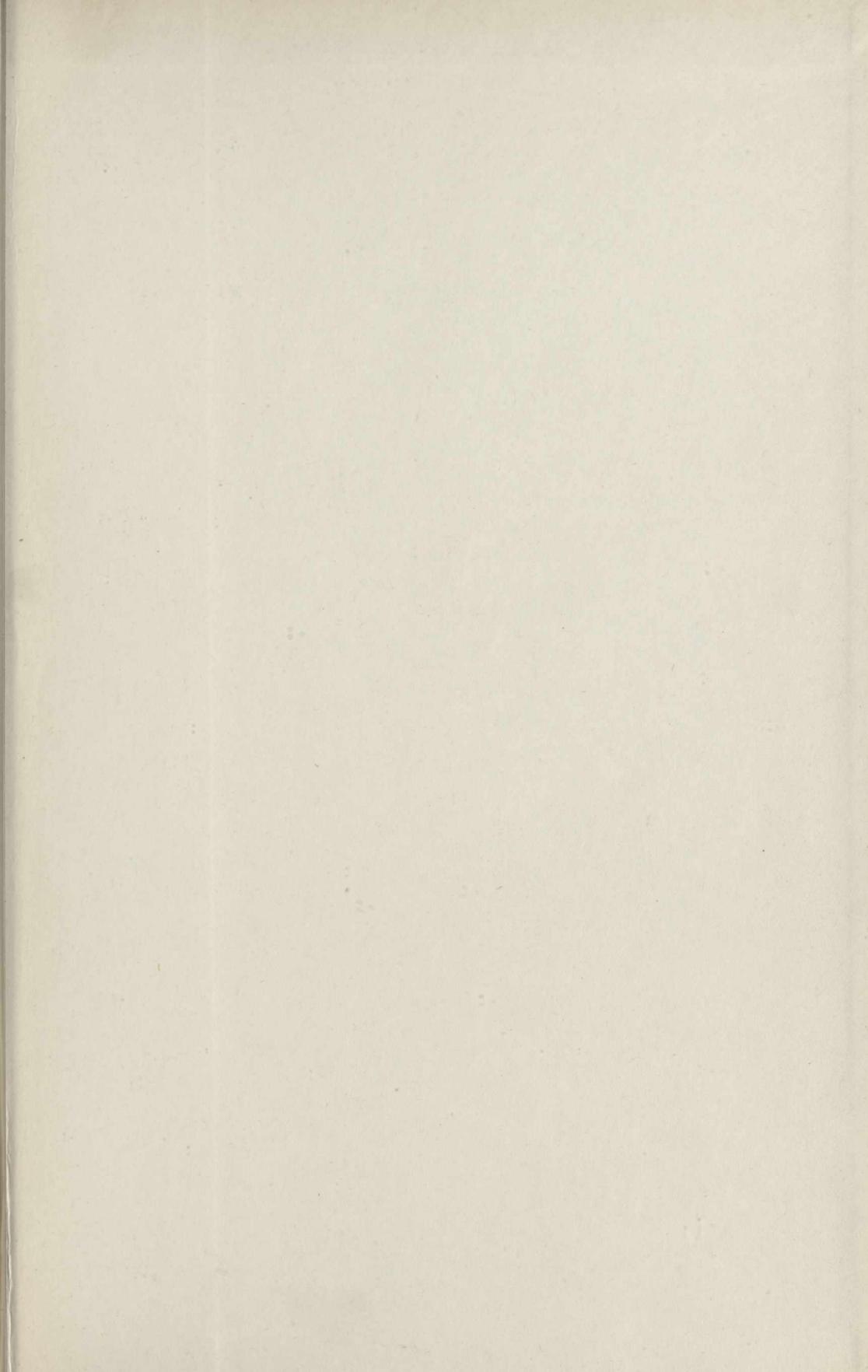












BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT



3 2354 00507 413 6