

construction d'une route pouvant raccorder Campbellton sur la côte est du Nouveau-Brunswick à la route transcanadienne à Moncton.

Le chômage atteint des proportions exceptionnellement élevées dans cette partie du Nouveau-Brunswick, et les perspectives pour 1959-1960 ne semblent pas très bonnes. Les industries de base de la région,—exploitation forestière, pêcheries, agriculture et exploitation minière,—fonctionnent au ralenti, et rien n'indique qu'il y aura quelque progrès à cet égard dans un avenir prochain. La construction d'une route de raccordement à la route transcanadienne, de Campbellton à Moncton, remédierait dans une grande mesure au chômage et stimulerait notre économie, d'ici à ce que nos industries de base connaissent de nouveau une poussée ascendante.

Le gouvernement actuel devrait respecter l'engagement qu'il a pris d'aider les moyens de transport des provinces de l'Atlantique, comme il avait été prévu à une assemblée de tous les candidats conservateurs des quatre provinces atlantiques, où se trouvaient le ministre du Revenu national, le ministre des Affaires des anciens combattants, le ministre des Pêcheries, ainsi que le représentant du cabinet terre-neuvien. A cette assemblée, on a présenté une résolution atlantique en sept points intéressant le transport notamment et on en a parlé abondamment du haut des tribunes pendant la campagne électorale. C'est aux ministres et autres membres conservateurs élus des provinces de l'Atlantique qu'incombe la responsabilité de veiller à ce que les promesses solennelles contenues dans leur résolution atlantique en sept points soient remplies.

La promesse relative aux moyens de transport était l'une de celles qui figuraient dans la résolution. La population des provinces de l'Atlantique jugera la sincérité de ces promesses, selon que le gouvernement agira ou non.

M. Howard: Je suppose que l'honorable député de Northumberland-Miramichi et moi-même avons consulté le même livre. Chaque fois que j'ai à faire des travaux de recherches sur un sujet en particulier, je découvre que les anciens numéros du compte rendu sont une source de toutes sortes de renseignements et de conseils sur les questions que nous nous proposons d'étudier. Toutefois, je n'ai pas l'intention de rappeler au ministre les paroles qu'il a prononcées alors qu'il siégeait de ce côté-ci de la Chambre. Il les connaît sans doute très bien.

Je dois dire que j'ai eu le plaisir d'entendre le ministre de la Voirie de la province de la Colombie-Britannique parlant de la question

des routes. J'ai aussi entendu sur le même sujet le ministre des Transports du Canada. Permettez-moi de dire au ministre qu'il n'est pas de taille à se mesurer avec M. Gagliardi et qu'il est loin de l'égaliser sous le rapport de la capacité verbale de construire des routes et des ponts. Je dois dire que j'aime beaucoup mieux entendre la voix douce et amicale du ministre des Travaux publics que la sienne.

Une voix: Ça ne vous mène pas loin non plus.

M. Howard: Non. Nous n'allons jamais loin de façon générale avec ni l'un ni l'autre. Bien que les dispositions que contient cette résolution soient acceptables, celle-ci démontre encore une fois que le gouvernement adopte une initiative du gouvernement précédent sans y rien changer, mais en y ajoutant en ce qui concerne l'argent, quel que soit le genre de projet.

Depuis une dizaine d'années, nous surveillons de près et avec espoir, les progrès de la construction de la route nationale ou transcanadienne, comme on l'appelle. Nous avons pensé pendant plusieurs années qu'on devrait se contenter d'espérer que la route soit construite un jour. Cependant, il semble que nous approchions de sa réalisation et que, comme l'indique le rapport du 31 mars 1958 sur l'état des travaux présenté aux termes de la loi sur la route transcanadienne, vers la fin de l'année prochaine, la route sera terminée, sauf pour cette section qui traverse Terre-Neuve.

J'estime qu'il ne suffit pas de voter des sommes supplémentaires, comme le propose cette résolution, ni de faire des versements aux provinces, d'après la même formule qui existe depuis 1949 excepté pour ce qui est d'un petit amendement qui a été apporté à la formule en 1956, sauf erreur. En vertu de cette formule, nous acquitterons 50 p. 100 du coût de la construction de la route, plus une part supplémentaire de 40 p. 100 à l'égard de 10 p. 100 du parcours dans chaque province. Je crois qu'il faudrait reviser la formule. Elle suppose certaines choses, dont une des principales c'est que les conditions et le coût de la construction de la route, les facteurs économiques, la longueur et toutes les autres questions pertinentes à la construction des routes sont les mêmes pour toutes les provinces. Nous savons que ce n'est pas ainsi. Nous savons que la situation n'est pas la même d'un bout à l'autre du Canada et qu'elle varie à l'égard de tous les éléments de la construction et du coût d'aménagement des routes.

Dans une certaine mesure cela désavantage les provinces qui, pour une raison ou pour une