

déclare-t-il pas que le gouvernement fédéral devrait se charger entièrement de cette route...

Telles sont les observations faites par les honorables vis-à-vis lorsqu'ils étaient dans l'opposition, y compris de nombreux membres du cabinet actuel, en faveur d'une aide financière plus considérable aux provinces en vue du parachèvement de la route transcanadienne, d'une seconde route transcanadienne et de routes de raccordement en direction nord et sud, est et ouest. Nous pouvons bien nous demander ce qu'est devenue leur ancienne attitude depuis qu'ils sont chargés d'élaborer les programmes. Pourquoi ne font-ils pas ce qu'ils blâmaient l'ancien gouvernement de ne pas faire?

La politique libérale en matière de transport, élaborée au cours du congrès annuel de 1958, comprend l'achèvement de la route transcanadienne. On la trouve exposée en ces termes à la page 39 du rapport:

Aide aux provinces et aux territoires en vue de l'aménagement de routes vers le nord, et mise à l'étude d'une politique fédérale-provinciale-municipale tendant à l'adoption d'un programme de voirie visant à l'aménagement d'un réseau moderne de routes principales.

La politique libérale adoptée lors de ce congrès favorisait un traitement spécial pour les provinces de l'Atlantique, ainsi qu'en font foi les pages 40 à 42 du rapport. Je cite:

Le parti libéral, en vue de supprimer les désavantages économiques des provinces de l'Atlantique, préconise une aide spéciale pour l'aménagement, dans chacune des quatre provinces de l'Atlantique, de routes principales permettant la circulation lourde en direction et en provenance du centre du Canada et des États-Unis en vue de favoriser le commerce et le tourisme.

Quand on a demandé au présent chef de l'opposition et chef du parti libéral quelle était l'ampleur de l'assistance spéciale envisagée par le programme du parti libéral en vue de l'aménagement de routes principales dans les provinces de l'Atlantique, il a dit qu'il songeait à faire assumer par le gouvernement fédéral 90 p. 100 des frais de l'achèvement de la route transcanadienne dans les quatre provinces de l'Atlantique, et d'entrer en pourparlers le plus tôt possible avec les gouvernements de ces provinces sur le tracé d'autres routes principales de première importance. Il a dit également:

Le gouvernement fédéral a aidé les autres provinces par la construction de chemins de fer; toutefois, ce dont les provinces de l'Atlantique ont besoin, c'est de routes modernes.

Oui, monsieur le président, les provinces de l'Atlantique ont grand besoin de plus de routes, et de meilleures routes. Elles sont d'une importance vitale pour l'économie future de ces provinces. Sans elles, pas de progrès possible.

La ligne de conduite préconisée en 1958 par le parti libéral à l'égard des facilités de transport pour les provinces de l'Atlantique est la réponse à l'un des grands problèmes de ces provinces. Les conservateurs ont beaucoup parlé de la nécessité d'une deuxième route transcanadienne lorsqu'ils étaient dans l'opposition. De nombreuses grandes régions de notre pays qui ne sont pas desservies par la route transcanadienne actuelle ont besoin d'une route nationale appropriée. Une des régions qui devraient être desservies par une deuxième route transcanadienne ou par une route nationale appropriée, est celle qui s'étend dans le nord-est et l'est du Nouveau-Brunswick, de Campbellton à Moncton, le long de l'autoroute n° 11. Une résolution demandant qu'une deuxième route transcanadienne soit construite le long de cette autoroute a été adoptée lors de la récente réunion annuelle du conseil municipal du comté de Northumberland, tenue à Newcastle, au Nouveau-Brunswick. Sauf erreur, la séance a eu lieu dans la première semaine de février.

Les honorables députés n'ignorent pas que la province de Québec ne participe pas encore à l'entreprise de la route transcanadienne. On peut raisonnablement présumer que, dans ce cas, le gouvernement de Québec voudra que la route transcanadienne passe par la fameuse vallée de la Matapédia qui entre au Nouveau-Brunswick à Campbellton, ce qui constituerait une ramification de cette route qui court le long de la rive sud de la péninsule de Gaspé.

Ainsi que le savent tous les honorables députés, les provinces ont elles-mêmes désigné le trajet de la route transcanadienne à l'intérieur de leurs territoires. Le Nouveau-Brunswick a décidé de commencer à sa frontière avec le Québec, à Edmundston. A cette époque-là, Québec ne voulait pas dire par où passerait la route, ni quand elle adhérerait au projet. La route transcanadienne au Nouveau-Brunswick part d'Edmundston au nord-ouest, suit le côté ouest de la province jusqu'à Fredericton, s'en va ensuite en direction sud-est vers Moncton et de là à la frontière de la Nouvelle-Écosse. Les secteurs nord-est et est du Nouveau-Brunswick ne sont pas desservis par la route transcanadienne actuelle. La région est densément peuplée; il s'y trouve des villes, des cités et des villages dans les comtés de Restigouche, de Gloucester, de Northumberland, de Kent et de Westmorland où la circulation commerciale, touristique et autre est intense dans des régions d'exploitations forestières, de pêche, d'agriculture et d'extraction minière.

Le gouvernement devrait songer à accorder une aide financière spéciale en vue de la: