

Je me permets de citer quelques-unes des dépenses les plus importantes. Voici pour ce qui est du Québec:

En 1953-1954, le ministère québécois de la voirie a terminé un vaste programme d'aménagement de routes, dans bien des cas poursuivant les travaux commencés l'année précédente. Les sommes affectées à l'aménagement des routes s'établissaient à 57.7 millions de dollars.

Quant à l'Ontario, je trouve l'intéressant passage suivant:

On affecte 124.3 millions de dollars à l'aménagement, à l'entretien et à l'exploitation du réseau routier ontarien durant l'année courante, qui est la cinquième d'un programme quinquennal. Cependant, le compte de réserve relatif aux routes, renferme un solde de 21 millions et demi. Le total des dépenses courantes et du compte de réserve indique que, très probablement, la province cette année complétera un programme sans précédent d'aménagement, de réfection et d'entretien de routes.

Au sujet du Manitoba:

Deux causes principales ont accéléré l'aménagement de routes au Manitoba: l'industrie touristique et la mise en valeur des ressources naturelles de la province. Cette activité s'est traduite par une dépense de 17 millions de dollars l'an dernier, somme qui doit être portée à 18 millions de dollars cette année.

Quant à la Saskatchewan, nous avons le rapport suivant:

Les fonds affectés aux routes en Saskatchewan ont été portés à \$18,600,000 cette année, comparativement à \$17,200,000 en 1953. Environ 5 millions de dollars ont été affectés à la route transcanadienne, y compris la part du gouvernement fédéral.

Quant à l'Alberta:

Les dépenses de l'Alberta à l'égard des routes, cette année, font apparaître la plus forte augmentation, par rapport à 1953, enregistrée dans une province: 57 millions de dollars cette année, comparativement à 38 millions l'an dernier. Sur ce total, \$41,800,000 sont destinés à l'aménagement de nouvelles routes.

Quant à la Colombie-Britannique, voici la situation:

Pendant l'année financière terminée le 31 mars, la province a dépensé 271 millions au titre de la construction et 13.1 à celui de l'entretien. Autant qu'on puisse voir les dépenses de 1954 seront à peu près les mêmes.

Un rapport des plus intéressants et sur lequel la Chambre ferait bien de s'arrêter a été publié par la *Trans-Canada Highway System Association* le 21 avril 1954. On y trouve un tableau où sont indiquées les diverses subventions versées par le gouvernement fédéral des États-Unis aux divers États, au titre de la construction de routes. J'ajoute que ce rapport est fondé sur des renseignements pertinents émanant du bureau américain des travaux publics. On y constate que pour à peu près chaque année financière depuis 1916 des montants énormes ont été mis de côté afin d'aider divers États du

point de vue de l'aménagement de routes. Le rapport indique ce qu'ont été depuis la guerre les sommes avancées par le gouvernement fédéral des États-Unis. On peut y voir que pour les années financières 1946, 1947 et 1948, on a dépensé 500 millions par année, ce qui fait, au total, 1,500 millions de dollars en aide fédérale au titre de l'aménagement de routes pour cette période triennale. Pour les années 1950 à 1955 on a avancé la somme énorme de 3,050 millions au titre de l'aménagement d'un réseau routier national. Le maximum doit être atteint en 1954 et 1955 alors que 575 millions seront alloués aux divers États, chaque année, en vue de les aider à réaliser leurs programmes routiers.

Les témoignages que le Congrès des États-Unis a recueillis récemment démontrent également qu'on attache beaucoup d'importance aux grandes routes dans ce pays. Un des objectifs est d'y établir prochainement des normes relatives à l'aménagement des routes. Le programme exemplaire que suivent nos bons voisins du Sud devraient, me semble-t-il, nous fournir matière à réflexion pour ce qui est de nos programmes de voirie. Bien des aspects de l'histoire de notre pays se rattachent aux routes et à leurs tracés. Je suis sûr que beaucoup de députés s'étonneraient s'ils examinaient les événements qui ont modifié la destinée des nations et s'ils découvraient les effets importants que les routes, grandes et petites, ont eus sur le résultat de ces événements. On ne saurait contester que les bonnes routes ont des répercussions sur toutes les étapes de l'essor d'un pays.

Étant donné les progrès que connaît en ce moment l'Ouest canadien et la situation géopolitique dans laquelle se trouve notre pays, je crois qu'il est très nécessaire d'aider nos diverses provinces à exécuter leurs programmes de voirie. Maintes et maintes fois, nous entendons parler de la nécessité de mettre en valeur de nouvelles régions. En tant que Canadiens nous discernons que notre pays abonde en ressources et en possibilités de progrès; outre de sages programmes de fiscalité fédérale que requiert la mise en valeur de nos ressources naturelles, il nous faut également les moyens d'accéder à ces ressources et de transporter les produits de notre riche pays. Avant de tirer parti de ces ressources, toutefois, il faut des routes.

Je ne crois pas qu'un député puisse établir en bonne logique que nous ne devrions pas formuler un programme précis, à l'échelle nationale, d'aménagement routier. Cela n'entraînerait nullement l'amoindrissement ou la mise en question de la compétence des diverses provinces dans le domaine des routes,