

Cela étant, le ministre doit reconnaître très clairement qu'une seule voie d'accès à la ville de Vancouver par la route transcanadienne est absolument insuffisante. Il est tout à fait essentiel d'avoir plus qu'un pont et plus qu'une "route transcanadienne" dans le cas de la ville de Vancouver.

Je serais très reconnaissant au ministre de nous expliquer la position de son ministère au sujet de la prise en charge d'une partie des frais de construction des principaux ponts routiers nécessaires pour sortir et entrer dans cette grande ville.

L'hon. M. Green: Si je puis interrompre un instant le député, je dirai que le tracé de la route transcanadienne est fixé par le gouvernement provincial et que la Colombie-Britannique a établi son tracé à travers le quartier nord-est de Vancouver pour qu'il rejoigne le nouveau pont du Second-Narrows. Nous n'établissons pas le tracé; c'est le gouvernement provincial qui le fait.

M. Winch: Je sais que c'est ce qu'on avait décidé, mais mon honorable ami connaît la difficulté qu'il y a, à Vancouver, d'entrer dans la ville et d'en sortir. Le pont Pattullo ne répond pas aux besoins de la circulation. Il faut un nouveau pont et je crois qu'on en dresse actuellement les plans. A l'heure actuelle, il est ridicule de parler de pont à quatre voies. Les ponts doivent en avoir six au moins. Pour les villes de Vancouver et New-Westminster, il serait absolument stupide de prévoir des ponts à quatre voies sur le Second-Narrows ou le Fraser.

Je voudrais savoir quel rôle peut jouer le gouvernement fédéral, dans le cadre de la route transcanadienne, pour ce qui est d'un apport financier en vue de la construction de ponts à six voies, non à quatre voies. En plus d'une occasion, j'ai remarqué, à la lecture des journaux, qu'un concours serait apporté seulement à la construction de ponts à quatre voies; à mon avis, c'est complètement illogique. Le ministre sait que le pont Pattullo ne suffit pas à la circulation qui va de Vancouver à l'intérieur de la province ou ailleurs. Si on veut se diriger vers le sud, vers l'intérieur de la province, ou vers le nord, on est obligé de traverser le fleuve Fraser; je soutiens que, parce que toute la circulation doit traverser le Fraser, tout cela devrait faire partie du programme de la route transcanadienne et on devrait étudier avec la plus grande attention, en vertu de ce programme, la possibilité d'utiliser d'autres routes qui mèneront à la route transcanadienne, que les gens veuillent se diriger vers le sud, le nord ou l'intérieur de la province. Tous les millions déjà dépensés pour le pont Marpole, le tunnel de l'île Deas, le nouveau pont du

[M. Winch.]

Second Narrows et les millions qui seront dépensés pour le pont qui traversera le fleuve aux environs de Port-Moody, je crois,...

L'hon. M. Green: Port-Mann.

M. Winch: ...Port-Mann, doivent être dépensés à cause de la situation géographique de Vancouver. Tous ces ponts importants ont une raison d'être pour Vancouver: la communication avec l'extérieur; ils devraient être considérées comme étant sur le tracé principal et comme étant une partie essentielle de la route transcanadienne. Le gouvernement fédéral devrait participer à la construction de tous ces ponts et des routes qui y mènent.

L'hon. M. Green: Le député veut-il dire que le gouvernement fédéral devrait prendre à sa charge toutes les voies d'accès de toutes les villes canadiennes se trouvant sur la route transcanadienne ou à proximité de cette route?

M. Winch: Je suis certain que mon honorable ami, grâce à sa connaissance de Vancouver, sait que la situation géographique de la ville est assez spéciale et que, comme terminus de la route transcanadienne, Vancouver se trouve dans une situation différente de celle d'une ville des Prairies, par exemple, qui pourrait être contournée et qui ne serait pas entourée par une étendue d'eau, que ce soit un petit bras de mer, un fleuve ou la mer, comme c'est le cas de Vancouver. Je crois qu'il s'agit d'une situation particulière qui demande certainement que le ministre étudie tout spécialement le genre d'aide que j'ai proposé.

M. Lambert: J'aimerais donner aussi mon appui, en quelques brèves paroles, à ceux qui ont préconisé la construction d'une seconde route transcanadienne dans l'Ouest de notre pays. J'en ai parlé ici en 1957, tout comme l'honorable député de Jasper-Edson et plusieurs autres. Je recommande cette proposition à l'attention immédiate du ministre. Je ne suis pas d'avis qu'il doive attendre que la route transcanadienne actuelle soit achevée, avant d'entamer des négociations avec les provinces au sujet de ce tronçon en particulier.

A Edmonton récemment a eu lieu la réunion annuelle de l'association routière de Yellowhead, et je signale ses délibérations au ministre. Je sais que les gens qui vivent dans le nord de l'Alberta, où se trouve actuellement le gros de la population de cette province, trouvent bien difficile à comprendre pourquoi il leur faut passer par le sud de la province ou même par les États-Unis pour aller à Vancouver. Je sais que le ministre des Travaux publics aimerait voir des gens du nord de l'Alberta à Vancouver et nous aimerions nous y rendre. Franchement, il