

Le voyage le long de la côte nord du lac Supérieur sera l'un des plus spectaculaires du continent et à cause de l'énorme pont suspendu sur le détroit de Mackinac qui mène au lac Michigan, je crois que des centaines de milliers de touristes américains iront en voiture à Sault-Ste-Marie d'où ils pourront se diriger soit directement le long du lac Supérieur, soit directement le long du lac Huron. Ce sera très avantageux pour le pays en ce qui concerne le tourisme, sans compter tout ce que cela comporte d'avoir d'un océan à l'autre une route terminée, de premier ordre. C'est une perspective très encourageante et nous croyons que la route transcanadienne présentera de très grands avantages pour la nation. Cette subvention supplémentaire s'impose afin que le gouvernement fédéral puisse remplir ses obligations en conformité des nouvelles ententes conclues avec les neuf provinces.

**M. McWilliam:** Le comité est reconnaissant au ministre, j'en suis sûr, d'avoir fait sa déclaration et d'avoir décrit les étapes de la loi sur la route transcanadienne depuis son entrée en vigueur. Il nous a dit ce qui s'est passé jusqu'ici à cet égard, et ce que le gouvernement entend faire dans l'avenir. Le projet de résolution, inscrit au nom du ministre des Travaux publics, vise à modifier la loi sur la route transcanadienne afin d'augmenter la subvention. Le projet de résolution est conçu en ces termes:

Qu'il y a lieu de présenter une mesure législative visant à modifier la loi sur la route transcanadienne afin de stipuler que le montant global des dépenses visées par les articles 4, 5 et 6 de la loi peut être augmenté jusqu'à un maximum de trois cent cinquante millions de dollars.

Le ministre a dit que cette mesure comporte une augmentation de 100 millions de dollars. Le rapport officiel indique qu'au 31 mars 1958, les sommes versées aux gouvernements provinciaux s'élevaient à \$155,716,617.76. La subvention prévue dans le budget principal des dépenses de 1958-1959 s'établissait à 45 millions de dollars, tandis que dans les prévisions de l'année financière courante, soit 1959-1960, elle s'établit à 48 millions. On arrive à un total de \$248,716,617.76.

On peut supposer que le principal objet, et probablement l'unique objet, de la modification visée par le projet de résolution est de hausser de 100 millions de dollars le total des subventions, pour le porter à 350 millions de dollars. Le rapport de 1957-1958 indique qu'à l'exception de Terre-Neuve, les huit provinces participantes auront achevé leurs travaux d'aménagement le 31 décembre 1960. Bien entendu, il nous reste à voir si cela se produira ou non. Je suis certain que plusieurs provinces trouvent qu'il leur est très difficile

[L'hon. M. Green.]

de payer leur part. A en juger par ce qui s'est passé depuis que cette loi a été présentée à la Chambre pour la première fois, la résolution et le bill qui s'en inspire seront soutenus de façon unanime par tous les partis.

Quand les conservateurs étaient dans l'opposition, ils soutenaient le bill en principe mais critiquaient certains aspects du projet, en particulier quand en 1956 certaines modifications ont été soumises à la Chambre. Ils ont dit que la part de la subvention payée par le gouvernement fédéral était trop peu élevée. Le ministre des Transports, alors qu'il était député de l'opposition,—je vois sourire cet homme génial, je crois qu'il sait ce que je vais dire,—a dit, ainsi, qu'on peut le voir au hansard de 1956, page 3067:

Pourquoi faut-il qu'après cinq ans de prospérité inégalée, moins du tiers de cette route ait été parachévé?

Il a dit plus loin, même page:

Le Parlement,—et singulièrement le Gouvernement,—doit envisager la réalité bien froidement, c'est-à-dire que, si nous voulons que la route transcanadienne soit aménagée dans un avenir prévisible, le gouvernement fédéral doit se charger du coût de son établissement et cesser de recourir à des moyens de fortune.

Le ministre des Transports n'a apparemment rien fait pour inculquer au gouvernement les idées qu'il exprimait quand il était dans l'opposition. Le présent gouvernement n'a rien fait pour corriger ce prétendu défaut dont le ministre parlait quand il était dans l'opposition.

Voyons ce qu'avait à dire l'actuel ministre de la Justice lors d'un débat, en 1956, quand il était simple député. Je cite une motion du ministre qui se trouve à la page 3092 du hansard du 16 avril 1956:

La Chambre est d'avis a) que les besoins de la défense nationale, non moins que la nécessité d'aider au développement actuel du territoire et des ressources du Canada et de lui donner un nouvel essor, exigent qu'il y ait plus d'une route transcanadienne reliant l'Est et l'Ouest, ainsi que plusieurs routes principales en direction nord-sud destinées à rejoindre les routes des États-Unis...

Et voici la dernière partie de la motion:

Le gouvernement en conséquence, devrait étudier immédiatement avec les gouvernements des diverses provinces l'à-propos d'étendre la portée des accords actuels relatifs à la route transcanadienne, de manière à aménager un réseau de routes nationales en direction est-ouest et nord-sud, financé et entretenu conjointement par le gouvernement et les gouvernements provinciaux selon une formule acceptable et tenant compte des réalités.

Le ministre de la Justice, encore une fois alors qu'il était simple député de Kamloops, a dit ce qui suit en parlant de l'honorable M. Winters, alors ministre des Travaux publics, comme en fait foi la page 3224 du hansard du 19 avril 1956:

...pourquoi n'adopte-t-il pas l'autre ligne de conduite que nous l'exhortons à prendre et ne