

blèmes opportuns; toutefois, aucun n'a encore parlé d'un aspect d'importance primordiale et fondamentale, de la croissance rapide de notre jeune pays. On a signalé que le Canada occupe sur la carte géographique une situation d'importance stratégique et que nos villes et nos citoyens sont disséminés sur de vastes étendues. D'où il suit que la distance est un bienfait au point de vue de nos perspectives d'avenir, mais nos villes et nos gens sont fort éloignés les uns des autres sur la carte et cela offre de graves inconvénients en matière de protection de notre vaste pays.

Le problème que je veux exposer découle du besoin sans cesse croissant de routes et artères commerciales propres à servir les intérêts du Canada non seulement dans le domaine économique mais aussi dans l'éventualité d'une crise. J'ai en outre signalé qu'il a été fort peu question depuis le début de la session actuelle d'accroître l'aide fédérale aux provinces à l'égard de leurs programmes de voirie, sauf pour ce qui est de l'aide accordée à l'égard de la route transcanadienne. Or, les diverses provinces ont extrêmement besoin de l'aide fédérale pour l'exécution de leurs programmes de voirie. Je veux parler du besoin d'une certaine route interprovinciale qui, en plus des avantages commerciaux que l'Ouest du Canada en retirerait, offrirait à cette partie du pays une nouvelle protection.

Au début de mes observations, j'ai dit que je me rendais compte que l'aménagement des routes relève de la compétence des provinces. Mais vu que les routes jouent un grand rôle dans notre vie économique et sociale,—je suis sûr que sur ce point nous serons d'accord,—et qu'elles forment un élément de sécurité dans les cas d'urgence, il incombe certainement dans une grande mesure au gouvernement central d'aider ceux des provinces pour la mise en œuvre de leur programme d'aménagement de routes.

Tous seront unanimes à reconnaître, j'en suis convaincu, que la Chambre a pour fonction de légiférer et de gouverner. Mais on ne s'entend pas toujours sur cette fonction, pour cette simple raison que pour ce qui est de la législation, les députés n'entendent pas tous de la même façon les vrais besoins du pays. Quoi qu'il en soit, nous admettons tous qu'en principe le gouvernement a pour mission de protéger notre sol et ses habitants. J'estime donc exact de dire que, pour qui voient les choses telles qu'elles sont, les routes sont essentielles au bien-être de notre population du point de vue économique et social comme de celui de la sécurité.

J'ai passé une partie considérable de mon temps, hier, à consulter ce volumineux ouvrage de six cents pages que constitue le budget des dépenses pour l'année financière

[M. Holowach.]

qui se terminera le 31 mars 1955. Le budget prévoit des dépenses de près de cinq milliards, dont deux milliards pour la défense nationale. Je suis ensuite passé au long texte de l'exposé budgétaire, cherchant en vain un signe que le gouvernement fédéral se proposait d'aider les provinces dans l'aménagement de leurs routes. J'ai naturellement été déçu de n'y trouver ni mesure ni programme d'aide en ce sens. Il faut surtout regretter qu'aucune mention n'a été faite du besoin d'aménager d'autres routes transcanadiennes, notamment d'une route qui irait de Winnipeg au littoral occidental, à travers le centre de l'Ouest canadien, en passant par Saskatoon, Edmonton, le parc Jasper et la voie de la Tête-Jaune.

Les divers gouvernements provinciaux de l'Ouest du pays, divers organismes imbus de civisme et les autorités militaires ont insisté pour que la construction de cette route soit entreprise. Je crois que le gouvernement fédéral pourrait rendre de grands services en ce sens, s'il penait l'initiative des pourparlers, s'il agissait de manière à pousser, à encourager les provinces en cause à entreprendre l'aménagement de cette route essentielle.

Si on se reporte au détail des affectations, page 53 du budget des dépenses du ministère des Travaux publics pour 1954-1955, on découvre que le montant global que le gouvernement fédéral aura versé aux provinces, conformément à la loi sur la route transcanadienne, sera de 20 millions, soit une augmentation de cinq millions seulement par rapport à 1953-1954. C'est le montant qui est attribué à l'ensemble des provinces, le Québec excepté, cette province, sauf erreur, n'ayant pas participé à l'accord selon lequel le gouvernement fédéral verse un montant égal à celui que les provinces elles-mêmes consacrent à cette fin. Il est également indiqué que les dépenses globales d'administration, d'exploitation, d'arpentage et d'aménagement de la route transcanadienne à travers les parcs nationaux, ainsi que les contributions déjà signalées à l'égard de la route transcanadienne, s'élèveront à \$22,487,484, soit une augmentation de \$6,031,883 sur l'année précédente. Certains peuvent penser que l'apport du gouvernement fédéral est considérable; mais, si on songe aux sommes que les provinces dépensent et si on tient compte du revenu et de la population, cet apport est tout à fait insignifiant et ne représente qu'une goutte d'eau dans l'océan, en ce qui a trait au problème routier.

La livraison du 10 avril 1954 du *Financial Post* renferme un exposé, à la page 46, des diverses dépenses des gouvernements provinciaux à l'égard de l'aménagement des routes.