

baies profondes. La côte est longue et très découpée. L'isolement a toujours été le grand désavantage des gens de Terre-Neuve. Le nouveau programme de construction de route a pour but de changer la situation. On a construit des routes dans les péninsules de Bonavista et de Burin, dans celle de la baie Verte et jusque dans la grande péninsule septentrionale et ailleurs. La preuve peut-être la plus spectaculaire du progrès qui a été réalisé à Terre-Neuve, c'est que le premier ministre et le ministre de la Voirie ont traversé la province en automobile, en novembre dernier, sans recourir aux services de traversier, mais il reste encore beaucoup à faire. Le coût des travaux effectués jusqu'ici est renversant pour une province comme Terre-Neuve qui a beaucoup de routes à construire et une faible population pour en acquitter le coût. Peut-être que ce que j'ai signalé, l'importance des routes autres que la route transcanadienne, ainsi que la nécessité de relier les régions isolées de Terre-Neuve, explique le point de vue de la province. Naturellement, vue de chez nous, la route transcanadienne n'est peut-être pas la plus importante, si l'on tient compte des besoins croissants des agglomérations qu'il faut relier par des routes aux hôpitaux, aux ports de mer et aux centres peuplés.

Et maintenant, pour ce qui est de la route transcanadienne, je désire citer un bref passage d'un discours prononcé par le ministre de la Voirie à Saint-Jean le mois dernier au club Rotary:

D'après un relevé, la longueur totale de la route de Port-aux-Basques à St-Jean sera de 563 milles. Un tronçon de 25 milles traverse le parc national et ressortit exclusivement au gouvernement fédéral. Il reste à Terre-Neuve à aménager la route sur une longueur de 542 milles.

Sur ces 542 milles, il y en a 256 d'aménagés et prêts à être pavés; 35 sont déjà pavés et il reste à construire 286 milles de route et 508 milles à paver. Le coût estimatif des travaux pour terminer la route est le suivant: la construction de 286 milles, 31 millions et demi de dollars; le pavage de 508 milles, 22,6 millions de dollars; la construction de 34 ponts, \$4.223.000, soit en tout \$58.225.000. En vertu de l'accord actuel avec le gouvernement fédéral, nous devons trouver \$28.-112.000 de ce montant. En fait, Terre-Neuve doit construire plus de milles de la route transcanadienne par habitant que toute autre province et lorsque l'accord actuel prendra fin en 1960, nous estimons, avec d'autres provinces, qu'on devrait s'entendre pour répartir les frais plus équitablement. Autrement, la route transcanadienne de St-Jean à Vancouver ne sera pas terminée avant peut-être dix ans encore.

J'ai parlé du lourd et nécessaire fardeau dont est déjà chargée la province par suite de son immense programme de construction de routes se rendant aux endroits isolés et aux localités éloignées. J'accompagnais le premier ministre Smallwood lorsqu'il a inauguré officiellement la route de Ladle-Cove,

reliant la rive nord de la baie Bonavista avec la route transcanadienne. L'appréciation chaleureuse et l'enthousiasme des gens de l'endroit faisaient plaisir à voir et démontreraient ce qu'il reste encore à faire. Cependant nous avons à faire face aux problèmes suivants en ce qui concerne la route transcanadienne:

1. A Terre-Neuve, le nombre de milles de routes à revêtement est très peu élevé, comparativement à la Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à l'Île du Prince-Édouard.

2. A Terre-Neuve, les milles de routes carrossables sans revêtement sont aussi très peu nombreux, en comparaison des parcours des autres provinces de l'Atlantique.

3. A Terre-Neuve, le coût de l'aménagement de routes selon les normes des provinces Maritimes est en général renversant.

4. Terre-Neuve doit aménager plus de milles de la route transcanadienne par tête d'habitant que n'importe quelle autre province.

5. Le revenu par tête d'habitant à Terre-Neuve est plus bas que dans n'importe quelle autre province.

6. Certaines des autres provinces ont achevé ou presque leurs tronçons de la route transcanadienne.

7. Ces provinces bénéficient des avantages de la Confédération depuis 70 ou 80 ans, ce qui leur a valu notamment de l'aide fédérale dans bien des domaines. Terre-Neuve ne retire ces avantages que depuis dix ans.

A moins d'avoir un réseau routier approprié, Terre-Neuve ne connaîtra jamais d'essor économique. Compte tenu de ces faits, je puis seulement exprimer l'espoir que le gouvernement assumera une plus grande partie du coût de l'aménagement de la route transcanadienne à Terre-Neuve; à ce propos, je signale qu'il devrait assumer les neuf dixièmes des frais de la route encore à construire.

**M. Winch:** Monsieur le président, je serai bref. Je voudrais seulement avoir l'avis du ministre des Travaux publics sur un aspect de la question de la route transcanadienne. Je veux parler ici de la ville de Vancouver relativement à la route transcanadienne aux termes du programme fédéral. Connaissant si bien la ville, le ministre sait à quoi s'en tenir au sujet des voies qui y donnent accès. La ville est presque entièrement entourée d'eau, par le détroit de Juan de Fuca, le Fraser, l'anse Burrard, la rivière Pitt. Il faut franchir une étendue d'eau pour parvenir à la ville de Vancouver.

A toutes fins pratiques, la ville est le terminus de la route transcanadienne en territoire continental de la Colombie-Britannique.