

TABLEAU 4

Structures		Province		Structures autorisées	Structures achevées
Du 10 décembre 1949 au 31 janvier 1959					
Province	Structures autorisées	Structures achevées			
Terre-Neuve	36	33	Manitoba	33	30
Île du Prince-Édouard	4	3	Saskatchewan	15	15
Nouvelle-Écosse	25	20	Alberta	36	36
Nouveau-Brunswick	22	13	Colombie-Britannique	74	54
Ontario	110	63	Parcs nationaux.		
			Terra-Nova	4	—
			Banff-Yoho	24	23
			Glacier-Revelstoke	8	—
			Total	391	290

TABLEAU 5

Sommaire des contrats adjugés du 10 décembre 1949 au 14 février 1959

Province	Total des contrats autorisés	Part du Canada y compris 40%	Part du Canada acquittée à date
Terre-Neuve	\$ 30,735,179.80	\$ 18,970,828.47	\$ 12,706,044.48
Île du Prince-Édouard	8,477,741.02	5,348,733.62	3,807,646.67
Nouvelle-Écosse	18,625,511.01	13,257,755.50	6,414,353.10
Nouveau-Brunswick	38,437,147.28	26,696,957.00	20,820,251.89
Québec	—	—	—
Ontario	152,366,571.94	88,858,860.95	49,895,938.87
Manitoba	31,357,921.15	17,308,438.82	14,186,961.80
Saskatchewan	27,759,207.27	15,864,748.65	15,219,691.13
Alberta	35,487,930.14	20,832,455.47	18,989,110.32
Colombie-Britannique	119,032,618.69	70,403,347.54	50,320,157.73
Total	\$462,279,828.30	\$277,542,126.02	\$192,360,155.99

TABLEAU 6

Sommaire des engagements du Canada (40 p. 100) et versements effectués du 10 décembre 1949 au 24 janvier 1959

Province	Autres engagements à 40%	Versements effectués
Terre-Neuve	\$ 3,603,238.57	\$ 1,156,633.12
Île du Prince-Édouard	1,109,863.11	360,218.65
Nouvelle-Écosse	3,945,000.00	769,929.52
Nouveau-Brunswick	7,465,843.36	4,039,018.72
Ontario	12,675,575.00	3,060,622.07
Manitoba	1,629,478.25	557,967.00
Saskatchewan	1,985,145.00	1,821,283.20
Alberta	3,088,490.40	2,151,184.35
Colombie-Britannique	10,887,038.20	3,205,629.19
Total	\$46,339,671.89	\$17,122,485.82

Telles sont les grandes lignes de la situation actuelle relativement à la route transcanadienne. A mon sens, le parachèvement de cette route marquera une des dates les plus importantes de notre histoire. Venant de la côte de l'Ouest, j'ai toujours été vexé de constater que pour aller en voiture visiter des parents ou voir le centre et l'est du Canada et les provinces Maritimes, il était nettement recommandable, sinon nécessaire, de gagner la localité américaine la plus rapprochée et de passer le plus possible par les États-Unis puis de revenir au Canada. Cela a duré pendant des années. De fait, peu de mois après que je suis devenu ministre des Travaux publics, un haut fonctionnaire a été envoyé

à Banff pour étudier des travaux de la route transcanadienne et le personnel du ministère lui conseilla de traverser au point le plus proche aux États-Unis et de circuler dans ce pays jusqu'à ce qu'il arrive au sud de Banff après quoi il continuerait vers le nord, en Alberta. A cette époque-là, la route transcanadienne était achevée dans les trois provinces de l'Ouest, à l'exception d'embranchements, et était tout aussi bonne que n'importe quelle route des États-Unis mais le ministère des Travaux publics était tellement arriéré qu'il conseillait à ses fonctionnaires d'emprunter les routes américaines.

J'ajouterai que nous ne le faisons plus aujourd'hui. On peut faire de longs voyages en Ontario. Il se peut qu'il faille faire quelques milles sur territoire américain, au sud de la Colombie-Britannique. La plupart des déplacements dans cette province se feraient naturellement sur une route provinciale mais elle serait pavée. La route transcanadienne est aujourd'hui une route pavée de première classe depuis l'extrémité ouest du parc national Yoho qui passe par le parc national de Banff et continue certainement jusqu'à Kenora. Je suis sûr qu'elle sera complètement modernisée à partir de là jusqu'à la tête des lacs au cours des prochains mois ou aussi rapidement que possible. Une des raisons, c'est qu'il est vital de terminer cette route afin d'empêcher Dulth d'absorber tout le trafic qui devrait aller à la tête des lacs.