

que nous, de la Colombie-Britannique, puis-sons nous rendre compte que ce n'est pas l'honorable M. Gagliardi qui construit toutes nos routes, mais que le ministre des Travaux publics a également son mot à dire au sujet des routes de la Colombie-Britannique dont il défraie en partie le coût.

**M. Granger:** Monsieur le président, pour ma part, le ministre des Travaux publics ne saurait demander de l'argent pour une fin plus méritoire que celle de la route transcanadienne, à condition, évidemment, que je puisse formuler quelques propositions sur la façon d'en disposer. De façon générale, je dirai que rien n'importe davantage au Canada aujourd'hui que le transport. Et peut-être que rien n'importe davantage à l'avenir du Canada que les projets que nous formulons aujourd'hui en vue d'un programme futur concernant le transport. Instituteurs, médecins, ecclésiastiques et tous ceux qui servent l'humanité ont besoin de routes pour s'acquitter de leurs fonctions. Je ne veux pas dire que la construction de routes importe davantage que l'instruction ou la santé, par exemple, mais je soutiens que le succès de presque tout programme d'amélioration de l'humanité se mesure par l'efficacité des moyens de transport. Et il n'est pas de moyen de transport plus précieux ou plus important que les routes. Il n'est pas de moyen de transport plus personnel. Non seulement lient-elles la nation ensemble, mais aussi les familles.

Les routes modernes ont accéléré le processus de la civilisation d'une façon qu'aucun autre moyen de l'histoire n'a pu le faire. La route transcanadienne est un symbole de la foi que le Canada professe envers le transport national. A l'origine, le gouvernement fédéral devait payer la moitié des frais, mais plus tard il a consenti à acquitter 90 p. 100 de 10 p. 100 du parcours afin, comme on disait, d'aménager les raccords.

Je vais m'attacher particulièrement à la nécessité de la route transcanadienne à Terre-Neuve; à cette fin, je situerai Terre-Neuve dans sa juste perspective. Le comité voudra bien me permettre de rappeler brièvement l'histoire de la voirie à Terre-Neuve et de faire voir où se situe Terre-Neuve aujourd'hui dans le programme actuel. Je commencerai par comparer les routes de Terre-Neuve avec celles des provinces de l'Atlantique. La Nouvelle-Écosse possède environ 15,000 milles de routes carrossables; le Nouveau-Brunswick, 13,000; l'Île du Prince-Édouard, 3,200. Terre-Neuve, qui est beaucoup plus grande que l'Île du Prince-Édouard, a 3,500 milles de route.

Si Terre-Neuve est si loin derrière les provinces Maritimes, c'est largement à cause

[M. Howard.]

de son histoire; la chose est attribuable partiellement à des facteurs économiques et partiellement au fait que Terre-Neuve a été peuplée par des gens qui ne s'intéressaient qu'à la pêche. Les premiers colons ont formé des centaines d'agglomérations autour de la côte, qui est longue de 6,000 milles. Pour eux, la mer était à la fois une ferme dont ils récoltaient les fruits, et une route. Ils construisaient leurs maisons le plus près possible de la mer, et rarement se détournaient-ils de la mer pour regarder vers l'intérieur. Les choses restèrent ainsi pendant des générations, et l'on construisit très peu de routes. C'est en 1832, je crois, que fut aménagée la première route de Terre-Neuve, entre St-Jean et Portugal-Cove. Peu de temps après, on aménagea une route allant à Harbour-Grace, et plus tard on relia par une route Holyrood et Placentia. Peu à peu, un réseau routier se forma sur la péninsule d'Avalon. Les choses en restèrent à peu près là, hormis peut-être les routes entre Bonavista et Catalina, par lesquelles on relia un important centre de pêche à un port de mer. Mais, abstraction faite de ces routes d'intérêt tout à fait local, on cessa de construire de nouvelles routes à Terre-Neuve jusqu'aux années 1920. C'est alors que la population commença à se ressentir du manque de routes. Les voyages par mer n'étaient plus assez rapides, ni assez sûrs. L'automobile avait fait son apparition, et l'on s'efforça de relier les agglomérations entre elles, parfois en traçant des raccourcis entre les anses. De toute façon, le programme de voirie marqua des progrès au cours de ces dix ans. Le mouvement fut arrêté brusquement par l'affaissement économique survenu vers la fin des années 1920, ou du moins au début des années 1930. La commission gouvernementale avait construit de bonnes routes, mais cela ne se comparait pas aux progrès réalisés par les provinces Maritimes.

Notre plus grand programme de construction de routes a commencé après l'union. De 1949 à 1957, Terre-Neuve a construit 1,100 milles de nouvelles routes et a reconstruit 500 milles d'anciennes routes.

Mais la circulation de plus en plus lourde démolissait les routes de gravier plus vite qu'on pouvait les construire, et l'an dernier, le nouveau ministre de la Voirie, l'honorable Gregory I. Power, a mis en œuvre le système d'entretien mécanisé par équipe qui a donné de si heureux résultats. Effectivement, 3,100 milles de route ont été réparés et 300 milles ont été reconstruits. Tout cela a coûté des millions de dollars en matière, en main-d'œuvre et ainsi de suite. On a pavé 70 milles de route l'an dernier; cette année, on prévoit d'en paver beaucoup plus.

La carte de Terre-Neuve indique que l'île compte de nombreuses longues péninsules et