

soit 554 milles à Terre-Neuve et 568 milles en Colombie-Britannique.

Si l'on compare la situation financière de Terre-Neuve à celle de la Colombie-Britannique—je ne veux pas, par là, jeter du discrédit où que ce soit; je crois que c'est un fait et les députés de Terre-Neuve en ont déjà parlé et je suis certain qu'ils sont d'accord avec moi là-dessus—il est extrêmement difficile pour Terre-Neuve, en raison de sa situation économique et financière, de financer la construction de routes dans cette province aussi facilement qu'on peut le faire, mettons, dans la province d'Ontario, qui est une riche province industrielle, ou dans la province de l'Alberta ou en Colombie-Britannique. A mon avis, la formule doit tenir compte de cet élément aussi.

Nous devons tenir compte également de la situation économique différente des provinces Maritimes. On en tient compte à d'autres égards au moyen de subventions spéciales. Le ministre des Finances a parlé de ces subventions, hier soir, quand il a présenté ce qu'il a appelé le budget, et que, pour ma part, j'appellerais autrement. Cependant, le budget tient compte de la situation économique différente qui existe dans les provinces de l'Atlantique, de sorte qu'il convient d'accorder un traitement spécial à ces provinces, sous forme de subventions. Je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas avoir la même attitude ou le même sentiment lorsqu'il est question de collaborer financièrement avec les provinces à la construction de routes. A mon avis, il conviendrait de remanier la formule pour qu'une plus forte proportion des sommes en cause aille aux provinces qui sont dans une situation économique moins favorable, ce qui tendrait à combler les écarts qui, sur le plan financier, existent entre les diverses provinces.

Il peut y avoir aussi d'autres éléments qu'il faudrait considérer, et que cette formule devrait refléter. A mon avis, ces deux éléments que sont les frais de construction de routes et la capacité de payer sont les plus importants. Pour les fins de la discussion, on peut parler du nombre relatif de milles entre l'Île du Prince-Édouard d'une part, avec ses 71 milles, et l'Ontario d'autre part avec ses 1,400 milles, je crois, ou 1,453 milles, et dire que peut-être cela aussi devrait se refléter dans le montant d'argent versé par le gouvernement fédéral.

Je suis sûr que ces problèmes pourraient être résolus grâce à une formule établie après étude des facteurs économiques en cause. Je suis certain que nous pourrions en venir à une entente mutuellement satisfaisante avec les provinces touchant une formule, comme je disais, qui tiendrait compte

[M. Howard.]

des facteurs mentionnés, tels l'aspect montagneux de certaines régions comparativement aux plates étendues des provinces des Prairies, la situation économique respective de l'Ontario et de la Nouvelle-Écosse et ainsi de suite, pour que nous fassions régner partout la plus parfaite équité.

Je n'ai signalé ces problèmes, que j'ai déjà abordés auparavant, que dans l'espoir qu'ils seront étudiés. Le ministre a dit, je le sais, comme le premier ministre et le député de Kootenay-Ouest, qu'il valait mieux ne pas commencer une deuxième route transcanadienne tant que la première ne serait pas achevée. Je pense tout à fait le contraire, et ma circonscription avec moi.

Le ministre estime, d'accord avec le premier ministre, que rien ne doit être fait au sujet d'une deuxième route transcanadienne tant que la première n'aura pas été entièrement réalisée. Je sais que cela le lie pas mal et ne l'aide pas à se prononcer nettement sur les démarches à tenter auprès des provinces à propos de la formule et de tout le reste. Cependant, si le ministre nous laissait espérer—et je sais que son gouvernement aime beaucoup à le faire—un changement d'attitude au sujet de ce programme voulant qu'on ne commence pas la construction de la deuxième route avant l'achèvement de la première, ce serait réconfortant pour les membres du comité et pour mes commettants. Peut-être cette lueur d'espoir suffirait-elle à faire patienter les gens plus qu'ils ne sont enclins à le faire si on persiste à ne pas commencer la construction de la deuxième route avant que la dernière pelletée d'asphalte soit mise en place et que le dernier rivet soit coupé.

Je reconnais que le ministère des Travaux publics n'est que partiellement responsable de cette entreprise d'après son système de construction de la route transcanadienne qui est aussi relié de quelque manière à la construction des supposées routes d'accès aux ressources naturelles. Je crois que dans ces questions aussi, une participation à part égale n'est pas...

**M. Speakman:** J'invoque le Règlement, monsieur le président, le crédit 368 porte sur la construction des tronçons de la route transcanadienne qui traversent les parcs nationaux, lesquels sont entièrement aux frais du gouvernement fédéral. Le député a parlé pendant 25 minutes sans rien dire de la construction de la route dans les parcs nationaux.

**Des voix:** Bravo.

**M. Howard:** Si vous me permettez de parler de l'objection, monsieur le président, je dirai à mon honorable ami que je regrette qu'il veuille empêcher les membres du comité