

revenu de chez lui où il a admiré les crocus et les jonquilles, d'étudier la proposition qu'a formulée le député de Skeena et qui lui semble bonne.

L'hon. M. Green: Puis-je poser une question au député? Pense-t-il vraiment que ce serait sage, attendu que les accords sont sur le point d'expirer et que certaines provinces ont déjà terminé les travaux?

M. Howard: Je suis content que le ministre soulève ce point. Il doit être un bon médium ou il a lu dans ma pensée car j'allais aborder un autre aspect de la construction de routes auquel une formule semblable pourrait s'appliquer plus facilement que si on essayait de décréter la rétroactivité d'autant que, comme l'a dit le ministre, certaines provinces ont déjà complété les travaux.—l'Alberta n'a plus que six milles à faire dans la ville de Calgary, l'Île du Prince-Édouard n'a plus qu'un mille à aménager, ce qui sera fait bientôt, et ainsi de suite. Si l'on devait désormais s'en tenir à ce genre de contrats, il n'y aurait aucune opposition, à mon avis, de la part des provinces qui ont parachevé leur partie de la route ou qui sont sur le point de la terminer. Ils pourraient s'appliquer plutôt à des programmes futurs.

Nous ne devrions pas nous en tenir à l'idée, comme nous l'avons fait dans le passé, que les travaux de voirie relèvent exclusivement des provinces. Nous nous sommes écartés de cette interprétation en 1949 lorsque le Parlement a adopté la loi sur la route transcanadienne. Le Parlement a alors décidé qu'au moins dans ces circonstances, l'aménagement de cette route en particulier constituait une entreprise dans laquelle le gouvernement fédéral devait avoir certaines obligations. Nous nous sommes orientés en ce sens; or j'estime que le moment est venu pour nous d'aller un peu plus loin et de nous rendre compte que le gouvernement fédéral se doit de participer davantage aux frais de construction de routes dans les provinces.

Il y a aussi la question de routes transcanadiennes secondaires si je peux m'exprimer ainsi. L'honorable député de Northumberland-Miramichi a parlé d'une seconde route transcanadienne qui passerait par le Nouveau-Brunswick. Depuis des années, l'Ouest songe à une route qu'il appelle une seconde route transcanadienne. Nous savons bien qu'elle ne traverserait pas tout le Canada, mais elle est connue sous ce nom, tout comme dans le cas des provinces Maritimes.

Le gouvernement fédéral devrait apporter une aide financière à la construction de nouvelles routes transcanadiennes ou interprovinciales. Il n'est pas trop tôt pour commencer à jeter les fondements d'ordre législatif et administratif que suppose la participation du

[M. Howard.]

gouvernement fédéral à ce genre de projet, participation plus largement entendue qui, de sa part, entraînerait une aide financière accrue. Il y a d'autres genres de routes, telles que les routes nord-sud, les routes vers les États-Unis, l'Alaska et les Territoires du Nord-Ouest, à la construction desquelles le gouvernement fédéral devrait être prêt à participer. Il devrait également assumer une plus grande responsabilité pour ce qui est du coût des routes interprovinciales et internationales.

Nous avons en ce moment un programme de routes d'accès aux ressources naturelles qui est réalisé par un autre ministère uniquement en ce qui concerne le financement. Pourtant je crois savoir que le côté technique et le travail des ingénieurs relèvent de la division de la route transcanadienne du ministère des Travaux publics. A mesure que nous participons de plus en plus à la construction des routes nous devrions grouper les programmes en un seul tout de façon à avoir une idée générale de ce qui se fait.

Il est nécessaire aussi que le gouvernement fédéral aide les municipalités à construire des routes d'une ville à l'autre et à réaliser d'autres projets du même genre. A mon avis, nous pourrions nous inspirer dans une certaine mesure de ce qui a été fait aux États-Unis. Je crois que si ce n'est pas le ministre des Travaux publics, c'est un de ses collègues qui a entrepris une étude assez étendue de la manière dont le gouvernement fédéral des États-Unis participe à des programmes de construction de routes dont certains remontent à 1912, date à laquelle le gouvernement a commencé à participer à la construction de routes à travers le pays, de routes entre les États, de routes d'État, de comté, d'école, de ferme et pour ainsi dire de tout autre genre de route possible.

Aux États-Unis, le gouvernement prend à sa charge une partie du coût de construction de presque toutes les catégories de routes. Nous pourrions sans trop de difficulté et nous devrions nous assurer que nos routes sont construites selon un programme coordonné, intégré et organisé, à l'égard duquel le gouvernement fédéral accepterait de participer financièrement.

Je voudrais parler d'un sujet sur lequel le ministre n'était pas disposé à donner des renseignements détaillés, savoir quels sont les plans envisagés; mais je pense qu'il a laissé entendre ce qu'ils étaient, ce qui m'a permis de tirer certaines conclusions. Je parle de ce que nous appelons dans l'Ouest une route transcanadienne secondaire qui intéresse presque exclusivement les quatre provinces de l'Ouest. En parlant de ce projet d'une route transcanadienne secondaire, je ne songe pas