

La loi sur la route transcanadienne, qui a été adoptée le 10 décembre 1949, l'a été pour encourager et pour aider la construction d'une route transcanadienne. Elle disposait que le gouvernement fédéral pouvait verser à un gouvernement provincial, à titre de contribution, une somme représentant la moitié des frais d'aménagement de la route, pendant une période de sept ans. Il s'agit de la loi initiale qui en réalité prévoyait que la route serait terminée le 9 décembre 1956. Elle disposait en outre que la part du gouvernement fédéral ne pourrait excéder 150 millions. Je répète, 150 millions, et si la modification qui est maintenant proposée est votée ce sera 350 millions. A la suite de l'adoption de cette loi neuf des dix provinces ont signé des accords en vue de participer à ce projet. La province de Québec n'a pas signé l'accord. Cette ancienne et fameuse province n'a signé aucun accord en vertu de la loi initiale ou des modifications de 1956.

Au cours des premières années un assez important programme de construction de la route transcanadienne était en cours dans la plupart des provinces. Mais outre cette entreprise, chaque province devait considérer des demandes de reconstruction ou de construction de routes faisant partie de son propre réseau routier. Ces demandes les ont empêchées de réaliser la construction de la route transcanadienne assez vite pour que le projet soit terminé en décembre 1956. En outre, le projet a pris des proportions beaucoup plus grandes et a coûté beaucoup plus cher qu'on avait prévu à l'origine.

Comme il était évident dès 1955 qu'aucune province ne pourrait terminer sa partie à la date fixée, une conférence fédérale-provinciale a eu lieu à Ottawa, en novembre de cette année-là, sur les questions provinciales intéressantes les routes. Cette conférence a été convoquée afin de discuter les moyens d'accélérer la marche des travaux relatifs à la route transcanadienne. Par suite de cette conférence de 1955, une nouvelle loi a été présentée au Parlement et, le 7 juin 1956, la sanction royale était donnée au bill modifiant la loi sur la route transcanadienne.

Ce bill prévoyait les encouragements nécessaires à un programme accéléré de construction; sous l'empire de cette loi, le Canada défraierait 90 p. 100 du coût de la construction, plutôt que 50 p. 100, à l'égard de 10 p. 100 du nombre de milles dans chaque province. En vertu de cette modification aussi, la date fixée pour le parachèvement de la route était reportée au 31 décembre 1960 et la somme maximum que le Canada fournirait été portée de 150 millions de dollars à 250 millions.

[L'hon. M. Green.]

A mon avis, il y a une raison intéressante qui justifie le paiement de cette proportion de 90 p. 100 de 10 p. 100 du nombre de milles dans chaque province. C'était en Ontario, et c'est encore en Ontario, que manquait le tronçon le plus long, sur la rive nord du lac Supérieur, et cette distance correspondait à 10 p. 100 environ de la longueur totale de la route dans cette province.

On pourrait donc dire que le nouveau plan a été élaboré pour servir d'appât et amener la province à combler cette lacune. Le gouvernement fédéral paierait 90 p. 100 du coût pour le dixième du parcours total. Comme le gouvernement fédéral avait accordé cette condition à l'Ontario,—incidemment, il manquait un long tronçon de route en Colombie-Britannique, et un autre à Terre-Neuve,—il fallait accorder les mêmes conditions à toutes les provinces. J'imagine donc que sans exception, elles ont choisi le tronçon de route le plus coûteux à aménager dans leur province, et qu'elles se font payer 90 p. 100 du coût de ce 10 p. 100 de route.

**M. Bourget:** Qui les blâmerait?

**L'hon. M. Green:** Je ne les en blâme pas le moins du monde. On a préparé de nouveaux accords fondés sur la nouvelle loi, et les neuf provinces qui avaient signé les ententes primitives ont signé les nouvelles ententes conjointement avec le gouvernement fédéral. Je dois dire que ces accords spécifiaient que la route devait soit se conformer au devis adopté pour l'ensemble de la route transcanadienne, soit être de la qualité d'une bonne route pavée. Là où existaient des tronçons de route en bon état, capables d'accommoder la circulation actuelle, la pratique d'une saine économie demandait qu'on les fasse servir jusqu'à la fin de leur durée utile. Mais là où il fallait construire ou reconstruire, on ne devait pas s'écarter des normes déterminées pour la route transcanadienne.

Depuis l'entrée en vigueur de cette nouvelle loi, les travaux de construction de la route se sont définitivement accélérés. En mars 1956, soit environ six ans après l'entrée en vigueur de la loi primitive, on avait approuvé une dépense de \$225,800,000 en travaux de construction. Du 31 mars 1956 jusqu'à aujourd'hui, soit environ trois ans, une nouvelle somme de \$236,500,000 a été approuvée aux mêmes fins. Autrement dit, on a entrepris autant de travaux au cours des trois dernières années qu'au cours des six premières années des accords primitifs. Il s'agit donc d'une accélération des travaux très sensible depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi de juin 1956.

Une grande partie de ces travaux accélérés a été accomplie à l'égard des tronçons qui