A noter que dans les trois provinces des Prairies il ne reste plus que 12 milles de voie à achever, tandis qu'il en reste 152 milles en Colombie-Britannique. Il y a encore plus à terminer dans d'autres provinces, comparativement à la longueur du tronçon qu'elles avaient à aménager. Il me semble que nous pouvons prendre immédiatement les mesures nécessaires pour commencer la seconde route transcanadienne dans les quatre provinces de l'Ouest sans attendre que la première soit finie d'un littoral à l'autre. On en remet l'achèvement à tous les deux ou trois ans; maintenant, elle devrait se terminer à la fin de décembre 1963, je crois. En se basant sur l'expérience passée, on peut s'attendre à ce que très probablement cette date de 1963 soit renvoyée encore quand nous nous en approcherons. La conséquence, c'est que certaines régions du Canada devront, pour plusieurs raisons, traîner en arrière sans cesse, ou jusqu'à ce que la première route transcanadienne soit finie, et agir de leur propre chef, avec leurs propres moyens financiers, pour aménager un réseau routier dans le Nord de la province, réseau qui pourra peut-être faire partie de la seconde route transcanadienne quand la première sera terminée. Cet état de choses pourrait entraîner des modifications de tracés. Il se pourrait que les routes construites maintenant cessent d'être utilisées à cause du choix d'un nouveau tracé, ce qui pourrait très bien causer des dépenses supplémentaires tant pour le gouvernement fédéral que pour les provinces, si nous attendons que le dernier mille de la route transcanadienne actuelle soit construit et qu'on puisse voyager d'un bout à l'autre du pays.

De l'avis des citoyens de ma circonscription et sans doute de ceux des circonscriptions du Nord des quatre provinces de l'Ouest canadien, et je suis du même avis, on pourrait et on devrait entreprendre la construction d'une seconde route transcanadienne tout de suite ou dès que des ententes pourront être conclues avec les divers gouvernements provinciaux. Tout ce qu'il faudrait, je pense—pour commencer les travaux au moins—ce serait que le ministère fédéral des Travaux publics communique avec les gouvernements provinciaux et leur dise qu'il est intéressé à ce projet et qu'il veut conclure une entente à peu près semblable à celle qui existe déjà à l'égard de la route transcanadienne actuelle.

Une telle attitude ne sera pas bien accueillie, je pense, des personnes, associations et groupements—surtout ceux de ma circonscription que je connais—qui ont fait campagne, qui ont exercé des pressions et envoyé des requêtes et des lettres au sujet de la mise en chantier d'une seconde route transcanadienne, et qui se font répondre qu'ils doivent

attendre jusqu'à ce que la dernière province ait terminé le dernier mille de la route avant qu'on puisse même songer à en construire une seconde.

Qu'il me soit permis de dire quelques mots de la formule selon laquelle on finance la construction de cette route. A l'heure actuelle, le gouvernement fédéral prend à sa charge la moitié du coût de la construction, plus 40 p. 100 de la construction de 10 p. 100 du nombre de milles de route aménagés dans chaque province. Comme je l'ai dit antérieurement, une telle formule fondée sur l'hypothèse que la situation serait la même dans toutes les provinces et dans toutes les parties du Canada et que, par conséquent, la participation financière des provinces devrait être égale, est fautive à mon avis. Par exemple, je pense qu'on devrait établir une nouvelle formule qui tiendrait compte de la différence du coût de construction dans les diverses parties du pays. Tout le monde sait—et je le dis tout simplement pour étayer mon raisonnement—qu'en Colombie-Britannique, où le terrain est très montagneux, où il faut creuser beaucoup à même le roc, percer des tunnels, construire des ponts et ainsi de suite, le coût de la construction, dans bien des cas, s'élève à près d'un million de dollars par mille. La somme devient fantastique quand on pense qu'il faut construire trois ou quatre cents milles de route dans une telle région montagneuse.

Je suis bien certain que si l'on fait une comparaison, le coût de la construction de la route en Alberta, en Saskatchewan ou au Manitoba n'est pas aussi élevé qu'en Colombie-Britannique. Pourtant, la formule laisse supposer que le coût de construction de la route est le même partout. Il faudrait songer, je crois à modifier maintenant la formule, tout comme on l'a rectifiée une fois déjà afin de tenir compte de la différence qui existe dans le coût de construction des routes ainsi que des facteurs géographiques de sorte que les provinces, où le coût de construction des routes est élevé, ne soient pas pénalisées, pour ainsi dire, par suite de la construction de la route transcanadienne actuelle et d'une seconde route transcanadienne.

Je pense aussi qu'en déterminant la formule même, il faudrait tenir compte de la situation financière relative des diverses provinces et de leurs sources provinciales de revenu qui leur permettent de financer la construction de routes. Prenons le cas de Terre-Neuve, par exemple. Je choisis cette dernière, parce qu'elle est à une extrémité du pays tandis que la Colombie-Britannique se trouve à l'autre. Chacune des deux provinces doit construire à peu près le même nombre de milles de la route transcanadienne actuelle,