

autre, peuvent accomplir leur travail plus rapidement que d'autres et compléter ainsi leurs secteurs de la route et, d'une manière générale, cela fait peser un lourd fardeau financier sur toutes les provinces qui participent à ce genre de programme. J'estime que nous devrions modifier et reviser la formule actuelle en nous fondant, si l'on veut, sur la présente disposition de 50-50, plus une autre tranche de 40 p. 100 de 10 p. 100 du coût de la route à quoi nous pourrions ajouter une subvention supplémentaire fondée sur la longueur en milles dans chaque province.

Afin de donner aux honorables députés une idée de la situation je les renvoie à la page 4 du compte rendu des délibérations relatives à la loi sur la route transcanadienne du 31 mars dernier où figure la longueur en milles dans les différentes provinces. Nous constatons, par exemple, que la longueur totale en Ontario est de 1,436, tandis qu'elle n'est que de 71 milles dans l'Île du Prince-Édouard. Nous constatons que la longueur de la route en Ontario est deux fois et demie plus considérable que celle de la province où la route est la plus longue en milles après Ontario. En déterminant les versements supplémentaires, nous devrions tenir compte de l'écart qui existe dans le nombre de milles d'une province à l'autre et nous devrions veiller à ce que, outre l'entente de base prévoyant une égale contribution plus 40 p. 100 de 10 p. 100, l'Ontario touche plus de subventions, car cette province a dû aménager un bien plus grand nombre de milles que l'Île du Prince-Édouard. Je signale ces exemples parce que celle-là a le plus long parcours et que celle-ci a le plus bref.

De plus, d'autres éléments devraient entrer en ligne de compte et les versements faits aux provinces dépendront du coût de leur aménagement de la route. Comparons par exemple, les deux provinces les plus à l'Ouest, la Colombie-Britannique et l'Alberta. Je choisis ces deux exemples parce que ces deux provinces sont côte à côte. En Colombie-Britannique, comme le ministre le sait, nous avons des tronçons dont l'aménagement de chaque mille suivant les normes de la route transcanadienne a coûté 1 million de dollars. C'est un chiffre approximatif; c'est peut-être un peu plus ou un peu moins. Mais je suis sûr qu'en Alberta l'aménagement de la route n'a pas coûté aussi cher le mille que dans certains secteurs de la Colombie-Britannique. On peut certes en dire autant de la Saskatchewan. Le ministre lui-même a fait observer que les frais engagés en Saskatchewan peuvent être relativement peu élevés au regard du coût de certains tronçons de la Colombie-Britannique. Le ministre a aussi mentionné le tronçon de Terre-Neuve où les

frais d'aménagements routiers sont plus élevés proportionnellement à d'autres régions du pays. On devrait envisager cet élément parce qu'il ressort d'une étude du financement en cause que le coût de certains tronçons des routes du Canada peut-être bien plus élevé que dans la Saskatchewan, le Manitoba et d'autres provinces où le prix de revient au mille de l'aménagement routier est relativement peu élevé.

On doit envisager un autre élément et en tenir compte dans la formule des versements; il s'agit des moyens économiques dont dispose une province pour payer sa quote-part. On a admis, inexactement et à tort d'ailleurs, en établissant cette formule 50-50-40 p. 100 de 10 p. 100 que chaque province était en mesure de payer sa part. Nous savons très bien qu'il n'en est rien et que toutes les provinces ne peuvent acquitter dans la même mesure leur part de ce coût.

Prenons par exemple deux provinces où l'on doit aménager la même longueur de route mais dont les conditions économiques diffèrent. Je prends le Nouveau-Brunswick et l'Alberta. Le Nouveau-Brunswick doit construire un réseau routier de 390 milles et l'Alberta de 282 milles; la première doit aménager un réseau plus long et elle est certes moins riche que l'Alberta et moins capable d'acquitter sa part, c'est-à-dire la moitié des frais du programme. Il faudrait envisager d'assurer des versements additionnels, disons à la province du Nouveau-Brunswick et à la province de Terre-Neuve à cause des différences économiques.

Par exemple, nous avons Terre-Neuve et la Colombie-Britannique aux extrémités opposées du pays, chacune ayant à peu près le même nombre de milles à aménager, environ 550 milles; la Colombie-Britannique en a peut-être un peu plus que Terre-Neuve. Je crois pouvoir affirmer sans qu'on me contredise que le revenu par habitant en Colombie-Britannique est bien supérieur à celui de Terre-Neuve, que le budget de la Colombie-Britannique est bien plus élevé que celui de Terre-Neuve. C'est un élément qui doit nique est en général mieux en mesure de payer le coût d'aménagement routier conformément à ce programme que la province de Terre-Neuve, et que la Colombie-Britannique pris en considération dans l'établissement d'une formule plus équitable quant au partage des frais d'aménagement routier du pays en exécution de projets semblables.

Voilà pour le financement. Je n'ai mis au point aucune sorte de formule. C'est une chose que les fonctionnaires du ministère peuvent établir sans trop de difficultés si le ministre veut leur dire avec l'amabilité qui lui est propre, spécialement depuis qu'il est