

mais cela fournirait certains conseils et certaines directives tout en établissant des normes qui s'accorderaient à nos besoins actuels et à ceux des années futures.

Un programme du genre est souhaitable du point de vue de la défense nationale, notamment. A coup sûr, il devrait être étranger à toute considération politique, se fondant sur des faits et sur l'intérêt bien entendu du Canada. Tout cela exige de l'argent, je le sais. Les provinces ont besoin de fonds. Le gouvernement fédéral a de lourds engagements, mais je ne crois pas que l'expression "secours financier" doive nous effrayer, étant donné le but des dépenses. En tant qu'adultes, nous comprenons l'impossibilité d'aménager toutes les routes voulues ou de fournir toute l'aide nécessaire d'un seul coup, à moins, naturellement, que nous ne donnions suite au principe fort judicieux selon lequel les entreprises physiquement possibles et souhaitables devraient devenir aussi possibles du point de vue financier.

Mais nous avons l'habitude de procéder avec méthode et, pour ce qui est des routes, il faudrait certes envisager comme des entreprises de premier plan celles qui ont une importance immédiate pour le bien-être de la nation. Chaque année, les services administratifs prennent de plus en plus d'ampleur et, à considérer la vaste portée des projets de loi présentés et les diverses dépenses engagées, il semblerait qu'avant longtemps il n'y aura guère d'activité à laquelle le Gouvernement sera étranger.

Mais, ainsi que je l'ai mentionné déjà, le premier souci du Gouvernement est d'assurer la sécurité de notre pays. La défense est une question d'importance nationale. Elle se place au tout premier rang dans la dépense des deniers publics. Personne ne s'oppose à cela, car on ne saurait faire autrement dans la conjoncture internationale d'aujourd'hui. Mais il semble étrange que certaines routes qui contribueraient à la grandeur industrielle du Canada et à sa défense ne jouissent pas de la priorité. Je tiens à tirer cette question au clair. Il est compréhensible pour quiconque réfléchit que les gouvernements provinciaux, qui se lancent dans divers programmes routiers chez eux afin de satisfaire aux besoins de leurs collectivités, ne peuvent s'acquitter de leurs obligations envers leurs habitants et, en outre, aménager des routes qui desserviront toute la population du pays, compte tenu de notre expansion économique constante.

Depuis bien des années, on rappelle la question à l'attention du gouvernement fédéral. Le printemps dernier encore, les provinces de l'ouest ont réclamé la convocation d'une conférence avec les autorités fédérales, afin d'étudier de graves problèmes routiers.

[M. Holowach.]

Je pense à la demande formulée le 28 mars 1953, puis répétée le 10 avril de la même année, par M. Manning, premier ministre, au nom des provinces de Saskatchewan, d'Alberta et de Colombie-Britannique. Je dirai encore que la requête avait l'appui de la population de l'Ouest canadien, qui ne cherchait nullement à obtenir de concessions, mais estimait, à juste titre, que l'aménagement de cette route en valait la peine, car elle était dans l'intérêt du Canada. En tant que Canadiens, les mêmes personnes approuvent également l'aménagement de la chaussée de Canso en Nouvelle-Écosse, ainsi que le projet de canalisation du Saint-Laurent, comme ne desservant pas seulement l'Est du Canada, mais le pays dans son ensemble. Dans sa réponse à la demande de convocation d'une pareille conférence, le premier ministre se serait exprimé, d'après le *Star*, de Montréal, numéro du 28 avril 1953, de la façon suivante:

Étant donné nos propres engagements très lourds et l'excellente situation financière des gouvernements provinciaux, il est difficile de reconnaître ce qui motiverait, à l'heure actuelle, de la part des autorités fédérales, une entreprise comportant de nouvelles responsabilités en ce qui concerne les routes, dans l'idée que celles-ci pourraient un jour servir à la défense... L'établissement de plans de défense entraîne la détermination des droits de priorité et... il y aura toujours des entreprises dont l'urgence serait de beaucoup supérieure, du point de vue de notre défense.

Le premier ministre de l'Alberta, M. Manning, demanda de nouveau, le 10 avril 1953, qu'une conférence ait lieu. En réponse à cette demande, le premier ministre (M. St-Laurent) déclara que le cabinet avait à s'occuper d'achever la session avant le couronnement et il ajouta:

Comme il n'est pas possible de songer à ajouter aux prévisions qu'on est à établir à l'égard des dépenses du gouvernement fédéral en vue de l'aménagement de routes pendant la présente année financière, il semble qu'il ne soit pas urgent de prendre des dispositions pour rencontrer la délégation.

A mon avis, la présentation des dépenses à cette session-ci du Parlement réfute l'argument présenté à l'égard de ce dernier point; les arguments exposés par le premier ministre dans sa première lettre au premier ministre de l'Alberta sont contredits par des arguments contraires d'une solidité incontestable.

L'aménagement d'une route depuis Winnipeg jusqu'au littoral du Pacifique, en passant par Edmonton, Saskatoon, le parc Jasper, et le pas de la Tête-Jaune signifierait que nous prenons des mesures d'importance stratégique au lieu de nous contenter d'en parler. On démontre ainsi aux agresseurs éventuels que nous sommes déterminés à nous préparer à leur résister. C'est un moyen d'enrayer l'agression.