

États-Unis sont bien en avant de nous en fait de routes et que les touristes américains, d'où qu'ils viennent, peuvent presque tous, atteindre la frontière canadienne par des routes à revêtement rigide et sans poussière.

L'hon. M. HORNER: Cela vaut pour toutes nos provinces.

L'hon. M. CRERAR: Parfaitement. La plupart de nos routes qui partent de la frontière sont en gravier grossier et poussiéreuses. La route transcanadienne n'exercera guère d'attrait sur les touristes si l'autre réseau routier n'est pas convenablement construit.

L'hon. M. PIRIE: Mais il faut d'abord que la route transcanadienne existe si l'on veut encourager les touristes à l'atteindre par les autres chemins.

L'hon. M. HORNER: Je n'en suis pas si sûr.

L'hon. M. PIRIE: Quel serait l'avantage des autres routes de raccordement si vous n'avez pas une route transcanadienne parfaite?

L'hon. M. CRERAR: Fort bien: examinons la question. Votre route transcanadienne est pavée. Un touriste arrive au Manitoba et voyage sur une route poussiéreuse jusqu'à ce qu'il atteigne la route Trans-Canada qui, en définitive, pourra avoir un revêtement rigide. Or, les touristes ne sont pas nombreux qui vont aller à Vancouver, Ottawa ou Montréal par la route Trans-Canada; ils n'en ont pas le temps. La plupart de ces gens n'ont qu'une couple de semaines de vacances. Ce sont peut-être des avocats, des médecins, des instituteurs ou, bien souvent, des gérants de banque, enfin des voyageurs de ce genre-là qui n'ont probablement que deux semaines de vacances et qui veulent les passer à pêcher, à jouer au golf, à voir des animaux et s'en retourner ensuite. Ces gens-là ne rouleront pas pendant des milliers de milles sur cette route transcanadienne quand ils veulent aller querque part pour s'y reposer.

L'hon. M. PIRIE: Mais, sénateur Crerar, ces chemins qui viennent de la frontière relèvent des provinces, n'est-ce pas?

L'hon. M. CRERAR: C'est exact, mais je répondrai qu'en 1936, 1937, 1938 et 1939 nous avons conclu des ententes avec les provinces, et chacune d'elles est intéressée, et nous leur avons dit: "Nous irons de moitié avec vous si vous voulez bien construire des chemins à tel endroit et de telle qualité". Cette entente fut mise à exécution. Il est vrai que nous ne recevions chaque année que quelques millions de dollars; avec cela nous ne pouvions pas aller bien loin, mais nous utilisons le matériel provincial de construction routière et tout ce que le ministère des Mines et Ressources avait à faire c'était de charger un homme par province pour veiller à l'exécution des clauses de l'entente. Résultat: pendant ces quatre années, plusieurs centaines de milles de routes à revêtement rigide ont été construites.

Le PRÉSIDENT: Cette ligne de conduite n'est plus suivie maintenant.

L'hon. M. CRERAR: Non, mais on pourrait y revenir. Je reconnais avec le sénateur Pirie que la construction de certaines routes relève des provinces. Notre attention est restée rivée sur la route Trans-Canada qui, bien entendu, est une bonne chose.

L'hon. M. ROSS: Elle relève des provinces aussi, tout comme, de fait, la construction de toutes les routes. C'est une responsabilité que l'on passe au gouvernement fédéral. En ce qui concerne les dépenses, celles du gouvernement fédéral seront restreintes à la route transcanadienne. Quand elle sera terminée, vous serez surpris et déçus de voir le petit nombre de gens qui y voyageront comparativement aux autres chemins.