

jet de disputes dans certaines régions de la province, j'entends que mon examen du problème soit dégagé de tout esprit de parti. L'an dernier, j'ai présenté un projet de résolution à ce sujet et si je ne m'abuse le ministre des Chemins de fer (M. Manion) a signifié que j'avais abordé la question d'une manière absolument impartiale. J'entends faire de même cet après-midi; mais je vais m'efforcer d'obtenir une réponse définitive du premier ministre (M. Bennett) ou tout au moins de ce comité. Ma résolution de l'année dernière était ainsi conçue:

Considérant que le besoin de construire une route transcontinentale est reconnu par tout le public du Canada;

Considérant que l'hiver dernier a entamé la réalisation de ce projet par la construction de certaines sections de ladite grande route dans les régions septentrionales de l'Ontario, sur les fonds votés à la session d'urgence pour combattre le chômage;

Considérant que la nécessité de construire deux routes est établie;

Cette Chambre est d'avis que tous les deniers votés pour cette fin soient dépensés, à parts égales, sur le tracé La Reine-Cochrane-Hearst-Nakina-Sioux-Lookout et sur le tracé Sault-Sainte-Marie-Fort-William-Port-Arthur-Kenora.

Je tiens à la main le rapport du directeur fédéral de l'œuvre d'assistance aux chômeurs: à la page 39 il est indiqué qu'on a dépensé \$5,250,000 pour le compte de la route transcanadienne. La rédaction de ce rapport porterait à croire que le tracé de la grande route avait été définitivement arrêté, du moins en ce qui concerne le nord de l'Ontario. Cette route est d'importance nationale, car les neuf provinces ont un intérêt direct à son tracé et au prélèvement des fonds nécessaires à son parachèvement. L'une des sections les plus coûteuses doit traverser le nord de l'Ontario qui, en fait, se trouve le centre géographique du Canada. Seulement il reste à régler un problème important en ce qui concerne cette région du pays.

A la session spéciale de 1930, j'ai affirmé que les autorités provinciales cherchaient à se soustraire de toute responsabilité quant au choix du tracé. A cette époque le premier ministre d'Ontario, aujourd'hui haut commissaire à Londres, l'honorable M. Ferguson, a dit que le choix du tracé de la route transcanadienne relevait exclusivement des autorités fédérales. Je ne citerai pas les paroles exactes de M. Ferguson, mais je sais qu'elles ont été bien accueillies par tout le Canada. Bien que j'aie demandé au premier ministre si ces paroles étaient vraies je n'ai reçu aucune réponse jusqu'après la session de l'année dernière: alors le premier ministre a fait une déclaration à Calgary.

J'ai lu une article très intéressant dans le *Saturday Night*, aussi bien que dans le *Mac-*
[M. Bradette.]

Lean's Magazine, où il est dit que tout le pays devrait collaborer à la solution de ce problème et ainsi assurer le choix d'un tracé logique, ce qui ferait dépenser moins d'argent et construire une route moins longue. Parlant à Calgary l'an dernier, le premier ministre a dit que la route transcanadienne devrait suivre la route Ferguson. C'était là une déclaration catégorique qui fut accueillie avec joie dans chaque section du nord de l'Ontario. Le ministre du Travail (M. Gordon) a fait une déclaration dans laquelle il admettait que c'était le seul tracé logique. Vu ces déclarations, je me demande pourquoi on a dépensé des millions de dollars sur d'autres sections en dehors de la route Ferguson. Je demande au Gouvernement de fournir au comité ce renseignement que le peuple demande avant que de nouvelles sommes soient dépensées.

Les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick ont leurs propres réseaux de routes de l'est à l'ouest; il en est de même, jusqu'à un certain point, dans la province de Québec, bien que cette province n'ait pas de moyen de communication réellement directe avec l'Ontario. Dans cette dernière province, de vastes tronçons de route devront être construits dans les sections nord afin d'établir des communications directes entre l'Est et l'Ouest. Si mes renseignements sont exacts, la province du Manitoba a un réseau de grandes routes de l'est à l'ouest, et il en est de même dans l'Alberta, la Saskatchewan et la Colombie-Anglaise.

Le Gouvernement nous dira-t-il si l'on a adopté un tracé définitif pour le nord de l'Ontario? Une partie de cette région est représentée par le ministre du Travail (M. Gordon), mais les gens du nord de l'Ontario désirent savoir si notre section doit être complètement ignorée. Puis-je répéter la déclaration que faisait le premier ministre à Calgary, le 18 août, je crois, disant que la route transcanadienne suivrait la route Ferguson, via North-Bay, Cochrane et Hearst? Ma résolution était très raisonnable. Je demandais aux autorités fédérales de dépenser de l'argent sur cette route sur une base de 50 p. 100; c'est-à-dire, si l'on dépensait de l'argent sur la route Sault-Sainte-Marie-Fort-William-Port-Arthur-Kenora, on devrait en dépenser autant sur la route de la section nord. J'ai reçu plusieurs lettres déclarant que c'était là la seule solution logique au problème, et je crois du devoir du ministre du Travail de voir à ce que l'on s'occupe de notre section comme on s'occupe de la section sud de la province.

La construction d'une route transcanadienne est considérée absolument nécessaire. Ces travaux ont été exécutés non seulement dans le but d'alléger le chômage, mais dans celui de