

Bathurst et le fleuve Miramichi. On la nomme communément la route de Bathurst et elle pourrait devenir importante si nous avions à déplacer rapidement des troupes dans cette région. Je crois qu'il y a eu des pourparlers entre le ministère de la Défense nationale et la province du Nouveau-Brunswick. Cette dernière refuse carrément d'y établir une chaussée. A mon avis, la question devrait être soumise de nouveau au ministre de la Défense nationale en vue d'en arriver à une solution.

M. POULIOT: J'approuve les remarques du chef de l'opposition. Le problème est important, il faut y voir. Notre pays est trop vaste. Dans l'Est nous n'avons que trois voies ferrées: le transcontinental, le Pacifique-Canadien, qui passe par les Etats-Unis sur une certaine distance, et l'Intercolonial. Si un pont était dynamité, la circulation serait paralysée; et il faut non seulement protéger les ponts, mais améliorer les routes pour décongestionner les voies ferrées. Actuellement, le trafic ferroviaire, pour voyageurs et marchandises, est congestionné, et, naturellement, les routes sont essentielles au transport par camions et autos. Nombre de convois militaires suivent la route que j'ai déjà mentionnée. J'avoue que la grande route de Prince-Rupert ou la grande route de la Colombie-Britannique au Yukon peut être très importante. Je ne le conteste pas du tout, je suis de cet avis, mais ce n'est pas la seule route nécessaire au Canada du point de vue militaire; il y en a quantité d'autres. Et elles sont d'autant plus nécessaires que nous n'avons pas autant de lignes de chemin de fer que d'autres pays, pour la bonne raison que notre population est plus éparsée. Il est donc de la plus grande importance d'entreprendre la construction de ces routes le plus tôt possible. Il importe peu que ces travaux soient exécutés par le ministère de la Défense nationale, ou le ministère des Travaux publics, ou le ministère du Travail ou par tout autre ministère, pourvu qu'on agisse. On devrait y voir en cas d'urgence, ou si on faisait sauter un pont de manière à bloquer le trafic à un endroit quelconque. Dans la situation où nous nous trouvons il est très urgent d'entreprendre ces travaux. Qu'arriverait-il, par exemple, si on faisait sauter les ponts sur la rivière Miramichi, si on faisait sauter les ponts près de Moncton où le Transcontinental fait raccordement avec l'Intercolonial. Tout pourrait arriver. Inutile d'en dire davantage; il existe des cartes et des horaires de chemin de fer et les honorables députés connaissent la géographie de notre pays. Ces travaux présentent

plus que toute autre chose, indépendamment de toute considération de parti. Il est essentiel de supprimer les chinoïseries administratives à ce sujet.

Il y a des gardiens sur ces ponts,—ce sont surtout des anciens combattants,—c'est fort bien de donner une chance à ces vétérans, mais ces gardiens devraient être des hommes robustes et capables de se servir d'un fusil pour protéger ces artères vitales, les chemins de fer et les grandes routes. Nous ne saurions trop faire en entreprenant ces travaux le plus tôt possible, tout comme le font les autres pays qui organisent leur défense. On me dit que les préparatifs sont commencés. C'est ce que l'on peut faire de mieux non seulement du point de vue des experts militaires, mais aussi pour assurer la sécurité de la population.

Il importe beaucoup de décentraliser l'industrie, particulièrement du point de vue des chemins de fer. Si un point est dynamité et que les locomotives ne peuvent se rendre aux usines pour y être réparées ou reconstruites, n'est-il pas important d'avoir un grand nombre d'usines qui puissent effectuer ces réparations d'urgence? En ce moment, la politique du National-Canadien sous ce rapport est fautive. Il s'en tient à la centralisation à cinq ou six points du pays, au détriment d'endroits moins importants. La centralisation se fait à Montréal, Moncton, Pointe-Saint-Charles, Stratford, Transcona, près de Winnipeg, et ainsi de suite. A la Rivière-du-Loup, on voit de magnifiques usines; on y compte une usine de construction, une des six ou sept usines de construction mécanique, et une remise à locomotives; on peut y réparer les locomotives et accomplir une bonne besogne. En ce moment, bien des ouvriers chôment parce qu'il n'y a pas assez de travail, tandis qu'à Moncton il y en a trop; et Montréal envoie des locomotives à Transcona pour y être réparées. Songez aux frais de déplacement. Il faut revenir au sens commun et ne pas oublier que le travail accompli dans un petit centre est probablement plus important que celui que l'on accomplit dans un grand centre.

Je reviens sur cette idée des routes ou artères militaires. Au début, elles ne serviront peut-être qu'occasionnellement, mais, après la guerre, elles serviront aux touristes. Elles sont essentielles au point de vue militaire en ce moment. J'espère que le Gouvernement songera à cette proposition et que mes paroles ne sont pas tombées dans le vide.

M. O'BRIEN: Cet après-midi, parlant de la défense de la ville d'Halifax, l'honorable représentant de Parry-Sound et le chef de l'opposition ont appelé mon attention sur la situation dont vient de parler l'honorable