

Néanmoins, les deux députés locaux n'ont pas voulu se joindre à moi pour obtenir du gouvernement Taschereau l'aide nécessaire à la construction de la route qui aurait créé un nouveau moyen de communication avec le nord de la région. Non seulement la construction de cette route aurait donné du travail, mais son parcours eût été entièrement dans la province de Québec. Actuellement, nous devons quitter notre province et passer par l'Ontario pour atteindre nos riches régions minières. Le 11 mai de l'année dernière j'ai exposé toute la situation au sujet de cette route et j'ai montré comment le comté de Pontiac avait perdu cette voie de communication à cause du manque de coopération des députés provinciaux. Je blâme le gouvernement Taschereau et ses deux lieutenants parce que cette route n'a pas été établie. Je voudrais que ces députés provinciaux examinent le harsard du 22 mars 1934 et y lisent les remarques de l'honorable ministre du Travail (M. Gordon) au sujet de la construction de cette route. Il disait :

En ce qui regarde la route transcanadienne, je ne crois pas que l'honorable député veuille passer pour préconiser le tracé par Senneterre pour gagner le Manitoba. Et je ne crois pas non plus qu'il veuille tenir le gouvernement fédéral responsable du fait que le chemin destiné à relier Sheenboro avec Kipawa, dans Québec, ne se construit pas, parce que nous n'avons reçu aucune demande de contribution à cette route qui ferait raccorder avec les routes de l'Ontario, via Rouyn, Ottawa et Montréal. Le chemin Sheenboro-Kipawa-Ville-Marie est le seul intervalle qui oblige la population de la partie nord de Pontiac et de la région minière de Rouyn à suivre la route Ferguson, dans la province d'Ontario, pour atteindre Montréal et Toronto. Mon honorable ami n'a pas dû vouloir créer l'impression qu'en ce qui regarde le développement de cette partie du Québec septentrional, la province de Québec a donné l'exemple au gouvernement provincial de l'Ontario qui, depuis des années, régulièrement et de plus en plus procède à la construction de ses routes. La grande route Ferguson était la voie d'accès à Toronto et Montréal pour la partie nord de Pontiac et ce l'est encore pour les voitures et les autos.

Je dirai à la Chambre que le Gouvernement a maintenu le crédit non seulement du Dominion mais des provinces et des chemins de fer, et il a vu aux besoins de 300,000 personnes et en secours environ 150,000 autres dans la zone de sécheresse de la Saskatchewan. De plus, le Gouvernement a négocié les accords commerciaux qui ont assuré aux cultivateurs canadiens le marché de la Grande-Bretagne. Tout cela a tendu à augmenter les prix des produits agricoles. Ces accords commerciaux, dit-on, ont sauvé le Canada de la banqueroute. Voici les chiffres du commerce pour 1934. Le commerce du Canada pour l'année civile 1934 a dépassé le chiffre d'un billion pour la première fois depuis 1931; le total a été de \$1,173,-

[M. Belec.]

373,000 au lieu de 939 millions qu'il était en 1933; en 1932, il était de \$954,454,000; en 1931, de \$1,245,341,000. C'est là une augmentation de 24.9 p. 100 sur 1933 et de 22 p. 100 sur 1932.

Les exportations de produits domestiques sont passées de \$493,808,000 en 1932 à \$531,751,000 en 1933 et à \$652,887,000 en 1934, soit un gain de 22.8 p. 100 sur 1933 et de 32.2 p. 100 sur 1932. Les exportations de produits domestiques en 1931 étaient de \$605,336,000, de sorte que les chiffres de 1934 représentent un gain de 7.2 p. 100 sur cette année.

Je ne crois pas avoir souligné suffisamment ce que le Gouvernement a fait pour le cultivateur. Les mesures législatives qui ont été adoptées et dont j'ai parlé ont été d'une grande importance pour la classe agricole. Le Gouvernement lui est venu en aide de toutes façons, en réduisant les taux d'intérêt et autrement. Durant les neuf années du régime libéral aucun effort ne fut tenté pour réduire les taux d'intérêt.

Le programme de réforme du premier ministre a été accueilli avec grand enthousiasme par les habitants de mon pays. Les cinq principales mesures législatives présentées concernant l'assurance-chômage, la journée de huit heures, la semaine de six jours, les salaires minima et le Conseil économique. En outre, il y a le rapport du comité des écarts de prix qui entraînera de nouvelles mesures législatives pour protéger le consommateur et les producteurs de denrées essentielles contre les pratiques commerciales injustes et pour réglementer la centralisation de la production et de la distribution. Il y aura de plus des mesures visant à la protection des portefeuilleistes contre l'exploitation. C'est là une question importante dans ma circonscription.

Il existait une taxe sur l'or, mais elle disparaîtra à la fin de mai prochain. J'approuve de tout cœur cette décision. Ma circonscription, celle de Pontiac, a produit 390,052 onces d'or en 1934, évalué à \$13,456,749. La production de l'argent a atteint un total de 455,021 onces, évalué à \$215,957. La production du cuivre a atteint 69,057,942 livres et une valeur de \$5,123,616. On verra, par conséquent, que la disparition de la taxe sur l'or signifie que notre grande industrie minière se développera par bonds et par sauts l'an prochain. Il n'y aura aucune restriction, mais cette industrie, qui a tant contribué à la stabilisation de la situation désolante durant la dépression, marchera vers une prospérité sans précédent. La dépression est inconnue dans les centres miniers de ma circonscription. Je voudrais voir les autres sections de Pontiac aussi prospères.