

tera plus qu'elle ne le devrait si la route n'est pas bien choisie—il sera trop tard pour critiquer. C'est le moment d'examiner la situation, non pas d'un point de vue paroissial ou régional, mais national. Voilà pourquoi je désire une discussion générale de toute la question par tous les représentants de toutes les provinces, car, je le dis de nouveau, nous sommes tous intéressés dans cette entreprise.

Je ne cherche pas noise à la partie méridionale du nord de l'Ontario. Sa cause est la sienne. Si elle peut montrer qu'elle a de meilleurs droits que nous; si elle peut prouver au gouvernement fédéral ou provincial que la route devrait être construite sur son territoire, tant mieux pour elle. Mais alors la question devient d'un caractère local, alors que la construction de cette route est un problème national. Quant à la construction de la route transcanadienne même dans le nord de l'Ontario, les assemblées provinciales devraient être consultées; chaque province de la Confédération devrait avoir intérêt à cette entreprise. Certains prétendront peut-être qu'il est trop tard aujourd'hui. Il n'est pas trop tard, parce qu'il faudra encore cinq, six ou dix ans avant que cette grande route soit achevée.

Il y a plusieurs points à considérer: le coût, le pays traversé, le tracé, la direction, le meilleur itinéraire aux yeux des touristes. Un des arguments invoqués par ces braves habitants de la partie méridionale du nord de l'Ontario est que la grande route devrait être construite plus près de la frontière des Etats-Unis, afin qu'un plus grand nombre de touristes américains soient attirés chez nous. Cet argument ne tient pas debout, parce que c'est pour les Canadiens et non pour les Américains que nous construisons une route. A cet égard, nous devrions appliquer la politique du Canada d'abord. Je le répète: la route la plus logique, la plus économique et la plus convenable est à travers la partie méridionale du nord de l'Ontario.

Le premier ministre a fort bien exposé la situation à Calgary l'été dernier. Je n'ai pas sous la main les comptes rendus de journaux de ses observations, mais il a dit, je crois, que la grande route devrait suivre la direction de North-Bay, en traversant la route Ferguson—il a omis le nom de Cochrane—mais a mentionné Hearst; en même temps, cependant, la route Ferguson franchit les villes de Cochrane et de Haileybury. Je me réjouissais des paroles du premier ministre, parce que j'y voyais la preuve qu'il connaissait parfaitement les conditions géographiques, du moins de notre région. Je n'étais pas moins heureux de constater, quelques jours après, que le ministre du Travail, dans un entretien avec le représentant de l'*Ottawa Journal* se disait enchanté

[M. Bradette.]

de l'avis du premier ministre, à savoir que la route transcanadienne devait logiquement comprendre la route Ferguson. Quelques jours après, surgirent de vigoureuses protestations de la part de Fort-William, de Port-Arthur et, plus spécialement, de Sault-Sainte-Marie. Alors, le premier ministre de l'Ontario déclara qu'aucune décision n'avait été prise. Sa déclaration équivalait, en fait, à dire que le premier ministre du Canada avait trop parlé; que le tracé n'avait pas encore été arrêté. Représentant de l'Ontario septentrional, je commençai de croire que la région méridionale de l'Ontario-Nord étant plus peuplée que la région septentrionale, le prix et le parcours ne compteraient pas et que le tracé traverserait celle-là; et d'après l'état que j'ai à la main, il est évident qu'on y a déjà dépensé des millions de dollars. Je cite ces faits non en vue d'en tirer un avantage politique particulier, ni d'exploitation électorale, mais afin que le peuple canadien connaisse tous les aspects d'une entreprise de caractère vraiment national, et que celle-ci se poursuive en conséquence. Je citerais, si j'en avais le temps, l'opinion sur le sujet de certains journaux indépendants. S'appuyant sur la statistique et les faits, ils établissent que ma région offre le tracé le plus court et le moins coûteux.

D'aucuns ont dit que la population nous manque encore. J'ai dit, il y a un instant, qu'elle s'est accrue de 800 p. 100 depuis quelques années; et je ne crois pas exagérer en ajoutant que, d'ici vingt ans, Porcupine, la baie James et la région ontarienne de la baie d'Hudson seront augmentées de 10,000 foyers prospères ou plus. Le même accroissement se fera dans la région de Kapuskasing. L'industrie minière et l'agriculture dans l'Ontario septentrional sont nécessairement destinés à se développer. Ce qu'on nomme la zone argileuse traverse le Témiskamingue septentrional et méridional et selon moi une population d'au moins un million y trouverait sa vie. D'autres zones renferment aussi des richesses en puissance.

Pour vous donner une idée de ce qu'on pense de notre région, l'été dernier, j'ai rencontré au delà de Kapuskasing quatre automobiles de visiteurs venant de Toronto. Il n'en vient pas beaucoup de la grande ville, non plus que d'hommes d'affaires de la partie méridionale de la province. Ceux-là étaient passés par Hearst, Kapuskasing, Haileybury, Cochrane, Timmins et Iroquois-Falls. Je leur demandai ce qu'ils pensaient de notre pays et tous me répondirent qu'ils étaient émerveillés de ce qu'ils avaient vu, du potentiel du sol, des perspectives d'avenir; que pour eux le voyage était une révélation. Ils se promettaient de propager leurs impressions parmi leurs amis et