

nistre a fait part hier hâterait l'exécution d'un ouvrage de cette nature; cela fournirait du travail et de l'aide, sans compter les avantages qui continueraient d'en résulter. C'est ce à quoi je pensais lorsque j'ai fait au premier ministre cette observation générale qu'en inaugurant des travaux publics, non pas en vue d'apporter une solution à la difficulté dans son ensemble, mais plutôt afin d'atténuer le mal dont nous souffrons en ce moment, le Gouvernement devrait voir à ce que, dans la mesure du possible, les dépenses soient effectuées pour des ouvrages avantageux dans l'avenir.

A cet égard, je signale, non parce que la chose s'applique à ma circonscription mais à cause de son application générale à la situation qui existe par tout le pays, le danger qu'il y aurait de favoriser la construction de grandes routes et l'expansion du trafic automobile au détriment des chemins de fer. En parlant de la sorte, je n'exagère en rien. Je me fais simplement l'écho du point de vue exposé, non pas spécialement au sujet de cette mesure législative, mais à l'égard du problème économique en général, par la *Gazette*, dans son numéro d'hier. Elle y fait certains commentaires sur un vœu adopté par le Congrès des métiers et du travail à la même séance où étaient adoptées les résolutions concernant le chômage dont le premier ministre a donné lecture dans cette Chambre. La *Gazette* appelle l'attention du public et du Parlement sur les transformations remarquables survenues dans le domaine du transport du fait de la concurrence de plus en plus vive entre le trafic automobile et le transport par voie ferrée.

Pour revenir à la situation qui existe dans ma circonscription, et à titre d'exemple, je ferai observer que les gens des paroisses éloignées qui étaient sans communication par voie ferrée réussirent à obtenir du gouvernement provincial une subvention pour la construction d'une grande route, et s'aperçurent qu'ils avaient une excellente route conduisant directement à Montréal, il s'ensuivit un trafic automobile qui non seulement a détourné de cet embranchement du Pacifique-Canadien le transport dont il aurait été alimenté en temps normal, mais qui est devenu avantageux au point que les recettes encaissées à toutes les gares de cette ligne, l'embranchement des Laurentides, sont en diminution, ce qui est attribuable en partie, sans doute, à l'inévitable évolution des choses, mais aussi à cette circonstance que la compagnie du chemin de fer n'a pas prévu quelle répercussion la construction de ces dix ou quinze milles de route aurait sur son trafic en général. Je suis cer-

tain que le même état de choses existe dans plusieurs autres régions du pays. Ce parlement est plus intéressé à assurer du trafic aux chemins de fer du Canada qu'il ne l'est à favoriser la circulation des automobiles, laquelle ne doit son existence qu'à des exigences d'ordre local.

Le premier ministre a dit en toutes lettres qu'il ne voulait pas enlever aux gouvernements provinciaux leur juridiction relativement à la construction de grandes routes. Ici au Parlement, nous devons nous préoccuper avant tout de soutenir notre grand réseau de chemin de fer. A coup sûr, lorsque nous avons fait l'acquisition de l'ancien Grand-Tronc, du Transcontinental et du réseau Mackenzie et Mann, pour en faire le grand réseau des Chemins de fer nationaux, nous nous sommes engagés à relever la situation financière du réseau et à en accroître le trafic pendant des années à venir. Nous ne devrions certainement pas nous engager dans d'autres entreprises de transport ni favoriser un autre mode de transport qui fonctionnera au détriment de nos Chemins de fer nationaux ou du Pacifique-Canadien. Au contraire, nous devrions encourager ces deux réseaux à prendre de l'expansion afin d'assurer de plus grands avantages aux régions qui ne sont pas encore dotées de voies ferrées et un meilleur service à d'autres endroits du pays. Nous devrions voir à l'amélioration de la situation dans les petits centres de colonisation et de commerce et faire en sorte qu'ils ne dépendent pas entièrement du trafic automobile.

Il y a un embranchement des Chemins de fer nationaux qui traverse le comté des Deux-Montagnes, le comté de Terrebonne, le comté d'Argenteuil et aboutit à un petit village du comté de Labelle, Saint-Rémi d'Amherst. Cette ligne, qui était autrefois le chemin de fer de colonisation de Montfort, est établie depuis des années. On pourrait la prolonger, ce qui assurerait, aujourd'hui comme à l'avenir, du trafic à la voie principale, procurerait du travail à la population du district, à quelques-uns de ceux qui chôment en ce moment à Montréal, et en même temps contribuerait à l'établissement des terres et à l'exploitation de la forêt. A ce propos, je désire dire un mot d'une résolution, dont je saisis le Gouvernement plus tard. Elle a été adoptée par un des conseils municipaux de la région qui, étant donné la situation actuelle et les conditions générales dans ces centres, réclament le prolongement de cette ligne par les Chemins de fer nationaux canadiens.

Quant à l'agriculture, voici ce que je me contenterai de dire: Comme l'ont fait bien observer, hier, le premier ministre et autres, toutes ces choses réagissent l'une sur l'autre.