

relier l'Est à l'Ouest. Durant la dernière campagne électorale, les libéraux et les conservateurs étaient du même avis sur cette question; nous voulions que cette route suivît la route Ferguson via North-Bay, Haileybury, Cochrane et Hearst jusqu'à la frontière du Manitoba. Dès que ce Gouvernement arriva au pouvoir, il y eut hésitation et on s'efforça de rejeter les responsabilités sur le gouvernement provincial. J'ai déjà parlé de la déclaration du premier ministre de l'Ontario disant que toute la responsabilité retombe sur le Gouvernement fédéral. L'année suivante, le gouvernement provincial déclarait qu'il envoyait des arpenteurs et des aéroplanes pour étudier le terrain et choisir un tracé convenable, mais jusqu'à présent aucune réponse définitive n'a été donnée par ce Gouvernement au gouvernement provincial.

Il faut admettre que le premier ministre est en face de maintes difficultés, mais il les attaque toujours courageusement et je ne puis m'expliquer pourquoi il n'en est pas arrivé à une décision à ce sujet. Nous voyons que deux sections du nord de l'Ontario s'opposent au choix d'un certain tracé. On a dépensé plus d'argent sur cette route pour alléger le chômage dans la partie sud du Nord ontarien que dans la partie septentrionale. Il est vrai que sur la route Ferguson on a construit plusieurs ponts magnifiques et fait disparaître les courbes en maints endroits, mais on n'a rien fait à l'ouest ou au sud de la ville de Hearst. Apparemment, nous faisons une lutte inutile en ce qui concerne la route transcanadienne. Je parle littéralement, mais j'ai assez de confiance et de foi dans l'habileté et l'énergie du ministre actuel du Travail, qui représente le nord de l'Ontario, pour croire qu'il verra à ce que les gens de notre section obtiennent justice. Je ne crois pas que l'on fasse quoi que ce soit dans un but politique, ou que le gouvernement provincial favorise la partie sud de la section septentrionale de l'Ontario parce que la population y est plus nombreuse que chez nous. Depuis dix ans, la population agricole de ma circonscription a augmenté de plus de 800 p. 100, et avant une courte période de quinze ou vingt ans, nous aurons une population plus forte dans la partie nord que dans la partie sud du Nord ontarien. Conséquemment, je me refuse à croire que la décision du Gouvernement sera influencée par des considérations politiques. J'espère et crois que le Gouvernement actuel, parce qu'il contribue 50 p. 100 du coût de construction de la route transcanadienne, décidera maintenant, si possible, avant que l'argent soit voté, quel tracé cette route doit suivre. Nous voulons être logiques; nous ne désirons pas tout accaparer, mais nous savons ce que pensent les gens dans d'autres régions et nous n'ignorons pas que,

vu leur population plus nombreuse, elles sont mieux organisées que nous. La raison d'une population plus considérable ne devrait pas valoir pour le Gouvernement actuel; il devrait nous donner ce qui nous revient. Nous ne demandons pas de faveurs spéciales; nous ne voulons que justice. J'ai déjà beaucoup travaillé pour la solution de ce problème.

De plus, accompagné d'une très forte délégation de la circonscription de Labelle, y compris son représentant, j'ai eu une entrevue avec le premier ministre de Québec. Je lui ai demandé une communication directe entre la ville de Montréal et le territoire de Cochrane dans la direction de Hearst, afin d'épargner au moins 200 milles. Plusieurs membres de la législature de Québec étaient avec moi, et j'avais également l'appui d'un citoyen de Montréal qui pensait que c'était la route la plus pratique et la plus facile.

Une chose qui m'a surpris dans la discussion de l'itinéraire de la grande route transcontinentale c'est que la région septentrionale du nord de l'Ontario est la seule partie qui semble directement concernée. Le *Saturday Night* et autres journaux influents de Toronto ont dit que tout le Canada devrait s'intéresser à la construction de la route transcanadienne dans le Nipissing et le nord de l'Ontario. Je regrette que, jusqu'à présent, aucun groupe important de citoyens excepté dans l'Ontario septentrional ne se soit occupé de cette question. J'espère que dorénavant tous s'y intéresseront et comprendront que, vu les sommes considérables prises dans les coffres de l'Etat pour ces travaux, chaque Canadien est concerné.

J'ai dit qu'à l'heure actuelle la province de Québec n'a aucune communication directe avec la route transcanadienne afin d'atteindre le Manitoba ou le littoral du Pacifique. Pour cela, les habitants de cette province doivent suivre l'itinéraire de Montréal-Ottawa, continuer jusqu'à North-Bay, de là se diriger vers Cochrane, ou contourner la rive nord du lac Supérieur. D'un autre côté, la route naturelle, celle qui devrait être prise en ce qui concerne Québec et les Provinces maritimes est celle qui donnerait accès à Senneterre par Mont-Laurier.

Dans le territoire de Cochrane jusqu'à la frontière de Québec il n'y a que 50 milles à construire. Dans la province de Québec il y a des centaines de milles de bonnes routes provinciales construites par la province, et il ne faut pas plus que 150 milles au nord de Maniwaki pour communiquer directement avec la partie septentrionale du nord de l'Ontario. Je répète donc que toutes les provinces devraient être intéressées. Dès que ce sera devenu un fait accompli—et l'entreprise coû-