

est construit exclusivement pour le charbon et l'on n'a jamais rien fait pour la rendre utile aux pêcheurs des villes et villages de la côte sud de Cap-Breton. Cependant, quand le gouvernement s'en emparera, comme je compte qu'il le fera, il aura l'occasion de l'outiller de manière à ce qu'elle rende service aux pêcheurs qui pourront envoyer leurs pêches dans tout le Canada. Du côté sud de l'île, nous avons une ligne de 30 à 35 milles, allant du détroit de Canso au canal Saint-Pierre. Le leader du Gouvernement (sir George Foster) connaît parfaitement bien cette ligne, et il se peut qu'il y ait voyagé. Elle est assez bonne, mais elle devrait se prolonger jusqu'à Louisbourg où elle pourrait se relier à la ligne de la compagnie "Dominion Iron and Steel".

Je suis heureux de voir qu'avec tous mes efforts, j'ai réussi à amener à la Chambre le ministre des Chemins de fer (M. Reid), qui a écouté une partie de mes remarques. J'ai ainsi l'occasion de lui dire que la compagnie qui possède le chemin de fer de la rive sud, avait l'intention de prolonger cette ligne jusqu'à Louisbourg, le long de la côte sud du Cap-Breton et, à mon titre de conseiller légiste de la compagnie, j'ai eu le plaisir d'acheter un emplacement de gare pour cette ligne sur l'ancien emplacement du vieux Louisbourg.

Si le ministre est disposé à faire exécuter le projet de prolonger cette voie ferrée, il se rendra compte que la compagnie possède l'un des plus magnifiques emplacements de tête de ligne de tout le littoral Atlantique, sans compter que ces terrains comprennent l'emplacement de l'ancienne ville et du vieux quai de Louisbourg, à l'époque où cette ville était encore sous la domination française. Il aura également le plaisir de se rendre compte que les fondations du quai bâti sur les terrains de la compagnie sont excellentes et plus solides que jamais. Si ce chemin de fer était prolongé le long de la rive sud de l'île, il traverserait Saint-Pierre, l'Ardoise, Grande-Rivière, Fourchu, Gabarus, Louisbourg, Lorraine, Mainadieu et Malbaie. Tous ces villages progressent et se livrent à l'industrie de la pêche, mais ils sont absolument privés de toutes communications par chemins de fer. Je l'ai déjà expliqué et je le répète, il est inutile de songer à doter les deux rives de cette grande île du Cap-Breton de communications par voie ferrée en construisant simplement un chemin de fer au milieu de l'île. L'île du Cap-Breton a 125 milles de longueur par 90 milles de largeur, mais elle est séparée en deux parties par un bras de mer et le canal Saint-Pierre. Il est donc

facile de se rendre compte qu'une ligne de chemin de fer, traversant cette grande étendue par le milieu, ne saurait assurer les communications voulues aux différents centres de pêcheerie échelonnés sur le littoral. Je me contenterai donc de compléter les observations que j'ai déjà faites et de rappeler au ministre, maintenant qu'il est ici,—car je sais qu'il est fort occupé et c'est pour cela qu'il a été absent de son siège—qu'il siégeait au Parlement à l'époque où fut adoptée la résolution que je lirai dans un instant. L'honorable M. Rogers, qui remplissait alors les fonctions de ministre des Travaux publics, dirigeait les délibérations de la Chambre; il a donné sa parole que le Gouvernement acceptait ma proposition, mais je me rappelle parfaitement bien que le présent ministre des Chemins de fer et des Canaux, qui présidait dans le temps à la direction des Douanes, était également à son siège. La résolution que j'ai proposée et qui fut adoptée par le Gouvernement était ainsi conçue:

La Chambre est d'avis que le temps est arrivé où l'on devrait faire pénétrer l'Intercolonial dans les régions des Provinces maritimes qui n'ont pas de voies ferrées, et qui sont à une distance raisonnable de ce chemin de fer.

Aujourd'hui, je propose la suivante:

La Chambre est d'avis que les propositions contenues dans ladite résolution du 16 mars 1914 devraient être mises à exécution le plus tôt possible.

Le chemin de fer dont je parle, dans le comté de Victoria, fut commencé pour ainsi dire en 1911 en même temps que plusieurs autres voies ferrées dans les comtés de Guysborough, de Pictou et d'Halifax, ainsi que dans plusieurs autres parties de l'est de la Nouvelle-Ecosse. Ces entreprises ont été abandonnées, mais le Gouvernement a promis de les reprendre plus tard. Or, j'ai confiance que le temps est arrivé et qu'avant longtemps le Gouvernement prendra les mesures nécessaires pour l'exécution des projets énumérés dans la proposition en discussion ainsi que dans celle qui fut acceptée le 16 mars 1914.

J'ose espérer que j'ai défini clairement l'attitude que j'adopte ainsi que la situation dans laquelle se trouvent les populations de l'île du Cap-Breton, des comtés d'Inverness et de Guysborough, dans la partie occidentale de la Nouvelle-Ecosse, aussi bien que celle des gens des régions de Québec et du Nouveau-Brunswick que ces projets intéressent particulièrement, quant à la portée et au but que vise la présente résolution.

J'ai le ferme espoir que le jour est proche où le ministre sera en mesure de réjouir le cœur de ces vieux colons, dont les ancêtres