

que cette compagnie n'a pas payé ses dettes aux entrepreneurs, aux travailleurs et autres, bien que les actionnaires fussent réputés millionnaires; je veux savoir si cette accusation est justement fondée. Bref, je veux m'assurer du montant des dettes de la compagnie du chemin de fer de la Ligne Directe, pour arriver à quelque moyen équitable, par lequel les entrepreneurs pourront être payés et par là éviter leur ruine complète. Je désirerais aussi trouver les moyens de payer les travailleurs et autres qui sont encore dans les environs des travaux dans la province, et qui sont privés des choses nécessaires à la vie, vu qu'ils ne peuvent pas retirer les gages qui leur sont dus.

Quant au chemin de fer de la Ligne Directe traversant les comtés de Cumberland, Colchester et Pictou, je ne suis pas ici pour dire qu'il ne devrait pas être construit; mais, au contraire, pour donner mon appui et mon influence, si cela est nécessaire, pour aider à élaborer un plan d'après lequel les dettes de la compagnie seront d'abord payées, et ensuite le chemin de fer complété. Mais je veux être bien compris sur ce point. Quels que soient les arrangements faits pour le prolongement du chemin de fer au Cap-Breton, mon désir est qu'il n'y ait aucune entente de faite avec aucun des chemins de fer projetés dans la Nouvelle-Ecosse, et voici pour quelles raisons: Il y a des compagnies qui entreprendraient la construction de 80 milles de chemin de fer au Cap-Breton; mais si elles sont forcées de construire 90 milles de chemin de fer de la Ligne Directe dans la Nouvelle-Ecosse, longeant l'Intercolonial, elles ne voudront pas accepter l'entreprise dans l'Île du Cap-Breton. Ce que je désire, comme représentant d'un des comtés de l'Île du Cap-Breton, c'est la construction d'un chemin de fer d'après le tracé le plus direct et la plus facile; et cette route, sur un parcours de 30 milles, a déjà été explorée, depuis le détroit de Canso jusqu'au canal Saint-Pierre, et les 50 milles additionnels depuis le canal Saint-Pierre ont été explorés, mais le tracé n'en a pas été fixé. Les comtés déjà nommés, et situés sur la terre ferme: Cumberland, Colchester et Pictou, sont traversés par des chemins de fer, tandis qu'au Cap-Breton il n'y a pas un mille de chemin de fer, si ce n'est la ligne située dans les environs des mines de Sydney, et celle qui met en communication les ports de Louisbourg et de Sydney; mais toutes deux appartiennent à la compagnie houillère.

Le Cap-Breton a une population de 90,000 âmes qui désirent avoir un chemin de fer. Aujourd'hui, je fais appel à la Chambre, en leur nom. Depuis 1851, soit une période de 34 ans, on agite la question de ce chemin de fer, mais on n'a rien fait jusqu'à présent. On pourrait alléguer que la somme destinée à cette entreprise par le trésor fédéral, n'est pas aussi considérable que lorsque les crédits ont été votés. Comme député de l'Île, je prends sur moi de dire que si le gouvernement veut nous donner 2,000,000 d'acres de bonne terre dans le Nord-Ouest, cette concession nous assurera la construction du chemin.

Il est temps que ce chemin, si nécessaire, soit construit, par le gouvernement ou par une compagnie. La position dans laquelle se trouve le gouvernement peut nous mettre dans l'obligation d'accepter 2,000,000 d'acres de terre dans le Nord-Ouest au lieu d'un crédit, un don de ce genre étant parfaitement dans l'ordre lorsqu'il est fait à une partie d'une grande ligne comme celle-ci, s'étendant depuis Vancouver jusqu'à Louisbourg. La concession de ces terres sera une manière facile pour le gouvernement fédéral de rendre justice dans cette circonstance, et, en outre, les avantages de cette convention ne seraient pas exclusivement de notre côté, car tout le Canada en bénéficierait, et cela rendrait plus fort le lien qui nous unit.

Les arguments relatifs à la votation d'un crédit par le gouvernement fédéral au chemin de fer Canadien du Pacifique, la grande ligne canadienne transcontinentale, s'appliquent avec une égale force à un chemin de fer construit dans l'Île du Cap-Breton, depuis le détroit de Canso jusqu'à Louisbourg, comme partie de la grande ligne déjà construite

M. PAINT

jusqu'au détroit de Canso, et à laquelle il ne faut plus que 80 milles pour se rendre à une tête de ligne des plus avantageuses.

Relativement à la concession de terres, j'ai dit que les avantages ne seraient pas seulement de notre côté. En faisant à la Nouvelle-Ecosse une concession de terres, dans les Territoires du Nord-Ouest, on intéressera la population de cette province au développement et à la colonisation de ces terres, et naturellement, on ajoutera au transport, soit des voyageurs, des malles, ou des produits du Nord-Ouest. En tant qu'il est question de l'Île du Cap-Breton, le transport devra se faire par Louisbourg, car il n'y a aucun port dans l'Île dont l'accès soit plus facile à toute saison de l'année.

On pourra me dire: Pourquoi ne vous adressez-vous pas au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse? Il est vrai que le gouvernement doit être sérieusement intéressé à la construction de ce chemin de fer, mais il ne s'est écoulé que quelques jours depuis que deux honorables messieurs, MM. Morrisson et Church, sont venus de cette province, cherchant à obtenir du gouvernement fédéral ce qui ressemble beaucoup à une subvention; aussi, je ne crois pas que l'on puisse attendre beaucoup de leur part. En outre, depuis que le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse a cédé au gouvernement fédéral un titre bon et valable à l'embranchement de Pictou et Truro, y compris son prolongement—en tout 130 milles—valant \$4,000,000, pour la somme de \$1,200,000, depuis cette convention, il maintient qu'il n'est plus tenu de prolonger le chemin dans l'Île du Cap-Breton; il maintient que cette convention a rejeté cette obligation sur le gouvernement fédéral, ou, dans tous les cas, qu'elle a donné plus de force à nos réclamations.

Je ne suis pas ici, M. l'Orateur, pour plaider la cause du gouvernement local, ni pour l'aider à se libérer de sa responsabilité dans cette matière. Mais nous avons vu ce que l'on a fait pour la construction d'embranchements dans différentes parties du Canada. Je remarque que 208 milles de chemin de fer ont été construits dans l'Île du Prince-Edouard, île qui est de moitié moins grande que le Cap-Breton, un chemin de fer, l'embranchement de Saint-Charles, qui s'étend de l'Intercolonial à Lévis, en face de la ville de Québec, coûte près d'un million et demi—chiffre presque suffisant pour construire notre chemin de fer dans l'Île du Cap-Breton; le chemin de fer de l'Île de Vancouver que l'on est à construire, a obtenu une subvention l'hiver dernier, de ce parlement; plusieurs embranchements ont été construits, ou sont en voie de construction, sur la grande rivière Miramichi; un embranchement de 27 milles conduit à Dalhousie, au havre de Richibouctou, le raccordant avec l'Intercolonial; 43 milles depuis l'Intercolonial jusqu'à Parrsboro', et une autre ligne projetée à Pugwash, qui, dans mon opinion devrait être construite; et encore une autre ligne projetée dans le voisinage de Métapédiac. Je suis heureux de voir que toutes ces lignes ont été construites; je suis heureux que les différents comtés où elles existent retirent ces avantages. Mais, M. l'Orateur, je plaide la cause du Cap-Breton, et je désire que les électeurs regardent le projet de la Ligne Directe avec mépris, et le considèrent comme une parfaite blague.

Je désire dire, en outre, qu'il est très probable, bien que l'Île du Cap-Breton envoie cinq députés en cette Chambre pour appuyer le gouvernement,—il est probable, dis-je, que ces députés ne reviennent plus si le gouvernement ne fait pas quelque chose pour le chemin de fer pendant cette session. Lorsque je vois tous ces chemins de fer dans les différents comtés, je suis porté à m'écrier: Je voudrais que sir Charles Tupper eût demeuré au Cap-Breton; mais je sais, je suis sûr, que l'honorable chef de cette Chambre et son cabinet seront disposés à nous rendre justice. On nous a promis, dans cette Chambre, il y a un an, que cette ligne directe serait prolongée dans l'Île du Cap-Breton. Nous avons attendu ce prolongement depuis deux ou trois