

M. MACDONALD (Cap-Breton)—J'approuve entièrement ce qu'a dit mon honorable ami sur l'importance de faire de Louisbourg le terminus du chemin de fer Intercolonial. Les habitants de l'île du Cap-Breton s'occupent activement de la question du prolongement du chemin de fer jusqu'à Louisbourg, et en particulier ceux du comté que j'ai l'honneur de représenter. Ils ont été informés que le gouvernement fédéral avait l'intention de subventionner un chemin de fer qui prolongerait l'Intercolonial jusqu'à cet endroit, au moyen de l'embranchement de Truro à Pictou, et je puis dire que le premier ministre n'a jamais pris une mesure aussi populaire que celle-ci pour ce qui concerne cette section du Cap-Breton. On leur a dit qu'une forte pression avait été faite sur le gouvernement pour le décider à donner l'embranchement en question, afin de faire prolonger le chemin jusqu'au détroit de Canso seulement; mais je suis d'avis que cette mesure serait injuste pour le Cap-Breton, et pour mon comté en particulier, car ce chemin serait très peu avantageux à la population qui habite cette région. Le public voyageur dans l'île pourrait en retirer quelques avantages, mais ce serait tout.

Je ne crois pas qu'il y ait une entreprise publique d'une plus grande importance pour toute la Confédération que la construction d'un chemin de fer jusqu'à Louisbourg, et je crois que tout le pays est de mon avis. Nos principaux hommes publics et les journaux envisagent la question sous le même point de vue. Le *Telegraph* de St. Jean (N. B.) s'est prononcé dans ce sens, et le *Mail* et le *Globe* de Toronto ont exprimé, je crois, la même opinion, ainsi que la presse de la Colombie-Britannique. L'honorable député de Cumberland a dit, l'an dernier, dans le cours d'un débat sur le chemin de fer du Pacifique, qu'il espérait voir avant longtemps la construction d'un chemin de fer depuis le Pacifique jusqu'à Louisbourg. On devrait considérer l'entreprise, dans ces circonstances, comme ayant un caractère fédéral, et je pense qu'une subvention par le Parlement canadien, en outre de l'octroi de l'embranchement de Truro et Pictou, assurerait la construction de la ligne sur tout le parcours. Je me rap-

pelle que, lorsqu'on a pris en considération l'an dernier l'item des frais de construction du canal de la Baie Verte, le ministre de la Justice a déclaré qu'en présence de la forte opposition que cette entreprise suscitait, il n'aurait aucune objection à dépenser un montant aussi considérable dans une autre entreprise d'une même importance nationale pour les provinces maritimes; et il était d'avis que ce projet avait une plus grande importance nationale. J'espère que l'honorable ministre de la Justice se servira maintenant de sa grande influence pour mettre à exécution l'idée qu'il suggérerait alors.

M. McISAAC—Je dois dire que, comme l'un des représentants des comités intéressés, j'approuve pleinement les observations de l'honorable député du Cap-Breton, qui vient de parler, et celles de mon honorable ami, le député de Richmond, sur l'importance de cette entreprise. On a construit un chemin de fer jusqu'à New-Glasgow durant la première année de la Confédération, mais rien n'a été fait depuis. La population de la Nouvelle-Ecosse pouvait alors établir son tarif comme elle l'entendait; elle n'avait pas à s'occuper des protectionnistes et autres, et elle avait sa pleine liberté d'action à ce sujet. Une fois la Confédération adoptée, le tarif a été augmenté, et pas un mille de chemin de fer n'a été depuis construit à l'est.

La Nouvelle-Ecosse ne saurait, dans sa condition financière actuelle, construire ce chemin aux frais de la province. Il y a deux ans cette Chambre est venue à notre aide et a passé une résolution autorisant le transfert de l'embranchement de Truro à une compagnie, à certaines conditions. Cette résolution déterminait la législature locale à accorder une subvention. La population de la partie est de la Nouvelle-Ecosse désirait que ce chemin fut prolongé jusqu'à Louisbourg; mais dans le cas où cette entreprise n'aurait pu réussir, elle se serait contentée de la construction de 80 milles de chemin jusqu'au détroit de Canso. A la grande surprise du gouvernement local et de la population de la Nouvelle-Ecosse, lorsque la compagnie qui allait construire le chemin demanda le transfert de l'embranchement, on lui répondit qu'il ne lui

M. FLYNN.