

000 âmes, n'ont presque pas de relations avec l'Intercolonial. Il existe un chemin de fer entre Sydney et Glace-Bay, propriété de la compagnie des houillères Dominion. Les marchands de Dominion, de Glace-Bay, Port-Morien, Dominion n° 6 et de Louisbourg ont à payer presque double prix de transport sur toutes les marchandises qu'ils apportent dans ces villes.

Il leur faut payer à l'Intercolonial le prix de transport des marchandises importées à Sydney, et un prix presque aussi élevé au chemin de fer de la Dominion Coal Company, de là à Louisbourg. Je ne veux pas blâmer à cet égard la compagnie du chemin de fer de Sydney et Louisbourg, car il n'est que naturel que cette compagnie cherche à bénéficier de ses transports. Mais le ministre à mon avis, pourrait trouver le moyen de solutionner le problème. La compagnie du chemin de fer de Sydney à Louisbourg, paraît-il, ne tient guère à transporter des voyageurs ou des marchandises; elle ne s'occupe que du transport de la houille; aussi, pour un chemin de fer de cette étendue, il effectue, en une seule année, autant de transports que tout autre chemin de fer au Canada, et peut-être davantage. La plate-forme est excellente et je tiens de certains experts que la plate-forme de ce chemin de fer de Sydney à Louisbourg ne le cède à aucune autre plate-forme au pays. En traitant avec la compagnie de houillères Dominion à cet égard, il pourrait se négocier entre le Gouvernement et cette compagnie une convention permettant de prolonger directement jusqu'à Louisbourg l'Intercolonial qui desservirait ainsi une population d'environ 50,000 âmes qui, aujourd'hui est écrasée des prix de transport excessifs tandis qu'au point de vue du transport des voyageurs le chemin de fer ne leur est guère utile. Si je ne me trompe, ce chemin de fer a été subventionné par le Gouvernement fédéral. Je ne saurais dire si la commission des chemins de fer a juridiction sur ce chemin de fer, quant à l'usage commun. Sans être ici l'interprète autorisé de la compagnie de houillères Dominion, je suis convaincu qu'elle consulterait ses propres intérêts en souscrivant aux avances du Gouvernement, si ces avances tendaient à permettre aux trains de l'Intercolonial de pénétrer dans Louisbourg.

A mon avis, ce serait une proposition également lucrative pour l'Intercolonial. En hiver, comme on nous l'a dit l'autre soir, le port de Sydney est fermé à la navigation par les glaces, pendant quelques mois et il existe aujourd'hui un immense trafic avec l'île de Terre-Neuve, dont les industries commencent à prendre un important développement. En réalité, la compagnie de chemin de fer Reid à l'intention d'installer un service quotidien entre Sydney et

M. CARROLL.

Louisbourg, qui est son port d'hiver et l'île de Terre-Neuve. Tous les transports de marchandises s'acheminent de ce côté et si l'Intercolonial se prolongeait jusqu'à Louisbourg, il pourrait capturer tous ces transports ainsi que le trafic-voyageurs. En même temps, les populations de cette région en bénéficieraient grandement, tandis que les marchands en retireraient de lucratifs profits. Ce sera peut-être œuvre de longue haleine; mais enfin le ministre et le département ne sauraient trop se pénétrer de l'urgence d'une initiative quelconque en vue de remédier à la pénible situation de ces populations. Ce sera je le répète, œuvre de longue haleine, et advenant que le Gouvernement n'ait pas la haute main sur cette ligne et que le ministre ne réussisse pas à effectuer de traité avec la compagnie de houillères et des aciéries Dominion touchant l'usage commun de cette voie ferrée, il me semble qu'il devrait être possible d'atteindre ce but, d'autant plus que ce chemin de fer a été fortement subventionné par le Gouvernement fédéral. Fuis, advenant l'insuccès de ces tentatives, je le répète, il faudrait aviser aux moyens à prendre pour permettre aux populations du voisinage de Glace-Bay et du Dominion de faire des raccordements avec le train du matin de Sydney. Aujourd'hui, le citoyen de Glace-Bay ou des régions minières autour de Sydney qui veut prendre le train du matin, doit quitter son domicile dans la soirée puis se rendre à Sydney et y demeurer toute la nuit. A mon avis, il serait possible de remédier à cette situation. Il existe à un endroit portant le nom de "hangars pour wagons de Sydney et Glace-Bay," un croisement où la ligne de tramways de Glace-Bay pourrait se raccorder avec le train d'Halifax quittant Sydney dans la matinée, si on y établissait une halte. Je prie le ministre de se rappeler qu'on remédierait aux incon vénients qu'éprouve le public voyageur, en établissant une voie latérale à cet endroit désigné comme "hangars à wagons pour le chemin de fer de Sydney et Glace-Bay", afin que les voyageurs puissent effectuer le raccordement à cet endroit, sans quitter leur domicile, la veille au soir.

En plus de ce grand avantage offert au public voyageur, ce serait également très utile au commerce de cette localité, car actuellement les courriers doivent quitter cette région dans la soirée afin d'être à Sydney assez tôt pour l'express du matin qui se dirige vers l'Ouest. Je demande au ministre de prendre cela en considération. Naturellement, nous espérons, quand il aura eu le temps d'étudier la question des embranchements que cette ligne de Saint-Pierre sera annexée à l'Intercolonial et qu'elle sera prolongée. Je crois qu'elle donnera des bénéfices, parce que nous avons sa population,