

Excellence le Gouverneur-Général, demandant la correspondance avec le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse, au sujet du transfert projeté de la ligne d'embranchement du chemin de fer entre Truro et Pictou, pour faciliter le développement des chemins de fer à l'est du terminus actuel.

Il allait adresser la parole à la Chambre, lorsque l'Orateur déclare qu'il est six heures.

SÉANCE DU SOIR.

M. MACKAY—Le sujet de cette proposition a une telle importance pour le comté que je représente, que je crois devoir faire quelques observations. Il ne sera pas inutile de déclarer que je représente le comté situé le plus à l'est en Canada, et qu'un bel avenir doit être réservé au Cap-Breton, si l'on considère l'état actuel de l'île et ses grandes richesses minières. Cette île se trouve à une grande distance de la capitale; elle n'a aucune communication par chemin de fer avec le reste du pays, et ses intérêts ont été sérieusement négligés. Si l'on considère que les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse ont été presque entièrement construits avec des fonds publics; que les habitants du Cap-Breton ont beaucoup contribué à leur construction, et que durant la campagne que l'on a faite pour l'établissement de ces voies ferrées, on leur a donné à entendre que le réseau des chemins de fer serait continué jusque dans l'île, lorsque le développement du pays le permettrait, je maintiens qu'ils ont certaines réclamations, auxquelles le gouvernement est tenu de faire droit, jusqu'à un certain point.

Si la Nouvelle-Ecosse ne s'était pas jointe à la Confédération, les chemins de fer auraient été continués plus loin à l'est et auraient traversé le Cap-Breton, et l'on aurait employé l'influence nécessaire pour mettre à effet l'entente qui a existé lorsqu'on a commencé en premier lieu la construction de chemins de fer dans la province. Cette question a été soulevée une ou deux fois en Parlement, et on l'a regardée comme ayant une importance telle que deux comités ont été nommés indirectement à ce sujet, pour considérer l'opportunité de

construire une ligne de chemin de fer à l'est, de New-Glasgow à Louisbourg.

Cette question se présente devant cette Chambre et devant le pays sous deux points de vue. On peut la considérer comme ayant une importance locale—puis comme ayant aussi une importance nationale—vu que les habitants de cette île prétendent posséder la route la plus courte pour se rendre en Europe et en Asie.

Je ne parlerai pas de l'importance locale de la question; je la traiterai simplement au point de vue national. Si l'on examine la carte, on voit que la partie est du Canada s'avance dans l'Océan à plusieurs centaines de milles de plus que les Etats-Unis. Je vais citer deux ou trois passages du rapport qui a été soumis le 22 mai 1874. Le comité, dont je formais partie, disait dans son rapport :

1o. Il n'y a que trois havres qui, par les avantages qu'ils offrent, se recommandent à l'attention de votre honorable Chambre : ce sont Halifax, Louisbourg et Paspébiac.

2o. Les témoignages entendus par votre comité démontrent que Louisbourg est un havre de première classe, qui, par sa situation géographique, se trouve le plus rapproché de l'Europe.

Il est de 230 milles plus près de l'Europe que Paspébiac, et de 196 milles plus près que Halifax par la route directe.

On doit aussi faire remarquer que les abords de Louisbourg sont très-faciles; que l'ancrage est bon dans la partie est du havre et tout à fait à l'abri des vents, et que les navires de toutes dimensions peuvent y entrer.

Votre comité croit que le choix définitif devra se faire entre Louisbourg et quelque port sur la ligne du chemin de fer Intercolonial, dans le voisinage de Shippégan ou Paspébiac; mais d'après les témoignages entendus, votre comité ne peut se prononcer en faveur du havre de Shippégan.

D'un autre côté, Louisbourg a le désavantage d'avoir une batture ou rocher, de peu d'étendue, il est vrai, à l'intérieur du havre, et que l'on désigne sous le nom de Rocher-aux-Œufs, mais que l'on pourrait faire disparaître à peu de frais. Actuellement, ce rocher peut être évité en suivant les indications publiées par l'amirauté.

Ainsi, entre Louisbourg et Shippégan, votre comité n'hésite pas à recommander le choix du premier pour les raisons plus haut données et qui s'accordent complètement avec les témoignages entendus.

Votre comité recommande qu'une exploration soit faite entre Louisbourg et quelque point du chemin de fer International, à l'effet de constater la possibilité de construire une voie ferrée sur tel parcours, et, en même temps, un relevé, avec rapport indiquant le meilleur mode à adopter pour la traversée du détroit de Canso.

Le comité a fait aussi un rapport favorable dans le but de faire de Louis-