

la province et plus que sa part, en proportion de sa population, au gouvernement.

Nonobstant le fait que la construction des chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse proprement dite, et par la législature locale et par la législature fédérale, a non seulement favorisé l'exploitation profitable des houillères, mais a créé un marché pour la moitié de la production du charbon, tant par la quantité consommée par ces voies ferrées que par l'ouverture de marchés qui n'auraient pu être atteints sans ces chemins de fer et qui ne peuvent être atteints par la population du Cap-Breton, je vais citer le montant du revenu payé par l'île du Cap-Breton, telle que comparée à la Nouvelle-Ecosse pendant une période d'années avant l'existence de ces chemins de fer et depuis. Voici le tableau pour la période commencée en 1865 et terminée en 1868 :—

	Total du revenu provenant du charbon de la N.-E.	Proportion de l'île du C.-B.	Proportion véritable de la N.-E.	Différence en faveur de la N.-E. proprement dite.
1864 à 68.	\$284,561 73	\$182,657 07	\$ 91,904 56	\$80,752 41
1869 à 73.	312,137 92	173,409 90	138,728 02	34,681 78
1874 à 78.	310,787 29	147,702 19	163,085 10	15,382 91
1879 à 83.	381,361 93	185,938 90	195,426 03	9,487 13

Ainsi, l'on verra que le Cap-Breton, en 20 ans, a payé au trésor provincial environ \$190,000 de plus que les comtés de la Nouvelle-Ecosse.

En conséquence des facilités de communication par chemin de fer, les directeurs des houillères de la Nouvelle-Ecosse ont un avantage injuste sur ceux du Cap-Breton, vu que pendant la saison d'hiver ils peuvent prendre leurs commandes pour l'approvisionnement du charbon dans toutes les parties du pays, de sorte que les producteurs de la Nouvelle-Ecosse peuvent calculer exactement le coût de la livraison de leur charbon à un endroit quelconque, vu qu'ils connaissent le prix du transport par voie ferrée, tandis que les gens du Cap-Breton qui sont obligés d'expédier tout leur charbon par eau sont obligés de tenir compte de l'état incertain du prix du fret.

En outre, les Néo-Ecossais peuvent exploiter leurs mines pendant toute l'année, tandis que les mineurs du Cap-Breton sont obligés de chômer pendant six ou sept mois de l'année. On peut voir par un relevé contenu dans le rapport de l'ingénieur de la province de la Nouvelle-Ecosse que la construction et l'existence de ces voies ferrées dans les terrains houillers de la Nouvelle-Ecosse ont non seulement augmenté l'activité de l'exploitation des houillères, mais que les chemins de fer eux-mêmes ont créé un marché permanent pour de grandes quantités de houille de la Nouvelle-Ecosse. Le charbon fourni par les diverses houillères de la Nouvelle-Ecosse au chemin de fer Intercolonial, en 1880, ont été comme suit (par l'usage de l'Intercolonial) :—

	Tonneaux.
New-Glasgow	95,085
Stellarton	125,373
Spring-Hill	36,725
Maccan	892
Albion	7,320
Dunmore	13,240
Nappan	20
	278,655

Maintenant le total des ventes des houillères qui ont fourni ce charbon pendant la même année a été :—

	Tonneaux.
Pictou	434,922
Cumberland	134,671
	569,593

Soit la moitié de la quantité consommée par le chemin de fer Intercolonial. Ainsi le gouvernement construit les chemins de fer pour transporter leur charbon, fournit les wagons dans lesquels il est transporté, et finit par prendre le charbon en leur payant le plein prix, aux dépens de la population du Cap-Breton et de la population de tout le

M. McDOUGALL

reste de la Confédération, tandis que nos habitants du Cap-Breton sont obligés de construire leur propres chemins de fer, jetées, wagons, etc, et ne reçoivent aucun patronage du gouvernement en fait de vente de charbon.

VENTE DE CHARBON PAR COMTÉS, 1883.

	Cumberland.	Pictou.	C. Breton.	Totaux
1er trimestre, 1er mai au 31 nov.	49,198	78,565	14,231	114,994
2e " 1er avril au 30 juin	55,644	116,756	149,753	325,153
3e " 1er juillet au 30 sept.	55,213	156,602	287,098	498,913
4e " 1er oct. au 31 déc...	59,292	109,886	161,532	331,463
Total, tonneaux.....	222,347	461,809	612,614	1,297,523
	461,809			
Total, Cumberland et Pictou....	684,156			

Tels sont les quantités de charbon expédiées par trimestres. M. l'Orateur, ces faits démontrent que ces houillères ayant des chemins de fer qui vont jusqu'à leurs puits, se trouvent dans des conditions telles qu'elles peuvent être exploitées avec presque autant d'avantage en hiver que pendant les mois d'été, tandis que les mineurs de l'île du Cap-Breton chôment et sont obligés d'entretenir leur matériel, leur personnel d'officiers, un grand nombre de chevaux pour exploiter leurs mines, et les nourrir pour rien pendant six mois de l'année. En outre, ils sont obligés de fournir leur part pour le prolongement des voies ferrées dans d'autres parties de la province, tandis qu'ils ne participent aucunement eux-mêmes aux bénéfices qui en découlent.

Telle est la position de l'île du Cap-Breton, comparée à celle du reste de la Nouvelle-Ecosse relativement aux facilités de communication par voie ferrée, et j'espère que la nécessité qui m'a forcé à appeler l'attention sur cette question à cette époque peu avancée de ma carrière parlementaire n'existera plus à la fin de la session actuelle. J'espère que l'administration actuelle présentera à cette Chambre un programme pourvoyant au prolongement du réseau du chemin de fer Intercolonial jusqu'à l'île du Cap-Breton dans un avenir très peu éloigné. Je prétends que si elle entreprend le prolongement de cette voie ferrée jusque dans cette île, cette dépense aura pour effet d'augmenter le revenu provenant de l'île de façon à remettre au bout d'un certain nombre d'années, le trésor fédéral dans la même position que s'il n'avait pas été dépensé un seul dollar pour ce prolongement. Voilà ce que j'ai à dire relativement à cette question, et en terminant, je dois demander pardon à la Chambre de ce que je l'aie retenue si longtemps. Je dois aussi m'excuser auprès de vous, M. l'Orateur, en ma qualité de nouveau député, car j'ai probablement dépassé les limites qui m'étaient fixées par la nature de ma motion.

Motion adoptée.

SERVICE DE SAUVETAGE A PORT-ROWAN.

M. JACKSON : J'ai l'honneur de demander—

Copie de toute correspondance qui n'a pas encore été produite, entre le gouvernement et le capitaine de service de sauvetage à Port-Rowan, province d'Ontario.

Pendant la dernière session, j'ai appelé l'attention du ministre de la marine sur le manque d'efficacité du service de sauvetage à Port-Rowan. J'ai alors représenté que le service laissait à désirer sous tous les rapports, excepté en ce qui concerne un bateau de deuxième ou de troisième classe ; les marins n'étaient pourvus ni de ceintures de sauvetage, ni de vareuses de sauvetage—ils n'avaient ni amarres, ni canon porte-amarre, et ce sont tous des articles très importants pour un pareil service. En réponse à ma motion, l'honorable ministre a dit ce qui suit :—

Je sais que le bateau qu'il y a à la station n'est pas muni de toutes les améliorations des bateaux de sauvetage d'aujourd'hui. Cependant j'ai fait faire à Buffalo deux des meilleurs bateaux de sauvetage ; j'ai les devis de ceux qui ont été construits et je les tiens prêts. J'ai l'intention de faire construire aussitôt que possible un certain nombre de bateaux de sauvetage des gabarits les plus hautement approuvés qui soient