

Les habitants du Cap-Breton sont des hommes courageux et laborieux, et l'on peut attribuer à ce fait le degré de succès et de prospérité auquel ils sont arrivés en se livrant à leurs occupations respectives, et non, M. l'Orateur, au fait qu'ils ont reçu des faveurs des gouvernements qui se sont succédé, tant à la Nouvelle-Ecosse qu'à Ottawa, et qui, chaque année, ont réparti ailleurs les bénéfices provenant des travaux difficiles auxquels ces gens se livraient, travaux qu'ils étaient obligés d'exécuter dans des circonstances pénibles et désavantageuses auxquelles n'étaient pas soumis leurs concitoyens des parties plus favorisées de la province. Les habitants du Cap-Breton, M. l'Orateur, se livrent à quelques-unes des industries les plus importantes de la Confédération. Ils se livrent à l'agriculture, au commerce, et à la navigation, aux travaux des mines et à la pêche. Il est nécessaire que je compare brièvement le rapport des industries auxquelles se livrent les habitants du Cap-Breton à celui de leurs concitoyens de la terre ferme et d'autres parties de la Confédération, afin de faire connaître à la Chambre les justes motifs qu'ils ont de se plaindre et pour montrer qu'ils ont droit d'avoir leur part des sommes votées pour les chemins de fer du pays. En 1881, il y avait, dans la province de la Nouvelle-Ecosse :

	Nouvelle-Ecosse.	Ile du C. B. près du 1/2	Comté du C. B.
Chevaux et bêtes à cornes.....	382,770	69,409	21,382
Produits des champs :—			
Blé, boisseaux.....	522,602	49,615	17,395
Orge, boisseaux.....	228,748	26,479	11,223
Avoine, boisseaux.....	1,873,113	527,239	150,020
Pommes de terre, boisseaux.....	7,378,387	1,234,842	463,815
Foin, tonnes.....	597,731	107,825	26,208
Beurre, lbs.....	7,465,285	1,603,586	447,202
Fromage, lbs.....	501,653	193,851	25,000

Quant à notre commerce et à notre navigation, je pourrais dire, M. l'Orateur, que notre port étant fermé pendant de longs mois, depuis le mois de décembre jusqu'au premier, et quelquefois presque jusqu'à la fin de mai, nous avons six mois d'inactivité relative; mais je me propose de donner à la Chambre un état de notre commerce maritime, comparé à celui des principaux ports de la province, pour prouver que notre population livrée à cette industrie souffre du défaut de chemins de fer. Le havre de Sydney, je puis le dire, est le principal port fréquenté par les navires pendant la saison de navigation. Le nombre de vaisseaux entrés dans ce havre pendant l'année 1884, d'après le rapport des commissaires du havre, était ainsi qu'il suit, pour cette année-là :

1884—	Steamers.....	392	Tonnage.....	275,977
	Voiliers.....	1,215	".....	193,212
	Total.....	1,607	Total.....	469,189

1883—Havre de Sydney, comté du C. B.—Ouvvert environ 7 mois.

Steamers.....	395	Tonnage.....	253,189
Voiliers.....	1,091	".....	164,694
Total.....	1,486	Total.....	417,883

1883—Pictou—ouvert 7 mois. (Voir Rap. Com. du Havre.)

N^obre de steamers et de voiliers. 1,540. Ensemble du tonnage. 217,634

1883—Halifax—ouvert 12 mois. (Voir Rap. Com. du Havre.)

Steamers et voiliers..... 775. Ensemble du tonnage..... 301,703

NAVIRES ENTRÉS DANS LE HAVRE DE SYDNEY.

Voiliers et steamers.	1879.	1880.	1881.	1882.
Nombre ...	1,160	1,173	1,017	1,100
Tonneaux.	245,220	297,990	405,082	455,492

Si le parlement avait fait, pour l'amélioration de la navigation, dans le havre de Sydney, autant qu'il a fait pour l'amélioration du havre de Halifax, en construisant ses chemins de fer, ses quais, ses éleveurs, ses docks, ne serait-il pas juste de prétendre que le commerce du Cap-Breton serait aujourd'hui le double de ce qu'il est ?

Relativement au port de Pictou, bien qu'il soit formé par les glaces pendant presque aussi longtemps que le port de Sydney, et malgré l'avantage que lui donne le fait que le chemin de fer qui part de Halifax et se dirige vers l'est en a fait une de ses têtes de ligne, ce chemin étant le seul moyen de communication entre l'Ile du Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse et le reste de la Confédération; malgré tous ces avantages, dis-je, qu'il a sur Sydney, il n'est guère croyable que le tonnage de ce dernier port ait excédé en 1883 celui du port de Pictou, de 200,634 tonneaux, et celui de Halifax, pendant la même année, de 116,190 tonneaux.

Maintenant, M. l'Orateur, en ce qui concerne la pêche, on peut me dire que cette industrie n'a aucun rapport avec cette question de chemin de fer, mais elle a une très grande portée sur la question du prolongement du chemin de fer au Cap-Breton. Les pêcheurs du Cap-Breton, surtout dans les comtés de Cap-Breton, d'Inverness et de Victoria, sont exposés à plusieurs désavantages, vu qu'ils n'ont pas de débouché par terre, et presque tous leurs rivages étant entourés de glaces pendant cinq ou six mois de l'année. Partant, ils sont obligés, dans plusieurs cas, de s'approvisionner six mois d'avance pour la pêche du printemps; sinon, la partie la plus favorable de la saison de la pêche peut se passer avant qu'ils puissent se procurer ces approvisionnements, et ils ne seraient prêts à commencer leurs travaux de pêche qu'après l'ouverture de la navigation. Outre cela ils sont obligés d'envoyer plus tôt leur poisson sur le marché, lorsqu'il est encombré et lorsque les prix sont bas; et cela, pour deux raisons: d'abord ils sont obligés d'agir ainsi, afin de pouvoir répondre aux obligations contractées lorsqu'ils se sont procuré leur approvisionnement l'année précédente, et ensuite, s'ils n'expédient pas leur poisson avant l'hiver, il leur faudra attendre encore six ou sept mois avant de pouvoir l'expédier. Les pêcheries de la Confédération, pendant l'année 1883, ont été estimées aux chiffres suivants :

1883.		
N.-Ecosse.....	\$7,689,374 75	Co. de C.-B....\$233,739 40
N.-B.....	3,185,674 88	Inv..... 530,323 50
Québec.....	2,138,997 12	Rich..... 352,983 90
I. P.-E.....	1,272,467 93	Vic..... 159,168 40
C.-B.....	1,644,645 42	
Ontario.....	1,027,032 88	
Total pour la Confédération.	\$16,958,192 98	Total pour le C.-B..... \$1,176,215 20

Ainsi, l'on verra que l'Ile du Cap-Breton avait, cette année-là, le quart des pêcheries de la Confédération.

Combien meilleure serait la condition de cette classe de notre population si elle était en position de prendre ses approvisionnements lorsqu'elle le désirerait, et non cinq ou six mois d'avance, si elle pouvait expédier les produits de son travail dans les diverses parties de l'univers lorsque les prix sont les plus avantageux. Mais, M. l'Orateur, sans chemin de fer elle ne peut améliorer sa condition.

Je vais parler maintenant de l'industrie houillère, qui est loin d'être la moindre en importance parmi les industries auxquelles notre population se livre. Je puis dire, M. l'Orateur, que cette industrie, plus que toute autre, est traitée avec injustice dans l'Ile du Cap-Breton, vu l'absence de communications par chemins de fer et vu la manière dont les divers gouvernements qui se sont succédés ont traité les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse. Grâce à cette industrie la population du Cap-Breton,—et, à ce propos, je pourrais dire que la population du comté que je représente, a donné plus de revenu au gouvernement local que tout le reste de