

patch, and proceeded to contend that there was no validity in the objection to the valley of the Saint John route from a military point of view, on account of its contiguity to the United States. He was satisfied, that military men who fairly considered the whole question, would come to the conclusion, that that route was preferable for military reasons to the North Shore route. He referred to a speech of Mr. Walsh, in Norfolk, soon after the last session, in which he declared, that the Intercolonial Road could not be undertaken for commercial reasons; but that it was a military and political necessity. As regarded its being a military necessity, if the safety of the country was to depend on the road by the North Shore route our security was not great. Perhaps there was more force in the statement that it was a political necessity. It might be that the adoption of the Bay of Chaleurs route was necessary to prevent the Cabinet from tumbling to pieces. It had been said that in a commercial point of view one of the great advantages of the Intercolonial Railroad was that it would afford a route from Ontario to the sea in the event of the bonding system through the United States being stopped. Well, by the North Shore route the people of Ontario would have 178 miles further to get to the sea-board, at an expense of ten millions extra money. By adopting the North Shore instead of the Central route, did the member for South Ontario (Mr. Gibbs) think he would make much money, if he had to send a barrel of flour by that route to the ocean. He referred to the statement in the Duke of Buckingham's despatch, that the route crossing the Saint John River either at Woodstock or Fredericton is one to which the assent of her Majesty's Government could not have been given, and that the objections on military grounds to any line on the south side of the Saint John River are insuperable. He begged to say that this showed an amount of ignorance on the part of the Imperial authorities that was perfectly inexcusable. A line crossing the Saint John River at Fredericton would be 83 miles from the frontier. An offer had been made by parties in Montreal of the very highest credit to build the railway by that route, keeping as far from the frontier as the road to Rivière du Loup, for eight million dollars. Why did the Government reject that offer? He agreed with the member for Lambton that, rather than build the North Shore road at a great expense, they should sacrifice all commercial advantages for the cheap route, than get the Imperial guarantee for the expensive one. He asserted that but for the assurances of the Minister of Customs

dépêche et affirme ensuite que, d'un point de vue militaire, on ne peut critiquer le choix de la vallée de la rivière Saint-Jean sous prétexte de sa proximité des États-Unis. Il est convaincu que les militaires, s'ils étudient objectivement la question doivent admettre que, sur le plan militaire, ce tracé est préférable à celui de la rive Nord. Il mentionne un discours prononcé par M. Walsh, à Norfolk peu après la dernière session et au cours duquel il a déclaré que la construction du Chemin de fer Intercolonial n'offrait pas d'avantages commerciaux, mais qu'elle représentait une nécessité militaire et politique. En ce qui concerne l'intérêt militaire, si la sécurité de notre pays doit dépendre du tracé de la rive Nord, nous sommes bien mal défendus. Peut-être la déclaration suivant laquelle il s'agit d'une nécessité politique a-t-elle plus de force. Il se peut qu'il faille choisir de faire passer la voie par la Baie des Chaleurs pour éviter la désintégration du Cabinet. On a dit que, sur le plan commercial, l'un des principaux avantages du Chemin de fer Intercolonial sera de permettre la communication entre l'Ontario et la mer au cas où l'on ne pourrait plus passer par les États-Unis. Par la rive Nord, les Ontariens auront 178 milles de plus à faire pour atteindre l'océan et ce pour une dépense supplémentaire de 10 millions. Le député d'Ontario Sud (M. Gibbs) pense-t-il que, en préférant la rive Nord à la voie par le centre, il gagnera beaucoup d'argent en envoyant un tonneau de farine à l'océan. Il mentionne la dépêche du duc de Buckingham suivant laquelle le Gouvernement de Sa Majesté ne peut admettre que la voie traverse la rivière Saint-Jean à Woodstock ou à Fredericton et voit des objections d'ordre militaire au choix de la rive Sud de la rivière Saint-Jean. Cela lui paraît refléter l'ignorance absolument inexcusable des autorités impériales. Si la voie traverse la rivière Saint-Jean à Fredericton elle sera à 83 milles de la frontière. Des entrepreneurs très sérieux de Montréal ont proposé de construire pour 8 millions de dollars la voie ferrée suivant cet itinéraire en se tenant à égale distance de la frontière et de la route de Rivière-du-Loup. Pourquoi le Gouvernement a-t-il rejeté cette proposition? Il est d'accord avec le député de Lambton pour dire que, au lieu d'engager de grands frais pour construire la voie ferrée sur la rive Nord, il vaudrait mieux sacrifier tous les avantages commerciaux pour l'itinéraire plus économique plutôt que d'obtenir la garantie impériale pour celui qui coûte beaucoup plus cher. Il affirme que, sans les assurances du ministre des Douanes et du député de Saint-Jean (l'hon. M. Gray) les habitants du Nouveau-Brunswick