

view to laying the scheme before Parliament, resigned his seat, and only assumed office again after the Government was reconstructed in 1863, when it was understood that the policy had been abandoned. From that time until the movement for Confederation, no attempt was made to unite with the people of the Lower Provinces to secure the construction of the road. The district of country which it was proposed to traverse was always a difficult part to surmount with reference to the transportation of troops from the Lower Provinces; and while the late Province of Canada was unwilling to assume so serious a liability for the construction of a railroad that must be practically useless, they were willing to advance a large sum of money for the purpose of making an ordinary military road. Since the time of the early negotiations, as to the construction of a railroad upon Major Robinson's survey, there was voted by the late Province of Canada a sum considerably exceeding a quarter of a million—he believed about \$274,000—towards the construction of a military road or the line of the Matapédia. This was done because we were willing to incur a reasonable expense in order to facilitate the transportation of troops and munitions of war in event of hostilities between the two countries. But we were unwilling to undertake the construction of a great work like the Intercolonial Railway, which must be practically useless for all other purposes and even for a military one. In common with all those supporting the Confederation policy of 1864, he agreed, though reluctantly, to assume the heavy burden which the construction of this road would impose on the country; but, at the time, had he thought that it would have been necessary to adopt the Major Robinson or the Bay of Chaleurs route, most certainly his consent would not have been given to it under any circumstances. Had it been understood at that time that the Government to be organized after the union would have adopted the most expensive route, the knowledge of that circumstance would have imposed very serious difficulties in the way of the objects then aimed at. The opinion then prevailing in Ontario had not, he believed, changed in the slightest degree. The people of that Province would, he believed, all be a unit if left to a fair consideration of the case against the route now adopted; and when he last year moved a resolution in favour of the policy indicated in the resolutions placed before the House, that no route should be fixed upon, until it had been submitted to the House, on that occasion he was surprised that so many hon. gentlemen voted to sustain a blind policy, and allow the

poursuivre les négociations en vue de soumettre ce plan devant le Parlement, a préféré démissionner pour ne reprendre son siège que lors de la constitution d'un nouveau gouvernement en 1863, après l'abandon de cette politique. Depuis cette époque et jusqu'à la campagne pour la Confédération, le Haut-Canada n'a jamais essayé de collaborer avec la population du Bas-Canada en vue de la construction de ce chemin de fer. En effet la partie du pays que cette voie est censée traverser a toujours posé un problème en ce qui concerne le transport des troupes à partir du Bas-Canada; et bien que l'ancienne Province du Canada répugne à assumer une aussi lourde charge en vue de la construction d'un chemin de fer dont l'utilité serait pratiquement nulle, elle serait par contre d'accord pour avancer une somme assez importante pour la construction d'une route militaire classique. A l'époque des premières négociations au sujet de la construction d'un chemin de fer conformément à l'étude faite par le major Robinson, l'ancienne Province du Canada a voté un crédit dépassant sensiblement le quart de million, environ \$274,000, en vue de la construction d'une route militaire ou d'un chemin de fer dans la région de la Matapédia. Si nous avons agi de la sorte, c'est que nous étions disposés à faire face à une dépense raisonnable en vue de faciliter le transport des troupes et des munitions au cas où des hostilités éclateraient entre les deux pays. Par contre nous nous opposons à une entreprise aussi vaste que la construction du Chemin de fer Intercolonial, dont l'utilité serait pratiquement nulle, même du point de vue militaire. De même que tous ceux qui ont appuyé la politique de Confédération de 1864, il a accepté, avec réticence, la lourde charge que la construction de cette voie imposerait au pays; mais s'il avait su à l'époque qu'il s'agissait d'adopter le tracé du major Robinson passant par la Baie des Chaleurs il n'aurait jamais donné son consentement à un tel projet. Si on avait su à l'époque que le Gouvernement constitué après l'Union choisirait le parcours le plus coûteux, on aurait eu beaucoup de mal à faire accepter ces objectifs. Or il estime que, sous ce rapport, l'opinion publique n'a guère varié dans l'Ontario. Il est convaincu que les habitants de l'Ontario seraient unanimes à condamner le tracé actuellement retenu par le Gouvernement si la possibilité leur était donnée de peser le pour et le contre. Il a déposé l'an dernier une résolution appuyant la politique contenue dans les résolutions soumises à la Chambre, proposant de surseoir à toute décision jusqu'à ce que l'affaire ait été soumise