

route should have been selected. He could not see how any hon. gentleman could vote that that proposition was not correct. That being admitted, the gist of the matter was contained in the second resolution, that the North Shore route selected by the Government would be the most costly, and would confer the fewest commercial advantages. In proof of this proposition, Mr. Young referred to the offer made by a respectable company of Montreal capitalists to construct the line from Rivière du Loup to Woodstock or Fredericton, which would have made the whole cost to Truro \$12,500,000, the company retaining the line when built, or \$18,500,000 if the Government took it which was from six and a half to eight and a half million dollars under the estimated cost of the line by the North Shore. He then showed that the additional cost of working the North Shore line when opened, would, if capitalized, represent another six millions, making the North Shore line more expensive than the others by nearly \$15,000,000. This, he said, was a very serious matter to the people of Ontario, who had to bear one-half of the whole expense of the road. He proceeded to examine the force of the three main arguments in favour of the North Shore route. First, that we could not have got the Imperial guarantee unless that route had been selected. Second, that it would open up a fine tract of country. Third, that it was necessary for defensive purposes. On the first point he said that when a British Minister laid down a course that would be detrimental to the interests of the people of this country, proper representation should be made and these he had no doubt would be listened to by the Imperial Government. In the present instance our Government had made no such representation, and if such representation had been made and had failed, then we would have saved money by refusing the guarantee and building the cheaper and more advantageous line with our own credit. As regarded opening up the country, that argument applied as much in favour of one of the frontier lines as of the North Shore. As for the third point, he held that the line of railway should not be located simply with a view to an improbable war which might never take place, and he doubted very much whether, even in the event of war, the Intercolonial Railway, if built by the North Shore, would be available for military purposes. In the summer season it would not be required, and during the winter it would in all probability be covered with snow. Even from a military point of view, therefore, some high military authorities were of opinion that one of the frontier routes would be preferable.

[Mr. Young—M. Young.]

bien-fondé de sa résolution. Si tel est bien le cas, sa seconde résolution résume l'essentiel du problème, notamment que la voie par la côte Nord choisie par le Gouvernement sera la plus coûteuse tout en présentant moins d'avantages du point de vue commercial. M. Young évoque à l'appui de ses dires une offre soumise par une société de Montréal en vue de la construction d'une ligne de chemin de fer reliant Rivière-du-Loup à Woodstock ou à Fredericton, le coût global de la ligne jusqu'à Truro étant de \$12,500,000 au cas où la ligne resterait la propriété de la société après sa construction, ou de \$18,500,000 si le Gouvernement décidait de la reprendre; ce montant est de six et demi à huit et demi millions de dollars inférieur aux dépenses prévues pour la construction d'une voie longeant la côte Nord. En outre, les frais d'exploitation de cette ligne, en termes de capital, se monteraient à six millions de dollars supplémentaires, ce qui en rend le coût global de \$15,000,000 supérieur aux autres projets. Ceci est très grave pour les habitants de l'Ontario qui auront à couvrir la moitié de la note. Ensuite le député examine les trois principaux arguments en faveur de la voie longeant la côte Nord. Premièrement, nous n'obtiendrons pas la garantie impériale pour une autre voie. Deuxièmement, cette voie permettra la mise en valeur d'une vaste région du pays. Troisièmement, elle est indispensable pour la défense du pays. En ce qui concerne le premier point, le député dit que si un ministre britannique prend une décision préjudiciable aux intérêts des habitants du pays, il convient simplement d'élever des protestations dont le Gouvernement Impérial tiendra, sans doute, compte. Or, le Gouvernement ne l'a pas fait dans le cas présent et si de telles protestations avaient été élevées et rejetées, nous aurions pu réaliser des économies en refusant la garantie et en construisant la voie meilleur marché à l'aide de nos propres capitaux. Pour ce qui est de la mise en valeur du pays, cet argument vaut aussi bien pour une voie longeant les frontières que la côte Nord. Quant au troisième argument, il estime que la décision relative au parcours d'une voie de chemin de fer ne doit pas être prise uniquement dans la perspective d'une guerre qui très probablement n'éclatera jamais; en outre, il doute fort que si une telle guerre venait à éclater, un chemin de fer longeant la côte Nord puisse servir à des fins militaires. En effet, cette voie serait inutile en été tandis que durant l'hiver elle serait vraisemblablement ensevelie sous la neige. Donc même du point de vue purement militaire, certaines autorités militaires sont d'avis que la voie