

desirable not to proceed with any work on those portions of the line not common to the central or southern routes, with a view to the adoption of a route which will give access to the shortest and cheapest line, without interfering with the distance to Halifax as the ultimate terminus." He said that in entering on this debate, he was desirous of waiving all merely local considerations, and did not intend to allude to any of the local questions which it must more or less affect, other than in a spirit likely to conduct the discussions to a fair, honourable and legitimate conclusion. This was one of the questions which had been forced upon our consideration by the union of the Provinces under the Act of Confederation, as early as 1845 or 1846. The question of an Intercolonial Railway was discussed between the Colonial and the Imperial authorities, it being forced upon their consideration at home at that time, because of the then anticipated difficulties with the United States over the Oregon boundary question. From that time to the present, the Imperial Government appeared to have proceeded as if only in possession of the information they then had with regard to the country through which the road must pass. In 1862, the Government, under the leadership of the member for Cornwall (the Hon. John Sandfield Macdonald), whom he did not now observe in his place, agreed to a conference on this subject, with the delegates from the Lower Provinces; and the Conference decided upon a programme for the construction of the road, which would have entailed upon the then Province of Canada five-twelfths of the expense, and upon the two Provinces of Nova Scotia and New Brunswick seven-twelfths—the total expense being estimated at three millions pounds sterling. This gave to the then Province of Canada one and a quarter million sterling as their share of the cost, and to the two Provinces now confederated with the old Province of Canada £875,000 stg. as the share of the cost falling to each. Although this assigned to the then Province of Canada a much smaller proportion of the expense than its wealth or population would seem to justify, yet so strong was the popular feeling against it that the Ministry were constrained to withdraw the scheme in a manner that he confessed was not particularly creditable to themselves or to the country. He doubted if there was a single constituency, at all events in Upper Canada at that time, that would have agreed to assume the responsibility which the Quebec Conference of that date would have imposed upon us. It would be remembered that the member for Hochelaga (Hon. Mr. Dorion) rather than continue the negotiations with a

[Mr. Mackenzie—M. Mackenzie.]

permanente pour le commerce du pays, il faut interrompre les travaux sur les tronçons ne reliant pas les routes du centre et du sud du pays mais plutôt retenir un tracé qui assurerait la liaison la plus directe et la moins coûteuse, Halifax restant toujours le terminus. Le député dit qu'en prenant la parole, il écarte toute considération d'ordre purement local, toute allusion à de telles questions visant uniquement à mener les débats à une conclusion juste, honorable et légitime. En effet cette question s'est imposée à notre attention déjà en 1845 ou 1846 à la suite de l'union des provinces aux termes de la Loi sur la Confédération. Le Chemin de fer Intercolonial a fait l'objet de discussions entre les autorités coloniales et impériales, ces instances ayant été obligées de se saisir de la question à l'époque, en raison des difficultés prévues avec les États-Unis sur la question de la frontière de l'Oregon. Depuis lors, le Gouvernement Impérial agit comme si les seuls renseignements en sa possession sont ceux qu'il avait recueillis à l'époque au sujet de la topographie des régions à travers lesquelles le chemin de fer doit passer. En 1862 le Gouvernement, dirigé par le député de Cornwall (John Sandfield MacDonald), lequel n'occupe pas son siège en ce moment, avait accepté d'examiner cette question au cours d'une conférence avec les délégués du Bas-Canada; cette conférence avait arrêté un programme pour la construction de ce chemin de fer, programme aux termes duquel cinq douzièmes des dépenses devaient être à la charge de la Province du Canada de l'époque, le solde des sept douzièmes étant à la charge des provinces de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, les dépenses globales prévues étant de 3 millions de livres sterling. Donc l'ancienne Province du Canada aurait à payer 1 million et quart de livres sterling tandis que les deux provinces maintenant unies à la Province du Canada aux termes de la Loi sur la Confédération paieraient chacune 875,000 livres sterling. Cette répartition attribuait à l'ancienne Province du Canada une part des dépenses de loin inférieure à ce qui serait justifié par sa richesse et sa population, mais l'opposition populaire prit une ampleur telle qu'elle obligea le ministère à retirer ses propositions dans des conditions qui n'étaient guère flatteuses ni pour le Gouvernement ni pour le pays. Le député doute qu'il y ait eu un seul comté, du moins dans le Haut-Canada de l'époque, soit pour accepter d'assumer les responsabilités que la Conférence de Québec cherchait à nous imposer. Il ne faut pas oublier à ce propos que le député d'Hochelaga, M. Dorion, plutôt que de