

been consulted, and that it was highly acceptable to them. As regarded the commercial aspects of the question, he admitted that it would be some time before the receipts of the Railway yielded much revenue over and above the interest on the loan. The same thing might be said of the railroad subsidies given by Nova Scotia; but, he ventured to assert, that no expenditure ever made by the Province had more benefitted the revenue indirectly, by the opening up of this country, and the new vitality it had given to the trade, and so he ventured to predict, it would be with the Intercolonial. The Provinces of Quebec and Nova Scotia were satisfied with the route, so was the northern portion of New Brunswick. Ontario was opposed to it, but he thought not reasonably. If the people of Toronto understood their own interests, they would feel that they owed a debt of gratitude to the Government for selecting the Northern Route. (Ironical cheers.) He believed the day was not far distant when by the realization of Mr. Fleming's scheme for rapid communication between Europe and America, the Intercolonial would not only be a means of inter-provincial communication, but would be a link in the most rapid means of transit between England and the United States. This view of the question raised it to one of immense national importance. St. John's, Newfoundland, was only 1,640 miles from Queenstown, and by building a railway across Newfoundland 250 miles—a perfectly practicable scheme—the port of Shippegan, in New Brunswick, which possessed a capital harbour for seven months in the year, would be brought into direct communication with England, and the great cities of the West would be brought nearer to Liverpool by 266 miles than by the route by way of Halifax. But without building a mile of railway in Newfoundland, Shippegan was nearer to Liverpool by way of Belle Isle by 127 miles than Halifax. This being the case no part of the Dominion would benefit more from the Northern line than the West. He was satisfied that Halifax, with all its advantages, could not compete with New York, but for seven months in the year Shippegan, being so much nearer to Liverpool, could undoubtedly command a large portion of the inter-continental traffic. He argued also that St. John would benefit greatly by the North Shore line, because it would command the mails and a great part of the passenger traffic from England to New York. The Government of Newfoundland had already made a proposition to give five square miles on each side of the proposed railway through that Province, and

[Hon. Mr. Tupper—L'hon. M. Tupper.]

que ce choix lui convenait. Quant à l'aspect commercial de la question, il admet qu'il faudra un certain temps avant que le chemin de fer ne réalise des profits qui dépassent le taux d'intérêt de l'emprunt. On pourrait en dire autant des subventions ferroviaires accordées à la Nouvelle-Écosse, mais il ose affirmer que jamais une dépense encourue par une province n'a davantage enrichi le Trésor que l'ouverture de cette région et la nouvelle expansion commerciale qui en a résulté. Il prédit donc qu'il en ira de même avec le Chemin de fer Intercolonial. Ce tracé satisfait le Québec, la Nouvelle-Écosse et le Nord du Nouveau-Brunswick. L'Ontario s'y oppose, mais n'agit pas de façon rationnelle. Si les Torontois comprenaient leurs propres intérêts financiers, ils ne pourraient que remercier le Gouvernement qui a choisi la route du Nord. (Jubilations ironiques.) L'heure sonnera bientôt où grâce aux communications rapides prévues par M. Fleming entre l'Europe et les États-Unis, le Chemin de fer Intercolonial ne sera plus uniquement un moyen de communication inter-provincial mais l'élément d'un des réseaux de transport les plus rapides entre l'Angleterre et les États-Unis. Cet aspect de la question lui donne une importance nationale. Saint-Jean (Terre-Neuve) est située à 1,640 milles de Queenstown et la construction fort possible d'un chemin de fer de 250 milles traversant la province de Terre-Neuve met le port de Shippegan au Nouveau-Brunswick, qui fonctionne pendant sept mois, en contact direct avec l'Angleterre; les grandes villes de l'Ouest se rapprochent de Liverpool de 266 milles par rapport à l'itinéraire passant par Halifax. En revanche, si l'on ne construit pas de chemin de fer à Terre-Neuve. L'île Shippegan est plus proche de 127 milles de Liverpool en passant par Belle-Île au lieu d'Halifax. Donc, dans le Dominion, aucune région plus que l'Ouest ne profiterait davantage de la ligne du Nord. Il admet qu'Halifax, compte tenu de tous ces avantages ne peut concurrencer New York. Par ailleurs, l'île Shippegan a un port d'une importance capitale ouvert pendant sept mois de l'année. Elle est située beaucoup plus près de Liverpool, ce qui lui permettra éventuellement d'absorber une grande portion du trafic intercontinental. Il poursuit son argument en disant que Saint-Jean profiterait beaucoup de la ligne de la côte Nord parce qu'elle assurerait l'expédition du courrier et le transport des voyageurs de l'Angleterre jusqu'à New York. Le Gouvernement de Terre-Neuve a déjà soumis une proposition visant à concéder 5 milles carrés de chaque côté du chemin de fer éventuel dans cette province. D'ailleurs, ce qu'il a entendu des