

tory one, and in adopting it as the general character of the route to be taken, it never was intended that no changes or deviations should be made therefrom when the public interests could be served thereby; and very many and important deviations were made, but only when the public interests were served, as appears by the evidence of Mr. Fleming and Mr. Shanly and others taken before the Committee on Banking and Commerce of the House of Commons this present Session, of which Mr. MacKenzie was a member.

In answer to question No. 2, put by Mr. Holton, Mr. Fleming replied:

Explain, if you please, the nature and extent of the deviations from the original line, and the considerations which led to their adoption.—Material deviations have been made from the original Major Robinson line, as laid down on the maps, although the general route has been adhered to. Between Rivière du Loup and Matapédia, there is scarcely a mile of the line the same. These deviations were made in order to lessen the cost of construction. It would have been enormously expensive to have built the railway precisely on the original line. Between Matapédia and Bathurst, the original line has not been widely departed from. Between Bathurst and Moncton, the line has been straightened some ten or twelve miles and brought nearer the centres of population. Between Moncton and Truro, the line, as located, is generally at some distance from the original line; one great object of the deviation has been to pass through the coal and iron districts of Nova Scotia, with the view of assisting in the development of the mineral resources of the country.

In answer to Mr. Mackenzie, he said:

Mr. Mackenzie—From Bathurst to Moncton there are really no engineering difficulties, excepting the passages of the Miramichi River, which is not very difficult. I would ask Mr. Fleming what is the nature of the country between Bathurst and Moncton from an engineering point of view?—Very simple apart from its wooded character.

The trees would be cleared away, I suppose?—It is densely wooded; but when the wood is taken away it is level generally.

In reference to the deviation from Bathurst to the crossing at Miramichi, Mr. Fleming further says:

découverte; en l'adoptant comme route approximative, il n'a jamais été entendu qu'on n'y effectuerait aucun changement ou aucune déviation si l'intérêt public le commandait. On y a, de fait, apporté plusieurs modifications importantes, mais seulement lorsque l'intérêt public pouvait en bénéficier, ainsi que le prouvent les témoignages de M. Fleming, de M. Shanly et d'autres recueillis, au cours de la présente session, par le Comité des banques et du commerce de la Chambre des communes, comité dont faisait partie M. MacKenzie.

A la question no 2 posée par M. Holton, M. Fleming répond:

«Expliquez-nous, s'il-vous-plaît, la nature et l'étendue des changements apportés à la ligne originale, et ce qui les a justifiés?

M. Fleming—Bien qu'on ait assez fidèlement suivi la ligne originale du major Robinson, d'importantes modifications ont été apportées aux plans levés. Entre Rivière-du-Loup et Matapédia, à peine un mille de la ligne n'a pas été modifié. Ces changements ont été effectués afin de diminuer le coût de la construction. Il aurait été énormément onéreux de construire le chemin de fer en suivant exactement la route initialement tracée. Entre Matapédia et Bathurst, on ne s'est pas tellement écarté de la route originale. Entre Bathurst et Moncton, on a rectifié le tracé de la ligne sur dix ou douze milles pour le rapprocher des régions habitées. Entre Moncton et Truro, l'emplacement actuel de la ligne diffère presque en entier du tracé original; on désirait alors surtout que le chemin de fer traverse les régions productrices de charbon et de fer de la Nouvelle-Écosse, dans le but de contribuer à l'exploitation des ressources minérales du pays.

En réponse à M. MacKenzie, il précise: M. MacKenzie—Le tronçon allant de Bathurst à Moncton ne présente pas vraiment de difficultés techniques, à l'exception du passage de la rivière Miramichi, qui ne constitue pas un obstacle majeur. Je demanderais à M. Fleming quelle est la nature du sol entre Bathurst et Moncton, du point de vue technique?

Très simple, si on excepte ses forêts.

Je suppose qu'il faudrait abattre les arbres?—Les forêts sont assez denses, mais une fois les arbres coupés, le sol est généralement plat.

En ce qui concerne la déviation de Bathurst jusqu'au passage de la Rivière Miramichi, M. Fleming ajoute: