

have shown that they had selected the best line, and a discussion would fairly have arisen. He held, however, that the questions had been settled long ago; in 1858 a delegation to England agreed that any line that might be selected by the Imperial Government should be ratified, and the Canadian Parliament passed no censure on that decision. In 1862 there was again a delegation to England and a similar agreement was entered upon. The Quebec Conference of 1864 again made a similar agreement, which was ratified by the Legislatures of Canada, New Brunswick and Nova Scotia. We had now before us most satisfactory evidence that the Imperial Government would approve of no line except that actually settled, it was idle therefore to raise any discussion of the question now. If a discussion were compelled he (Dr. Tupper) would be prepared to prove that the route selected was the shortest and cheapest that could connect Quebec and Halifax. Any one who had listened to the member for Charlotte (Mr. Bolton) would have fancied that it was a line from Quebec to Saint John that was wanted, whereas the whole basis of the arrangement was that there should be a line from Quebec to Halifax. The Central line was out of the question. The engineering difficulties were so great that while such a line was possible it was not practicable, and would have cost \$3,000,000 more than that adopted. The question was therefore narrowed down to one between the North Shore route and the frontier line. By the former, 480 miles had to be built at \$40,000 per mile, and at a cost of \$9,200,000. By the latter, 399 miles would have to be built at \$46,000 per mile, and 51 miles purchased from an American company at the same rate, the whole costing \$19,826,000, being \$626,000 more than the northern route.

**Mr. Bolton** said the hon. gentleman's figures were altogether incorrect.

**Hon. Mr. Tupper** insisted they were correct, and that they were based on calculations proceeding from the very highest authorities. He went on to argue that the North Shore route would open up the very region which had now no railway facilities, while the railroad by the other line would come into direct competition with existing railways and with the navigation of the River St. John. He contended further, that in the location of the line, the interests of the people of Nova Scotia had

résolutions mettaient le blâme sur le Gouvernement, il appartiendrait à celui-ci de démontrer qu'il a choisi le meilleur tracé et il y aurait débat. Il soutient toutefois que ces questions ont été réglées depuis fort longtemps; en 1858, une délégation qui s'est rendue en Angleterre s'est entendue pour que tout tracé susceptible d'avoir le sceau du Gouvernement Impérial soit ratifié et le Parlement canadien ne s'est pas opposé à cette décision. En 1862, une nouvelle délégation s'est rendue en Angleterre et une entente similaire a été conclue. La Conférence de Québec de 1864 a approuvée une entente similaire qui a été ratifiée par les Législatures du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Il appert de façon satisfaisante que le Gouvernement Impérial se fera uniquement le défenseur du tracé au sujet duquel les accords ont été conclus. Il n'y a donc pas lieu de discuter de cette question. Si le besoin d'un débat se fait sentir, il (M. Tupper) est disposé à démontrer que le tracé choisi est le plus court et le plus économique pour relier Québec à Halifax. Quiconque a écouté les propos du député de Charlotte (M. Bolton) a pu croire qu'il s'agissait d'une ligne reliant Québec à Saint-Jean alors que d'après les dispositions de l'entente cette ligne n'a pour but que de relier Québec à Halifax. Il n'a pas été question de construire une ligne centrale. Les problèmes de construction sont énormes si bien qu'une ligne de ce genre fut-elle possible, elle n'en est pas moins difficilement réalisable et dépasserait de \$3,000,000 le chiffre prévu. La question se résume donc au choix entre l'itinéraire de la côte Nord et celui de la frontière. Dans le premier cas, il faut construire une voie de 480 milles à \$40,000 le mille, ce qui représente une somme globale de \$9,200,000. Dans le second cas, il faudrait construire 399 milles à \$46,000 le mille, et acheter au même taux 51 milles à une société américaine. Le déboursé total serait donc porté à \$19,826,000, soit \$626,000 de plus qu'il n'en faut pour le tracé du Nord.

**M. Bolton** dit que les chiffres du député sont inexacts.

**L'hon. M. Tupper** défend l'exactitude de ces chiffres qui selon lui sont basés sur des calculs faits par des autorités éminentes. D'après lui, le tracé de la côte Nord donne un chemin de fer à une région qui n'en a pas encore. Dans l'autre cas, il y aurait concurrence directe avec les chemins de fer existants ainsi que la navigation sur le fleuve Saint-Jean. Il ajoute que dans le choix de l'emplacement de la ligne, on a tenu compte des intérêts de la population de la Nouvelle-Écosse consultée à cet effet et