

himself to the providential consideration affecting this work. It would be alleged that the frontier route, though much the shorter one to Halifax, and, of course, a great deal the shortest to the sea by the ports of Saint John and Saint Stephen, passed over a section of country full of natural obstacles. He had given the matter some consideration, and would say at the outset that he did not think it necessary to assume, as the Government had assumed, that it was necessary to construct a continuous road from end to end of the Provinces. Only those portions of the road necessary to form a connection should be made. It was only necessary to fill up the blanks between the present terminus of the road in the Saint John Valley and Rivière du Loup to obtain a continuous road; and if this course were followed a comparatively small outlay, not certainly one-half of that contemplated by the Government scheme, would be necessary to accomplish the only purpose arrived at by the Act of Union, in arranging for the construction of this line.

From an examination of the papers submitted to the House, and all reports made on the subject, including that of Major Wilkinson, his firm conviction was that the work of construction would be very much less on the frontier line than that by the North Shore. If he were correctly informed, so formidable had the natural obstacle been found, down the St. Lawrence, that the Commissioners were obliged to locate the road along the face of a precipitous bank overhanging the sea for a considerable distance. (Hear, hear.) The rapid winding of some of the rivers through the country, and the numerous elbows made by them, necessitated the erection of numerous bridges—the number within a few miles in one section being no fewer than fourteen. (Hear, hear.) Again, there was no reliable information regarding the cost of the principal bridge over the Miramichi River, not even where it was to be located. All they knew was that it would be a very costly affair, place it where they would. As to the grades on the line he had the assurance of the Engineer-in-Chief that while on some sections the grades averaged 65 to 70 feet in a few miles, the construction was to be much lighter than usual in works of that kind, so that as regarded the length of route, the grade or bringing, it was very objectionable, and all this might have been easily avoided. He had been led to believe by the reports of the engineers that there was no doubt but that, by a little further exploration, and perhaps the lengthening of the line a few miles, the grades would have been very much lessened.

question il estime, contrairement à ce qu'en pense le Gouvernement, qu'il n'est pas indispensable de construire une route continue d'un bout à l'autre des provinces. Tout ce qu'il faut c'est construire des tronçons permettant de joindre entre elles les diverses lignes existantes. Ainsi il suffirait pour obtenir une route continue de combler les vides entre le terminus actuel de la route dans la vallée de la Saint-Jean et Rivière du Loup. Ceci permettrait la réalisation de l'unique objectif de l'Acte d'Union en ce qui concerne la construction de ce chemin de fer moyennant une dépense relativement modeste, certainement de plus de la moitié inférieure au montant prévu pour le projet du Gouvernement.

Après avoir examiné les documents présentés à la Chambre ainsi que tous les rapports effectués à ce sujet, y compris celui du major Wilkinson, il est fermement convaincu que les travaux de construction seraient bien moindres du côté de la frontière que sur le littoral Nord. Si ces informations sont bonnes, les obstacles naturels rencontrés en aval du Saint-Laurent sont à ce point importants que les commissaires se sont vus forcés de faire passer la route par un versant abrupt surplombant la mer sur une distance considérable. (Bravos.) Le fait que certaines rivières de la région sont extrêmement sinueuses et présentent de nombreux coudes nécessite l'érection d'un grand nombre de ponts et l'on en trouve par exemple pas moins de quatorze sur une seule section de quelques milles. (Bravos.) Ici encore, nous n'avons aucun renseignement digne de foi quant au coût du pont principal qui traverse la rivière Miramichi, pas plus que sur la situation géographique de celui-ci. Tout ce qu'on sait, c'est que l'entreprise sera extrêmement coûteuse, quel que soit l'endroit où le pont sera situé. Quant aux déclivités de terrain, il a reçu l'assurance de l'Ingénieur en chef que bien que ces déclivités atteignent des moyennes de 65 à 70 pieds en l'espace de quelques milles pour certaines sections, la construction devrait être bien plus légère que ce qu'on rencontre habituellement dans des entreprises de ce genre, de sorte qu'en ce qui concerne la longueur de la route et sa déclivité, il y a de nombreuses objections à formuler et on aurait pu facilement éviter tout cela. Il est porté à croire, d'après