

which he referred, all of which had to be allowed, and the expenditure for which had nothing to do with the construction of the road on the present route.

**Hon. Mr. Letellier de St Just**—The engineer who was sent had instructions to find the best route.

**Hon. Mr. Mitchell**—In 1867, when the construction of the Intercolonial Railway became a part of the law of the land, much agitation existed with respect to the route, and the Government, as a matter of fair play, assented to the urgent call of the western and southern sections of New Brunswick to make surveys of the different lines which were alleged to exist in New Brunswick.

The surveys were made, and line after line was run, largely inspired by sectional interests, but professedly to obtain the shortest route.

Honourable gentlemen would therefore find that when the surveying expenses charged against construction were counted up, those surveys would make a considerable item in the total amount. Thus much in reply to the charges of the honourable gentleman from Kent (Mr. Wark), who has spent the past two years in trying to show the mistakes and extravagance of the Government in connection with this great public work.

He would now notice some statements in connection with this railway, made by a gentleman who occupied a prominent position in this country, and to whom was generally conceded the leadership of the Opposition. That gentleman had, in the course of his perambulations in the west, frequently referred to the Intercolonial Railway, both in reference to its location and construction, in no measured terms of condemnation; he condemned the selection of the route though it was the same route that he, in the great Confederation debate in 1856, pronounced as the one that should be chosen. He stated that the \$20,000,000, which he alleges it will cost, is "*so much money thrown into the sea*", and, doubtless, if he possessed the power, notwithstanding that it was the condition of our union, the further construction of this road would be stopped, and the hopes of the Maritime Provinces disappointed. That gentleman further stated, as I am informed, that many deviations had been made from the route surveyed by Major Robinson, and that notably one at Newcastle had been made to suit the interests of a member of the Government, and, "in order to take it through Mr. Mitchell's shipyard", a good line of road through a fertile valley had been abandoned, and the line taken away from the settlements and lengthened several miles.

mentales auxquelles il a fait allusion, on doit le reconnaître, et dont le coût n'a rien à voir avec la construction de la ligne actuelle.

**L'honorable M. Letellier de St Just**: L'ingénieur envoyé sur les lieux avait été chargé de déterminer la meilleure route.

**L'honorable M. Mitchell**: En 1867, lorsque la construction du chemin de fer Intercolonial est devenue partie intégrante de la loi du territoire, le choix de la route a provoqué de vives controverses; le Gouvernement, sans parti pris, a alors accédé aux demandes pressantes des régions ouest et sud du Nouveau-Brunswick voulant que soient effectués des relevés des différentes routes que l'on prétendait pouvoir y trouver.

Les relevés ont été effectués et chaque ligne tracée, soi-disant pour trouver la plus courte, mais surtout en tenant compte des intérêts régionaux.

Les honorables sénateurs constateront que si l'on fait le compte des études imputées à la construction de la ligne, lesdites études représentent une partie substantielle du montant global. Telle est ma réponse aux accusations portées par l'honorable collègue de Kent (M. Wark) qui s'est employé, ces deux dernières années, à dénoncer les erreurs et le gaspillage du Gouvernement dans l'exécution de ces travaux publics d'envergure.

Il relève ensuite certaines déclarations, concernant ce chemin de fer, faites par quelqu'un qui a occupé un poste important dans notre pays et qui est généralement connu comme le leader de l'opposition. Au cours de ses tournées dans l'Ouest, cette personne a souvent condamné ouvertement tant l'emplacement que la construction du chemin de fer Intercolonial; il a critiqué le choix de la route bien que ce soit celle-là même qu'il recommandait lors de l'important débat de la Confédération en 1856. Il a déclaré que les 20 millions de dollars qu'il en coûterait, selon lui, sont «autant d'argent jeté à l'eau» et qu'il ne fait aucun doute que s'il était au pouvoir, bien que la construction de ce chemin de fer ait été la condition de notre Union, il mettrait fin aux travaux et partant, aux espoirs des provinces Maritimes. Cette personne a aussi déclaré, m'a-t-on informé, qu'on avait effectué plusieurs changements au levé de route du major Robinson, et notamment qu'on avait effectué une déviation à Newcastle en vue de servir les intérêts d'un membre du Gouvernement et «de faire passer la ligne de chemin de fer par le chantier naval de M. Mitchell»; on aurait également, à ces fins, négligé une bonne route traversant une vallée fertile, s'éloignant ainsi des régions habitées et allongeant la ligne de plusieurs milles.