

d'acier. Voilà pour la voie. J'ai démontré que, en autant que ces deux items importants en rapport avec la condition d'un chemin sont concernés, M. BRYDGES est forcé d'admettre qu'il n'y a rien à désirer, mais que toute chose est dans une excellente condition. Et cependant le ministre des Finances arrive à la conclusion que ce chemin, proclamé par M. BRYDGES comme étant dans une condition parfaitement satisfaisante, s'en allait en ruine et qu'il était dans une mauvaise condition. Puis, par rapport à l'une des parties les plus importantes d'un chemin de fer, les voies de chargement et de déchargement, M. BRYDGES dit :

“ Suivant les légères recommandations que j'ai faites, avec l'addition des quelques voies de chargement et de déchargement requises, la capacité de la ligne, sous ce rapport, répondra à toutes les fins.”

“ L'adaptation de la voie de chargement et de déchargement à ce que je viens de recommander, sera la grande cause d'une augmentation de trafic beaucoup plus considérable que celle qui existe déjà, et aucune autre voie de chargement et de déchargement ne devrait être posée sans un rapport spécial.”

De sorte que par rapport à la voie, aux traverses, aux voies de chargement et de déchargement, et aux nouveaux travaux requis, M. BRYDGES ne peut rien trouver qui pût exiger la dépense des deniers publics. Et lorsque j'ai dit à la Chambre que, malgré le rapport du ministre des Finances qui établit que ce chemin était détérioré et dans un mauvais état, il ne demande cette année que \$58,000 pour mettre le chemin en bon état, et pour les services qui s'y rapportent, tandis que nous avons dépensé au-delà d'un demi-million la dernière année que nous fûmes au pouvoir, j'ai démontré que nous n'avions pas seulement le rapport de M. BRYDGES, mais la preuve du ministre des Finances lui-même, établissant que le chemin est dans un bon état. Puis, si vous tournez à la page 41, vous trouverez le rapport concernant les locomotives :

“ Le nombre total est de 72, dont 36 ont été placées sur la ligne depuis le commencement de l'année 1870, et six autres sont maintenant dans les ateliers de Richmond pour être achevées. Ces 36 ont toutes été obtenues de bons fabricants.”

“ Il y a 47 engins sur la ligne, tous en bon ordre, et comparativement de facture récente. Ces engins, de fait, sont maintenant presque tout l'ouvrage du chemin de fer, les vieux engins n'étant employés que pour de légers ouvrages, ou pour des fins de débarras.”

Dans un autre endroit, il dit par rapport au département des locomotives, le département le plus important dans un chemin de fer, qu'il est dans une condition splendide, et que sans dépenser une piastre de plus, il peut ouvrir la ligne de Moncton à Newcastle. Et cependant c'est d'après ce rapport que mon hon. ami vint à la conclusion que le chemin s'en allait en ruine, qu'il était bien mal dirigé, et dans une condition très-désastreuse. Maintenant je tourne à la page 43 et je trouve que M. BRYDGES dit par rapport au matériel des chars :

“ Tous ces chars seront complétés vers la fin de juillet; alors le matériel des chars destinés aux passagers sera généralement dans un bon état, quoique l'année suivante ou deux années après il faudra des déboursés considérables pour en peindre et renouveler quelques-uns.”

De sorte que nous avons les lisses, les traverses, les voies de chargement et de déchargement, tous les nouveaux travaux requis, excepté ce qui sera suppléé par \$15,000, les locomotives, — les chars — M. BRYDGES a proclamé que tout était dans un état qui pourrait défier la plus favorable comparaison avec aucun chemin de ce continent. Maintenant, je pense qu'il m'est inutile de troubler la Chambre plus longtemps avec des extraits de ce rapport. J'ai dit que je prouverais par les paroles de M. BRYDGES que, loin de trouver ce chemin dans un état de ruine et dans une mauvaise condition, il le trouva dans un état tel que la dernière administration n'avait pas raison de fuir les plus minutieuses investigations à ce sujet-là, et je pense l'avoir prouvé. Mais l'on nous a dit qu'il y avait eu des dépenses extravagantes par rapport à quelques approvisionnements sur le chemin. Maintenant, je n'ai pas l'intention de m'occuper des rapports faits par M. BRYDGES à l'égard de la raison sociale de FRASER, REYNOLDS & Co., je n'en dirai qu'un mot. La Chambre sait que cette affaire est à subir les investigations d'un sous-comité du comité des Comptes Publics, et j'attendrai le rapport de ce comité avant de faire une seule remarque à ce sujet, je n'ajouterai que ceci : — Que je saisis cette occasion, ici, à ma place, dans la Chambre, de dire que je n'ai jamais eu de ma vie aucun rapport avec la raison sociale de FRASER, REYNOLDS et Cie., que je n'ai jamais eu aucun in-