

de la ligne, et les sections de campagne par lesquelles passent les chemins qui traversent le chemin de fer s'en plaignent très hautement et très justement. J'ai vu les gens du voisinage en passant là, et ils sont convenus de donner tout le terrain nécessaire pour placer la station dans un endroit convenable. Le coût de la déplacer ainsi que la voie de chargement et de déchargement sera de \$1,800. Cela devrait être fait sans délai."

Que pensera la Chambre quand je lui dirai que cette station est aujourd'hui exactement à l'endroit où elle était lorsque ce rapport fut fait, lequel déclare qu'elle doit être déplacée sans délai. Elle n'a pas été déplacée, et pour une bonne raison, parce que celui qui écrivit ce rapport trouva, après examen, qu'il ne pouvait pas la transférer à l'endroit qu'il avait en vue. Cette station fut fixée par l'Ingénieur-en-chef et M. BRYDGES lui-même, et s'il veut dévoiler le secret d'une lettre signée de sa propre main, je lui prouverai par sa propre écriture que l'emplacement qu'il dénonce maintenant fut déterminé par lui-même et ses commissaires. On dit que cette station aurait dû être placée au chemin de traverse, et qu'elle fut placée là où elle est pour quelque raison autre que celle en rapport avec le trafic de la ligne. Quelqu'un hon. monsieur suppose-t-il que je ne serais pas anxieux, comme membre du comité d'accommoder le public autant que je le pourrais ? Mais quand je dis à la Chambre que l'Ingénieur-en-chef a établi que le degré, au chemin de traverse, était tel que, chaque fois que le train partirait ou arrêterait, il occasionnerait une dépense additionnelle des deniers publics ; qu'il mettrait des entraves à la rapidité du transport des malles et des passagers, que c'était le point le plus rapproché de ce chemin de traverse que l'on pouvait obtenir sans sacrifier l'intérêt public, et que ce sont les raisons pour lesquelles la station fut placée là où elle est. La Chambre verra que j'ai de justes motifs pour dire que ce rapport, au lieu d'être un rapport équitable, honnête et digne, n'a été préparé que dans le but d'essayer de donner un coup à la dernière administration, mais qui, comme le *boomerang* ne rebondit qu'avec plus de force sur les têtes de ces auteurs. Maintenant nous tournerons à la page 32 et nous verrons qu'il trouve beaucoup à redire à ce que M. McNAB, l'ingénieur de ce chemin, ne nomme point ses propres

officiers pour l'assister et servir sous lui, et il fait ce rapport-ci dont je ne suis pas disposé à mettre la justesse en discussion :

"Je suis très sûr que c'est une fausse position, et qu'aucun ingénieur ne peut conduire avec succès des travaux, comme ceux confiés à M. McNAB, à moins qu'il n'ait pleine autorité pour traiter avec les hommes, s'il pense qu'ils n'agissent pas bien, ou qu'ils n'accomplissent pas les devoirs qui leur sont confiés."

Que pensera la Chambre si je lui dis que la pratique de ce monsieur, qui trouve à cette dernière heure qu'un ingénieur ne peut pas accomplir ses devoirs d'une manière satisfaisante à moins qu'il ne puisse nommer les ingénieurs qui servent sous lui, diffère beaucoup de sa théorie, et que M. FLEMING ne pouvait pas nommer un ingénieur sur le chemin de fer Intercolonial sans le consentement de M. C. J. BRYDGES, et que des ingénieurs furent nommés et renvoyés par ce monsieur sans égard à l'ingénieur en chef ; de sorte que la seule pratique qu'il prétend que l'on devrait suivre en ce cas est complètement en désaccord avec ses propres actes, et que c'est sa plus forte condamnation. Puis, à la page 36 qu'est-ce qu'il dit par rapport à la condition du chemin ? J'ai démontré que, quant à ce qui concernait les nouveaux travaux, il n'était pas capable de trouver lieu à une dépense de plus de \$20,000, et maintenant par rapport à la condition du système en permanence il dit :

"Depuis la date de l'amalgamation, c'est-à-dire, depuis l'ouverture des districts centraux, le 9 de décembre 1872, jusqu'à la fin de la présente année, il a fallu renouveler 315,000 traverses, ou plus d'un tiers sur le tout."

Je crois que c'est un certificat passablement bon, et qu'il contredit le principe que le ministre des Finances a invoqué pour établir que le chemin était détérioré et dans une mauvaise condition. Pense-t-il que le gouvernement aurait dû placer plus d'un tiers des nouvelles traverses pendant cette courte période ? M. BRYDGES continue :

"A la fin de cette année, la condition des traverses sera généralement dans un bien bon état et elle n'en exigera pas, selon moi, plus d'environ \$100,000 par année à l'avenir, pour tenir la ligne dans une condition convenable et satisfaisante."

J'ai déjà établi qu'une de nos grandes dépenses était le remplacement des anciennes lisses de fer par des lisses