

vant le peuple de ce pays, comment peuvent-ils s'attendre que leurs dénonciations puissent vouloir dire autre chose que ceci—que quiconque est accusé par eux ou leurs organes d'être malhonnête et incapable, est le vrai type de l'honnêteté et d'habileté pourvu qu'il transfère son allégeance à leur parti. Je dis que nul parti dans ce pays ne peut se placer dans une semblable position, car, dès ce moment, leurs plus fortes critiques, quelque bien méritées qu'elles soient, seront acceptées par le peuple de ce pays comme étant non fondées de fait, et lesquelles, dans certaines occasions ils montrent qu'ils ne croyaient pas eux-mêmes. Mais il y avait d'autres raisons pour lesquelles ce monsieur ne devait pas être chargé d'une telle mission. Quel a été l'effet de ces attaques contre son caractère? A raison du sentiment défavorable qui existait dans le pays depuis des années, causé par les attaques incessantes de ce grand organe, M. BRYDGES fut obligé, afin de se soustraire à l'ignominie d'un congé, d'envoyer par le câble télégraphique, sa démission comme gérant du chemin de fer du Grand-Tronc. Ce monsieur se trouvant sans situation, et à la recherche d'emploi, fut choisi par les hommes qui l'avaient assailli pendant des années, comme l'homme à envoyer aux Provinces Maritimes pour faire un rapport équitable et indépendant sur l'état des chemins de fer. Il est revêtu du titre d'inspecteur, et doit inspecter ces chemins, avec l'entente que s'il réussit à établir un cas, et saper la position du gérant des chemins de fer publics de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, il se créera une belle position. Il se rend, sape la position du gérant, et obtient la situation. Si ces messieurs eussent désiré que le peuple de ce pays acceptât le rapport de M. BRYDGES comme un exposé impartial, ils n'auraient pas employé pour le faire, un homme qui était en recherche d'un emploi et qui l'obtient en l'ôtant à un autre. Je ne veux pas amoindrir l'habileté de M. BRYDGES, ni son intégrité. Je dis qu'il fut placé dans une position de tentation dans laquelle nul gouvernement aurait dû le placer. Personne ne peut contester son habileté. S'il y a un homme dans ce pays capable de se servir de la langue anglaise de ma-

nière à créer une impression favorable aux vues que le monsieur lui-même désire faire prévaloir, cet homme est M. BRYDGES. Je mettrai sans crainte ce rapport entre les mains des hommes les plus compétents dans ce pays en qui concerne les chemins de fer; entre les mains d'hommes capables de critiquer la condition des chemins de fer, et m'en rapporterai entièrement à eux, quant à la condition dans laquelle il trouva les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Cependant, ce rapport est si habilement préparé, qu'il laisse une impression dans l'esprit du peuple de ce pays et des messieurs qui ne l'examinent pas attentivement,—comme l'a exprimé l'hon. ministre des Finances—que les chemins de fer furent trouvés dans un très mauvais état. Je prendrai ce rapport et prouverai par ce même rapport que M. BRYDGES trouva les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick dans une condition inférieure à nulle autre sur ce continent. Chacun sait que cet item de \$546,000 provient de la vigueur et de l'énergie déployées par le gouvernement pour mettre ces chemins de fer dans un état complet et efficace. Chacun qui a lu ce rapport sait que M. BRYDGES y dit que nous avions si complètement pourvu à tous les travaux qu'il ne fallait qu'une somme de \$15,000 pour les compléter. Ce n'est que l'autre jour que ces deux systèmes de chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick furent joints ensemble par la construction de la ligne Intercoloniale entre Moncton et Truro. Chacun sait que le surintendant de ces deux lignes était occupé à les amalgamer, et que nous avons fait de fortes dépenses pour remplacer les vieilles lisses par des lisses d'acier, jusqu'à ce que nous ayons mis le chemin dans une telle condition que M. BRYDGES, après avoir parcouru toute la ligne et examiné chaque coin et recoin, fait rapport au gouvernement que tout ce qu'il faut pour nouveaux ouvrages pendant l'année, est une dépense de \$15,000. Cependant, lorsqu'il faut moins de \$20,000 pour mettre le chemin de fer en splendide condition, le ministre des Finances demande à la Chambre de croire qu'il a trouvé ces chemins dépréciés et en mauvais état. Ce rap-