

L'hon. M. FOSTER: Oh! oh!

L'hon. M. FIELDING: Oui. Et il s'ensuit que le coût de ces entreprises a augmenté, qu'il a presque doublé. Parcourez la liste des articles qui servent à la construction des chemins de fer et vous constaterez que toutes les grandes entreprises qu'il a fallu exécuter pendant les dernières années ont coûté beaucoup plus que les estimations préparées en 1903.

Maintenant, colonel, qu'avez-vous à me demander?

M. HUGHES: Tout d'abord, monsieur le président, je vous prie de rappeler le ministre à l'observation du règlement, parce qu'il ne s'adresse pas à vous.

L'hon. M. FIELDING: Vous avez raison; je vous fais des excuses.

M. HUGHES: Qu'on me permette de dire au ministre des Finances que les traverses coûtent plus cher aujourd'hui après qu'elles sont posées sur la voie; mais qu'elles ne coûtent pas plus cher prises dans la forêt. Pourquoi cette différence de prix? Les rails coûtent aussi bon marché qu'en 1904; je me demande même s'ils ne coûtent pas un peu moins.

M. GEO. TAYLOR: Ils coûtent meilleur marché.

M. HUGHES: Je crois qu'ils coûtent moins cher qu'à l'époque où le marché a été passé. Les salaires sont aussi moins élevés. Le ministre n'a qu'à s'en rapporter aux entreprises publiques qui s'exécutent dans la ville de Lindsay. La clause des salaires courants ne s'applique pas à ces travaux; les prix que paie l'entrepreneur sont très inférieurs aux salaires des ouvriers employés partout ailleurs dans cette ville. Si le ministre des Finances entre dans ces détails, nous voulons connaître la vérité car cela nous permettra de prouver qu'il a tort. Qu'il énumère les cinquante raisons dont il a parlé.

L'hon. M. FIELDING: Je crois que quarante-neuf suffiront à prouver que l'honorable député (M. Hughes) a tort.

M. HUGHES: Sur le chemin de fer transcontinental où on paie les traverses de 60 à 70 cents, celui qui façonne ces traverses, à une distance d'environ cent verges, ne reçoit pas le quart de ce prix-là.

L'hon. M. FIELDING: Les fournisseurs les achètent au plus bas prix possible.

L'hon. M. FOSTER: Notre tâche serait plus facile, si nous pouvions connaître la vérité d'une partie seulement de ces cinquante raisons, et le ministre peut facilement la découvrir.

L'hon. M. FIELDING: Certainement.

M. W. S. FIELDING.

L'hon. M. FOSTER: S'il se livre à une petite enquête, il découvrirait quels sont exactement les salaires qu'on payait en 1904 aux différentes catégories d'ouvriers, et il peut constater quels sont les salaires qu'on payait en 1907 et en 1908 aux mêmes classes d'ouvriers. Ces renseignements seraient authentiques. Si nous avions seulement un état véridique du coût des fournitures pendant ces années-là, nous pourrions calculer assez exactement ce que représente l'augmentation du coût de ces objets. Quant aux rails, le ministre pourrait aisément nous procurer des renseignements concernant les prix des rails vendus en 1904 et en 1908. Ce sont des marchandises principales dont il est facile de connaître le prix. Une chose certaine, c'est qu'il était beaucoup plus facile et moins coûteux de se procurer des rails en 1908 qu'en 1903-1904, parce que les moyens de transport sont plus abondants qu'ils l'étaient alors. Ainsi, il y a deux chefs de dépense —la main-d'œuvre et l'acier—au sujet desquels nous pourrions aisément nous renseigner.

L'hon. M. FIELDING: Cette demande est juste, j'en conviens.

L'hon. M. FOSTER: On pourrait aussi nous fournir des renseignements concernant le coût des traverses. Connaissant ces détails, nous pourrions avoir un aperçu du coût de l'entreprise. Mais le ministre des Finances a-t-il suffisamment étudié les détails pour se convaincre que la construction économique de ce chemin a pu coûter \$35,000 par mille? J'ai causé avec des personnes qui ont construit des chemins de fer dans cette contrée-là ainsi qu'ailleurs, et le ministre des Finances aurait dû avoir la curiosité de prendre des renseignements, lui aussi.

D'autres voies ferrées ont été construites dans ce pays des prairies. Le Pacifique-Canadien et le chemin de fer Canadien du Nord y prolongent constamment leurs réseaux. Le ministre s'est-il enquis de ce que coûte aux compagnies, par mille, la construction de leur chemin? A-t-il ce renseignement dans ses dossiers? Avant de faire ce prêt de dix millions de dollars, ne devrions-nous pas nous convaincre qu'il n'y a pas eu grave extravagance—pour ne pas dire plus—dans la construction de cette section des prairies, à \$35,000 le mille? Tel que je l'entends, cette somme ne comprend ni l'outillage ni le matériel roulant. Ai-je raison?

L'hon. M. FIELDING: Les chiffres donnés pour la construction ne comprennent pas l'outillage.

L'hon. M. FOSTER: Ainsi, \$35,000 le mille ne couvrent que la construction, sans l'outillage et le matériel roulant. Je ne crains pas de dire que les grands entrepre-