

M. HACKETT : Quel est l'entrepreneur, pour ces travaux ?

L'honorable M. EMMERSON : Le plus bas soumissionnaire était M. Hepry Kitchen.

M. HACKETT : M. Kavanagh, de Charlottetown, était-il l'un des soumissionnaires ?

M. EMMERSON : Je le crois, oui.

M. HACKETT : Quelle différence y a-t-il entre la soumission de M. Kitchen et celle de M. Kavanagh ?

L'honorable M. EMMERSON : Je ne me rappelle pas exactement. Dans tous les cas, cette différence était tellement considérable que j'ai été forcé d'accorder l'entreprise à M. Kitchen, bien qu'il fût étranger à cette région. Parfois, quand la différence n'est pas considérable, on est porté à favoriser celui qui habite sur les lieux, mais ici je n'ai pas pu faire autrement que je ne l'ai fait.

M. SPROULE : Cette somme sera-t-elle suffisante pour tout compléter ?

M. EMMERSON : Cet état estimatif de \$42,851 est celui qui a été fourni par le département. Il y a certains crédits à retrancher. Il y a un crédit de \$6,350 pour certains ouvrages en fer, et il y a des traverses et des rails sur la voie actuelle qui peuvent représenter \$36,000. En déduisant les \$15,000 votés l'année dernière, il reste une balance d'environ \$21,500.

M. SPROULE : Le ministre dit qu'il a reçu deux soumissions.

L'honorable M. EMMERSON : Je crois qu'il y en avait plus de deux. Il y en avait quatre ou cinq. Mais celle-là était la plus basse.

M. SPROULE : Cela était aussi pour ouvrages en bois.

L'honorable M. EMMERSON : Non, aucun ouvrage en bois.

M. SPROULE : Comment, pas d'ouvrage en bois ?

M. EMMERSON : Non, rien de cela.

M. HACKETT : Le système de freins Westinghouse va-t-il être appliqué à tous les trains du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ?

L'honorable M. EMMERSON : Ainsi que mon honorable ami pourra le voir, nous demandons un crédit pour cela, et nous sommes à installer ce système aussi vite que nos moyens nous le permettent.

Pour freins à air et signaux à air Westinghouse, \$35,500.

L'honorable M. EMMERSON : Le montant demandé cette année est \$35,500. Il s'agit de munir les locomotives et les wagons de freins à air Westinghouse. Les wagons de voyageurs sont présentement munis de freins "à vide", et ce système est aujourd'hui trop démodé. Ces freins sont loin de

valoir l'air comprimé pour diminuer la vitesse d'un train ou l'arrêter complètement, car ils n'ont qu'une pression atmosphérique de 15 livres au pouce carré, alors que les freins à air ont une pression de 60 à 80 livres au pouce carré. La dépense, pour 25 locomotives, à \$534, s'élève à \$13,350 ; pour 6 wagons de voyageurs, à \$140.50 chacun, \$8,507 ; et pour les wagons de marchandises, 413 wagons, à \$85, \$35,105. Le coût total est estimé à \$57,025. Les crédits dépassant les dépenses de 1903-04 s'élèvent à \$21,600, ce qui laisse à voter cette année \$35,500. Les chiffres exacts seront \$35,425, mais ce sont là des estimations et j'ai préféré demander la somme ronde.

M. BELL : Cela va-t-il être suffisant pour le tout ?

M. EMMERSON : Oui, pour le tout.

M. SPROULE : Cela est-il donné à l'entreprise ou à la journée ?

L'honorable M. EMMERSON : Les freins à air sont achetés de la compagnie Westinghouse, de Hamilton, Ontario, au prix courant du commerce. Ils sont transportés là-bas et installés sur les wagons par les ouvriers attachés aux ateliers du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.

M. SPROULE : Quel est le prix payé pour ces freins à air ?

L'honorable M. EMMERSON : Bien entendu, ces crédits couvrent aussi tous les frais d'installation. Pour une locomotive, la dépense s'élève à \$534, et pour wagon de marchandises à \$85.

M. SPROULE : Combien paie-t-on ces freins à air ?

L'honorable M. EMMERSON : Je n'ai pas en ce moment ces prix, mais je les communiquerai à mon honorable ami. Ces prix sont sur les factures que nous avons reçues. Nous avons payé le prix que paient toutes les autres compagnies. Ces freins sont protégés par brevet, et ce ne sont pas des articles de commerce pouvant permettre la concurrence.

M. SPROULE : Je comprends parfaitement que la compagnie détenant le brevet puisse vendre ces freins au prix qu'il lui plaît, mais en sachant le prix que nous payons nous serons à même de pouvoir nous assurer si nous payons plus que le prix payé par une compagnie ordinaire de chemin de fer.

L'honorable M. EMMERSON : Je crois que nous payons le prix fixe qui est demandé aux autres compagnies. Dans tous les cas, je communiquerai ces renseignements à mon honorable ami.

M. SPROULE : Il y a plusieurs accessoires, destinés à pourvoir à la sûreté des employés d'un chemin de fer, qu'on peut mettre aujourd'hui sur les wagons de voyageurs et de marchandises.