

cette ligne coûte en effet ce que l'on dit, et que la déclaration est faite intelligemment et honnêtement. Et si l'honorable député se contente de cela, je ne vois pas ce que peut nous soucier le prix d'une autre ligne, construite dans un autre endroit, et dans un autre temps.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce que M. Schreiber certifie? M. Schreiber est ingénieur. Je ne connais pas de quelle manière il procède, mais il est différentes manières d'arriver à connaître le prix. M. Schreiber fait une tournée à tous les ans, ou à tous les six mois, ou à tous les trois mois. Il s'occupe naturellement, comme tout ingénieur, des travaux du génie. Mais vérifie-t-il les comptes? Mais pénètre-t-il les adjudications, les sous-adjudications, et les adjudications découlant de celles-ci encore? Vérifie-t-il le prix des matériaux? S'enquerra-t-il des montants acquittés et compare-t-il les prix avec les prix courants? Autant de détails qu'un homme d'affaire chargé de s'enquérir de la question des prix étudierait, mais je ne crois pas que ce sont là les devoirs de M. Schreiber. On lui soumet des chiffres. Il constate qu'on a dépensé tant pour la main-d'œuvre, tant pour les matériaux, tant pour autre chose. Il prend connaissance des pièces justificatives, mais pénètre-t-il sous ces détails pour s'assurer, en homme d'affaire, si l'on n'a pas payé des prix exorbitants?

Il ne suffit pas qu'un ingénieur, en sa qualité professionnelle, examine les pentes et les courbes, la maçonnerie, les ponceaux et autres travaux du génie sur une ligne de chemin de fer, pour qu'il puisse estimer approximativement le prix de la ligne. Fait-il autre chose que vérifier les pièces justificatives placées devant lui, et accepte-t-il seulement les prix qui lui sont soumis comme ayant été réellement payés sur les divers travaux pour en faire le total, puis ensuite la répartition égale sur un nombre de milles déterminé? Cependant, il est possible que ces calculs cachent toutes sortes d'extravagances, des paiements en double, des sous-adjudications et autres choses semblables, et l'ingénieur n'en saurait rien. Il me semble que ce n'est pas son affaire de le savoir, car ce ne sont pas les devoirs qu'on l'a chargé de remplir. S'il ne fait pas ce que j'ai dit, alors nous ne sommes pas sûrs du tout, même avec le certificat de M. Schreiber, que \$35,000 par mille ont été dépensées à la construction de cette ligne.

Je vois une lettre de M. Bell. Je crois que M. Bell est un des auditeurs. Je ne connais rien contre lui, ce que j'en connais est plutôt à son avantage, et je ne cherche pas à le déprécier. Mais M. Schreiber dit à M. Bell: Que pensez-vous de ces comptes? Et M. Bell répond: J'ai vérifié les comptes en regard des pièces justificatives. Qu'est-ce que cela prouve? Cela prouve simple-

M. W. S. FIELDING.

ment que les comptes ont été payés et que les quittances sont soumises. Mais M. Bell a-t-il vérifié la légitimité des prix, et tous les autres détails qui lui feraient connaître s'il y a eu extravagance ou malhonnêteté dans la construction de la ligne? C'est possible, mais il me semble qu'il doit se contenter d'examiner les comptes et de voir s'ils ont été acquittés, et vérifier les reçus. Si c'est là la tâche de M. Bell, il a du se passer quelque chose qui a échappé à son observation, et ce qui me le prouve, c'est le prix anormalement élevé de la construction. Le ministre des Finances dit qu'on ne peut comparer une ligne avec une autre à moins qu'elles soient construites dans les mêmes conditions. C'est vrai; mais je ne puis croire que le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern n'ont que des sentiers de moutons dans ces régions; je crois qu'ils construisent de bonnes lignes, et l'on me dit que les rampes, les voies, les pentes sont sinon égales du moins passablement égales à celle du Grand-Tronc-Pacifique. Naturellement, les lignes s'améliorent avec le soin, mais si vous comparez \$18,000 par mille avec \$35,000 par mille, il reste une forte marge pour améliorer le ballastage, les pentes, les rampes, etc. On me dit que la traction est aussi facile sur le Pacifique-Canadien et le Canadian-Northern que sur le Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. FIELDING: M. Schreiber était à Ottawa jusqu'à tout récemment, lorsque je le dispensai de sa présence, croyant qu'on en aurait plus besoin ici. Tout ce que vient de mentionner l'honorable député fait partie du travail du génie, car c'est le devoir d'un ingénieur de faire rapport sur le prix probable d'une entreprise donnée, ce qui implique nécessairement qu'il doit se prononcer sur la légitimité des prix de la main-d'œuvre, des rails, des traverses, etc.

Il y a donc lieu de supposer qu'en rédigeant ses certificats et en faisant ses estimations avec le concours de M. Bell, spécialiste distingué en matière de vérification, qui examine toutes les justifications, M. Schreiber s'informe de tout cela, et que l'on doit tenir ses certificats comme prouvant suffisamment que le chemin coûtera la somme mentionnée dans son rapport. C'est à ce point de vue que nous nous plaçons. D'ici à ce que la question revienne sur le tapis, je discuterai ces divers points avec lui.

L'hon. M. FOSTER: Qu'est-ce que M. Bell?

L'hon. M. FIELDING: C'est l'auditeur du ministère des Chemins de fer.

M. HUGHES: Le ministre aurait-il l'obligance d'apporter aussi un état relatif aux tranchées et vallées?