

min de fer ne pourrait les acheter des usines particulières, alors je ne vois plus rien qui l'empêche de construire son propre matériel. S'il n'y a aucun obstacle et s'il est aussi économique pour le chemin de fer de construire ses propres wagons dans ses usines—les dirigeants ne sont peut-être pas obligés de me le dire, mais on me dit qu'ils pourraient construire ces wagons et ces locomotives—et si ce n'est pas une question d'économie ni une question d'affaires, alors pourquoi ne les construit-il pas dans ses propres usines? Voilà ce que je veux savoir.

M. HUNGERFORD: A cela je répondrai ce que j'ai déjà dit: il y a certaines catégories de matériel que l'outillage des usines permet de construire économiquement. A mon avis, et de l'avis des dirigeants qui ont de l'expérience en ces matières, nos usines ne sont pas outillées pour construire certaines autres catégories de matériel.

M. HEAPS: Je voudrais insister sur ce point. A-t-on commandé en dehors et fait faire par des compagnies privées du matériel que le chemin de fer était en mesure de produire?

M. HUNGERFORD: Dans le passé, oui; on a divisé cela.

M. HEAPS: Cette catégorie de matériel ne pourrait-elle pas à l'avenir se fabriquer dans les usines des chemins de fer?

M. HUNGERFORD: Parfois cela devient une question de temps. Le temps est un élément important dans l'affaire. Il nous faut du temps pour obtenir l'autorisation nécessaire pour produire ou construire le matériel, et nous pouvons en avoir besoin en peu de temps. Il faut tenir compte de bien des choses, dans ce domaine.

M. HOWDEN: Je voudrais dire, avant de passer à un autre sujet, qu'il est très difficile d'être convaincu et satisfait des remarques du président, car nous avons d'une part une déclaration du président qui devrait sûrement valoir, mais d'autre part—et c'est la situation où un député se trouve, en tout cas—nous rencontrons les employés de ces usines et leurs chefs, contremaîtres, surintendants, etc., qui affirment que ce travail pourrait très bien se faire dans ces usines. Naturellement, nos électeurs nous demandent pourquoi l'on ne donne pas plus d'ouvrage à ces usines, vu que ce sont des usines de l'Etat, des entreprises de l'Etat, et que ces hommes travaillent indirectement pour l'Etat.

M. HUNGERFORD: Il y a là une différence de vues.

Le PRÉSIDENT: Page 27.

L'hon. M. STEWART: Monsieur le président, je remarque qu'on a ajouté au matériel 3,785 wagons en 1936 et 852 en 1937; et qu'on a mis au rancart 3,401 wagons en 1936 et apparemment 1,407 en 1937.

M. ARMSTRONG: Je ne crois pas que ce soit exact.

L'hon. M. STEWART: C'est le total, n'est-ce pas?

M. ARMSTRONG: Voici les faits: à la fin de décembre 1936, il y en avait 95,993.

L'hon. M. STEWART: Je ne parle pas du total. Je fais une comparaison entre les nouveaux wagons et les vieux qui furent mis de côté en deux ans.

M. ARMSTRONG: D'un côté il y a les ajoutés.

L'hon. M. STEWART: Oui, les ajoutés.

M. ARMSTRONG: La deuxième colonne représente les ajoutés depuis 1937.

L'hon. M. STEWART: Prenez cela pour l'année 1936. Quel fut le total des wagons ajoutés?

M. ARMSTRONG: Ce n'est pas indiqué.

M. COOPER: Il n'y a pas de chiffres pour 1936.

L'hon. M. STEWART: Je vois ici le total des wagons ajoutés au cours de l'année—page 26—3,785. Est-ce bien le total de cette année-là?