

offerts aux chantiers du haut Saint-Laurent alors que ces derniers sont si bien alimentés dans leur propre territoire et qu'ils ont l'exclusivité des soumissions dans ce domaine. Grâce au volume de leurs opérations qui sont largement rémunératrices, ils sont en mesure de soumettre des offres exceptionnellement peu élevées, au point même d'être injustes, pour la réparation des navires transbordeurs qui desservent l'île du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse et le Cap-Breton. Nous ne critiquons pas la direction du National-Canadien quant à ses efforts d'obtenir le plus bas prix possible et d'amoinrir ses frais d'exploitation; mais nous sentons que si l'on admet les offres des chantiers du Saint-Laurent pour les travaux intéressant exclusivement les provinces Maritimes l'on devrait adjuger au moins enchérisseur, sans réserve, les contrats pour la réparation des bâtiments qui naviguent sur le fleuve, ce qui permettrait aux chantiers des provinces Maritimes de soumissionner.

Je vous expose notre affaire dans l'espoir que vous en saisissez qui de droit à Ottawa et que vous ferez votre possible pour amender cette situation.

Cela porte la signature du gérant général. Je fais remarquer à ce propos que cela paraît réellement injuste, vu l'existence de deux compagnies respectables dans les provinces Maritimes, et la crise sévère de chômage qui sévit là-bas, l'on n'ait pas réservé à ces entrepreneurs le privilège de soumissionner pour ces travaux. Je crois que les compagnies des provinces Maritimes méritent toute notre considération. D'ailleurs l'on note qu'en ce qui concerne les travaux intéressant le fleuve les compagnies de la région ont l'exclusivité des soumissions: on n'invite pas les offres des entreprises de dragage aux provinces Maritimes. Je crois que l'usage établi du National-Canadien est d'allouer certains travaux à certains districts. Par exemple, pour la réparation des voitures de chemin de fer, telle catégorie de wagons est réparée à tel endroit, et tel autre groupe à tel autre endroit. Les travaux sont distribués. Il me semble qu'en l'espèce les *Maritime Drydock Companies* méritent quelque considération; et lorsqu'il y a deux entrepreneurs on peut inviter les offres des deux. Je conclus que ces travaux devraient être confiés aux gens en question. J'ajoute que le Board of Trade de Saint-John proteste également dans le même sens; il ne veut pas que l'on accepte les soumissions des chantiers du haut Saint-Laurent pour les travaux qui intéressent uniquement les provinces Maritimes, alors que les entrepreneurs de ces dernières sont exclus de l'adjudication des contrats pour la réparation des bâtiments qui desservent le fleuve. Je voudrais, monsieur le président, demander au gérant général ou au président du National-Canadien s'il peut nous expliquer ceci ou s'il veut nous promettre que la situation sera étudiée dans l'intention de donner satisfaction aux gens des provinces Maritimes.

Le PRÉSIDENT: La direction des Chemins de fer nationaux du Canada peut sans doute offrir quelque explication du fait signalé par M. Price.

L'hon. M. EULER: Je suppose que c'est une affaire de prix (*price*). Je ne cherche pas à faire un jeu de mots, docteur.

M. HUNGERFORD: Pour répondre aux observations du docteur Price, monsieur le président, nous avons invité les soumissions suivant la méthode ordinaire. Pendant la saison de navigation, lorsque le fleuve est ouvert, il est d'usage d'inviter les offres des divers entrepreneurs que l'on peut atteindre à l'endroit où se trouve le bâtiment. En cette occurrence on a demandé des offres de Vickers et de compagnies de Québec aussi bien que des provinces Maritimes; le prix de Vickers était le moins élevé et, suivant notre usage d'adjuger toute entreprise au moins enchérisseur nous leur avons envoyé le *Charlottetown*.

L'hon. M. EULER: Sans divulguer les chiffres,—sans doute cela vous répugnerait,—pouvez-vous nous dire si la différence était considérable?

M. HUNGERFORD: Oui.