

prix pour son blé, mais on lui a dit ici: "Non, vous ne pouvez avoir de réciprocité, quoique vous en puissiez obtenir un prix plus élevé pour votre blé. Nous vous donnerons le canal de la Trent et celui de Welland, et quelques autres travaux que nous allons faire faire ici."

On dit la même chose de ces entreprises que nous sommes à étudier. Le cultivateur de l'Ouest veut un chemin de fer de la baie d'Hudson, et autres avantages, pour vendre son blé à meilleur prix et à un tarif de transport plus bas. Mais ceux de l'Est répondent: "Non, vous ne sauriez obtenir cela: nous vous donnerons les canaux de Welland et de la Trent; vous ne savez pas ce qu'il vous faut." Or nous soutenons, en toute déférence envers les savants messieurs de l'Est qui se sont donné tant de peine pour les cultivateurs de l'Ouest, que nous avons une assez bonne idée de ce qu'il nous faut. Nous savons que nos besoins sont conformes aux meilleurs intérêts non seulement des cultivateurs de l'Ouest, mais aussi du Canada en général.

Mon honorable ami de Muskoka (M. McGibbon) a eu quelques remarques à faire avant six heures sur la sagesse de l'attitude prise par l'Ouest. Je lui indiquerais exactement la situation. Nous ne voulons aucun privilège contre l'Est. Nous reconnaissons l'importance de l'Est et voudrions qu'il reconnût, dans une certaine mesure, l'importance de l'Ouest. Récemment, nous soulevions la question du chemin de fer de la baie d'Hudson. Mon honorable ami nous a-t-il appuyés? Bien que cet ouvrage fût presque terminé et, non pas comme le canal Welland, une entreprise à ses débuts pour ainsi dire, mon honorable ami s'est prononcé contre. Qu'est-ce qu'ont dit sur ce sujet les représentants de l'Ouest? Certains d'entre nous ont déclaré que nous voulions le parachèvement du chemin de fer de la baie d'Hudson parce que l'Etat subventionnait des entreprises de l'Est qui n'avaient pas plus d'importance, c'est le moins qu'on puisse dire. Tous les députés de l'Ouest ne furent pas de cette opinion. Celui de Marquette (M. Crerar) déclara que dans la situation financière présente au Canada il vaudrait mieux différer la reprise des travaux sur le chemin de fer de la baie d'Hudson. Or, certains députés de l'Ouest auraient agréé pareille transaction; mais le reste insistait pour le parachèvement. Car, je le répète, nous voyions l'argent couler à flot au bénéfice d'autres entreprises d'importance inférieure, ou, en tout cas, non supérieure à celle du chemin de fer de la baie d'Hudson.

[M. Campbell.]

Le Gouvernement, prétendons-nous devrait être juste. Il devrait traiter également l'Ouest et l'Est. S'il demande des subventions pour améliorer et réparer les canaux, qu'il s'engage en matière d'améliorations à traiter l'Ouest comme l'Est, et s'il faut remettre la reprise des travaux, qu'il applique la même règle aux deux régions et suspende les opérations dans l'une et l'autre jusqu'à ce que la situation redevienne normale et qu'il y ait plus d'argent au trésor. S'il prend cette attitude, nous n'aurons rien à redire. C'est une offre très juste, et si mon honorable ami de Muskoka est impartial, il ne saurait s'y opposer. Mais il affirme que l'on ne doit pas dépenser un sou pour le chemin de fer de la baie d'Hudson, mais qu'il faut ouvrir un crédit en vue de mener à bonne fin la présente entreprise. Nous insistons pour que l'Ouest et l'Est, soient l'objet du même traitement: s'il y a de l'argent pour l'un il doit y en avoir pour l'autre; si l'on ne peut ouvrir de crédits pour les travaux de construction dans l'Ouest, on ne doit pas faire de travaux de construction dans l'Est. C'est simplement raisonnable. Nous protestons certainement avec toute notre énergie, contre la défaveur où l'on tient les intérêts de l'Ouest dans l'ouverture de ces crédits, alors que d'autres matières d'importance égale sinon supérieure, dont la Chambre est saisie, ne sont l'objet d'aucune considération.

M. CAHILL: Le ministre dit que l'on a adjugé une entreprise. Qui est l'adjudicataire?

L'hon. M. REID: L'entreprise n° 3 a été adjugée à la Canadian Dredging Company, c'est-à-dire au moins enchérisseur.

M. CAHILL: Combien a-t-il été reçu de soumissions?

L'hon. M. REID: Trois. La compagnie Great Lakes Dredging and Contracting, Limited, de Port-Arthur, soumissionna pour \$3,288,700. Cette compagnie est bonne et sûre. La deuxième soumission était de la compagnie Peter Lyall and Sons Construction, Limited, de Montréal. Elle se chiffrait à \$3,297,500. La compagnie Canadian Dredging, Limited, soumissionna pour \$2,442,450, soit \$855,000 de moins que les Lyall, et \$846,000 de moins que la Great Lakes Dredging.

M. CAHILL: C'étaient les adjudicataires en premier lieu?

L'hon. M. REID: Oui.

M. CAHILL: Y eut-il d'autres soumissions à part celles-là?