

leur alimentation. Je répète que je n'en fais pas un reproche à l'honorable ministre, au contraire, je l'en félicite. Que le ministre ne se borne pas à envoyer des boulangers; qu'il envoie également des pâtisseries, des cuisiniers et tous les ustensiles de cuisine les plus perfectionnés, en vue de modifier les préférences gastronomiques des habitants du Céleste Empire; en vue de les amener à renoncer aux nageoires de requins, aux racines de bambou, aux œufs de canards vieux de deux ans, et les habituer à se nourrir de céréales, sans oublier le "porridge", cette nourriture des races vigoureuses et libres de ce continent.

Si par son voyage en Chine et au Japon, l'honorable ministre du Commerce parvient à faire vendre au Canada un seul baril de farine de plus, il aura fait plus pour le pays que tout ce que le Gouvernement a fait depuis qu'il est aux affaires.

Le discours du trône est remarquable à un double point de vue par ce qu'il contient et par ce qu'il ne dit pas. Je dirai d'abord un mot des sujets qu'il mentionne. Il y a d'abord un paragraphe concernant le chemin de fer de la baie d'Hudson, question que je n'entends pas discuter en ce moment; nous aurons besoin sur ce point de plus de renseignements que n'en contient le discours du trône. Permettez-moi de citer en entier le paragraphe concernant le Transcontinental national:

Les travaux sur le chemin de fer national transcontinental ont été poussés rapidement pendant la dernière année. En dépit des obstacles que rencontre la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson, et la nécessité de trouver des points terminus, tout le progrès possible a été fait pour compléter, au plus tôt, cette importante entreprise.

Si les travaux sur le chemin de fer national transcontinental ont été poussés rapidement, nous n'en avons d'autre preuve que cette assertion du discours du trône et nous ne sommes guère en état d'entreprendre la discussion de la question. Quoi qu'il en soit, nous en savons assez pour affirmer sans crainte d'être contredits que si les travaux ont été poussés activement, ce n'est certainement pas sur la partie de la voie entre Cochrane et Québec. Cette partie du chemin devrait être en pleine exploitation à l'heure présente, et cependant, le chemin est loin d'être achevé. Le 19 février dernier, à la Chambre haute, le sénateur Casgrain a déposé la question suivante:

D. Combien de milles restait-il encore à terrasser entre Cochrane et la ville de Québec, le 1er novembre 1912?—R. 35 milles.

D. Sur combien de milles les rails ne sont pas posés, à l'heure présente?—R. 88 milles.

Ainsi, à la fin de la saison, l'automne dernier, il restait encore 35 milles de terrassement à faire et les rails n'étaient pas posés sur une distance de 88 milles, sur cette section du chemin. Le travail qu'il restait à faire n'était pas considérable et on aurait pu croire qu'il aurait été terminé dans le courant de l'été. Je crois que les 35 milles de terrassement sont faits entre Cochrane et Québec. Cependant la voie n'est pas encore en exploitation et ne peut pas l'être. Quelle en est la raison? La raison en est que le Gouvernement a négligé d'assurer la création d'un terminus dans la ville de Québec. Qu'a-t-il fait depuis deux ans qu'il est aux affaires? Lorsque nous avons remis nos portefeuilles, au mois d'octobre 1911, nous avions passé des marchés pour une gare maritime provisoire. Nous avions concédé une entreprise d'un million de dollars pour l'érection d'une gare au marché Champlain. Nous étions prêts à concéder l'entreprise, je crois même que le marché était signé, pour la construction d'un quai d'environ 2,000 pieds sur le Saint-Laurent; ce travail devait coûter quelque chose comme \$5,000,000.

Ces travaux étaient absolument nécessaires pour mettre la voie en exploitation. Il est impossible d'exploiter un chemin de fer si nous n'avons pas de gare. Il n'est pas possible non plus d'exploiter une ligne de paquebots que nous espérons avoir, si nous n'avons pas de quai.

Qu'a-t-on fait sous ce rapport? Rien; pas un seul pied de quai n'est construit à l'heure présente. Rien n'a été fait non plus au sujet de la gare. Le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) a annulé le marché que nous avions fait. Il nous a fait savoir, il y a à peu près deux ans, au cours de la session 1911-1912, qu'il ne voulait pas d'une gare au marché Champlain et que son intention était de construire une gare commune ailleurs. A cette même date, il a annoncé qu'il aurait une gare secondaire au marché Champlain. A-t-on commencé à construire cette gare secondaire? Non. Tout ce qui a été fait pour créer une gare terminus, c'est qu'on a commencé à construire des ateliers. L'ancienne commission avait décidé de construire ces ateliers à Saint-Romuald; le terrain avait été acheté et préparé, mais la nouvelle commission a jugé à propos de changer l'emplacement et d'installer les usines à Saint-Malo; c'est-à-dire de les construire dans la vallée de la rivière Saint-Charles et non sur les bords du fleuve Saint-Laurent. Je m'abstiens de me prononcer sur ce point, car nous n'avons pas encore les renseigne-