

norable ami affirme-t-il que les travaux de la gare Champlain ont été interrompus dans le mois de juillet?

M. LACHANCE: Oui.

L'hon. M. CASGRAIN: Pas du tout. Ils ont été continués jusqu'à ce que la neige arrive.

M. LACHANCE: J'en demande pardon au ministre des Postes, j'en ai une connaissance certaine, parce que, au mois d'octobre, j'ai eu occasion d'aller souvent dans cette localité et les travaux étaient arrêtés. Du reste, j'ai vu récemment dans un journal de Québec, le "Soleil" ou l'"Événement", mais je crois plutôt que c'est l'"Événement" sans pouvoir l'assurer, que ces travaux avaient été arrêtés depuis le commencement d'août.

L'hon. M. CASGRAIN: Non, non.

M. LACHANCE: Dans tous les cas il est une chose certaine, c'est que les travaux ont été arrêtés longtemps avant que les neiges viennent, je ne sais pour quelle raison.

A tout événement, l'hiver est arrivé et ce n'était pas une raison pour arrêter ces sortes de travaux.

Ainsi donc, de piètres usines réduites de moitié à Saint-Malo et les fondations d'une mesquine station à marchandises au marché Champlain, voilà le résultat de l'effort du Gouvernement depuis trois ans à l'égard du Transcontinental à Québec, et voilà ce que l'honorable ministre des Chemins de fer veut nous faire accepter comme des commodités suffisantes pour le trafic du Grand-Tronc-Pacifique.

Tel est le décor terne et ennuyé dans lequel l'ancien directeur général des Postes, M. Pelletier, a quitté la scène du terminus l'automne dernier.

Puis, un second soleil politique se leva à l'horizon, et nous l'avons salué avec plaisir....

M. E. LAPOINTE: Avec enthousiasme.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: On l'attend à l'œuvre.

M. LACHANCE: Nous avons salué avec plaisir et enthousiasme le nouveau ministre des Postes qui allait prendre charge des intérêts du district de Québec, et avec lui, l'espérance, ce sentiment toujours vivace en dépit des contrariétés, se ranima dans nos âmes, et la chambre de commerce se remit de nouveau à la tâche. Je crois que l'honorable ministre des Postes peut rendre témoignage de l'exactitude de ce que j'affirme, lorsque je dis que les citoyens de

[M. Lachance.]

Québec et les corps intéressés, comme la chambre de commerce, ne sont pas satisfaits de l'état de choses actuel; il pourrait rendre témoignage que l'affirmation de l'honorable ministre des Chemins de fer que l'état de choses actuel suffirait aux besoins du trafic du Transcontinental n'est pas fondée. Je n'ai qu'à rappeler ceci: le 23 octobre dernier, le président, les deux vice-présidents de la chambre de commerce et le maire de Québec avaient une entrevue avec le ministre des Postes à l'hôtel de ville. Ces messieurs lui dirent ceci que je trouve aux pages 116 et 117 du Rapport:

En juin dernier, M. Pelletier et les officiers du Transcontinental, après avoir visité les lieux, avaient promis que les travaux seraient commencés immédiatement pour la construction de docks et d'un élévateur à grain près de Sampson's Cove. Comme le Transcontinental est terminé et que ces travaux ne sont pas faits, Québec se trouve dans une position difficile. Il demande que ces travaux soient commencés le plus vite possible.

Je cite encore une lettre du 24 novembre 1914 au ministre des Postes qui pourra informer le ministre des Chemins de fer que les gens de Québec ne sont pas aussi satisfaits qu'il l'affirmait cet après-midi. Cette lettre est adressée au directeur général des Postes par M. LeVasseur:

Cher monsieur,

La construction du chemin de fer Transcontinental national est virtuellement terminée; nous avons même lieu de croire qu'au mois de mai prochain cette grande voie ferrée sera en exploitation sur tout son parcours depuis Winnipeg jusqu'à Moncton. Malheureusement, le port de Québec qui est destiné à devenir le terminus d'été du Transcontinental est loin d'être prêt à recevoir le trafic énorme que notre grand chemin de fer national doit apporter de l'Ouest canadien aux ports de mer canadiens. Nous n'avons encore aucune facilité terminale quelconque à lui offrir; nous n'avons ni quai à eau profonde sur le Saint-Laurent devant la ville, ni élévateurs. Il va nécessairement en résulter que le trafic de l'Ouest canadien par le Grand-Tronc-Pacifique prendra comme il l'a toujours pris la direction des ports américains.

Je cite encore au même sens dans une lettre du 5 décembre 1914 au ministre des Postes par le président de la chambre du commerce:

Cependant les seules facilités en voie de construction à Québec dans le moment, sont celles que l'on fait au bassin Louise, et ces facilités ne pourvoient qu'à une étendue de quais à peine suffisante pour donner un lit à trois grands steamers, avec un petit élévateur d'une capacité d'un million de boisseaux, et que le Transcontinental ne peut atteindre qu'au moyen de la voie ferrée d'un chemin de fer rival, à un taux prohibitif. Et ces facilités ne sont pas même suffisantes pour le trafic du Nord-Canadien qui est presque parachevé.