

Reprise de la séance.

M. LACHANCE: Monsieur le Président, quand vous avez quitté le fauteuil à six heures, j'étais à répondre à l'assertion de l'honorable ministre des Chemins de fer, que le Transcontinental était présentement en état d'entrer en exploitation, et cela même à Québec, et qu'il y avait en cette dernière ville des installations suffisantes pour rencontrer les exigences du trafic, soit des passagers, soit du fret. J'ai déjà cité quelque correspondance entre des membres du cabinet et les autorités de la ville, pour prouver que cette prétention n'est nullement fondée; qu'il n'y a là encore ni quais ni éleveurs à la disposition du Transcontinental et que l'honorable ministre des Chemins de fer avait refusé de se charger du reste de ces travaux, mais avait suggéré de s'adresser à la commission du port de Québec.

De fait, la chambre de commerce vint frapper à la porte de la commission du port. Hélas, nouvelle déception; refus que nous expliquent les deux lettres suivantes: l'une à M. Renault par M. LeVasseur, secrétaire de la chambre de commerce, l'autre par M. LeVasseur à M. Renault:

Québec, 21 septembre 1914.

Monsieur Raoul Renault,
Secrétaire trésorier de la
Commission du havre.

Cher monsieur,

Le 11 août dernier, nous adressions à l'honorable monsieur Pelletier, le représentant du district de Québec dans le cabinet fédéral, la lettre ci-jointe: J'ai reçu instruction du conseil de vous transmettre copie de cette lettre, de même que des réponses de l'honorable M. Pelletier et du ministre des Chemins de fer et Canaux.

Vous remarquerez que le ministre des Chemins de fer et Canaux laisse entendre que les travaux à l'anse Lampson etc., pour les facilités terminales du Transcontinental sont sous le contrôle immédiat de la commission du havre de Québec.

M. T. LeVasseur,
Secrétaire.

Québec, 26 septembre 1914.

Monsieur T. LeVasseur,
Secrétaire,
Chambre de commerce,
Québec.

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 21 courant donnant ouverture à une lettre adressée à l'hon. M. Pelletier relativement aux travaux que les commissaires du havre font actuellement à l'anse Lampson.

En réponse j'ai reçu instruction de vous informer que les travaux en voie d'exécution à l'anse Lampson ne sont que pour préparer un accostage pour le bateau transbordeur pour wagons de chemins de fer.

Votre tout dévoué,

Raoul Renault,
Secrétaire,
Commission du havre de Québec.

Ainsi nous arrivons à une situation singulière; personne ne veut plus exécuter les plus essentiels travaux du terminus: quais et éleveurs; le Gouvernement s'en desintéresse, la commission du port s'y refuse, l'honorable ministre des Chemins de fer s'y refuse également.

Il serait difficile de trouver dans le passé, sous une administration quelconque, un chaos semblable dans une entreprise de cette importance: nulle tête dirigeante, nul bras agissant, nul plan d'ensemble, nulle autorité responsable des actes des intéressés; l'un tire à droite, l'autre à gauche, suivant les intérêts particuliers ou politiques en jeu.

Et la fameuse gare commune au Palais, où en est-elle? Pour y avoir accès on a émis le projet d'un tunnel; où en est cette entreprise?

L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a posé la question suivante:

1. A-t-on commencé les travaux du tunnel devant se rattacher à la gare maritime du chemin de fer Transcontinental à Québec?

2. S'il en est ainsi, quelle somme a été dépensée pour ces travaux jusqu'au 31 décembre 1914?

L'hon. ministre des Chemins de fer et des Canaux a répondu:

1. Oui.

2. \$372,514.86 ont été dépensés par les commissaires des terres, et \$154,293.83 par la compagnie du Pacifique-Canadien sur voies et bâtiments.

Quel rapport ces achats de terrain et ces constructions de voies et de bâtiments peuvent-ils avoir avec la percement du rocher de Sillery à Saint-Malo? Voilà qui est très difficile à comprendre; puis par quelle ingénieuse inspiration a-t-on trouvé moyen de rattacher à cette entreprise du tunnel la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien?

Mais ce qui est clair, c'est que le tunnel n'est pas commencé, qu'il faudra bien des années et des millions pour le creuser, si jamais ces parois doivent retentir du sifflet des locomotives, et en attendant le Transcontinental sera sans accès à la gare qu'on lui destine comme il sera sans aucune facilité pour la manutention des marchandises.

Pour rendre justice au Gouvernement, je dois dire que le printemps dernier on a jeté les fondations d'une station à marchandises au marché Champlain; mais ces fondations émergeraient à peine du sol que les travaux ont été arrêtés vers la fin de juillet.

L'hon. M. CASGRAIN: L'honorable député me permettra-t-il une question? Mon ho