

Nous avons souvent appelé l'attention des intéressés sur cette question. On nous répondait par de très belles paroles, mais, lorsqu'il s'agit de la question pratique, on laisse de côté le ciment canadien et les wagons et les vaisseaux sont remplis de ciment de l'étranger. Dernièrement, à Québec, on a essayé de changer quelque partie de l'aqueduc où l'on avait employé du ciment canadien il y a quinze ou vingt ans, et il a fallu briser les pierres, tandis que l'on n'a pas pu briser le ciment canadien. Naturellement, il y a une manière d'employer le ciment. Si vous le donnez à un entrepreneur mal disposé, il l'emploiera de façon à ce qu'il ne réussisse pas, mais un homme désintéressé, un ingénieur honnête, le trouvera supérieur à tout autre ciment; la preuve en est que, lorsque l'on a employé de grandes quantités de ciment de l'étranger, on l'a recouvert d'une petite couche de ciment canadien dans le but de le protéger, et, aujourd'hui, nous voyons que plusieurs parties des murs où l'on s'est servi de ce ciment étranger, s'écroulent. Je ne suppose pas que le gouvernement soit mal disposé envers Québec, mais le gouvernement est trompé, et nous, qui demeurons à Québec, voyons cela chaque jour. Le ciment employé coûte plus cher que ne coûterait le ciment canadien, et ce dernier a plus de chances de résister et réussit mieux que l'autre. Cependant, quand les intérêts de cette partie du pays sont en jeu, tout semble se tourner contre Québec.

Quand on aura attiré l'attention du ministre sur ces faits, j'espère qu'il verra qu'au moins pour le reste des travaux, l'on remédie à ces abus, qu'il donnera instruction aux commissaires du havre d'en venir à une entente avec ceux qui représentent la ville de Québec et qu'il verra à ce que le ciment canadien soit employé partout où il peut l'être.

M. LANGELIER (Québec) : J'ai parlé au ministre du danger qu'il y a à adopter le plan que l'on est maintenant à exécuter. Dans ce que je puis appeler le barrage de la rue Saint-André, il y a le danger de payer des montants très élevés pour dommages causés aux terrains. Il a déclaré que son projet était adopté sur la recommandation d'hommes qui en connaissent beaucoup plus que lui ou que moi. Eh bien ! ce ne sont pas les ingénieurs du gouvernement. J'ai ici le rapport des ingénieurs du gouvernement, et je vais lire celui de MM. Fleming et Perley. Ces deux ingénieurs sont bien connus et M. Perley est l'ingénieur en chef du département de l'honorable ministre. Voici ce qu'ils disent dans le rapport que le ministre lui-même a mis entre nos mains. Il a été fait en 1886 et est daté, je crois, du mois d'août 1886. Voici ce qu'ils disent du projet adopté et que l'on est maintenant à exécuter :

Comme les portes du mur de traverse ne peuvent être ouvertes plus d'une heure à l'eau haute ou vers ce temps-là, il s'ensuit que tout ce trafic de goélette, ainsi que le trafic légitime du bassin à flot, devra entrer et sortir dans cet intervalle; et quand il y aura un grand nombre de goélettes à passer, il devra y avoir confusion, et il s'élèvera alors une difficulté entre les commissaires du havre en ce qui concerne les droits qu'ils ont de faire passer des vaisseaux dont ils retirent des péages et des bénéfices, et les propriétaires de vaisseaux et les navires qui fréquentent le port et dont, on le prétend, les commissaires ne peuvent pas exiger de péage.

C'est faire connaître la difficulté sous son vrai jour. Voici le plan que l'on a proposé d'adopter. La difficulté surgira certainement. Il est hors de doute que l'on peut faire passer dans une heure, à chaque marée, tous les grands vaisseaux qui doivent entrer dans ce bassin, et le grand nombre de petites goélettes qui fréquentent aujourd'hui les quais et pour lesquelles il n'y aura pas d'autre entrée que celle des grands navires. Voici le plan proposé par ces messieurs pour surmonter cette grande difficulté. Ils disent :

Quant aux raisons qui s'opposent à l'adoption du projet numéro un, nous avons (M. Fleming et moi) examiné les difficultés que doivent rencontrer les goélettes, qui se servent maintenant des cales situées sur le côté nord de la rue Saint-André, difficultés qu'il est absolument nécessaire de résoudre immédiatement.

Comme vous le voyez, ils sont d'avis que ces difficultés doivent être résolues immédiatement. Le ministre dit que

ce sera toujours le temps de remédier à ces difficultés quand elles se présenteront. Elles sont dès maintenant prévues—

Et pour y remédier nous nous proposons de recommander l'adoption du projet numéro trois.

Le gouvernement sait que le projet numéro trois n'a pas été adopté, et que le projet numéro un, auquel les objections s'appliquent, a été accepté et est en voie d'exécution :

Il y a un moyen par lequel, si le projet numéro un doit être adopté par les commissaires, ces difficultés peuvent être surmontées, c'est en construisant une écluse à partir du havre jusqu'au bassin à flot, dans la position indiquée sur le plan ci-joint, la dite écluse devant seulement être assez large pour donner passage aux plus grosses goélettes, qui veulent arriver aux cales déjà mentionnées, et je puis ajouter que les commissaires ont été informés, dès le commencement de 1884 de l'opportunité de construire la dite écluse.

Je ne sais pas sur quel avis ce plan a été abandonné; mais je suis convaincu que s'il n'est pas accepté, les commissaires seront obligés de s'adresser de nouveau au parlement pour lui demander une somme additionnelle destinée à la construction d'une écluse. Cette écluse doit être construite, et si elle ne l'est pas, les réclamations qui résulteront de dommages causés, seront beaucoup plus lourdes que le coût de l'écluse. Je partage l'avis du ministre, et je dis avec lui que si les goélettes peuvent communiquer librement avec le bassin à flot, non seulement ces quais, qui sont la propriété de particuliers, et ces cales ne souffriront aucuns dommages, mais leur valeur sera augmentée. Mais il faut qu'il y ait libre entrée dans le bassin, entrée que n'auront pas les goélettes, d'après les rapports que j'ai cités. Elles devront passer par une entrée, qui sera ouverte seulement deux fois par jour, quand la marée est haute, et il est entièrement impossible pour les gros vaisseaux et les petits de passer par cette entrée deux heures par jour. Ce temps suffira à peine pour permettre aux grands vaisseaux de passer. Quant aux goélettes et autres petits bateaux, l'entrée communiquant avec le bassin sera virtuellement close pour eux, et, par suite, il nous faudra faire face aux réclamations pour dommages que présenteront les propriétaires de quais, sur la rue Saint-André. Je partage l'opinion de l'ingénieur, et je dis qu'il vaudrait beaucoup mieux surmonter de suite les difficultés, qui se présentent et sur lesquelles il est inutile de fermer les yeux. Ces difficultés se présenteront aussitôt que les présents travaux seront terminés. Or, pourquoi ne pas construire de suite cette écluse et prévenir ainsi tout trouble ultérieur ?

Sir HECTOR LANGEVIN : Après avoir consulté l'ingénieur et les commissaires, on est arrivé à la conclusion qu'il valait mieux ne pas construire l'écluse, au moins pour le présent. Mais, vu les observations de l'honorable député, je ne manquerai pas d'attirer l'attention des commissaires, et surtout celle des ingénieurs, sur ces observations, dans le cas où la construction de l'écluse pourrait être maintenant nécessaire. Dans ce cas, les commissaires la construiront, et le crédit maintenant voté couvrira cette dépense.

M. LANGELIER (Québec) : L'honorable ministre comprendra l'importance de la question, en consultant les documents qui ont été distribués aux membres de cette Chambre. Parmi ces documents se trouve le rapport de la conférence qu'il y a eue entre les commissaires du havre et les membres du conseil de ville et du conseil de la chambre de commerce. Il trouvera dans le rapport les remarques de M. Perley, ingénieur en chef de son département. Ce dernier déclare qu'il ne croit pas que l'entrée dans le bassin à flot sera suffisante pour les gros vaisseaux, bien qu'elle puisse l'être pour les petits bateaux. S'il en est ainsi, il sera nécessaire de construire une grande écluse, qui serait une entreprise très dispendieuse, devant coûter trois quarts de million. Mais l'ingénieur ajoute que, pour le présent, tant que le trafic ne sera pas plus considérable, cette entrée suffira pour les grands vaisseaux.

Le bill est rapporté, lu une troisième fois et adopté.