

M. LANGELIER (Québec) : Il y a un autre point dont je désire parler. L'année dernière, lorsqu'on nous a demandé de voter \$750,000 pour ces travaux, j'ai prié l'honorable ministre d'expliquer comment il avait l'intention de dépenser le crédit. Il a dit qu'il déposerait sur le bureau certains plans qui avaient été préparés. Ces plans suggéraient trois projets différents; il a déclaré que l'on avait adopté le plan n° 3, savoir : celui qui consistait à faire un remblai à une certaine distance des quais, ce qui évitait la nécessité de faire des expropriations et le risque d'encourir des dommages découlant de la diminution de valeur des propriétés. L'entreprise fut cependant donnée; on l'exécute aujourd'hui sur un plan tout à fait différent de celui que le gouvernement avait adopté, d'après les explications de l'honorable ministre et pour lequel l'argent a été voté. Je ne veux pas discuter le mérite des différents projets; je mentionnerai ce fait dont l'honorable ministre peut n'avoir pas eu connaissance. Quand nous votons des deniers pour une fin particulière, il est important qu'ils ne soient pas employés à une autre fin et que nous n'ayons pas, ainsi, à payer peut-être pour des dommages considérables.

Sir HECTOR LANGEVIN : Non.

M. LANGELIER (Québec) : Je ne vois pas comment l'on peut éviter cela. Une des dispositions du plan adopté est la construction d'un grand égout dans la rue Saint-André et l'on est à construire de ce côté-ci un mur pour fermer le bassin. Cela empêchera les vaisseaux d'avoir accès à tous les quais des rues Saint-André et du Palais. Les goélettes et d'autres petits vaisseaux ne pourront pas y arriver sans passer par l'ouverture qui sera laissée pour le bassin à flot. D'après les rapports des ingénieurs, surtout celui de M. Perley, l'ingénieur en chef, il sera tout à fait incommode à ces petits vaisseaux de fréquenter le bassin à flot, car il sera seulement ouvert pendant une heure, à chaque marée, savoir, deux fois par jour, ce qui est à peine suffisant pour accommoder les grands vaisseaux. Partant, tous les quais appartenant à des particuliers deviendront virtuellement inutiles s'ils ne peuvent pas servir aux grands vaisseaux, et l'eau n'est pas assez profonde pour cela. Cela donnera lieu à de fortes réclamations pour dommages. On a proposé un projet à l'effet de construire une petite écluse qui aurait coûté \$180,000, pour permettre le passage de ces petits vaisseaux, mais je comprends que cette idée a été abandonnée. Si elle a été abandonnée, je ne vois pas comment il sera possible aux commissaires d'éviter de faire de forts dommages aux terrains.

Sir HECTOR LANGEVIN : L'argent voté l'année dernière a été voté pour l'achèvement de ces travaux, et le crédit actuel est pour les compléter. Le projet de l'année dernière, comme celui de cette année, était destiné à nous donner un mur du côté sud comme de l'autre côté. C'est pour cela que le crédit a été voté. Comme l'honorable député vient de le dire, trois projets ont été proposés. L'un consistait à construire un mur vers le milieu du bassin et, de cette façon, à laisser libre l'extrémité des quais. Un autre consistait à mettre le mur sur l'ancien terrain des commissaires. Ce mur serait venu juste à l'extrémité de ces quais, et, dans deux ou trois cas, aurait coupé une partie de ces quais qui ont été construits sur le terrain des commissaires et, partant, sur une propriété qui n'appartient pas aux propriétaires riverains.

L'autre projet consistait à construire un mur dans la rue Saint-André, mais nous avons cru que ce mur serait trop dispendieux et la seule alternative était de construire un mur dans le bassin à flot. Quand ces plans eurent été examinés par les Commissaires du havre de Québec, le conseil de ville a demandé à les voir; ils ont aussi été mis à la disposition du conseil de ville, de sorte que les commissaires du havre ont pu avoir le bénéfice de l'opinion de ce corps. Lorsque toute la question eut été examinée, l'opinion générale fut que le meilleur plan et le moins dispen-

Sir HECTOR LANGEVIN

dieux était le premier. C'était celui de la rue Saint-André, où nous n'avions pas de dommages de terrain; c'était aussi une amélioration pour la ville. Par ce plan, nous éviterions une dépense de \$200,000 et donnerions l'avantage de ces améliorations à de petits bateaux comme à de grands vaisseaux. Toujours, depuis la première heure du jour jusqu'à la dernière, les goélettes peuvent prendre des chargements à ces quais, partir, revenir et rester plus longtemps qu'aujourd'hui. La valeur de ces quais sera ainsi doublée. Quant à la seconde écluse, la petite écluse dont a parlé l'honorable député, les commissaires du havre et la Chambre de commerce ont cru qu'il était préférable de ne pas la construire, car l'autre était suffisante; et si, un jour, une petite écluse était nécessaire, elle pourrait être facilement construite. D'après ce que je connais de l'endroit et d'après les rapports et l'opinion des gens de la place, je suis sûr que le projet finalement adopté est le meilleur et le moins dispendieux et les dommages aux terrains sont bien moins élevés.

M. AMYOT : Je suppose que le gouvernement est animé de bonnes intentions en prêtant cet argent à la cité de Québec, mais il y a un principe faux dans tout cela. Depuis plusieurs années, nous faisons des prêts aux commissaires du havre de Québec et nous ne consultons pas la cité de Québec sur le choix des plans, soit des entrepreneurs, soit des ingénieurs. Le commerce de Québec est taxé pour cela et il n'a pas voix au chapitre au sujet de l'emploi de l'argent. Nous avons vu ces travaux continués pendant un certain nombre d'années et, aujourd'hui, ils sont presque inutiles et ne sont pas encore complétés; on nous demande de nouveau aujourd'hui d'emprunter plus de \$1,000,000 afin de les améliorer avant leur achèvement et il est à craindre que les petits vaisseaux ne soient pas en état de se servir des quais entourés par les remblais.

J'espère que le gouvernement donnera aux commissaires du havre, dont la majorité est nommée par le gouvernement fédéral, d'en venir à une entente avec la ville au sujet de ces travaux. Nous pourrions trouver au Canada plusieurs ingénieurs, qui exécuteraient ces travaux mieux que les ingénieurs étrangers, qui ne connaissent pas notre climat ni notre sol, et n'ont aucune expérience au sujet de nos eaux et de nos terrains. Nous avons dans la ville de Québec un certain nombre d'ingénieurs qui auraient pu exécuter les travaux bien mieux qu'ils ne l'ont été, et si nous comparons les plans de ces ingénieurs de la cité de Québec à ceux des ingénieurs sous les ordres de qui ces travaux sont exécutés, nous verrons qu'ils leur sont de beaucoup supérieurs. Plus que cela, on emploie beaucoup de ciment dans ces travaux. C'est une question très importante. Je parle comme un homme favorable à la politique nationale. Nous avons le ciment canadien. Tous les ingénieurs qui se sont servis du ciment venant de l'étranger et du ciment canadien, diront que le ciment canadien est bien supérieur. Nous n'avons jamais pu faire employer le ciment canadien par les entrepreneurs, ni par les ingénieurs, ni par les commissaires du havre. Qu'arrive-t-il? Notre population ouvrière reste oisive et nous envoyons notre argent dans d'autres pays, et nous payons deux ou trois fois le prix que vaut cet article. Nous payons, pour du ciment de qualité inférieure trois fois autant que nous paierions le ciment qui emploierait nos ouvriers canadiens. Ce fait peut vous paraître surprenant de prime abord, mais si vous saviez que celui qui fournit ce ciment de l'étranger est un des commissaires du havre, vous seriez peut-être moins surpris, parce que vous devineriez qu'il y a là-dessus une magnifique commission. Cela est préjudiciable aux intérêts canadiens, contraire au principe de la politique nationale, contraire aux intérêts de la ville de Québec, contraire aux intérêts des ouvriers canadiens, contraire au principe qui veut que nous employions autant de produits canadiens que possible et que nous encouragions l'industrie locale, au lieu d'envoyer tant d'argent à l'étranger dans le but de faire réaliser des bénéfices à un ou deux individus.