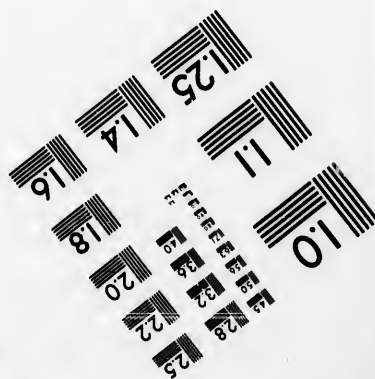
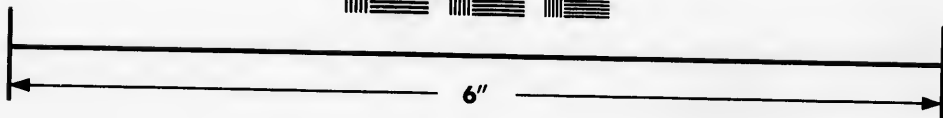
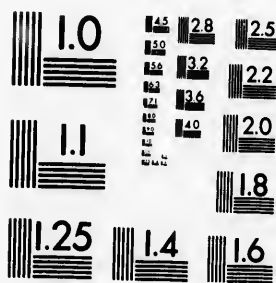


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

**CIHM
Microfiche
Series
(Monographs)**

**ICMH
Collection de
microfiches
(monographies)**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

© 1993

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Coloured covers/
Couverture de couleur | <input type="checkbox"/> Coloured pages/
Pages de couleur |
| <input type="checkbox"/> Covers damaged/
Couverture endommagée | <input type="checkbox"/> Pages damaged/
Pages endommagées |
| <input type="checkbox"/> Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée | <input type="checkbox"/> Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées |
| <input type="checkbox"/> Cover title missing/
Le titre de couverture manque | <input checked="" type="checkbox"/> Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées |
| <input type="checkbox"/> Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur | <input type="checkbox"/> Pages detached/
Pages détachées |
| <input type="checkbox"/> Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire) | <input checked="" type="checkbox"/> Showthrough/
Transparence |
| <input type="checkbox"/> Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur | <input type="checkbox"/> Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression |
| <input type="checkbox"/> Bound with other material/
Relié avec d'autres documents | <input type="checkbox"/> Continuous pagination/
Pagination continue |
| <input type="checkbox"/> Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure | <input type="checkbox"/> Includes index(es)/
Comprend un (des) index |
| <input type="checkbox"/> Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées. | Title on header taken from:/
Le titre de l'en-tête provient: |
| <input type="checkbox"/> Additional comments:/
Commentaires supplémentaires: | <input type="checkbox"/> Title page of issue/
Page de titre de la livraison |
| | <input type="checkbox"/> Caption of issue/
Titre de départ de la livraison |
| | <input type="checkbox"/> Masthead/
Générique (périodiques) de la livraison |

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	12X	14X	16X	18X	20X	22X	24X	26X	28X	30X	32X
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

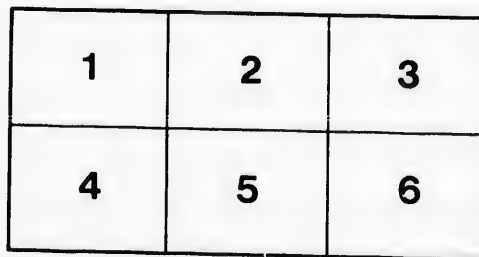
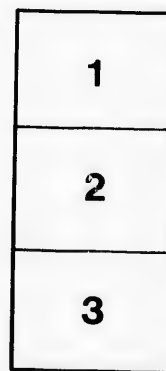
National Library of Canada

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol \rightarrow (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Bibliothèque nationale du Canada

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole \rightarrow signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

qu'il
e cet
t de vue
ge
cation
qués

2

6

LES TRAVAUX DU HAVRE

CONFÉRENCE ENTRE LES COMMISSAIRES DU HAVRE, LE
CONSEIL DE VILLE ET LA CHAMBRE DE COMMERCE
AU SUJET DES AMÉLIORATIONS PROPOSÉES DANS LE HAVRE
DE QUÉBEC

La conférence entre les Commissaires du Havre, le Conseil de ville et la Chambre de Commerce, au sujet des nouveaux travaux du havre, a eu lieu jeudi, le 18 janvier 1887, au bureau des Commissaires du Havre, et a duré près de trois heures.

Au nombre des personnes présentes, il y avait Son Honneur le Maire, l'échevin Hearn, l'échevin Chouinard, l'échevin Rinfret, le conseiller Chambers, le conseiller Duquet, le conseiller McGreevy, le conseiller Aylwin, le conseiller Tessier, le conseiller Vincent, le conseiller Murphy, le conseiller Plamondon et le conseiller Barbeau ; les membres suivants de

AC 921

P3

N^o 436

P. 222

la Commission du Havre : MM. J. Bell Forsyth, J. Chabot, F. Hamel, E. Simon et R. H. Smith, ainsi que le secrétaire, A. H. Verret, et M. Boswell, l'ingénieur en charge des travaux. L'ingénieur du gouvernement, M. Perley, d'Ottawa, et l'ingénieur de la cité, Charles Baillargé, éer, étaient aussi présents, ainsi que les délégués suivants de la Chambre de Commerce : Joseph Shehyn, éer, M. P. P, président, MM. P. Vallière, R. Turner, Owen Murphy, B. Verret, Simon Peters et F. H. Andrews, le secrétaire, M. Gourdeau, maître de havre, et d'autres.

Le président intérimaire, M. Forsyth, se leva et dit :

M. le Maire et Messieurs, je regrette d'avoir à vous informer que notre président n'est pas ici aujourd'hui et que mes amis de la Commission du Havre m'ont prié de présider cette réunion.

Je ne pense pas qu'il faille dire beaucoup en cette circonstance. Vous savez qu'il a été soumis des plans à la Commission du Havre pour les travaux proposés. Nous avons adopté un de ces plans et après beaucoup de discussion nous avons publié des annonces demandant des soumissions. Notre président, M. Dobell et d'autres personnes nous ont informé que des citoyens de Québec soulèvent certaines objections. Je pense que nos intérêts à tous sont identiques et que nous désirons tous travailler à l'avantage de notre port, ce qui explique la convocation de la présente conférence entre le Maire, les échevins, les conseillers, le président de la Chambre de Commerce et le conseil de la Commission du Havre. Je ne vois pas qu'il me soit nécessaire d'en dire davantage pour le moment : nous allons entendre toutes les objections qui peuvent être faites au plan actuellement adopté ainsi que l'opinion de M. Perley et ses explications au sujet de ces plans qu'il nous a soumis et que nous avons adoptés.



Son Honneur le Maire Langelier—Nous sommes tous très obligés aux Commissaires du Havre de leur invitation à les rencontrer pour discuter une question telle que celle des améliorations du havre de Québec. Nous nous entendons tous sur un point, c'est-à-dire que les améliorations actuellement en voie d'exécution doivent être telles qu'elles puissent donner l'accommodation voulue aux navires qui fréquentent actuellement le fleuve Saint-Laurent ou que nous pouvons espérer voir fréquenter ce fleuve à une époque assez rapprochée.

De nos jours, la tendance est de construire de très grands steamers. Il y a quelques années, la nécessité de ces grandes dimensions était problematique. Nous avons vu ici un très grand steamer, le *Great Eastern*, et à cette époque on considérait que c'était une grande extravagance que de construire de pareils navires ; mais les événements subséquents ont démontré que cette idée est redevenue en vogue dans le commerce. Il y a présentement, faisant le service entre Liverpool et New-York, un steamer presque aussi long que le *Great Eastern*—le *City of Rome*—et personne ne prétend que la grandeur de ce navire soit la limite extrême des dimensions et du tonnage des steamers. Les travaux que nous faisons dans notre havre doivent donc être tels que ce dernier puisse procurer l'accommodation voulue aux steamers des plus grandes dimensions, et j'ai déjà insisté sur ce point dans la Chambre des Communes, il y a deux ans. Lorsqu'il fut proposé un nouveau contrat pour le service du transport des malles, je me suis opposé à ce contrat parce que, comme je l'ai exposé, en prenant pour mesure de vitesse et de grandeur des steamers tels que le *Sardinian*, par exemple, le contrat était de nature à ruiner la route du Saint-Laurent. Tous les voyageurs qui sont habitués à des steamers supérieurs auraient abonné la voie du Saint-Laurent pour celle de New-York, c'est actuellement ce qui arrive. Si ces travaux ne sont pas capables de procurer l'accommodation requise aux steamers que nous devons espérer bientôt

voir venir ici, ils seront pires qu'inutiles. Si nous disons que ces travaux sont la limite et la capacité extrême de notre port, nous annonçons à l'étranger que nous sommes dans l'impossibilité de fournir l'accommodation voulue aux grands steamers qui se construisent maintenant et la conséquence sera que pratiquement nous fermerons la voie du Saint-Laurent au transport des voyageurs et des marchandises. Ces travaux doivent être suffisants pour accommoder les plus grands navires qui peuvent se construire.

Cette idée, qui existe dans le public, semble être partagée par les commissaires du havre, si j'en juge par la lettre qu'ils ont fait écrire par leur secrétaire à la Chambre de Commerce de Québec. A la fin de cette lettre, je trouve les mots suivants : " En terminant, j'ai instruction de déclarer que le bassin à flots pourra recevoir des navires tirant 28 pieds d'eau. " C'est dire en autant de mots que les commissaires du havre eux-mêmes admettent la nécessité d'avoir un bassin à flots pouvant accommoder des navires tirant 28 pieds d'eau.

Il s'est élevé quelque doute quant à savoir si les travaux projetés, ceux qui sont exécutés et ceux qui sont à l'étude, sont bien de nature à procurer l'accommodation à des navires tirant 28 pieds d'eau. Je vais de suite tâcher de soumettre ces doutes aux messieurs qui représentent ici la Commission du Havre. Je dois dire que dans les plans préparés sous la surveillance de M. Perley, l'entrée du bassin à flots est assez profonde pour donner accès à des navires de la grandeur de ceux que j'ai mentionnés. D'après M. Boyd, cette entrée aura 30 pieds d'eau sur le seuil, avec 12 pieds de marée, et 28 avec 10 pieds de marée, puis ce monsieur observe qu'une marée de 12 pieds, une chose de très rare occurrence. Avec une marée de 10 pieds, ce qui est comparativement chose d'une occurrence peu fréquente, la profondeur de l'eau sur le seuil sera de 30 pieds, ce qui est tout à fait suffisant, je crois, pour accommoder des na-

vires tirant 28 pieds d'eau. Maintenant, le reste du bassin est-il de dimensions correspondantes ? Un navire qui aura pu franchir l'entrée aura-t-il assez d'eau pour aller dans n'importe quelle partie du bassin à flots ? S'il n'en est pas ainsi, m'est avis qu'il est inutile d'avoir une pareille profondeur d'eau à l'entrée, si le reste du bassin n'est pas proportionnellement aussi profond, et nous pouvons renoncer de suite à l'idée de pouvoir fournir l'accommodation aux grands navires que nous espérons voir ici.

La lettre que je viens de mentionner n'est pas très claire. Elle dit qu'une fois parachevé, le bassin à flots pourra recevoir des navires tirant 28 pieds d'eau. Cet énoncé n'est pas absolument satisfaisant et il se prête à deux interprétations. Une de ces interprétations, qui nous satisferait tous, c'est que toute l'étendue du bassin peut être remplie avec des navires tirant 28 pieds d'eau ; mais la phrase se prête à une autre interprétation d'après laquelle seulement un ou deux navires tirant 28 pieds d'eau pourraient trouver l'accommodation voulue. Cette dernière interprétation ne serait pas du tout satisfaisante, en supposant, par exemple, que seulement un ou deux navires pourraient trouver l'accommodation requise le long du môle transversal. Je comprends qu'il y a plus d'eau le long de ce môle que le long du terre-plein de la Princesse-Louise, et l'on m'informe que deux grands steamers au plus pourraient être amarrés le long du môle transversal. Si c'est la signification de la phrase que je commente, je ne pense pas que cela contente le public, qui ne sera pas satisfait d'un bassin à flots incapable d'accommoder à la fois, dans n'importe quelle partie de ce bassin, plus de deux navires tirant 28 pieds d'eau.

La phrase semble avoir cette signification quand on compare la lettre en question avec le rapport de M. Boyd, qui y est annexée et que j'ai ici. D'après ce rapport, il n'y a que de

dix à onze pieds d'eau le long du terre-plein Louise, ce qui, avec une marée de 12 pieds, ne donnerait que 22 pieds. Je pense que tous les calculs devraient être basés sur une marée de cette hauteur, attendu que nous ne devons pas calculer sur les plus grandes marées. Si nous prenons pour base 12 pieds de marée, cela donne, comme je viens de le dire, seulement 22 pieds d'eau le long de l'immense mur qui vient d'être construit. Je pense que tous admettront qu'une profondeur d'eau de 22 pieds est absolument insuffisante pour accommoder les navires des dimensions actuellement en usage ou des navires que nous pouvons espérer recevoir dans se bassin. Il y a actuellement entre Québec et Montréal un chenal pour les navires tirant 25 pieds d'eau. Nous avons été invités, il n'y a pas longtemps, à faire ce trajet à bord du *Péruvian* : on prit en cette circonstance les moyens de démontrer qu'il y avait cette profondeur d'eau dans le chenal, et comme chacun le sait, les commissaires du havre de Montréal prennent les mesures nécessaires pour mettre le chenal entre Québec et Montréal en état de permettre aux navires tirant 27½ pieds d'eau de remonter ce chenal.

Si nous ne pouvons pas accommoder les navires de ce tirant d'eau, quand ils pourront se rendre à Montréal, nous ferons aussi bien d'abandonner ces travaux de suite, vu que les navires n'arrêteront certainement pas à Québec, mais continueront leur route jusqu'à Montréal. Je pense que ce serait un véritable gaspillage que de dépenser de l'argent pour des travaux qui ne seraient pas capables d'accorder de pareils steamers.

Il y a le nouveau mur que l'on se propose de construire et pour la confection duquel, je crois, l'on a demandé et reçu des soumissions, mais l'on n'a pas encore accordé le contrat. D'après la réponse faite par M Boyd à quelques-unes des questions posées par le conseil de la Chambre de Commerce, il n'y aura

que 10 pieds d'eau, à mer basse, le long de ce nouveau mur. Avec une marée de 12 pieds, ce que l'on doit prendre pour base, cela ne donnera encore que 22 pieds d'eau. Eh bien ! 22 pieds d'eau, c'est absolument insuffisant. Comme je l'ai dit, nous avons déjà un grand nombre de steamers tirant plus de 22 pieds d'eau à pleine cargaison, de sorte que non seulement les travaux exécutés que nous avons sont insuffisants, mais de plus on propose de faire un autre ouvrage qui sera encore plus insuffisant. Voilà ce qui a causé tant de malaise dans l'esprit public.

Quand la rumeur s'est répandue que les améliorations déjà exécutées ne pourront pas donner l'accommodation à un navire tirant plus de 22 pieds d'eau, cela m'a causé une grande surprise et, je puis le dire, une grande surprise et un grand désappointement à 99 pour 100 de la population de Québec et Lévis : maintenant, ce sera plus que de la surprise, si on apprend que l'ouvrage qu'on se propose de faire ne donnera pas accommodation à des navires d'un plus fort tirant d'eau que 22 pieds.

M. Boyd dit aussi que le bassin peut être creusé à une profondeur qui donnerait 25 pieds d'eau, mais que ce creusement ne pourrait se faire qu'à une distance de 50 pieds du mur en question. Je n'ai pas d'expérience dans la navigation ; mais je ne vois pas à quoi pourrait servir de mettre les bâtiments à 50 pieds du quai. Autant vaudrait les laisser dans le Saint-Laurent, qui peut nous fournir tout plein d'accommodation de cette nature, 25 pieds d'eau à 50 pieds des quais.

Il est dit dans la réponse en question que si le bassin était creusé à 15 pieds, cela donnerait 27 pieds d'eau, avec une marée de 12 pieds ; mais pour creuser à cette profondeur, nous ne pourrions pas approcher le long des quais. Il est impossible de creuser le long des murs pour obtenir cette profondeur

qui, à mon avis, ne serait même pas suffisante. Ceci est un point très sérieux ; de fait, cela anéantit la perspective de succès de ces travaux ainsi que les espérances de prospérité pour le commerce de Québec, que nous reposions sur l'exécution de ces améliorations. Je le répète : si on apprend à l'étranger que nous ne pouvons pas accommoder les navires tirant plus de 22 à 24 pieds d'eau, cela nuira beaucoup à la réputation des travaux et du havre en général.

Telles sont les idées qui dominent dans le public et je comprends que le but de cette conférence est de faire cesser ces inquiétantes rumeurs. J'ai exposé à l'ingénieur en chef des commissaires du havre, les objections qui prévalent contre ces travaux tels que déjà exécutés ou en projet, si nous devons nous en rapporter au document qui est devant nous. Je désire m'être trompé ainsi que les autres qui donnent à ce document la signification que je lui donne.

Ce que nous désirons, c'est d'avoir la même profondeur d'eau, toutes les parties du bassin, qu'il y a à l'entrée. Il serait inutile d'avoir une pareille épaisseur d'eau à l'entrée, si la même profondeur ne se trouve pas plus loin que l'entrée. Peu nous importe la somme que cela coûtera. Comme de raison, moins ça coûtera, le mieux ce sera ; mais ce serait une fausse économie que d'essayer d'épargner deux ou trois cent mille piastres et d'avoir un bassin insuffisant, au lieu de dépenser cette somme et d'avoir un bon bassin qui amènerait à Québec la prospérité depuis si longtemps désiré. (Applaudissements)

Joseph Shehyn, écr. président de la Chambre de Commerce, se leva et dit :

M. le Président et Messieurs,

Je n'ai pas l'intention, en ce moment, de faire un long discours, vu que Son Honneur le Maire a tant dit et si bien dit. Mon devoir sera donc tout simplement de poser certaines

question au président et à l'ingénieur, et avec votre permission, je vais poser ces questions.

Il est tout à fait superflu de dire ce que nous attendons des travaux du havre ; cela a été très clairement exposé par le maire.

Ces plans ont originé il y a dix ans, et les vues que nous pouvions avoir dans le temps ont bien changé depuis. Il a été échangé joliment de correspondance à ce sujet, entre la Chambre de Commerce et la Commission du Havre. Au cours de cette correspondance, nous avons reçu de la Commission du Havre une lettre en date du 13 décembre 1886. Dans la première partie de cette lettre, les Commissaires disent : " Comme il y a 18 pieds d'eau, au niveau de la basse marée (zéro) sur le seuil de la porte d'entrée du bassin à flot, le môle transversal a été conséquemment construit pour donner l'accommodation aux plus grands steamers, du côté intérieur comme du côté extérieur

Alors M. Shehya pose les questions suivantes à M. Perley, l'ingénieur du gouvernement.

Question—Au niveau de la basse mer, quelle est, le long du mur du môle transversal, à l'intérieur du bassin à flot, la profondeur de l'eau jusqu'au fond de sable ?

Réponse de M. Perley—Si M. Boswell était ici avec les plans, il pourrait le dire.

Alors M. Boswell entre et sur demande de M. Perley donne à cette question la réponse suivante :

Quinze pieds.

Question—Au niveau de la mer basse, le long de ce mur, à l'intérieur du bassin, quelle est la profondeur d'eau à

laquelle pourvoient les plans et la construction de cet ouvrage ?

Réponse de M. Perley—Quinze pieds.

Question—Quand les crèches de ce mur ont-elles été submergées et placées ?

Réponse—Elles ont été submergées et placées dans la dernière partie de l'été de 1884, trois de ces crèches.

Question—Dans la seconde partie de la lettre des commissaires ci-haut mentionnée, il est dit : " S'il devient désirable de creuser à une profondeur de 15 pieds, tout le long de l'alignement du mur du quai, dans le bassin à flot, ceci pourra se faire en enfonçant un pilotis serré le long du présent mur. Ce pilotis ne serait pas dispendieux et permettrait aux commissaires de creuser cette partie du bassin à une profondeur uniforme de 15 pieds. Tout le mur du quai ainsi appuyé de pilotis et creusé donnerait l'accommodation aux plus grands steamers. "

Ce pilotis serré le long du quai, pour donner 15 pieds d'eau au niveau de la mer basse, le long de ce quai, pourrait-il être fait sans danger pour la stabilité et la permanence du quai ?

Réponse—Il y a deux points dans cette question. Par le mur du quai, je présume que vous voulez dire la partie du terre-plein Louise, pour le distinguer du môle transversal. Ce mur a été construit d'après des plans préparés il y a dix ans, et je pense que cet ouvrage a été exécuté et parachévé seulement à une profondeur d'eau de 10 pieds à mer basse. Ce mur est construit sur un fond de sable. Réduire la profondeur plus bas que 15 pieds, sans ce pilotis serré, rendrait le mur dangereux et instable.

A la seconde partie de la question, je réponds que ce pilotis

AC
P:
N'
P:

peut se faire sans affecter la stabilité ou la permanence du quai, parce qu'il ajouterait à sa permanence et à sa stabilité.

Question—Quel serait le coût de ce pilotis ?

Réponse de M. Perley—De \$10 à \$12 le pied linéaire, \$22,500 ou \$25,000.

Question—Le pilotis ira-t-il plus bas que la fondation des crèches ?

Réponse—Oh ! oui, bien plus bas, peut-être 10, 12 ou 15 pieds.

Question—Alors, n'y aura-t-il pas danger que le sable soit entraîné par l'eau de sous la fondation du mur du quai ?

Réponse—Non, parce que je n'enlèverais pas un grain de sable près de la façade du quai, pas à une distance de 40 à 50 pieds du pilotis. Si ce sable était enlevé, il faudrait le remplacer par de la terre glaise. En l'enlevant, vous occasionneriez une pression sur ce pilotis et le porteriez à ouvrir sous le poids du terre-plein, qui ferait écarter les pilots. Les fondations ne sont pas assez bas pour permettre de creuser aussi près que cela.

Question—Vous pourriez creuser jusque tout près du pilotis ?

Réponse—Je ne creuserais pas plus près que 40 ou 50 pieds du pilotis.

Question—Les Commissaires sont-ils décidés à faire ce pilotis le long du mur du quai et à creuser de suite le bassin à flot à une profondeur uniforme de 15 pieds, ou bien à laisser cela de côté pour le moment ?

Réponse de M. Forsyth—Cela n'a pas été discuté ; la question n'a pas encore été prise en considération.

Question—Donc, c'est une simple supposition que si ces travaux sont requis, il sera possible de les faire : présentement, ils ne sont pas projetés ?

Réponse—Il en a été parlé et l'affaire a été discutée ; mais il n'a été pris aucune action à ce sujet et nous nous sommes fait donner avant ce jour les vues de M. Perley sur ce point. Il n'a été pris aucune décision.

Question—Si c'était nécessaire, ce pilotis pourrait-il être fait le long du mur du quai, de manière à donner 18 pieds d'eau à mer basse ?

Réponse de M. Perley—Oui, parce que vous n'enfonceriez les pilots qu'à l'avenant.

Question—Mais toujours à 40 ou 50 pieds du mur ?

Réponse—Toujours à 40 ou 50 pieds.

Question—Quel but avait-on de pourvoir à une profondeur de 18 pieds d'eau, à mer basse, sur le seuil de la porte d'entrée du bassin à flot ?

Réponse—C'était pour prévoir l'avenir, l'expansion du commerce et l'augmentation de la grandeur des navires. On a cru prudent de mettre une profondeur de 18 pieds, parce qu'à une profondeur de 12 pieds, ça donne une profondeur de 30 pieds, ce qui est plus que ne requerrera aucun navire entrant ici, et une fois cette profondeur établie, elle est établie pour toujours. Une fois l'entrée terminée, elle ne pourra jamais être changée. Cela fut jugé à propos et désirable ; l'attention des Commissaires fut attirée sur ce point et c'est pour cette raison que l'entrée fut faite comme elle l'est.

Question—Est-ce qu'on avait l'intention de donner au bassin à flot une profondeur uniforme partout ?

Réponse—Non. En premier lieu, la profondeur adoptée était de 10 pieds à mer basse, d'après les plans originaux de MM. Knipple et Morris. Avant que le môle transversal ne fût commencé, la question fut discutée et tout fut organisé pour donner une profondeur de 15 pieds, à raison du changement des circonstances, ce qui donnait 27 pieds d'eau, à peu près la profondeur du chenal entre Québec et Montréal, c'est-à-dire la moindre profondeur d'eau entre Québec et Montréal, quand le chenal sera terminé. Je puis dire que la partie supérieure du môle transversal, des deux côtés, a été faite pour une profondeur de 18 pieds au dessous de zéro, tout cela a été fait en vue de l'avenir.

Question—Alors la Commission du Havre n'a pas l'intention de creuser l'intérieur du bassin jusqu'à une profondeur de 18 pieds d'eau, mais seulement jusqu'à 15 pieds ?

M. Forsyth—Il n'y a aucune décision prise.

M. Perley—Il y a une lisière de la longueur du bassin qui a été creusée par Peters, Moore et Wright le long du mur du quai, sur toute sa longueur. C'est un creusage de 10 pieds. On avait l'intention de ne creuser que cette lisière jusqu'à une profondeur de 15 pieds.

Question—Quel but avait-on en pourvoyant à cette profondeur d'eau sur le seuil de la porte d'entrée, quand on ne peut pas avoir la même profondeur le long du mur du quai ?

Réponse—La raison, c'était que cela donnerait la même profondeur le long du môle transversal. On supposait que plusieurs navires de grandes dimensions ne se trouveraient jamais en même temps dans le bassin, et que l'autre partie du bassin pourrait accommoder les navires plus petits.

Question—Est-ce que le plans primitifs ne pouvoient pas

à une profondeur d'eau de 15 pieds, à mer basse, sur le seuil de la porte d'entrée ?

M. Perley — Je n'ai jamais vu aucuns détails. Je ne me rappelle pas avoir jamais vu les plans primitifs. Le dessin du môle transversal a été fait entièrement par nous. Je ne pense pas avoir jamais jeté un coup d'œil sur les plans de Knipple et Morris.

Question — Quand les plans ont-ils été changés pour pourvoir à une profondeur d'eau de 18 pieds ?

Réponse — Lorsque fut donné le contrat pour la construction du môle transversal, en 1884. Il n'y a jamais eu de changement.

Question — Nous étions sous l'impression que les plans primitifs, que vous dites ne pas avoir vus, pourvoient à une profondeur d'eau moindre de 18 pieds et que lorsque vous avez donné le contrat pour la construction du môle transversal, cette profondeur fut portée de 14 ou 15 pieds, à 18 pieds, si je ne me trompe pas.

M. Perley — La profondeur primitivement pourvue dans le contrat pour le môle transversal était de 15 pieds et avant de commencer les travaux, nous avons baissé le fonds de l'entrée jusqu'à 18 pieds.

Question — Dans la troisième partie de la lettre des Commissaires, il est dit que, " une fois terminé, le bassin à flot pourra recevoir des vaisseaux tirant 28 pieds d'eau " : j'aimerais à savoir de vous où des vaisseaux de ce tirant d'eau pourront être reçus et combien pourront être accommodés en même temps ?

Réponse — D'après le projet actuel, les vaisseaux tirant 28

AC
P:
N'
P:

pieds d'eau ne pourront avoir l'accommodation requise que le long du môle transversal, à l'intérieur.

Question—Et combien ?

Réponse—Cela dépend de leur longueur.

Question—Je suppose un grand steamer ou deux petits ?

Réponse—C'est tout.

Question—Y aurait-t-il suffisamment d'eau, au mur transversal, pour permettre aux vaisseaux tirant 28 pieds d'eau, d'entrer et de sortir ?

Réponse—Oui.

Question—Je vois que M. Boyd dit, dans sa lettre du 9 novembre dernier : " Comme il faut laisser une marge pour la perte par évaporation et le coulage, quand il y aura dans le bassin des navires tirant 26 pieds d'eau, il faudra tenir l'eau à 14 ou 15 au-dessus de zéro. Dans ce cas, si la marée à l'extérieur du bassin monte moins de 14 pieds, les portes ne pourront pas être ouvertes durant la marée. "

Réponse—C'est vrai, ce que vous dites là. L'entrée dans le bassin à flot ne se fera que par une seule porte, conséquemment cette porte ne pourra être ouverte que quand l'eau sera au même niveau dans le bassin et à l'extérieur du bassin. La marée marche ici très rapidement quand l'eau arrive à sa plus grande hauteur. La porte devra rester ouverte quelquefois une heure et quelquefois une heure et demie. Le niveau de l'eau dans le bassin sera réglé par celui de l'eau à l'extérieur du bassin. Si vous avez une très basse marée et que l'eau dans le bassin à flot atteigne un niveau plus élevé que celui de l'eau à l'extérieur, vous ne pourrez pas ouvrir la porte, à moins d'ouvrir les vannes et de faire baisser l'eau dans le bassin jus-

A
P
N
P.

qu'au niveau de l'eau à l'extérieur. Par conséquent, cette porte ne pourra pas être ouverte durant la marée.

Question—Alors, je comprends, par ce que vous venez de dire, que des navires d'un certain tonnage ne pourront pas entrer et sortir du tout pendant que la marée sera à son plus haut. Il est impossible de s'y fier, je suppose ?

Réponse—Il pourrait y avoir une chance avec un fort vent d'ouest, une morte marée, quand le vent a soufflé dans la direction du Saint-Laurent, en descendant. Alors il pourrait y avoir une chance.

Question—Alors, comme de raison, nous ne pouvons pas compter sur ce que des navires de cette dimension peuvent être accommodés dans le bassin, comme règle générale ?

Réponse—Vous pourriez les accommoder si vous aviez plus d'eau.

Question—Pourriez-vous les accommoder avec la profondeur d'eau à laquelle il est pourvu ?

Réponse—Non, pas avec 26 pieds d'eau.

M. CHABOT—Au printemps, y a-t-il de la différence entre les marées du matin et celles du soir ?

M. BOWELL sort pour aller chercher des notes.

M. OWEN MURPHY :

Question—Dans le cas d'une différence de 3 pieds entre le niveau de l'eau à l'intérieur et à l'extérieur, combien faudrait-il de temps pour égaliser ces niveaux au moyen des vannes ?

Réponse—Je pense que cela ne pourrait pas se faire.

Question—Vous ne pourriez pas égaliser une différence de 3 pieds ?

Réponse—Non.

M. SIMON PETERS—Question—Une écluse d'entrée obvierrait-elle à cela ?

Réponse—Oui.

M. SHEHYN :

Question —M. Boyd dit de plus que les marées sont très irrégulières, qu'il y a parfois une différence de trois à quatre pieds entre la marée du matin et celle du soir, le même jour, et il donne un registre de 134 marées, tenu l'été dernier du 1^{er} juin au 31 octobre, comme suit. savoir :

8 marées ont monté de 10 à 12 pieds au-dessus de zéro (M.B.)				
34	12 à 14	"	"	"
41	14 à 16	"	"	"
43	16 à 18	"	"	"
8	plus de 18	"	"	"

Avec une profondeur uniforme de 15 pieds à l'intérieur du bassin à flot, au niveau de la mer basse, comment pourrait-on compter que les marées, dont la moyenne ne sera certainement pas moindre de 14 à 15 pieds, pourraient permettre à des navires tirant 26 pieds d'eau—maintenant que vous avez déjà réglé la question de 28 pieds—d'entrer dans le bassin à flot et d'en sortir tous les jours, matin et soir, à mer haute ?

Réponse—Comme de raison, vous ne pouvez pas compter sur les marées, ainsi que vous le savez. Ici les marées sont affectées par une bourrasque de vent soufflant en descendant le fleuve. Un fort vent d'est peut faire monter la marée jusqu'à dix-huit pouces au-dessus du plancher de notre bureau, ainsi

que cela est arrivé plus d'une fois. Ce phénomène pourrait se produire en 48 heures

Question—Je suppose que nous devons inférer de votre réponse qu'il sera incertain et dangereux pour les navires tirant 26 pieds d'eau de mouiller à l'intérieur du bassin, excepté le long du môle transversal, et que l'on ne peut pas compter que des navires de ce tirant d'eau puissent toujours sortir, aux marées du matin et du soir, si c'est nécessaire ?

Réponse—Non, dans le cas où il leur faudrait partir un matin donné, il pourrait arriver qu'ils eussent à attendre.

Question—Ne pensez-vous pas que cela affecterait l'utilité du bassin dans le cas où un steamer faisant le service des malles aurait à partir un samedi matin ?

Réponse—Cela est entièrement dû au plan adopté. Le fait de n'avoir qu'une seule porte, je puis le dire bien ouvertement, sera toujours une cause de trouble et de retard. Je n'hésite pas à le dire et vous ne pouvez obvier à cela qu'en construisant une écluse. Avec une écluse, vous pourriez en tous temps faire passer les navires du niveau de la mer basse à celui de la mer haute. Les navires pourraient entrer et sortir en aucun temps de la journée.

Question—Entendez-vous dire une écluse telle que celle qui est prévue par le plan actuel ?

Réponse—C'est une autre chose. Cette écluse n'a été projetée que pour accommoder les goélettes, de manière à laisser l'entrée libre aux grands navires et à ne pas l'embarrasser avec les petits bâtiments qui fréquentent les quais : c'était pour lui donner une entrée libre et indépendante dans le bassin. C'était le but à atteindre avec l'écluse, pas pour faire entrer les gros navires.

Question—Dois-je comprendre que l'idée de l'écluse a été abandonnée ?

Réponse—Je ne pense pas qu'elle ait été abandonnée.

Question—Pensez-vous que l'écluse soit absolument nécessaire pour l'entrée et la sortie des petits bâtiments ?

Réponse—Je le pense, Monsieur.

Question—Et qu'il vous faudra tout le temps à votre disposition pour faire entrer et sortir les gros navires par la porte principale de l'entrée ?

Réponse—Je le pense, si dans l'avenir nous sommes pour avoir un grand mouvement d'entrée et de sortie. Si la navigation par les goélettes doit augmenter dans la même proportion que la navigation par les gros bâtiments doit augmenter, nous serons encombrés par le mouvement des goélettes. Les propriétaires des goélettes insisteront sur leurs droits.

Question—Pensez-vous que la construction de cette écluse ferait disparaître une bonne partie des difficultés qui se présenteront probablement ?

Réponse—Je le pense, Monsieur. Je pense que si cette écluse est construite, il y aura des temps où il ne sera pas nécessaire d'ouvrir cette porte durant certaines marées. Nous constatons que les goélettes ne peuvent pas aller aux quais, ne commencent pas à aller le long des quais du Palais, tant que la mer n'a pas monté de 9 pieds. C'est alors seulement qu'un vaisseau entrera et du moment que la mer a monté de 9 pieds et ces vaisseaux ne peuvent remonter qu'en traînant du fond, vu que le banc aux quais est de 2 à 3 pieds au niveau de la mer basse : ils montent alors avec la marée, jusqu'à ce qu'elle ait baissé, ce qui leur donne le temps compris entre

A.
P.
N.
P.

un flux et un reflux. L'écluse donnerait le même nombre d'heures d'accommodation, plus une heure

Question—N'y a-t-il pas d'autre moyen d'obvier à cela ?

Réponse—Oui, en se débarrassant complètement de la navigation des goélettes.

Question—Je suppose que dans ce cas une seule porte serait tout à fait suffisante ?

Réponse—Oui, sauf le retard qui pourrait résulter de la différence dans le niveau de l'eau.

Question—Ne pensez-vous pas qu'il y aurait beaucoup de difficulté, dans le cas où vous auriez un grand steamer entrant et un autre sortant ?

Réponse—Je ne pense pas qu'un steamer—un grand steamer—entrerait là sans le secours des remorqueurs. Un gros steamer entrerait là avec très peu de propulsion de sa propre machine. Ce serait une trop grosse masse pour la soumettre à son propre moteur. Le remorqueur le guiderait pour entrer et lui donnerait assez d'impulsion ; de cette façon, je pense que vous pourriez faire entrer un grand nombre de navires dans une marée.

Question—Auriez-vous la complaisance de me dire quelle hauteur vous considérez comme moyenne pour l'usage du bassin à flot ?

Réponse—Environ 14 ou 15 pieds, comme M. Boyd l'a mis là.

Question—Si je comprends bien, on dit que dans n'importe quel cas, la plus haute marée n'excéderait pas 18 pieds ?

M. FORSYTH—Je ne pense pas qu'il soit dit 18 pieds dans le rapport.

Question—Quelle serait la moyenne de marée sur laquelle nous pourrions compter ?

M. PERLEY—Environ 14 pieds pourraient être la moyenne. Une marée pourrait monter et baisser un peu avant que nous puissions fermer la porte. Nous mettons à cette fin des grandes vanues. A raison de la vitesse du courant, nous pourrions calculer, quand les portes seront fermées, sur une moyenne de 14 pieds, quand la mer aurait monté de 15 pieds.

Question—Alors, en comptant sur cette moyenne, vous auriez encore 42 marrées au-dessous de cette hauteur—disons à peu près la moitié des marées ?

Réponse—Je ne pense pas, pas tout à fait.

Question—S'il y a une différence de 3 à 4 pieds entre les marées du matin et celles du soir, avec 15 pieds le matin, il pourrait arriver qu'il y en eût 12 le soir ?

Réponse—Exactement.

Question—Pouvez-vous compter que plus de la moitié des marées donnent une moyenne de 14 pieds d'eau ?

Réponse -Je dirai, oui.

Question—Quel serait, pensez-vous, le nombre de marées que vous pourriez compter donner 14 pieds et combien ne donneraient pas cela ?

Réponse—Je ne puis pas répondre à cela.

M. CHABOT—Je vois que ce registre a été tenu durant la période des plus faibles marées. Il y a toujours une différence dans la marée, entre celle du matin et celle du soir. Dans le printemps, nous avons les plus fortes marées le matin, et le

soir dans l'automne. Je corrobore certainement cette moyenne de marée de 14 pieds.

Question—Vous avez le registre de tant de marées : pourriez-vous compter sur 14 pieds pour chacune de ces marées ?

Réponse—Oh ! non, monsieur ! Comme de raison, vous ne pourriez pas compter sur cela, parce qu'il y a huit marées qui ont atteint une hauteur moindre, dix ou douze pieds, je pense.

M. Shehyn lit alors un registre des marées tenu durant le mois d'octobre.

Question—D'après le document, la moitié de ce mois accuse des marées de moins de 14 pieds ?

Réponse—Oui.

M. Shehyn lit ensuite le registre des marées du mois de juin et fait remarquer que ce mois supporte plus favorablement la comparaison. Dans ce mois, il n'y a eu qu'une marée au-dessous de 14 pieds.

En juillet, il y eut huit marées au-dessous de 14 pieds

En septembre, il y a 6 marées au-dessous de 14 pieds et 9 en août.

M. PERLEY—Vous voudrez bien remarquer que ce sont des marées du soir.

Question—D'après ce registre, nous pouvons compter qu'au moins le tiers des marées monteront moins de 14 pieds. Dans tous les cas, il y a un certain nombre de ces marées, je puis dire un nombre considérable, sur lesquelles vous ne pourriez pas compter comme donnant 14 pieds d'eau ?

Réponse—C'est dit là, monsieur.

Question—MM. Knipple et Morris n'ont-ils pas préparé des plans pour le parachèvement du bassin à flot et ces plans n'ont-ils pas été abandonnés ?

Réponse—Oui.

Question—Y avait-il une raison particulière ?

Réponse—Parce que ce n'était pas ce qu'il fallait.

Question—Par ce plan, est-ce qu'il n'était pas proposé de fermer ou d'endiguer le bassin à flot en prolongeant le môle transversal jusqu'au pied du cap ?

Réponse—Il aurait fallu faire une rangée de pilotis depuis l'extrémité du quai, ici (montrant sur le plan) en passant à travers les terrains vacants jusqu'au pied du cap et ça été abandonné.

Question—Y avait-il des objections particulières à ce plan ?

Réponse.—Oui, parce que vous n'auriez jamais pu vous débarrasser des égouts le long de la basse ville ; vous auriez inondé toutes les caves, inondé Saint-Roch et vous auriez eu un coulage constant au Palais. Tout le terrain au pied du cap, en arrière de la rue Saint-Paul et de la rue Saint-André, est tout du terrain rapporté, a été fait de rapport et rempli avec des vidanges de rues. C'est comme un panier. En nous enquérant, nous avons constaté que dans les marées extraordinaires l'eau pénètre ici et là (montrant sur le plan) et que toutes les caves sont inondées le long de la rue Saint-André. Cela ne se voit que dans les marées extraordinaires. Si nous avons construit cette digue ici (montrant sur le plan) nous aurions précisément créé un étang sous toutes les maisons. Le drainage aurait été intercepté. Il n'y aurait pas eu moyen de faire écouler les égouts de la haute ville, les égouts qui s'écoulaient actuellement dans le havre où les vaisseaux viennent et nous n'au-

riens jamais su où l'eau aurait cessé de couler à l'extrémité onest, à travers le Palais. Ce fut pour éviter les dommages qui s'en fussent suivis et les dommages aux terrains.

Question—Comme de raison, nous concluons de là que le plan de Knipple et Morris, d'endiguer le bassin par ce mur, ne fut pas considéré comme étant dans l'intérêt de Québec ?

Réponse—Ni dans l'intérêt de la cité, ni dans celui de ses habitants, ni dans celui des Commissaires du Havre.

Question—N'a-t-il pas été soumis aux Commissaires du Havre, par les ingénieurs du gouvernement, trois plans pour le parachèvement du bassin ?

Réponse—Lors de la dernière demande faite par les Commissaires du Havre d'un emprunt additionnel pour les travaux exécutés à Québec, le ministre des Travaux Publics déclara en Chambre qu'il ferait examiner les affaires du Havre de Québec par une commission ou un bureau, ou quelque chose de la sorte, et qu'il soumettrait le résultat de cet examen à ses collègues. Ce bureau fut composé de Sanford Fleming et de moi-même, pour ce que nous considérions être les améliorations du Havre.

Le projet numéro 1 était de construire une digue imperméable passant par le quai de l'usine à gaz, en descendant jusqu'à la rue Ladenhall, la rue Saint-André, ainsi de suite embrassant toute l'aire du bassin dans une ceinture imperméable. Nous savions que le môle transversal est imperméable et nous assumions que les ouvrages du terre-plein Louise seraient aussi imperméables, aux profondeurs indiquées.

Nous soumîmes alors un second projet, qui consistait à ériger un mur qui n'augmenterait pas du tout l'eau du bassin

A
P
N
P.

à flot. Nous pensions alors qu'en construisant un mur imperméable sur la ligne des commissaires et creusant ici (il montre sur le plan) et en remplissant, nous aurions dans ce cas un bassin à flot, que le mur du quai serait deux fois plus long et qu'il en résulterait une augmentation de revenus.

C'est alors que nous avons soumis un troisième plan consistant à ériger un mur en dehors de la ligne des commissaires, en allant dans le bassin, et laissant une deuxième entrée près de la rue Dalhousie, de façon à ce que les goélettes pussent entrer à toute heure de la marée, et entrer dans les quais comme elles y entrent présentement, en laissant un chenal.

Nous avons recommandé ce troisième projet.

Question—Alors, dois-je comprendre que le plan que vous recommandez était le prolongement du mur à l'intérieur, en laissant un chenal entre le mur et les quais actuels ?

Réponse—Oui.

Question—Quelle est la raison qui a déterminé le choix du plan maintenant proposé et qui doit être exécuté ?

Réponse—Je ne le sais pas, je ne puis pas répondre à cela.

Question— Est-ce sur la recommandation de l'ingénieur du gouvernement que les trois premiers plans furent abandonnés et le quatrième adopté ?

Réponse—A la demande du ministre des travaux publics, je préparai un quatrième plan, combinant le mur le long de la rue Saint-André, se rattachant au môle transversal de l'enceinte.

Il y avait deux raisons qui faisaient paraitre ce projet praticable. D'abord, il laissait intactes toutes les propriétés au nord de

A.
P.
N.
P.

la rue Saint-André, c'est-à-dire les quais qui dépassent le bassin ou y ont front, et n'interceptait pas ces quais, ce qui évitait la nécessité de faire des ponts. La construction d'une écluse donnait libre accès aux goélettes à toute heure de la marée.

M. Forsyth déclare que ces trois plans ont été longuement discutés à beaucoup d'assemblées des commissaires. Il dit : La raison pour laquelle nous avons abandonné le projet de construire un mur dans le bassin qui devait s'étendre d'ici (montrant sur le plan) à l'usine à gaz, ce fut que nous vîmes que cela diminuerait l'étendue de notre bassin. La raison qui nous a empêché d'adopter l'autre plan, qui eût nécessité de notre part l'acquisition de toutes ces propriétés, ce fut tout simplement que nous n'avions pas le moyen d'acheter ces propriétés, et je ne doute pas que c'était le plan le plus complet, si nous avions eu les moyens de faire des arrangements avec les propriétaires pour nous emparer des propriétés faisant front sur l'autre plan, pour l'exécution duquel, nous avons adopté l'autre plan, pour l'exécution duquel, comme vous savez, nous avons demandé des soumissions, et l'affaire est maintenant en discussion. Les raisons qui nous ont fait agir, ça été que nous avons pensé, en premier lieu, que c'était le moins coûteux et que son exécution n'affecterait aucunement les droits des particuliers, de fait il améliorera les propriétés à partir d'ici (montrant le plan) à l'usine à gaz, en leur donnant de l'eau à toute heure de la marée et, sans peut-être dans deux ou trois exceptions, tous ces travaux peuvent se faire sur propriété publique, ou sur notre propre propriété.

M. SHEEHY— Ce plan, qui pourvoit à la construction du mur du quai sur la rue Saint-André, donnait-il de l'accommodation, de ce côté du bassin à flot, pour des navires tirant 28 pieds d'eau ?

Réponse.— Oh ! non, monsieur ! ce ne sera qu'une digue,

quais qui dépassent le bassin autre chose que cela : les navires ne pourront pas approcher pas ces quais, ce qui évite à 100 pieds de ce mur

La construction d'une jetée à toute heure de la

ont été longuement commissaires. Il dit : La

donné le projet de construction devait s'étendre d'ici

gaz, ce fut que nous le notre bassin. La rai-

tre plan, qui eût nécessité ces propriétés, ce fut

le moyen d'acheter ces le plan le plus complet,

arrangements avec les riétés faisant front sur

es moyens de faire cela l'exécution duquel,

des soumissions, et raisons qui nous ont

premier lieu, que on n'affecterait au-

il améliorera les à l'usine à gaz, en

urée et, sauf peut-être travaux peuvent

propre propriété.

construction du -il de l'accommoder

navires tirant 28

qu'une digue,

Question—Alors, je comprends que c'est tout simplement un endiguement de l'eau et que ce n'est pas un ouvrage destiné à procurer l'accommodation à des navires d'un gros tonnage ?

Réponse—Non, pas pour accommoder des navires qui tireraient une fraction d'un pouce d'eau.

Question—À quelle distance de ce mur, dans la rue Saint-André, pourrait-on faire des travaux pour donner l'accommodation à des navires d'un fort tonnage ?

Réponse—Les travaux ne sont pas ordonnés pour cela. Les ouvrages à faire là ne sont pas autre chose qu'une digue avec un égoût.

Question—Comme de raison, je comprends maintenant qu'on ne se propose pas, d'après les plans actuels, d'employer ce côté pour accommoder les gros navires ?

Réponse—D'après les plans actuels, les commissaires n'emploieront que le côté du mur qui leur appartient.

Question—Je sais fort bien que les Commissaires du Havre ne peuvent employer que ce qui leur appartient. Ce que je veux dire est ceci : en supposant que ce côté sud reste propriété privée et avec ce mur que vous vous proposez de construire, pourrez-vous à l'avenir donner accommodation à des navires tirant 28 pieds d'eau ?

Réponse—Supposant que nous achèterions tous ces quais, ils pourraient alors mettre des quais très peu coûteux, des caissons en crèche avec un peu de ballast dedans, des jetées qui projetteraient. C'est l'avantage que procurerait le mur

A.
P.
N.
P.

dans la rue Saint-André. Il ne serait pas nécessaire de mettre de la pierre, du béton ni aucune chose de cette sorte.

Question—Dans ce cas, à quelle profondeur creuseriez-vous ?

Réponse—Vous pourriez creuser à n'importe quelle profondeur, mais toujours à une distance de 100 pieds du mur et il n'y aurait aucun danger de coulage de ce côté, vu que dans le bassin nous avons trouvé de la glaise tout le long de la rue Saint-André.

Question—Ainsi vous pensez qu'il sera possible de prolonger des quais une certaine distance, à partir de la rue Saint-André, dans le bassin, à quelle distance du mur ?

Réponse—Vous pourrez creuser jusqu'aux limites que commande la sûreté. L'extérieur du terrassement du chemin de fer repose simplement sur le fond. Ils ont droit à cela. Vous ne pourriez pas amarrer un navire avec son beaupré projetant sur la rue, disons à 50 ou 60 pieds dans ses limites. A cette distance, vous pourriez creuser parfaitement.

Question—Vous pourriez creuser à une distance de 60 pieds pour permettre aux gros navires de venir ?

Réponse—Oui, vous n'aurez jamais besoin de creuser à une moindre distance.

Question—Je comprends que pour le présent, la détermination des Commissaires est de ne faire pour aucune considération des travaux d'un caractère permanent, excepté ce mur du côté sud ?

Réponse—Ils ne se proposent pas de faire d'autres travaux, sauf les ouvrages nécessaires pour rendre le bassin imperméable.

Question—Quel sera le coût du mur dans la rue Saint-André ?

Réponse—\$220,000 : c'est une estimation faite il y a deux ans. Cela pourrait varier maintenant. Cela pourrait coûter un quart de million, sans les dommages aux terrains. Il y a certaines propriétés dont il faut que les commissaires fassent l'acquisition ; deux ouvertures sur la rue Saint-André doivent être fermées, des étangs, etc.

Question—Le plan adopté pour la construction du bassin à flot est-il le meilleur plan ?

Réponse—C'est le moins coûteux pour clore le bassin à flot.

Question—Serait-ce le plus avantageux et le plus acceptable, en vue du bassin à flot ?

Réponse—Je ne suis pas prêt à répondre à cela.

Question—Ne pensez-vous pas qu'il serait préférable dans l'intérêt public et qu'en définitive ce serait le plan le plus économique de laisser le mur du quai du terre-plein Louise, tel qu'il est maintenant, à l'usage de la classe de navires à laquelle il a été primitivement destiné, de construire le mur du sud tel que pourvu dans l'un des plans soumis par l'ingénieur du gouvernement et au moyen duquel l'accommodation et la profondeur d'eau nécessaire seront procurées sur ce côté du bassin à flot aux navires tirant 28 pieds d'eau, de creuser le bassin à une profondeur uniforme de 18 pieds au-dessous du niveau de la basse mer, ce qui est la profondeur de l'eau sur le seuil de la porte d'entrée et par là de développer sans plus de délai la pleine capacité du bassin à flot ?

Réponse—Cela veut dire tout simplement la différence entre un quart de million et un million et trois quarts. C'est là ce à quoi vous avez à faire face pour exécuter le plan que vous

proposez. La seule question, c'est la question d'argent. Il n'y a pas de doute que si vous aviez l'argent requis pour construire un mur au sud, là, à 28 pieds d'eau, vous doubleriez l'eau disponible au quaiage, toute l'eau du bassin, ce qui doublerait sa capacité. A l'encontre de ce plan, il y a la grande question du coût. Et le coût est une question, même sans le coût des dommages aux terrains. Pour exécuter le plan et faire tout le creusage... M. Perley consulte ses notes et se rectifie en disant : Je suis un peu dans l'erreur. C'est un million et un quart, non pas trois quarts. Cela ne comprend pas l'acquisition des propriétés privées entre la rue Leadenhall et la rue Saint-André. Les commissaires seraient obligés d'acheter toutes ces propriétés.

SON HONNEUR LE MAIRE — Alors, je comprends que la différence n'est qu'une différence de coût, entre le quai actuellement projeté et le quai qui pourrait accommoder de gros navires ?

Réponse—Oui.

Question—Et d'ajouter à cela l'achat du terrain ?

Réponse.—Oui.

SON HONNEUR LE MAIRE — Vous ne tenez pas compte du montant que ces propriétés vaudraient pour les commissaires ?

Réponse—Non. Vous demandez tout simplement ce que ça coûtera. Je ne tiens pas compte du revenu.

M. SHEHYN—Dans votre opinion, M. Perley, compléter le bassin d'une manière convenable et en faire un bassin de première classe, de manière à fournir une accommodation aussi complète qu'il est possible de donner, pensez-vous que si les commissaires avaient l'argent, que le plan de nous donner une aire plus considérable du côté sud du bassin, ne serait

certainement pas la chose la plus avantageuse pour les intérêts du port de Québec ?

Réponse—S'ils avaient l'argent nécessaire, oui, monsieur. S'ils avaient deux millions de piastres, il pourraient reculer la limite de leur propriété un peu plus au sud, augmenter l'eau du bassin et construire une écluse d'entrée. Alors, il n'y aurait pas de plus beau bassin dans le monde.

Question—D'après la méthode actuellement suivie pour le finir, notre bassin sera un bassin incomplet ?

Réponse—Je ne dis pas cela. Il est complet en autant que le projet l'est.

Le maire—C'est un projet inférieur ?

Réponse—Oui.

Question—Le bassin serait très inférieur ?

Réponse—Oui, mais pas incomplet.

Les Commissaires taillent leur habit d'après l'étoffe qu'ils ont.

M. Shehyn remercie alors M. Perley de la manière dont il a répondu aux questions qui lui ont été posées.

Le maire—Il y a un point sur lequel j'aimerais à avoir des renseignements. Vous avez mentionné l'à propos de construire une écluse pour les gros navires. Je prends pour acquis que c'est votre opinion que si cela était possible, eu égard aux ressources financières des commissaires, il serait dans l'intérêt du bassin de le munir d'une écluse pour les gros navires : combien coûterait cette écluse ?

Réponse—Environ trois quarts de million. Cette écluse coûte-

rait autant que le bassin de radoub. Il faudrait qu'elle eût au moins 550 pieds entre les portes. Il faudrait que cette écluse eût deux portes pour obvier à l'inégalité résultant du montant et du baissant de la marée. Les fondations seraient dispendieuses. Je crois qu'il n'est que juste de dire que cette question d'une écluse d'entrée n'a jamais été proposée aux commissaires, qu'ils n'en ont jamais parlé, et vient entièrement de moi. Il n'en a jamais été parlé aux commissaires, ils ne m'en ont jamais parlé, et l'affaire n'a jamais été discutée. Je n'y ai pensé que quand vous êtes venu à parler du bassin parfait que veut M. Shehyn.

M. Shehyn—Je suppose qu'il est assez clair que nous ne pouvons accommoder à la fois, dans le bassin à flot, que un ou deux navires tirant 28 pieds d'eau ?

Réponse—C'est-à-dire dans le bassin construit d'après le plan actuellement suivi—mouillant le long du mur du quai.

Question—Et vous ne pourriez faire un pilotis qu'à 40 ou 50 pieds ?

Réponse—Oui. Je puis ajouter que l'on pourrait faire une plateforme ou une estacade pour tenir les navires à distance du mur du quai. Ça été fait en certains endroits, où l'on a établi une estacade ou une défense pour tenir les navires à distance. Cela a été fait dans des havres où l'on était obligé de le faire—les gros navires mouillant à 40 ou 50 pieds du mur du quai.

Question—Ce n'est qu'un pis-aller ?

Réponse—Ce n'est qu'un pis-aller, je le sais.

Question—Même en admettant que vous puissiez creuser à une distance de 40 pieds du mur du quai, avec 15 pieds d'eau, vous ne pourriez pas accommoder les navires tirant 28 pieds d'eau, de manière à pouvoir y compter ?

Réponse—Non, mais vous pourriez obtenir un pied ou deux de plus, en creusant en talus.

Question—Il vous faudrait encore creuser en talus à partir de 40 pieds.

Réponse—Oui.

Question—Considérez-vous que si vous étiez obligé de faire un pilotis de 40 pieds, considérez-vous que cela serait un ouvrage de première classe pour un bassin tel que celui que nous construisons ? Si les plans étaient maintenant à faire, est-ce qu'on ne pourrait pas d'une manière différente qu'on ne l'a fait ?

Réponse—Certainement. Il s'est écoulé dix ans et les choses ont changé depuis.

M. SHEEHY—Nous comprenons maintenant assez bien la nature de l'accommodation que nous pouvons attendre de ce bassin et il ne m'est pas nécessaire de poser d'autres questions sur ce sujet. Quant à moi, j'ai épuisé tout ce que je voulais savoir.

L'hon. M. John Hearn étant appelé à prendre la parole, se lève et dit : Je suis sûr d'exprimer les sentiments des Messieurs de Québec ici présents en disant qu'ils sont reconnaissants des informations données par les réponses franches de M. Perley aux questions qui lui ont été posées par le Maire et le président de la Chambre de Commerce.

J'oserai dire aussi que les vues que j'ai exprimées dans le Conseil de Ville au sujet des travaux dans le havre ont été entièrement confirmées par tout ce qui s'est passé ici ce matin. J'ai protesté dans le conseil contre le fait que des choses aussi importantes pour le présent et l'avenir de Québec fussent faites de la manière alors proposée. Mes protestations ont eu

pour résultat de faire agiter et discuter la question et, par là, ont contribué à empêcher l'exécution d'un plan que, d'après les renseignements que nous avons eus aujourd'hui, on a eu parfaitement raison d'abandonner. Si la question n'avait pas été agitée, si le conseil de ville avait gardé le silence sur cette affaire, il est tout probable que nous aurions eu la répétition des bévues commises en faisant primitivement le plan de ces importants travaux et en en poursuivant pendant longtemps l'exécution.

Ce que le conseil de ville a fait à ce sujet a provoqué cette discussion, déterminé ce commun accord d'opinions qui ont eu pour résultat un complet changement de base. On a adopté, c'est admis maintenant, le plan le moins acceptable pour Québec, et je devrais peut-être dire pour le pays. C'est un des trois plans que MM. Perley et Fleming ont soumis au gouvernement, et quoi qu'il fût le moins acceptable des trois, il fut résolu que les travaux seraient finis conformément à ce plan. Cependant, on a adopté dans la suite le plan supérieur à celui-là ; mais le meilleur des trois, personne paraît vouloir l'exécuter. Comme de raison, il faut se rappeler qu'il s'agit de Québec, de la vieille ville historique de Québec, dont l'avenir est des plus brillants, à l'avis de quelques-uns des commissaires du Havre. Pourtant, tandis qu'on prend les moyens de fournir l'accommodation requise, quant à la profondeur de l'eau, pour permettre aux vaisseaux du plus fort tonnage de se rendre à Montréal, on prend bien soin de faire en sorte qu'une pareille accommodation ne soit pas assurée à ces vaisseaux pour leur permettre de fréquenter notre port.

M. Perley a dit qu'une fois finies, les améliorations du lac Saint-Pierre fourniront un passage sûr aux navires tirant 27 pieds d'eau. Ces navires pourront se rendre à Montréal, mouiller le long des quais ou des jetées de Montréal, décharger et charger leurs cargaisons là. Mais notre ville, qui était le

plus grand port de mer du Canada, le berceau de la culture intellectuelle, de l'instruction et du commerce, quand Montréal, au point de vue de la navigation, était encore dans les langes, cette vieille cité, nonobstant le brillant avenir qu'on espère pour elle, ne sera pas dotée d'une pareille accommodation ! Nous dépensons ici des sommes considérables, mais on prend soin de les dépenser de manière à ne pas nous assurer cette accommodation pour les navires d'un fort tirant d'eau, qu'on leur a procurée pour franchir le lac Saint-Pierre.

Réfléchissons un moment et rappelons-nous les remarques que M. Perley a faites en disant que si les plans adoptés il y a dix ans avaient à être adoptés maintenant, ils seraient d'une nature bien différente. Cette reflexion vous conduira, j'en suis sûr, à la conclusion de ce que peuvent demander les exigences d'il y a dix ans. En vous guidant sur le résultat des bévues du passé, vous pourrez peut-être éviter de commettre encore les mêmes bévues. Malheureusement pour le pays, nous suivons plus que nous ne devrions le faire la misérable théorie des "vaches au loin portant de longues cornes." Nous avons bien besoin, à la vérité, de traverser l'empire des ondes, d'ignorer nos propres hommes de science, pour aller chercher des ingénieurs dans la mère-patrie ! Les conséquences de cette folie devraient être pour nous un avertissement, et à mon avis, ce qu'il nous reste maintenant à décider se réduit à ceci, que la population de Québec, représentée ici en ce moment, ne devrait pas se contenter d'un article de seconde qualité, ne devrait pas se contenter, pour le parachèvement de ses docks, d'un plan autre que le meilleur. Nous tenons de la plus haute autorité dans le pays, en matière de génie civil, nous tenons du monsieur en l'habilité duquel, comme ingénieur civil, le gouvernement repose la confiance la plus illimitée, que le plan que nous sommes sur le point d'exécuter n'est pas le meilleur plan, qu'il ne donnera pas, pour l'accommodation des steamers océ-

aniques et des grands voiliers, plus de la moitié de l'aire que pourrait procurer le plan amélioré ou le meilleur plan.

L'adoption du meilleur plan entraînerait, paraît-il, un surplus de dépense d'un million et demi ; mais dans les calculs qu'on fait, on semble perdre de vue un facteur important, qui est celui-ci : quelle augmentation de revenu obtiendriez-vous de ces travaux, en adoptant et exécutant le meilleur plan ?

Pour faire correctement ce calcul, il faut considérer que si la dépense est plus considérable, le revenu sera aussi plus considérable et que le capital représenté par le surplus de revenu entre en ligne de compte contre la surplus de dépense. Cela sera admis, je pense, par tous ceux qui n'ont pas de préjugés à ce sujet et, heureusement, il n'y a personne ici qui soit influencé par les préjugés dans cette affaire. Je ne dis pas qu'il y a de la jalousie dans l'esprit des hommes publics de ce pays à l'égard de Québec ; mais je dis que si le gouvernement exécute un plan autre que celui qui, dans l'opinion de ses propres ingénieurs, est le meilleur pour notre port, alors il sera fait un grand tort à Québec et la chance que ces travaux profiteront au pays en général sera diminuée. Si un navire tirant 27 pieds d'eau ne peut pas trouver dans notre bassin à flot l'espace voulu pour prendre et décharger sa cargaison, il continuera sa route à Montréal et nous aurons seulement le plaisir de le regarder quand il passera à notre porte.

Maintenant, M. le Président, avons-nous raison d'être contents, en présence de ce que nous avons appris ici aujourd'hui ? Je ne le pense pas. Nous avons un intérêt commun en vue. Nous devrions être influencés et animés par cet intérêt ; nous ne devrions pas rester les bras croisés et contents d'un plan autre que le meilleur. De même qu'un pilote montant ou descendant le golfe se guide sur les phares et les balises, ainsi je me guide sur l'opinion d'hommes comme M. Perley, quand je parle de ces choses. Je ne m'aventure pas à dire : " Nous n'a-

vous pas besoin ici de *cette* écluse, laissons-la de côté." Le gouvernement se proposait de faire un peu de bien à Québec ; mais les commissaires du havre, nonobstant cela, se sont levés et ont dit : " Nous ne voulons pas que l'écluse se fasse." Je regrette que les messieurs qui ont parlé de la sorte ne soient pas ici aujourd'hui. En Angleterre et dans le pays démocratique qui nous avoisine, en de telles occasions, vous trouverez présents plus que tous les autres, les hommes engagés dans le commerce et la navigation. Ici, vous avez des messieurs qui assistent aux conférences ordinaires de la Commission ; mais quand il s'agit d'une affaire aussi gravement importante, les esprits dirigeants, les génies dominants de ce corps s'absentent. La neige les a peut-être empêchés d'assister. Quoiqu'il en soit, il faut qu'il soit connu que la population de Québec entend qu'ils fassent acte de présence quand des affaires de cette sorte sont amenées en discussion, afin qu'ils puissent entendre ce qui se dit, connaître les sentiments du peuple et juger s'ils devraient se joindre au peuple pour demander ce qu'il croit juste, ou s'ils doivent différer de sentiment avec lui.

Je n'abuserai pas davantage de votre patience. J'espérais sincèrement qu'en examinant la question de dépense, particulièrement quand cette question se réduit à un million et demi de piastres, on ne perdrait pas de vue l'augmentation très considérable de revenu qu'on s'assurerait en exécutant le meilleur plan et qu'on éviterait de faire mal. Je ne recourrai pas aux arguments qui pourraient et peuvent être employés en d'autres occasions pour démontrer l'injustice, la terrible injustice avec laquelle on a traité ce port de Québec.

Le président, M. Forsyth, attire l'attention de l'orateur sur le fait que la conduite du gouvernement devrait être laissée hors des débats, à une assemblée de cette sorte.

M. Hearn dit que son but est de démontrer ce qu'il est dans notre intérêt d'avoir et que s'il peut seulement convain-

ere les personnes présentes que ces intérêts sont négligés, il pense que cela ne sort pas de la question sur le tapis.

L'orateur continue :

Je dis que nous n'avons pas été traités comme nous aurions dû l'être. Je ne dis pas cela autant pour censurer le gouvernement que pour condamner notre propre apathie et notre sottise jalouse les uns des autres. Je pense qu'il dépend beaucoup de nous que le bassin soit ou ne soit pas fini de la manière dont M. Perley pense qu'il devrait l'être. Il n'y a pas de raison pour justifier de ne pas le finir de la manière la plus désirable et je pense que je suis justifiable de dire que la question de dépense ne devrait pas avoir auprès de nous assez de poids pour nous empêcher d'agiter et de demander, par tous les moyens légitimes, que le bassin soit fini de la manière déclarée être la meilleure par les ingénieurs mêmes du gouvernement. A ce propos, on me permettra de faire allusion à une idée exprimée par le maire dans une assemblée récente. Son Honneur a dit qu'il y a forte raison de croire qu'avant longtemps la dette provenant de l'administration du chenal dans le lac Saint-Pierre et une partie de la dette contractée pour l'amélioration du port de Montréal devront être assumées par le gouvernement et que dans ce cas, il devrait aller de pair que la dette du havre de Québec fût assumée par le gouvernement. Le gouvernement assumant ces dettes, Québec méconnaîtrait ses intérêts si sa population ne s'efforçait pas de faire adopter les meilleurs plans, sans tenir compte de l'objection que l'on a faite à raison du coût.

M. Forsyth se lève et dit :

Le plan qui va être maintenant exécuté par les Commissaires n'empêchera en aucune façon, dans la suite, l'acquisition de cette propriété et la construction de quais et de bassins ; mais tant que nous n'aurons pas l'argent requis, il

sera inutile de parler de nous lancer dans une dépense de quatre millions. Je pense que dans la circonstance mentionnée par le Maire, le *Peruvian* ne tirait que vingt-deux pieds d'eau en descendant de Montréal, bien qu'il y eût à l'extérieur des perches pour démontrer qu'on pouvait aller jusqu'à 25 pieds. Nous devons tous voir à ce que ce bassin soit tout à fait capable de recevoir les vaisseaux qui fréquentent actuellement notre port et quand il nous viendra de ces grands steamers tirant 27 ou 28 pieds, nous aurons de l'accommodation pour un ou un plus grand nombre et alors j'espère que les Commissaires seront en position d'agrandir le bassin et probablement d'acquérir la propriété située de ce côté du fleuve. Pour ce qui regarde les Commissaires, je puis dire qu'ils ont examiné les plans très souvent et qu'ils ont eu de nombreuses assemblées à ce sujet.

Alors il s'élève entre le président et M. Hearn une courte discussion sur le sens donné à quelques expressions du président relativement à l'approbation des plans.

M. Forsyth—Je veux seulement dire que l'ouvrage que nous avons en projet et que nous allons exécuter n'empêchera en rien les travaux futurs à faire ici. Il faut un égoût et nous allons le donner à la ville. Cela n'est pas du tout un empiètement sur les propriétés privées.

M. Hearn—Je regrette que mon ami rapetisse ainsi la question. Je prends le point de vue large que si l'argent du pays doit être dépensé pour creuser le chenal du lac Saint-Pierre afin de permettre aux navires tirant 27 pieds d'eau de se rendre à Montréal, la population de Québec doit faire les efforts les plus énergiques pour obtenir que le bassin soit fini de façon à procurer dans ce bassin une égale profondeur d'eau aux navires de cette classe, afin de leur permettre de faire escale ici. Mon ami (M. Forsyth) a cru à propos de me reprendre parce que j'ai dit que les Commissaires du Havre ont con-

senti à l'adoption du plan qui est maintenant reconnu comme le plus mauvais et qui a été abandonné parce qu'il est le plus mauvais. Le gouvernement a adopté ce plan sans aucunement demander l'opinion des Commissaires du Havre ; mais quant à savoir s'il aurait dû être exécuté, c'est une question sur laquelle il peut y avoir divergence d'opinion. Les Commissaires du Havre n'ont jamais adopté ce plan, pour la bonne raison qu'ils n'ont jamais été appelés à se prononcer sur ce point ; mais ils n'ont pas protesté, comme je pense qu'ils auraient dû le faire, contre l'adoption du plan en question.

Un autre point auquel je désire faire allusion, c'est le mouillage des navires près d'estacades à établir le long du terre-plein. Nous savons qu'entre les ports, comme entre les individus, il y a toujours plus ou moins de rivalité. Si les navires ne peuvent trouver l'accommodation qu'au terre-plein Louise, le long d'une estacade, je dis que les hommes intéressés dans le port rival du nôtre ne seront pas lents à signaler la dépense additionnelle résultant pour le marchands du fait qu'ils seront obligés de décharger leurs cargaisons avec des frondes à une distance de 40 à 60 pieds, au lieu de les débarquer directement de navires amarrés le long des quais. Comme de raison, dans un cas, c'est Québec, dans l'autre, c'est Montréal et malheureusement, l'on croit bien trop souvent que n'importe quoi est bon pour Québec—les améliorations du havre comme toute autre chose. C'est pour Québec, et non seulement ça doit être de seconde main, mais encore il faut qu'il s'écoule presque la durée de la vie d'un homme avant qu'on puisse finir ces améliorations. Une bonne autorité dit que la vigilance est le prix de la liberté : les gens de Québec feront bien de ne pas oublier qu'elle est aussi le prix de l'avancement matériel et moral.

M. Owen Murphy—En faisant entrer en ligne de compte la construction du mur pour l'égoût, qui fait partie de ce plan,

voulez-vous nous donner une idée approximative ou probable de l'époque à laquelle ces travaux seront terminées conformément à ces plans, ou si la génération présente en verra le parachèvement.

Réponse—Dans deux ans.

Question—Deux ans à compter de la date du contrat ou deux ans à compter de maintenant ?

M. Forsyth—Deux ans à compter de maintenant.

M. R. Turner—D'après cela, je comprends que les travaux seront finis l'été prochain.

Réponse—Pas les travaux que nous entreprenons maintenant. Il faudra deux ans à compter de la date du contrat, deux étés.

M. Murphy—Les docks seront finis à l'ouverture de la navigation de 1889, est-ce l'idée ?

M. Perley—Il y a une date fixée dans la spécification.

M. Turner—Ce quart de million de piastres, que la digue va coûter, ne serait-il pas épargné par la construction de ce mur, je parle de la construction de ce mur que vous avez proposée vous-même (M. Perley) et qui nécessiterait l'acquisition de propriétés privées ?

Réponse—Comme de raison, il n'y a pas de nécessité de construire le mur, seulement la nécessité de dépenser cinquante ou soixante mille piastres pour construire un égoût indépendant. Pour construire un égoût indépendant, ça coûterait environ cinquante ou soixante mille piastres.

M. Perley—La date fixée dans la spécification pour le parachèvement des travaux est le 31 octobre 1888.

Le Maire—Ces travaux pourraient-ils être faits cet hiver ?

M. Perley—Non, monsieur.

M. Murphy—On a fait courir le bruit que les intérêts de la classe ouvrière ont été très affectés par le fait que les autorités municipales et le conseil de la Chambre de Commerce ont provoqué cette assemblée. La Chambre de Commerce et le conseil de ville ont été inspirés par le désir, en demandant cette conférence avec les commissaires du havre, de se renseigner et nous avons été renseignés d'une manière très intelligente. En prenant les mesures que nous avons prises et en arrivant au résultat satisfaisant qui se voit ici aujourd'hui, je trouve que ce que nous avons fait est une chose digne d'éloges et qui devrait recevoir les louanges du public. On a fait courir le bruit que les intérêts de la malheureuse classe ouvrière de cette ville, qui a besoin d'ouvrage, ont été affectés par une influence de Montréal, au moyen des retards que l'on a mis à donner le contrat, au lieu de le donner immédiatement. Les ouvriers ont des griefs et si je comprends bien, le maire va nous donner un aperçu de ce qui est arrivé hier.

Le Maire—J'ai reçu hier une députation, accompagnée de quelques personnes n'appartenant pas à l'organisation ouvrière et cette députation m'a reproché d'être un obstructionniste. Ces gens m'ont informé qu'on leur avait dit de la manière la plus distincte et la plus positive que sans moi, les nouveaux ouvrages auraient été commencés hier et continués sans interruption. Je leur ai répondu que ceux qui les ont ainsi informés se moquent tout simplement d'eux. Je leur ai dit en sus que je ne vois pas comment un ouvrage de cette sorte pourrait se faire en hiver.

M. S. Peters—Je diffère d'opinion avec M. Perley, qui dit que cet ouvrage ne pourrait pas se faire cet hiver. Il y a

beaucoup d'ouvrage, pour couper les murs et enlever les matériaux, qui pourrait se faire cet hiver, si le contrat était donné immédiatement.

L'hon. M. John Hearn fait une piquante critique de l'opinion exprimée par M. Peters, à l'encontre de celle de M. Perley.

M. Peters—Je suis un homme pratique de 46 ans d'expérience.

M. Hearn—Cela prouve-t-il que votre opinion n'est pas infiniment inférieure à celle de M. Perley ?

M. Peters—Non. Une grande quantité d'ouvrage dans les coupes et l'enlèvement des matériaux pourrait se faire cet hiver. Je ne pense pas que sur ce point M. Perley diffère d'opinion avec moi.

M. Perley—Je dois différer d'opinion avec vous de la manière la plus absolue. Toute la rue Saint-André est faite de crèches qui sont inondées deux fois par 24 heures. Vous ne pourriez couper que cinq ou six pieds, puis tout serait arrêté par la gelée. Vous n'ouvririez que très peu de la rue Saint-André et vos opérations arrêteront.

Après être entré dans quelques détails du contrat, M. Perley continue :

Si vous ouvrez cette rue dans toute sa longueur à cette saison, si vous élevez des terrassements de chaque côté, vous n'avancerez pas l'ouvrage d'une épingle, vous ne rendrez aucun service, mais vous causerez du tort, vu que vous ne pourrez enlever que 4 ou 5 pieds et l'ouvrage restera là jusqu'à ce que la neige soit disparue. Je dis ceci honnêtement et j'ai quarante ans d'expérience dans ces travaux. J'ai été longtemps entrepreneur, pas tout le temps ingénieur.

M. Peters—Avec toute la déférence voulue, je dis que si j'avais le contrat pour cet ouvrage, je le commencerais certainement de suite.

Le Maire—Je comprends, par les explications données par M. Perley, qu'il pense que le plan adopté n'est pas le meilleur, que ce n'est pas un plan de première classe, mais que dans l'avenir nous pourrions mettre ce meilleur plan à exécution. Supposé que plus tard on désire améliorer le bassin et faire le long de la partie sud, des quais capables d'accueillir les plus gros navires : est-ce que les travaux qui sont pour être exécutés, à l'exception de l'égoût, est-ce que la digue qui est pour être construite, seraient le moins nécessairement nécessaires, en supposant qu'un quai dût être construit plus tard ? A mon avis, il semble tout à fait clair que les \$200,000 représentent le coût exact de la digue, sans faire entrer l'égoût en ligne de compte.

M. Perley—L'égoût est construit et incorporé dans le mur. Un égoût indépendant coûterait cette somme de cinquante ou soixante mille piastres.

Le Maire—Je comprends que \$200,000 de l'argent qui va être dépensé seront gaspillées si l'on décide plus tard de faire du bassin un bassin de première classe, que la digue ne sera d'aucune utilité, excepté l'égoût qui sera à l'intérieur du mur.

M. Perley—Je pense que vous êtes un peu dans l'erreur. Si plus tard il devient désirable d'améliorer la partie sud du bassin à flot, vous aurez dans la partie sud tous les ouvrages dont vous aurez besoin ; vous n'aurez pas besoin de construire un mur en pierre ni rien de la sorte. Il serait désirable d'enlever tous ces vieux quais et de construire dans le havre une série de jetées. Si vous jetez un coup d'œil sur les bassins de Liverpool et de la Clyde, vous verrez des navires mouillés au centre de ces bassins. Le côté sud peut être amélioré en construisant une sé-

rie de crèches ou de piliers de la description la moins dispendieuse possible.

Le maire se lève et propose, appuyé par M. Sheyn, un vote de remerciements à M. Perley pour les explications satisfaisantes par lui données sur tous les points soumis.

M. Hearn dit: Je suis bien convaincu, M. le Président, que des remerciements comme ceux qui sont proposés n'ont jamais été mieux mérités. Nous avons eu de la part de M. Perley ce que nous pouvions espérer d'un homme de sa position et de sa réputation. Il reste à voir si ceux qui désirent le progrès rapide de notre ville se rappelleront bien ce que ce monsieur nous a dit et se laisseront guider et influencer par cela. Il a dit que, bien que nous soyons en voie d'avoir ce que, en égard aux besoins présents, on peut considérer comme d'assez bonnes améliorations, nous n'avons pas ce qu'il y a de mieux. Par conséquent, c'est à nous de nous rappeler nos devoirs comme citoyens de Québec et de voir si, oui ou non, en unissant nos efforts, nous pourrions arriver aux résultants avantageux devant découler de cette conférence.

Le président propose la motion, qui est adoptée par acclamation.

En présentant ses remerciements, M. Perley dit: Ma présence ici en cette circonstance et ce que j'ai dit, tout cela n'est que dans les limites strictes de mes devoirs comme ingénieur en chef des commissaires du havre de Québec.

Après un vote de remerciements au président, l'assemblée s'est dispersée.

