

raient à cet endroit, elles trouveraient un passage facile. Cela empêcherait les inondations des paroisses situées en amont de cette place.

L'honorable député de Berthier (M. Beausoleil), attirait l'attention du gouvernement, il y a quelques jours, sur la nécessité de construire des brise-glaces vis-à-vis la ville de Berthier. Je ne blâme pas l'honorable député de travailler dans l'intérêt de ses commettants, mais si le gouvernement se rend à sa demande, il devra faire construire de semblables brise-glaces vis-à-vis la ville des Trois-Rivières, qui a été cruellement éprouvée le printemps dernier. Une bonne partie des maisons du quartier Saint-Philippe a été démolie par les glaces. Il faudra aussi que le gouvernement fasse construire plusieurs de ces brise-glaces le long des rives du Saint-Laurent, où il y a des villages, afin de protéger les demeures des citoyens. Tous ces travaux coûteront au pays un prix assez élevé, et ils n'empêcheront pas l'eau du fleuve de s'élever à une grande hauteur, comme cela s'est vu le printemps dernier. Tandis que, au moyen d'un pilier construit dans le chenal du fleuve Saint-Laurent, comme je viens de le dire, cela aurait un double avantage, celui de faciliter l'écoulement des eaux du fleuve et de dispenser le gouvernement de faire construire des brise-glaces à différents endroits le long du fleuve.

Mais on dira peut-être qu'un semblable pilier dans le chenal du fleuve pourrait nuire à la navigation du Saint-Laurent. Je ne le crois pas, M. le président, parce que la position de ce pilier pourrait être signalée au moyen d'une bouée dans les eaux hautes ou au moyen d'une lumière.

En 1890, alors que j'étais, comme aujourd'hui, député du comté de Nicolet, j'eus l'occasion de faire passer des résolutions par plusieurs conseils municipaux des paroisses de mon comté les plus exposées à souffrir des grandes inondations. Par ces résolutions, l'on demandait qu'un quai fut construit au Cap à la Roche. Plus tard, à une interpellation que je fis à ce sujet au ministre des Travaux publics du temps, il me fut répondu qu'après en avoir conféré avec son ingénieur, s'il était jugé nécessaire de construire un quai, cela pourrait coûter environ cinq mille piastres. Eh bien ! M. le président, je pense que ce serait une somme d'argent bien employée, si l'on pouvait par ce quai faciliter l'écoulement des eaux du fleuve Saint-Laurent en cet endroit. Il en coûterait beaucoup plus cher si le gouvernement était obligé de construire des piliers à différents endroits dans le fleuve.

Le gouvernement pourrait aussi donner instruction à des personnes qui résident dans les paroisses du sud du fleuve, vis-à-vis le Richelieu, d'observer la marche de la glace l'hiver prochain, et de faire rapport le printemps prochain au département des Travaux publics, ce qui lui procurerait des données certaines et permettrait au gouvernement d'agir avec connaissance de cause.

Avant de terminer, je crois bon de faire connaître au gouvernement l'opinion d'un pilote du nom de Joseph Léveillé, qui paraît posséder une grande connaissance de la marche de la glace, lors de son départ le printemps, et des causes des grandes inondations qui ont lieu en différents temps. En parlant des inondations, voici ce qu'il dit :

Les journaux ont racontés les désastres dont les paroisses inondées ont été le théâtre. Les pertes subies ont été énormes; l'eau a causé des ruines dont il restera trace pendant longtemps. On a plaint éloquemment ceux que

M. BOISVERT.

le fléau a atteint : on a compati fortement à leurs infortunes. C'est très bien ; — mais n'y a-t-il pas autre chose à faire ? Ne s'élèvera-t-il aucune voix pour demander qu'on empêche pareille chose à l'avenir ? Est-ce qu'on va oublier de rechercher s'il n'y a aucun moyen d'éviter le retour de cette calamité ou au moins d'en diminuer le danger et l'intensité ?

J'ai été pilote entre Montréal et Québec pendant un grand nombre d'années. J'ai connu le fleuve dans son état naturel avant qu'on ait commencé à le creuser. J'ai suivi pas à pas les travaux considérables faits par la commission du havre de Montréal et j'en ai constaté et vérifié les effets. Profitant de ces connaissances acquises dans ma jeunesse et affirmées par de longues années d'expérience, je crois utile de faire connaître au public des faits à peu près ignorés, mais d'une grande importance dans la question dont je parle.

Les inondations le long de notre fleuve ont pour cause l'amoncellement des glaces. Il y a des endroits particulièrement où la glace s'entasse en énorme quantité ; à Maisonneuve, un peu en bas de Montréal, et à Sainte-Anne-de-la-Pérade, à une douzaine de lieues en bas des Trois-Rivières.

Et plus loin, il dit :

Il y a dans le fleuve, à cinq lieues environ en haut de Sainte-Anne-de-la-Pérade, entre les paroisses de Champlain et Gentilly, une grande batture que l'on appelle la batture de Gentilly. Cette batture a plus de deux milles de largeur par cinq milles de longueur. Le printemps, lors de la fonte des neiges, lorsque le niveau du fleuve s'élève, cette batture part en un seul morceau, pour ainsi dire, chargée de roches et de cailloux enchâssés dans la glace : elle descend le fleuve et vient se heurter sur les piliers de Sainte-Anne. Trop ferme encore pour s'y briser, elle s'y arrête et produit dans le fleuve un barrage qui ne cède que plusieurs jours plus tard ; en descendant au Cap à la Roche où elle se défilait, elle laisse tomber les roches qu'elle porte avec elle. Il y a bientôt vingt ans que le gouvernement fait enlever tous les ans les gros cailloux ainsi transportés sur la batture de Sainte-Anne et qui proviennent de la batture de Gentilly. On enlève les plus gros ; mais il en reste une quantité qui continue à surélever le fond du fleuve et à laisser aux eaux qu'un passage de plus en plus étroit.

Or, le bon sens dit que c'est sur la batture de Gentilly qu'il faudrait élever des piliers ou des quais afin d'empêcher la glace de partir trop à bonne heure et afin de la forcer à se désintégrer sur les lieux mêmes où elle se forme.

On objectera : Comment se fait-il qu'il y a trente ou quarante ans passés ces roches n'étaient pas ainsi transportées. J'en donne deux raisons : 1o. Parce que les courants du fleuve n'étaient point les mêmes qu'aujourd'hui ; 2o. Parce que la crue des eaux avait lieu beaucoup plus tard, vers la fin de mai, tandis que maintenant elle a lieu d'ordinaire entre le 20 avril et le 15 mai. Tout le monde a pu observer cela.

La glace de Gentilly était retenue par la batture même. La cause du changement queut à l'époque de la crue des eaux se trouve dans le fait que le Haut-Canada d'autrefois, tout couvert de forêts, est devenu défriché et très peuplé. C'est aujourd'hui la province la plus prospère du Canada au point de vue agricole. Le défrichement et l'irrigation ont produit d'abord un changement de climat et, en second lieu, un écoulement plus facile et plus rapide des eaux de surface. Le niveau des grands lacs s'élève et le fleuve se gonfle, alors que dans le Bas-Canada où le printemps est plus tardif, la glace est encore solide. Ces faits sont incontestables.

Qu'il se transporte des roches de la batture de Gentilly à la batture Sainte-Anne, cela peut être attesté par tous les anciens résidents, par tous les navigateurs qui en ont été témoins : c'est un fait dont la certitude est absolue.

C'est la glace de la batture de Gentilly qui, en 1865, est ainsi partie tout d'un bloc et a, en descendant, produit l'inondation des paroisses de Sainte-Anne-de-la-Pérade, de Batisson et de toutes les autres paroisses basses jusqu'aux îles de Sorel, — y causant partout des dommages considérables. Si cette glace avait été retenue par des piliers, elle n'aurait pu descendre alors qu'elle était encore toute solide ; elle serait devenue frazil avant de partir.

Je ne ferai pas la lecture de toute cette lettre ; je crois en avoir lu assez pour connaître l'opinion de ce pilote.

Après ces quelques remarques, j'espère que l'honorable ministre des Travaux publics (M. Tarte) prendra ma demande en sérieuse considération. D'après les paroles encourageantes qu'il a pronon-