

navigation d'hiver sur le Saint-Laurent. Quelle est la durée de la fermeture présentement, et est-ce que c'est économique de garder la voie ouverte jusqu'à Montréal? Vous dites que le fleuve est maintenant ouvert jusqu'à Québec pendant une bonne partie de l'hiver, mais que les navires se sont rendus de plus en plus jusqu'à Montréal, ces dernières années.

La saison dure-t-elle un mois, six semaines ou deux mois?

Le sénateur Bourget: Tout l'hiver.

M. Ripley: Je pense que c'est exact; si vous venez de Montréal, vous direz qu'elle n'est jamais fermée.

Le sénateur Bourget: Je suis de Québec.

Le président: Si vous venez d'Halifax, vous direz que le port de Montréal est toujours ouvert.

M. McIntyre: À cet égard, cela vous intéresserait peut-être de savoir que le satellite commence à être utile ici; sur l'une des photos que j'ai apportées, on aperçoit la glace amoncelée du côté est du lac et vous le voyez bel et bien sur la photo.

Le sénateur Cameron: Toute innovation comporte des inconvénients; qu'arriverait-il si l'on instaurait la navigation d'hiver à Québec et à Montréal? Quelle conséquence cela aurait-il tout d'abord pour les ports de l'Atlantique?

Deuxièmement, la nouvelle tendance des transports en vrac est à la construction de navire de 200,000 et même de 300,000 tonnes et, en fait, les Japonais sont en train d'en construire un de 500,000 tonnes. Il ne semble pas que la voie maritime du Saint-Laurent et que les ports de Montréal et de Québec soient touchés par cette sorte de cargos, et ils ne pourraient pas les recevoir, n'est-ce pas?

M. Hewson: Peut-être que je pourrais ajouter quelque chose à ce sujet, monsieur le président; le chenal actuel dans le Saint-Laurent, et M. Ripley peut confirmer cela, est gardé à 35 pieds et nous avons commencé certaines études préliminaires visant à le porter à 39 et 45 pieds.

Jusqu'ici nous n'avons pas pu trouver de raisons économiques pour justifier cela, de façon que les cargos à fort tirant d'eau (et les navires actuels le sont), accosteront à un nombre limité de ports le long de la côte est.

D'autre part, les navires à conteneurs qui prennent aussi une expansion rapide pénétreront sans doute dans le Saint-Laurent, du moins jusqu'à Montréal.

Nous avons donc deux processus quelque peu différents.

Le sénateur Cameron: Il y a eu des discussions dans les journaux et dans les cercles gouvernementaux à propos de la construction d'un vaste port capable de recevoir les plus gros navires au Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Bourget: Et à Halifax; surtout en ce qui concerne le pont terrestre.

Le sénateur Cameron: Oui, c'est exact, mais dans un avenir rapproché ne prévoyez-vous pas que des cargos pourraient se rendre jusqu'à Montréal? Ils pourront peut-être aller jusqu'à Québec.

M. Hewson: Nous ne pourrions justifier économiquement la percée d'un chenal plus profond pour le moment; non seulement devons-nous faire face à la concurrence de nos propres ports canadiens, mais aussi à celle des grands ports américains qui sont plus rapprochés géographiquement du centre du Canada; je ne crois donc pas que, dans un avenir rapproché, on soit justifié d'approfondir le chenal pour recevoir cette sorte de navire.

Le sénateur Bourget: Je crois que cela serait difficile de Québec à Montréal, parce que le chenal est plus étroit et qu'il a de 32 à 34 pieds de profondeur, mais jusqu'à Québec, je pense qu'il n'y a qu'un passage difficile et qu'on pourrait agrandir le chenal sud à cet endroit; je crois que votre ministère étudie la question, mais je me demande si vous faites des recherches pour les gros navires, les navires à forts tirant d'eau qui pourraient se rendre au moins jusqu'à Québec et, en particulier, à partir de l'île d'Orléans, disons, jusqu'à Rivière-du-Loup. L'eau est profonde là-bas. Je me demande donc si on a fait ou si l'on fera des études pour assurer le transport jusqu'à Québec. Ce serait peut-être plus difficile jusqu'à Montréal.

M. Ripley: Oui, je serai heureux de tenter de répondre à cette question: elle n'était pas très claire dans notre exposé, mais je devrais expliquer que des recherches appréciables sont en cours relativement aux questions mêmes que vous avez soulevées. À l'est ou au nord-est de Québec sur le fleuve, passé l'île d'Orléans, il y a évidemment cette partie qui pose des problèmes et, présentement, nous avons un groupe qui s'occupe activement de les analyser à tout point de vue pour voir s'il y a un moyen économique, je veux dire un moyen à coût minimum par lequel nous pourrions garder ce chenal à la profondeur voulue pour répondre à la demande de tels navires en amont. Voilà la situation et je crois que, lorsque M. Hewson a parlé d'économie, il s'agira de tenir compte de la rentabilité de nos projets et de la situation économique du pays.