

étaient continuellement au travail, 4 ou 5 d'entre eux suffiraient à prévenir ces embâcles et pourraient maintenir le fleuve Saint-Laurent ouvert toute l'année jusqu'à Montréal.

Monsieur le président, la situation est aussi simple que cela. Tout ce dont on a besoin, c'est d'une décision du ministre.

Le ministre nous a fait un rapport, dans le courant de l'hiver, disant qu'il étudiait le problème et que l'on essayait des îles temporaires au lac Saint-Pierre. Mais ce n'est pas là que les pires embâcles se sont formés l'an dernier et ce n'est pas à cause des embâcles dans le lac Saint-Pierre que la navigation a été fermée pendant 26 jours. C'est à cause des embâcles formés entre Québec et Trois-Rivières, et si les embâcles ont été aussi solidement pris entre Québec et Trois-Rivières, c'est parce que les brise-glace ont attendu trop longtemps avant de faire leur travail.

Je ne veux pas blâmer les capitaines des brise-glace, parce qu'ils n'ont fait qu'exécuter les ordres qu'ils recevaient du ministère, c'est-à-dire défaire les embâcles quand ils sont formés et non pas les prévenir quand ils sont en train de se former.

A mon avis, monsieur le président, l'honorable ministre devrait maintenant nous annoncer la politique claire et définie de son ministère. Quelles sont les décisions que le ministère des Transports a prises en ce qui concerne la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent? L'honorable ministre a-t-il l'intention de rester dans le *statu quo* comme le faisait son prédécesseur, M. Pickersgill, c'est-à-dire ne rien faire de plus et ne rien faire de moins? L'actuel ministre des Transports a-t-il l'intention de prendre réellement les décisions qui s'imposent pour faire en sorte que le fleuve soit ouvert toute l'année? Et quand je parle de prendre les décisions qui s'imposent, monsieur le président, je ne veux pas dire ajouter de nombreux brise-glace à ceux qui existent présentement.

Les études qui ont été faites par le professeur Michel Brochu, de l'École des Hautes études commerciales à Montréal, ont prouvé qu'il y avait, à l'heure actuelle, suffisamment de brise-glace pour maintenir la navigation pendant toute l'année, mais à la condition qu'ils fassent leur travail et soient constamment sur la brèche pour prévenir les embâcles. Le ministère a tout le matériel voulu, d'autant plus que d'autres brise-glace doivent s'ajouter à ceux qui sont déjà mis à sa disposition. L'un d'eux, le *Louis St-Laurent*, je crois, est pratiquement terminé, et mon collègue, le député de Trois-Rivières (M. Mongrain) me dit qu'un autre brise-glace, le *Tracy*, doit également entrer en «opération» bientôt. Si, donc, on ajoute deux brise-glace à ceux qui sont déjà en service, cela consti-

[M. Grégoire.]

tuera une flotte amplement suffisante, en tant que ces brise-glace travailleront. Mais, aujourd'hui, ils passent le plus clair de leur temps au quai. Or, cela coûte aussi cher, parce que lorsqu'un brise-glace est à son port d'attache, il est quand même obligé de garder ses moteurs en marche pour maintenir la chaleur à l'intérieur du bâtiment.

Le pétrole consommé pour maintenir les moteurs en marche constitue une dépense aussi grande que si les brise-glace eux-mêmes étaient en marche. On est aussi obligé de maintenir l'équipage à plein temps. On est obligé de nourrir les employés, leur procurer le logement, etc. Il en coûte aussi cher de maintenir un brise-glace à son port d'attache que de le laisser se promener entre Québec et Trois-Rivières, Trois-Rivières et Sorel, ou Sorel et Montréal. Cela n'augmenterait pas les dépenses.

Ce que l'on veut, c'est simplement une décision du ministère des transports à l'effet que le fleuve doit rester ouvert à longueur d'année. Si cette décision était prise, un capitaine et les membres des équipages de ces brise-glace m'affirment qu'ils sont capables de maintenir le chenal ouvert à l'année. Qu'on leur laisse la liberté de maintenir le chenal ouvert et ils se feront un point d'honneur de le maintenir ouvert 365 jours par année; ce sera pour eux un point de fierté de voir à ce qu'il ne soit jamais obstrué par les glaces.

Monsieur le président, les capitaines et les équipages des brise-glace—je le sais par leurs témoignages—seraient capables et heureux de le maintenir ouvert. Mais, aujourd'hui, on ne les fait pas travailler. Ils ne reçoivent les ordres de sortir de leur port d'attache que quand les embâcles se sont formés et on leur rend alors la tâche beaucoup plus difficile, parce que lorsque les embâcles se sont formés, la glace s'épaissit et cela prend plusieurs jours pour les défaire.

Alors, je demande à l'honorable ministre des Transports non pas d'augmenter les dépenses, comme on le disait tout à l'heure, mais de préciser, ce soir, quelle attitude il entend prendre relativement à ce problème très important, non seulement pour le Québec, parce que l'honorable ministre, qui vient de Toronto, doit fort bien savoir qu'une fois la navigation ouverte jusqu'à Montréal et une fois que la preuve sera faite—et cela est possible dès l'an prochain—qu'on peut se rendre jusqu'à Montréal, il s'ensuivra dans les années à venir que les mêmes efforts qui ont été faits pour le «chenail» jusqu'à Montréal seront faits pour la voie maritime jusqu'à Toronto. A ce moment-là, c'est également Toronto qui en bénéficiera. L'honorable ministre des Transports doit penser à cela. Ce n'est pas simplement les ports le long du Saint-