

J'admets qu'il est pris entre deux groupes—celui des Maritimes et celui du Québec, c'est-à-dire les ports le long du Saint-Laurent—mais le progrès consiste à ouvrir la navigation le plus loin possible à l'intérieur des terres. Une fois la navigation ouverte pendant l'hiver jusqu'à Montréal, cela ne prendra pas plusieurs années pour que la navigation soit ouverte sur la voie maritime du Saint-Laurent jusqu'à Toronto et ensuite à la tête des Grands lacs. Le progrès exige que l'on ouvre les voies de communication le plus loin possible.

La solution réside, à l'heure actuelle, dans la décision que le ministre voudra bien prendre. Le ministre est-il prêt à prendre la décision de maintenir le fleuve Saint-Laurent ouvert à la navigation d'hiver, non pas clopin-clopant, non pas à moitié, mais de façon formelle?

On se souviendra que cette année, au mois de janvier, les navires sont restés pris dans les glaces. La navigation a été fermée pendant près d'un mois. On me dira que les embâcles sont dus au froid, mais la véritable raison est que le ministre, qui a la responsabilité de maintenir le chenal ouvert, ne l'a pas fait, alors qu'il aurait dû le faire.

J'ai ici un article d'un expert de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent, M. Denis Masse, correspondant maritime au journal *La Presse*, qui écrivait ce qui suit le 23 janvier, et je cite:

Dans les cercles maritimes de la métropole, on affirme que le ministre aurait pu prévenir ces embâcles en maintenant le plus gros et plus puissant brise-glace en service entre Montréal et Québec. On ne perd pas de vue que le *d'Iberville* patrouillait le Saguenay et que le *John A. Macdonald* se trouvait dans le golfe avant que les embâcles ne se forment entre Montréal et Québec.

L'expérience des années passées a aussi démontré depuis longtemps qu'il se forme toujours des embâcles tenaces dans le courant du mois de janvier. S'il est vrai que les embâcles se sont formés plus tôt que de coutume cette année, il n'empêche que la situation ne devait prendre personne par surprise.

Déjà le 9 janvier, le relevé aérien des glaces mentionnait la possibilité d'embâcles dans les parties étroites du fleuve. Or, que faisaient les brise-glace ce jour-là? Le *John A. Macdonald* et le *Simon Fraser* restaient à Québec et seul le *Montcalm* faisait une sortie de routine. La navigation était paralysée le lendemain.

Monsieur le président, plusieurs de ces brise-glace sont munis d'un hélicoptère. L'hiver dernier, avant que ne se forment les fameux embâcles qui ont causé des inondations et la fermeture du chenal, les pilotes des hélicoptères des brise-glace avaient, les 7, 8 et 9 janvier 1968, prévenu les autorités du ministère des Transports à Québec que des embâcles étaient en train de se former au pont de Québec et un peu plus en amont. Les autorités du ministère des Transports n'en ont pas tenu compte. Pourquoi? Parce qu'elles ont

reçu comme mot d'ordre non pas de prévenir les embâcles, mais de les défaire une fois qu'ils se sont formés. Les brise-glace n'ont donc pas bougé, même si les autorités du ministère des Transports à Québec savaient fort bien, à la suite des rapports des pilotes de leurs hélicoptères qui faisaient la surveillance, que les embâcles se préparaient au pont de Québec et plus en amont du pont, jusqu'à Trois-Rivières, et ce pendant trois jours. Le 9, la veille de la formation des embâcles, malgré les avis répétés des fonctionnaires à bord des hélicoptères, deux des trois brise-glace qui étaient en service à Québec sont restés au quai, et le troisième n'a fait qu'une sortie de routine, comme le dit M. Denis Masse, le chroniqueur maritime du journal *La Presse*.

• (8.20 p.m.)

L'erreur du ministère des Transports vient du fait que l'ordre donné n'est pas de prévenir les embâcles, mais d'essayer de les combattre une fois qu'ils se sont formés. Si dès que les embâcles ont commencé à se former, les 6, 7, 8 et 9 janvier, les brise-glace avaient commencé leur travail, à ce moment-là, ces embâcles-là ne se seraient pas formés et la navigation sur le Saint-Laurent aurait pu maintenir son cours normal durant le mois de janvier. Mais une fois les embâcles formés, si l'on attend le moins, ils épaississent et c'est pourquoi les 15 et 16 janvier ils avaient atteint une épaisseur de 30 à 40 pieds et qu'il a fallu, à ce moment-là, appeler les brise-glace qui étaient dans les Maritimes pour venir aider à les défaire. Même s'il y a eu jusqu'à 9 brise-glace, à un certain moment, étant donné l'épaisseur des glaces, il a tout de même fallu une dizaine de jours pour défaire ces embâcles et la navigation a été fermée pendant 26 jours.

Le gros problème, ce n'est pas que les brise-glace ne sont pas capables de défaire les embâcles; c'est qu'ils attendent que les embâcles soient formés et que la glace soit constituée en embâcles trop épais. Il faudrait que les brise-glace soient maintenus en service continuellement depuis le début de l'hiver pour prévenir toute accumulation de glace dans les tournants du fleuve et dans les endroits les plus étroits. Aujourd'hui, avec le matériel dont dispose le ministère des Transports, la chose est très réalisable. Mais il va falloir que le ministre des Transports—puisque c'est lui qui a autorité dans ce domaine—prenne un jour ses responsabilités—ce que ses prédécesseurs n'ont pas fait depuis les 8 ou 9 dernières années—et décide, une fois pour toutes, que les brise-glace sont là non pas simplement pour dégager le fleuve une fois qu'il est fermé par les embâcles, mais pour prévenir les embâcles. Si les brise-glace