

ont réussi à garder libre le chenal maritime,— mais je crois que le Canada a subi un grand tort à cause de la façon dont ces travaux ont été exécutés. Je serais le dernier à jeter le blâme sur d'anciens fonctionnaires d'un ministère que j'ai dirigé pendant près de neuf ans. Telle n'est pas mon intention. Voici ce que je veux dire. Même si ceux qui dirigent les brise-glaces méritent beaucoup d'éloges, il y a eu un manque flagrant de coordination entre les divers services du ministère des Transports. Je veux parler du service du chenal maritime du Saint-Laurent, du service des canaux et des autres services du ministère des Transports, ainsi que du Conseil des ports nationaux. Si je parle ainsi, c'est parce que le temps qu'on a mis à dégager ces navires du chenal maritime du Saint-Laurent, objet du crédit à l'étude en ce moment, a valu beaucoup de mauvaise publicité au Canada. C'est en effet un rude coup aux yeux des pays étrangers dont les navires remonteront jusqu'aux Grands lacs par la voie maritime du Saint-Laurent qui sera bientôt ouverte à la navigation.

Ces pays vont surtout se demander pourquoi un tel incident s'est produit et quelle garantie ils ont que la chose ne se répètera pas à l'avenir. J'ai une proposition à faire. Elle n'est pas nouvelle. Elle a déjà été formulée, mais je pense qu'il y a lieu de l'étudier avec soin. D'abord, j'estime qu'il faudrait élargir le chenal maritime du Saint-Laurent qui fait l'objet de la présente discussion. Les ingénieurs qui sont préposés au chenal depuis des années ont recommandé au gouvernement et au ministère des Transports d'élargir le chenal. C'est la première idée qu'il me vient à l'esprit à propos de ce crédit.

L'autre idée qui me vient à l'esprit est qu'il devrait y avoir d'autres brise-glaces pour protéger des inondations les régions voisines de l'agglomération montréalaise. Lorsque le niveau de l'eau au port de Montréal atteint l'élévation 40, il y a une menace d'inondation dans la région de Montréal, et l'on commence à s'inquiéter. Ce danger se produit seulement pendant cette période de temps où la capacité d'écoulement du fleuve est réduite, en raison des conditions particulières de glace et de température qui règnent dans ce secteur de décembre à avril chaque année. Le ministère des Transports sait d'expérience que plus les brise-glaces peuvent commencer tôt leur travail, plus il y a moyen de prévenir ces possibilités d'inondation.

Le ministère a fait certaines études, entre autres, l'étude entreprise en 1947 par la Commission des services techniques dont la mission était d'étudier la mise en valeur de la section de Lachine, du point de vue de l'énergie et de la navigation, sans parler des études

[L'hon. M. Chevrier.]

sur l'état des glaces dans le port de Montréal et sur le chenal navigable du Saint-Laurent. On voulait savoir s'il n'y avait pas moyen, grâce au chenal navigable qui, comme chacun le sait ici, constitue un service distinct du ministère des Transports, d'empêcher une fois pour toutes ces inondations qui atteignent les deux rives du fleuve et qui ont pour cause les glaces qui recouvrent l'ensemble du bassin de Laprairie.

Tous les députés savent qu'à la hauteur du pont Mercier, le fleuve Saint-Laurent se rétrécit considérablement, si bien que durant la saison morte, l'énorme débit de l'eau crée une situation qui fait penser à une fabrique de glace. Cette glace s'empile et cause d'énormes dégâts. Il importe donc que le chenal navigable dont nous parlons maintenant reste ouvert même en dehors de la saison de navigation. Les fonctionnaires du ministère des Transports ont fait de leur mieux au cours des années pour saisir les autorités de leur ministère de recommandations dans ce sens. Aussi le ministère a-t-il vu à ce que l'on construise des brise-glaces de plus en plus solides afin de pouvoir remédier à cette grave et dangereuse situation. Voici donc les deux suggestions que je voudrais faire relativement à ce crédit: la première, élargir le chenal maritime à une largeur minimum de 800 pieds; l'autre, augmenter le nombre des brise-glaces afin qu'ils gardent le chenal ouvert à la navigation non seulement de Québec à Sorel, mais tout le long, de Sorel à Montréal.

M. Bell (Saint-Jean-Albert): Monsieur le président, puis-je demander à l'honorable député s'il est d'avis que nous ayons recours à des brise-glaces afin que le Saint-Laurent reste ouvert à la navigation au détriment de l'activité d'hiver de ports comme celui de Saint-Jean?

L'hon. M. Chevrier: Je m'attendais à cette question, monsieur le président, et je suis content que l'honorable député l'ait posée. S'il avait suivi avec attention mes observations, il aurait compris que je ne parlais que de la question d'inondation. Je n'ai pas parlé de l'autre. Mais puisque l'honorable député veut savoir ce que je dirais en réponse à la deuxième partie de sa question, j'ajouterais que, par suite de l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, on a calculé que la circulation triplerait dans cette région. Dans les circonstances, je ne doute pas que les conseils ou les administrations des ports de Saint-Jean et d'Halifax, dont les associations et les organismes sont actifs, voudront s'assurer d'attirer chez eux une bonne partie de cette circulation maritime.

(Le crédit est adopté.)