

va jusqu'à permettre à des individus et à des sociétés de bénéficier de l'aide financière et technique du ministère.

Dans ma région, l'organisme Marina régionale de Rimouski Inc. cherche depuis plusieurs années à obtenir de l'aide pour construire une marina dans le port de Rimouski, et ce à un endroit reconnu comme étant favorable à ce genre d'exploitation et ne nuisant à aucune circulation de navire à lourd tonnage. Le ministère de l'Environnement a effectivement reçu un rapport de l'organisme en cause, demandant une aide pour lui permettre de réaliser son projet. Actuellement, plus de 90 personnes sont membres de la société et attendent que le ministère fédéral participe à la réalisation du projet.

La situation stratégique de Rimouski est la suivante: la cité de Rimouski est sise sur la rive sud du Saint-Laurent, à 180 milles à l'est de Québec, et à 345 milles au nord-est de Montréal. La largeur moyenne du fleuve dans le quadrilatère constitué par Rivière-du-Loup et Matane sur la rive sud, par Godbout et Tadoussac, sur la rive nord, et dont Rimouski occupe le centre sur la rive sud, est d'environ 30 à 40 milles. Avec toute la gamme de services qu'elle offre, la cité de Rimouski pourrait facilement devenir le centre du tourisme nautique et de plaisance dans l'Est du Québec, une étape importante pour le tourisme en provenance du Saguenay, de Québec, de Montréal, de la vallée du Richelieu et des États-Unis, une porte ouverte sur la navigation hauturière pour les voyageurs en route vers la péninsule de Gaspé, l'île d'Anticosti et les Îles-de-la-Madeleine. Rimouski est fière du plan d'eau unique au Québec qu'elle a à offrir et consciente de la valeur de sa situation, ainsi qu'en témoignent le nombre de propriétaires de bateaux, le nombre de clubs sportifs à vocations maritime et nautique, et le nombre d'institutions académiques à caractère océanologique qu'elle abrite.

● (2020)

Monsieur le président, j'aimerais signaler en passant tous les organismes de Rimouski qui sont intéressés dans l'exploitation du port de Rimouski. La ville de Rimouski possède son école d'enseignement maritime, soit l'École de Marine rattachée au cours collégial du ministère de l'Éducation. Elle possède également le Centre de recherche en océanographie de l'Université du Québec à Rimouski, le groupe GIROQ, organisme provincial de recherche en océanologie, une escadrille des *Canadian Power Squadrons* qui compte 40 membres et qui dispense depuis plusieurs années des cours de navigation maritime et de sécurité nautique, un club de voile dont les effectifs sont de 125 membres et dont le but est de promouvoir le sport de la voile et d'en enseigner les techniques. Le club de voile est aussi le grand responsable de la seule course en haute mer (*Off-shore*) au Québec; cette course est sanctionnée par la Fédération de la Voile du Québec, et le vainqueur reçoit le trophée du lieutenant-gouverneur. Rimouski possède également un club de plongée sous-marine de 100 membres et dix bateaux de 20 à 45 pieds. Un club nautique de 300 membres et 100 yachts de 12 à 20 pieds.

Monsieur le président, je ne sais si vous l'ignorez mais il y a quelques années, la voirie a construit une route qui longe environ trois milles sur le littoral du fleuve Saint-Laurent. Un mur de soutènement a aussi été construit. Malheureusement, ce mur de soutènement a pour effet de briser les vagues qui causent actuellement de sérieux dommages aux bateaux de plaisance et même aux bateaux de fort tonnage lors des

Ports de pêche et de plaisance

tempêtes. J'aimerais aussi signaler les dommages causés au cours des dernières années, c'est-à-dire depuis que le mur a été construit. Ces dommages ont été causés aux bateaux et aux propriétaires de bateaux depuis 1972, soit l'année de l'érection du mur de soutènement de la route 132. Cette liste ne se veut pas exhaustive, et n'est donnée qu'à titre indicatif de l'urgence de la situation: Une baleinière de 30 pieds coulée. Un bateau visiteur des États-Unis, sloop de 35 pieds, ainsi qu'un bateau-école de Montréal de 40 pieds sérieusement endommagés. Des dommages divers ont été causés à plus d'une vingtaine de bateaux de toutes longueurs, locaux et visiteurs.

L'été 1974 a été particulièrement fertile en incidents fâcheux: soit un poignet fracturé, un gouvernail cassé, deux galeries avant (de proue) tordues, une cadène d'étau arrachée avec une partie du pont, une cadène de hauban tordue et un mât brisé en trois tronçons. Malheureusement, il faudrait ajouter à cette liste les nombreuses heures de veille, les défenses éventrées, les lisses de plats-bords emportées et les innombrables avaries sur les coques de fibre de verre ou de surfaces peintes.

Monsieur le président, pour toutes ces raisons et beaucoup d'autres encore sur lesquelles nous reviendrons à l'occasion d'autres débats, nous croyons qu'il est pour le moins anormal, sinon injuste, que Rimouski n'ait pas le bénéfice d'aménagements nécessaires à la protection de leurs embarcations et celles de leurs hôtes. Les Rimouskois n'ont à offrir aux plaisanciers locaux et visiteurs pour la protection de leurs bateaux que le havre du port fédéral de Rimouski-Est. De plus, cette relative sécurité à laquelle ils ont accès est le fruit d'une simple permission, gracieuseté des autorités du port, et peut donc en tout temps leur être retirée, n'ayant été l'objet d'aucune négociation contractuelle comme telle. Bien que partielle, la protection qu'avaient les propriétaires et leurs bateaux était acceptable à l'origine. La construction du mur de soutènement, comme je l'ai dit tantôt, nécessaire à l'érection de la route 132 face au quai de Rimouski-Est, a transformé cette relative sécurité en danger réel. Ce mur de soutènement est en effet dangereux et repousse les vagues poussées par le vent du nord et du nord-est directement dans le havre où sont amarrés les bateaux. Cette vague repoussée, alliée au phénomène de Bernoulli dû à la conformation en goulot du quai, est considérablement amplifiée et donne naissance à des situations proprement désastreuses et hautement dangereuses d'autant plus que le visiteur étranger, ignorant de tous ces phénomènes, aura été induit en erreur par l'apparente sécurité de cet abri.

La situation décrite ci-haut n'est pas exceptionnelle comme l'on pourrait facilement le croire et n'est pas nécessairement concomitante à une intempérie inhabituelle. Toutes les fois où le vent tourne nord-nord-est ou est, et que la marée est ascendante, l'on peut s'attendre au pire et c'est habituellement le pire qui survient. Quand on consulte les ouvrages sérieux en météorologie pour la région de Rimouski en ce qui a trait aux vents dominants pour la période normale de nautisme, que l'on place en parallèle les données de la table des marées 1975, et que l'on synthétise, même grossièrement, ces paramètres, il devient superflu de souligner avec quelle inquiétude les plaisanciers appréhendent l'ouverture de la prochaine saison de navigation. Si l'on ajoute à tout ce qui précède l'étroitesse de ce havre où, l'an dernier, trouvaient refuge plus de 39 bateaux locaux dont la plupart étaient amarrés à couple et où, cette