

Les grands objectifs de la navigation d'hiver au Québec

Michel Brochu

Volume 43, numéro 2, juillet–septembre 1967

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1000152ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1000152ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

HEC Montréal

ISSN

0001-771X (imprimé)

1710-3991 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Brochu, M. (1967). Les grands objectifs de la navigation d'hiver au Québec. *L'Actualité économique*, 43(2), 350–362. <https://doi.org/10.7202/1000152ar>

est celle à laquelle se rallie M. Rasminsky, dans un extrait de son rapport que nous citerons en terminant :

« Il existe un fort courant d'opinion, auquel je souscris moi-même, en faveur de la création d'une nouvelle unité de réserve internationale qui aurait pour couverture les monnaies de tous les pays membres du F.M.I. désireux d'y prendre part ; l'allocation de ces unités entre les participants se ferait selon l'importance de leur rôle dans l'économie mondiale, importance à déterminer en fonction de critères objectifs comme, par exemple, les quotes-parts au F.M.I. Ces nouvelles unités de réserves, à définir par rapport à l'or, pourraient être créées et distribuées par le F.M.I., ou, de préférence, par un organisme affilié au F.M.I., à un rythme qui, par accord international, semblerait le mieux approprié au cours des années à venir, en vue de suppléer à l'or et aux monnaies-réserve au sein des réserves officielles »¹⁰.

Bernard BONIN

Les grands objectifs de la navigation d'hiver au Québec

Le Québec est un territoire qui présente une façade maritime sur cinq vastes étendues marines : soit, d'une part, le fleuve Saint-Laurent, prolongé par son estuaire et par son golfe au sud et aussi par des diverticules navigables comme le fjord du Saguenay, et d'autre part, le détroit d'Hudson au nord, la baie d'Ungava au nord-est, la baie d'Hudson et la baie James à l'ouest. Toutes ces étendues marines sont affrontées à un problème sérieux auquel sont liées de graves incidences économiques et que l'on a longtemps cru insurmontable, c'est-à-dire la présence, durant plusieurs mois et à des degrés divers, de glace flottante ou de glace de banquise dans les eaux précitées. Cet obstacle avait constitué, depuis la Nouvelle-France, un désavantage extrêmement grave pour le développement économique normal du Québec, désavantage dont avait profité d'abord la Nouvelle-Angleterre et, par la suite, aussi, la Nouvelle-Écosse et le sud du Nouveau Brunswick.

10. *Id.*, p. 14.

En 1956 et en 1957, un groupe d'hommes d'affaires, d'hommes de science québécois s'est attaqué de front à ce problème, pour ce qui concerne la navigation d'hiver sur l'axe du Saint-Laurent de l'Atlantique vers Québec en premier lieu, puis vers Trois-Rivières et, enfin, vers Montréal.

En 1967, la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent, malgré des points à améliorer est devenue un fait accompli, irréversible et qui constitue un apport économique capital pour le Québec. Une décennie après ces réalisations, un groupe d'hommes de science québécois, attachés au Centre de Recherches arctiques de l'Institut d'Économie appliquée de l'École des H.E.C. ont décidé de faire porter leur énergie à la solution du problème que posent les glaces de mer sur les quatre étendues marines qui baignent les eaux du Nouveau-Québec : ils y sont d'ailleurs amenés par un problème économique d'envergure et qui constitue une grave entrave au développement minier du Nouveau-Québec : en effet, la présence des glaces de mer sur le pourtour littoral du Nouveau-Québec risque de compromettre ou de retarder indéfiniment la mise en exploitation des gisements miniers nombreux, riches et diversifiés dont est gorgé, souvent à proximité des côtes, l'intérieur du Nouveau-Québec.

Ce travail exposera donc en deux volets les grands objectifs de la navigation d'hiver d'abord pour l'axe du Saint-Laurent, puis pour le pourtour littoral du Nouveau-Québec.

I. L'axe du Saint-Laurent

L'histoire européenne du Saint-Laurent, depuis son aube même, est caractérisée par une remarquable constante : c'est que toutes les grandes étapes de son évolution ont été marquées au coin de la présence, de l'audace et de la ténacité françaises.

Car il est opportun de rappeler que la découverte et la pénétration du Saint-Laurent, jusqu'à ses sources, et de tous ses affluents ont été une œuvre exclusivement française et que français aussi ont été et le peuplement et la mise en développement et les premiers axes commerciaux de tout l'axe du Saint-Laurent, de Gaspé ou du détroit de Belle-Île jusqu'à la tête des lacs Michigan et Supérieur.

Françaises, également, ont été les premières cartes marines du Saint-Laurent, français, de même, ont été les premiers balisages, les premiers grands projets de canaux (sous Dollier de Casson en 1680).

Même après les événements de 1759, les navires circulant sur ce fleuve, qui un temps, au XVI^e siècle, fut appelé France-Prime, ont continué d'être comme de nos jours et comme pour la suite de l'histoire, guidés par des hommes de mer de souche française.

Il restait, pour magnifier cette destinée française du Saint-Laurent, un obstacle à conquérir, jusque là insurmonté et considéré comme insurmontable : c'était la glace sous toutes ses formes, implacable rançon de l'hiver : carapace de glace sur les Grands Lacs jusqu'aux Trois-Rivières, glaces flottantes dérivant au gré des vents, des marées et des courants en aval des Trois-Rivières.

Cet obstacle, seul le XX^e siècle pouvait le vaincre avec efficacité et honneur, après le remplacement des navires à voiles, des coques de bois, par des nefs d'acier mues à la vapeur, après, aussi, la création des brise-glaces.

Or donc, à la fin de la première moitié du XX^e siècle, le Saint-Laurent, comme aux premiers hivernages de Jacques Cartier, puis de Champlain, entraînait en léthargie du mois de décembre au mois d'avril.

En 1953 une hypothèse, pour lors téméraire et qui apparaissait de réalisation aussi lointaine qu'incertaine, était énoncée : à savoir qu'il serait possible d'utiliser, dans l'immédiat, l'estuaire du Saint-Laurent en hiver jusqu'au port de Pointe-au-Pic qui pourrait servir d'avant-port à Québec, ce qui représenterait un progrès considérable sur l'obligation qu'il y avait de passer en hiver par les ports de Saint-Jean et d'Halifax.

Reculer plus en amont les limites de la navigation d'hiver nécessitait une étude détaillée et poussée. C'est en 1957 qu'une équipe formée de québécois (géographes, économistes, ingénieurs), sous l'égide du Bureau de l'Industrie et du Commerce du Québec métropolitain, s'attela à la tâche de porter Québec sur la carte de la navigation d'hiver.

Les conclusions de l'étude ayant été affirmatives (1957), le premier navire commercial à avoir Québec pour port d'attache en hiver et à effectuer un service régulier a été, à partir de ce port et en cette saison, le D'Vora commandé par un Québécois, le commandant Lavoie. L'hiver suivant, le premier océanique à atteindre Québec en hiver a été le Helga Dan, conduit par deux pilotes canadiens-français, le 13 février 1959. Les descendants de ceux-là même qui avaient ouvert le Saint-Laurent à la navigation venaient d'y forcer les portes de l'hiver.

La destinée du Saint-Laurent allait changer. Le Saint-Laurent allait, dès lors, palpiter en hiver du bruit des hélices et des sonneries de timoneries et ses quais, de Sept-Îles et de Baie-Comeau à ceux de Trois-Rivières et de Montréal, allaient bourdonner de l'activité des mâts de charge et des grues mécaniques. On pouvait enfin entrevoir la fin d'une paralysie anti-économique et devenue injustifiée avec les moyens techniques du XXe siècle : léthargie qui encourageait, par l'absurde même de cet état de choses, la prospérité artificielle des deux ports de Saint-Jean et d'Halifax, dont les autorités en étaient venues à croire que la logique était que ce non-sens continuât, qu'il allait continuer et, plus encore, qu'il devait à tout prix continuer.

Ayant les mêmes réactions qu'un marchand d'huile à lampe devant les inéluctables progrès de l'électricité, les responsables des deux ports précités suscitèrent alors d'innombrables difficultés auprès des armateurs, auprès des compagnies d'assurances maritimes et auprès du gouvernement du Canada pour que le ministère des Transports maintienne le Saint-Laurent fermé en hiver et refuse aux navires pionniers de la navigation d'hiver l'aide systématique de 4 ou 5 brise-glaces qui ont leur port d'attache à Québec. C'est ainsi que, depuis les débuts de la navigation d'hiver, le gouvernement du Canada par son attitude équivoque, sinon ouvertement hostile, contribue à perpétuer un non-sens économique et géographique et à maintenir artificiellement l'activité des ports de Saint-Jean et d'Halifax. Malgré cela, la navigation d'hiver n'a cessé de progresser après les coups d'envoi de 1957 et de 1958. En 1960, le premier océanique accostait aux Trois-Rivières et en 1963, à Montréal. Le tableau I montre éloquemment la marche ascendante de la navigation d'hiver dans les ports précités.

L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE

Tableau I

Activités d'hiver des principaux ports du Québec
(1^{er} janvier au 1^{er} avril)

Hi- ver	Types de navires			Cargaisons en tonnes		
	Haute- mer	Cabo- teurs	Total	Haute- mer	Cabo- teurs	Total
Port de Québec						
1950	—	4	4	—	106	106
1951	—	3	3	—	—	—
1952	—	6	6	—	1,094	1,094
1953	—	6	6	—	1,507	1,507
1954	1	1	2	—	524	524
1955	—	—	—	—	—	—
1956	1	2	3	—	430	430
1957	—	4	4	—	—	—
1958	2	12	14	84	2,616	2,700
1959	10	41	51	8,751	21,011	29,762
1960	19	43	62	60,407	42,959	103,366
1961	10	32	42	60,082	51,546	111,628
1962	24	51	75	53,857	84,876	138,733
1963	29	50	79	79,836	129,412	209,248
1964	48	75	123	94,969	245,775	340,744
1965	47	98	145	73,167	259,124	332,291
1966	51	99	150	156,208	273,626	429,834
1967	92	69	161	148,230	260,914	409,144
Port de Trois-Rivières						
1961	1	—	1	2,579	—	2,579
1962	5	3	8	10,737	15,672	26,409
1963	8	—	8	18,879	—	18,879
1964	11	3	14	72,999	8,460	81,459
1965	4	4	8	11,440	2,600	14,040
1966	6	9	15	23,579	33,022	56,601
1967	7	9	16	10,068	14,959	25,027
Port de Montréal						
1958	—	2	2	} Statistiques indisponibles		
1959	1	2	3			
1960	5	2	7			
1961	1	6	7			
1962	5	13	18	24,941	87,587	112,528
1963	10	15	25	35,763	107,218	142,981
1964	16	30	46	53,767	197,043	250,810
1965	26	51	77	526,750	305,161	831,911
1966	57	66	123	1,084,711	317,814	1,402,525
1967	73	57	130	1,539,446	357,228	1,896,674

L'examen de ce tableau appelle les commentaires qui suivent :

1) En ce qui concerne le nombre total de navires, caboteurs et de haute mer, et le tonnage général des cargaisons manutentionnées en hiver, on note une progression régulière pour les deux ports de Québec et de Montréal. À partir de 1965, cependant, le tonnage global des cargaisons manutentionnées a été, à Montréal, nettement supérieur à celles du port de Québec ; par contre, le nombre de navires de tous types a, chaque année, été supérieur à Québec par comparaison avec Montréal et ce tant pour les navires océaniques que pour les caboteurs.

Le développement de la navigation d'hiver dans le port des Trois-Rivières, le plus grand port papetier du monde, a été très irrégulier, tant pour ce qui est du nombre de navires que du tonnage manutentionné : les causes de ces variations spectaculaires, liées sans doute aux expéditions de papier, sont encore à étudier.

2) Il y a un deuxième point significatif à souligner : c'est l'évolution comparée, pour les deux ports de Québec et de Montréal, du nombre de caboteurs et de navires hauturiers. Pour les deux ports, et ce jusqu'à 1967 exclusivement, les caboteurs ont été d'un tiers ou de la moitié plus nombreux que les navires de haute mer ; en 1967, simultanément dans les deux ports, ce sont les navires hauturiers qui, brusquement, ont été d'un tiers plus nombreux que les caboteurs. Logiquement, le tonnage des cargaisons chargées à bord des caboteurs a été généralement supérieur au tonnage transporté par les navires hauturiers, sauf à Montréal, en 1965, où les tonnages hauturiers ont, pour la première fois, dépassé les tonnages côtiers ; pour le port de Québec, toutefois, les tonnages transportés par caboteurs ont été jusqu'à 1967 inclusivement, nettement supérieurs aux tonnages hauturiers.

Quant au port des Trois-Rivières, il a enregistré, en 1967, une majorité de caboteurs et un tonnage de cabotage supérieur à celui qui a été transporté par les navires hauturiers, mais dans les débuts de la navigation d'hiver dans ce port, et à contresens de l'évolution remarquée à Québec et à Montréal, le rapport des valeurs était inverse, c'est-à-dire que les cargaisons chargées à bord des navires océaniques ont été supérieures à celles des caboteurs.

3) L'exportation des grains en hiver, à partir de Québec, a été limitée à deux ou trois navires du fait que l'espace dans les silos est

réservée aux grains de provendes à être écoulés dans la région de Québec. En ce qui touche le port de Montréal, les expéditions de grains n'ont véritablement commencé qu'en 1965 : elles ont été de 337,098 tonnes en 1965, de 766,140 tonnes en 1966, et de 1,148,232 tonnes en 1967 ; ces expéditions de grains représentent, depuis 1966, nettement plus de la moitié des cargaisons d'hiver pour Montréal :

4) Les quelques caboteurs qui, de 1950 à 1957, sont entrés au port de Québec en hiver, y sont apparus dans les tous derniers jours de mars, la même remarque s'appliquant au port de Montréal, pour les années 1958 à 1960. Les cas de navires sans cargaison s'expliquent du fait qu'ils ont abordé à Québec pour entrer en cale sèche ou en hivernement.

5) On peut, d'après ce qui précède, considérer que l'évolution de la navigation d'hiver dans les grands ports du Saint-Laurent, sauf, peut-être, celui des Trois-Rivières, pour quelques années du moins, sera marquée par les traits suivants :

a) le nombre de navires de haute mer augmentera graduellement par rapport aux caboteurs ; par voie de conséquence, le tonnage global des cargaisons manutentionnées, en hiver, sera pour les navires hauturiers supérieur à celui des caboteurs et la différence entre les deux valeurs aura tendance à croître d'hiver en hiver ;

b) un développement entièrement nouveau et encore non amorcé est aussi à envisager : c'est que, d'ici quelques années, des paquebots commencent à avoir leur port d'attache à Québec ou à Montréal, en hiver.

Le résultat final et à longue échéance de l'ensemble de cette évolution sera l'atténuation progressive des différences profondes qui auront caractérisé, dans les débuts, la navigation d'hiver et la navigation d'été dans les ports du Saint-Laurent. En d'autres termes, les techniques modernes et la volonté des hommes auront fait que l'axe du Saint-Laurent sera devenu navigable de façon presque aussi normale et régulière en hiver qu'en été et que le rythme de l'activité maritime des grands ports de Montréal et de Québec, en particulier, sera d'une intensité d'un ordre de grandeur analogue, en été et en hiver.

Ces statistiques ne doivent cependant pas nous abuser et on doit considérer que la navigation d'hiver, sans entrave jusqu'à Mont-

réel, reste encore un objectif à réaliser, puisqu'il ne l'est présentement qu'à faible échelle.

En effet, les navires peuvent se rendre à Montréal, à leur corps défendant et à leur risque et péril, sans l'aide assurée des brise-glaces. Le port de Montréal reste ouvert, avec services assurés, aux navires qui arrivent à franchir le blocus.

Quant au gouvernement du Canada, son attitude se résume à la suivante : laisser le Saint-Laurent geler bien dur entre Montréal et le lac Saint-Pierre et attendre que se produisent ces étranges inondations d'hiver qui affectent les banlieues sud de Montréal et qui sont précisément provoquées par la carapace de glace qu'on laisse former et épaissir et sous laquelle viennent se fixer des millions de cristaux de glace formés en surfusion dans les rapides de Lachine et qui viennent par leur accumulation obturer le libre passage de l'eau.

C'est alors que les brise-glaces qui, supposément, ont pour mission de prévenir et de parer aux inondations dans la région de Montréal, interviennent de loin, de Sorel ou de Trois-Rivières où ils sont basés en hiver, pour combattre ce fléau. Mais avant que les brise-glaces n'arrivent dans la région de Montréal, il leur faut écraser une épaisse carapace de glace sur des dizaines de milles de distance et le plus souvent, ils arrivent à Montréal une fois l'inondation résorbée et les dégâts accomplis.

Ce que les autorités du ministère des Transports se gardent soigneusement de révéler cependant, et il est impossible que ces spécialistes ne le sachent pas, c'est que le moyen radical d'éliminer les inondations des banlieues sud de Montréal serait précisément de s'attaquer dès le début et tout au long de l'hiver à leur cause qui est cette carapace de glace qui prend le Saint-Laurent de part en part entre Montréal et Trois-Rivières, et le moyen ressortit à l'évidence même, pour peu qu'on y songe un instant : il faut simplement empêcher la glace de se former dans le chenal navigable en faisant passer chaque jour de l'hiver et dès la prise de la glace, un brise-glace d'amont en aval.

La cause étant supprimée, les inondations le seraient aussi, mais la conséquence implacable et inéluctable de la logique de cette action amènerait que la voie serait libre aux océaniques durant tout l'hiver.

Le plus étonnant de tout c'est qu'on ait pu monter un tel bateau (affaire des inondations) à la population de Montréal et à ses grands journaux dont aucun n'a relevé ce subterfuge qui coûte des millions de dollars par année à Montréal.

Il est, par contre, étonnant qu'aucun des députés de la région de Montréal n'ait pris fait et cause pour défendre à fond la cause de la navigation d'hiver jusqu'au port de Montréal.

Au total la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent en amont des Trois-Rivières et jusqu'à Montréal s'opère dans des conditions absolument insatisfaisantes et la réalisation de cette navigation avec Montréal comme terminus d'hiver avec l'aide officielle et entière des brise-glaces, avec le maintien en service des phares et de tout le service de signalisation maritime sur les rives de tout l'axe du Saint-Laurent doit constituer l'objectif majeur de la navigation d'hiver sur le Saint-Laurent.

Nous répétons que, techniquement parlant, la chose ne présente aucune difficulté sérieuse, il suffirait encore une fois, et je l'affirme clairement et catégoriquement ici, de faire circuler deux brise-glaces dans le chenal navigable entre Trois-Rivières et Montréal pour régler à la fois le problème des inondations et le maintien d'un chenal presque libre de glace entre les deux villes précitées.

Ce but atteint, et il peut l'être facilement, il restera une dernière porte à forcer pour achever la mise en place de la navigation d'hiver dans l'axe du Saint-Laurent. Il s'agit de l'ouverture du fjord du Saguenay où, de mémoire d'homme, n'a encore jamais pénétré aucun navire commercial au cœur de l'hiver.

Le problème est aussi simple que la solution à apporter. Retenons seulement qu'une carapace de glace prend le fjord du Saguenay de l'île Saint-Louis à 10 milles de son embouchure jusqu'aux premiers rapides d'amont. Trois ports vitaux pour l'économie du Québec sont ainsi paralysés par la glace : Port-Alfred (port importateur de bauxite et exportateur d'aluminium), Grande-Baie (port papetier) et Chicoutimi (port de cabotage). Ainsi, pour ouvrir le Saguenay à la navigation d'hiver, il suffirait, comme pour le tronçon de Trois-Rivières à Montréal, de donner dès le début de l'hiver un coup de butoir dans la nouvelle glace en voie de formation du

Saguenay, puis ensuite, environ une fois par semaine pour que ce fjord reste navigable sans difficulté tout l'hiver.

La glace serait évacuée très facilement par les fortes marées biquotidiennes de jusant avec l'aide des vents d'ouest et du nord-ouest qui sont dominants en hiver. Ajoutons l'atout que constitue l'absence presque complète de glace à l'embouchure même du Saguenay et au large de celui-ci durant la majeure partie de l'hiver.

Ouvrir le fjord du Saguenay à la navigation d'hiver en 1967 n'est plus une entreprise téméraire ni même audacieuse. C'est purement et simplement une question de volonté et d'application d'une technique très simple. Et ce n'est pas sans étonnement que l'on constate que les élites si dynamiques de la région du Lac-Saint-Jean ne se soient pas encore attaquées à cette question dont la solution est pourtant à portée immédiate de réalisation, réalisation dont le succès ne peut faire de doute, et qui se traduira par des revenus annuels de dizaines de millions de dollars.

Il reste donc deux objectifs à atteindre pour que le Saint-Laurent devienne dans son ensemble un axe de navigation aussi accessible en hiver qu'en été. Premièrement, l'organisation solide et permanente avec l'aide officielle des brise-glaces de la navigation d'hiver, et, deuxièmement, l'ouverture du fjord du Saguenay et de ses ports, ce qui est dans le domaine technique, une entreprise sans difficulté aucune.

Pour l'ensemble du Saint-Laurent, ces deux objectifs sont donc parfaitement réalisables et il est impérieux qu'ils le soient dans les plus brefs délais pour l'avancement sans entrave des deux grandes régions économiques de Montréal et du Lac-Saint-Jean.

II. *Les eaux du Nouveau-Québec*

Dans la seconde moitié du XXe siècle, les objectifs québécois de la navigation d'hiver ne peuvent plus se limiter au Saint-Laurent car le Québec, on l'oublie presque, a une façade maritime presque deux fois plus développée dans sa partie septentrionale que dans sa partie méridionale : il ne s'agit pas de la double façade d'un fleuve comme le Saint-Laurent mais d'un trait de côte que bordent,

du nord-est au sud-ouest, quatre vastes étendues marines soit : la baie d'Ungava, le détroit d'Hudson, la baie d'Hudson et la baie James.

Sur ces côtes se détachent de minuscules noyaux de population : 4 sur la baie d'Ungava, 3 sur le détroit d'Hudson, 4 sur la baie d'Hudson y compris un groupe esquimau sur les îles de la Trinité et 4 sur la baie James, noyaux qui groupent, Esquimaux, Indiens et Blancs compris, à peine 4,000 habitants.

Tout ce littoral septentrional du Québec est cependant grevé d'une très lourde hypothèque qui risque de paralyser le développement à venir de tout l'arrière-pays de cette triple façade maritime qui s'étend sur 11 degrés de latitude : il s'agit de l'emprise des eaux littorales du Québec par la glace de banquise et par les glaces flottantes durant plus de la moitié de l'année.

Cet obstacle physique n'a, jusqu'en 1950, constitué aucune entrave au développement des régions littorales du Nouveau-Québec en raison du fait qu'avant cette période l'inventaire des richesses minières de la bordure nord du Nouveau-Québec était à peine amorcée. Depuis, cependant, les recherches ont été intensifiées, les découvertes se sont multipliées, plusieurs gisements miniers ont été analysés à fond et plusieurs ont été trouvés rentables à exploiter : c'est ainsi que des millions de tonnes de minerai de fer, d'amiante, de cuivre, de nickel attendent virtuellement d'être extraites et transportées. C'est ici que s'inscrit l'hypothèque de la glace qui investit les quatre grandes étendues marines précitées donnant accès aux divers gisements miniers du Nouveau-Québec.

Et cette hypothèque menace de commencer à peser sur l'économie du Québec à partir du moment où la mise en valeur minière est paralysée ou entravée par l'obstacle des glaces flottantes et de la glace de banquise.

Il est, à cet égard, intéressant de constater que l'obstacle, comme pour le Saint-Laurent, d'ailleurs, est pour une bonne part psychologique, c'est-à-dire que l'on croit l'obstacle de la glace beaucoup plus rigoureux et sérieux qu'il ne l'est en réalité et les périodes non navigables beaucoup plus longues qu'elles ne le sont effectivement. Les dates officielles d'ouverture et de fermeture du port de Churchill, situé sur la côte ouest de la baie d'Hudson, soit respectivement le 15 juillet et le 15 octobre, tendent à confirmer les armateurs et les navir

gateurs dans l'opinion qu'après la mi-octobre les eaux de la baie d'Hudson et du détroit d'Hudson deviennent à proprement parler inaccessibles aux navires.

C'est oublier un fait fondamental : que cette date du 15 octobre a été essentiellement déterminée en fonction du port de Churchill et que, même si par extension, elle s'applique à l'itinéraire maritime passant par la baie d'Hudson et par le détroit d'Hudson, cela ne signifie pas que cette date du point de vue des glaces de mer ait quelque signification pour les côtes du Nouveau-Québec.

La raison en est que les quais et la rade de Churchill, se trouvant à l'embouchure de la grande rivière du même nom sont en eau douce, laquelle, on le sait, gèle plus vite que l'eau de mer : (32° F contre 29° F).

De plus, en raison de la masse continentale adossée au port de Churchill, les températures d'automne s'abaissent plus tôt et plus rapidement que sur les côtes du Nouveau-Québec, où il s'est par ailleurs avéré que la glace apparaît plusieurs semaines après son emprise à Churchill. Il appert, en tout cas, que les côtes du Nouveau-Québec soient accessibles sans difficulté par voie maritime durant tout le mois d'octobre et durant tout le mois de novembre : ce qui fait un minimum d'un mois et demi gagné sur la date officielle de fermeture du port de Churchill.

Il y a malgré tout, dans l'état actuel des choses, au moins un mois complet, le mois de novembre, qui est totalement inutilisé et perdu et cela en raison d'un obstacle qui est, en bonne partie, d'ordre psychologique, comme il l'était pour le Saint-Laurent jusqu'à ce que la preuve fût faite que la navigation d'hiver était parfaitement possible jusqu'à Québec d'abord, puis plus en amont.

L'exemple et l'expérience du Saint-Laurent doivent inciter le Québec à forcer les portes de l'hiver dans les eaux du Nouveau-Québec. Comme pour le Saint-Laurent, des centaines de millions de dollars, en salaires, en revenus et en production minérale sont en jeu.

Heureusement, en un sens, il n'y a qu'un léger retard accusé depuis 1960 : la raison en est que la vague de mise en valeur économique du Québec n'a atteint le Nouveau-Québec proprement dit qu'après avoir passé par Schefferville. Cette vague a maintenant touché les marches septentrionales du Québec et désormais chaque

L'ACTUALITÉ ÉCONOMIQUE

mois qui passe se traduit par un manque à gagner se chiffrant par millions de dollars par jour pour le Québec.

Il est donc absolument impérieux de triompher de cet obstacle auquel est affrontée la mise en exploitation du potentiel minier du Nouveau-Québec.

Michel BROCHU