

durée de l'entreprise, lorsque nous faisons aménager des quais et d'autres installations de ce genre. On ne saurait prétendre, en ce qui concerne l'érosion, que les rives de nos nombreux cours d'eau canadiens ne relèvent pas de la compétence provinciale. A vrai dire, cela ne fait aucun doute.

Le deuxième principe en cause se rattache à la navigation et à cet égard, nous avons des responsabilités. Le gouvernement fédéral a conservé la haute main sur la navigation depuis la confédération et la loi qui s'y rapporte n'a pas été modifiée jusqu'à maintenant. Par conséquent, nous avons la loi sur la protection des eaux navigables qui est exécutée par le ministère des Transports et le ministère des Travaux publics. Le ministère des Transports voit à l'application de la partie de la loi concernant les dangers à la navigation et s'occupe surtout des canaux maritimes. Par exemple, des débris ou des épaves de navires constituent des dangers à la navigation.

Le ministère des Travaux publics exécute la partie de la loi relative à la construction d'ouvrages en dessous, à travers et au-dessus des eaux navigables. On voit ainsi que, le gouvernement fédéral étant chargé des voies de navigation commerciales, il existe un certain rapport entre l'entretien de ces voies et ce que nous accomplissons par l'application de la loi sur la protection des eaux navigables, et même au moyen du dragage, et les dommages que cause la navigation le long des rives.

Naturellement, il est discutable que l'érosion attribuable à la navigation soit une responsabilité du gouvernement fédéral mais on a résumé qu'elle relevait de ce dernier et j'estime que ce n'est peut-être pas sans raison. Toutefois, il n'en va pas de même de l'érosion attribuable aux inondations ou à des causes naturelles; conformément aux dispositions de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, ce genre d'érosion relève des échelons inférieurs du gouvernement.

L'érosion des rives est assez souvent attribuable aussi à des ouvrages fait de main d'homme, tels que des quais ou des ponts qui font dévier le cours des eaux. Ceux qui sont responsables de la construction d'ouvrages semblables devraient être tenus responsables des dommages causés par l'érosion. Le gouvernement fédéral reconnaît ce principe et il est disposé à réparer les dommages dans ces circonstances. Voilà pourquoi le crédit relatif aux ouvrages de protection n'intéresse que l'érosion causée par la navigation ou par un ouvrage du gouvernement fédéral. J'aimerais beaucoup plaider à divers députés des deux côtés de la Chambre et élargir les cadres de ce crédit mais le gouvernement fédéral se

[L'hon. M. Walker.]

trouverait à assumer, de ce fait, la responsabilité de travaux qui ne relèvent pas de lui et dont le coût serait si prohibitif que nul gouvernement fédéral ne saurait en porter le fardeau.

M. le président suppléant: Le crédit 357 est-il adopté?

M. Bourget: Je ne prolongerai pas le débat sur ce crédit. Je sais les difficultés auxquelles nous conduirait probablement tout accroissement de ce crédit, comme le ministre s'en souviendra, de même que son sous-ministre, puisqu'il était au comité des comptes publics, même l'auditeur général doutait de la sagesse de certaines dépenses qui ont été faites; je ne me souviens pas exactement si c'était en 1958 ou en 1959, mais cela prouve que l'auditeur général lui-même a des doutes sur le libellé du crédit 357. C'est pourquoi je me demande si le ministre ne pourrait pas étudier la question et songer à modifier le libellé de ce crédit.

M. le président: Le crédit 357 est-il adopté?

M. Bourget: Avant qu'il soit adopté, le ministre aurait-il l'obligeance de me donner une liste des ouvrages de protection qui ont été réalisés l'an dernier, et de ceux qu'on espère réaliser cette année. Je n'exige pas ces renseignements dès maintenant; il pourra me les donner plus tard.

L'hon. M. Walker: Je le ferai bien volontiers; je ferai parvenir ces renseignements à l'honorable député.

(Le crédit est adopté.)

Dragage—

359. Entretien et exploitation de l'outillage, ouvrages à l'entreprise et en régie, \$4,090,205.

M. Herridge: J'ose prendre de nouveau la parole aujourd'hui, puisque c'est un autre jour de débat. A la demande du ministre, je me suis retenu samedi dernier, et je l'ai fait bien volontiers. Mais à l'occasion de l'examen de ce crédit relatif au dragage, je voudrais signaler brièvement au ministre que le dragage des chenaux des lacs Arrow est un peu différent de ce qu'il était autrefois. Puisqu'il n'y a plus de bateaux à vapeur sur les lacs, il faudrait que ces chenaux soient plus longs et plus droits, ou, devrais-je dire, il faudrait que les tangentes du chenal soient plus longues—je parle des tangentes en ligne droite—en raison de la longueur des trains de bois qu'on y remorque. On remorquera ainsi à l'avenir de 600,000 à un million de pieds de billes de bois par jour, d'un lac Arrow à l'autre, vers l'usine de pâte de bois près de Castlegar. Il faut donc à cette fin un chenal long et profond. Je dirai simplement au ministre que, quoi qu'il se passe au sujet du