

M. Fortier: Sauf erreur, la loi sur la marine marchande du Canada ne renferme pas de définition des eaux navigables. Elle traite des navires, de la façon dont ils doivent être conduits et inspectés, mais il n'y a rien qui se rapporte à cette question.

Dans le cadre de la mesure législative, on traite de l'érosion des terres, et pourtant il n'y a rien dans la loi qui définisse les eaux navigables. Aussi, lorsque nous en serons aux dispositions relatives à la pollution, dans le bill, nous devons les examiner en ce qui concerne les Grands lacs, puisque la juridiction à leur égard appartient à la fois aux autorités canadiennes et américaines.

Un dernier sujet, que je voudrais mentionner brièvement, monsieur l'Orateur; il s'agit du tragique et récent naufrage de l'*Emerald Straits*, remorqueur à coque d'acier, perdu au large de l'Île de Vancouver. Le ministre des Transports (M. Jamieson) a promis une enquête approfondie là-dessus, mais à en juger d'après des enquêtes portant sur une longue période, en l'espace de neuf ans, 24 de ces navires à coque d'acier ont sombré, quelques-uns en 13 secondes seulement, et les pertes de vie dans ces cas-là étaient trois fois aussi considérables que les pertes de vie enregistrées dans le naufrage de navires à coque de bois impliqués dans des accidents semblables.

• (8.40 p.m.)

Le ministre l'a déjà indiqué, une commission de révision mène une enquête. Le *Herald Straits* sera renfloué. Toutefois, je voudrais signaler que, dans de nouvelles modifications à la loi sur la marine marchande du Canada, on pourrait peut-être prévoir certaines normes en vue d'améliorer la construction des navires à coque d'acier, afin que des tragédies de ce genre puissent être évitées. Si ces normes ne sont pas établies au moyen de modifications, le ministre voudra sans doute le faire par des règlements puisqu'il en a le pouvoir.

C'est tout ce que j'ai à dire ce soir sur cette mesure. J'espère avoir souligné l'inquiétude qui existe chez les députés de notre parti au sujet des questions visées par la loi. J'espère que nous aurons l'occasion d'approfondir ces questions lorsque le bill sera finalement soumis au comité des transports.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): Monsieur l'Orateur, j'ai eu l'occasion de lire le bill; il me plaît. C'est ce qu'on pourrait appeler un bill administratif. Le groupe que je représente et moi-même n'y trouvons rien à redire de façon générale. Il y a quand même certains petits détails dont nous voudrions traiter en comité. Nous le ferons à ce moment-là. Il me semble qu'on a omis quelque chose, car il y a certain-

[M. Rose.]

nes autres modifications que le ministre aurait pu apporter à la loi sur la marine marchande du Canada.

Les Grands lacs qui appartiennent au Canada et les autres eaux canadiennes qui relèvent de la loi sur la marine marchande du Canada nous donnent beaucoup de tintouin depuis très longtemps. Les bateaux de plaisance se sont multipliés en été depuis quelques années, que ce soit de petits yachts de croisière des bateaux à voile ou d'autres modèles.

Dans toutes les eaux canadiennes secondaires, comme la loi les désigne, le nombre de bateaux a beaucoup augmenté. Sur le lac Erié seulement, dans la région de Port Rowan, il y a 5,000 bateaux. L'été, quand bien des gens se promènent en bateau, il survient des accidents et des pertes de vie. C'est là un sujet d'inquiétude au même titre que les pertes de vie sur les routes. En général, le problème de la circulation routière relève des provinces, mais aux termes de la loi sur la marine marchande du Canada, le ministère des Transports se charge du contrôle des eaux canadiennes secondaires. Cette question a un rapport direct avec celles dont nous discutons en ce moment.

Depuis toutes les années que je suis à la Chambre, je n'ai cessé de soulever cette question. J'ai demandé que le ministère assume une plus grande responsabilité en ce qui concerne la sécurité sur les Grands lacs et sur les eaux intérieures du Canada au cours des mois d'été. Je suis assez heureux de dire qu'avec les ans des modifications ont été apportées à la loi sur la marine marchande du Canada au sujet de certains règlements de sécurité et d'autres dispositions connexes. J'aimerais faire une proposition et j'espère qu'on s'y arrêtera lorsque le bill sera renvoyé au comité.

Durant les mois d'été, la question des embarcations de plaisance et de leur utilisation suscite de grandes inquiétudes en Ontario surtout, mais aussi, quoique à un degré moindre, dans les provinces de Québec, du Manitoba, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Au cours des années, le ministère des Transports et les ministres respectifs ont fait des recommandations et apporté des modifications à la loi, prévoyant ainsi, il va sans dire, certaines normes de sécurité des plus importantes. Je pense entre autres à l'utilisation de brassières de sauvetage, à la fourniture de brochures traitant du fonctionnement des embarcations en eaux intérieures, afin de prévenir les accidents.

Tout cela était très utile, mais un problème essentiel demeure. Dans les endroits de villégiature, qui, souvent, ne sont pas très peuplés