

pour les vaisseaux d'un tirant moins fort que ceux de l'époque où cette loi entra en vigueur pour la première fois.

Je devrais peut-être souligner que ce point est vraiment l'un des plus importants dans les modifications. Comme les navires sont plus grands, il leur faut plus d'eau. Ils sont plus rapides et requièrent par conséquent un chenal plus large. Les règlements établis pour les petits navires ne conviennent pas aux bâtiments d'aujourd'hui.

Certaines modifications que nous discutons sont de nature technique, et nous aurons l'occasion de les examiner de façon détaillée quand le projet de loi sera étudié au comité permanent. En présentant cette mesure, je voudrais signaler ses principales dispositions en signalant les modifications les plus importantes que je propose.

L'article 2 englobe dans la définition d'un «ouvrage» tout déversement de remblais ou toute excavation de matériaux tirés d'un lit d'eaux navigables. Dans diverses régions du pays, des remblais ont été déversés dans les eaux navigables sans qu'on ait obtenu au préalable l'approbation accordée en vertu de la loi sur la protection des eaux navigables. Les dispositions actuelles de la loi ne visent pas les travaux de ce genre. L'article 3 fixe la limite de temps pour la construction d'un ouvrage à la suite de l'approbation ministérielle. Cela permettra d'éviter tout retard inutile dans la construction d'un ouvrage approuvé. L'article 4 de la présente loi a trait à l'ouvrage général dont la valeur ne dépasse pas \$5,000. La modification proposée éliminerait toute mention de la valeur en espèces d'un ouvrage.

• (5.30 p.m.)

La raison? Comme la loi ne vise que la protection des eaux navigables, ce qu'il importe de savoir avant la construction d'un ouvrage, c'est s'il va nuire à la navigation; sa valeur monétaire ne doit pas entrer en ligne de compte. Selon la modification projetée, tous les ouvrages construits dans les eaux navigables, sans égard à leur coût, vont nécessiter une approbation ou une exemption. Je pourrais peut-être expliquer la chose brièvement; si j'ai bien compris, l'un des problèmes que suscite la somme maximale fixée à \$5,000, c'est que l'on se dispute aussi souvent pour savoir si l'ouvrage vaut \$4,000 ou \$6,000 que pour décider s'il va nuire à la navigation. La modification en cause va donc permettre à la loi d'atteindre son véritable but.

L'article 5 de la loi traite de l'enlèvement des ouvrages non autorisés et de l'approbation

des ouvrages déjà construits. A l'heure actuelle, trois voies s'offrent au ministre à l'égard de tout ouvrage construit à l'encontre des dispositions de la loi: 1) enlever l'ouvrage aux dépens du propriétaire; 2) l'approuver après un délai de cinq ans; 3) en tolérer l'existence sans approbation. Les modifications projetées ajouteraient aux pouvoirs actuels d'enlèvement qu'a le ministre, l'autorité d'imposer aux propriétaires certaines transformations des ouvrages. Voilà la principale modification; il est dès lors possible de transformer l'ouvrage sans le supprimer en entier. Si le propriétaire n'enlève pas ou ne modifie pas l'ouvrage, le ministre serait autorisé à l'enlever ou à le modifier aux frais du propriétaire et à déclarer le propriétaire passible d'une amende sur déclaration sommaire de culpabilité.

La clause 7 du bill habilite le gouverneur général en conseil à établir un règlement en vertu de l'article 10 de la loi et prévoit la fixation d'une échelle d'honoraires en ce qui concerne les approbations provisoires chaque fois que des voyages d'inspection immédiate s'imposent, ainsi qu'une échelle d'honoraires touchant les demandes d'approbation tardives, présentées après le début ou l'achèvement des travaux de construction.

Je tiens surtout à faire remarquer que l'article 10 du bill modifie les articles 18 et 19 de la loi. L'article 18 est modifié afin de le rendre applicable à tout le monde. A présent, il n'est applicable qu'aux scieries. L'article 19 est modifié afin de le rendre applicable aux eaux navigables où la marée se fait ou non sentir et de porter à 20 brasses la profondeur minimum en ce qui a trait à l'interdiction de jeter des substances susceptibles d'aller au fond. La profondeur limite a été portée de 12 à 20 brasses afin de protéger les nouveaux transporteurs de vrac à fort tirant d'eau qu'on commence à utiliser.

L'article 14 du bill modifie les articles 26, 27 et 28 de la loi de façon à augmenter le montant des amendes de façon plus réaliste et donner plus de force à la loi. On sait que ce bill a été étudié et adopté à l'autre endroit. Je signalerai aussi qu'il a été déferé au comité permanent des transports et des communications du Sénat.

Je veux finir la présentation de cette mesure en soulignant que le bill n° S-19 tendant à modifier la loi sur la protection des eaux navigables a surtout pour objet de mettre à jour les lois relatives à ce domaine. Il n'a nullement pour objet de modifier une