

Je crois qu'il est inutile de s'étendre sur les aspects de cette mesure qui ont trait à la sécurité. On cherche avant tout à compléter les dispositions de l'article 226A du Code criminel qui traite en termes généraux de la conduite dangereuse des petites embarcations.

Cette disposition du Code, qui était destinée en particulier aux exploitants de bateaux à moteur, a été adoptée en 1961 par suite du nombre alarmant des accidents attribuables à l'opération dangereuse de ces bateaux et parce qu'il fallait prévoir des moyens pour prévenir ces accidents.

Le contrôle des opérations des bateaux à moteur, surtout dans l'intérêt de la sécurité publique, a fait l'objet de consultations en ces dernières années par les fonctionnaires du ministère des Transports avec la Gendarmerie royale, les gouvernements provinciaux et des représentants des associations de canotage, ainsi qu'avec les membres des industries touristiques et de la construction de bateaux.

Il y a environ un an une conférence a été tenue à Ottawa sur ce sujet, où tous les gouvernements provinciaux étaient représentés. Les délégués ont manifesté leur vif intérêt au problème et le désir de leurs gouvernements de collaborer à sa solution, dans toute la mesure du possible. Tout le monde était convenu que les programmes publicitaires entrepris par le ministère des Transports avaient été fort utiles et qu'il fallait les continuer et aussi que les modifications au Code criminel dont j'ai parlé, permettraient d'assurer un contrôle plus efficace. Toutefois, on a exprimé l'avis, au nom de la plupart des provinces, que nous devrions aller plus loin et obtenir l'autorité législative nécessaire afin d'interdire ou de restreindre l'usage des bateaux à moteur, surtout quand cela est nécessaire pour protéger le public, mais aussi quand l'intérêt public l'exige. On a mentionné l'importance d'une telle interdiction ou restriction, dans certains cas peu nombreux, afin de conserver le poisson et le gibier, protéger les refuges d'animaux sauvages, et assurer au plus grand nombre de gens tous les avantages possibles, à des fins récréatives, des lacs à l'intérieur du pays surtout où la navigation n'a aucun but commercial ou économique. Des raisons assez convaincantes ont été avancées afin d'obtenir l'autorité nécessaire d'interdire ou de restreindre l'usage de bateaux à moteur très puissants et très bruyants sur les petits cours d'eau retirés où ils gênent les habitants de l'endroit.

**Des voix:** Bravo!

**L'honorable M. Bouffard:** C'est bien là son but. Cela ne change rien à la convention, mais c'est dans l'intérêt de tous les gens qui sont fort incommodés à cet égard sur de petits lacs ou de petites rivières, où il y a

des plages qui servent aux enfants et aux citoyens de la localité, où il y a un hôtel qui reçoit un grand nombre de touristes, où il y a une plage organisée pour bains publics, mais dont personne ne se sert à cause du danger que représentent ces petits bateaux. C'est pour la protection des autres qu'on accorde une plus grande autorité afin, le cas échéant, d'interdire la navigation sur ces cours d'eau.

En ce qui concerne les articles 3 et 5, ce sont, sauf erreur, les articles les plus controversables du bill.

L'article 3 modifie l'article 114 de la loi et porte que les gros bâtiments de pêche seront tenus d'avoir à leur bord un équipage breveté. Les représentants de l'industrie de la pêche, consultés depuis plusieurs années à ce sujet, s'accordent à reconnaître l'opportunité de cette mesure. Toutefois, il reste quelques divergences d'opinion quant aux normes requises des personnes qui ont la charge de tels navires de pêche. Les représentants de l'industrie de la pêche sur la côte de l'Est estiment insuffisantes les propositions du gouvernement, tandis que ceux de la côte de l'Ouest aimeraient que les normes soient moins élevées. C'est pourquoi cet article du bill n'entrera en vigueur que par voie de proclamation lancée par le gouverneur en conseil. Cela nous permettra, nous l'espérons, de concilier les vues exprimées de part et d'autre de l'industrie.

L'article 5 prévoit un autre article, soit l'article 116A, qui autorise le gouverneur en conseil d'établir des règlements concernant les certificats de compétence et de service que doivent détenir les capitaines et les seconds de bâtiments de pêche.

Je tiens à signaler qu'un certificat de service est un certificat délivré aux pêcheurs qui ont déjà servi à ce titre pour une période donnée et que ces certificats seront délivrés en fonction d'un tel service sans autre examen. C'est dire qu'on ne refusera pas ceux qui ont acquis de l'expérience à l'égard des bâtiments de pêche, qu'ils aient obtenu un certificat ou non. Ils n'auront pas besoin de passer aucun autre examen et ils auront un brevet de compétence qui leur permettra de continuer à gagner leur vie. On me donne à entendre que nous pouvons avoir la certitude qu'aucune disposition du bill à l'étude n'aura pour effet immédiat de priver subitement un pêcheur de son gagne-pain.

L'article relatif à l'accroissement des qualités requises des officiers réduit la jauge des navires de 150 à 25 tonneaux. Certaines personnes du littoral est ne désirent pas le même traitement que celles du littoral ouest. C'est pour cette raison que l'article sera mis en vigueur par voie de proclamation, vu