

diction concernant l'utilisation de ces terres.

Sauf erreur, la question a été résolue par les conseillers juridiques—attachés du ministère des Pêcheries, au ministère de la Justice ou à un autre, peu importe—et il a été décidé que le gouvernement fédéral avait compétence et pouvait user de son autorité pour protéger et conserver les pêches, et qu'il avait donc compétence pour décréter ces interdictions. Telle est la situation en ce moment, semble-t-il. J'ai peut être simplifié à l'excès, mais c'est ce qui en ressort, pour moi. Si je n'ai pas fait erreur, je pense que le ministre trouvera là des données qui pourraient changer sa façon de voir les choses.

M. Cowan: Monsieur le président, j'espère que le ministre des Travaux publics se plait aux explications qu'il a données, car, personnellement, je ne les aime pas du tout. On nous dit que le sujet est très difficile. Je pensais en avoir traité vendredi dernier, mais voici qu'il revient sur le tapis aujourd'hui, mardi, et qu'on nous le présente comme une question difficile.

Pourquoi les corps publics qui projettent des constructions présentent-ils d'avance des demandes et des plans au ministère, et pourquoi le ministère les étudie-t-il sérieusement, puis n'accorde pas nécessairement la permission d'élever des ouvrages comme ceux que j'ai indiqués, par exemple la digue de pierre placée à l'est de l'île de Toronto par la Commission des port de Toronto, pour élargir le port de Toronto? Ou encore, pourquoi l'Hydro-Ontario a-t-elle présenté des plans et demandé la permission de construire à Lakeview, du côté ouest d'Etobicoke Creek, un bassin pour le déchargement de son charbon? C'était une aide à la navigation. Pour cette raison elle n'aurait pas dû avoir à demander un permis du ministère des Travaux publics. Mais elle construisait un ouvrage dans un cours d'eau navigable, et les avocats de l'Hydro-Ontario savaient que la société devait déposer des plans à l'avance et obtenir une approbation préalable. J'ai aussi cité le cas de la municipalité du grand Toronto, qui compte 2 millions d'habitants. Elle a fait parvenir d'avance les plans d'un petit pont à l'honorable M. Deschatelets. La question a été étudiée pendant plusieurs mois avant que les plans soient enfin approuvés. Puis le grand Toronto est allé de l'avant et a construit le pont. Mais il n'en va pas ainsi des entrepreneurs privés. Ils reculent leurs camions près du lac, enlèvent les chevilles de sécurité, versent leur chargement et repartent. Personne ne demande de consentement préalable.

L'Hydro-Ontario est-elle stupide? Le conseil du grand Toronto est-il stupide? Ils connaissent la loi et ils se conforment à la lettre de la loi. Et pourtant, dans le cas des entrepreneurs privés, il n'en est pas ainsi.

Je voudrais bien que le ministre des Travaux publics nomme deux cas où une municipalité a accordé l'autorisation de construire dans un cours d'eau navigable avant que le ministère des Travaux publics ait donné son approbation. Je voudrais qu'on me cite deux cas, au lieu de me répondre simplement que des municipalités ont donné l'autorisation de construire dans un cours d'eau navigable. Ce n'est pas aussi simple que cela. Si ce remblai de la société *Millgate* ne constitue pas une ingérence dans des affaires concernant la navigation, pourquoi le ministère des Travaux publics leur enjoint-il de placer des feux de navigation à l'extrémité de la pointe de terre pendant la saison de navigation? Personne ne me demande de placer des feux de navigation sur le demi-mille de rivage dont je suis propriétaire dans la baie Georgienne; mais lorsque la *Millgate* construit artificiellement dans l'eau une bande de terre de 470 pieds de long qui, selon les dires du ministère des Travaux publics ne constitue pas une obstruction à la navigation, on leur dit de placer des feux de navigation sur cette bande de terre pendant la saison de navigation.

Dans la demande adressée au ministère des Travaux publics, on stipule qu'on veut élever le mur de soutènement 70 pieds plus loin, soit une projection de 540 pieds en tout. D'après la lettre du 21 janvier 1965 du ministère des Travaux publics, le remblai n'est que de 470 pieds. La première demande tendant à obtenir l'autorisation de construire un mur de soutènement autour du remblai projètera la presque île ainsi formée 540 pieds au milieu de l'eau. S'ils placent des feux de navigation sur une bande terre de 470 pieds et disent qu'il ne s'agit pas d'un obstacle à la navigation, que sera-ce quand cette bande de terre sera prolongée de 70 pieds? Je formule la conclusion que c'est un danger pour la navigation. Le ministre nous dit que c'est un danger pour la navigation sans mur de soutènement, mais que lorsqu'ils auront placé un mur de soutènement autour, ce ne sera plus un danger. Il y a des gens pour croire cela; cela ne me semble pas logique, mais je peux me tromper.

J'ai demandé au cabinet de déférer cette affaire à la Cour suprême du Canada afin qu'elle établisse si un lot de grève enregistré peut être remblayé par son propriétaire sans le consentement préalable du ministère des Travaux publics dont relève la loi sur la protection des eaux navigables. En outre, je lui ai demandé de transformer ces terrains près de Mimico et de Long-Branch en parcs nationaux, ce qui serait plus utile à la population de Toronto et à celle de centaines de milles à la ronde.