

compétents—nous disent qu'il est interdit de le faire, car les privilèges accordés aux détenteurs de lots de grève n'existaient que pour amarrer les bateaux. En réponse à la question que j'ai posée, on m'a dit que les lots de grève peuvent être remplis; cette réponse me vient des hauts fonctionnaires du ministère des Travaux publics.

J'ai en main le plan d'aménagement d'un lotissement qui m'a été donné par le canton d'Etobicoke, montrant un lot de grève accordé en 1891 à M. C. Nurse et se rapportant à l'embouchure de la rivière Humber. En examinant le plan, je me rends compte que les lots de grève étaient alors vendus par la Couronne du chef de la province aux riverains qui pouvaient y amarrer leurs bateaux la nuit et pendant les fins de semaine. Le lot de grève de M. Nurse est situé à l'embouchure de la rivière Humber et s'étend jusque dans le lac Ontario. Selon le vent, il pouvait amarrer ses bateaux soit dans le lac Ontario soit dans la rivière Humber, sans faire de tort à personne.

Ainsi, suivant l'application de la loi au ministère des Travaux publics, celui qui détient le titre de propriété du lot de grève de M. Nurse, à l'embouchure de la rivière Humber, peut remplir la rivière s'il le veut. Personne ne peut l'en empêcher, parce que le ministère des Travaux publics affirme qu'on peut remplir les lots de grève. C'est pourquoi la Millgate a obtenu cette permission. C'est aussi la raison pour laquelle tous les lots de grève situés de l'embouchure de la rivière Humber vers l'ouest, du côté de New-Toronto, ont été remplis.

Si l'on peut remplir les lots de grève, alors le propriétaire du lot accordé à M. C. Nurse en 1891 peut remplir l'embouchure de la rivière Humber. A mon avis, les habitants de cette partie de l'Ontario ne vont pas souffrir une pareille situation un seul instant. D'ailleurs, les contribuables canadiens, à mon avis, ne souffriront pas non plus, qu'on permette aux lotisseurs de remplir les embouchures des rivières afin de construire sur les rives des lacs et des rivières, d'immenses maisons de rapport ou des hôtels, sachant que le ministère des Travaux publics va leur accorder toute la latitude voulue pour aménager ces terrains gratuits qui, dans l'agglomération torontoise, valent jusqu'à \$150,000 l'acre.

Si un précédent de ce genre est autorisé, ces lots pourront s'étendre d'où j'habite jusqu'à Hamilton et St. Catharines.

On dit que les provinces ne vendent plus de lots de grève, que leur politique a changé. Les politiques changent du jour au lendemain. La province peut bien ne pas vendre de lots de grève aujourd'hui mais qui empêcherait l'État de New York de vendre des lots de

grève le long de la rive sud, de l'autre côté de la frontière internationale? Alors les lotisseurs pourraient y déposer du remblai. Ils pourraient également dire que cela ne nuit pas à la navigation. Un bateau n'aurait qu'à s'approcher du côté canadien du lac Ontario pour contourner le remblai du côté américain.

• (4.50 p.m.)

Il semble que la province d'Ontario peut vendre des lots de grève sur la rive sud, du comté de Norfolk jusqu'à la frontière internationale. Le propriétaire pourrait l'agrandir par du remblai, et si quelqu'un se plaignait que cela nuit à la navigation, on pourrait leur demander alors de passer du côté américain pour contourner le remplissage. Le ministère des Travaux publics stipule que le remplissage, peut être autorisé, une fois que la province a été persuadée de vendre un lot de grève. A mon sens, ces lots de grève ne peuvent être remblayés.

Le député de Timiskaming a parlé tantôt «d'obstruction systématique». Je trouve cela regrettable. Je n'ai pas l'intention de recourir à quoi que ce soit du genre. Tout ce que je demande, c'est que le gouvernement défère la question à la Cour suprême du Canada pour qu'elle décide des droits juridiques des propriétaires de lots de grève à l'intérieur du Canada. Peuvent-ils les remplir et nuire, de ce fait, à la navigation? Car il est question de la navigation dans la loi sur la protection des eaux navigables; non pas de navigation de grande envergure, car il pourrait s'agir simplement d'un canoë. La loi ne dit pas que cela s'applique à la navigation commerciale. Je le répète, il pourrait s'agir d'un canoë, en vertu de la loi. Elle ne dit pas que cela s'applique au Queen Mary. De fait, on n'y fait aucune mention de la puissance du navire. Un canoë peut tout aussi bien être inclus au chapitre de la navigation, car il est question de tout ce qui peut nuire, de quelque façon que ce soit, à la navigation. Je demande donc, pour la dixième fois peut-être, qu'on défère la question à la Cour suprême du Canada, afin de savoir en quoi consistent les droits des propriétaires de lots de grève.

D'aucuns disent: «Bien sûr. Le député d'York-Humber va sûrement demander au ministre de qui relève la chose de signaler l'enquête au cabinet; le cabinet va l'étudier, prendre une décision et le ministre sera en mesure de lui répondre». Dans l'intervalle, la société *Millgate Investments* aura mené son projet à terme. Il sera trop tard alors pour nous répondre: «Nous avons étudié la chose et en avons conclu que c'est illégal».

Il faut obtenir une décision dès maintenant. Vendredi dernier, j'ai donné lecture d'une lettre, où l'on disait que la l'approbation de la demande au sujet du mur de soutènement se