

ne s'agit pas ici, comme il le dit, d'un pouvoir administratif illimité. Comme je l'ai signalé au cours de mes remarques préliminaires, bien que l'approbation préalable du gouverneur en conseil ne soit pas requise pour ces réglementations, l'accent est mis, dans l'article 13 (2), sur le droit attribué au gouverneur en conseil—en vertu de l'article 53 de la loi sur les chemins de fer—de changer et d'abroger les réglementations. On ne peut dire qu'il s'agisse là d'un pouvoir administratif illimité.

Le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) a parlé des heures de garde des pilotes et du bruit. Nous sommes tous préoccupés par ces questions. La première tombe sous le coup de cette mesure mais non la seconde, c'est-à-dire le bruit. Je ne pense pas que je doive en dire davantage car en ce moment nous ne parlons pas de toute la loi, tout entière et aucune de ces questions n'est sujette à modification dans le bill que j'ai présenté.

**M. Knowles (Winnipeg-Nord-Centre):** Le ministre me permettrait-il une question à ce sujet? Qu'en est-il de la référence aux notes explicatives de l'article 3 relativement aux pouvoirs accordés à la direction d'interdire et de restreindre la navigation des avions au-dessus de régions déterminées? Cela a-t-il quelque chose à voir avec ce problème?

**L'hon. M. Richardson:** Non, monsieur l'Orateur, cela se rapporte surtout—de fait essentiellement—aux régions militaires; il n'est pas du tout question des problèmes suscités par le vrombissement des avions près des grandes villes.

Je tiens également à remercier le député de Beauce (M. Rodrigue) de ses observations judicieuses. Enfin, j'aimerais mettre fin au débat, même si le bill a subi, je crois, la deuxième lecture...

**M. Nielsen:** Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Vu le précédent établi ici, le bill devrait, je crois, être lu de nouveau pour la deuxième fois.

**M. l'Orateur suppléant (M. Béchard):** Plaît-il à la Chambre d'adopter ladite motion?

**Des voix:** D'accord.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2<sup>e</sup> fois et déferé au comité permanent des transports et des communications.)

### LA LOI SUR LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES

MODIFICATIONS CONCERNANT LES DÉFINITIONS, LES TRAVAUX NON AUTORISÉS, ETC.

**L'hon. James Richardson (au nom du ministre des Transports)** propose la 2<sup>e</sup> lecture et le

[L'hon. M. Richardson.]

renvoi au comité permanent des transports et des communications du bill n° S-19, modifiant la loi sur la protection des eaux navigables.

—Monsieur l'Orateur, le bill n° S-19, que je veux soumettre maintenant à l'étude de la Chambre, renferme des modifications à la loi sur la protection des eaux navigables. Les députés reconnaissent tous, je pense, l'importance de la navigation et du transport maritime dans le cadre de notre réseau de transport. Comme son nom le laisse entendre, la loi sur la protection des eaux navigables a été adoptée à l'origine pour protéger les eaux navigables du Canada contre les obstacles artificiels.

La loi initiale a été adoptée en 1882. Depuis lors, elle a fait l'objet de diverses modifications, dont la dernière date de 1956. L'évolution des circonstances, et notamment, l'accroissement du tonnage des navires, exige différentes améliorations. Même si je traite de l'ensemble de la loi en général, il vaut peut-être la peine de signaler que le plus grand nombre des demandes d'approbation aux termes de la loi concernent la construction de nouveaux ponts et la réparation des anciens ponts, ainsi que des pipe-lines pour le gaz naturel et le combustible, des lignes de transmission et des lignes téléphoniques. D'ordinaire, ces pipe-lines et ces lignes de transmission s'enfoncent au-dessous de la surface des eaux navigables, mais la loi s'applique aussi aux lignes aériennes qui peuvent entraver la navigation. Les autres travaux de génie importants sont des barrages, des chaussées, des estacades de billes et, bien entendu, des quais et des bassins de tous genres. De fait, tout ce qui se construit dans l'eau et qui pourrait nuire à la navigation doit être approuvé sous l'autorité de cette loi.

Cette loi, une fois modifiée, comprendra trois parties. La première concerne principalement les constructions destinées à des fins particulières. La deuxième traite essentiellement de l'obstruction de la navigation qui résulte, par exemple, par accident ou par inadvertance, du déversement, par des entreprises commerciales, de matériaux solides qui, une fois enfoncés, pourraient obstruer la navigation. Cette partie de la loi traite également des navires ou des chalands abandonnés ou à l'état d'épave qui peuvent faire obstacle à la navigation.

La partie III s'applique surtout aux câbles de transbordeur et aux ponts pivotants. Les modifications aux lois sur la protection des eaux navigables que propose le bill n° S-19 visent à les mettre à jour et à en rendre l'application plus facile. Elles tendent à assurer que les eaux demeurent navigables pour les grands navires construits aujourd'hui et