

ministériels complémentaires; mais le problème demeure sans solution en ce qui touche le Québec, les provinces Maritimes et Terre-Neuve. En Ontario, il y a 27 ports qui, d'après leur importance pour la navigation, ont droit au statut de ports publics aux termes de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Ces ports font un apport sensible à l'économie de l'Ontario, voire de l'ensemble du Canada, de sorte qu'il y a vraiment lieu de souhaiter que les incertitudes actuelles qui caractérisent la gestion des rivages et des terres submergées dans ces ports soient dissipées. Voici ces 27 ports, j'en donne la liste par ordre alphabétique: Amherstburg, Belleville, Brockville, Chatham, Collingwood, Fort-William, Gananoque, Goderich, Kincardine, Kingston, Kingsville, Leamington, Oshawa, Owen-Sound, Penetanguishene, Port-Arthur, Port-Burwell, Port-Hope, Port-Stanley, Prescott, Rondeau-Bay, Sarnia, Sault-Sainte-Marie, Southampton, Toronto, Whitby, Windsor.

Le port d'Hamilton ne figure pas sur cette liste parce que, conformément à une loi antérieure à la Confédération, la ville d'Hamilton a un titre valable de propriété à l'égard du lit et de la plage de son port. Après de longues négociations on a conclu avec le gouvernement de l'Ontario, une convention qui fixe les limites de ces ports et qui confirme tous droits acquis et toutes renonciations à un droit de propriété par l'Ontario et par le Canada à l'égard des lots de grève énumérés dans l'accord. Celle-ci prévoit, en outre, que toutes les mines et minéraux sis à l'intérieur desdites limites appartiennent à l'Ontario. Les seules mines et minéraux connus sont les lits de sel qui se trouvent sous les ports de Goderich et de Windsor, et le fer qui se trouve sous le port de Kingston. La convention a été signée par le ministre des terres et forêts et celui des mines, au nom du gouvernement ontarien, et par moi-même au nom du gouvernement du Canada. Elle est datée du 27 septembre 1962. Les légistes de la Couronne ont déclaré que pour donner suite à cette convention, d'une façon appropriée, il faudrait faire adopter une mesure législative et ce bill, qui la renferme en annexe, la ratifierait. La province d'Ontario prend des mesures complémentaires qui, lorsqu'elles seront adoptées, rendront la convention effective.

(Texte)

M. Lucien Lamoureux (Stormont): Monsieur l'Orateur, je ne veux participer que brièvement au débat sur ce bill que tous en cette Chambre, j'en suis certain, appuieront.

Ce bill tend à ratifier l'entente intervenue entre le gouvernement fédéral et la province d'Ontario, laquelle entente stipule quels

[L'hon. M. Balcer.]

havres d'Ontario étaient des havres publics, selon l'article 3 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

A mon sens, monsieur l'Orateur, il ne s'agit pas d'un débat purement académique, mais d'un problème d'ordre pratique, surtout quand on doit déterminer si des fonds fédéraux peuvent être dépensés légalement et constitutionnellement pour faire des améliorations portuaires.

Il y a aussi, évidemment, une question d'ordre historique que beaucoup considèrent comme étant d'intérêt primordial.

Il est à noter, monsieur l'Orateur, que 27 ports ont été énumérés dans ce bill. Il ne fait pas le moindre doute, naturellement, que chacun de ces ports mérite d'être inclus dans les annexes à l'entente intervenue entre le gouvernement fédéral et celui de la province d'Ontario, mais il faut signaler que le port de Cornwall auquel, naturellement, je m'intéresse tout spécialement, n'est pas inclus dans l'annexe du bill. Cela me semble, monsieur l'Orateur, fort regrettable. Cependant, j'espère encore que l'honorable ministre pourra nous assurer que l'inclusion du havre de Cornwall, à la suite d'une entente modifiée entre le gouvernement fédéral et la province d'Ontario sera étudiée à la première occasion.

(Traduction)

Comme le signale la note explicative du bill, l'article 108 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique et sa troisième annexe ont attribué à la Couronne le droit de propriété du lit et de la plage de tous les ports publics du Canada. Elle ajoute que l'AANB attribuait à la Couronne les ports publics «que comptait le Canada lors de la Confédération». Cette limitation ne se trouve ni dans la loi ni dans l'annexe. Si elle existe, cette limitation n'a pas été instituée par la loi mais résulte de la jurisprudence, en particulier de l'affaire du procureur général du Canada vs *Ritchie Contracting & Supply Company*, 1919 A.C. 999, au sujet duquel Lord Dunedin déclare à la page 1004:

Un port public n'est pas simplement un endroit qui peut servir de port étant donné ses caractéristiques naturelles, mais un endroit qui, à une date déterminée, était accessible comme port public et servait déjà à cette fin. A cet égard, l'usager réel du lieu, du point de vue de la nature aussi bien que de la superficie de celui-ci, est important. La date qui doit servir de critère est celle où en entrant en vigueur l'Acte de l'Amérique du Nord britannique a réparti les biens entre la province et le dominion.

En l'espèce, l'année pertinente est 1867.

L'affaire *Holman C. Green* (6 Canada S.C.R. 707) sert de fondement à la proposition selon laquelle les ports publics dont il est fait mention dans l'Acte de l'Amérique du Nord britannique ne comprennent pas