

véritable difficulté—c'est qu'une personne qui possède un lot obtient de la façon habituelle un permis de construction de la municipalité.

Aux fins de la présente discussion, je crois que je me contenterai de parler des lots de grève susmentionnés, mais je ne veux pas donner à entendre qu'il n'y a pas d'autres aspects du problème qui s'appliquent à d'autres cours d'eau dans d'autres régions du pays. La difficulté dans le présent cas est survenue lorsque les personnes en cause ont entrepris des travaux de remblayage dans le lac. La loi prévoit que le ministère des Travaux publics doit accorder un permis de travail pour une superstructure, mais que le droit juridictionnel s'applique seulement lorsque la navigation en souffre; mais si ces travaux ont été exécutés avec soin, cette superstructure ne peut pas nuire à la navigation à cause de la largeur du lac Ontario. On peut se demander comment juger si un remblai nuit à la navigation et quelle quantité de remblai peut nuire à la navigation. C'est le problème le plus important à ce sujet.

Encore une fois, passant du général au particulier, comme le député qui a soulevé la question à l'intention de faire, je pense, afin de montrer comment la difficulté est survenue, dans ce cas particulier les intéressés n'avaient pas obtenu l'approbation de mettre à exécution leurs projets de travaux. De fait, il fallait établir si oui ou non le déversement de matériaux de remplissage était permis selon les dispositions la loi. Un problème difficile se pose ici, mais en tout état de cause, ces gens déversèrent les énormes quantités de matériaux de remplissage dont on a parlé.

Ils ne prirent pas les dispositions ordinairement prévues pour s'assurer que les matériaux de remplissage ne débordent pas, dispositions qui sont normales et appropriées dans les cas où un permis est accordé. Il y eut une érosion et manifestement d'autres débris tombèrent aussi dans l'eau, ce qui présentait des risques à la navigation. Peu importe l'argument invoqué afin d'établir si la juridiction du gouvernement fédéral s'étendait jusque-là, celui-ci avait certainement cette juridiction à partir de ce moment-là, car il y avait vraiment là un risque à la navigation, ce que l'on pouvait très bien prouver.

A la suite de cela, ils ont envoyé leur demande en vue de l'approbation de l'entreprise, accompagnée comme d'habitude, des devis, et on les a soumis à un examen. Ces devis comprennent les étapes nécessaires conçues en vue du mur de soutènement et, de l'avis des ingénieurs et autres autorités intéressés, ce travail sera satisfaisant si on le mène à bien conformément aux plans soumis; dans ce cas,

[L'hon. M. McIlraith.]

nous avons l'intention de délivrer le permis dont il est question dans les discours précédents, de la façon habituelle.

J'admets que la situation est loin d'être satisfaisante à ce sujet, en raison du partage de juridiction entre les autorités fédérales, provinciales et régionales. A cause de cela, nous avons organisé des entretiens avec les autorités de la province d'Ontario, afin d'améliorer la surveillance, de façon que les mesures de l'une des autorités soient conformes à celles des autres. C'est sûrement très embarrassant pour le public actuellement, et peu satisfaisant, qu'une des autorités délivre un permis sans en rendre compte à l'autre et ainsi de suite.

• (6.30 p.m.)

La question a été mise à l'étude entre les autorités fédérales et les autorités provinciales, afin de trouver une meilleure façon de procéder. Il se peut qu'à la suite des entretiens et des études, on puisse prendre de nouvelles mesures pour englober toutes les dispositions de la loi à ce sujet. J'espère avoir répondu, au cours de mes remarques, à quelques-uns au moins des points soulevés au début du débat. J'ai tâché de répondre assez brièvement, tout en m'efforçant de traiter des questions abordées.

M. Howard: Monsieur le président, une situation analogue s'est présentée dans le service du gouvernement du ministère des Pêcheries, laquelle, tout en consolant le ministre des Travaux publics, lui servira peut-être d'inspiration dans la décision à prendre au sujet de ce partage de juridiction. Autant que je puisse m'en souvenir, lorsque nous avons soulevé la question du dragage sur la côte ouest, exécuté par des compagnies de la région, qui recueillaient le gravier dans les cours d'eau servant de frayères au saumon et s'en servaient pour aménager des routes, nous avons signalé qu'une telle entreprise était nuisible aux frayères, puisqu'elle les détruisait et y causait des ravages.

Nous pensions que le ministère des Pêcheries pourrait intervenir et interdire aux compagnies d'exploitation forestière, aux compagnies de construction ou à qui que ce soit, de creuser les lits des cours d'eau où le saumon vient frayer et de les empêcher de détruire les frayères. On nous a alors répondu que la juridiction à cet égard se trouvait partagée et que si le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du ministère des Pêcheries, avait juridiction sur les questions concernant la pêche, le gouvernement provincial, de par la constitution, avait juridiction sur les questions de terrain, que la terre au fond des cours d'eau appartenait effectivement à la province et que le gouvernement fédéral ne pouvait donc lancer aucune inter-