

acceptable pendant quelque temps. Autrement, je ne vois pas pourquoi nous dépense-rions 20 millions de dollars de plus pour régler des problèmes que nous n'avons pu résoudre depuis 1958, alors que cette mesure était considérée comme provisoire.

(Rapport est fait de la résolution, qui est adoptée.)

**L'hon. M. Balcer** demande à déposer le bill n° C-91 tendant à modifier la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 1<sup>re</sup> fois.

**M. l'Orateur:** Quand lirons-nous le bill pour la deuxième fois? A la prochaine séance de la Chambre?

**L'hon. M. Balcer:** Il semble, monsieur l'Orateur, que nous pourrions lire le bill pour la deuxième fois aujourd'hui même, car il sera déferé à un comité. Si la Chambre y consent, nous pourrions lui faire subir la deuxième lecture dès maintenant et le renvoyer au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

**L'hon. M. Chevrier:** Monsieur l'Orateur, je crois que les députés qui siègent de ce côté-ci de la Chambre, désireux de collaborer, consentiraient à ce que la mesure franchisse l'étape de la deuxième lecture dès maintenant, à condition que les autres partis soient d'accord et que le bill soit déferé au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

**M. l'Orateur:** La Chambre y consent-elle?

**Des voix:** Entendu!

**L'hon. M. Balcer** propose la 2<sup>e</sup> lecture du bill.

La résolution est adoptée et le bill, lu pour la 2<sup>e</sup> fois, est déferé au comité permanent des chemins de fer, des canaux et des lignes télégraphiques.

### LES PORTS PUBLICS

#### APPROBATION D'UNE CONVENTION ENTRE LE CANADA ET L'ONTARIO

**L'hon. Léon Balcer (ministre des Transports)** propose la 2<sup>e</sup> lecture du bill n° C-59 ayant pour objet d'approuver une convention intervenue entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la province d'Ontario relativement aux ports publics.

—Aux termes de l'article 108 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, les ouvrages et biens publics de chaque province énumérés dans la troisième annexe dudit acte seront la propriété du Canada. La troisième annexe comprend les «ports publics». Cet article a

attribué à la Couronne, du chef du Canada, le droit de propriété relatif au lit et à la plage de tous les ports publics que comptait le Canada, lors de la Confédération. Toutefois, comme la loi ne renfermait ni liste ni description de ces ports, un doute s'est élevé, en certains cas, sur la question de savoir si tel ou tel port appartenait au Canada. En bien des cas, il est difficile, sinon impossible, d'établir quelles étaient les limites précises de ces ports au moment de la Confédération.

Il est reconnu que les régions qui sont devenues la propriété du Canada sous la désignation de «ports publics» étaient ces régions qui servaient lors de la Confédération au mouillage des navires, au chargement et au déchargement des marchandises et à l'embarquement et au débarquement des passagers. Cependant, il existe des raisons évidentes qui expliquent pourquoi, à l'heure actuelle, près de 100 ans après la Confédération, il n'est possible de résoudre les incertitudes de cette situation que par voie d'accord entre le gouvernement fédéral et chacune des provinces intéressées. Dans le cas de l'Ontario, les premiers établissements se trouvaient le long du Saint-Laurent et sur les rives des Grands lacs; longtemps les cours d'eau ont constitué le seul moyen de transport pratique. Pendant bien des années avant 1867, les vaisseaux naviguant sur le fleuve et les Grands lacs faisaient régulièrement escale à chaque établissement, où ils descendaient ou embarquaient des passagers ou de la marchandise, et chacun de ces ports pourrait être considéré comme un port public aux fins de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Cependant, au cours des ans, d'autres modes de transport ont été mis au point, et les routes ont changé et, maintenant, il y a une foule de petits endroits en Ontario, le long du Saint-Laurent et des Grands lacs, qui ont assurément servi de ports publics à l'époque de la Confédération, mais qui, aujourd'hui, n'ont plus, depuis longtemps, aucune importance commerciale maritime. L'autre difficulté, sans doute plus importante, a trait aux limites de ces ports publics présentement reconnus comme tels aux termes de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Dans bien des cas, le trafic a fortement augmenté et l'emplacement du port s'est considérablement agrandi. Comme il n'existait pas de cadastre dans la plupart de ces endroits en 1867, il est aujourd'hui impossible, dans bien des cas, de fixer avec certitude les limites originales. Cette difficulté a occasionné des réclamations et contre-réclamations quant à la propriété des lits de havres et a fait l'objet de discussions entre le Canada et l'Ontario pendant des années.

Ce problème a été résolu par le Canada et la Colombie-Britannique grâce à des décrets