

gouvernement fédéral permettre à un gouvernement provincial de laisser se prolonger une telle situation.

Même si nous avons l'occasion de poser d'autres questions au moment de l'étude en comité, je tiens à mettre un autre point en évidence avant de terminer. On a déjà signalé au ministère des Transports la présence, juste au nord de Nakusp, de souches d'une hauteur démesurée, allant jusqu'à dix pieds dans certains cas, qui seront submergées par le nouveau lac. Ces souches seront très dangereuses pour les petites embarcations, surtout en cas de tempête, car elles pourraient y faire des brèches lorsque ces dernières sont tout près de la côte. Cela pourrait même occasionner des pertes de vie.

J'exhorte donc le ministère à voir à cela le plus tôt possible, car dès le printemps prochain, les eaux en crue du Columbia vont envahir le réservoir Arrow. Ces hautes souches seront alors submergées, mais présenteront un danger constant jusqu'à la prochaine marée basse, soit près d'un an plus tard.

Les lois qu'on adopte doivent être efficaces. Comme le signalait le ministre au cours de sa présentation, la loi actuelle qui figure, a-t-il dit, au recueil des lois depuis 1882, si je ne me trompe, visait à nous protéger contre les obstacles artificiels. J'espère qu'elle le fera. Le ministre dira peut-être à la Chambre, en terminant le débat, pourquoi on a omis dans le nouveau bill les dispositions relatives aux inspections habituelles du ministère des Pêcheries dans les eaux navigables. Les scieries, par exemple, n'avaient pas le droit de déverser de sciures ou autres déchets dans les eaux.

Le ministère des Pêcheries a entrepris diverses inspections pour voir à l'application de la loi et, je le répète, il semble que ces dispositions aient été supprimées. J'aimerais savoir si on en a prévu d'autres pour remédier à ce genre de chose. Des inspections semblables ne s'imposent peut-être plus à l'heure actuelle, mais j'aimerais une explication là-dessus.

[Français]

M. Matte: Je ne ferai que quelques remarques, monsieur l'Orateur, pour souligner certains points.

Bien sûr que certaines constructions entreprises par des propriétaires quelconques peuvent affecter la navigation. Cependant, il est assez rare que des constructions de ce genre soient entreprises par des particuliers. Dans la plupart des cas, il s'agit de travaux exécutés soit par les gouvernements provinciaux, soit par des municipalités. Or, à ce niveau, on est généralement capable de s'entendre parfaitement avec les autorités compétentes.

[M. Harding.]

Je voudrais signaler que certaines causes naturelles peuvent également nuire à la navigation, comme c'est le cas dans la circonscription de Champlain.

• (6.10 p.m.)

La rivière Champlain, qui se déverse dans le fleuve Saint-Laurent entre Champlain et Batiscan, charrie des alluvions qui se déposent sur le lit du fleuve. Au fait, il est souvent nécessaire de le draguer à cet endroit.

On a déjà construit, à l'ouest de cette rivière,—je ne sais pas si c'est grâce à l'intervention d'amis ou autrement—des quais qui ont fait dévier le cours de la rivière, de sorte que les riverains de l'autre côté de la rivière—dont les propriétés sont en même temps adjacentes au fleuve—ont vu leurs terrains s'éroder à un tel point qu'ils sont présentement en danger.

J'ai demandé au ministère de s'occuper de ce cas. On m'a répondu que la responsabilité du gouvernement était d'à peu près 25 p. 100 et qu'on serait disposé à défrayer 25 p. 100 du coût des travaux rendus nécessaires par des causes naturelles ou attribuables à la navigation.

Alors, on comprendra que, s'il est nécessaire d'exécuter des travaux, disons de l'ordre de \$100,000, \$150,000 ou \$200,000, il est impossible à de petits salariés gagnant \$5,000 ou \$6,000 par année d'effectuer ces travaux. Par conséquent, la contribution de 25 p. 100 offerte par le gouvernement obligerait les propriétaires riverains à dépenser \$75,000, dans le cas de travaux s'élevant à \$100,000.

Je suis d'avis que dans de telles circonstances, le gouvernement devrait prendre toute la responsabilité. Il est bien beau que les ingénieurs décident—peut-être sont-ils parfois influencés dans leurs décisions—que ces effets ne sont attribuables qu'en partie à la navigation. Lorsque la navigation ou des causes simplement naturelles, comme le débit d'une rivière, endommagent des terrains par l'érosion, il me semble qu'on devrait être beaucoup plus raisonnable et aider ceux qui en souffrent.

Cela se produit à plusieurs endroits le long du fleuve Saint-Laurent et, particulièrement, dans ma circonscription. Alors, j'aimerais qu'on prenne note de ces considérations et si l'on veut, comme l'indique le présent bill, que rien ne nuise à la navigation, il faudrait également que d'aucune façon la navigation ou les eaux navigables puissent nuire aux propriétaires riverains.

Le propriétaire ne peut pas nuire à la navigation, mais il ne faudrait pas que l'inverse se produise.