



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

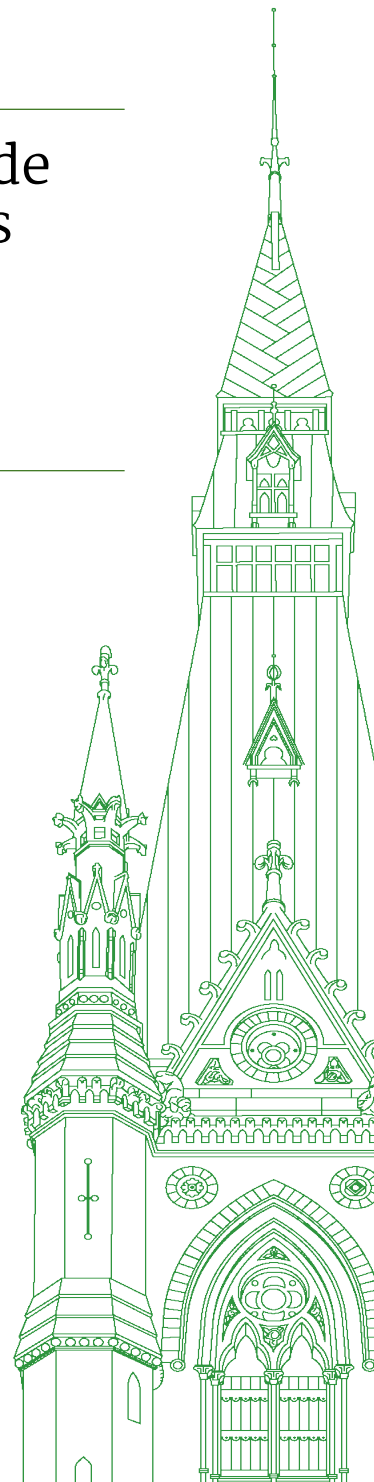
Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

EVIDENCE

NUMÉRO 038

Le lundi 14 novembre 2022

Président : M. Peter Schiefke



Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le lundi 14 novembre 2022

• (1535)

[Français]

Le président (M. Peter Schiefke (Vaudreuil—Soulanges, Lib.)): Je déclare la séance ouverte.

Je vous souhaite la bienvenue à la 38^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le jeudi 3 février 2022, le Comité se réunit pour étudier l'impact de la navigation commerciale sur l'érosion des berges.

La réunion d'aujourd'hui se déroule sous forme hybride, conformément à l'ordre de la Chambre adopté le jeudi 25 novembre 2021. Les députés peuvent participer en personne ou au moyen de l'application Zoom.

Membres du Comité, je vais vous présenter les témoins que nous recevons aujourd'hui.

Tout d'abord, il s'agit de M. Roy Grégoire, résident de Saint-Ignace-de-Loyola, qui témoignera à titre personnel.

Nous accueillons également des représentantes du Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent: Mme Micheline Lagarde, présidente, et Mme Carine Durocher, vice-présidente.

Ensuite, de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, nous recevons Mme Maud Allaire, mairesse de la Ville de Contrecoeur et membre de l'Alliance, ainsi que M. Phillippe Murphy-Rhéaume, directeur des politiques canadiennes.

De plus, nous recevons le maire de la municipalité de Saint-Ignace-de-Loyola, M. Jean-Luc Barthe.

[Traduction]

M. Chris Lewis (Essex, PCC): Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

[Français]

Le président: On me signale qu'il n'y a pas d'interprétation, alors nous allons attendre.

Cela semble rétabli, alors je vais poursuivre.

Finalement, de l'Université Laval, nous accueillons M. Patrick Lajeunesse, professeur titulaire, et M. Jean-François Bernier, professionnel de recherche.

Nous allons d'abord entendre les allocutions d'ouverture des représentantes du Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent.

Madame Lagarde, vous avez la parole pour cinq minutes.

Mme Micheline Lagarde (présidente, Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent): Bonjour, mesdames et messieurs les députés membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Je m'appelle Micheline Lagarde et j'assume la présidence du Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent. Mme Carine Durocher en est la vice-présidente. Notre comité est composé de bénévoles.

Nous sommes ici pour témoigner devant vous de la catastrophe à laquelle nous assistons. Dans les municipalités de Varennes, Verchères et Contrecoeur, la navigation commerciale est omniprésente. Plus de 2 000 navires par année empruntent ce corridor de navigation fluviale à environ 600 mètres ou moins des berges et sur près de 25 kilomètres.

Ce n'est pas d'hier que l'érosion des berges cause des dommages, particulièrement dans ce secteur. La construction du chenal de navigation et le dragage qui se poursuit, la navigation tout au long de l'année et le batillage, notamment, sont en cause. Le batillage est particulièrement pointé du doigt dans de nombreuses études. Vous trouverez des références à ces études dans le mémoire que nous avons déposé à votre intention.

Le gouvernement avait bel et bien compris la nécessité de protéger les berges et avait construit des ouvrages de protection. Cependant, en 1997, pendant la lutte contre le déficit, il a mis fin à son aide, laissant les citoyens à eux-mêmes, sans aucune ressource. L'érosion n'a fait que s'aggraver au fil du temps. On parle ici de situations dangereuses incluant des murs en porte-à-faux, des ouvrages qui s'effondrent ainsi que des terrains grugés, avec des pentes abruptes, qui se détériorent de plus en plus rapidement.

Je parle ici de notre expérience, de ce que nous constatons sur place, de ce que nous voyons de nos propres yeux. Dans des îles de ce secteur, on voit aussi une érosion beaucoup plus grave du côté exposé à la navigation commerciale.

Nous reconnaissons que la navigation commerciale est un levier économique de la plus haute importance et qu'il y a une volonté d'accroître cette économie ainsi que sa compétitivité sur la scène internationale. Toutefois, pendant qu'elle s'enrichit en faisant des profits qui se chiffrent en milliards de dollars, des citoyens sont laissés à eux-mêmes et doivent absorber les répercussions économiques et écologiques de cette industrie. On parle ici d'économies de toute une vie et de stress psychologique et financier ayant des effets sur la santé de citoyens aux prises avec un danger bien réel.

Le gouvernement a la responsabilité de protéger les citoyens. Il doit dégager une partie des bénéfices engrangés pour protéger les berges. Il est inconcevable que les citoyens soient responsables d'assurer la pérennité des berges du fleuve Saint-Laurent sans le soutien complet du gouvernement.

Le transport maritime doit devenir vert dans les meilleurs délais. Nous reconnaissons le caractère positif de la réduction volontaire de la vitesse qui a été mise en vigueur. Toutefois, cela n'élimine pas le batillage et les vagues qui poursuivent inlassablement leur œuvre destructrice sur les berges. Le gouvernement a la responsabilité du transport et de ses répercussions, et il doit s'occuper tant de l'un que de l'autre.

Si le transport maritime est une cause certaine de l'érosion, à l'heure où l'eau devient un enjeu de plus en plus crucial et que le climat se réchauffe, il est urgent d'agir.

En prenant soin des berges, on préserve aussi le fleuve. Si le gouvernement trouve le phénomène complexe, qu'il n'a ni argent ni programme à offrir, qu'il reste dans l'inaction et abandonne ses responsabilités, comment voulez-vous que les citoyens réussissent à résoudre ces problèmes?

Les berges ne sont pas une courtépente qu'on raccommode avec des solutions à la pièce. Les berges forment un tout. Si le fleuve est un joyau, les berges en sont l'écrin, et il faut en prendre soin.

L'artificialisation des berges représente un défi pour l'écologie du paysage. Les berges perdent leur fonction de corridor biologique et ne permettent plus d'échanges entre l'eau et la terre. Elles deviennent ainsi inhospitalières pour tous.

Nous demandons que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités recommande dès maintenant la mise sur pied d'un programme fédéral pour la protection des berges touchées par le transport maritime sur le fleuve Saint-Laurent. Ce programme est indispensable à une cohabitation harmonieuse du transport maritime, des habitats fauniques et des communautés riveraines.

Un tel programme est essentiel pour la région de Varennes, Verchères et Contrecoeur, qui est particulièrement éprouvée par les conséquences de l'érosion des berges, et ce, en raison de l'étroitesse du corridor fluvial dans ce tronçon.

Des solutions innovantes et durables ne sont pas à la portée des citoyens. Elles doivent impérativement être confiées à des experts et être réalisées par ces derniers.

À l'heure où il est urgent d'agir face aux effets de la navigation sur l'environnement, les berges, le fleuve et la biodiversité, notre comité croit qu'une solution intergouvernementale et interministérielle devrait être considérée.

En terminant, nous remercions les membres du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de nous avoir donné l'occasion de nous exprimer. Nous espérons que des solutions pour protéger les berges seront mises en place très rapidement, car l'érosion s'accélère à une vitesse alarmante. Par ailleurs, nous souhaiterions participer au choix des solutions.

Je vous remercie de votre attention.

● (1540)

Le président: Merci beaucoup, madame Lagarde.

Nous passons maintenant à l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Vous disposez de cinq minutes pour livrer votre présentation.

M. Philippe Murphy-Rhéaume (directeur des politiques canadiennes, Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Nous tenons tout d'abord à remercier les membres du comité permanent de nous recevoir aujourd'hui dans le cadre de cette importante étude.

Pour notre déclaration préliminaire, je partagerai mon temps avec la mairesse de Contrecoeur, Mme Maud Allaire.

Pour commencer, pour ceux d'entre vous qui ne connaissent pas l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, nous sommes une coalition binationale de plus de 170 maires de l'Ontario, du Québec et des huit États des Grands Lacs. Nous travaillons à l'amélioration de la santé socioéconomique et environnementale des villes du bassin des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.

S'il y a une question qui unit nos membres, de Leamington au Québec, c'est bien celle de la résilience du littoral, notamment en ce qui concerne l'érosion. Nous espérons que les engagements du gouvernement fédéral, notamment son plan d'action renforcé pour l'eau douce, de 1 milliard de dollars, et une stratégie nationale d'adaptation bien financée mèneront à la prise de mesures robustes pour contrer l'érosion des berges dans tout le bassin des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.

Nous sommes heureux de travailler avec des membres comme la Ville de Contrecoeur à sensibiliser la population à cette question et à réclamer une intervention fédérale.

Je cède maintenant la parole à ma collègue, la mairesse Maud Allaire, qui terminera notre déclaration préliminaire.

[Français]

Je vous cède la parole, madame la mairesse.

Mme Maud Allaire (maïresse, Ville de Contrecoeur et, membre, Alliance des villes, Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent) : Bonjour.

Tout d'abord, comme mon collègue, je tiens aussi à remercier les membres du Comité de cette invitation à venir témoigner. J'aimerais aussi évidemment saluer M. le vice-président, qui est le député de la circonscription dans laquelle se trouve la ville de Contrecoeur, dont je suis la mairesse.

L'érosion entraîne plusieurs conséquences pour les municipalités, dont la dégradation du milieu de vie de nos citoyens, la compromission de nos infrastructures publiques et la perte d'écosystèmes naturels essentiels à la résilience de nos communautés face aux changements climatiques.

Devant ce problème, les municipalités ont la responsabilité de se mobiliser dans l'intérêt de leurs citoyens. C'est à la fois un enjeu de sécurité publique, d'environnement et de qualité de vie. Malgré des ressources limitées pour contrer l'érosion, force est de constater que les municipalités héritent du fardeau des mesures à prendre pour régler ce problème.

Dans le cas de Contrecoeur, de Varennes et de Verchères, cela représente concrètement des investissements d'au moins 35 millions de dollars seulement pour stabiliser la situation de nos berges. Cette situation, elle se répète tout le long du Saint-Laurent. Je pense, par exemple, à Varennes, qui perd, chaque année, un mètre de terrain au parc de la Commune et qui a dû procéder à des travaux d'urgence, il y a à peine quelques semaines, pour éviter de perdre une piste cyclable.

Pour ce qui est des causes, l'érosion est avant tout un phénomène naturel largement amplifié par les changements climatiques et l'augmentation des événements météorologiques extrêmes, ce qui met une pression importante sur nos berges. Je pense, par exemple, aux cycles de gel et de dégel, aux tempêtes et aux fortes pluies.

En parallèle, les infrastructures de protection contre l'érosion construites par le gouvernement fédéral au cours des années 1950 à 1970 se dégradent à une vitesse alarmante. À ce stade-ci, ces infrastructures ne protègent plus les berges, ce qui augmente la vulnérabilité des communautés le long des rives.

Pour ce qui est du batillage des bateaux commerciaux et de son impact sur l'érosion, nous tenons à rappeler que nous ne sommes pas contre le commerce maritime. Au contraire, nos relations avec ce secteur économique sont très bonnes. D'ailleurs, celui-ci a reconnu le problème, et c'est ce qui explique que le milieu s'est déjà mobilisé pour limiter la vitesse des cargos le long de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous sommes heureux de collaborer avec ce partenaire, qui apporte sa contribution.

Cependant, je pense que le gouvernement devrait étudier la possibilité de réglementer la vitesse des embarcations de plaisance sur le fleuve.

Cela dit, le problème est avant tout une question de résilience et d'adaptation de nos berges aux changements climatiques. Il faut donc investir dans des solutions qui permettront de limiter l'impact de l'érosion sur les communautés qui vivent le long des berges plutôt que de s'attaquer à un secteur particulier.

On s'explique mal, dans ce contexte, que le programme fédéral de protection des berges ait été aboli, en 1997. Depuis, la situation va en se dégradant et ce sont les municipalités qui en paient le prix.

Tel qu'il en a été convenu dans une résolution de la Ville de Contrecoeur, adoptée à l'unanimité par les membres de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, l'augmentation du soutien fédéral accordé aux initiatives qui visent à accroître la résilience des berges dans le bassin des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent doit donc devenir prioritaire.

Dans ce dossier, chaque dollar investi en amont va permettre de réduire les dépenses d'urgence qui devront être effectuées dans le cas d'un désastre.

Enfin, nous demandons au gouvernement fédéral de collaborer avec les gouvernements des provinces, les communautés et les parties prenantes concernées pour étudier le phénomène de l'érosion des berges le long du Saint-Laurent.

En guise de conclusion, je tiens à réitérer que les Villes sont directement touchées par les changements climatiques et que, à titre de gouvernement de proximité, nous sommes aussi un levier important pour faciliter l'adaptation et la résilience de nos communautés. Cependant, pour y parvenir, nous aurons besoin du soutien de tous les paliers de gouvernement.

Je vous remercie.

• (1545)

Le président: Merci beaucoup, madame Allaire.

On vient de m'aviser que le témoin de la municipalité de Saint-Ignace-de-Loyola n'a pas de connexion. Nous allons donc passer aux témoins de l'Université Laval.

Vous avez la parole pour cinq minutes en tout.

M. Jean-François Bernier (professionnel de recherche, Université Laval): Bonjour.

Merci, monsieur le président.

Nous avons été convoqués ici pour présenter nos travaux de recherche en tant que témoins objectifs.

Les membres de notre équipe ont une formation en géomorphologie. Depuis 2017, nous menons des projets de recherche sur le Saint-Laurent avec le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs du Québec.

Nos études sont basées principalement sur une approche combinant des outils de télédétection, notamment le LiDAR, l'imagerie aérienne et les drones. Nous intégrons ces données dans des systèmes d'information géographique.

Nous faisons aussi des observations directes sur le terrain. Nous avons rencontré à plusieurs reprises les communautés locales.

Je vais laisser Patrick Lajeunesse présenter les projets qui ont été menés dernièrement avec le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs du Québec.

M. Patrick Lajeunesse (professeur titulaire, Université Laval): Merci, monsieur Bernier.

Merci, monsieur le président.

En 2017, nous avons commencé à étudier le réseau de berges du Saint-Laurent, plus précisément le tronçon fluvial entre Cornwall et la ville de Québec. C'est un projet mené avec le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs du Québec.

Comme vient de le dire M. Bernier, notre approche est surtout basée sur la télédétection, l'observation d'images aériennes et le développement d'outils de suivi pour voir comment la berge réagit au fil des saisons et des années à l'érosion et au transport de sédiments.

Nous avons mené deux projets. Le premier a été mené avec le ministère et consistait à caractériser les berges. Nous avons fait une caractérisation des berges sur plus de 3 000 kilomètres, entre Cornwall et la ville de Québec. Cet outil est maintenant à la disposition de la communauté et de toutes les villes. Tout le monde peut constater l'état actuel des berges du Saint-Laurent.

Ce projet a pris fin en 2020. Depuis, nous travaillons à un autre projet, qui vise à suivre l'évolution des berges à court, à moyen et à long terme. Encore une fois, il s'agit de voir comment les berges réagissent au fil du temps à des facteurs climatiques, anthropiques ou naturels. Nous ne comprenons pas tout, mais notre but est d'améliorer nos connaissances sur l'érosion des berges le long du Saint-Laurent.

Nous sommes ici aujourd'hui à titre de témoins, comme l'a dit M. Bernier. Nous allons répondre aux questions des membres du Comité du mieux que nous le pourrons.

Je vous remercie.

• (1555)

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Nous allons commencer notre première série de questions avec M. Lewis.

La parole est à vous. Vous avez six minutes.

M. Chris Lewis: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous les témoins de leurs témoignages de cet après-midi. C'est une conversation importante. Je suppose que le fait qu'elle touche ou non vos circonscriptions dépend de l'endroit où vous vivez dans le pays, mais je vous dirai, monsieur le président, qu'elle touche assurément ma circonscription.

Je vis à Essex. Je représente Essex, qui se trouve juste à côté de Windsor. Il y a le lac Sainte-Claire en haut, puis le lac Érié et la rivière Détroit. J'ai eu l'occasion, monsieur le président, de visiter des entreprises comme ADM, qui transporte notre grain. Le grain est produit principalement dans le Sud-Ouest de l'Ontario, puis expédié vers les États-Unis. Il y a ensuite tout le granulat, celui de l'île Manitoulin, par exemple, et l'acier qui est transporté pour produire nos véhicules est le même acier qui est produit à Sault Ste. Marie.

Il s'agit d'une conversation très importante, et c'est un honneur pour moi d'y participer.

J'aimerais également ajouter très rapidement, monsieur le président, que la rivière Détroit coule à une vitesse d'environ 11 kilomètres heure, et ce, depuis aussi longtemps qu'elle existe, d'après les recherches que j'ai effectuées, d'après ce que je sais, et je ne pense pas que cela va changer de sitôt.

J'ai trouvé le témoignage de Mme Lagarde très bon. Elle a mentionné que le transport maritime doit devenir plus écologique. Ironiquement, c'est quand j'étais à Taïwan que j'ai pu voir à quoi peut ressembler un véritable transport maritime écologique.

Madame Lagarde, vous avez également parlé de protection du littoral. Permettez-moi de commencer en disant qu'il ne fait aucun doute qu'avec les niveaux d'eau très élevés des Grands Lacs, qui sont nettement en train de baisser et qui ont baissé d'environ un mètre au cours de la dernière année... Je ne sais pas trop ce que cela signifie pour la Voie maritime du Saint-Laurent.

Madame Lagarde, quelles sont, concrètement, vos solutions? Vous avez parlé de solutions. Je serais curieux de savoir quelles seraient vos solutions.

[Français]

Mme Micheline Lagarde: Bien sûr, nous assistons à une dégradation des berges. Certains terrains sont en pente. Des solutions à la pièce sont laissées entre les mains des citoyens.

Or il faut des experts en génie côtier pour trouver des solutions innovantes et durables. Différents types de solutions existent. Il faut des solutions hybrides. Nous pensons que...

Le président: Excusez-moi, madame Lagarde, mais je dois vous interrompre parce qu'il n'y a pas d'interprétation.

Mme Micheline Lagarde: Est-ce que vous m'entendez bien maintenant?

• (1555)

Le président: Oui, je vous remercie, madame Lagarde.

Je vous demanderais de répondre à la question posée et je vous donnerai le temps nécessaire.

[Traduction]

Je vais m'assurer de ne pas couper votre temps non plus, monsieur Lewis. Cela n'empiétera pas sur votre temps.

[Français]

Mme Micheline Lagarde: Je vous remercie.

En fait, je veux vous dire que les berges sont dans un état vraiment lamentable. Nous ne pouvons pas laisser les solutions entre les mains des citoyens parce qu'il s'agit de coûts astronomiques et qu'il faut des experts en génie côtier pour trouver une solution innovante et durable. Nous devons redonner leurs droits à la végétation et à la nature. Il faut qu'il y ait un échange entre la terre et l'eau pour maintenir une bonne biodiversité. Nous ne pouvons pas simplement mettre un tas de roches, cela crée des îlots de chaleur et cela n'apporte rien. Ce n'est donc pas une solution, mais elle risque d'être adoptée par des citoyens...

[Traduction]

M. Chris Lewis: Merci beaucoup. Je suis désolé de vous interrompre. J'aurais quelques autres questions à poser.

Par votre intermédiaire, monsieur le président, j'ai une question pour M. Murphy-Rhéaume.

Merci, monsieur, d'avoir mentionné Leamington. Ironiquement, je vis à Kingsville, qui se trouve juste à côté. Nous pourrions aussi parler d'Essex, de LaSalle, d'Amherstburg et de toutes les autres villes riveraines. J'ai visité bon nombre de maisons situées sur le bord de la rivière. Je comprends l'idée d'installer tous ces brise-lames. C'est probablement plus compliqué pour eux à cause de toute la paperasse.

Cependant, ma question, monsieur Murphy-Rhéaume, est la suivante: la Commission mixte internationale a-t-elle été consultée dans cette conversation sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Détroit? Dans l'affirmative, quelle est sa position? Quelle est sa réaction? Avons-nous un partenaire volontaire, aux États-Unis, dans cette affaire?

M. Phillippe Murphy-Rhéaume: Merci, monsieur le président, et merci au député d'Essex pour cette question.

Je suis heureux de dire que, sous la direction de l'alliance des villes, nous avons mis sur pied une commission consultative des maires sur la résilience côtière, l'an dernier. Nous avons eu le plaisir d'y entendre le député d'Essex nous présenter sa perspective locale de l'érosion et des inondations dans la région. Cette commission réunit des maires et des experts externes pour fournir des recommandations et des perspectives différentes sur la résilience côtière, qu'on pense à l'érosion ou aux inondations.

En ce qui concerne la Commission mixte internationale, nous avons une bonne relation avec cette organisation. Nous ne l'avons pas consultée directement, à ma connaissance, sur la question de la résilience côtière, mais je sais qu'elle est très active dans le domaine. Je n'oserais pas me prononcer à sa place sur son point de vue concernant la résilience côtière...

M. Chris Lewis: Merci, monsieur.

Le maire Dilkens fait-il partie des quelque 150 maires membres du conseil dont vous avez parlé?

M. Philippe Murphy-Rhéaume: Oui, tout à fait. Le maire de Windsor est l'un de nos membres.

M. Chris Lewis: D'accord. C'est fantastique.

À qui devrions-nous nous adresser, alors, à la CMI? Je crois que cette conversation dépasse largement les limites de la rivière Dé-troit, de la rivière Sainte-Claire et de la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est un enjeu beaucoup plus vaste, parce qu'il faut mettre tout le monde à contribution dans cette étude.

Je serais stupéfait si des représentants de la CMI n'étaient pas au moins invités à témoigner ici aujourd'hui. Je pense que ce sont des acteurs de premier plan dans ce dossier et qu'ils doivent participer à la réflexion. Êtes-vous d'accord avec moi sur ce point, monsieur?

• (1600)

M. Philippe Murphy-Rhéaume: Eh bien, la CMI a indéniablement un rôle à jouer dans toute conversation sur les niveaux d'eau des Grands Lacs et du Saint-Laurent, étant donné sa responsabilité dans la gestion des niveaux d'eau.

Encore une fois, je ne veux pas parler au nom de la CMI, ni dire si elle devrait ou non être invitée ici, mais c'est indéniablement un intervenant incontournable dans la gestion des Grands Lacs des deux côtés de la frontière, c'est un partenaire important qui a un rôle à jouer, avec le gouvernement fédéral, dans la gestion de cette ressource importante.

M. Chris Lewis: Merci beaucoup, monsieur.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lewis.

Nous entendrons maintenant M. Badawey.

Monsieur Badawey, vous avez la parole pour six minutes.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vais reprendre là où M. Lewis s'est arrêté, parce que je pense qu'il vise juste, dans ses questions. Monsieur Lewis, je vous en remercie.

De même, monsieur Barsalou-Duval, je vous remercie d'avoir proposé cette étude, parce qu'elle est pertinente.

Monsieur le président, il s'agit très franchement d'un sujet auquel nous travaillons depuis un certain temps déjà, grâce à la formation du groupe de travail sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, un groupe, j'ajouterais, dont beaucoup d'entre vous qui s'intéressent aux Grands Lacs et au Saint-Laurent voudront peut-être faire partie à l'avenir, parce que ce sont précisément les enjeux qui nous préoccupent.

Il s'agit d'un groupe bipartisan, bicaméral et binational qui, pour répondre aux commentaires de M. Lewis, comprend des partenaires dont certaines des personnes que nous voyons à l'écran aujourd'hui, ainsi que des gens la Commission mixte internationale, la CMI, pour réfléchir à ces questions, précisément.

Monsieur le président, j'ai présenté à ce groupe dont je parle et au gouvernement un rapport contenant diverses recommandations. Ce rapport établit l'Initiative de rétablissement des Grands Lacs, une initiative comparable à celle que les États-Unis ont mise en

œuvre ces dernières années. Les recommandations contenues dans le rapport sont en phase avec le « Plan d'action pour protéger les Grands Lacs et le Saint-Laurent 2020-2030: Mettre en œuvre des innovations scientifiques et de gouvernance ». J'ajouterais que la plupart des personnes à l'origine de cet appel à l'action, dont des gens de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, ont participé à la rédaction et à l'enrichissement de ce rapport.

Sur ce, si vous me le permettez, je vais entrer un peu plus dans le vif du sujet. À la page 10 du rapport, au paragraphe 2.1, intitulé « Renforcer la résilience aux changements climatiques dans les communautés riveraines », on trouve toute une liste d'actions recommandées à tous les partenaires, en collaboration, pour nous attaquer à ce problème.

Encore une fois, monsieur le président, c'est exactement le mandat de ce groupe de travail et, encore une fois, j'encourage bon nombre des députés ici présents, qui s'intéressent à ce sujet, à se joindre à ce groupe de travail, parce que nous allons de l'avant et que nous faisons avancer les choses pour nous assurer que ces recommandations sont mises en œuvre.

Le gouvernement y a d'ailleurs répondu dernièrement en mettant en place l'Agence canadienne de l'eau, qui établira une stratégie de l'eau douce et une stratégie de l'économie bleue, en tenant compte des défis dont nous parlons aujourd'hui.

Il s'agira, chers collègues, d'une approche pangouvernementale visant à donner vie à l'initiative de rétablissement des Grands Lacs.

Sur ce, je vais poser mes questions, principalement aux représentants de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent. La première question est la suivante: quels travaux l'alliance des villes a-t-elle menés pour étudier les effets de l'érosion sur ses membres?

M. Philippe Murphy-Rhéaume: Merci, monsieur le président.

Je remercie le député de Niagara-Centre pour sa question et pour son leadership dans le dossier des Grands Lacs. La plupart des gens autour de cette table reconnaîtront probablement qu'il est l'un de nos champions des Grands Lacs, et je tiens à le remercier pour son travail.

Comme le député y a fait allusion, l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent a contribué à l'élaboration du plan d'action 2020-2030, de concert avec la Commission des pêcheries des Grands Lacs, Stratégies Saint-Laurent au Québec, le Conseil de la région des Grands Lacs et Freshwater Future.

Ce plan d'action met de l'avant une série de recommandations pour lutter contre l'érosion, notamment la nécessité que les différents ordres de gouvernement, les différents intervenants, les communautés autochtones et les partenaires étudient la question de manière concertée et coordonnée, en mettant l'accent sur cinq zones prioritaires du littoral: le centre-ouest du lac Érié, le centre du lac Huron, le centre du lac Ontario, le centre-nord du lac Supérieur et le sud-est de la baie Georgienne. Il cible également des zones prioritaires au Québec, dont Montréal, Québec et le corridor dont beaucoup d'intervenants ont parlé aujourd'hui.

Nous continuons de militer en faveur des recommandations contenues dans le plan d'action dans l'espoir qu'elles soient financées, surtout avec l'entrée en scène de l'Agence canadienne de l'eau, et nous espérons que l'engagement d'un milliard de dollars qu'on trouve dans le plan d'action de l'eau douce se concrétisera, ainsi que d'autres détails de la stratégie nationale d'adaptation.

J'aimerais également mentionner très rapidement les recommandations de la commission des maires sur la résilience des côtes, qui portent en grande partie sur la nécessité d'un plus grand leadership fédéral et d'une plus grande collaboration avec les provinces sur cette question, afin de travailler de près avec les collectivités locales touchées par le problème pour comprendre les différents effets et les causes du problème, ainsi que les différentes solutions qui pourraient être mises en œuvre.

Notre organisation a un penchant pour les solutions naturelles et hybrides, mais nous reconnaissons également qu'il faut faire de l'éducation et sensibiliser les propriétaires privés locaux à ces solutions. On ne peut pas toujours avoir recours aux solutions habituelles d'infrastructures de béton grises. Ce dont nous avons besoin, encore une fois, c'est d'un centre d'excellence ou de conseils techniques sur lesquels les municipalités pourraient s'appuyer pour évaluer quelle est la meilleure solution, entre une infrastructure naturelle, une infrastructure de béton ou une solution hybride dans telles ou telles circonstances.

Nous devons également travailler ensemble pour comprendre et combler les lacunes qui existent en matière d'information et de données locales. Nous avons entendu à répétition qu'il y a beaucoup d'informations disponibles, mais qu'elles ne sont pas coordonnées de manière centralisée, et c'est certainement un rôle que nous verrions confier à l'Agence canadienne de l'eau, par exemple.

Enfin, nous devons travailler avec les municipalités pour déterminer sur quoi il faut approfondir nos connaissances dans un contexte où nous élargissons la conversation sur la résilience côtière pour inclure l'infrastructure verte, de manière à tenir compte des considérations socioéconomiques et de l'équité.

J'aimerais également souligner le fait que nous avons publié un sondage l'an dernier, qui met en évidence que les 45 municipalités de l'Ontario qui ont répondu au sondage investiront au moins 275 millions de dollars au cours des cinq prochaines années pour réparer des dommages côtiers dans la région. Ce montant s'ajoute aux 82 millions de dollars déjà dépensés par ces 45 municipalités au cours des deux années précédentes.

Même si nous n'avons pas obtenu autant de réponses du côté du Québec, malheureusement, nous avons tout de même observé que les municipalités du Québec prévoient d'investir 56 millions de dollars à ce chapitre au cours des cinq prochaines années.

Je vais m'arrêter là pour ne pas prendre tout votre temps.

• (1605)

M. Vance Badawey: C'était très bien. Il a en fait répondu à toutes les questions que j'avais, donc c'est parfait.

Le président: Merci, monsieur Murphy-Rhéaume.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez maintenant la parole pour six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval (Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères, BQ): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'avoir accepté de comparaître.

J'aimerais aussi en profiter pour remercier mes collègues de leur appui...

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, excusez-moi de vous interrompre, mais deux témoins viennent de se joindre à la réunion. Avant que vous puissiez leur poser des questions, ils doivent réussir le test de son.

[Traduction]

Je vais suspendre la séance une minute, le temps que l'on puisse faire les tests de son. Nous reprendrons dans une minute.

• (1605)

(Pause)

• (1610)

[Français]

Le président: Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour six minutes.

M. Jean-Luc Barthe (maire, Municipalité de Saint-Ignace-de-Loyola): Merci, monsieur le président.

Je vais faire une introduction, puis je vais céder la parole à M. Grégoire, parce que c'est lui qui est le porte-parole...

M. Xavier Barsalou-Duval: Monsieur le président, je voudrais reprendre mon temps de parole. Je pense que les témoins qui viennent de se joindre à nous n'ont pas compris la manière de procéder, parce que c'est au début de la séance qu'ils avaient l'occasion...

Le président: D'accord.

Nous allons donc...

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous pouvez aussi leur donner la parole maintenant.

Le président: C'est comme vous voulez. La décision revient au Comité. Veut-on leur accorder cinq minutes pour leur discours d'ouverture?

Il ne semble pas y avoir d'objection.

Messieurs Barthe et Grégoire, vous disposez de cinq minutes pour faire votre discours d'ouverture.

M. Jean-Luc Barthe: Merci beaucoup.

Dans les années 1990, le gouvernement fédéral est venu ici pour effectuer des travaux d'empierrement couvrant une bonne partie du fleuve afin de protéger l'île de Saint-Ignace-de-Loyola des vagues produites par les bateaux, entre autres. Le problème, c'est qu'en 1997, il a mis fin au programme alors qu'il restait à peu près un kilomètre d'empierrement à faire à l'ouest de l'île et deux à l'est de l'île. À cette époque, les citoyens n'avaient pas les moyens de finir ces travaux d'empierrement qui avaient été commencés par le fédéral. Alors, ils ont essayé de protéger leurs berges du mieux qu'ils le pouvaient, mais si vous venez voir les terrains aujourd'hui, vous verrez que certains ont raccourci de 25 ou 30 pieds depuis les années 1990, voire depuis plus longtemps que cela. Au fil du temps, l'eau se rapproche de plus en plus des maisons.

De plus, du côté Ouest, lorsque les glaces arrivent, elles viennent frapper la partie de l'empierrement que le gouvernement fédéral a achevée et elles frappent en même temps les berges et tous les terrains des citoyens. Laissez-moi vous dire que, lorsque ces gros morceaux de glace frappent les terrains, cela les gruge pas mal. C'est donc de cela que je voulais vous parler un peu.

Nous demandons que le gouvernement fédéral rétablisse le programme de protection des berges, car nous savons que l'érosion des berges ne touche pas seulement Saint-Ignace-de-Loyola. Grâce à des informations provenant du consortium Ouranos, je sais qu'il y a beaucoup d'érosion à partir de Montréal, à Varennes, à Contrecoeur, à Sainte-Anne-de-Sorel et dans notre région, jusqu'au lac Saint-Pierre.

Par ailleurs, de nos jours, il passe environ 4 500 navires par année sur le fleuve, et je pense qu'ils ne respectent pas toujours la limite de vitesse, surtout la nuit, probablement parce que personne ne les voit.

Je vous remercie de m'avoir écouté. Je vais laisser la parole à M. Grégoire.

M. Roy Grégoire (résident de Saint-Ignace-de-Loyola, à titre personnel) : Bonjour.

Je m'appelle Roy Grégoire, je suis un citoyen de l'île de Saint-Ignace-de-Loyola qui demeure justement au bord du fleuve. Chez moi, quand les glaces descendent, au printemps, la partie de l'empierrement que le gouvernement fédéral a achevée les retient, et cela crée une sorte de barrage. Ainsi, les glaces qui descendent s'arrêtent là, puis le niveau de l'eau monte de près de 20 pieds. Je le sais puisque, en temps normal, mon terrain est à environ 20 pieds au-dessus du niveau de l'eau.

On sait qu'il y a plusieurs facteurs d'érosion, mais selon moi, la plus grande cause, ce sont les travaux inachevés du gouvernement fédéral. La navigation y est pour quelque chose, bien entendu, parce que, comme M. Barthe le disait, il y a 4 500 navires qui passent annuellement sur le fleuve.

Il y a aussi les changements climatiques qui entrent en ligne de compte. Des études démontrent sans l'ombre d'un doute que les vagues engendrées par les navires sont plus puissantes que celles causées par les vents. La navigation à elle seule, selon un rapport, serait responsable de 70 % des fluctuations du niveau de l'eau au sein du fleuve Saint-Laurent. Ces fluctuations ont un effet non négligeable sur l'érosion des berges situées à proximité du chenal. Les vagues liées au transport maritime sur le fleuve seraient responsables de 60 % de l'érosion des berges.

La situation commence à être inquiétante. Personnellement, j'ai commencé à voir les signes d'une érosion qui s'annonce majeure. Un ingénieur est venu chez moi et j'attends son rapport.

C'est tout ce que j'ai à dire pour le moment. Si vous avez des questions, je vais essayer d'y répondre.

Merci.

• (1615)

Le président : Merci beaucoup, monsieur Grégoire.

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez enfin la parole pour six minutes.

M. Xavier Barsalou-Duval : Comme je le disais plus tôt, je remercie les témoins de leur présence et je remercie les membres du

Comité d'avoir accepté de mener une étude sur ce sujet très important pour les gens de ma circonscription et, j'en suis certain, pour ceux d'autres circonscriptions.

À Saint-Ignace-de-Loyola, de l'autre côté du fleuve, certains terrains sont touchés par l'érosion. Je suis persuadé que c'est aussi le cas d'autres terrains sur le Saint-Laurent ou sur les Grands Lacs.

Jusqu'à présent, plusieurs témoins ont évoqué le fait que des ouvrages de protection des berges ont été construits à la suite de la mise en place de la voie navigable. Dans les années 1950 et les suivantes, on a creusé la voie navigable pour permettre le passage de plus gros bateaux. Des murs ont été érigés et des enrochements ont été faits pour compenser les dégâts.

Madame Lagarde, dans quel état sont les ouvrages, dans votre secteur?

Mme Micheline Lagarde : Personnellement, je suis propriétaire d'un terrain qui n'a plus aucune protection, et les vagues viennent carrément gruger le terrain.

Sur le très grand terrain d'une dame centenaire de mon voisinage, les murs sont en porte-à-faux, ce qui est très dangereux. En fait, son terrain a commencé à s'affaisser.

Ce que nous demandons, c'est que des mesures concrètes soient prises rapidement.

M. Xavier Barsalou-Duval : Merci beaucoup, madame Lagarde.

Si je comprends bien, les ouvrages de protection érigés à l'époque sont en voie de disparition à peu près partout dans le secteur. Est-ce exact?

Mme Micheline Lagarde : Bon nombre de terrains n'ont plus de protection du tout.

M. Xavier Barsalou-Duval : Sur des terrains situés à d'autres endroits, il n'y a jamais eu d'ouvrages de protection. Je pense que c'est le cas du terrain de Mme Durocher.

Madame Durocher, à quoi ressemble la situation dans votre secteur?

Mme Carine Durocher (vice-présidente, Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent) : Sur notre propriété située sur l'île Sainte-Thérèse, en face de Varennes, deux mètres de terrain sont grugés annuellement par l'érosion. Il n'y a pas d'ouvrages de protection des berges près du chenal maritime. Les années où le niveau de l'eau est bas, nous perdons environ un mètre de terrain, et nous en perdons deux ou trois les années où le niveau de l'eau est élevé. Cette situation est assez éleatastrophique, c'est surtout sidérant de voir que rien n'est fait pour nous aider.

M. Xavier Barsalou-Duval : Ma prochaine question s'adresse à Mme Lagarde ou à Mme Durocher.

Si les citoyens décidaient d'investir pour stabiliser la berge devant leur terrain, combien cela coûterait-il dans le cas d'un terrain moyen?

Mme Micheline Lagarde : Cela coûte environ 5 000 \$ ou 6 000 \$ le mètre. Autrement dit, cela peut coûter environ 200 000 \$. Les gens n'ont pas suffisamment d'argent pour faire cela.

Il faut que les travaux soient réalisés par des experts, si l'on veut qu'ils soient durables et innovants, en plus de permettre la biodiversité. Il faut aussi penser au réchauffement et à la qualité de l'eau.

On ne doit pas seulement utiliser l'enrochement, puisque cela ne donne absolument rien et que c'est inhospitalier pour la faune, pour la flore et pour les citoyens.

M. Xavier Barsalou-Duval: Si j'ai bien compris, vous vous inquiétez de l'aspect environnemental. Selon vous, utiliser l'enrochement partout n'est pas une solution optimale, puisque cela entraîne la disparition de la biodiversité.

Vous avez mentionné que des enrochements ont été mis en place par le gouvernement fédéral et que, par la suite, la responsabilité en a été abandonnée.

Quelle a été la réponse du gouvernement fédéral quand vous lui avez demandé d'entretenir ces murs ou de les remettre en valeur?

Mme Micheline Lagarde: En fait, les fonctionnaires nous ont répondu qu'il n'y avait pas de programme ou que cela ne relevait pas de leur ministère.

Personnellement, j'ai écrit à plusieurs ministères provinciaux et fédéraux, dont Pêches et Océans Canada et Transports Canada. Je pense qu'il faut une solution concertée. Il faut que des projets pilotes, entre autres, soient mis en place rapidement. Tous les intervenants impliqués peuvent participer à la solution. Cependant, la solution ne peut pas relever du citoyen, puisqu'il n'a ni les compétences ni les ressources financières requises pour protéger les berges.

• (1620)

M. Xavier Barsalou-Duval: Vous dites qu'il pourrait y avoir une incidence naturelle. Plusieurs témoins en ont parlé jusqu'à maintenant. Des gens ont aussi dit qu'il pourrait y avoir une incidence causée par la navigation commerciale, justement le sujet de l'étude d'aujourd'hui. Savez-vous si une telle affirmation est fondée sur des bases scientifiques?

Mme Micheline Lagarde: Je vais laisser Mme Durocher répondre à cette question.

Mme Carine Durocher: Plusieurs études ont été menées sur le lien qui existe entre l'érosion et la navigation commerciale. Au cours des années 2000, il y a eu celle de Diane Dauphin. Ces études ont montré que la navigation commerciale avait une influence majeure, soit de plus de 50 %, dans les endroits où le chenal est proche des rives, c'est-à-dire à 600 mètres du chenal navigable. À la suite de ces études, des mesures de réduction de la vitesse ont été mises en œuvre. Maintenant, les études récentes montrent que, malgré la réduction de la vitesse, l'érosion pose encore un problème...

Le président: Merci beaucoup, madame Durocher. Malheureusement, il ne reste plus de temps.

[Traduction]

Nous entendrons maintenant M. Bachrach.

Monsieur Bachrach, la parole est à vous. Vous avez six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins et merci à mon collègue, M. Barsalou-Duval, d'avoir proposé cette étude.

J'aimerais peut-être commencer par interroger Mme Lagarde. J'ai lu un article dans la Presse canadienne sur les travaux de votre comité. Il y était mentionné que vous aviez essayé d'obtenir une rencontre avec le ministre des Transports, sans succès. Il s'agissait de l'ancien ministre des Transports. Je me demande si vous avez fait la même démarche auprès du ministre des Transports actuel et si vous

avez réussi à obtenir une audience avec le gouvernement fédéral pour discuter de vos préoccupations.

[Français]

Mme Micheline Lagarde: Je n'ai pas réussi. J'ai reçu une réponse me disant qu'il serait heureux de me rencontrer, mais c'était pendant une période de transition. Il y a ensuite eu la pandémie de COVID-19. J'ai réitéré ma demande, mais je n'ai pas réussi à obtenir de rencontre à ce jour.

[Traduction]

M. Taylor Bachrach: Merci, madame Lagarde.

Cette question est bien sûr très éloignée de la circonscription que je représente, dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, mais elle semble très importante. J'ai écouté les témoignages jusqu'à présent, et il semble que des recherches très importantes soient effectuées sur un vaste éventail de solutions. En même temps, il y a une certaine infrastructure déjà en place qui n'est pas entretenue.

Je me demande si votre comité... Si l'on regarde le portrait général, dans une perspective beaucoup plus à long terme, étant donné toutes les structures qui rouillent et tombent en morceaux sur le pas de votre porte, pensez-vous que la meilleure option serait simplement de réparer et d'entretenir l'infrastructure existante?

[Français]

Mme Micheline Lagarde: Dans certains cas, il n'y a plus du tout d'infrastructure existante. Par contre, certaines structures tiennent bon et pourraient mériter d'être entretenues. Dès que l'eau s'infiltre dans une fissure, la glace fait rapidement son effet et le muret tombe complètement.

Dans les endroits où il n'y a plus aucune structure, il faudrait penser à aménager une structure verte, mais il faut entretenir les structures qui résistent encore. C'est peut-être une question de coût, mais il faut faire quelque chose. Il faut qu'une mesure concrète soit prise rapidement. Cela affecte l'eau et la biodiversité, et cela a une très grande incidence sur les citoyens qui sont aux prises avec des situations dangereuses, dans certains cas. Des maisons sont en péril, comme le disait Mme Durocher.

• (1625)

[Traduction]

M. Taylor Bachrach: Madame Lagarde, vous avez dit un peu plus tôt avoir l'impression que les diverses autorités, les divers ordres de gouvernement se renvoyaient la responsabilité de cette question. J'ai remarqué que dans l'article de la Presse canadienne, le porte-parole de Transports Canada attirait l'attention des gens sur le fait que la province et les municipalités ont également leur part de responsabilité. Avez-vous l'impression qu'il y a un manque de leadership à cet égard?

[Français]

Mme Micheline Lagarde: Il y a possiblement beaucoup d'organismes et de ministères qui se partagent différentes responsabilités. Effectivement, il y aurait peut-être lieu que le dossier soit pris en main par un des ministères et qu'il y ait de la collaboration. Il faut que le problème soit abordé, qu'on en prenne la responsabilité et qu'on pose des gestes en conséquence. C'est comme si ce n'était la faute de personne et que personne n'était responsable. On fait beaucoup de recherche, ce qui est très bien, mais il faut bien obtenir des résultats à un moment donné.

Effectivement, il faut qu'un ministère prenne le dossier en charge et prenne des mesures, que ce soit en matière d'environnement, de changements climatiques ou de transport. Il est possible de ne pas travailler en vase clos, mais en collégialité.

[Traduction]

M. Taylor Bachrach: Merci, madame Lagarde.

Je vais passer à M. Lajeunesse.

C'est très intéressant d'entendre parler de vos recherches. Nous avons entendu parler des diverses causes de l'érosion qui se produit.

Je me demande si vos recherches vous donnent une idée de la contribution relative de chacune de ces causes, qu'il s'agisse de facteurs liés à la navigation ou au climat.

[Français]

M. Patrick Lajeunesse: Nous observons des phénomènes humains ou anthropiques, plutôt que des phénomènes naturels.

Du point de vue géographique, nous observons une plus grande érosion sur les berges naturelles que sur les berges anthropisées sur lesquelles il y a des infrastructures, par exemple sur l'île Marie, près de Verchères. Il y a beaucoup plus d'érosion le long de la voie navigable sur la rive Sud que sur la rive Nord, où il n'y a pratiquement pas d'érosion et où il y a encore des marais très développés. Il y a manifestement un effet anthropique assez important.

Le gros problème qui se présente à nous consiste à savoir comment les phénomènes naturels et les phénomènes humains, c'est-à-dire la navigation, affectent les berges anthropisées et sur lesquelles il y a des enrochements. Ce n'est pas toujours facile à comprendre pour nous. Il y a des effets, comme le confirme la documentation, mais comment cela affecte-t-il les berges enrochées?

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lajeunesse. Il ne reste plus de temps.

J'aimerais vous informer qu'il n'y a plus d'interprétation.

[Traduction]

M. Taylor Bachrach: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Oui, monsieur Bachrach.

M. Taylor Bachrach: Il faudrait peut-être éclaircir une chose.

On dirait qu'un microphone était allumé. Je crois que c'était le mien, mais j'ai aussi l'impression de ne pas en avoir le contrôle. Dois-je appuyer sur le bouton pour l'éteindre?

Le président: L'équipe audio s'occupera de votre microphone.

M. Taylor Bachrach: C'est fabuleux.

Le président: Il n'y a donc pas eu d'interprétation de la dernière partie.

[Français]

Monsieur Lajeunesse, pouvez-vous reprendre les 30 dernières secondes de votre réponse?

M. Patrick Lajeunesse: Oui, monsieur le président. Je vais essayer de trouver où j'en étais.

On voit les effets de la navigation sur les berges naturelles qui sont situées le long de la voie navigable. Elles sont davantage érodées que celles qui ne le sont pas. Ces effets sont assez difficiles à évaluer quand il y a des infrastructures. Il n'y a pas beaucoup de lit-

térature scientifique sur la façon dont les berges où il y a des infrastructures réagissent à l'érosion. J

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lajeunesse.

[Traduction]

Merci, monsieur Bachrach.

Le prochain intervenant sera M. Muys.

La parole est à vous. Vous avez cinq minutes.

M. Dan Muys (Flamborough—Glanbrook, PCC): Merci encore, monsieur le président, et merci à tous nos témoins pour leur comparution.

Je vais poursuivre dans le sens des questions posées par M. Bachrach aux représentants de l'Université Laval qui nous font bénéficier du point de vue du milieu scientifique. C'est une perspective importante à considérer dans le cadre de cette étude qui porte, il ne faut pas l'oublier, sur la navigation commerciale et son impact sur l'érosion des berges.

Je sais que vous avez eu droit à seulement 30 secondes pour compléter votre dernière réponse, et j'aimerais vous donner l'occasion de nous en dire plus long au sujet de vos travaux ou de tout autre sujet dont vous n'auriez pas encore eu l'occasion de traiter aujourd'hui.

● (1630)

[Français]

M. Patrick Lajeunesse: Bien sûr.

[Traduction]

Il y a un autre aspect que je souhaiterais aborder.

[Français]

On connaît le phénomène d'érosion et on reconnaît l'effet du battillage, mais les répercussions sont quand même difficiles à évaluer avec les données que nous avons actuellement.

Les répercussions sont difficiles à évaluer sur les infrastructures de protection — on en parle déjà depuis quelques minutes — en partie parce qu'elles ne sont pas en parfait état. Elles sont près de leur fin de vie et ne peuvent pas vraiment répondre aux besoins. Ces infrastructures ont 50 ans, dans certains cas. Elles sont loin d'être neuves.

[Traduction]

M. Dan Muys: Dans le cadre de vos recherches, vous êtes-vous intéressés à ce qui se fait ailleurs dans le monde? En avez-vous tenu compte dans la mise au point de vos projets réalisés en collaboration, si je ne m'abuse, avec le ministère de l'Environnement du Québec? Pouvez-vous nous donner une idée des efforts déployés par d'autres administrations relativement à ces enjeux?

[Français]

M. Patrick Lajeunesse: Monsieur le président, je vais laisser M. Jean-François Bernier dire quelques mots à ce sujet.

M. Jean-François Bernier: Si j'ai bien compris, la question concerne les recherches sur les structures en place. Est-ce bien cela? Porte-t-elle sur des recommandations pour bâtir des structures vertes?

[Traduction]

M. Dan Muys: Compte tenu de vos recherches et de la façon dont elles sont paramétrées, et à la lumière de votre expertise dans ce domaine, pouvez-vous nous dire s'il existe ailleurs dans le monde des approches dont le Comité pourrait s'inspirer pour trouver des solutions à ce problème?

[Français]

M. Jean-François Bernier: Je crois que Mme Lagarde ou Mme Durocher a parlé de cela. On a parlé de l'étude, réalisée au début des années 2000, de Diane Dauphin et Denis Lehoux. Ils ont fait un excellent travail sur l'érosion des berges dans la voie navigable. Nous pouvons prétendre être ceux qui poursuivent ces travaux.

Ils ont parlé de la diminution de la vitesse des navires depuis l'an 2000. Cependant, leurs travaux se sont arrêtés quelques années après cela, soit en 2002. Ils n'ont pas mentionné si cela avait réduit ou non les effets de l'érosion. Ce n'était pas facile de constater de façon claire si l'érosion ou la tendance se poursuivait ou non.

Avec les études de suivi que nous faisons en ce moment sur l'île Marie et l'île des Barques dans l'archipel du lac Saint-Pierre, on constate que l'érosion se poursuit sur les différents archipels qui sont dans le tronçon fluvial du Saint-Laurent.

Nos études nous permettent aussi d'accorder la priorité à l'échelle régionale, à laquelle nous travaillons, aux endroits qui subissent le plus d'érosion. Il s'agit surtout des berges naturelles, puisque ce sont elles qui répondent le plus rapidement au batillage ou aux autres processus du Saint-Laurent. Nous sommes en mesure de vraiment bien cibler les tronçons les plus exposés aux vagues dues au batillage. Nous constatons que ces milieux naturels continuent de s'éroder. Il s'agit d'une diminution de 50 %. En moyenne, sur certaines îles, le taux de recul peut tourner autour d'un à deux mètres par année, comme l'a déjà mentionné le Comité pour la protection des berges du Saint-Laurent.

C'est tout ce que je peux dire pour l'instant.

[Traduction]

M. Dan Muys: J'aurais aussi une question pour les représentants de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Il y a eu des échanges à ce sujet avec la participation des différents ordres de gouvernement, des administrations municipales, des citoyens, des propriétaires fonciers et de la Commission mixte internationale dans le cadre d'une approche de collaboration entre toutes les entités concernées. Dans un monde idéal, qui ferait quoi et quelle forme cela pourrait prendre? Quels éléments devraient être pris en charge par les différents ordres de gouvernement?

M. Philippe Murphy-Rhéaume: Merci pour la question.

Cela nous ramène au plan d'action 2020-2030. Nous souhaiterions voir le gouvernement fédéral assumer un rôle de leadership dans ce dossier en travaillant avec les provinces et les autres parties prenantes, comme les villes et les différents propriétaires fonciers, pour en arriver à des plans régionaux ou locaux permettant de régler ces enjeux d'une manière plus géographiquement ciblée.

S'il y a une chose que nous avons pu constater — et je crois que tout le monde ici partagera cet avis —, c'est qu'il n'existe pas une solution passe-partout pour les Grands Lacs et le Saint-Laurent, pas plus que pour l'ensemble du pays d'ailleurs. On a désigné dans le plan d'action les zones prioritaires où ces investissements doivent être consentis.

Comme elles sont les instances les plus proches des citoyens, il est bien certain que les administrations municipales ont un rôle à jouer, mais elles disposent de ressources plutôt limitées. Nous nous retrouvons avec un régime fiscal qui n'aide pas vraiment les municipalités à prendre en charge un chantier de cette envergure, et ce, même si elles assument en fait des responsabilités de plus en plus variées.

On nous dit également qu'une grande partie des programmes qui sont offerts...

• (1635)

Le président: Je suis désolé, monsieur Murphy-Rhéaume, mais nous avons déjà dépassé le temps alloué à cet intervenant.

Merci beaucoup, monsieur Muys.

La prochaine à pouvoir poser ses questions sera Mme Koutrakis.

À vous la parole pour les cinq prochaines minutes.

[Français]

Mme Annie Koutrakis (Vimy, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie tous les témoins d'être avec nous cet après-midi.

Ma première question s'adresse à Mme la mairesse Allaire ou à M. Murphy-Rhéaume.

Quelles sont les consultations que vous avez entreprises auprès de vos communautés sur les changements qu'elles aimeraient voir apporter aux règlements?

M. Philippe Murphy-Rhéaume: C'est une très bonne question.

J'avoue que nous n'avons pas encore entamé les consultations avec nos membres sur les questions réglementaires ayant des conséquences sur leurs capacités d'implanter des solutions de résilience côtière. C'est une question qui revient de plus en plus souvent.

D'ailleurs, nous avons remarqué qu'un de nos membres, soit la Ville de Varennes, a dû faire des travaux d'urgence parce que le ministère de l'Environnement de la province tardait trop. Cela a forcé la Ville à commencer ces travaux sans avoir obtenu les approbations nécessaires, ce qui la met à risque.

Nous voulons poursuivre nos discussions à ce sujet avec nos membres au cours de la prochaine année. Il s'agit de mieux comprendre comment nous pouvons établir un nouveau cadre réglementaire afin de faciliter la tâche des municipalités et des citoyens quand il s'agit de prendre des mesures de protection de leurs berges. L'évaluation environnementale prend beaucoup de temps. C'est un processus coûteux. Nous pourrions examiner s'il y a des moyens d'accélérer ce processus surtout quand il s'agit d'améliorer les infrastructures de façon naturelle.

Mme Annie Koutrakis: Je crois savoir que, avant d'adopter des changements réglementaires, le gouvernement fédéral doit évaluer un certain nombre d'éléments comme les répercussions sociales et environnementales en regard des effets économiques potentiels.

Est-ce bien ce que vous comprenez?

Cela vous semble-t-il raisonnable, monsieur Murphy-Rhéaume?

M. Philippe Murphy-Rhéaume: Cela me semble absolument raisonnable.

À la base, nous sommes un organisme environnemental, alors nous ne pouvons oublier l'impact environnemental. Un des piliers fondamentaux de notre organisation est l'équité en matière d'eau, alors les questions socioéconomiques sont très importantes pour nous.

Je ne peux pas me pencher sur les détails exacts des questions réglementaires, mais nous constatons que nos municipalités sont soumises à des retards importants lorsqu'elles doivent implanter des solutions. Il s'agit de terrains qui sont en train de perdre au moins un mètre de berge par année. Ces retards constituent un grave problème quand nous essayons de protéger des terrains publics ou des propriétés privées.

• (1640)

Mme Annie Koutrakis: N'importe lequel des témoins peut répondre à ma dernière question.

Savez-vous s'il existe des programmes mis en œuvre par les gouvernements provinciaux ou fédéral pour protéger le littoral contre l'érosion?

Avez-vous communiqué avec Environnement Canada pour savoir si de tels programmes existent?

Madame Lagarde, je ne sais pas si vous voulez répondre à ma question.

Mme Carine Durocher: Je peux répondre à cette question.

Au Québec, dans les milieux maritimes, comme l'estuaire du golfe du Saint-Laurent, il y a des programmes ou des initiatives de protection des berges qui sont en cours, principalement en lien avec les changements climatiques.

Mme Annie Koutrakis: Avez-vous communiqué avec Environnement Canada ou seulement avec le palier provincial?

Mme Carine Durocher: Nous avons contacté Environnement Canada. Nous avons fait des demandes, notamment auprès du ministre Guilbeault, mais nous ne l'avons pas encore rencontré officiellement.

Les programmes qui sont en œuvre sont surtout financés par le gouvernement provincial pour ce que j'en sais actuellement. À ma connaissance, Environnement Canada n'offre pas de programmes. Quelqu'un d'autre parmi nous a peut-être d'autres informations à ce sujet.

Le président: Merci beaucoup, mesdames Koutrakis et Durocher.

Nous passons maintenant la parole à M. Barsalou-Duval pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Mes prochaines questions s'adresseront à MM. Bernier et Lajeunesse.

Vous êtes nos experts du domaine de l'érosion des berges du Saint-Laurent, parce que vous étudiez beaucoup la situation. Par le passé, des démarches ont été entreprises par des citoyens qui demandaient la mise en place d'un programme de protection des berges. On leur a répondu que ce dossier n'était pas de leur ressort, qu'il concernait les changements climatiques et que Transports Canada n'avait donc rien à y voir.

En comparant différentes réalités, comme celles des Îles-de-la-Madeleine et de l'Est du Québec, on constate que l'éro-

sion est notamment due aux marées. On sait que le vent et la fonte des glaces auront une incidence, tout comme la navigation.

Comment peut-on arriver à isoler chacun de ces facteurs et déterminer si, oui ou non, l'effet anthropique ou la navigation commerciale ont une incidence? Je parle ici du cas particulier des municipalités de Varennes, de Verchères et de Contrecoeur et du tronçon Montréal—lac Saint-Pierre, pour lesquels j'entends plus de doléances.

J'aimerais obtenir vos commentaires à ce sujet et savoir ce qu'il en est sur le plan scientifique.

M. Jean-François Bernier: C'est sûr que, quand on compare les Îles-de-la-Madeleine, qui sont exposées à des tempêtes, au tronçon du Saint-Laurent situé à la hauteur de Contrecoeur et des archipels, les événements qui ont une incidence sur le niveau marin et les changements climatiques ne sont pas les mêmes. Il est donc très difficile d'attribuer des conséquences claires sur ce plan. Le niveau du fleuve est beaucoup contrôlé par les différents barrages qu'on retrouve dans le système du Saint-Laurent. De plus, étant donné l'étroitesse du chenal, les vents et les tempêtes ne jouent pas nécessairement un rôle aussi important que dans l'estuaire maritime comme on l'entend. Souvent, les gigantesques vagues de plus de deux ou trois mètres qu'on peut observer aux Îles-de-la-Madeleine ne se retrouvent pas dans le Saint-Laurent fluvial.

Le batillage produit donc des vagues dans un système où il n'y en a pas vraiment beaucoup. C'est important de le savoir, et certaines de nos données montrent que le batillage a une importance assez majeure. Au printemps, par exemple, les glaces flottantes combinées aux vagues créées par le batillage génèrent aussi beaucoup d'abrasion. Avec les données que nous avons, c'est tout ce que nous pouvons maintenant expliquer relativement au batillage.

Les processus naturels ont un rôle à jouer, mais la présence de la voie navigable ajoute au régime de perturbation naturelle du fleuve et contribue quand même aussi à fragiliser certaines berges. Maintenant, avec la diminution de la vitesse, beaucoup de facteurs évoluent, parce que le comportement humain est difficile à prédire.

C'est ce que je peux expliquer pour l'instant.

M. Xavier Barsalou-Duval: Est-ce que...

Le président: Merci beaucoup, messieurs Bernier et Barsalou-Duval.

[Traduction]

Nous passons maintenant à M. Bachrach.

Vous avez droit à deux minutes et demie.

• (1645)

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Ma question est pour M. Lajeunesse ou M. Bernier. Cela concerne les infrastructures déjà en place le long du Saint-Laurent.

Je sais que dans d'autres environnements fluviaux, le renforcement d'une partie de la rive peut avoir des conséquences non souhaitées en aval. Il peut y avoir un transfert de l'énergie fluviale qui cause des problèmes encore plus graves ailleurs.

Est-ce que vos recherches ont révélé que c'est ce qui arrive en l'espèce avec ces infrastructures vieillissantes héritées des années 1960 et 1970? Y a-t-il eu des conséquences imprévues ailleurs le long du corridor du fleuve?

[Français]

M. Patrick Lajeunesse: Monsieur le président, je vais commencer et M. Bernier pourra compléter, si jamais il a d'autres informations à ajouter.

Oui, nous observons des changements comme ceux-là. Tout à l'heure, Mme Lagarde a parlé d'un continuum terre-eau, mais il doit aussi y avoir un continuum le long des berges. Il faut donc qu'il y ait un transfert sédimentaire le long des berges. Parfois, les infrastructures empêchent ce transfert de sédiments le long des berges ce qui, dans certains cas, occasionne de l'érosion dans la partie aval. Ce phénomène est connu et documenté.

D'autre part, je peux continuer à répondre en parallèle et vous dire que les infrastructures sont parfois abîmées par endroits, et elles induisent aussi d'autres processus géomorphologiques qui créent de l'érosion. On peut donc voir de l'affouillement sous les structures, par exemple. Parfois, lorsque les niveaux d'eau sont forts, il se crée de l'érosion au-dessous des infrastructures, mélange avec de la glace. Il y a vraiment une foule de phénomènes qui se produisent et qui peuvent interférer.

[Traduction]

M. Taylor Bachrach: D'accord.

Un peu dans le même ordre d'idées... Il semble y avoir pas mal de discussions quant aux mérites relatifs de ces solides infrastructures grises — à l'image de celles construites dans les années 1960 et 1970 comme si le bon vieux corps de génie de l'armée avait voulu blinder les rives de nos fleuves — et de ces infrastructures naturelles s'inscrivant dans un nouveau mode de pensée faisant appel aux écosystèmes.

Pouvez-vous parler des avantages de chacune de ces approches? Vous pourriez peut-être commencer à répondre maintenant et nous y reviendrons au prochain tour, car il ne me reste qu'une dizaine de secondes.

M. Patrick Lajeunesse: Je vais laisser M. Bernier répondre en premier, car c'est un domaine qu'il connaît mieux que moi.

[Français]

M. Jean-François Bernier: Parmi les effets négatifs des infrastructures grises dures, comme vous dites, il y a l'augmentation de la vitesse du courant et une friction moins importante que dans le cas des infrastructures qui possèdent de la végétation. Ces dernières permettent de développer des habitats et de retenir des sédiments afin de créer des écosystèmes, comme les marais, favorables à l'habitat du poisson. Les infrastructures vertes ont démontré beaucoup d'avantages.

Dans certains cas, les infrastructures non perméables, comme les murs, augmentent l'énergie des vagues, ce qui a un effet beaucoup plus pervers pour l'environnement. C'est encore plus prononcé en présence d'une côte en dents de scie.

Différentes infrastructures ont été construites à différentes époques et, évidemment, ce dernier type d'infrastructures accroît les conséquences néfastes.

Le président: Merci, monsieur Bernier.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Bachrach.

Nous allons maintenant passer à Mme Lewis.

Madame Lewis, vous avez cinq minutes.

Mme Leslyn Lewis (Haldimand—Norfolk, PCC): Merci, monsieur le président.

Je veux remercier nos témoins pour leur comparution d'aujourd'hui.

Ma première question s'adresse à nos deux maires, Mme Allaire et M. Barthe.

Je serais curieuse de connaître la répartition entre intérêts privés, commerciaux et gouvernementaux pour ce qui est de la propriété des berges de vos localités respectives.

[Français]

Mme Maud Allaire: Dans la ville de Contrecoeur, nous avons 22 kilomètres de berges. Nous avons une zone industrielle d'environ huit kilomètres, une zone résidentielle, plus dense, de huit kilomètres encore, ainsi qu'une zone plus récréotouristique et de terres agricoles de six kilomètres.

Chez nous, les berges sont plus hautes à certains endroits qu'à d'autres. Il ne faut pas oublier l'archipel des îles de Contrecoeur, qui est une réserve nationale de faune.

Étant une adepte de kayak et de photographie, j'ai constaté un effritement des écosystèmes année après année. Le niveau de l'eau est plus élevé ou restreint en fonction des gels et dégels. Lorsque les infrastructures ne sont plus capables de capter l'eau, il peut y avoir des rejets causés par des pluies diluviennes.

Il y a aussi le passage très présent des bateaux et des embarcations de plaisance, car nous avons deux marinas et une rive à l'intérieur de certaines îles.

Je crois qu'il faut mettre sur pied différents programmes. On a parlé d'infrastructures vertes. Selon moi, c'est une solution pérenne. Trop souvent, les résidents riverains ont déboisé leur terrain comme si c'était un terrain de golf. Il n'y a donc plus d'enracinement qui soutienne les terrains, qui s'affaissent ou qui subissent de l'éboulement.

Je pense qu'il faut imposer une réglementation très stricte pour interdire la coupe des arbres visant à faire des types de terrains ou de verts de golf. Il faut aussi aider les citoyens au moyen de subventions pour replanter...

● (1650)

[Traduction]

Mme Leslyn Lewis: Si je puis me permettre de vous interrompre un moment, madame la mairesse, j'aimerais savoir suivant quelle logique vous pourriez faire valoir au gouvernement qu'il devrait payer pour le rétablissement de berges appartenant à des propriétaires privés.

[Français]

Mme Maud Allaire: Je crois que vous parlez des résidents.

Le programme de protection des berges a pris fin en 1997. Des gens ont acheté leur propriété à une autre époque, alors qu'on parlait encore moins de changement climatique ou de hausses de température pouvant faire mourir la biodiversité et certains écosystèmes. Ces hausses de température font aussi mourir certaines variétés d'arbres. Ces citoyens ont donc besoin de conseils techniques pour améliorer la rétention de leurs berges, notamment au moyen d'herbiers aquatiques et de la plantation de certains arbres. Il faudrait aussi se pencher, avec des ingénieurs civils, sur les autres possibilités qui pourraient être jumelées à un peu d'infrastructures grises, tout en s'assurant qu'il y a une majorité d'infrastructures vertes.

Ces gens qui ont acheté leur propriété à une autre époque n'ont plus les moyens d'investir dans la reconstruction de leur mur de protection. Il devient alors très périlleux de la vendre, sans parler de la perte financière qu'ils subiraient. Nous voulons tous avoir notre patrimoine bâti et pouvoir un jour prendre notre retraite et vivre plus longtemps dans un établissement ou dans un endroit où nous serons à l'abri et où nous aurons des soins de santé. Alors, je pense que chaque citoyen du Canada a droit à une aide lorsque sa sécurité à long terme est menacée.

D'autre part, il faut avoir une vision à plus long terme. Peut-être qu'un jour, on décidera de racheter les terrains de ces citoyens pour s'assurer qu'il y a une végétation plus adéquate et pérenne permettant d'atténuer les hausses de température, qui mettent aussi tout l'écosystème du fleuve Saint-Laurent.

Finalement, les îles de Contrecoeur bénéficieraient beaucoup d'un programme de subvention pour la plantation d'arbres, parce que les arbres se déracinent le long des îles.

[Traduction]

Mme Leslyn Lewis: Puis-je vous demander combien de résidences sont en danger imminent de s'effondrer dans le fleuve?

[Français]

Mme Maud Allaire: Selon les études, la situation est plus dramatique à Varennes et à Verchères. À Contrecoeur, nous avons des côtes un peu plus hautes. Les endroits les plus touchés sont ceux qui ne bénéficient pas de la protection directe d'un archipel.

De plus, il y a quand même beaucoup de bateaux de plaisance qui naviguent ici et à proximité des berges. Je demande donc au gouvernement fédéral de réglementer la vitesse des bateaux de plaisance et leur distance des berges...

Le président: Merci beaucoup, madame la mairesse.

Malheureusement, il ne reste plus de temps.

[Traduction]

C'est maintenant au tour de M. Badawey.

Vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

Je vais m'adresser à nouveau aux représentants de l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent, car j'ai œuvré auprès de ces gens-là pendant 14 ans et je suis bien conscient de tout le travail qu'ils accomplissent au sein de leurs collectivités, notamment en prêtant une oreille attentive aux demandes de responsables locaux comme ceux que nous accueillons aujourd'hui.

Comme tout à l'heure, je vais vous poser mes deux questions pour vous laisser répondre par la suite.

Estimez-vous que l'Agence canadienne de l'eau pourra devenir un véritable pôle de référence en canalisant les différents efforts déployés pour nous permettre d'atteindre le triple objectif de reconnaissance de la nécessité des investissements économiques, environnementaux et sociaux liés aux Grands Lacs et au Saint-Laurent, conformément aux recommandations notamment formulées dans le plan d'action pour 2020-2030?

Essayons d'examiner la situation de plus près. Parmi les recommandations formulées dans le plan d'action, on retrouve — plus précisément à la page 10, paragraphe 2.1 — celle de « renforcer la résilience aux changements climatiques dans les communautés riveraines ». Et si vous allez à la page 31 de ce rapport que j'ai sous les yeux, il est question des bienfaits économiques des investissements consentis pour régler ces mêmes problèmes. Enfin, aux pages 33 et 34, on traite des coûts à engager pour faire le nécessaire, mais aussi, chose plus importante encore, des coûts qu'il faudrait éponger si rien n'était fait.

Je tiens à vous rappeler l'importance de votre témoignage pour le Comité. Je vous pose délibérément ces questions afin que vous puissiez énoncer un maximum des recommandations contenues dans ce plan d'action pour 2020-2030, de telle sorte que notre comité puisse, en se basant sur votre témoignage, reprendre à son compte bon nombre de ces recommandations aux fins de son propre rapport.

Cela dit, je vais demander à M. Murphy-Rhéaume de bien vouloir me répondre.

• (1655)

M. Philippe Murphy-Rhéaume: Merci, monsieur le président.

Je tiens encore une fois à remercier le député de Niagara-Centre pour sa question.

Je m'en voudrais de ne pas remercier également la députée de Vimy. J'ai en effet oublié tout à l'heure de la remercier de sa participation à notre réunion semestrielle. Je crois que c'était en janvier, soit tout juste après sa nomination à titre de secrétaire parlementaire pour les transports. Nous lui sommes reconnaissants d'avoir bien voulu participer à cette rencontre et répondre aux questions des membres de notre conseil d'administration.

Il est bien certain qu'une entité comme l'Agence canadienne de l'eau pourra permettre de prendre efficacement en charge les enjeux liés à l'eau douce et aux eaux intérieures dans le cadre d'une approche visant des résultats sur trois tableaux. Cette agence devra pour ce faire pouvoir compter sur une adhésion multipartite en s'appuyant non seulement sur le soutien de la communauté environnementale, mais aussi sur celui du milieu des affaires.

Dans le contexte de la Stratégie nationale d'adaptation en cours d'élaboration par le gouvernement fédéral, l'Agence canadienne de l'eau aura certes un rôle important à jouer en matière d'adaptation aux changements climatiques, surtout pour ce qui est des enjeux liés à la résilience des berges. Nous osons espérer que cela fera partie de son mandat.

Étant donné l'importance que revêtent les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, non seulement pour notre économie... Si la région était considérée comme étant un pays distinct, elle serait la troisième plus grande puissance économique au monde avec des activités économiques se chiffrant à 7 billions de dollars par année. Elle est en outre la source de 20 % des réserves planétaires d'eau douce de surface. Elle fournit de l'eau potable à 40 millions de Canadiens et d'Américains. Comme c'est une ressource que nous partageons avec nos voisins du Sud, nous sommes fiers de travailler avec eux au sein de cette organisation binationale.

Il ne fait aucun doute que l'approche recommandée nous permettra de faire des investissements judicieux qui seront bénéfiques pour l'environnement tout en nous procurant des avantages socioéconomiques.

C'est ce que nous pouvons observer aux États-Unis avec l'initiative de restauration des Grands Lacs dont nous voudrions voir une version adaptée être mise en œuvre ici au Canada en pouvant compter également sur des investissements conséquents. Pour chaque dollar investi dans l'initiative étasunienne, nous observons des retombées d'environ trois dollars pour les collectivités riveraines profitant de ces investissements.

Nous sommes à même de constater que des investissements environnementaux judicieux ciblant les actions appropriées — que ce soit pour le rétablissement de nos voies maritimes ou de nos berges, avec des incidences positives sur la qualité de l'eau, la qualité de vie des riverains et les infrastructures municipales — peuvent se traduire par des retombées économiques très importantes.

J'espère avoir répondu à la question.

M. Vance Badawey: Si je pouvais seulement insister sur ce dernier point... Je ne veux pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, mais vous avez indiqué être favorable à l'initiative de restauration des Grands Lacs aux États-Unis dans un contexte tout à fait comparable à ce que nous connaissons ici.

J'ai une dernière question. Estimez-vous que notre propre version de l'initiative de restauration des Grands Lacs devrait s'articuler autour du plan d'action pour 2020-2030 et plus particulièrement des recommandations qu'il renferme?

M. Philippe Murphy-Rhéaume: Certainement. Les recommandations formulées dans le plan d'action sont fondées sur la science. Elles sont en outre d'inspiration communautaire. De vastes consultations ont été tenues au fil d'une période de 18 mois pour guider l'élaboration de ce plan d'action.

C'est le fruit du travail de différents experts qui ont contribué au processus de consultation auprès des collectivités, des communautés des Premières Nations et de divers partenaires des sphères environnementale et économique. Je pense que les recommandations formulées dans ce plan d'action procurent au gouvernement l'assise idéale pour créer au Canada un programme similaire à l'initiative de restauration des Grands Lacs.

• (1700)

M. Vance Badawey: Formidable.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer à M. Strahl.

Vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes.

M. Mark Strahl (Chilliwack—Hope, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout comme M. Bachrach, je m'y connais bien en problèmes d'érosion. Mon expérience est toutefois celle du fleuve Fraser, plutôt que du Saint-Laurent ou des Grands Lacs.

Je voulais demander à M. Murphy-Rhéaume ou à l'un de nos témoins de l'Université Laval s'ils savent combien de kilomètres de berges sont ainsi insuffisamment protégés. Il va de soi que chaque municipalité pourrait nous le dire pour son propre territoire. Nos autres témoins nous ont d'ailleurs parlé de certaines sections de la voie maritime qui sont touchées dans leur localité.

Avez-vous une idée du nombre total de kilomètres qui seraient maintenant affectés par l'érosion et par la navigation commerciale dans la voie maritime?

M. Philippe Murphy-Rhéaume: Je vais laisser aux gens de l'Université Laval le soin de vous répondre à ce sujet, car nous ne disposons pas d'études portant précisément sur l'industrie des transports ou son incidence sur l'érosion.

Comme je l'ai indiqué précédemment, nous avons mené une enquête auprès de localités ontariennes et québécoises qui nous ont indiqué que des investissements dépassant les 300 millions de dollars devraient être consentis au cours des cinq prochaines années pour s'attaquer à ces problèmes. C'est le total auquel nous sommes parvenus pour seulement 52 collectivités éparpillées sur plus de 9 000 km le long des berges des Grands Lacs et du bassin du Saint-Laurent.

Je pense que les représentants de l'Université Laval seront mieux à même de répondre de façon plus précise à cette question.

M. Mark Strahl: Très bien.

S'agit-il donc de 9 000 km?

M. Patrick Lajeunesse: Merci, monsieur le président.

Je ne sais pas si M. Bernier a ces chiffres sous la main?

[Français]

M. Jean-François Bernier: Je n'ai pas le nombre exact, mais il serait très facile de l'obtenir grâce aux données que nous avons publiées sur le site de Données Québec à la suite de notre dernière étude.

À première vue, je dirais que, sur le tronçon fluvial, il y a au moins 300 kilomètres de berges qui montrent des signes d'érosion à cause de la voie navigable. Je suis désolé, mais je ne peux pas vous donner le nombre exact pour l'instant.

[Traduction]

M. Mark Strahl: Si nous nous concentrons sur ces 300 km — M. Murphy-Rhéaume nous a parlé de 300 millions de dollars, mais c'est bien de 300 km qu'il est question ici —, quel serait le coût estimatif pour le gouvernement? Combien d'argent faudrait-il pour protéger complètement ces zones ou les rétablir suffisamment pour empêcher qu'une érosion semblable puisse se produire à l'avenir? Avez-vous une estimation? Dans un monde idéal où nous n'aurions pas à nous préoccuper des coûts, combien faudrait-il investir pour régler ces enjeux?

[Français]

M. Jean-François Bernier: Tout à l'heure, il était question de 5 000 \$ à 6 000 \$ le mètre. Je ne ferai pas le calcul, mais cela représente une sacrée somme. Je crois que l'évaluation tournera autour de cela.

Il faut aussi réfléchir à la nécessité d'agir sur l'érosion. Par le passé, la limitation de la vitesse des bateaux avait permis de réduire l'érosion de 50 %. Si on réévaluait la vitesse des navires, il y aurait peut-être moyen de réduire encore plus l'érosion et de faire en sorte que certains sites soient moins touchés par le batillage. Probablement qu'à long terme, certains segments ne seraient plus touchés par le batillage ou alors son impact serait assez minime. Ce serait une stratégie d'intervention possible, plutôt que de mettre en place des structures qui seraient assez coûteuses, comme on a pu s'en apercevoir.

[Traduction]

M. Mark Strahl: J'adresse ma dernière question à nos deux maires.

Avez-vous été en mesure d'avoir accès au Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes mis sur pied par le gouvernement du Canada? Ce fonds vise d'abord et avant tout à réduire les risques d'inondation, mais j'aimerais savoir si vous avez pu vous prévaloir d'une partie de ce soutien financier et si les mesures prises pour mettre vos collectivités à l'abri des inondations ont aussi pu avoir comme effet secondaire de lutter contre l'érosion.

Oui, madame Allaire.

• (1705)

[Français]

Mme Maud Allaire: À Contrecoeur, nous n'avons pas reçu de subvention pour réduire les effets de l'érosion sur les berges.

Le président: Merci beaucoup, madame la mairesse.

[Traduction]

Monsieur Rogers, vous avez la parole pour les cinq prochaines minutes.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être des nôtres aujourd'hui pour faire en sorte que le Comité soit mieux au fait des difficultés que vive leur région en raison de l'érosion des berges. Ce n'est certes pas un phénomène que je connais bien. À Terre-Neuve-et-Labrador, nous vivons entourés d'eau, mais notre littoral est rocheux. Lorsque nous sommes touchés par l'érosion des berges, c'est généralement des suites d'une forte tempête ou de l'un de ces phénomènes attribuables aux changements climatiques dont nous parlons.

J'ai quelques questions pour les représentants de l'Université Laval que nous accueillons aujourd'hui.

Vous avez parlé de certains projets de recherche. Vous vous intéressez aux effets des phénomènes naturels sur les Grands Lacs depuis 2007. Je ne sais pas si vous pourriez nous dire dans quelle mesure selon vous les changements climatiques ont contribué de façon significative à cette érosion. J'aimerais aussi savoir si vous avez documenté, au moyen de vidéos ou de photos, une partie des dommages causés à nos berges.

[Français]

M. Patrick Lajeunesse: Contrairement à ce qui est documenté par d'autres équipes qui mènent des recherches dans l'estuaire et dans le golfe du Saint-Laurent, ce que je documente, ce sont des processus et des causes autres qui font la particularité de ce tronçon du fleuve.

Les répercussions des changements climatiques dans le fleuve Saint-Laurent vont surtout se faire sentir par les variations du niveau de l'eau, qu'il soit bas ou élevé. C'est un des facteurs liés aux changements climatiques qui aura des incidences très importantes sur l'évolution des berges.

[Traduction]

M. Churence Rogers: Nous savons bien sûr que les berges ne sont pas partout identiques. D'après ce que j'ai pu entendre aujourd'hui, la situation peut varier d'une portion des berges à l'autre, même à l'intérieur des Grands Lacs. Quels secteurs sont particulièrement touchés par la circulation des navires commerciaux et comment cela se manifeste-t-il?

[Français]

M. Jean-François Bernier: En fait, il faut remonter très loin dans le temps. Ce qui explique l'érosion et le fait que la situation est critique dans le tronçon fluvial, c'est que la plupart des berges sont composées du même type de dépôt de surface, soit une argile un peu plus limoneuse qui réagit beaucoup aux phases du batillage, qui fait alterner humidité et sécheresse avec pour résultat que cela se défait en feuillets. En termes scientifiques, cela s'appelle la dessiccation des sols argileux. Presque toutes les berges du tronçon fluvial sont formées à partir de ce type de dépôt.

L'aménagement du territoire peut avoir des conséquences. Parfois, ces zones sont principalement constituées de remblai, un dépôt beaucoup plus vulnérable.

Ces deux types de dépôt se retrouvent sur le tronçon fluvial qui couvre la zone où le batillage se produit, soit entre le lac Saint-Pierre et Montréal.

[Traduction]

M. Churence Rogers: Des témoins ont fait référence aujourd'hui à certaines solutions écologiques qui s'offrent à nous.

Je ne suis plus trop certain de qui c'était, mais un de nos témoins a indiqué que certaines propriétés privées le long des berges ressemblaient à de véritables terrains de golf. Je suppose que l'on a abattu tous les arbres et planté du gazon d'une manière ou d'une autre pour obtenir une pelouse d'un vert immaculé, ce qui diminue bien sûr d'autant la protection pouvant être offerte par les éléments naturels.

Outre la réduction des limites de vitesse dont il a été question, quels sont les autres moyens à notre disposition pour prévenir l'érosion des berges? S'agit-il de planter davantage d'arbres et de prendre toutes sortes d'autres mesures pour rendre nos berges plus résilientes à cette forme d'érosion?

• (1710)

[Français]

M. Patrick Lajeunesse: Dans certains cas, il faut laisser la nature reprendre sa place, notamment au moyen de la végétation.

Comme M. Bernier le disait tout à l'heure, cela permettrait de réduire la friction des vagues sur certaines infrastructures. Cela permettrait également la captation de sédiments, soit la boue ou le sable, le long de la berge; cela va aussi aider à diminuer la friction.

Pour améliorer la situation, il faut, entre autres, privilégier la revégétalisation naturelle, c'est-à-dire qu'il faut laisser pousser les arbres au lieu de les couper.

[Traduction]

M. Churence Rogers: Comme certains d'entre vous nous l'ont indiqué, la construction de brise-lames n'est pas nécessairement une bonne solution. J'en déduis ainsi que l'option écologique est sans doute celle qui est privilégiée par les riverains.

[Français]

M. Patrick Lajeunesse: Monsieur le président, je dois dire que nous ne sommes ni des spécialistes en infrastructure ni des ingénieurs. Nous pouvons observer les conséquences des changements climatiques ou des phénomènes anthropiques sur les infrastructures, mais nous ne pouvons pas déterminer quelle serait la meilleure solution.

Cependant, je reviens à l'idée qu'il faut laisser aux sédiments un transit le long de la berge pour qu'ils puissent se déplacer. Comme l'a dit Mme Lagarde, il faut permettre les échanges entre la terre et l'eau. Il faut qu'il y ait une continuité de transit de sédiments le long de la berge, ce qui va permettre de diminuer la friction le long des infrastructures.

Je pense que c'est un élément assez important qui pourrait être mis en place par différents moyens.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Lajeunesse.

[Traduction]

Merci beaucoup pour ces questions, monsieur Rogers.

[Français]

Monsieur Barsalou-Duval, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

M. Xavier Barsalou-Duval: Merci, monsieur le président.

Encore une fois, je vais m'adresser à M. Lajeunesse et à M. Bernier.

Le Saint-Laurent et les Grands Lacs sont les zones les plus densément peuplées du Québec et du Canada, respectivement. J'imagine que cela a entraîné l'artificialisation de beaucoup de berges au fil des ans et un effet anthropique majeur, sans parler de la navigation, sur les berges et les terrains occupés. En fin de compte, cela signifie aussi qu'il y a eu un effet important sur le milieu écologique au fil des ans, puisqu'il y a nécessairement moins de végétation, d'animaux et de biodiversité le long des berges.

Vous avez aussi mentionné que l'érosion des berges semblait plus forte dans les endroits où il n'y avait pas d'ouvrages de protection et où on avait davantage laissé les choses dans leur état naturel. Comment peut-on concilier les deux? Il semble y avoir moins d'érosion dans les endroits où il y a une protection artificielle, et donc une artificialisation de la berge, mais en même temps, du point de vue écologique, il serait préférable de les laisser davantage dans leur état naturel.

On parlait d'un programme de protection des berges. Êtes-vous en faveur de cela?

Quelle forme devrait-il prendre?

Que se passerait-il si on décidait de ne pas mettre en place un tel programme?

M. Patrick Lajeunesse: Premièrement, il faut voir la situation actuelle des infrastructures. Si celles-ci sont désuètes, c'est peut-être déjà une partie de la réponse. Peut-être devrait-on se pencher sur cette situation et l'améliorer pour rendre les berges plus résilientes.

Par contre, on observe effectivement un recul des berges naturelles qui ne sont pas protégées. Toutefois, elles répondent quand même à certains objectifs écosystémiques, contribuant notamment au transit sédimentaire le long de la berge. Cela empêche un certain déficit en aval.

La réponse n'est donc pas parfaite, mais nos connaissances sur la situation ne sont pas parfaites non plus.

M. Xavier Barsalou-Duval: Madame Allaire, c'est vous qui avez porté une résolution à l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent à ce sujet. Peut-être pourriez-vous, en conclusion, nous parler des motivations qui vous ont amenée à déposer une telle requête.

• (1715)

Mme Maud Allaire: Bien sûr.

Depuis des années, je rencontre Mme Lagarde. Elle vient me voir avec une de mes concitoyennes et je les oriente vers des représentants de divers ordres de gouvernement afin qu'elles puissent les contacter et les rencontrer.

Je ne m'en suis jamais cachée, à mon avis, les changements climatiques sont le défi de l'avenir. Beaucoup d'études sont menées par plusieurs scientifiques à ce sujet. Je me battrai toujours pour qu'on en fasse plus pour les riverains, les communautés, les réserves fauniques et toutes les îles dans la Voie maritime du Saint-Laurent. On doit les reboiser, parce qu'avec le réchauffement climatique, la température va grimper de plusieurs degrés et plusieurs essences d'arbres vont périr. Certaines de nos îles vont donc se retrouver avec seulement des herbiers aquatiques et du foin. Or on sait que ces îles abritent plusieurs espèces aviaires et qu'elles sont des îles de reproduction pour les poissons, les tortues géographiques et les hirondelles de rivage, notamment.

Alors, dans cette partie de la Voie maritime, il y a des investissements à faire à long terme pour s'assurer de la pérennité des écosystèmes et de toutes les espèces vivantes s'y trouvant.

Le président: Merci beaucoup, madame Allaire.

[Traduction]

À vous la parole, monsieur Bachrach. Vous avez deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

On nous a parlé plus tôt dans la séance de la réduction volontaire de la vitesse, une mesure suggérée — et je ne dirai pas « imposée » — par le gouvernement fédéral. Je ne sais pas si l'un de nos témoins pourrait nous indiquer si des mesures de contrôle conséquentes ont été mises en oeuvre pour déterminer si les entreprises de transport maritime réduisent volontairement la vitesse de leurs navires comme cela a été suggéré, et si des efforts sont consentis par ailleurs pour déterminer si cette réduction de la vitesse a une incidence sur l'ampleur de l'érosion que subissent nos berges.

Je vais peut-être commencer avec vous, monsieur Grégoire, car vous avez été le dernier à nous parler de cette réduction des limites de vitesse.

Je ne sais pas si d'autres témoins voudront ajouter quelque chose à ce sujet, mais ils sont les bienvenus.

M. Roy Grégoire: Oui, les limites de vitesse sont respectées de façon générale, mais il arrive que certains navires, une fois la nuit tombée, se déplacent plus vite qu'ils le devraient.

Vous savez, il y a beaucoup de navigation. Il devient donc difficile de... C'a été observé sur certains sites où on peut visualiser les navires et leurs vitesses. Récemment, il y a peut-être une semaine ou deux, au moins deux navires ont fait un gros excès de vitesse. Nous ne pouvons passer une nuit blanche à ce genre de surveillance. Il est donc difficile de dire combien de navires ne respectent pas les limites de vitesse. Mais ça a des répercussions.

M. Taylor Bachrach: Ces excès de vitesse semblent anecdotiques.

Quelqu'un est-il au courant d'une méthode systématique et quantitative de surveillance du respect des limites? Je soupçonne que les excès ne sont pas sanctionnés si c'est volontaire.

[Français]

Mme Carine Durocher: La Corporation des pilotes du Saint-Laurent central, qui regroupe les pilotes manœuvrant les navires dans notre région, a fait une analyse là-dessus dans le passé. Elle est arrivée à la conclusion que plus de 95 % des navires suivent la recommandation de limitation volontaire de vitesse.

Dans mon secteur, cette limitation de vitesse aide à réduire les taux de recul des berges, mais elle ne l'arrête pas. Au lieu de perdre deux mètres par année, on perd peut-être juste un mètre là où il y a une limitation de vitesse. Ce n'est que sur certains tronçons du fleuve que la limitation s'applique. C'est une mesure louable, mais, à elle seule, elle ne suffit pas à protéger les habitats riverains.

Le président: Merci beaucoup, madame Durocher.

Nous allons terminer avec M. Badawey.

[Traduction]

Monsieur Badawey, vous disposez de cinq minutes.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le président.

J'ai une question pour M. Murphy-Rhéaume et Mme Allaire sur leur travail dans l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Pour ceux qui l'ignorent, cette alliance est un organisme binational aux échelons fédéral, provincial et, principalement, municipal de résolution des problèmes qui se posent dans le bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Les États-Unis ont beaucoup investi dans un programme extrêmement intense de travaux qu'ils ont entrepris principalement dans le cadre de l'initiative de restauration des Grands Lacs.

Monsieur Murphy-Rhéaume d'abord, pouvez-vous en dire davantage sur les partenariats établis, à la lumière de votre expérience et de votre collaboration avec vos partenaires américains? Ensuite, pouvez-vous en dire davantage sur les réalisations et les accomplissements, jusqu'ici, de cette initiative entreprise de façon si énergique par les États-Unis, y compris, bien sûr, le sujet d'aujourd'hui, la préservation des berges?

• (1720)

M. Philippe Murphy-Rhéaume: Incitatrice de partenariats, l'initiative de restauration des Grands Lacs est en partie imputable à une coalition d'organismes américains du bassin des Grands Lacs rendus inquiets par l'accumulation des problèmes. Cette coalition a commencé à faire pression sur le gouvernement fédéral pour qu'il finance un effort visant à résoudre une multitude de problèmes, de la pollution des eaux aux conséquences du changement climatique sur nos cours d'eau et nos berges.

C'est un effort bipartisan qui a donné naissance à cette initiative et il bénéficie d'un appui bipartisan dans toute la région des Grands Lacs. En fait, quand l'ancien président américain a menacé de mettre fin à son financement, la communauté en général, mais également les membres des deux partis ont réagi et ont veillé à non seulement maintenir le financement, mais, également, à l'augmenter. Puis, avec l'adoption récente de la loi américaine sur l'investissement dans les infrastructures et l'emploi, nous assistons à une bonification plus grande encore du financement de l'initiative, du côté étasunien.

Au Canada, il y a du rattrapage à faire, maintenant que nos voisins fédéraux investissent tellement dans le bassin des Grands Lacs. Leurs priorités sont peut-être différentes des nôtres, mais, que ce soit à la faveur de l'initiative de restauration ou à celle d'autres programmes issus de la loi susmentionnée sur les infrastructures et l'emploi, nous voyons bien que beaucoup de financement est dirigé vers une meilleure conservation des berges dans le bassin. En fait, grâce à un partenariat avec l'U.S. Army Corps of Engineers et les huit États des Grands Lacs et au financement du Congrès, les Américains entreprendront une vaste étude de la résilience des Grands Lacs pour déterminer la nature des différents dangers qui menacent toute la région ainsi que les types de solutions qu'ils pourraient leur opposer et qu'ils mettront en œuvre.

Nous voudrions certainement reproduire ce modèle ici, et le plan d'action de 2020-2030 me semble faire suite à cette discussion d'une stratégie régionale. Certains thèmes sont souvent revenus sur le tapis ce soir, à la faveur de diverses questions. Il faut examiner ce problème collectivement, pour mobiliser des régions entières et des cellules littorales, parce que, quelles que soient les mesures que prend individuellement une communauté ou un propriétaire foncier pour diminuer les répercussions du changement climatique ou de l'activité des vagues soulevées par les navires ou les bateaux de plaisance, elles auront des répercussions en aval ou sur le voisinage. Il faut agir collectivement contre ces problèmes.

M. Vance Badawey: Merci pour ces réponses.

Je m'adresse maintenant à vous, madame Allaire.

Que répondriez-vous la même question?

[Français]

Mme Maud Allaire: C'est difficile de définir les programmes. Nous aimerions en faire toujours plus pour nos concitoyens et nos concitoyennes et pour bien les connaître. Nous aimerions aussi que le gouvernement fédéral nous demande parfois si nous sommes au courant que nous pouvons profiter de tel ou tel programme.

Le gouvernement prend-il soin des réserves fauniques fédérales? Est-ce qu'il procède à des vérifications? Est-ce qu'il fait son travail de gestionnaire? Est-ce qu'il s'assure d'injecter suffisamment de fonds pour la restauration de ces écosystèmes, dans le but d'assurer leur pérennité pour les générations futures? Je dois dire que j'en doute beaucoup.

Je suis tout à fait disposée à travailler de concert avec les gouvernements provincial et fédéral, mais je dois être au courant des programmes de subventions. De plus, je dois interpeller le gouvernement, comme je le fais présentement, pour obtenir son soutien pour tous ces citoyens et pour les Villes qui doivent injecter de plus en plus d'argent dans leurs infrastructures d'approvisionnement en eau, afin de subvenir à leurs coûts et d'assurer l'aménagement pérenne des berges pour les générations futures et pour les animaux qui s'y trouvent.

L'appel que je lance à tout un chacun, c'est de travailler ensemble. Il ne faut pas seulement mener des recherches, il faut agir. Nous connaissons les statistiques. On en parle et on en reparle, mais on a besoin d'être sur le terrain et d'agir.

Au cours des prochaines années, on travaillera à l'installation du terminal de Contrecoeur, qui s'ajoute aux infrastructures du Port de Montréal.

Au cours des dernières années, il y a eu des succès grâce aux investissements qui ont été faits pour la mise en place de murs avec des nichoirs...

• (1725)

[Traduction]

M. Vance Badawey: Merci, madame.

[Français]

Le président: Merci beaucoup, madame la mairesse.

[Traduction]

Merci beaucoup, monsieur Badawey.

[Français]

Je remercie les témoins de nous avoir accordé de leur temps et de nous avoir fait part de leur expertise et de leur rétroaction.

[Traduction]

Sur ce, chers collègues, nous sommes près de lever la séance.

Mais, avant, je reviens sur des discussions que notre greffier a eues avec vous tous sur la nécessité d'approuver le budget des deux prochaines études.

Quelqu'un s'y oppose-t-il?

Oui, monsieur Strahl.

M. Mark Strahl: Les fonds affectés aux témoins sont seulement provisoires, n'est-ce pas?

Excellent. Merci.

Le président: Chers collègues, y a-t-il des objections?

(La motion est adoptée.)

Le président: Sur ce, la séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>