



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 036 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 26 mai 2008

Président

M. Fabian Manning

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des pêches et des océans

Le lundi 26 mai 2008

• (1255)

[Traduction]

Le président (M. Fabian Manning (Avalon, PCC)): La séance est ouverte. Je souhaite la bienvenue à tous.

Pour ceux qui l'ignorent peut-être, nous sommes le Comité permanent des pêches et océans de la Chambre des communes. Depuis quelques mois, nous étudions le programme des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et Océans et pour cela nous voyageons et rencontrons des gens à travers le pays. Notre but est de recueillir autant d'avis que possible auprès des usagers de ces ports, en espérant pouvoir renforcer le programme, non seulement sur le plan financier mais à tous les autres égards aussi, sachant très bien que nombre de ceux qui siègent dans les administrations portuaires à travers le Canada sont des bénévoles.

Nous avons fait un voyage sur la côte Est il y a un mois environ. Nous sommes ravis de nous trouver aujourd'hui à Richmond. Nous allons nous rendre à Port Hardy, je crois, ce soir, et passerons quelques jours de plus dans votre belle province. Je suis moi-même de Terre-Neuve-et-Labrador, et je suis donc bien loin de chez moi. Nous sommes accompagnés d'interprètes qui vont traduire notre dialecte. Je demande à nos témoins de prêter garde à cela, car nous avons quelques membres qui ont besoin de l'interprétation.

Comme je l'ai dit, je viens de Terre-Neuve et parfois j'ai besoin de mon propre interprète, mais je n'interviendrai guère ici aujourd'hui. Chacun des comités de la Chambre des communes est secondé par du personnel et des assistants, tels que notre analyste, François, nos interprètes, nos techniciens, les gens que vous voyez à l'arrière. Nous sommes ravis d'avoir également notre greffière, qui se trouve être originaire de la Colombie-Britannique et dont la mère et les deux frères se trouvent dans l'auditoire aujourd'hui. Sa mère, Margaret, et Gus et Mac, ses frères jumeaux, se sont joints à nous. Peut-être avons-nous là dans l'auditoire quelques politiciens en herbe.

Nous sommes ravis d'être ici aujourd'hui. Notre procédure consiste à donner la parole à nos invités pour des présentations liminaires, qui sont suivies d'une période de questions au cours de laquelle nous donnons la parole aux membres à tour de rôle. Pour vous donner une idée, le comité compte des représentants des quatre partis de la Chambre des communes: le Parti conservateur, le Parti libéral, le Bloc, et nous trainons avec nous ce gars du NPD, au bout de la table, qui nous apporte son soutien moral de temps à autre. Je dois dire que les membres de notre comité ont entre eux une très bonne relation de travail. La plupart d'entre nous représentent des régions où la pêche est importante et le Programme des ports pour petits bateaux représente un volet très important de notre travail.

Là-dessus, je vais inviter Mme Elizabeth McLeod, de la Harbour Authority Association of British Columbia, à nous faire ses remarques liminaires.

Avant de commencer, peut-être devrais-je demander à chacun des invités de se présenter et d'indiquer quelle organisation ils

représentent, aux fins du procès-verbal, et nous écouterons ensuite les remarques liminaires de Mme McLeod.

Merci beaucoup.

Mme Elizabeth McLeod (présidente, Harbour Authority Association of British Columbia): Je suis Elizabeth McLeod. Je suis la présidente de la Harbour Authority Association of B.C. et je gère la Comox Valley Harbour Authority. Je siège en outre au PRHAAC et au CCNAP.

M. Art Childs (vice-président, Harbour Authority Association of British Columbia): Bon après-midi. Je me nomme Art Childs. Je suis le vice-président de la Harbour Authority Association of B.C., directeur de port de la False Creek Harbour Authority et membre également du Pacific Coast Congress of Harbormasters and Port Managers.

M. Ben Maberley (directeur, Whaler Bay Harbour Authority, Pacific Regional Harbour Authority Advisory Committee): Je suis Ben Maberley, pêcheur commercial de saumon et de hareng. Je suis le président de la Whaler Bay Harbour Authority et je compareis au nom du Pacific Regional Harbour Authority Advisory Committee. Je suis également vice-président du comité consultatif national.

Mme Linda Franz (responsable du port, Campbell River Harbour Authority, Pacific Regional Harbour Authority Advisory Committee): Bon après-midi. Je suis Linda Franz. Je viens de Campbell River, où je gère l'une de nos administrations portuaires, et ce depuis 1984. Je prévois de prendre ma retraite cette année, mais je garderai toujours l'oeil sur le programme des administrations portuaires. Merci.

• (1300)

M. Lutz Budde (directeur, Oona River Community Association, Pacific Regional Harbour Authority Advisory Committee): Je me nomme Lutz Budde. Je suis d'Oona River, Colombie-Britannique. Je suis le directeur de la Oona River Harbour Authority et membre du PRHAAC.

Mme Elizabeth McLeod: Au nom de la Harbour Authority Association, je vous souhaite, messieurs, la bienvenue en Colombie-Britannique. Je vous félicite de prendre le temps de visiter chacune des régions du Canada. En dépit des énormes différences régionales, je pense que vous constaterez pendant votre séjour que nos collectivités et nos bénévoles partagent avec le reste du Canada un même intérêt à l'égard du Programme des administrations portuaires.

Tout au long de l'histoire de la Colombie-Britannique, les ports ont toujours fourni un havre sûr aux navires commerciaux qui sillonnent les eaux côtières. Ils constituent l'infrastructure de l'industrie halieutique et ils demeurent pour nombre des collectivités du Nord un maillon vital de leur réseau de transport. Les ports sont aussi un des piliers économiques des collectivités que nous représentons.

La Colombie-Britannique compte 76 ports principaux répartis le long de la côte, gérés par 54 administrations portuaires. Nos ports tendent à être plus grands que ceux des autres régions, accueillant en moyenne de 100 à 200 navires. En raison de la capacité des grands ports de générer des revenus, ils sont gérés par un conseil d'administration bénévole secondé par une équipe de professionnels. Le fait d'avoir des employés permanents permet à nombre de nos ports de la Colombie-Britannique de mieux planifier et de tirer parti des possibilités économiques de financement à mesure qu'elles se présentent dans l'Ouest.

La Harbour Authority Association of B.C. est une société sans but lucratif sous réglementation provinciale. Il importe de mentionner que la HAABC est une organisation de la base mise sur pied en 1997 par les ports pour répondre à leurs besoins. Nous travaillons en collaboration étroite avec la Direction des ports pour petits bateaux de la région du Pacifique, mais nous ne sommes pas une organisation gouvernementale. Sur les 54 administrations portuaires de la Colombie-Britannique, 49 sont membres de notre association. Notre rôle principal consiste à établir des communications entre les administrations portuaires, à favoriser la concertation et à faciliter l'échange d'information et l'établissement de réseaux. Nous avons divisé la province en six zones, et des administrateurs bénévoles sont élus au conseil pour chaque zone.

Chaque année, la HAABC organise une conférence de trois jours pour offrir à nos membres de l'information, des ateliers de formation et des possibilités de maillage et pour fournir des avis à notre conseil d'administration. Nous avons un membre du personnel à quart temps qui aide à organiser les conférences et nous comptons énormément sur notre conseil d'administration pour la prestation de services pratiques d'administration et de gestion, ce qui limite considérablement notre capacité de répondre aux besoins croissants de nos membres. Nous avons un besoin avéré de formation, d'éducation, de mentorat et de soutien pour le personnel des petits ports, isolés et moins développés, bien au-delà de ce qui peut être accompli lors d'une conférence annuelle. Cependant, sans ressources supplémentaires, il nous sera extrêmement difficile de satisfaire ces besoins.

Nous avons pris quelques initiatives ces dernières années. La première, qui est très importante pour nos ports, consiste en l'élaboration de modèles de documents à utiliser par les ports. Nous avons dressé un accord standard de licence d'amarrage afin que chaque port dispose d'un document juridique qui l'aidera à percevoir les droits et qui fixe clairement les conditions d'amarrage dans nos ports. Nous avons l'intention de transmettre ce document à toutes les autres régions du Canada par l'intermédiaire de la Direction des ports pour petits bateaux.

Les ports de la C.-B. continuent d'être infestés de navires abandonnés. Ce problème résulte des programmes de rachat de permis par le MPO qui fait que d'anciens navires de pêche inutilisés jonchent maintenant la côte. Peu ou pas du tout entretenus, ils sont immobilisés aux quais des ports commerciaux. Dans bien des cas, les propriétaires de ces embarcations les ont tout simplement abandonnées, laissant les ports aux prises avec ce qui est en train de devenir un problème énorme et coûteux. Avec le rachat des permis de pêche, plutôt que de navires, nous nous attendons à ce que le problème

continue de s'amplifier. En réponse à une demande présentée par nos membres, la HAABC, de concert avec la Direction des ports pour petits bateaux de la région Pacifique, met sur pied un sous-comité chargé d'établir un mandat pour enquêter sur l'ampleur du problème et explorer les options pour le régler.

• (1305)

En outre, mon collègue Art Childs travaille avec le Pacific Coast Congress à l'élaboration d'un programme éducatif, avec le concours de Hiltje Binner, qui est la directrice du port de Port McNeill et de Linda Franz.

Le PCC a conclu un partenariat avec l'University of Alaska Southeast pour élaborer un programme d'enseignement à distance à l'intention du personnel des ports commerciaux et de plaisance, axé sur les points d'intérêt communs: infrastructure et construction, entretien et réparation, méthodes d'exploitation écologiques et services à la clientèle.

Une partie du travail d'élaboration des cours s'effectue avec la collaboration des membres de HABC, l'objectif à long terme étant un renforcement du partenariat en matière de formation et de perfectionnement professionnel. Ce programme en ligne permettra aux employés portuaires d'accéder à une formation adéquate sans avoir à payer de frais de déplacement et d'hébergement. Nous espérons que cela va se concrétiser dans un avenir proche car, comme tout le monde, nous connaissons maintenant un problème d'attrition, du fait que nous sommes de plus en plus nombreux à atteindre l'âge de la retraite.

Je vais aborder quelques-uns des problèmes communs auxquels sont aujourd'hui aux prises tous les ports de la Colombie-Britannique, le premier et le plus grand, à mon avis, étant la Loi sur les ports de pêche et de plaisance et son règlement d'application, qui régissent nos ports. Ces textes ont été conçus il y a des nombreuses années pour permettre au gouvernement fédéral de gérer les ports. Ils n'ont pas été modifiés ou actualisés lorsque les administrations portuaires ont vu le jour et la législation ne facilite ni ne reconnaît le rôle que nous jouons dans la gestion des ports. Alors que les ententes de location nous obligent à respecter les lois et règlements du gouvernement, nous n'avons pas le pouvoir de les faire respecter par les usagers des ports.

Nous exhortons donc le ministère à réviser la loi et le règlement, ainsi que les ententes de location standard des administrations portuaires afin d'y apporter les changements nécessaires pour faciliter une bonne gouvernance de nos ports.

De plus en plus, nous adoptons une approche plus novatrice pour accroître notre capacité de reconstituer le capital des ports et les améliorer. Nous sollicitons continuellement des fonds d'autres sources et cherchons à exploiter les terrains portuaires afin d'améliorer nos finances.

Nous aimerions renforcer notre partenariat avec la Direction des ports pour petits bateaux afin de mettre au point des stratégies qui nous permettront de prendre les prochaines mesures logiques dans le cadre de notre approche créative en vue de répondre aux besoins des ports.

Si l'on veut que les ports de la Colombie-Britannique continuent de se développer, nous avons besoin de règlements qui nous permettent de refinancer nos investissements, d'acheter des terrains et d'améliorer les services. Pour obtenir des fonds de contrepartie de sources externes, il nous faut des directives de financement plus souples.

Enfin, les administrations portuaires doivent collaborer avec la Direction des ports pour petits bateaux afin que nous devenions une partie intégrante de la planification des ports, de façon à optimiser toutes les ressources disponibles. Nos installations font face à une demande toujours croissante, ce qui entraîne le conflit pour l'accès aux ressources riveraines qui se manifeste dans notre province. Il importe de signaler que la majorité de nos ports sont pleins et requièrent une augmentation de capacité et une expansion afin de répondre aux besoins croissants de la Colombie-Britannique.

L'infrastructure de la côte du Pacifique vieillit. Alors que la Direction des ports pour petits bateaux et la région du Pacifique font de leur mieux pour entretenir les équipements avec les ressources limitées dont ils disposent, il est évident qu'il est temps de recapitaliser nos ports. Nombre des structures de nos ports sont âgées de plus de 60 ans et sont parvenues à la fin de leur vie utile et doivent être remplacées.

Viennent s'ajouter à ce problème les changements climatiques et l'intensité croissante des tempêtes côtières; les dégâts résultants causés aux installations par le vent, les vagues, les débris et les inondations mettent en péril la sécurité des navires et des usagers des ports. Les solutions provisoires utilisées dans le passé dans nombre de nos ports, tels que les brise-lames flottants, ne suffisent plus à protéger les infrastructures et doivent être remplacés par des structures rocheuses permanentes.

Le dragage, comme on vous le dira partout en Colombie-Britannique, constitue un enjeu opérationnel majeur dans la plupart des ports du Pacifique, surtout ceux du fleuve Fraser. Les grands navires de pêche ne peuvent accéder à nos ports qu'à marée haute et sont incapables de se déplacer lorsqu'ils sont à l'amarrage, ce qui entraîne un grave risque pour la sécurité. En cas d'incendie à marée basse, nous serions incapables d'éloigner ces gros navires du quai, ce qui pourrait s'avérer catastrophique pour les autres navires et les installations.

• (1310)

Le dragage ne constitue pas seulement un problème à l'intérieur de nos plans d'eau. Depuis que Transports Canada a mis fin à son programme de dragage, les chenaux qui mènent aux ports s'ensavent, ce qui cause un important problème d'accès, et nous ne disposons ni de la compétence ni du financement nécessaire pour le régler. Ce problème n'est pas particulier à la côte Ouest, et nous espérons donc que l'on mettra en place une stratégie nationale pour le régler. Il serait réellement bon qu'une instance gouvernementale se charge de toute la gestion du dragage, comme Transports Canada le faisait dans le passé.

Les ports de la côte du Pacifique dépendent des efforts de nos bénévoles, lesquels sont aidés dans leur travail par le personnel de la Direction des ports pour petits bateaux de la région Pacifique. À un moment où tous les ports souffrent de la lassitude des bénévoles, nous constatons que le personnel de la Direction des ports pour petits bateaux travaille à la limite de ses possibilités, en raison des départs, des congés et de la révision fonctionnelle. Il est à porter au crédit du personnel de la région Pacifique qu'il soit parvenu, grâce à son dévouement et à sa détermination, à assurer un niveau professionnel de soutien à nos ports au long de cette période. Il est urgent de renforcer le soutien accordé au personnel de la Direction des ports pour petits bateaux, afin de maintenir et de stimuler l'intérêt et la capacité des bénévoles et du personnel, si nous voulons continuer à progresser.

Un autre petit problème qui nous tarade au quotidien est l'accès à l'information sur les propriétaires de navire. Si un navire n'est pas

répertorié dans le registre d'immatriculation des navires, il nous est impossible d'en connaître le propriétaire sans faire une demande d'accès à l'information, même lorsqu'il s'agit d'une urgence, ce qui pourrait avoir également de graves conséquences.

Nos ports de pêche commerciale sont cruciaux pour la survie de la pêche en Colombie-Britannique. La pêche commerciale reste un moteur majeur et viable de l'économie de la côte Ouest. Nous avons besoin de souplesse pour évoluer en fonction des besoins de notre industrie. Lorsque le MPO planifie des changements conséquents dans divers domaines qui vont se répercuter sur l'usage de nos ports, tels que l'octroi de permis, nous devons en être informés et être consultés. Nous voyons aujourd'hui, avec le lancement des quotas individuels, nombre croissant de navires qui restent à quai et qui ne servent plus qu'à maintenir la licence et le quota, et qui ne sortent plus en mer pendant les saisons de pêche comme dans le passé. Ils créent le problème de ce que j'appelle les épaves licenciées, car ces navires ne sont plus entretenus comme ils l'étaient lorsqu'ils sortaient en pêche.

Pour terminer, je voudrais vous remercier de l'intérêt que vous portez à notre organisation et à nos ports. Nous avons besoin de votre appui continu pour améliorer la viabilité des ports de pêche commerciaux de la côte du Pacifique.

Merci beaucoup d'être venus nous rencontrer.

Le président: Merci, madame McLeod.

Je crois que le prochain intervenant sera M. Maberley.

M. Ben Maberley: Bon après-midi à tous. Au nom du Pacific Regional Harbour Authority Advisory Committee, je souhaite la bienvenue sur la côte Ouest aux membres du Comité permanent des pêches et océans.

Lorsqu'on m'a invité à comparaître devant vous aujourd'hui, je me suis assis pour réfléchir au message que j'espérais vous transmettre. Vous venez d'entendre Liz McLeod, de la Harbour Authority Association of B.C. et l'excellent travail qu'elle accomplit pour le compte de toutes les administrations portuaires de la région Pacifique. Je suis sûr que pendant le restant de votre voyage les administrations portuaires que vous visiterez vous montreront et expliqueront de nombreux succès et difficultés. Le premier message à retenir est que toutes ces organisations sont gérées par des bénévoles, qui sont la colonne vertébrale de toutes les administrations portuaires dans tout le Canada.

Nous avons dans la région Pacifique 54 administrations portuaires, gérant 76 ports de pêche. Alors que certaines des AP ont les moyens d'engager du personnel salarié à temps plein, la plupart ne peuvent se permettre que des employés à temps partiel pour contribuer à la perception des droits et aux fonctions de secrétariat. Le restant du travail est effectué par des bénévoles. On estime que les 54 AP consacrent quelque 50 000 heures de bénévolat chaque année à l'exploitation portuaire.

J'aimerais passer en revue quelques initiatives sur lesquelles les membres du comité consultatif du Pacifique, de concert avec les conseillers régionaux et les ports pour petites embarcations, ont travaillé pour aider les administrations portuaires à devenir viables et autosuffisantes. La première est la création de la Harbour Authority Corporation.

De concert avec nos partenaires régionaux, et après de nombreuses années passées à nous débattre avec le problème de l'assurance de responsabilité civile des administrateurs et dirigeants et de l'assurance pour dommages corporels, nous avons formé la Harbour Authority Corporation. Cette société, gérée par des bénévoles, offre les deux types d'assurance à toutes les AP du Canada, à un coût de 100 \$ par an. Aujourd'hui, 414 des 579 administrations portuaires du Canada sont membres de la société. Sachant que l'assurance pour administrateurs et dirigeants coûte de 2 000 \$ à 4 000 \$ par an et par administration portuaire, les économies réalisées sont substantielles. Ces sommes sont maintenant disponibles pour réinvestissement dans leurs installations.

Le rapport Gislason indique que chaque dollar investi dans les ports produit 50 \$ de retombées. L'économie offerte par le programme représente 1,1 million de dollars, soit des retombées de 55 millions de dollars ou environ 94 000 \$ par administration portuaire.

Les conseillers travaillent également avec la Direction des ports pour petits bateaux à la rédaction de manuels d'inspection et d'entretien. Ces derniers permettront aux AP d'assurer une plus grande part des inspections et réparations de routine. Les AP ont demandé un pouvoir d'adjudication de contrats accru, portant la limite de 40 000 \$ à 200 000 \$. Nous espérons que davantage de ports pourront ainsi réaliser eux-mêmes un plus grand nombre de petits projets et moins dépendre à cet égard du ministère des Travaux publics.

Comme vous le savez peut-être, nous travaillons également à une nouvelle vision à long terme des ports pour petits bateaux. En voici l'énoncé provisoire :

L'existence d'un réseau national vital et abordable de ports sûrs et accessibles, en bon état de marche, qui répond principalement aux besoins de la pêche commerciale tout en contribuant aux intérêts plus larges des collectivités côtières et à l'intérêt national du Canada.

Les ports seront entièrement exploités, gérés et entretenus par des administrations portuaires viables, professionnelles et autosuffisantes représentant les intérêts des usagers et des collectivités.

Cette vision fait ressortir la connexion entre nos pêcheurs, nos administrations portuaires et nos collectivités côtières. Elle exprime le désir de toutes les parties prenantes de voir les administrations devenir des organisations communautaires autosuffisantes.

J'essaie de faire ressortir qu'à titre de bénévoles gérant des équipement fédéraux, nous travaillons fort pour offrir à nos pêcheurs et collectivités des ports sûrs et accessibles, mais nous ne pouvons y parvenir seuls. Nous avons besoin d'un partenaire solide, qui puisse offrir de bons programmes et le financement nécessaire pour nous permettre d'offrir ces services et réagir aux changements qui interviennent dans nos pêcheries et notre environnement.

Le financement des ports pour petits bateaux n'a pas sensiblement augmenté depuis huit ans. Au cours de l'exercice 2000-2001, le budget effectif était de 90 millions de dollars. Le budget de 2008-2009 est de 91,5 millions de dollars. Vu le taux d'inflation et la majoration des coûts de main-d'oeuvre et de construction, ce chiffre représente une véritable diminution du financement.

• (1315)

Le Comité des pêches, dans son dernier rapport, a souligné qu'il fallait une dépense estimative de 400 millions de dollars rien que pour remettre dans un état acceptable les ports principaux. Le fardeau de ce déficit a été infligé aux administrations portuaires, ce qui est inacceptable. Il nous faut l'engagement du gouvernement fédéral d'assurer un financement stable et de longue durée qui prenne

en compte toutes les difficultés auxquelles les administrations portuaires font face au quotidien.

Il me semble, d'après mes contacts avec les AP de la région Pacifique et du restant du pays, que la plupart des administrations portuaires ont pour objectif de devenir des organisations viables, professionnelles et autosuffisantes afin de pouvoir prendre les décisions dans le meilleur intérêt non seulement des pêcheurs mais aussi des collectivités qui dépendent tant de ces équipements.

Nous connaissons les difficultés de la génération de revenus. Il ne s'agit pas seulement de percevoir les droits, il faut aussi coopérer pour régler les problèmes financiers tels que l'assurance et l'entretien. Les difficultés vont persister et nous sommes impatients de collaborer avec l'excellent personnel de la Direction des ports pour petits bateaux pour les résoudre.

Merci encore de votre invitation à comparaître aujourd'hui et je vous souhaite un bon séjour sur la côte Ouest.

Le président: Merci, monsieur Maberley et merci aux autres témoins.

Monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Merci beaucoup, mesdames et messieurs.

J'ai été très intéressé par vos exposés qui témoignent d'une connaissance très approfondie du Programme des ports pour petits bateaux, non seulement selon l'optique des ports eux-mêmes mais aussi selon l'optique administrative du ministère des Pêches et Océans.

Monsieur Maberley, je vais vous adresser ma question puisque vous avez spécifiquement abordé la question du financement. Vous avez raison de dire, à mon avis, que le programme a effectivement subi une réduction budgétaire, vu les effets de l'inflation. L'inflation des coûts de construction, en particulier, l'emporte sur la hausse de l'indice des prix à la consommation d'environ 7 p. 100 par an, et vous avez donc tiré la conclusion que les crédits ne suivent pas le rythme.

Collectivement, vous représentez toutes les administrations portuaires de la C.B., mais vous-même et Elizabeth en êtes plus particulièrement les porte-parole. Je m'adresse à vous, Ben, et demanderai probablement à Elizabeth de répondre également. Étant donné cette baisse de financement, avez-vous remarqué une détérioration sensible ou une diminution de la capitalisation des ports dans la région? En outre, étant donné le manque de crédits, y a-t-il compétition à l'intérieur de la famille des administrations portuaires de la Colombie-Britannique? Est-ce que la concurrence pour le financement de projets d'équipement engendre des tensions?

Plus particulièrement, vous avez tous mentionné avoir une relation de travail très positive avec les responsables de la Direction des ports pour petits bateaux. Celle-ci a des équipes de techniciens et d'ingénieurs et des gens qui connaissent très bien le programme. Ils dressent chaque année des listes de projets à financer qu'ils envoient à Ottawa. Seriez-vous fâché d'apprendre que les fonctionnaires locaux dressent des listes de projets d'équipement rien que pour voir ces projets balayés à Ottawa, où les crédits sont déplacés ou détournés pour d'autres usages? Pensez-vous réellement qu'il faudrait des règles déterminant le financement, déterminant les priorités locales, de telle façon qu'à l'intérieur de la famille des administrations portuaires de la Colombie-Britannique le financement soit décidé dans la région et non ailleurs?

Je pense que vous avez tous saisi le sens général de mes questions. Ben et Elizabeth, vous voudrez peut-être aborder différents aspects, mais pourriez-vous simplement vous étendre davantage sur certains des points que vous avez soulevés dans le contexte de ce que je viens de dire?

• (1320)

M. Ben Mabberley: Une façon d'aborder la problématique consiste à dire que nous, tant la population que les pêcheurs de la C.-B., sommes très adaptables. Nous avons conscience des difficultés financières. Si vous prenez la HAABC et les groupes consultatifs, nous nous attaquons de concert, en tant que bénévoles, à ces problèmes de financement.

Y a-t-il concurrence entre les projets en C.-B.? Je ne la vois pas. Étant l'un des conseillers, je ne la vois pas. Tout le monde s'accorde à dire que nous manquons de crédits. Je suis l'un des conseillers régionaux et notre tâche est de résoudre ces problèmes, et c'est ce que nous tentons de faire. Si vous prenez la Harbour Authority Corporation que nous avons formée, elle est une solution directe à un problème. Si vous prenez un port qui devait payer entre 2 000 \$ et 4 000 \$ par an d'assurance, cet argent est maintenant réinvesti dans le port. De mon point de vue personnel, je cherche davantage à résoudre les problèmes que de m'inquiéter de ce qu'Ottawa et les régions font entre elles.

Évidemment, si mon port veut réaliser un projet et qu'il doit attendre des années parce que les fonds ne cessent d'être détournés ailleurs, c'est décevant. C'est la même chose pour tous les ports, et vous entendrez la même doléance partout. Mais puis-je y remédier? Probablement pas.

L'hon. Gerry Byrne: Avez-vous une solution à recommander?

M. Ben Mabberley: Oui, absolument. Si vous regardez la progression de 90 millions de dollars à 91,5 millions de dollars en huit ans, je vois très bien la grande solution et je pense que vous-même l'avez mise en lumière dans votre premier rapport. Il nous faut un financement suffisant, de longue durée et stable. Si nous avions 400 millions de dollars, nous ne pourrions pas les dépenser demain. Je ne pense pas que la Direction des ports pour petits bateaux pourrait dépenser 400 millions de dollars demain. Mais si nous avions un budget stable tenant compte de ce qu'il nous faut sur les 20 prochaines années, voilà ce qu'il nous faudrait.

L'hon. Gerry Byrne: Convenez-vous également qu'il faudrait un budget pour la C.-B. dont l'utilisation serait décidé en Colombie-Britannique plutôt qu'ailleurs?

M. Ben Mabberley: Vous me demandez de me prononcer sur l'administration, et vous savez, je regarde le personnel que nous avons en C.-B. et il est phénoménal. Et chaque administration portuaire du pays vous dira la même chose de son personnel. Il n'y a pas d'administration portuaire à Ottawa.

• (1325)

L'hon. Gerry Byrne: C'est une bonne réponse, Ben. Elizabeth.

Mme Elizabeth McLeod: Je pense que nous ne voyons que le sommet de l'iceberg pour ce qui est de l'inflation de nos coûts. Je pense que la majoration du carburant va durement frapper les ports, surtout ceux du Nord. Et nous assistons à une augmentation brutale de tous nos frais. Nous n'allons certainement pas pouvoir effectuer les réparations qu'il faudrait.

En ce qui concerne la concurrence entre les ports, nous n'en voyons pas. Le Programme des ports pour petits bateaux a un plan global pour les projets d'immobilisation en C.-B., et il s'y tient pour

l'essentiel. Il n'y a pas beaucoup de luttes intestines pour déterminer qui obtient quoi. C'est annoncé dans les plans.

J'aimerais un plan un peu plus intégré, davantage de concertation avec les administrations portuaires, surtout celles qui ont du personnel, afin que nous sachions dans quelle direction va le Programme des ports pour petits bateaux. Ensuite, s'il se présente des possibilités pour nous de mettre à contribution d'autres sources de financement pour ces projets, nous pourrions utiliser cela comme budget de base.

Et je pense certainement que notre budget devrait être décidé en C.-B. Nul ne connaît mieux que les ingénieurs et les responsables financiers des ports pour petits bateaux quels sont les besoins d'équipement globaux de la C.-B. Et je pense que ces décisions doivent être prises localement.

J'espère que cela répond à votre question.

L'hon. Gerry Byrne: Monsieur le président, s'il me reste du temps, je veux bien le partager. Combien me reste-t-il, monsieur le président?

Le président: Deux minutes et 26 secondes.

L'hon. Gerry Byrne: Très bien.

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.): J'ai quelques autres questions, mais j'y viendrai plus tard.

J'ai juste une petite question. C'était vers la fin de l'exposé. Je crois que c'est vous, monsieur Mabberley, qui avait dit souhaiter une augmentation du pouvoir de signature pour les petits projets. Pouvez-vous me donner un exemple des problèmes dans votre situation particulière? On dirait que c'est un problème qui se pose chez vous sans cesse.

M. Ben Mabberley: Mon port est assez petit, et je ne dirais pas que c'est un problème qui se pose sans cesse, mais néanmoins quelque fois. Vous imaginez bien qu'une somme de 40 000 \$ ne représente pas un gros projet, quel que soit le port. Et nous avons la volonté de faire notre propre travail, et dans notre administration portuaire nous faisons tout notre travail, mais nous devons trouver des façons de structurer les projets afin qu'ils ne dépassent pas 40 000 \$.

Donc, un projet peut devoir être scindé en trois projets distincts. Et surtout dans la région Centre et Arctique, les administrations sont réellement désireuses de mener à bien leurs projets au sein de leurs collectivités. N'oubliez pas que lorsque le ministère des Travaux publics intervient dans un projet, il lance un appel d'offres. Très rarement le travail est effectué par des membres de la collectivité concernée. Tout le travail sur notre quai est effectué par des membres de la collectivité. Tout cela reste dans la collectivité.

La capacité de réaliser de plus gros projets... Nous voulons faire le travail correctement, conformément aux normes de génie, mais nous avons les connaissances localement, dirais-je. Il ne s'agit pas de construire des avions, mais des quais. Ce n'est pas si difficile. Et avec les modules d'entretien et de réparation mis au point par le programme des ports pour petits bateaux, un bien plus grand nombre de projets pourraient être réalisés localement, en employant des membres de la collectivité. À mes yeux, c'est parfaitement logique. C'est vraiment la meilleure solution.

M. Scott Simms: Je suis d'accord avec ce que vous dites, mais avez-vous proposé un chiffre d'augmentation?

M. Ben Maberley: Absolument. Nous aimerions que le pouvoir de signature de contrats passe de 40 000 \$ à 200 000 \$. Paradoxalement, la première fois que nous avons fait cette demande, notre pouvoir de signature a été réduit. Ensuite, il a été rétabli à 40 000 \$. Nous avons peur de demander de nouveau.

Le président: Chat échaudé craint l'eau froide.

Monsieur Blais, je crois que c'est votre tour.

• (1330)

[Français]

M. Raynald Blais (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, BQ): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour. Je vous remercie de votre accueil.

À mon tour, madame McLeod, je veux vous remercier pour votre mémoire. À mon avis, il s'agit d'un tour d'horizon très complet de la situation. Lorsqu'on parle des ports pour petits bateaux, mis à part le fait qu'on témoigne de la valeur des infrastructures et de leur côté essentiel, on arrive toujours à la conclusion qu'il manque d'argent, et qu'avec plus d'argent, on trouverait le moyen d'améliorer la situation. Vous, vous allez beaucoup plus loin. Vous témoignez, preuves à l'appui, des différentes facettes du financement et du côté essentiel des quais. En même temps, vous témoignez de nouvelles difficultés qui surviennent aujourd'hui: les changements climatiques, les problèmes de dragage de plus en plus complexes à gérer, les assurances et les bateaux laissés tout simplement à l'abandon. On se demande comment s'organiser dans tout cela.

Votre mémoire, madame McLeod, témoigne d'une très bonne recherche, et je comprends que dans ce dossier, jusqu'à présent, le gouvernement n'a eu aucune vision à long terme. En fait, c'est comme mettre un diachylon sur une jambe de bois. À la limite, sans vouloir offusquer qui que ce soit, c'est comme donner une aspirine à quelqu'un atteint du cancer. Il y a un budget d'environ 100 millions de dollars, mais on sait très bien que la situation se dégrade d'année en année. Ce n'est donc pas suffisant.

Je ne sens pas chez vous d'exaspération ou de laisser-aller. Vous faites encore confiance à l'avenir relativement au Programme des ports pour petits bateaux, et je vous en félicite.

J'aimerais entendre ce que vous auriez à dire au sujet d'un éventuel plan d'action à long terme. Quelles sont les priorités pour lesquelles il faut s'engager? Certaines sont moins coûteuses; d'autres le sont davantage. J'ai l'impression — et vous me le direz si je fais erreur — qu'il nous faut un plan à long terme qui témoigne d'une vision. Si cela témoigne d'une vision de façon concrète, cela devrait déboucher sur des actions qui nous permettraient de relever les grands défis qui se poseront à nous au cours des prochaines années.

En ce sens, madame McLeod, j'aimerais savoir si vous partagez mon opinion sur un plan d'action à long terme.

[Traduction]

Mme Elizabeth McLeod: Vous avez raison de dire que le gouvernement n'a pas de plan à long terme pour les problèmes tels que le dragage et les navires abandonnés. Il faut dire que ces deux aspects échappent au cadre du Programme des ports pour petits bateaux et nous nous tournons donc vers le restant du gouvernement pour s'en occuper. Si je comprends bien la situation en Colombie-Britannique, lorsque Transports Canada a supprimé son programme de dragage dans tout le Canada, il comptait que le secteur privé prenne le relais, mais vu que nous dépendons toujours des crédits

gouvernementaux, nous n'avons pas les fonds requis pour faire draguer les chenaux conduisant à nos ports. Nous n'avons pas les fonds dans notre budget pour draguer les ports. Encore une fois, le problème est aggravé par le changement climatique, les conditions météorologiques et les inondations du Fraser. Toutes ces choses ont un effet.

Une chose dont nous sommes sûrs, c'est que si le problème du dragage n'est pas réglé, dans maintes régions nous n'aurons plus de ports utilisables. Je peux vous parler de l'un de nos ports, qui est à la merci du chenal qui y conduit. Si rien ne change, nous allons perdre ce port comme maillon utilisable de notre réseau dans les cinq prochaines années, à cause de l'envasement.

Les navires abandonnés sont un autre problème qui n'a jamais été examiné. Il n'y a pas que les navires de pêche, il y a d'autres bateaux encore. Il n'y a pas si longtemps, en Colombie-Britannique, nous nous sommes retrouvés avec des bateaux de réfugiés chinois sur les bras. Il n'existe simplement aucune instance pour planifier l'enlèvement de ces bateaux. Cela coûte extrêmement cher. À vue de nez, démanteler un bateau de pêche moyen de 35 pieds coûte probablement 10 000 \$, à cause des déchets contaminés et autres matériaux à bord. Et nous en avons beaucoup dans nos ports.

Alors que les grands ports se débrouillent assez bien parce qu'ils ont du personnel pour refuser l'amarrage à ces navires, ils se retrouvent plus loin au nord, dans le port de Lutz ou de Ben, qui n'ont pas le personnel à quai pour dire: « Attendez une minute. Vous ne pouvez pas garer ce bateau chez nous ».

Ce sont là les aspects auxquels j'aimerais certainement voir le gouvernement s'intéresser, en sus du financement de notre programme, mais il faudrait des comités interministériels pour se pencher sur ces deux problèmes.

• (1335)

[Français]

M. Raynald Blais: J'aimerais aussi aborder l'aspect de la sécurité. Vous avez mentionné à quelques reprises — et on l'entend de plus en plus — que la situation actuelle est de moins en moins sécuritaire. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

[Traduction]

Mme Elizabeth McLeod: Là encore, malheureusement, je ne peux parler que de mon port plutôt que de tous les autres, mais cela nous touche tous. Avec le changement climatique auquel nous assistons, nos ports sont confrontés à des vents — et des vagues — beaucoup plus violents que ce pour quoi ils étaient conçus. Cela est combiné à une infrastructure vieille de 40, 50, voire de 60 ans. L'infrastructure n'est pas au début de son cycle de vie, où elle aurait pu résister, peut-être, à des vents ou des vagues très forts. Donc, cela exacerbe le problème.

La sécurité est notre premier souci. Si les navires sont endommagés lors de tempêtes parce que les amarres ne tiennent pas sur nos quais, cela fait tout un groupe de pêcheurs réduits au chômage pendant la saison. C'est donc un aspect auquel nous devons prêter attention.

Le président: Merci, monsieur Blais.

Monsieur Stoffer.

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci encore une fois, mesdames et messieurs, de comparaître aujourd'hui. J'admire toujours le professionnalisme et la clarté avec laquelle vous nous exposez votre situation. C'est très utile, je vous l'assure.

L'une des premières questions qui me viennent à l'esprit est de savoir si vous avez dans votre organisation des administrations portuaires autochtones? Je songe à des petites collectivités autochtones qui peuvent avoir un port, doté peut-être d'une administration portuaire.

Mme Elizabeth McLeod: Je crois que la Haisla Harbour Authority vient juste d'entrer dans notre organisation, et elle est autochtone.

M. Peter Stoffer: Sur le plan du travail que vous effectuez, faites-vous appel ou envisagez-vous de demander la coopération des autorités régionales, municipales ou provinciales, par exemple pour l'enlèvement des navires abandonnés ou pour d'autres tâches? Dans l'Est, nous avons l'APECA, l'Agence de promotion économique du Canada Atlantique. Ici, vous avez le Fonds de diversification de l'économie de l'Ouest. Existe-t-il la moindre perspective que vous puissiez obtenir des fonds auprès de ces organisations?

Mme Linda Franz: Pour ce qui est de l'enlèvement des navires abandonnés, c'est une situation qui se produit chaque jour. J'ai eu à m'occuper moi-même de l'enlèvement de deux navires abandonnés dans mon port, et dans les deux cas l'administration portuaire elle-même et Environnement Canada ont assumé le coût. Oui, nous cherchons autour de nous des fonds et d'autres formes d'aide pour nous débarrasser de ces navires.

• (1340)

M. Peter Stoffer: Est-ce qu'il ne serait pas possible d'offrir à quelqu'un ces navires abandonnés? Il suffirait de dire: « Regardez, si vous cherchez un bateau de pêche, venez prendre celui-ci ».

Mme Linda Franz: Cela se fait. Ces navires perdent leur licence et leur raison d'être. Le premier type qui passe dit au propriétaire: « Écoutez, je vous donne 20 \$ pour ce navire ». C'est le rêve de tout le monde, non? Eh bien, il n'y a pas de baguette magique.

J'ai de la chance, je m'occupe d'un grand port. Je fais usage de mon autorité et je vais voir le propriétaire et lui enjoint de quitter le port. Mais ensuite il gare son bateau dans le port de Lutz et Lutz m'en veut. Nous devons collaborer.

M. Peter Stoffer: Dans le cas d'un port du Nord, comme Prince Rupert, quelle est la relation de travail avec le personnel restreint du MPO? Je crois savoir que la relation est plutôt bonne, étant donné les effectifs restreints dans le secteur.

M. Lutz Budde: Je peux vous parler de notre port, qui est situé sur le fleuve Oona. C'est une toute petite localité juste en dehors de Prince Rupert. Je sais que les visites à Prince Rupert sont très fréquentes et le port se débrouille très bien. Il a beaucoup de projets en cours et certains sont déjà achevés. Rick Hill, le directeur, semble avoir de meilleures entrées que la plupart auprès du Programme des ports pour petits bateaux.

Nous avons le soutien. Habituellement, nous avons le soutien, mais nous avons besoin ensuite du financement. Nous parvenons à faire accepter les projets, mais le problème ensuite c'est d'obtenir le financement.

M. Peter Stoffer: Ma dernière question porte sur False Creek. C'était un quartier qui avait mauvaise réputation il y a 100 ans.

Ensuite, c'est devenu le terrain de l'Expo. Je pense que vous avez là un port sans équivalent au Canada, car vous êtes entouré d'une ville cosmopolite et vous accueillez un grand nombre de yachts de grand luxe. Cela doit présenter des problèmes particuliers. Je me demande si vous pourriez nous décrire brièvement la difficulté de gérer une administration portuaire au milieu d'une grande ville cosmopolite.

M. Art Childs: Vous avez très bien décrit la situation. Que nous le réalisions ou non, nous sommes sous surveillance étroite 24 heures par jour. Nous sommes entourés d'immeubles en copropriété. Le vigilantisme écologiste est un vrai sujet de préoccupation chez nous. À False Creek, nous adoptons une attitude très proactive à l'égard de nos politiques environnementales, et aussi à l'égard de la gestion de notre port et de son apparence. Nous avons conscience que nous sommes entourés et que tout ce que nous faisons est observé de très près.

Pour ce qui est des défis que nous affrontons, vous avez absolument raison. Il y a peu, False Creek était encore un quartier mal famé...

M. Peter Stoffer: Je l'aimais bien, en fait.

M. Art Childs: Nous avons très conscience de notre situation et nous n'avons épargné aucun effort pour établir une très bonne relation avec nos voisins. Nous avons invité les gérants des copropriétés à visiter le port, pour leur expliquer notre fonctionnement, car je crois que la plupart du temps ils se disaient: « Ces horribles bateaux de pêche sont là au pied de nos immeubles, nous aimerions bien qu'ils s'en aillent parce qu'ils nous gâchent la vue ».

Nous avons adopté pour principe que le port de False Creek est l'un des ports les plus distinctifs du Canada, étant situé en milieu très urbain, et peut ainsi constituer un ciment communautaire très fort pour le quartier de False Creek. Nous accueillons donc le public dans notre port et nous encourageons sa participation; nous encourageons nos voisins à s'exprimer sur la façon dont nous faisons les choses. C'est un peu différent. Nous avons quantité de défis à relever, mais la majorité sont communs à ceux que connaissent toutes les administrations portuaires sur cette côte, et que connaissent aussi, j'en suis sûr, toutes les administrations portuaires du pays.

J'aimerais revenir en arrière à la question de M. Blais, si vous le permettez, lorsqu'il demandait si nous déplorons une absence de vision. Nous avons eu cette même conversation ce matin. En tant qu'administrateurs de ports et membres de la Harbour Authority Association of B.C., et membres d'une organisation plus large qui couvre le littoral depuis la Californie jusqu'en Alaska, j'aimerais intervenir sur la vision à long terme, tout le plan pour l'industrie et le Programme des ports pour petits bateaux.

Comme M. Maberley l'a indiqué, dans votre dernier rapport vous avez parlé de la nécessité d'un financement stable à long terme et de l'impératif très réel de sortir certains de nos ports d'un état de délabrement inacceptable. On persiste à nous demander de gérer ces ports d'une manière viable et financièrement responsable, et c'est impossible. Cela ne peut tout simplement pas être fait, pas lorsqu'on dépend de bénévoles. Nous avons besoin d'un soutien financier fort et durable en sus d'un soutien fort et durable de la Direction des ports pour petits bateaux.

Ces gens-là font tout leur possible. Ils s'échinent réellement. Ils travaillent très fort à satisfaire les besoins des ports, mais c'est réellement un labeur difficile. Je suis sûr que vous entendez la même chose dans tout le pays.

Lorsque je regarde le Programme des administrations portuaires et ce qui se passe ici en C.-B., je vois un groupe très enthousiaste de gens qui cherchent à maintenir en vie ce programme chez nous. Et à chaque détour, nous nous heurtons à un obstacle. Si j'étais à votre place, et Dieu sait que je ne le souhaite pas, je dirais qu'il y a là une organisation, un groupe de gens qui veulent voir ce programme survivre et prospérer. Nous devrions leur accorder plus de soutien.

Tout le monde dit que les ports pour petits bateaux sont axés sur la pêche commerciale. Ces ports ne servent pas seulement la pêche commerciale, ils sont littéralement l'organe vital de nombre de ces localités côtières. Sans eux, qu'advierait-il de ces localités? Elles disparaîtraient.

• (1345)

Le président: Merci, monsieur Childs. Nous devons passer à quelqu'un d'autre.

Monsieur Kamp.

M. Randy Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci d'être venus, mesdames et messieurs. Comme vous le savez peut-être, je suis le seul membre du comité représentant la Colombie-Britannique. Je souhaite donc à mes collègues la bienvenue en Colombie-Britannique.

Comme vous le savez, il n'existe que deux sortes de gens: ceux qui habitent la Colombie-Britannique et ceux qui aimeraient y habiter. M. Stoffer habitait jadis en Colombie-Britannique et il souhaiterait maintenant y être encore. Quoi qu'il en soit, merci.

Je vais sans doute partager mon temps avec mon collègue, M. Calkins, lui aussi de l'Ouest.

J'aimerais revenir un peu à ce que vous avez dit sur la législation, en particulier la Loi sur les ports de pêche et de plaisance et son règlement d'application, dont vous avez fait état. Quels changements envisagez-vous? Dites-vous que la loi vous lie en quelque sorte les mains, puisqu'elle n'envisageait pas le régime que nous avons maintenant, avec les administrations portuaires, et qu'il faut donc la modifier afin de vous donner les pouvoirs dont vous avez besoin et que vous ne possédez pas?

Voilà ma première question. D'autres pourraient vouloir répondre également.

Mme Elizabeth McLeod: Votre question appelle, en quelque sorte, une réponse double. Certes, la législation n'a jamais tenu compte de l'existence d'administrations portuaires et n'a pas été mise à jour depuis. Nous avons deux types de programmes parallèles en Colombie-Britannique: l'un est celui des administrations des grands ports et l'autre celui des administrations des petits ports. Lorsque les administrations des grands ports ont été créées, on les a dotées d'une loi à part pour qu'elles puissent correctement gérer les grands ports de la Colombie-Britannique. La Loi sur les ports de pêche et de plaisance, pour sa part, limite ce que peuvent faire les administrations portuaires, car les seules qui peuvent imposer son respect sont les « agents d'exécution » fédéraux.

En outre, elle est tellement dépassée. Je ne sais plus à quelle date elle a été adoptée, mais cela remonte probablement à 30 ou 40 ans, et elle a été rédigée en fonction d'une administration par le gouvernement. Un « responsable du port », aux termes de la loi,

est un employé fédéral. Lorsque vous lisez le texte, il permet à un « responsable du port » de faire toute une série de choses, mais ce n'est pas nous; cela ne s'applique pas à ceux qui gèrent les ports.

Cela peut parfois être contre-productif, si vous n'êtes pas un agent d'exécution. J'ai connu un cas où nous cherchions à faire un procès à quelqu'un pour essayer de percevoir des droits d'amarrage en souffrance, et il a engagé une contre-poursuite, disant que la loi ne permet qu'à un « agent d'exécution » de remorquer un véhicule, ce qui est certainement vrai.

Cela ne nous permet donc pas de faire notre travail. Dans certains cas, c'est même au détriment des administrations portuaires et c'est pourquoi j'aimerais que la loi soit actualisée.

• (1350)

M. Randy Kamp: Qu'aimeriez-vous faire que vous ne pouvez pas faire aujourd'hui?

Mme Elizabeth McLeod: Le gouvernement nous demande de faire appliquer ces lois telles quelles — la Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État, toutes les lois qui s'appliquent aux ports — mais nous ne le pouvons pas. J'aimerais que nous ayons la faculté d'exploiter nos ports comme ils le devraient.

Je ne sais pas si cela répond à votre question ou non.

M. Lutz Budde: Advenant un incident de pollution par un bateau de pêche, le patron pêcheur peut me dire de ficher le camp, que je n'ai aucun pouvoir. Je peux téléphoner au ministère de l'Environnement sur une ligne d'assistance, un numéro 1-800, et ils me diront que c'est très joli et qu'ils seront là dans huit heures, mais que je n'ai pas de pouvoir. J'ai besoin de ce pouvoir pour imposer le respect de certains règlements, pour avoir le poids et pouvoir poursuivre en justice, car actuellement je ne suis qu'un simple témoin d'un incident.

M. Randy Kamp: Qu'aimeriez-vous pouvoir faire dans un tel cas, si vous aviez le pouvoir?

M. Lutz Budde: Les mêmes qu'un agent en uniforme ou quelqu'un du genre — non pas que je veuille un uniforme ou un pistolet, mais nous aimerions que les gens sachent que nous avons le pouvoir d'exécution. C'est une affaire d'éducation du public. Il a été très difficile pour beaucoup de ports au début de percevoir les droits. Les gens nous disaient « Allez-vous-en, qui êtes-vous? » Cela est maintenant à peu près réglé. Mais les autres contraintes, les normes environnementales, les normes sécuritaires etc., doivent être alignées de façon à ce que nous puissions éduquer les gens et leur dire « Oui, nous sommes la force publique, nous avons le pouvoir de vous imposer de respecter la loi ». Nous n'avons pas cela en ce moment.

Dans la plupart des cas nous obtenons le respect volontaire, mais lorsque cela n'est pas le cas, nous aimerions disposer de ce genre de pouvoir.

M. Randy Kamp: Permettez-moi de vous poser encore une question, et je céderai ensuite la parole à mon collègue.

Comment est-ce que chacun de vos ports fixe les droits d'amarrage? Est-ce que le Harbour Authority Association of British Columbia vous aide en offrant une approche commune de la fixation des droits, ou bien chaque port fait-il ce qu'il veut?

Mme Elizabeth McLeod: Tous nos ports sont autonomes lorsqu'il s'agit de la fixation et de la perception des droits et de ce genre de choses. Cela est dû en partie au jeu de l'offre et de la demande. Alors que je me situe dans une région où la demande est énorme, ce n'est pas le cas de Lutz. Au moment de fixer nos droits, nous procédons comme la plupart des ports, nous regardons ce que font les ports voisins pour voir quel est le taux du marché et nous établissons nos droits en conséquence.

M. Ben Maberley: Nous pensons fermement que chaque administration portuaire a le droit de fixer ses propres tarifs. Lorsque nous avons formé notre administration portuaire, nous avons réfléchi à ce que seraient nos frais d'entretien mineurs et ce qu'il nous faudrait comme revenu, et nous avons fixé nos taux en conséquence, de façon à pouvoir jouer notre rôle et mettre de côté suffisamment d'argent pour contribuer aux travaux à effectuer dans le port.

Lorsqu'il s'agit de la perception des droits, je pense que vous constaterez à travers le pays que ce n'est pas un sujet où nous pensons que des normes nationales soient nécessaires. Les administrations portuaires et organisations corollaires recherchent d'autres sources de revenu. C'est probablement à ce niveau que le Harbour Authority Corporation a un rôle à jouer et que certains manuels sont utiles.

• (1355)

M. Randy Kamp: Merci.

Linda.

Mme Linda Franz: J'aimerais ajouter un mot à cela. Un outil efficace que la Direction des ports pour petits bateaux de la région Pacifique a encouragé les administrations portuaires à élaborer est un budget, un budget quinquennal ou décennal. Celui-ci comprend tous les projets imminents et futurs, ce qui vous aide à établir vos tarifs: vous savez qu'il vous faudra telles ressources pour réaliser vos plans.

M. Randy Kamp: Merci.

Quelqu'un d'autre?

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Merci.

J'aimerais aborder un point qui a déjà été évoqué: le nombre des navires abandonnés. Des navires sont abandonnés, je ne sais pour quelle raison. Je ne veux pas m'attarder sur les causes. Quel pourcentage des places à quai occupent-ils, en gros? J'ai entendu dire qu'il y a un manque de places. Je pense que l'une des façons les plus rapides de faire de la place serait de se débarrasser des navires abandonnés qui encombrant les quais.

Quelle est l'ampleur du problème? Quel pourcentage représentent-ils? Est-ce 20 p. 100 des places à quai qu'occupent les navires abandonnés, ou bien 10 p. 100, ou 5 p. 100? Quel est le chiffre?

Mme Linda Franz: C'est lié directement au rachat de licences. Bien entendu, au bout de quelques années, les navires abandonnés s'accumulent le long de votre quai, et la question devient de savoir combien de temps il vous faut pour leur faire quitter votre port. Je pense qu'il y a un lien direct.

M. Blaine Calkins: Je comprends cela. Je voudrais simplement savoir s'ils représentent 20 p. 100 des navires à quai en ce moment, ou si 20 p. 100 des emplacements sont occupés par des navires abandonnés ou d'autres qui ne pêchent plus? Quel est le chiffre? Quelqu'un peut-il me donner une estimation grossière?

M. Art Childs: Je pense que cela dépend beaucoup des ports, mais pour vous donner un exemple, lorsque je suis arrivé à False Creek, je pense qu'ils occupaient facilement 10 p. 100 des emplacements à quai, et nous abritons environ 250 bateaux. Donc,

10 p. 100 des places étaient occupées par des navires ne pêchant pas, non entretenus, non assurés, ne sortant pas...

M. Blaine Calkins: Ne payant pas les droits d'amarrage, rien?

M. Ben Maberley: Eh bien, le problème que vous rencontrez est que certains navires abandonnés paient les droits d'amarrage. C'est le problème réel. Ils payent l'amarrage et, comme administration portuaire, si vous acceptez les droits parce qu'ils occupent l'emplacement, le navire devient votre problème. Nous avons des navires qui occupent notre quai, paient l'amarrage et nous les gardons à flot. Et nous n'avons aucun moyen de nous en débarrasser, aucun.

M. Blaine Calkins: Que recommandez-vous pour pouvoir vous en débarrasser? Je ne peux croire...

M. Ben Maberley: Je recommande une nuit de tempête obscure, quand personne ne peut vous voir.

Le président: Je ne pense pas que vous obteniez une loi pour cela.

Nous devons maintenant terminer le plus vite possible.

M. Blaine Calkins: Liz, vous aviez l'air de vouloir parler de cette question. Voulez-vous dire quelque chose?

Mme Elizabeth McLeod: Je pense qu'il est très difficile de chiffrer le problème car, comme je l'ai dit, dans notre port et dans les ports plus gros, ils représentent peut-être 10 p. 100. Mais dans les ports plus petits, où il n'y a pas de personnel, parfois 50 p. 100 de leurs places à quai sont ainsi prises, ce qui ampute gravement leurs revenus.

M. Blaine Calkins: Il vous incombe donc d'entretenir et de tenir à flot ces navires, sans la possibilité de les enlever ou de vous en débarrasser?

Mme Elizabeth McLeod: Je ne sais pas si c'est une obligation, mais la dernière chose que vous souhaitez est que ces rafiot coulent devant votre quai, car une fois qu'ils sont au fond...

Une voix: Nous avons une obligation.

M. Art Childs: C'est juste, il y a là une obligation. Si l'un des navires coule et cause un déversement, certes, le propriétaire sera responsable, mais c'est l'administration portuaire qui devra nettoyer.

M. Blaine Calkins: Juste une question auxiliaire — et je ne vous demande pas de lire entre les lignes, car je sais que M. Stoffer a bénéficié d'une excellente hospitalité occidentale, mais je vais vous demander quelques minutes de plus.

Le président: Je suis désolé d'être porteur de mauvaises nouvelles, mais c'est fini.

Merci beaucoup à nos témoins. Nous vous remercions également de vos mémoires qui vont contribuer grandement à notre étude. Merci de vos nombreuses réponses des plus intéressantes.

Nous allons faire une pause de quelques minutes, le temps que le groupe suivant s'installe.

Merci beaucoup.

• _____ (Pause) _____

•
• (1405)

Le président: Nous reprenons la séance. Bienvenue à tous.

Encore une fois, nous avons pour procédure de vous permettre de faire quelques remarques liminaires, et nous vous poserons ensuite des questions.

Je veux remercier nos invités de leur présence aujourd'hui. Je veux signaler également — je l'avais oublié tout à l'heure — que M. Robin Richardson, de la Direction des ports pour petits bateaux du MPO est dans la salle. Je suis sûr que vous le connaissez bien. Il s'est joint à notre tournée ce matin et participe à nos réunions aujourd'hui.

Je tiens certainement à vous remercier tous de venir nous rencontrer cet après-midi. Les choses ne se passent pas tout à fait comme nous l'avions prévu, mais en raison des contraintes de temps nous n'avons pas de choix. Nous vous remercions de votre flexibilité.

Je veux également vous remercier de notre excellente visite ce matin. Cela nous a ouvert les yeux de sillonner le port de long en large. Nous ne l'avions pas encore fait. Nous l'avons fait en Nouvelle-Écosse, où nous avons traversé d'un bord à l'autre. Mais ce matin a été très bénéfique — et j'ai eu l'occasion de faire un arrêt au magasin de souvenirs. Je le mentionne car tout le monde a été obligé de m'attendre dans le car. Ma fille de cinq ans voulait un T-shirt rose de Vancouver, et elle va donc l'avoir. Et M. Blais a dû ramasser un T-shirt pour l'un de ses amis de Québec.

J'aimerais vous demander, comme au groupe qui vous a précédés, de vous présenter à tour de rôle en indiquant l'organisation que vous représentez. Ensuite, je crois que c'est M. Hugh Fraser qui va commencer les exposés. Donc, tout d'abord, chacun pourrait-il se présenter?

Nous allons commencer avec M. Williamson.

● (1410)

Me Gary Williamson (Area E Gillnetters Association): Je suis Gary Williamson, directeur de la Area E Gillnetters Association. Nous passons notre vie sur le Fraser.

Me Mike Bennett (Area E Gillnetters Association): Je suis Michael Bennett. Je suis pêcheur commercial, membre également de l'Area E Gillnetters Association, ainsi que de quelques autres organisations, et j'habite dans la région Sud du bas Fraser, et dans ma famille, des deux côtés, nous en sommes à la quatrième génération à habiter sur le bas Fraser.

M. Ross Holkestad (représentant, Fishing Vessel Owners' Association, Steveston Harbour Authority): Je suis Ross Holkestad, pêcheur commercial, membre du Conseil de la Steveston Harbour Board Association.

M. Bob Baziuk (directeur général, Steveston Harbour Authority): Je suis Bob Baziuk. Je suis directeur général de la Steveston Harbour Authority et fier d'être membre de la HAABC et aussi membre du PRHAAC de Colombie-Britannique. J'étais de coeur avec mes collègues lorsqu'ils ont fait leurs exposés.

M. Hugh Fraser (directeur adjoint, Génie, Corporation of Delta): Je suis Hugh Fraser. Je suis employé de la Corporation of Delta dont je suis le sous-directeur du génie. Je suis venu seconder ses représentants pour les exposés et discussions d'aujourd'hui.

Mme Nancy Cuddeford (gestionnaire, Services des loisirs, Corporation of Delta): Je me nomme Nancy Cuddeford. Je suis considérée comme la directrice des programmes de l'administration portuaire de Ladner. La Corporation of Delta constitue l'administration portuaire de Ladner.

M. Harvey Gifford (président, Ladner Harbour Fishers' Committee): Je suis Harvey Gifford. Je préside le Ladner Harbour

Fishers' Committee, qui est l'organe consultatif auprès de Delta, qui est notre administration portuaire.

Le président: Merci à tous.

Je crois que M. Fraser va présenter le premier exposé cet après-midi.

M. Hugh Fraser: Merci beaucoup.

En gros, j'ai préparé pour vous aujourd'hui une sorte de présentation en PowerPoint. J'aimerais la passer en revue avec vous pour vous donner un aperçu du port de Ladner et des enjeux auxquels il fait face.

Dans la deuxième positive, je donne tout d'abord quelques renseignements généraux sur le port et l'administration portuaire. Je vais ensuite aborder les enjeux locaux et les préoccupations relatives au port, et enfin recommander quelques améliorations auxquelles vous pourrez réfléchir.

Passant à la troisième diapositive, je vous donne là quelques renseignements historiques. Le port a été construit en 1983, à la suite de quoi la corporation a signé un accord quinquennal. Ce n'est qu'en 1998 que nous avons signé un accord pour 20 ans, si bien que la corporation a aujourd'hui un accord à long terme portant sur la gestion du port.

La diapositive suivante montre l'emplacement du port. Vous pouvez voir que nous sommes dans le delta, tout près de l'embouchure du fleuve Fraser, juste en face de la ville historique de Ladner, la principale agglomération.

Passant à la page suivante, vous pouvez voir en rouge la zone portuaire qui relève de la Ladner Harbour Authority dans le cadre du Programme des ports pour petits bateaux. Le port lui-même est sensiblement plus grand. Lors de votre sortie en bateau aujourd'hui, vous avez pu voir plusieurs marinas. Il y a aussi d'autres quais et installations commerciales tout le long du secteur de Ladner Slough, mais notre secteur de compétence se limite à cette petite zone en rouge.

Dans la diapositive suivante vous voyez la structure de gestion du port, qui est intéressante. Il existe une relation étroite entre le Ladner Harbour Committee, composé de bénévoles, et la Corporation of Delta, soit le personnel professionnel qui fournit le soutien. Nous vous avons indiqué là de manière schématique comment fonctionne la structure. Je crois savoir que cet aspect vous intéresse, ainsi que le problème de l'épuisement des bénévoles. Ce dernier n'en est pas un que nous avons particulièrement chez nous parce que les bénévoles qui administrent le comité bénéficient d'un soutien professionnel.

Passant à la diapositive suivante, je veux mettre en lumière pour vous quelques enjeux locaux. Premièrement, un certain nombre de choses marchent bien. Il y a des aspects positifs. Nous pensons que le modèle du développement communautaire est excellent et qu'il y a lieu de le conserver et de le renforcer. Le soutien du Programme des ports pour petits bateaux à l'amélioration des équipements est un bon modèle qui fonctionne plutôt bien. Par ailleurs, pour ce qui est du fonctionnement financier de la corporation, les bénévoles ne sont pas responsables de la perception des droits. Nous avons un gardien de quai et la perception des frais de mouillage et la comptabilité sont assurées par un cabinet privé, sous la supervision de notre directeur des finances.

Il existe donc quelques aspects réellement positifs, mais il y a néanmoins place pour des améliorations.

Passant à la diapositive suivante, ces problèmes ont déjà été évoqués. Tout d'abord, il est extrêmement difficile de gérer les épaves et navires abandonnés, contrairement à la côte Est. En outre, nous pensons qu'il faudrait donner le pouvoir aux administrations portuaires d'enlever ces navires.

À la page suivante, vous voyez que l'accès au port est réellement crucial et nous avons besoin qu'une organisation quelconque nous fournisse un financement durable pour le dragage des chenaux secondaires.

Si vous passez à la feuille suivante, nous indiquons là certains des biefs où nous avons de grosses difficultés pour ce qui est du dragage des chenaux secondaires. Le chenal fluvial principal est dragué régulièrement, et vous le voyez en haut de la photo. Pour avoir accès au port qui, vous vous en souviendrez, est juste en face de la ville, nous devons assurer une profondeur suffisante pour que les navires puissent remonter ce chenal et puissent pénétrer dans la zone du port. Ces biefs sont aussi utilisés par nombre de navires de plaisance et autres, qui sont obligés de faire extrêmement attention dans ces chenaux.

La diapositive suivante illustre certains de ces problèmes. Il y a des maisons flottantes le long de la rive. La photo en bas à droite montre un remorqueur tirant une barge qui se sont échoués. Ils vont essayer de se tirer de là.

● (1415)

La diapositive suivante montre plusieurs problèmes que j'ai évoqués.

Nous avons parlé du financement de l'infrastructure et cela est évidemment important en ce qui concerne les cales de halage, ainsi que tout le restant de l'infrastructure portuaire.

Les communications sont très importantes, particulièrement avec le personnel du MPO afin d'assurer la viabilité à long terme de la pêche qui doit générer des revenus suffisants pour payer les droits d'amarrage et faire vivre les ports. Mentionnons aussi en passant que le site Internet actuellement à la disposition du personnel et la conférence annuelle sont des outils très importants pour la communication, pour se rencontrer, pour discuter de problèmes et partager des idées.

La question de l'adaptation au changement climatique a été abordée. Notre port n'est pas nécessairement exposé aux effets du vent, mais les marées de tempête et les charges sédimentaires sont des problèmes très importants pour nous. De manière générale, il s'agit pour nous d'assurer un port durable, sûr et viable.

Passant à la dernière page, nous résumons là certaines des améliorations que nous recommandons.

En premier lieu, nous préconisons des modifications législatives pour faciliter l'enlèvement des épaves et navires abandonnés. Nous recommandons également la nomination d'agents d'exécution pour chaque administration portuaire pour faciliter cet enlèvement, particulièrement dans le contexte de la loi actuelle.

En ce qui concerne le dragage des chenaux secondaires, nous avons besoin d'un financement soutenu à long terme pour cette tâche, afin d'assurer un accès continu et sûr au port.

Il faut entretenir l'infrastructure portuaire — nous en avons déjà parlé — et débloquer pour cela des crédits accrus.

Nous pensons qu'il y aurait possibilité d'améliorer les communications internes. Le MPO est un très vaste ministère comptant de

nombreuses directions et il nous semble parfois, du moins à nous sur le terrain, que la main gauche ne sait pas ce que fait la main droite.

Enfin, il nous faut une assistance pour les mesures locales d'adaptation au changement climatique.

Pour terminer, j'aimerais vous remercier du soutien et de l'intérêt que vous apportez aux administrations portuaires locales.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Fraser.

Je crois que c'est le tout de M. Gifford.

M. Harvey Gifford: Je suis Harvey Gifford. Je vous ai tous rencontré ce matin, mais je ne savais pas alors que j'allais vous revoir et ce que je vais dire sera probablement un peu répétitif, car je vais m'étendre surtout sur la question du dragage.

Nous avons 93 navires dans notre port, dont 23 de plaisance. Le nombre des bateaux de pêche commerciaux est en recul du fait de la crise dans la pêcherie du saumon. Mais nous n'avons aucun mal à remplir le port et rendons service à la municipalité, je suppose, en libérant ces places pour des bateaux de plaisance. Mais je précise que les navires de pêche commerciaux ont la priorité car c'est pour eux que le port a été construit.

Je pense que l'administration portuaire gère très bien notre port car nous avons réussi à mettre un peu d'argent à la banque et les bateaux couvrent les frais. Nous avons maintenant dans le port un logement de fonction, que la municipalité nous a aidé à construire, occupé 24 heures par jour par notre gardien de quai. Il exerce bien sûr des fonctions multiples, s'occupant du port pendant quatre heures par jour et remplissant d'autres missions pour la municipalité le reste du temps. Il est bon de l'avoir sur place car il garde l'oeil sur tout et c'est lui qui perçoit les droits pour nous.

Nous avons un bâtiment d'entrepôt qui contient 16 casiers — ou 17, comme l'a dit Simon, je crois — qui sont tous loués à des pêcheurs commerciaux. Je ne sais pas si vous avez vu notre station de pompage, que nous devons au gouvernement qui l'a financée. Elle est maintenant en service et nous aide à garder le port un peu plus propre.

Je pense que nous avons une bonne relation avec le personnel du MPO, mais étant l'un des plus petits ports, nous nous sentons parfois relégués par les grands ports et exclus des gros projets, ce qui n'est pas forcément vrai. Nous apprécierions quelques crédits pour une mise à niveau électrique: nos quais ont besoin d'une mise à niveau électrique. Nous avons grandement besoin de dragage, car nous avons maintenant des bateaux qui touchent le fond à marée basse. Tout le monde en parle.

L'accès au port est un autre gros problème. Nous avons de la place à nos quais pour de plus gros navires. La raison pour laquelle nous ne remplissons pas les quais, c'est que l'accès au port laisse à désirer. On peut entrer à marée haute, mais vous ne pouvez gérer une affaire si vous devez attendre la marée haute pour sortir du port. Nous en sommes au point où certains des plus gros navires ont besoin d'une marée de six pieds pour rejoindre le fleuve — ou du moins le chenal principal, comme vous l'avez vu.

Il y avait pas mal d'eau aujourd'hui, grâce à la crue nivale qui fait monter le niveau de l'eau de quelques pieds. Lorsque vous étiez là ce matin à 9 heures, c'était la mi-marée, et il y avait donc beaucoup d'eau. Mais il est dommage que vous n'avez pas pu voir le niveau à marée basse, sans crue du fleuve. Cela devient un problème réellement sérieux.

Je vous ai apporté un paquet de photos, en plusieurs exemplaires. Il y a là aussi un CD que vous pourrez regarder à loisir. Vous aurez peut-être un moment pour le regarder tous ensemble, il est très intéressant. Ce sont des photos aériennes prises d'un hélicoptère qui montre la gravité de la situation. Il y a aussi là une carte qui montre la raison pour laquelle nous avons aujourd'hui tous ces problèmes. Ils ont détourné le fleuve pour garder le bras principal ouvert au trafic de cargos. Le chenal principal passait auparavant par Ladner, mais ils l'ont bloqué et détourné l'eau par ce qu'ils appellent maintenant le Bras sud, et construit tous ces murs de détournement, si bien que le gros du débit passe par l'autre côté. Nous-mêmes n'avons plus que de l'eau à faible courant dans laquelle tous les sédiments se déposent, sans être emportés en mer.

Je ne sais pas si cela s'appelle une carte ou un diagramme, mais il y a là-dedans un plan sur lequel j'ai indiqué au crayon rouge l'emplacement de tous ces murs de dérivation construits pour détourner le gros du débit du fleuve.

• (1420)

Je l'ai peut-être mentionné ce matin, mais je ne suis pas certain que ce soit une très bonne chose pour les saumoneaux qui descendent le fleuve car — je ne suis pas catégorique à ce sujet — avec toute la force du courant dévalant le chenal principal, ils se retrouvent entraînés dans l'eau salée plus vite qu'ils ne le devraient. Il leur faut un moment pour s'adapter de l'eau douce à l'eau salée.

Pour une raison ou une autre, il semble y avoir moins d'eau aujourd'hui dans le fleuve que jadis. Je parle là d'il y a une trentaine d'années. Je le vois bien avec les piliers, les piliers qui ont été sciés il y a 30 ou 40 ans au niveau des basses eaux. Ils sont toujours là, mais aujourd'hui, à l'étiage, ils dépassent l'eau de trois pieds. Je ne sais pas si quelqu'un connaît la raison, mais je suis certain qu'il y a moins d'eau dans le fleuve que jadis. J'ai passé toute mon enfance à jouer sur ce rivage.

Je ne veux pas trop souvent me répéter au sujet du dragage. Je sais que tout le dragage relève de ce que l'on appelle aujourd'hui la Vancouver Fraser Port Authority. Il y avait jadis trois administrations portuaires: celle du Fraser Nord, celle du Fraser et celle de Vancouver. Les trois ont maintenant été fusionnées en une seule. J'ai l'impression qu'elle s'intéresse surtout au fret et au commerce.

Je suis allé à une présentation qu'elle a organisée pour les usagers du port, et il n'y a pas été question de plaisance, de maisons flottantes ou de pêche commerciale. Rien. Il n'était question que de fret maritime. Il semble qu'elle soit responsable de ce dragage. Eh bien, chaque fois qu'un cargo entre dans le fleuve, elle touche des droits. Elle touche un certain montant par tonne de jauge brute du cargo remontant le fleuve. Le cargo paie ses propres frais de pilotage, et donc les pilotes ne lui coûtent rien. Lorsqu'elle drague le fleuve, elle vend le sable.

Je ne sais pas combien tout cela lui rapporte, mais tout ce travail de dragage ne devrait rien coûter au gouvernement. Il doit bien y avoir là-dedans quelques profits, je suppose. Une partie des frais est couvert par la vente du sable. Ils parlent d'adopter une stratégie de dragage. Cela se fera peut-être. Je l'espère. Je crains que l'on nous balaie sous le tapis, car tout tourne autour du fret maritime et des cargos et ainsi de suite.

Je ne sais pas si vous pouvez nous aider avec ce problème de dragage, mais je suis sûr que vous pouvez exercer des pressions sur les responsables. J'espère seulement, dans l'intérêt de tous les usagers du fleuve ou de l'eau, que vous pouvez nous aider à faire draguer ces chenaux secondaires pour que l'eau continue de couler.

• (1425)

Le président: Merci, monsieur Gifford. C'est un problème dont nous avons entendu parler, et pas seulement ici aujourd'hui. Le dragage est un problème dans de nombreuses régions. Je peux dire sans hésitation que nous en parlerons certainement dans notre rapport. Il abordera certains des problèmes de dragage, non seulement ici en Colombie-Britannique mais aussi dans les autres régions du pays.

Monsieur Bennett, je crois que vous vouliez nous faire une présentation.

Me Mike Bennett: Merci beaucoup.

Je suis pêcheur commercial et résident de longue date — en fait, depuis toute ma vie.

Ma famille remonte à quatre générations à l'embouchure du Fraser. J'ai appris beaucoup d'histoire en parlant à mes grands-parents, dans ma jeunesse. Mon arrière-grand-père était capitaine de remorqueur sur le Fraser. C'est lui qui a donné son nom à Calamity Point, près de Harrison Hot Springs. C'est une longue histoire.

Ils m'ont parlé de l'ancien lit du fleuve Fraser. Harvey Gifford est allé aux archives consulter quelques cartes anciennes. Harvey a évoqué ce très important sujet qu'est le détournement du débit du bras sud du fleuve Fraser. Quelqu'un a pris la décision, à un moment donné, de faire du bras nord du fleuve le lit principal.

Je vis à Westham Island — vous autres n'avez pas descendu le fleuve assez loin ce matin pour l'apercevoir — où je suis propriétaire du site d'une ancienne conserverie. C'est la première conserverie que l'on voit en montant le fleuve. Juste devant le site se trouve l'ancien bras principal du fleuve, que les remorqueurs et les cargos empruntaient jadis. Nous avons un accès en eau profonde qui permettait aux cargos de décharger leurs marchandises et de monter carrément jusque dans le Ladner Slough. Le bateau de dynamite avait coutume de monter dans le faux chenal de Ladner — je l'appelle maintenant un faux chenal, mais c'était jadis le bras principal du fleuve — et cela c'était de mon vivant, il y a 30 ans. Je m'en souviens parfaitement bien.

Maintenant ils ont pris ces îles, et ce qui était auparavant une île n'est plus une île. Ils ont jeté un barrage dans la partie amont lorsqu'ils ont construit le tunnel Massey. Cela a empêché toute cette eau de descendre jusqu'à Ladner.

Ils ont pris l'île Kirkland et construit un mur de pierre long de 500 pieds qui a empêché le courant de descendre par Ladner. Ils ont construit le barrage Woodward. Cela a empêché le débit principal du fleuve de descendre dans la région de Ladner.

Il est difficile de croire qu'à notre époque on puisse encore barrer le fleuve Fraser et altérer l'environnement marécageux naturel, mais c'est ce qui a été fait. Il suffit de regarder n'importe quelle carte. Vous voyez le nom « barrage Woodward », et Deas Island était alors une île. C'est fou à quel point le débit de l'eau a été modifié par ici.

Du fait qu'ils ont détourné environ 80 p. 100 du débit de l'eau — approximativement, parce qu'initialement c'était 80 p. 100 — il ne nous est resté que 20 p. 100. Au fil des ans, ces 20 p. 100 ont encore diminué, l'envasement s'est accéléré parce qu'il n'y avait tout simplement plus assez de courant pour entraîner les alluvions. Au cours de ma vie, l'eau devant mon quai... Je pouvais jadis m'amarrer à marée basse et avoir 15 pieds d'eau sous moi. Maintenant, il n'y a plus que huit pieds de vase. Ce n'est pas un mince problème, c'est énorme.

Du train où vont les choses, le faux chenal de Ladner sera probablement complètement envasé dans 20 ans. Une fois que le courant s'arrête, les sédiments se déposent. Ils viennent du bras principal, surtout en période d'inondation, et se déposent au fond près de chez nous.

Pour ce qui est des effets sur les alevins, c'est comme Harvey a dit. Auparavant, nous voyions passer sans cesse devant le quai des alevins de saumon. On les voyait descendre. Je ne sais pas quel est l'effet de cela, mais la plus vaste zone marécageuse du delta du Fraser se trouve dans la partie sud de l'embouchure.

Les problèmes de sécurité sont tout simplement incroyables. Les bateaux se mettent à gîter à quai. Nous avons tous à bord des réchauds à huile Dickinson. Ils peuvent se renverser et causer des incendies, mais qui va venir éteindre un incendie? Personne n'est là. Les maisons flottantes penchent. Les gens font brûler des bougies. C'est un risque d'incendie.

Juste devant mon quai, en dessous du barrage Woodward où se trouvait l'ancien chenal principal, il y a des hauts fonds. À marée basse, vous avez huit pieds de vase sur toute la largeur de ce vaste plan d'eau qui était jadis le bras principal. Il y a trois murs de dérivation qui ont servi à faire couler le fleuve dans la direction qu'ils voulaient. Ces murs sont maintenant tellement enfouis dans le fond des marais qu'on a du mal à les voir.

Pour ce qui est du chenal, il ne se passe pas une fin de semaine en été sans qu'un bateau ne vienne s'échouer et reste à sec en attendant le retour de la marée. Je vois des gars qui passent devant ma maison. Ils viennent s'échouer sur cette barre et restent coincés pendant le restant de la journée.

Je ne sais pas ce que l'on peut faire, mais il faut faire quelque chose. Quelqu'un a fait une remarque tout à l'heure qui m'a paru parfaitement juste. Le dragage, c'est comme déblayer la neige de votre entrée pendant un blizzard. À moins de parvenir à rétablir un certain courant d'eau, il ne donnera pas les résultats attendus.

• (1430)

On semble vouloir à tout prix faire monter tout ce trafic maritime dans le Fraser et conserver la profondeur de ce seul bras. Je conçois bien qu'il y ait à cela un avantage financier, mais est-ce vraiment ce que les gens veulent, au prix d'un préjudice éventuel et d'une telle altération du milieu marécageux par ici? J'aimerais que quelqu'un fasse une étude pour voir quels seront les effets à long terme ou de quelle manière l'environnement est altéré, car c'est cela qui se passe, l'environnement est altéré par ici.

Une autre chose que j'aimerais dire, en tant que représentant des pêcheurs, c'est que l'on ne cesse de nous engueuler pour le lavage à l'hélice. J'imagine que vous savez tous ce qu'est le lavage à l'hélice. Lorsque nos bateaux touchent le fond à quai, nous faisons tourner l'hélice pour éviter qu'il se renverse. Le lavage à l'hélice — pour déblayer la vase qui ne devrait pas être là — ne devrait pas être un problème. Nous sommes envasés parce que l'eau n'arrive plus jusque chez nous, alors il ne faudrait pas nous engueuler parce que nous faisons cela. Je ne sais pas s'il faudrait un programme de financement

pour embaucher quelqu'un et faire ce lavage. Nous ne parlons pas là d'un mille de rivage, mais des milles et des milles de quais et de voies de navigation qui s'ensavent.

Merci d'avoir pris le temps de venir jeter un coup d'oeil par chez nous. Comme Harvey l'a dit, j'aurais réellement voulu que vous puissiez voir comment c'est à marée basse. J'avais un grand quai de 100 pieds de long et de 40 pieds de large qui donnait l'impression de se couper en deux avec une marée d'un pied il y a un mois environ. Si vous aviez pu voir cela à ce moment-là, et celle du 4 juin qui va venir — c'est une marée de moins un pied... Cela pourrait bien arriver. C'est un problème réel et grave.

• (1435)

Le président: Merci, monsieur Bennett. Nous allons réfléchir à votre invitation de revenir.

Je crois que M. Baziuk va faire quelques remarques.

M. Bob Baziuk: Merci, monsieur le président.

J'ai écouté mes collègues, M. Bennett et M. Gifford, et nous allons sonner comme des disques rayés. Moi aussi j'aurais voulu que vous veniez à marée basse, car Steveston ne fait pas exception, lorsqu'on voit à quel point le chenal que vous avez vu aujourd'hui est bas à marée basse.

La tournée que vous avez faite est l'essentiel de ma présentation. Je ne soulignerai jamais assez l'impératif d'une stratégie de dragage, car nous vivons une situation réellement abyssale. Les usagers du port ne cessent de m'aborder, les propriétaires de gros bateaux comme M. Holkestad. Il représente nombre d'entre eux, qui demandent: « Que vont-ils faire? Qu'allez-vous faire? ». Je suis limité dans ce que je peux faire.

Si vous repartez de Steveston avec un message, que ce soit la nécessité d'une stratégie de dragage et d'un financement pour la réaliser. Nous pourrions bien avoir les plus beaux ports de la Colombie-Britannique — Liz et moi ne cessons de plaisanter à ce sujet, mais nous avons des ports merveilleux en C.-B. et nous en sommes tous très fiers — mais si l'on ne peut y accéder, à quoi servent-ils? Pour ce qui est de la fonctionnalité et du trafic qui remonte le chenal de Steveston jusqu'au poste de déchargement, en particulier celui qu'utilise M. Holkestad, il est indispensable qu'il puisse remonter le fleuve sans être limité par les marées, car le risque, comme d'autres propriétaires de gros bateaux me l'ont dit, s'ils sont obligés de quitter le port, est tout cet argent qui va à la collectivité locale sera perdu aussi.

Nous espérons réellement que quelque chose pourra être fait à ce sujet, que des crédits vont se matérialiser.

Je sais que nous ne sommes pas seuls avec ce problème en C.-B. Je sais, de par ce que me disent mes amis de l'autre bout du pays et de ma participation au CCN et ainsi de suite, que ce n'est pas un problème propre à la Colombie-Britannique; j'en ai conscience. Mais je n'insisterai jamais assez sur sa gravité dans la région Pacifique, en ce moment-même.

Avec tous les autres problèmes à Steveston, nous nous en tirons relativement bien. C'est simplement le problème de l'accès au port. Donc, pour ne pas prendre trop de temps, ma présentation était la tournée et j'aimerais garder du temps pour les questions que vous pourriez avoir.

Le président: Merci, monsieur Baziuk. Certainement, la tournée était une belle présentation, et tous les membres en ont retiré beaucoup.

Je l'ai dit à tous les témoins, n'ayez pas peur de sonner comme des disques rayés, car parfois il faut répéter souvent les mêmes choses avant que les personnes voulues les entendent et les comprennent et fassent le nécessaire pour les régler. Parfois, c'est le seul moyen.

Avant de donner la parole à mes collègues pour qu'ils posent leurs questions, je rappelle que le temps alloué comprend vos questions et les réponses. J'accorde parfois aux témoins un peu plus de temps pour répondre, mais je n'accorderai pas de temps supplémentaire pour poser la question. N'oubliez donc pas que le temps vous est compté.

Monsieur MacAulay.

L'hon. Lawrence MacAulay (Cardigan, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président. Vous êtes très généreux.

Bob, j'ai apprécié la visite ce matin.

Vous vous adressez aux députés et au gouvernement, et cela ne fait certainement pas de mal de répéter vos doléances à ces gens-là; peut-être finiront-ils par saisir le message. Et si vous pensez que la répétition est un problème, cela fait pas mal de temps que nous en faisons autant, et je n'ai rien contre la répétition, car le fait est que vous avez des problèmes. Mais nous avons entendu certaines choses nouvelles en sus du grand nombre de problèmes anciens. Vos problèmes avec les navires abandonnés et ce genre de chose sont particuliers à votre région et je n'ai certainement rien constaté de tel ailleurs dans le pays. Donc, vous avez effectivement des problèmes particuliers.

Je veux souhaiter la bienvenue à tout le monde. Nous avons beaucoup de problèmes à traiter en peu de temps.

Monsieur Bennett, en ce qui concerne le Fraser Sud, je crois réellement que lorsqu'on commence à tripoter le débit de l'eau quelque part, on cause des ennuis. Vous m'avez dit, et M. Gifford m'a dit également, que cela a causé un problème majeur que seuls peuvent régler des fonds massifs pour le dragage ou le rétablissement du courant dans le Fraser Sud.

Pouvez-vous nous dire, en quelques mots, ce qu'il faudrait faire à votre avis? Que faudrait-il faire pour augmenter le courant d'eau chez vous?

En outre, quelqu'un a mentionné que devant son port il y a des bancs de boue de huit pieds d'épaisseur et que les navires s'échouent dans le chenal. C'est plutôt triste d'être bloqué dans le chenal. J'aimerais donc que vous nous en disiez plus à ce sujet, car il est important que cela figure au procès-verbal.

• (1440)

Me Mike Bennett: L'un des gars qui est pas mal concerné, pas tant par le dragage mais plutôt par l'achat du sable retiré par les dragues sur le Fraser, m'a dit quelque chose d'intéressant, qui m'a expliqué une chose que je n'avais jamais réellement comprise. Il a dit que lorsqu'ils ont construit le tunnel George Massey, le barrage naturel en travers du Fraser, cela a limité les possibilités de dragage... En amont du tunnel George Massey, peu importe ce qu'ils font, car le travail va se limiter à cette partie du fleuve. Ils ont mis un barrage à Deas Island, et ils ont donc interrompu le débit d'eau à cet endroit. Mais il a dit qu'en aval, dans ce qui est maintenant le bras principal du fleuve, ils ont dragué à l'excès. Il m'a expliqué que cela fait dériver l'eau qui passait auparavant par Ladner Slough et les bras plus petits vers la partie surdraguée du fleuve.

De mon vivant, les navires n'ont cessé de devenir de plus en plus gros. On les voit dans les actualités mondiales, ces énormes porte-conteneurs et transporteurs de voitures. Ils semblent vouloir leur faire monter à tous le fleuve. Je pense qu'ils devraient aller ailleurs.

Vous savez, il ne faudrait pas creuser si profond dans ce bras du fleuve, car c'est cela qui va attirer l'eau de toutes les autres parties du delta.

Oui, au sujet des huit pieds...

L'hon. Lawrence MacAulay: Juste pour notre gouverne, ils continuent de draguer sans cesse le bras principal pour maintenir le débit, est-ce exact? Ils le draguent régulièrement?

Me Mike Bennett: Je connais l'un des gars qui travaille au dragage et il me dit qu'il n'enlève plus que les bosses maintenant. Ils n'ont plus approfondi le chenal depuis quelques années, ils enlèvent uniquement les bosses qui s'accumulent, parce que les méandres du courant causent des accumulations à certains endroits.

Ils ont pris tous les différents tributaires du fleuve, qui étaient probablement au nombre de six initialement, pour les réunir en un seul chenal. Lorsque vous arrêtez tout ce courant qui circulait dans ces petits chenaux, ils s'ensavent — et c'est incroyable. La propriété de mon père, qui est juste en amont de chez moi, était une grosse plate-forme de déchargement, où ils ont déchargé les roches pour construire les digues autour de l'île de Westham, juste de l'autre côté de Steveston. Aujourd'hui, vous ne pourriez plus y entrer pendant une marée de cinq pieds; ce n'est que de la boue partout. Et ils avaient coutume d'entrer dans ce bief avec de gros remorqueurs et des barges.

L'hon. Lawrence MacAulay: Donc, s'il n'y a pas de changements dans le financement, vos quais vont devenir inutilisables. Vous ne pourrez plus y accéder, comme nous l'avons vu ce matin.

Me Mike Bennett: C'est juste. Chez mon père, les bateaux sont carrément couchés sur le flanc à marée basse.

Je pense réellement qu'il faut ouvrir un passage pour l'eau là-haut. Vous savez, tout est barré. Il est difficile de croire, comme je l'ai dit, que l'on ait pu construire ces barrages, mais c'est le cas. Les cartes de Harvey vous le montreront. On voit très clairement où ils ont barré le cours d'eau, c'est indiqué sur la carte.

L'hon. Lawrence MacAulay: Nous allons rédiger un rapport à l'intention du gouvernement, et c'est la raison de notre visite, écouter ce que vous avez à dire. En fin de compte, c'est vous qui êtes concerné et malheureusement vous n'êtes pas suffisamment écoutés; je sais que sur la côte Est les gens ne sont pas suffisamment écoutés, peu importe le gouvernement. Il semble que, parfois, nous n'écoutons pas suffisamment votre point de vue, et c'est donc un plaisir d'être ici pour vous entendre.

Monsieur Gifford, le dragage est votre cheval de bataille. J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus et parliez également du problème sécuritaire, c'est-à-dire les risques d'accident si l'on ne fait rien, tel que des incendies et ce genre de choses. Il est bon d'avoir cela au procès-verbal.

• (1445)

M. Harvey Gifford: Michael en a évoqué deux: lorsque les bateaux touchent le fond et gîtent — nous avons là-dedans des photos montrant des bateaux couchés sur le côté —

L'hon. Lawrence MacAulay: À cause du manque d'eau.

M. Harvey Gifford: Oui, et s'ils ont un réchaud ou un réfrigérateur, ou... qui sait ce que contiennent ces bateaux? C'est la même chose avec les maisons flottantes, elles aussi penchent. Elles finissent par se casser. Les maisons flottantes ne vont pas résister. Si elles se retrouvent à sec, leur structure est telle qu'elles vont finir par se casser.

Puis, il y a les gens qui s'échouent avec leur navire. Lorsqu'ils descendent le fleuve et qu'ils restent pris dans la vase, qui sait ce qui peut se passer?

L'hon. Lawrence MacAulay: Merci beaucoup.

Il y a une chose que je ne connaissais pas: le lavage à l'hélice. De quoi s'agit-il? Je suppose que nous devrions le savoir. Mais je l'ignore, alors je pose la question.

Me Mike Bennett: Oui. Lorsque votre bateau est amarré au quai, s'il commence à toucher le fond, vous faites tourner votre hélice et elle balaie la boue qui s'accumule en dessous de votre bateau. Les gens des pêches — les contrôleurs — semblent penser que c'est une mauvaise chose.

L'hon. Lawrence MacAulay: Mais comment pouvez-vous l'éviter si l'hélice est dans la vase?

Me Mike Bennett: Eh bien, vous ne pouvez pas, et si vous ne voulez pas que votre navire se retrouve à sec et se couche et brûle ou coule, vous devez bien faire quelque chose. C'est ce que j'essayais d'expliquer. Ce n'est pas quelque chose de naturel sur le Fraser Sud.

Et aussi, M. Baziuk a parlé de Steveston. C'était peut-être avant son époque, mais en amont de Steveston Island ils ont construit une jetée en pierre en travers du courant. Ils pensaient que cela allait ralentir le courant et faciliter l'accostage aux quais. Et puis ils ont construit en amont de cette jetée le gros barrage en épi.

Cela a très bien marché pendant les premières 25 ou 30 années. Puis, tout d'un coup, le débit a ralenti et la vase s'est accumulée. Si le courant continuait à passer par-là, il serait peut-être moins facile d'accoster aux quais, mais le chenal ne s'enservait pas autant non plus.

L'hon. Lawrence MacAulay: Merci beaucoup.

Monsieur Fraser, vous avez dit avoir un bail à long terme, ou bien un programme pour votre administration portuaire. J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus à ce sujet. On nous a dit que pour les petits projets, s'ils sont de moins de 40 000 \$... Vous savez de quoi je parle.

Qu'aimeriez-vous voir à plus long terme? Aimerez-vous un processus à long terme? Aimerez-vous être un participant au processus à long terme? Faudra-t-il changer ce genre de choses? Faudrait-il passer de 40 000 \$ à 200 000 \$, pour ne pas être obligé à découper un projet en trois projets différents afin de le ranger dans la bonne catégorie de financement?

Et pour ce qui est de la nécessité de fonds accrus, dont tout le monde a parlé, bien entendu — et nous savons tous que c'est impératif et il est vrai que si l'on mettait un demi-milliard de dollars dans le budget des ports pour petits bateaux nous ne pourrions pas le dépenser de toute façon — s'il y avait chaque année une augmentation raisonnable... J'aimerais juste que vous donniez aux membres du comité votre avis sur le passage de 40 000 \$ à 200 000 \$, et sur le rôle que vous aimeriez jouer dans le processus à long terme.

M. Hugh Fraser: Permettez-moi de mettre les choses en contexte. Je ne m'occupe pas directement de projets spécifiques dans le port.

De façon générale, nous offrons notre expertise. Je vais donc laisser Nancy répondre à cette partie de la question.

L'hon. Lawrence MacAulay: Allez-y, et n'importe qui d'autre.

M. Hugh Fraser: Permettez-moi juste de parler de manière générale des 40 000 \$ et des difficultés que cela présente. Le montant de 40 000 \$ est plutôt faible et nous serions certainement en faveur de 200 000 \$. Nancy pourra vous parler plus précisément des projets.

Mme Nancy Cuddeford: J'aimerais juste dire qu'il nous en a déjà coûté plus de 40 000 \$ rien que pour installer une station de pompage. Cela a exigé quelques travaux, car il y a toutes sortes de contraintes au niveau de l'examen environnemental: il faut soumettre des dessins techniques et consulter la collectivité locale, comme nous aimons le faire. J'aimerais beaucoup que le plafond passe à 200 000 \$. Je trouve cela très raisonnable.

L'hon. Lawrence MacAulay: C'est aussi plus efficient.

Mme Nancy Cuddeford: Oui. Je pense que Liz McLeod a mis le doigt sur quelque chose en disant que nous appuyons tous les autorités locales. Lorsque quelque chose se fait, lorsqu'ils annoncent de grands travaux quelque part et que les choses bougent, tout le monde est content pour les autres. C'est cela qui compte. Il faut faire bouger les choses, avoir des collectivités dynamiques, avoir des gens venant travailler dans l'économie pour les pêcheurs, mais aussi avoir les bateaux de plaisance de temps à autre, ou les navires commerciaux.

Nous adorerions voir une vision ou un objectif à long terme pour ce programme, du point de vue de sa durabilité — tout ce qu'il est possible de faire dans ce domaine. J'aimerais aussi avoir la possibilité d'enlever les navires abandonnés, par exemple avec un pouvoir d'arrestation.

• (1450)

L'hon. Lawrence MacAulay: Je n'ai pas encore abordé cela, mais je suppose que je n'ai plus le temps.

Le président: Merci, madame Cuddeford.

Je réalise que M. Simms voulait poser quelques questions, mais vous devrez vous en prendre à M. MacAulay, qui était censé partager son temps avec vous.

Monsieur Lévesque, vous avez sept minutes.

[Français]

M. Yvon Lévesque (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Merci, monsieur le président.

Madame, messieurs, bonjour.

J'ai noté, monsieur Fraser, que vous compreniez assez bien le français.

Je suis frappé par les iniquités que je vois dans tout ce qui est présenté. On a voyagé dans l'Est et le Centre, et aujourd'hui on est dans l'Ouest. Il y a des similarités, notamment sur le plan des frais d'accès aux quais et aux ports, des frais de service et des pouvoirs des administrateurs de forcer des gens à payer un taux équitable.

Aujourd'hui, on a vu un problème qui est moins présent dans l'Est: l'abandon de bateaux. Dans ce domaine, j'en ai parlé un peu, je me demande si l'établissement des droits par décret pour des taux de base d'accès à des quais ne rendrait pas service aux administrateurs.

En ce qui concerne l'envasement, c'est sûr qu'il y a des endroits du bord de mer où c'est plus visible qu'à d'autres. Au Québec, par exemple, le fleuve Saint-Laurent a connu des baisses d'eau tellement importantes qu'il a fallu ouvrir des barrages pour permettre de sortir les bateaux de l'eau; autrement, on n'aurait pas pu le faire. On n'a pas, à Montréal, les marées que vous avez ici. Ce matin, j'ai parlé avec M. Fraser de l'érosion des berges, ce qui pourrait possiblement envaser le Fraser. Je me demandais s'il y avait une protection quelconque des berges qui empêchait l'érosion qui fait monter les fonds.

Une autre iniquité me frappe. Lorsqu'on est allés faire un tour de bateau, j'ai demandé comment fonctionnait la drague. Une personne m'a répondu que pour 200 000 \$, on ferait une partie de ce qu'il y a à faire, et qu'une autre année, on aurait d'autre argent et on ferait l'autre partie. Il me semble que c'est comme si on achetait 10 minoues de 200 000 \$ parce qu'on n'a pas les moyens d'acheter une auto neuve d'un million de dollars. Celle d'un million de dollars, si elle est bien faite, pourrait durer 10, 15 ou 20 ans.

Une étude a-t-elle été faite, avec les technologies qu'on connaît, pour trouver comment empêcher l'érosion des berges, ce qui empêcherait l'envasement d'un fleuve comme le Fraser?

J'aimerais d'abord que vous me disiez si l'établissement des droits de base par décret pourrait aider les ports pour petits bateaux.

[Traduction]

Le président: Allez-y, monsieur Fraser.

[Français]

M. Hugh Fraser: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je vais parler de l'érosion. Le fleuve Fraser représente un bassin hydrographique massif. Il s'étend depuis près de Jasper jusqu'à Prince George et jusqu'à Delta à l'embouchure. Je ne sais pas exactement sa longueur, mais il est de l'ordre de 1 000 milles peut-être — 1 600 kilomètres — et peut-être un peu plus. En outre, il y a aussi de nombreux effluents qui se jettent dans ce fleuve. Dans certaines régions, particulièrement le plateau Cariboo, les limons font partie du système naturel.

Dès sa découverte, on a appelé le fleuve le « Fraser boueux ». C'est très intéressant de le voir au confluent avec la rivière Thompson. Vous avez la belle eau claire de la Thompson qui se jette dans le Fraser et 100 mètres plus loin vous ne pouvez même plus voir cette eau claire. Elle a été simplement avalée.

Nous voyons donc que beaucoup de sédiments descendent dans ce système. L'érosion des berges fait partie du système naturel et aucune mesure de protection n'y changera rien.

Mais c'est très intéressant du point de vue du changement climatique. Vous avez probablement tous entendu parler du dendroctone du pin Ponderosa. Il a dévasté une superficie énorme de forêt en Colombie-Britannique et c'est un souci croissant. Nous en avons parlé un peu tout à l'heure, du point de vue des effets sur le ruissellement et la charge sédimentaire. Nous en voyons peut-être déjà quelques effets avec la quantité croissante de limons transportés en aval, ainsi que sur le plan de l'hydrologie d'ensemble et des tendances du ruissellement dans le bassin hydrographique.

Je ne pense donc pas que de vastes travaux de protection contre l'érosion des berges seraient faisables ou rentables.

Pour ce qui est de la question sur les tarifs, je vais laisser Nancy répondre.

● (1455)

Mme Nancy Cuddeford: Le principal problème ici est que nous aimerions pouvoir retirer du port certains navires et interdire l'entrée à certains autres. Quels que soient les droits... Comme le mentionnait l'exposé de l'administration portuaire, les propriétaires des navires qui sont relégués à quai seront ravis de les laisser là et de les laisser saisir pour payer l'amende. Il faut plutôt le pouvoir pour l'administration de dire non.

Nous avons fixé des droits de base. Dans un cas, nous avons imposé à un exploitant 10 000 \$ comme caution pour lui permettre de laisser le navire jusqu'à la fin de ce mois, car nous son état nous inquiète. Mais autant j'aime percevoir des revenus, si quelque chose de catastrophique se produit, la caution ne suffira pas et d'autres propriétaires de navires seront également touchés. Plutôt que de toucher la caution, nous aimerions tout autant avoir le pouvoir de dire non et de les expulser.

M. Hugh Fraser: En outre, je pense que votre question était aussi de savoir si les droits devraient être consacrés au dragage. Il faudrait que nous discussions avec la commission de la possibilité d'appliquer une partie des droits d'amarrage à ce travail.

On a parlé du lavage par hélice, et les propriétaires de navire vont certainement le pratiquer. Mais à plus long terme, cela ne sert réellement à rien s'il n'y a pas un chenal principal pour entraîner cette vase et la transporter en aval.

Le président: Merci, monsieur Lévesque.

Monsieur Stoffer, c'est à vous pour cinq minutes.

M. Peter Stoffer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci beaucoup pour vos exposés, encore une fois, mesdames et messieurs.

La première question s'adresse à la Corporation of Delta.

Nancy, si une voiture abandonnée encombre une rue de Delta, la ville a le droit de saisir le véhicule et de le remorquer. Elle l'enlève tout simplement de la rue. Est-ce que la même chose ne s'applique pas pour...? J'ai remarqué que l'administration portuaire relève du Conseil de Delta, et ne possède-t-elle pas de ce fait le même pouvoir d'enlever un navire du port?

Mme Nancy Cuddeford: Non, car dès qu'il s'agit de navigation, la compétence est fédérale.

M. Peter Stoffer: Merci de l'éclaircissement.

Pour ce qui est du tableau général, je remarque que l'on parle beaucoup à Ottawa de la Porte du Pacifique. Des crédits très importants ont été alloués à la Colombie-Britannique en vue de ce projet, qui concerne évidemment les liaisons maritimes avec l'Orient. Est-ce que certains de ces crédits parviennent jusqu'à vous pour...? Je sais que beaucoup de travaux d'infrastructure se font sur le Fraser, dans ce chenal, mais est-ce que des fonds ont percolé jusqu'à vous pour vous aider avec le problème qui vous occupe, les chenaux secondaires? Avez-vous jamais eu l'occasion de communiquer avec quelqu'un comme David Emerson, le ministre responsable de la Porte du Pacifique, au sujet de ces problèmes?

M. Hugh Fraser: Comme vous l'indiquez, un certain nombre de projets sont réalisés en rapport avec la Porte du Pacifique. Il y a l'agrandissement du port, il y a B.C. Rail et l'expansion du réseau ferroviaire et il y a l'autoroute périphérique du Fraser Sud. Les fonds sont généralement canalisés vers l'atténuation des impacts directs. À ma connaissance, il n'y a pas de crédit pour les chenaux secondaires ni rien du genre.

• (1500)

M. Peter Stoffer: Avez-vous sollicité quelqu'un comme le ministre Emerson?

M. Hugh Fraser: Je ne l'ai pas sollicité personnellement, mais des lettres ont été adressées à différents ministres concernant le dragage des chenaux secondaires. Je ne suis pas totalement sûr qu'il y ait un lien avec le projet de la Porte du Pacifique.

M. Peter Stoffer: Mes autres questions s'adressent plus ou moins aux pêcheurs.

Je pense que tout le monde au Canada dispose d'un lieu de travail sûr. Les pêcheurs n'ont pas réellement cela. Une fois que vous partez en mer, vous risquez réellement votre vie pour le plaisir des autres, pour que nous puissions jouir des produits que vous nous apportez.

Lorsque vous avez un navire à quai qui s'incline par manque de dragage et par manque de tirant d'eau, avec pour résultat un risque d'incendie, il me semble que le commissaire aux incendies local aurait un mot à dire à ce sujet. Dans la plupart des villes que je connais, si un commissaire aux incendies décrète qu'une situation est dangereuse et ne doit pas durer, il peut fermer l'installation. Il a le pouvoir de faire toutes sortes de choses. Est-ce que votre situation a jamais été envisagée sous cet angle?

Les pêcheurs eux-mêmes, lorsqu'ils sortent en mer et rentrent, ils veulent pouvoir entrer dans un port sûr et agréable où ils peuvent amarrer leur investissement en toute sécurité. Je m'interroge sur la frustration que vous devez ressentir à cet égard, car ce n'est pas la première fois que nous entendons parler de ce problème. C'est le même à travers tout le pays. Je sais que notre rapport contiendra une recommandation majeure à cet égard. J'aimerais juste avoir vos commentaires sous cet angle, si vous voulez bien.

M. Ross Holkestad: Il n'y a pas que l'amarrage à quai. Bob a montré quelques photos tout à l'heure. Nous avons eu des navires dans le port de Steveston totalement à sec, carrément couchés sur le flanc. La même chose peut arriver ici, avec de gros déversements de mazout lorsqu'on parle de navires plus gros comme ceux du port de Ladner et autres. Ils prennent feu plus facilement, il y a davantage de carburant à brûler et les dégâts causés au port sont plus importants. C'est certainement un problème, comme avec d'autres navires plus petits amarrés à un quai, qui gîtent à marée basse.

Je suppose que tout le monde a vu ces photos que Bob a fait circuler, d'un voilier gîtant fortement. Ils ont failli perdre ce bateau, et cela aurait été un drame pour Steveston, Richmond ou tout autre port. Les autres navires de pêche sont gros et ils sont tous calés à sec. Ils ne gîtent pas, mais ils auraient pu. Tous ces bateaux que vous avez vus en photo sont en difficulté.

M. Peter Stoffer: Le commissaire aux incendies n'a-t-il rien dit?

M. Bob Baziuk: Je suis en rapport avec le service d'incendie local. Cela a été un aspect de nos discussions avec lui, mais pas prédominant. Il s'agissait simplement de s'assurer que nous avons sur place le matériel de lutte contre les incendies voulu. Comme je l'ai mentionné lors de la tournée d'aujourd'hui, nous ouvrons nos portes au service d'incendie local pour parler de toutes sortes de possibilités de feu et atténuer les risques.

Il y a un aspect intéressant lorsqu'on parle de sécurité publique, si vous permettez. Lorsque ce gros voilier s'est échoué, cela a été quelque peu embarrassant pour Steveston. Vous aviez cet énorme voilier canadien qui penchait dans le chenal et nos gens aidaient les marins à descendre. Tout le monde était effaré, même les cygnes.

M. Peter Stoffer: Merci.

Le président: Merci, monsieur Stoffer.

Monsieur Kamp.

M. Randy Kamp: Merci, monsieur le président.

Je parie que cela n'arriverait jamais à Comox.

Merci d'être venus ce matin et merci beaucoup de la visite. C'était remarquable et nous avons beaucoup apprécié. Comme je l'ai dit à certains d'entre vous, ma femme a grandi à Ladner. Nous y avons vécu pendant un moment, et aussi à Steveston, et il était agréable d'y revenir.

Je n'ai de questions que sur trois sujets et cela ne prendra probablement pas trop de temps. Peut-être mon collègue aura-t-il lui aussi quelques questions.

Il existe un programme de gestion de l'estuaire du fleuve Fraser. Vous le connaissez probablement. Il s'occupe du dragage. C'est une organisation qui cherche à coordonner les organismes concernés tant par le volet environnemental que le volet gestion du fleuve et des digues. Êtes-vous en rapport avec elle et pensez-vous qu'elle ait un rôle quelconque à jouer dans le dragage des chenaux secondaires? D'après ce que nous avons entendu jusqu'à présent — et je crois que nous le savions déjà — personne ne semble réellement avoir la responsabilité du dragage des chenaux secondaires. Du moins c'est ce qu'il semble jusqu'à présent, et ce sera donc un point intéressant à développer dans notre rapport.

Mais pensez-vous que le FREMP, comme on l'appelle, a un rôle à cet égard, monsieur Fraser?

• (1505)

M. Hugh Fraser: Je commencerais peut-être par dire que le FREMP fait du bon travail sur le plan de la coordination d'ensemble des agences, en supervisant tous les aspects du processus d'agrément, depuis les autorisations du MPO, celles du ministère de l'Environnement et celles de la région. Il veille à ce que toutes les nombreuses procédures d'agrément soient bien suivies.

Sur le plan de la gestion du dragage, il constitue davantage un organe de supervision et je ne le vois pas réellement s'occuper de l'exécution concrète de cette activité. Il serait bon d'organiser de meilleures liaisons entre les petites administrations portuaires et la grande Vancouver Fraser Port Authority. Si cela pouvait se faire, peut-être au moyen d'un comité distinct — et d'autres ont peut-être des idées à cet égard — nous disposerions d'une organisation plus large qui pourrait veiller à ce que les fonds soient employés pour régler les problèmes particuliers. Je sais que les dragues sont là. L'équipement est là, il s'agit simplement de localiser les fonds au bon endroit.

M. Randy Kamp: Oui, et je crois que certains pourparlers sont en cours pour cela.

Me Mike Bennett: Lorsque le FREMP a été créé, sa mission était fondamentalement de ne rien changer à la nature, de garder l'herbe verte. Si vous voulez enfoncer un nouveau pilier dans le sol, vous devez suivre les procédures voulues et obtenir les agréments requis. Mais nombre de nos problèmes d'envasement et de dragage se posent du fait que l'homme a altéré le lit du fleuve. Nous avons certainement altéré Steveston et altéré le Fraser Sud dans la région de Ladner. Nous avons modifié le cours de l'eau et nous devons prendre en compte ces changements et voir ce qu'il convient de faire à leur sujet.

On ne peut pas dire tout simplement que ces chenaux doivent rester ouverts parce qu'ils existent depuis des centaines et des milliers d'années. M. Lévesque a dit que l'on a ouvert des barrages dans le Saint-Laurent pour rétablir les flux tels qu'ils étaient. Il nous faut envisager ce genre de choses, car les flux naturels de l'eau ne sont plus ce qu'ils étaient.

M. Randy Kamp: Je comprends ce que vous dites. Vous avez fait référence à quelques cartes, mais a-t-on documenté ces phénomènes tels que les débits, la charge alluvionnaire et ainsi de suite, toutes ces choses dont vous avez fait état? Cela a-t-il été documenté et pouvons-nous avoir accès à ces renseignements? Quelqu'un le sait-il?

M. Bob Baziuk: M. Richardson pourrait probablement vous en parler, mais je crois que la Direction des ports pour petits bateaux a effectué quelques études sur les débits et l'envasement, en appliquant un codage couleur. Le département du génie de la région Pacifique pourrait avoir ces renseignements.

M. Hugh Fraser: En ce qui concerne le bassin fluvial en général, le Fraser Basin Council a récemment coordonné une vaste étude sur toute la question des inondations et il s'est penché notamment sur les effets du dragage sur les niveaux d'inondation. Mais à l'échelle de l'estuaire, les régimes de flux sont très complexes et peut-être faudrait-il faire d'autres études pour mieux les comprendre.

M. Randy Kamp: Oui, j'ai vu ce rapport qui tente effectivement de faire cela.

M. Harvey Gifford: Quelques cartes sont disponibles dans les archives. Je suis sûr que votre beau-frère, étant l'historien qu'il est, pourrait vous le dire.

Nous avons eu l'autre jour en main chez nous une veille carte du fleuve. Elle n'indiquait pas les débits, mais donnait les profondeurs. La dernière que j'ai vue n'indique pas les profondeurs, mais je connais un ancien qui m'a raconté que jadis, juste en amont de notre port à Ladner, il y avait 60 pieds d'eau. Aujourd'hui, il y a peut-être 10 pieds à marée haute. Ce chenal venait du bras principal du fleuve et traversait carrément Ladner. On le voit sur certaines cartes, mais je ne sais pas où vous pourriez trouver les données sur le débit d'eau.

• (1510)

M. Randy Kamp: Permettez-moi de changer un peu de sujet — et la question s'adresse probablement à Nancy et Hugh.

Avec la structure que vous avez dans le port de Ladner, le conseil municipal joue le rôle d'administration portuaire, si j'ai bien compris. Pourriez-vous nous expliquer un peu mieux le fonctionnement de ce modèle. Je sais que c'est une structure plutôt inhabituelle et nous allons peut-être voir la même demain à Port McNeill. Pensez-vous que ce soit réellement un bon modèle et s'il faudrait envisager de le reproduire ailleurs dans le pays?

Mme Nancy Cuddeford: Je veux bien essayer de répondre.

Le cas de Delta est très particulier. Ayant parlé avec d'autres administrateurs portuaires, l'une des plus grandes difficultés qu'ils ont est d'obtenir le soutien de leur ville, de la municipalité locale. Je ne sais pas si ces collectivités seraient intéressées à signer ce genre de charte. Je ne sais pas si la ville de Vancouver serait intéressée à gérer False Creek et je ne sais pas si la ville de Richmond serait intéressée à gérer Steveston. Cette structure est apparue parce que Ladner, Tsawwassen et North Delta sont historiquement des collectivités de pêcheurs et les habitants sont très fiers de ce passé.

Je pense que tout modèle de développement communautaire est bon. Vous avez ici l'un des meilleurs avec la Harbour Authority Association. Si vous pouvez encourager le gouvernement local à s'impliquer, ce serait une bonne chose, mais je ne sais pas dans quelle mesure cela est pratique étant donné toutes les autres tâches qui incombent aux autorités locales.

Certaines municipalités gèrent des terrains de golf. Je ne connais pas beaucoup... Je crois que cinq municipalités peut-être coiffent des administrations portuaires en Colombie-Britannique. Certaines gèrent des cimetières. Il y a tout un éventail de services municipaux et chaque municipalité obéit à des motifs différents.

M. Randy Kamp: Que considérez-vous être le principal avantage de ce genre d'arrangement par opposition à une administration portuaire autonome?

Mme Nancy Cuddeford: Le principal avantage est que la gouvernance du conseil assure au personnel un formidable renfort pour ce qui est de la gestion des actifs de la corporation, de faire le coup de feu pour elle et d'y consacrer du temps, de la communication avec les services de génie, des finances, et ainsi de suite. C'est un petit peu comme la situation du MPO, qui doit avoir ces genres de communications avec ses différents services afin d'être en mesure de bien gérer les actifs. Vous connaissez le fonctionnement du gouvernement. Dans un microcosme, la corporation se débrouille plutôt bien, mais j'y ai consacré du temps alors que je réserve le quart de mon temps à des questions portuaires, tout en gérant en même temps les services récréatifs pour le département, alors c'est un bon investissement pour la corporation.

M. Randy Kamp: Monsieur Fraser, auriez-vous quelque chose à ajouter?

M. Hugh Fraser: J'aimerais simplement dire que ce qu'offre cet arrangement c'est un appui aux bénévoles. Par exemple, dans le cas des installations de pompage, il y a beaucoup de travail de génie. Nous avons fait un certain nombre de choses tout à fait uniques dans le cadre de ce projet particulier. Il est avantageux de pouvoir puiser dans l'expertise d'une plus grosse organisation. Cela est très bénéfique. Nous avons entendu dire que dans d'autres localités il avait été constaté un certain épuisement des bénévoles. Eh bien, cela se comprend. Il y a énormément de choses qui entrent dans la gestion d'une organisation, et si donc vous pouvez faire appel à des experts, c'est tout à fait positif.

Le président: Merci, monsieur Fraser et monsieur Kamp.

Cela met fin à ce tour de table. Compte tenu de la réorganisation qu'il y a eu avant que nous ne commençons, nous nous sommes retrouvés avec une table bien remplie. J'ai constaté au fil de la discussion que les messieurs assis dans le coin n'avaient pas eu l'occasion de répondre à des questions ni de faire des observations. Indépendamment de notre tour de table, donc, je vais accorder quelques minutes à M. Williamson afin qu'il puisse faire des remarques de clôture au sujet de certaines des préoccupations qu'il a peut-être. Nous ne disposerons pas de suffisamment de temps pour qu'il y ait des questions ou autre chose, mais nous allons simplement lui donner l'occasion de faire quelques remarques.

La parole est à vous, monsieur, si vous aimeriez avoir le micro pendant trois ou quatre minutes.

Me Gary Williamson: Oui.

J'aimerais vous parler de ce qui se passe un petit peu plus loin en remontant le Fraser, juste en face de New Westminster. C'est par là qu'arrivent les navires de charge. Ils se trouvent derrière l'un de ces murs de dérivation. Le mur de dérivation est là et ils font entrer les cargos derrière lui. Ils y mènent constamment des opérations de pompage avec une drague. Ils y font du dragage. J'ignore si cela se poursuit toute l'année, mais il s'en fait beaucoup.

Ils y pompent l'eau pour ensuite la rejeter dans la rivière. Ils rejettent tout simplement le tout dans la rivière, puis cela se retrouve dans les chenaux secondaires, qui s'ensavent. Au cours des cinq dernières années, l'ensablement a doublé par rapport à ce qu'il était.

Les ingénieurs ont dit que c'est ce qu'il faut faire: sortir le limon d'ici, le déverser là-bas, puis le pomper et le laisser s'entasser à Ladner, à Steveston Harbour, ou ailleurs.

En ce qui concerne le FREMP, ses responsables sont tout à fait au courant. Je n'ai pas pu faire venir une drague ou une benne preneuse pour draguer mes deux lots au beaucoup milieu de l'été parce qu'il y avait des alevins d'un an dans la rivière. Mais eux, ils font tout ce dragage dans le port du Fraser, déversent le tout dans la rivière et cela finit par dériver jusqu'à nous. D'après ce que je peux voir, cela ne sert strictement à rien.

Dans le chenal principal de la rivière, tout le dragage est fait par un bateau spécialisé, une drague. Le pilote de la drague ramasse des boues près de Steveston, puis se rend plus loin et les déverse dans la rivière, et il y a une petite drague qui en pompe une partie sur la rive car c'est du bon sable. Mais ce qui se trouve dans le port du Fraser, c'est du limon. Personne ne veut acheter de limon, alors il le reverse dans la rivière et c'est nous qui nous trouvons pris avec.

J'avais autrefois 12 pieds à mon ponton flottant. L'an dernier, je suis rentré avec une marée de huit pieds pour m'échouer à 10 pieds du ponton. J'ai dû rester là à attendre une heure et demie — la marée montait — avant de pouvoir rentrer et m'amarrer au ponton. On me facture pour l'estran auquel je ne peux pas accéder une partie du temps. Pour ce qui est, donc, de toute la question du dragage, c'est son absence complète qui est le problème.

Quelqu'un a parlé de 200 000 \$. C'est là une goutte d'eau par rapport à ce qu'il nous faudrait. Deux millions de dollars aideraient peut-être, mais s'il n'y a pas un financement majeur et si le conseil du port n'investit pas tout l'argent qu'il reçoit dans le port de Vancouver, vous ne pourrez bientôt plus rentrer à Ladner, là où j'habite. Je m'échoue déjà avec une marée de huit pieds.

Quoi qu'il en soit, je suis peut-être en train de m'emporter un petit peu ici. J'aurais bien voulu avoir le temps de répondre à quelques questions.

• (1515)

Le président: Merci. C'est bien.

Je tiens à vous remercier tous de votre participation ici aujourd'hui. Comme je l'ai dit, nous nous sommes rendus d'un bout à l'autre du pays, et partout où nous allons, nous apprenons quelque chose de nouveau que nous pouvons ajouter à notre étude. C'est certainement le cas de notre visite ici aujourd'hui. Les circonstances ici sont certainement différentes de celles qui existent dans les autres endroits où nous nous sommes rendus, mais certaines des préoccupations sont semblables.

L'objet de notre étude est, bien sûr, d'examiner ces problèmes. Notre plan est de boucler nos déplacements cette semaine afin, nous l'espérons, de pouvoir déposer notre étude à la Chambre des communes à l'automne.

Dans l'intervalle, s'il y a quelque chose que vous aimeriez nous communiquer par écrit, sentez-vous tout à fait libre d'écrire à la greffière ou aux analystes. S'il vous venait quelque chose à l'esprit après notre départ aujourd'hui ou dans les semaines qui viennent, sachez que nous allons entamer la préparation de notre rapport au fil des mois d'été, alors vous aurez le temps de nous revenir.

Je tiens à remercier chacun d'entre vous de votre présence ici aujourd'hui. Merci encore pour la visite de ce matin. Nous avons donc terminé pour le moment, mais espérons que nos chemins se croiseront à nouveau. Certains des renseignements que vous nous avez livrés aujourd'hui feront, je l'espère, partie de notre étude. Certaines des recommandations qui viendront vous plairont, et je compte qu'il y sera donné suite.

Là-dessus, merci encore.

Je constate que notre famille vient de s'agrandir. La famille de la greffière du comité vient d'arriver. Son frère Sandy s'est joint à nous. S'il nous avait fallu rester plus longtemps ici, nous aurions peut-être eu l'occasion de rencontrer son père, n'est-ce pas, mais il est à Ottawa.

• (1520)

L'hon. Gerry Byrne: Monsieur le président, j'aimerais faire un rappel au Règlement.

La greffière a eu la gentillesse de veiller à ce qu'il y ait un nombre suffisant de biscuits pour les membres du comité et les témoins. Je crois comprendre que deux personnes en ont peut-être pris plus que leur part.

J'aimerais vous demander, monsieur, en votre qualité de président, de donner comme directive à la greffière de veiller à ce qu'il y ait encore davantage de biscuits.

Le président: M'appuyant sur les pouvoirs dont j'ai été investi par je ne sais qui, tout va bien du côté des biscuits. C'est M. Simms qui est intimidé, car trois des frères de Julia sont plus grands que lui.

Quoi qu'il en soit, merci beaucoup, encore une fois.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.