

*Port de Gunderson Slough—Loi*

Le projet de loi à l'étude concerne des terrains dont l'administration relève actuellement de la Commission. A ce point du débat, il conviendrait d'aborder brièvement la question de la compétence des ports et de leur administration. L'existence des installations et des services portuaires au Canada est assujettie à des organismes des gouvernements fédéral et provinciaux de même qu'à des sociétés de la Couronne. Ces organismes ont des obligations et des responsabilités qui reflètent l'évolution qu'ont connu l'administration des ports et les diverses fonctions qui s'y sont rattachées depuis une époque antérieure à la Confédération. Pour mieux saisir la nature de ces obligations et responsabilités, il faut connaître la législation portuaire et l'administration des ports.

● (1620)

Dès le début, les ports du Canada ont été administrés par toute une variété de structures administratives. Les premières zones portuaires appartenaient à des intérêts privés ou à des municipalités qui les exploitaient. En 1867, l'Acte de l'Amérique du Nord britannique faisait de la navigation et de son administration un domaine de compétence fédérale exclusive.

Ce n'est qu'en 1936 qu'on fit le premier pas important en vue d'élaborer une indispensable politique portuaire. Celle-ci reposait sur le rapport Gibb dans lequel on avait étudié trois domaines importants en matière d'expansion portuaire: l'efficacité des installations existantes, les besoins en nouvelles installations pour les trois décennies suivantes et enfin la meilleure méthode d'administration.

Quand sir Alexander Gibb a entrepris son étude, le port de New Westminster était administré par une commission municipale, et exploité sous la surveillance de représentants municipaux.

Plusieurs des recommandations formulées par M. Gibb dans son rapport ont été insérées dans la loi sur le Conseil des ports nationaux adoptée en 1936. Cette loi avait essentiellement pour objet de confier à l'administration du Conseil des ports nationaux les ports relevant de commissions fédérales.

Bien que les commissions fédérales portuaires aient été dissoutes après 1936, les commissions municipales ont continué chacune à exercer leurs activités en vertu de leur propre loi spéciale. En raison surtout de la nature déroutante des structures des commissions, qui variaient d'un endroit à l'autre, on a adopté en 1964 la loi sur les Commissions de port. Cette loi prévoyait l'établissement de commissions de port par décret du conseil et donnait aux commissions une autonomie égale en matière de compétence, pouvoirs et autorités. La Commission municipale de New Westminster a été reconstituée en 1965 sous le nom de Commission de port du Fraser.

Bien qu'on ne puisse considérer les commissions portuaires comme des organismes fédéraux au sens strict, elles jouent un rôle essentiel dans l'administration des principaux ports canadiens. On en compte neuf aujourd'hui au Canada, dont quatre sur la côte ouest: celles du Fraser, du Fraser-Nord, de Port Alberni et de Nanaimo.

En vertu de la loi de 1964 sur les Commissions de port, une majorité des commissaires sont nommés au niveau fédéral, les autres l'étant tout d'abord au niveau municipal. Chaque commission a le pouvoir d'adopter un statut administratif portant notamment sur le barème des droits de port, le déplacement des navires et la sécurité du port. Les règlements sont donc

établis au niveau régional plutôt qu'à Ottawa. Pour financer ses frais d'équipement pour le transport, l'infrastructure ou d'autres aménagements portuaires, la commission a le pouvoir de garantir ses propres obligations ou d'emprunter de sources commerciales. L'aide financière du gouvernement fédéral se limite à certaines immobilisations qui sont fixées selon le cas.

Les commissions portuaires sont établies là où les municipalités qui sont adjacentes à un port souhaitent participer à l'administration et à l'expansion de celui-ci. Avant que ce type de port ne soit établi, il faut être sûr que les possibilités pour la navigation commerciale sont excellentes, que les autorités municipales sont disposées à céder les terrains en bordure de l'eau et que le port produira des recettes suffisantes pour se maintenir sans l'aide de subventions fédérales.

Les commissions portuaires ont toujours représenté une certaine forme d'auto-gestion. La participation des membres de la localité et le pouvoir d'établir des règlements en fonction des besoins régionaux témoignent de cette autonomie.

Par ce projet de loi, on propose de transférer certains terrains au ministère des Pêches et des Océans afin qu'ils soient administrés conformément à la loi sur les ports de pêche et de plaisance. Cette loi a été promulguée en 1978, à une époque où l'administration de nombreux ports de Colombie-Britannique fut transférée du ministère des Transports à la Direction générale des ports pour petits bateaux. Ce service est chargé de percevoir les droits d'amarrage et de quai pour les bateaux qui utilisent les aménagements portuaires. Les ports administrés par la Direction générale des ports pour petits bateaux sont utilisés principalement par des bateaux de pêche commerciale et de plaisance. Le port pour bateaux de pêche commerciale à Steveston dans Richmond, qui se trouve dans les limites de la Commission de port du Fraser, dépend de la Direction générale.

Ce que je viens de dire, vous en conviendrez—je pense, situe la discussion sur ce bill particulier. Vous remarquerez que ce bill contient en annexe une description légale de la zone présentement administrée par la Commission de port du Fraser, que l'on propose de transférer à la Direction générale des ports pour petits bateaux. Vous vous rappellerez que j'ai mentionné que la Direction générale administre des aménagements essentiellement réservés à la pêche commerciale et à la plaisance. J'aimerais préciser aux députés que la région décrite dans l'annexe du bill à l'étude comprend, entre autres, les propriétés suivantes. Je pense que c'est un peu plus grand que la propriété définie par le député. Par exemple, il y a cinq acres d'une grande propriété louée à Gregory Manufacturing; une rampe et des installations de Delta and Alaska Trainship évaluées à plus de un demi-million de dollars; le quais de Fraser Surrey; 10 acres de terrain servant à la manutention des cargaisons; cinq acres occupés par Titan Steel; et une certaine quantité de terrains privés qui ne dépendent pas de la Commission de port, dont notamment l'emprise de la voie ferrée de Burlington Northern.

J'ajouterai également que dans les limites de la propriété, il y a une zone utilisée par les pêcheurs et qui comprend environ 14 baux et 37 permis. Je suis heureux de mentionner que, selon mes renseignements, les pêcheurs sont tout à fait satisfaits de la façon dont la Commission de port du Fraser administre leur propriété et préfèrent la situation telle qu'elle est actuellement. Ceci est conforme à ce qu'a dit le député.