

Port de Gunderson Slough—Loi

Le bill à l'étude concerne la cession des titres de propriété de certains terrains de la Commission de port du Fraser au ministère des Pêches et des Océans. Avant d'entrer dans les détails, il est important, je crois, que nous comprenions l'importance de la Commission de port du Fraser. Je voudrais donc prendre quelques minutes pour placer la situation dans son contexte en commençant par un bref historique des ports de la côte ouest.

Le commerce de la loutre et d'autres fourrures avec les marchés d'outre-mer constituait la première activité commerciale de la côte ouest. Avec l'afflux des colons, on a commencé à exporter d'autres produits comme le charbon et le bois de construction. Néanmoins, ce n'est pas avant 1860 que le commerce maritime international a commencé à vraiment se développer.

En 1900, on a expédié de la côte ouest 900,000 tonnes de charbon et 175,000 tonnes de bois. Il s'agissait des principaux produits exportés. De 1900 à 1910, le commerce maritime international a connu un certain déclin. Néanmoins, les activités ont repris à la suite de l'ouverture du Canal de Panama. Les exportations ont connu une forte expansion jusqu'aux environs de 1930 grâce à deux événements importants: le chemin de fer transcontinental permettait de transporter vers l'Est des marchandises en vrac et les navires à vapeur remplaçaient les voiliers. En 1930, les exportations s'élevaient à 8 millions de tonnes.

Les exportations exigeaient un système de transport efficace pour assurer une livraison régulière et c'est pourquoi le développement des ports a pris énormément d'importance. Les ports de la côte ouest ont commencé à se développer au milieu du XVIII^e siècle et leur emplacement a été influencé par la répartition et l'accessibilité des ressources naturelles comme le bois et les minerais. Ces ports, y compris celui de la Commission de port du Fraser se situaient le long des côtes ouest et sud de l'île de Vancouver et dans le sud de la province.

En 1929, Vancouver est devenu le port le plus important de la côte ouest. Il était suivi de New Westminster—c'était le nom de la commission à l'époque—avec un trafic de 0.3 million de tonnes. Son essor était dû à la multiplication des scieries dans la vallée du Fraser.

La crise des années 30 a eu d'importantes répercussions sur les marchés mondiaux des matières premières et a créé un climat commercial particulièrement défavorable. Les exportations à partir des ports de la côte ouest ont considérablement diminué jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale, contribuant à freiner notablement l'essor portuaire. C'est principalement le port de Vancouver qui a pâti de la situation, dans la mesure où il a perdu une bonne partie du commerce des céréales. Les autres ports ont été moins touchés, car leur activité était fondée sur le commerce du bois d'œuvre, activité relativement stable. Le port de New Westminster est resté le deuxième port en importance pendant cette période; il s'est même rapproché de celui de Vancouver pour ce qui est du trafic.

À l'issue de la Seconde Guerre mondiale, les ports de la côte pacifique ont connu une nouvelle phase d'expansion de leur commerce extérieur comparable à celle des années 20. En 1962, le volume de marchandises transitant par les ports de la

côte du Pacifique ont atteint un volume de 16.6 millions de tonnes. Le commerce des céréales a repris du poil de la bête et les exportations de produits forestiers ont aussi augmenté. Un événement marquant de la période d'après-guerre a été l'essor économique fantastique du Japon. Nous verrons tout à l'heure que le commerce avec ce pays constitue une part importante de l'activité économique du port connu aujourd'hui sous le nom de Commission de port du Fraser.

De façon générale, la période d'après-guerre marque pour tous les ports de la côte ouest une nouvelle période de renouveau économique. Plusieurs d'entre eux, y compris New Westminster, ont profité de l'accroissement du commerce des produits forestiers. En 1962, ce commerce représentait pour New Westminster un volume de 1.1 million de tonnes. Ce qui précède ne rend certainement pas justice à l'essor de notre grand réseau de ports de la côte ouest en général ni à la Commission de port du Fraser en particulier, mais il donne une idée de la situation et permet de mieux comprendre le cas du port qui nous intéresse aujourd'hui, à savoir la Commission de port du Fraser.

Les limites de compétence de la Commission sont les suivantes: depuis l'embouchure du bras principal du Fraser, en amont de Steveston, jusqu'au confluent du Kanaka avec le Fraser en passant par Delta, Richmond, New Westminster et Surrey. Une petite partie du bras nord du Fraser à proximité de New Westminster ainsi que la Pitt qui s'étend jusqu'au lac du même nom sont comprises à l'intérieur de ces limites. Le territoire de la Commission est limitrophe de la zone de compétence de deux autres ports en aval du fleuve, le port de Vancouver et la Commission de port du Fraser-Nord.

La plupart des installations terminales de la Commission de port du Fraser sont situées entre 5 et 20 kilomètres en amont de l'embouchure du fleuve. Des navires atteignant jusqu'à 60,000 tonnes lourdes ont à l'occasion remonté le fleuve.

Le cabotage revêt pour la Commission de port du Fraser une importance plus grande que pour le port de Vancouver. C'est ainsi qu'en 1978, le volume du cabotage représentait 57 p. 100 du tonnage total du port. La Commission possède à la fois des installations polyvalentes et spécialisées et offre une multitude de services. On compte sept catégories principales d'installations terminales: pour vrac sec, pour céréales, des aménagements polyvalents pour marchandises diverses, pour les produits forestiers, pour le transbordement des wagons et des automobiles et pour les liquides en vrac.

Il existe en outre quelques petites entreprises qui font du cabotage; ce sont des conserveries de poisson situées à l'embouchure du fleuve, des scieries et diverses petites usines situées principalement dans l'île Annacis. À l'exception du transport de copeaux et de sciure de bois, la Commission ne s'occupe pas des cargaisons de matériel en vrac de fort tonnage. Deux terminaux du Fraser servent à la manutention des automobiles, deuxième produit d'importation en ordre d'importance sur le Fraser. Ces installations comprennent de vastes entrepôts servant aussi au tri des véhicules; ce sont les plus importantes du genre dans l'ouest du Canada.