



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 028 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 25 octobre 2016

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mardi 25 octobre 2016

•(0850)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous menons une étude de la Loi sur la protection de la navigation.

Nous accueillons aujourd'hui David Marshall, directeur général du Fraser Basin Council. Bienvenue, monsieur Marshall, et merci beaucoup d'être venu. Nous nous réjouissons à la perspective d'entendre votre témoignage concernant une loi très importante que nous examinons pour déterminer si elle est suffisamment bonne ou s'il y a lieu de l'améliorer. Voilà ce que le Comité cherche à faire aujourd'hui tout comme le ministre.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Madame la présidente...

[Traduction]

La présidente: Oui, monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, lors de notre dernière rencontre, j'ai donné l'avis de motion qui suit:

Considérant que le ministre des Transports a déjà décidé des changements devant être apportés à la Loi sur la protection de la navigation et en tenant compte des témoignages de l'Association canadienne de pipelines d'énergie et de l'Association canadienne de la construction.

Il est demandé que le Comité suspende l'étude de la Loi sur la protection de la navigation jusqu'à ce que le Ministre soumette ses propres modifications à la Loi sur la protection de la navigation au Comité.

Madame la présidente, je souhaite que le Comité discute de cette motion ce matin, avant d'entendre les témoins.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Berthold, comme vous le savez, notre réunion ne durera qu'une heure au lieu de deux étant donné que nous devons voter. Nous n'avons qu'une petite heure avec notre invité, qui est venu de très loin pour nous livrer son témoignage. Je savais que vous le demanderiez, et nous sommes obligés d'en discuter si vous ne voulez pas faire autrement, mais seriez-vous prêt à reporter cette discussion à la prochaine réunion?

[Français]

M. Luc Berthold: Je préfère le faire ce matin, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: D'accord.

Avez-vous quelque chose à dire sur la motion, monsieur Badawey?

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Non, merci, madame la présidente.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, si vous me permettez de parler de la motion, je vais le faire, après quoi nous pourrions passer au vote.

J'ai demandé au Comité de se prononcer sur ma motion. Si le Comité veut mettre aux voix la motion immédiatement et mettre fin aux travaux, je suis d'accord. Autrement, je vais parler de la motion et nous pourrions en débattre.

[Traduction]

La présidente: Vous venez d'en parler, monsieur Berthold, et vous avez demandé qu'on passe aux voix. J'en ai conclu que vous aviez terminé vos commentaires.

[Français]

M. Luc Berthold: Non. Je n'avais pas terminé, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Je vais demander au greffier de vérifier.

Le greffier du comité (M. Andrew Bartholomew Chaplin): En fait, il la propose. Vous lui avez donné la parole, supposément pour un rappel au Règlement.

M. Luc Berthold: Oui, pas concernant la motion, mais un rappel au Règlement.

Le greffier: En règle générale, il est impossible de présenter une motion sur un rappel au Règlement. Une fois qu'on lui a donné la parole, il peut le faire.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: J'aimerais proposer que l'on ajourne le débat, s'il vous plaît.

La présidente: Nous avons devant nous une demande de M. Berthold pour mettre cette motion aux voix et nous avons M. Badawey qui veut en parler.

M. Vance Badawey: Merci. Comme je l'ai mentionné plus tôt, je propose que nous présentions une motion pour mettre fin au débat. Honnêtement, il s'agit d'une motion dont on ne peut débattre, et j'aimerais que la présidente le fasse reconnaître.

La présidente: La motion nous a dûment été présentée. M. Berthold l'a proposée, comme il en avait le droit. Il nous a donné un préavis de 48 heures. À moins qu'il y ait d'autres commentaires, j'aimerais suggérer que ceux qui sont en faveur de la motion de M. Berthold lèvent la main.

La motion est rejetée. La question a été tranchée.

(La motion est rejetée.)

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, je crois que M. Badawey a aussi déposé une motion afin de revenir à l'ordre du jour.

[Traduction]

Vous venez de proposer une motion.

M. Vance Badawey: J'essayais de vous donner le bénéfice du doute, Luc.

La présidente: Alors retirez-vous votre...?

M. Vance Badawey: Il est trop tard. Elle est superflue maintenant. Elle a été réglée.

J'essayais de proposer qu'on en discute à la prochaine réunion.

La présidente: D'accord. Nous allons poursuivre notre réunion à ce stade, si tout le monde est prêt à donner la parole à M. Marshall.

Je m'excuse du retard, monsieur Marshall.

La parole est à vous.

● (0855)

M. David Marshall (directeur général, Fraser Basin Council): Ce n'est rien.

Merci beaucoup, madame la présidente, et merci aussi aux membres du Comité de m'avoir invité à témoigner devant vous ce matin. C'est pour moi un honneur d'être ici pour participer à la discussion sur la Loi sur la protection de la navigation.

Comme on vous l'a dit, je m'appelle David Marshall et je suis le fondateur et directeur général du Fraser Basin Council, organisme sans but lucratif fondé en 1997 qui a pour mandat de promouvoir la viabilité du bassin du Fraser et du reste de la Colombie-Britannique.

Au début de ma carrière, alors que j'étais un jeune ingénieur professionnel, je faisais du contrôle de la qualité de l'eau pour le compte de la Commission mixte internationale sur le St-Laurent. C'est à cette époque que j'ai découvert la Loi sur la protection des eaux navigables. Je me suis familiarisé davantage avec cette mesure législative lorsque j'ai participé au processus canadien d'évaluation environnementale entre 1978 et 1990. Cette loi qui, comme vous le savez, était l'une des plus anciennes au Canada, visait à faire en sorte que les voies navigables commerciales et récréatives du Canada soient protégées contre tous les travaux susceptibles de nuire à la navigation.

Les modifications qui sont entrées en vigueur en 2014 portaient surtout sur 162 des voies navigables commerciales et récréatives les plus fréquentées au Canada. Dans le cadre de ce processus d'évaluation, il y a de bonnes raisons de discuter de la portée de la loi et de déterminer si elle devrait s'appliquer à plus grande échelle aux rivières, aux lacs et aux voies navigables au Canada.

Je suis ravi de voir que le public a la possibilité de formuler des commentaires et je vais laisser aux autres le soin de présenter des perspectives sur cette question primordiale. J'aimerais souligner l'importance de faire en sorte que toute modification qu'il est proposé d'apporter à la loi respecte le titre et les droits autochtones dans le cadre de ce processus.

Mes remarques d'aujourd'hui portent sur le Fraser, un des fleuves qui se trouvent sur votre liste d'inclusion, et un problème futur pressant. Le Fraser fait partie des 62 fleuves et rivières qui figurent actuellement à l'annexe de la Loi. C'est une voie navigable cruciale pour la navigation commerciale et récréative et elle est très fréquentée. De ses eaux d'amont dans les Rocheuses jusqu'à son embouchure dans le détroit de Géorgie, le Fraser fait près de

1 400 kilomètres de longueur. Les communautés des Premières Nations l'empruntent et s'établissent sur ses rives depuis plus de 10 000 ans, ce qui témoigne de ses attributs durables.

Aujourd'hui, le Fraser demeure un fleuve vivant et dynamique tout en étant désigné comme l'une des rivières du patrimoine canadien. Il héberge des populations mondialement importantes de saumon du Pacifique et d'esturgeon, et il appuie les secteurs des pêches commerciales et récréatives autochtones de la Colombie-Britannique, le transport du bois et des produits forestiers et d'autres ressources naturelles, ainsi que des opérations dans le port de Vancouver, qui lie le Canada à ses partenaires commerciaux de la côte du Pacifique. Comme il a été mentionné dans un rapport de 2014 de la Chambre de commerce de Richmond, le port de Vancouver est le plus grand port au Canada, et le plus grand en tonnes d'exportations en Amérique du Nord.

Les opérations portuaires sur le Fraser rivalisent avec celles sur la voie maritime du St-Laurent, tant en fait de tonnes d'exportations que d'emplois. Le bassin entier du Fraser, qui est le cinquième bassin au Canada, couvre une zone de 238 000 kilomètres carrés, soit la taille de la Californie. Deux Britanno-Colombiens sur trois y habitent et plus de 50 % de la population provinciale vit dans des collectivités des basses terres continentales et du bas Fraser.

La menace qui pèse sur cette région, qui aurait des conséquences importantes sur la navigation et sur laquelle je souhaite attirer votre attention aujourd'hui, est le risque d'inondations. Les basses terres continentales de la Colombie-Britannique font face à deux menaces majeures d'inondations: celles qui sont associées aux crues printanières du Fraser et les inondations côtières pendant les marées de tempêtes hivernales.

Il y a neuf ans, au printemps de 2007, je me souviens d'avoir été très préoccupé par les reportages sur la montée rapide du niveau du Fraser. Cette année-là, le manteau neigeux était anormalement haut, le temps était très doux, et la fonte des neiges était rapide, et on prévoyait de la pluie. Tout le monde s'inquiétait des brèches dans les digues.

On a fait des investissements considérables dans des travaux urgents d'atténuation des inondations pour éviter des conséquences socioéconomiques importantes. Fort heureusement, on l'a échappé belle puisque les eaux de ce puissant fleuve sont venues à un mètre de passer par-dessus les digues. Ce fut vraiment un rappel à l'ordre important pour nous tous. Il faut apprendre à planifier bien à l'avance et à investir judicieusement au lieu de réagir dans les jours et les semaines qui précèdent la montée des niveaux d'eau pendant la crise.

Ensuite, comme nous le savons, il y a eu les inondations majeures de 2013 en Alberta. La province a essuyé des pertes énormes au plan économique: en effet, les pertes de biens inassurables se sont élevées à 4 milliards de dollars tandis que les pertes totales se sont chiffrées à environ 6 milliards de dollars.

● (0900)

Les basses terres continentales de la Colombie-Britannique sont exposées à une menace d'inondation considérable. La région a subi d'importantes inondations à deux reprises déjà dans l'histoire recensée, soit en 1894 et en 1948, à l'époque où la population était limitée. Aujourd'hui, 300 000 personnes vivent dans les zones de plaines inondables des basses terres continentales, où l'on trouve beaucoup d'infrastructures à risque, dont une bonne partie appuie la navigation sur le fleuve. Cela aurait donc une incidence sur toute la région, la province et le pays.

Au cours des deux dernières années, le Fraser Basin Council a facilité la première phase d'une stratégie de gestion collective des inondations dans les basses terres continentales. L'initiative rassemble 43 partenaires financiers des secteurs public et privé, ce qui est sans précédent. Cela comprend, entre autres, le gouvernement du Canada, la province de la Colombie-Britannique et chaque municipalité de la région.

Les travaux de la première phase ont été achevés au printemps dernier. Je vous ai apporté quelques rapports à ce sujet.

Nous savons maintenant qu'il y a un risque croissant d'inondations dans les basses terres continentales de la Colombie-Britannique, à la fois sur le plan de la fréquence et de l'ampleur des inondations, en raison de la hausse du niveau de la mer et d'autres répercussions prévues des changements climatiques. S'il devait y avoir une inondation importante du fleuve Fraser ou des zones côtières d'ici 2100, cela entraînerait des pertes estimatives de 20 à 30 milliards de dollars, ce qui pourrait être le plus grand désastre économique de toute l'histoire du Canada. Une protection accrue s'impose donc.

Selon une évaluation récente menée par l'inspecteur provincial des digues durant la première phase, 71 % des digues évaluées dans les basses terres continentales sont susceptibles d'échouer à la suite d'un débordement attribuable à une inondation importante du fleuve Fraser ou des zones côtières. Seuls 4 % des segments de digues évaluées remplissent les normes provinciales actuelles pour la hauteur des crêtes de digues, notamment l'exigence d'un dégagement de 0,6 mètre au-dessus du niveau des eaux en cas de crue nominale.

Nous connaissons le problème et la gravité des conséquences. Nous travaillons maintenant à trouver une solution.

La deuxième phase de la stratégie est déjà en cours et elle permettra d'intégrer, d'ici 2018, des options dans un plan d'action régional en matière d'inondations, y compris une proposition de partage des coûts. Ce travail n'est possible que grâce aux efforts de collaboration des gouvernements fédéral et provincial, des administrations locales et des gouvernements des Premières Nations, de concert avec divers participants du secteur privé et non gouvernemental, notamment le port du Grand Vancouver et l'association des exploitants de quais.

Il s'agit d'un processus qui est, selon nous, unique en son genre au Canada, parce qu'il amène tous les intervenants à travailler ensemble de façon proactive.

Au Fraser Basin Council, nous travaillons depuis longtemps dans le domaine de la gestion intégrée des inondations et nous sommes honorés de faciliter et de gérer un processus qui protégera ce corridor essentiel de transport et de navigation.

Le gouvernement du Canada a été un partenaire dans la première phase des travaux et, la semaine dernière, AINC nous a informés de son intention de demeurer un partenaire tout au long de la deuxième phase. Comme nous croyons à la pleine collaboration et à l'intervention proactive, nous encourageons Transports Canada et d'autres ministères fédéraux à participer à ce processus afin de contribuer à l'élaboration d'options de protection contre les inondations.

Nous reconnaissons que tout changement proposé à l'infrastructure de protection contre les inondations sera assujéti à la Loi sur la protection de la navigation et devra en respecter l'intention.

Le leadership proactif à l'égard de la résolution de problèmes sera d'une valeur inestimable pour établir un plan d'action solide en matière d'inondations.

Je vous remercie de votre temps, et je répondrai volontiers à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Marshall.

Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame la présidente.

Ce matin, je n'ai pas eu l'occasion de parler de ma motion demandant la suspension de nos travaux jusqu'à ce que le ministre des Transports soumette ses propres modifications au projet de loi. Cela rendrait nos travaux beaucoup plus efficaces, beaucoup plus fonctionnels, et cela nous empêcherait de dépenser l'argent des contribuables pour rien.

Monsieur Marshall, je vous remercie beaucoup d'avoir accepté de témoigner devant le Comité. C'est tout à votre honneur.

Il faut dire que c'est la deuxième réunion pour laquelle nous tentons de recevoir des témoins et que ceux-ci ne répondent pas à notre demande. Cela démontre le peu d'intérêt des organisations à venir témoigner dans le cadre de cette étude, parce qu'on ne trouve rien à dire. Il n'y a absolument rien à dire par rapport aux attentes que le ministre a signifiées au Comité. Il n'y a rien à dire, parce que les modifications qui ont été apportées en 2012 par le gouvernement précédent font l'affaire des gens qui ont à travailler avec la Loi sur la protection de la navigation. Je trouve que se réunir avant de connaître les modifications souhaitées est une perte de temps.

J'ai même eu l'occasion, pendant la dernière séance, d'entendre mes collègues d'en face dire, à plusieurs reprises, que les modifications n'étaient pas écrites d'avance, que le ministre n'avait pas d'attentes et qu'on voulait entendre les témoins pour savoir ce qu'on allait dire. Encore une fois, ce n'est pas ce qui est dans la lettre de mandat du ministre. On y trouve plutôt ceci:

Travailler avec le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne afin de revoir les modifications à la *Loi sur les pêches* et à la *Loi sur la protection des eaux navigables* apportées par le précédent gouvernement, réinstaurer les protections éliminées et intégrer des mécanismes de protection modernes.

Sur le site même du ministère des Transports, on peut lire ceci:

Le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne ainsi que le ministre des Transports ont demandé au Comité permanent des pêches et des océans et au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités du Parlement d'examiner les modifications récentes à la Loi sur les pêches et à la Loi sur la protection des eaux navigables et d'écouter l'opinion des Canadiens.

On veut donc pouvoir modifier les choses et revenir en arrière.

Qui plus est, la lettre que nous ont envoyée le ministre des Transports et le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne est très claire:

Dans le cadre du mandat que nous a confié le premier ministre, on nous a demandé d'examiner ensemble les modifications apportées par le gouvernement précédent [...] en vue de rétablir les protections éliminées et d'y intégrer des mécanismes de protection modernes.

Madame la présidente, si ce n'est pas dicter les résultats et les conclusions des travaux de notre comité, qu'est-ce que c'est? Je ne vois pas comment le ministre aurait pu s'y prendre autrement pour dire à notre comité de défaire ce que le gouvernement précédent a mis en place, de le détruire et d'étudier une façon de faire. Tous les témoins que nous avons entendus — la majorité d'entre eux, pour être plus exact — nous ont confirmé que...

•(0905)

[Traduction]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): J'invoque le Règlement.

La présidente: Monsieur Iacono.

[Français]

M. Angelo Iacono: Madame la présidente, j'aimerais que mes collègues cessent d'inventer des faussetés en prétendant que les changements sont déjà décidés. Le gouvernement n'a pas encore décidé ce que les mécanismes de protection modernes pourraient être, puisque la consultation vient de débiter.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Iacono, je regrette, mais cela me paraît être un point de débat plutôt qu'un rappel au Règlement.

Je vais donc céder la parole à M. Berthold.

Veillez ne pas perdre de vue la raison pour laquelle nous sommes saisis de ce dossier. Ce n'est pas pour abolir quoi que ce soit. Le ministre nous a demandé d'examiner la loi à cause du manque de consultations sous le gouvernement précédent.

Le Comité peut faire une recommandation, de concert avec trois autres comités, afin de la renforcer et de l'améliorer au nom de tous les Canadiens. C'est exactement ce que le ministre nous a demandé de faire, et c'est ce que le Comité essaie de faire, malgré l'opposition, qui craint manifestement que nous adoptions une orientation différente de celle visée par le ministre.

Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Avec tout le respect que je vous dois, madame la présidente, je souligne que sur le site du gouvernement du Canada, on dit ce qui suit:

Le gouvernement du Canada a promis d'examiner les modifications récentes apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables, de réinstaurer les protections éliminées et d'intégrer des mécanismes de protection modernes.

Il me semble évident que le gouvernement a déjà fait son nid, malgré tous les beaux propos, toute la bonne volonté et toutes les excellentes questions posées par mes collègues aux témoins qui ont comparu devant nous. Nous avons effectivement réussi à aborder des points très intéressants, qui peuvent aider le ministre à prendre des décisions.

Or le ministre a déjà fait son choix. Le gouvernement a déjà fait son nid. Pour moi, il est absolument essentiel que nous nous arrêtons et que nous prenions un moment pour laisser le ministre faire son propre travail. Il faudrait qu'il nous dise alors lui-même quels sont les changements.

Comme je l'ai lu plus tôt, « le gouvernement du Canada a promis d'examiner les modifications récentes apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables ». Or que je sache, le Comité n'est pas le gouvernement.

On parle aussi de « réinstaurer les protections éliminées ». Pour mon collègue, cela indique déjà clairement que le ministre a l'intention de diriger le sens des travaux de notre comité.

Enfin, on parle « d'intégrer des mécanismes de protection modernes ». Deux des groupes que nous avons reçus la semaine dernière, soit l'Association canadienne de la construction et l'Association canadienne de pipelines d'énergie, ont été assez clairs à ce sujet. Ils ont dit que la loi avait permis de réaliser des travaux à

moindres frais et d'améliorer la prévisibilité des échéanciers des travaux.

De quoi avons-nous besoin quand nous faisons des travaux dans nos communautés? Nous voulons pouvoir réaliser les travaux dans un délai raisonnable.

Auparavant, tout le monde se plaignait du fait que n'importe qui, à n'importe quelle étape, pouvait décider qu'un tout petit ruisseau servant uniquement d'eau de ruissellement lors de fortes pluies pouvait devenir une voie navigable.

•(0910)

[Traduction]

La présidente: Je suis désolée, monsieur Berthold, mais votre temps est écoulé.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Monsieur Hardie.

N'oublions pas que nous avons un témoin, M. Marshall, qui est ici pour justement parler de ces questions.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Je vous remercie de votre présence, monsieur Marshall. Nous vous avons invité ici afin d'entendre ce que vous aviez à dire. J'ai donc quelques questions à vous poser.

Une partie du problème auquel nous faisons face, c'est que, un peu comme aujourd'hui, les députés d'en face ne voulaient pas entendre le témoignage d'une foule de personnes lorsque la Loi sur la protection de la navigation a été présentée pour la première fois. C'est, en partie, ce que nous essayons de corriger ici.

Examinons le travail accompli par le Fraser Basin Council.

On nous a dit qu'en vertu de la loi actuelle, le fleuve Fraser et ses principaux affluents sont tous entièrement protégés. Je suppose que la question n'est pas tant d'examiner les risques d'inondation, mais de vérifier toutes les autres activités qui ont lieu en amont et en aval du fleuve. Avez-vous remarqué une différence dans les processus d'approbation pour les projets qui se déroulent le long du fleuve Fraser?

M. David Marshall: En ce qui concerne les changements au processus d'approbation, non, nous n'avons rien remarqué. En fait, je devrais probablement apporter une précision. Nous observons effectivement une amélioration du processus d'approbation grâce à la nature collaborative des efforts visant à convier toutes les parties à la table dès le début. À l'heure actuelle, le réseau hydrographique du Fraser comprend 14 grands bassins versants, notamment les rivières Thompson, Quesnel et Chilcotin.

Nous encourageons les divers intervenants — comme les utilisateurs des bassins hydrographiques, le secteur récréatif, l'industrie forestière, l'industrie minière, ainsi que les décideurs dans ce dossier, qu'il s'agisse des Premières Nations, du gouvernement provincial ou du gouvernement fédéral — à se réunir et à gérer ces bassins hydrographiques dans un esprit de collaboration.

Par conséquent, nous pouvons repérer et régler ces questions beaucoup plus rapidement. Force est de constater que ce type de processus d'approbation est bien plus efficace.

M. Ken Hardie: Selon votre plan stratégique jusqu'à 2021, vous voulez améliorer la durabilité du bassin hydrographique grâce à l'amélioration de la planification et de la gestion. Vous voulez améliorer la qualité de l'eau, l'habitat du poisson et de la faune et, bien entendu, comme vous l'avez mentionné, vous voulez accroître la résilience face aux inondations.

Y a-t-il un aspect de l'actuelle Loi sur la protection de la navigation qui va à l'encontre de ces objectifs?

M. David Marshall: De notre point de vue, non, il n'y en a pas. Ce que nous essayons de souligner, c'est le fait que nous tenons compte des activités récréatives et commerciales; la loi sert de catalyseur pour rassembler les intervenants et assurer une collaboration beaucoup plus efficace dans la prise de décisions concernant ces bassins hydrographiques.

M. Ken Hardie: Comme vous le savez, le gouvernement a instauré trois volets de financement en matière d'infrastructures. Le premier vise l'infrastructure de transport en commun; le deuxième concerne l'infrastructure sociale, comme le logement abordable, etc., et le troisième porte sur ce que nous appelons l'infrastructure verte, qui comprend la résilience des collectivités.

Dans quelle mesure êtes-vous au courant des mesures de soutien offertes dans le cadre de ce financement?

M. David Marshall: Nous n'en savons pas grand-chose, mis à part le fait que les collectivités aux prises avec des problèmes particuliers — et pas forcément celles qui sont situées le long du fleuve ou des cours d'eau — peuvent avoir facilement accès à ce financement. Par exemple, à la suite de l'annonce du Programme national d'atténuation des catastrophes, nous avons demandé au gouvernement fédéral de fournir un financement égal à celui de la province. Lorsque la province a lancé la deuxième phase, le financement s'élevait à 1 million de dollars. Si nous tenons à établir le bon processus et à définir les priorités, nous devons mettre en place les bonnes mesures d'atténuation et élaborer les bonnes formules de financement afin d'éviter les désastres financiers que l'Alberta a connus en 2013. Nous avons besoin d'environ 2 à 2,5 millions de dollars pour concevoir le plan directeur. C'est ce qui nous permettra d'éviter de telles pertes.

La province a accordé 1 million de dollars, et nous espérons que le gouvernement fédéral versera le même montant dans le cadre du Programme national d'atténuation des catastrophes, ainsi que par l'entremise du financement d'AINC, dont j'ai parlé tout à l'heure. Ensuite, le reste du financement proviendrait des municipalités, du secteur des transports, etc., pour que le projet puisse être mené à bien. Cela dénote, encore une fois, la nature collaborative de la formule de financement, mais pour répondre directement à votre question, nous profitons des programmes de financement offerts par le gouvernement fédéral.

• (0915)

M. Ken Hardie: En ce qui concerne l'atténuation des inondations et la menace que cela constitue pour la navigation, avez-vous déterminé, grosso modo, la somme des investissements nécessaires pour préserver la navigation dans le bassin?

M. David Marshall: Nous n'avons établi rien de précis à ce stade-ci, mais cela fait partie intégrante de la deuxième phase, parce que nous consultons les principaux groupes. Les représentants du port participeront au processus, de même que les exploitants de quais, les sociétés ferroviaires et les représentants de l'aéroport. Tout le secteur des transports étudiera le dossier. Nous y incluons le volet navigation.

M. Ken Hardie: Très bien.

Vous avez dit qu'il y a eu beaucoup de collaboration jusqu'à présent. Pour ce qui est des mesures prises par les collectivités comme telles — et nous savons que le Grand Vancouver compte environ 21 municipalités —, observez-vous un esprit de collaboration et une synergie sur le plan de l'organisation?

M. David Marshall: Absolument, et j'aimerais préciser que cela va au-delà des 21 municipalités. Nous examinons tout le cours inférieur du fleuve, de Hope à Richmond et de Squamish à White Rock, ce qui englobe 28 municipalités distinctes. Elles sont toutes vulnérables. Chacune d'elles serait exposée à un risque important. Il ne s'agit pas uniquement de collectivités riveraines; on parle aussi de collectivités comme la ville de Langley, où il y aurait une interruption des voies de transport et de communication, advenant une inondation de n'importe quelle ampleur semblable à celle qui a frappé l'Alberta en 2013.

M. Ken Hardie: Merci.

La présidente: Monsieur Aubin.

[Français]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Bonjour, monsieur Marshall. Merci d'être parmi nous.

Ma première question fait référence aux propos préliminaires que vous avez tenus, où vous avez insisté sur l'importance de respecter les traités autochtones, entre autres des nations autochtones. Je n'étais pas au Parlement en 2009, au moment où tout le processus a commencé. Peut-être étiez-vous déjà à l'association.

Pouvez-vous me dire si les consultations qui ont été tenues en 2009 et par la suite vous sont apparues adéquates au regard du désir des Autochtones d'être partie prenante de la modification à cette loi?

[Traduction]

M. David Marshall: Dans une certaine mesure, oui, mais on peut toujours faire mieux. Nous entretenons des relations avec les Premières Nations depuis le tout début, dès la création de notre organisation en 1997. Elles en sont d'ailleurs les membres fondateurs. Elles représentent toujours environ 25 % des membres de notre conseil d'administration.

Nous énonçons 12 principes dans notre charte de la durabilité. Le 11^e principe porte sur la reconnaissance des droits et titres ancestraux; notre organisation a donc adopté une politique en vertu de laquelle toutes nos activités doivent compte des droits et titres des Premières Nations.

Voici un exemple. Un membre de mon personnel a rencontré hier les dirigeants autochtones pour s'assurer que les Premières Nations participeront pleinement à la deuxième phase, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, ainsi qu'à tous les dossiers sur lesquels nous travaillons. Cela rejoint un peu ma réponse à la première question sur les processus axés sur la collaboration: les Premières Nations prennent toujours part aux discussions lorsque nous nous apprêtons à formuler des recommandations ou à prendre des décisions concernant la durabilité et la sécurité de ces bassins hydrographiques.

[Français]

M. Robert Aubin: Au début de votre réponse, vous avez insisté sur le fait que le processus était perfectible. Que souhaiteriez-vous ajouter pour que vous soyez satisfait d'un processus de consultation?

[Traduction]

M. David Marshall: Premièrement, d'après ce que nous avons constaté, il faut rencontrer les Premières Nations dès le départ. Parfois, cela se fait un peu trop tard au cours du processus. Par exemple, notre conseil d'administration a tenu une réunion il y a quelques semaines. Vous n'êtes peut-être pas au courant, mais les Premières Nations de la Colombie-Britannique ont formé ce qu'on appelle le Conseil des leaders des Premières Nations, composé de trois des principaux groupes de la Colombie-Britannique: l'Union des chefs indiens de la Colombie-Britannique, le Sommet des Premières Nations et le bureau régional de l'Assemblée des Premières Nations.

Les représentants de ces trois groupes étaient présents à la réunion de notre conseil d'administration, et ils nous ont parlé de sujets comme la mise en oeuvre de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, le nouveau principe du consentement préalable, donné librement et en connaissance de cause, et les recommandations du rapport de la Commission de vérité et réconciliation. Nous leur avons demandé comment nous pouvions aider à attirer plus d'attention sur ces questions.

Voilà donc certaines des mesures précises que nous pourrions prendre d'entrée de jeu afin d'améliorer notre collaboration avec les Premières Nations.

• (0920)

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Il y a une autre question sur laquelle j'aimerais entendre votre opinion.

Le Programme de protection de la navigation, de Transports Canada, n'accepte plus les plaintes visant des ouvrages qui ne sont pas sur des cours d'eau désignés. Les personnes qui se croient lésées doivent maintenant avoir recours aux tribunaux pour faire valoir leur point.

Considérez-vous comme normale cette procédure qui fait en sorte que l'on doive passer par les tribunaux pour faire valoir un point?

[Traduction]

M. David Marshall: Absolument pas. Nous préférons éviter les tribunaux, dans la mesure du possible. C'est pourquoi j'ai insisté tout à l'heure sur l'importance de rassembler les gens dès le départ, d'essayer de respecter leurs divers intérêts, de chercher un terrain d'entente, de travailler ensemble à trouver des solutions pratiques et d'aller de l'avant.

Je vais vous donner un exemple qui concerne la navigation. Il y a quelques années, le risque de débordement du fleuve Fraser était omniprésent. Auparavant, nos stocks de saumon avaient commencé à disparaître. Les gens craignaient que les travaux d'excavation importants menés dans le fleuve pour enlever du gravier risquaient de détruire l'habitat. En effet, certains éléments de preuve leur donnaient à penser que ces travaux entraînaient la destruction de l'habitat essentiel du saumon. Par conséquent, le gouvernement provincial a imposé un moratoire à l'extraction de gravier dans le fleuve Fraser. Le ministère fédéral des Pêches et des Océans a appuyé cette décision. Ensuite, les politiciens locaux se sont mis à s'inquiéter, parce qu'ils estimaient que le lit fluvial commençait à augmenter, exposant ainsi les collectivités à un risque d'inondation.

Nous voulions savoir ce que nous pouvions faire. Nous avons donc rassemblé tous les principaux intervenants, y compris les collectivités des Premières Nations situées dans la plaine inondable.

Nous leur avons demandé ce qu'il fallait faire pour assurer la sécurité, tout en tenant compte des divers intérêts, comme la navigation, la protection contre les inondations et la conservation du saumon.

Au final, nous avons élaboré une stratégie quinquennale de gestion du gravier, qui a été acceptée par les gouvernements fédéral et provincial ainsi que par les Premières Nations, afin de déterminer quand il est permis d'extraire du gravier dans le fleuve, en quelles quantités et à quel endroit, le tout dans l'optique de réduire au minimum les répercussions sur l'habitat du saumon.

Voilà un exemple classique où des gens unissent leurs efforts pour éviter les recours judiciaires et trouver une solution pratique. La plupart de nos travaux sont axés là-dessus.

La présidente: Vous avez 35 secondes.

[Français]

M. Robert Aubin: Merci.

Avez-vous dû passer à travers la réglementation pour inclure un nouveau cours d'eau à la loi, à la liste en annexe? Si oui, est-ce un processus complexe?

[Traduction]

M. David Marshall: Non, nous n'avons pas eu besoin d'une nouvelle loi. Nous avons été en mesure de nous servir de la Loi actuelle et de trouver les dispositions qui nous aideraient à obtenir la décision voulue.

La présidente: Merci.

Monsieur Fraser, allez-y.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Madame la présidente, par votre entremise, j'aimerais remercier le témoin de sa présence. Monsieur Marshall, je considère votre témoignage comme très important pour notre étude.

Comme entrée en matière, voici une première question. Vous avez mentionné l'importance des activités récréatives et commerciales sur le fleuve Fraser. Il y a bien entendu d'autres cours d'eau au Canada où le volume des activités récréatives et commerciales n'est pas aussi élevé. Y a-t-il un certain volume à partir duquel il serait pertinent d'ajouter un cours d'eau à l'annexe? Selon vous, quel serait le seuil adéquat?

M. David Marshall: Non. Je vous mettrais en garde contre cette idée. Je crois que cela dépend de l'endroit où se trouve le cours d'eau et des utilisations que les gens en font. Vous pourriez avoir une grande rivière dans une région relativement éloignée où les activités commerciales ne présentent pas le même type de risques.

Il faut examiner l'importance cruciale que revêt la rivière, sa valeur récréative et sa valeur commerciale et ensuite déterminer si la navigation est possible et les endroits où ce l'est. Je crois qu'il serait préférable d'adopter une telle approche que d'essayer de le faire en fonction de la largeur, de la longueur, etc.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup de votre réponse.

Vous avez parlé de la nécessité de régler rapidement les possibles différends. Croyez-vous que le gouvernement fédéral peut faire quelque chose par des lois ou d'autres moyens pour encourager les parties concernées à avoir de telles conversations tôt dans le processus avant d'atteindre le point de rupture et d'envisager d'en saisir les tribunaux?

• (0925)

M. David Marshall: Un bon exemple est ce dont je parlais. Il faut élaborer un mécanisme de mise en oeuvre en vertu de la Loi sur la protection de la navigation pour être en mesure d'anticiper les endroits où la navigation pourrait présenter des risques. Par exemple, si le fleuve Fraser ne figurait pas sur la liste, comme la navigation y est très importante, il faudrait évidemment l'ajouter, et c'est d'autant plus vrai si des interventions humaines et des phénomènes naturels, comme celui que j'ai mentionné ce matin, ont des répercussions sur le fleuve.

M. Sean Fraser: J'aimerais poursuivre sur le sujet des mécanismes relatifs aux plaintes et aux différends. S'il n'est pas possible d'en venir à un accord par vous-même au début du processus, je suis un fervent partisan d'adopter un processus plus efficace que d'en saisir les tribunaux. À mon avis, ce serait une bonne chose d'avoir un tribunal ou un organisme indépendant qui serait moins lourd que le processus qui régit les poursuites civiles.

Selon vous, le gouvernement fédéral pourrait-il mettre sur pied un organisme moins lourd pour entendre les plaintes qui sont déposées? S'agirait-il d'une mesure adéquate que le Comité pourrait recommander?

M. David Marshall: Ce serait une excellente recommandation. Cela me donne également l'occasion de parler un peu de notre organisme, que nous considérons comme très unique, comme je l'ai mentionné. Il en existe très peu en son genre au Canada; notre organisme ne prend position sur aucun enjeu. Nous sommes le catalyseur ou l'intermédiaire honnête qui permet de regrouper divers intervenants et de tirer profit des divers instruments juridiques ou des renseignements communiqués à la table en vue d'arriver aux solutions dont je vous ai parlé plus tôt dans les exemples que je vous ai donnés.

Nous espérons qu'un tel modèle deviendra beaucoup plus efficace et permettra d'éviter les tribunaux en n'agissant pas tant comme un tribunal, mais bien pratiquement comme un endroit sûr où avoir des discussions et prendre des décisions constructives.

M. Sean Fraser: En ce qui concerne le processus de plaintes, j'essaie de déterminer ce à quoi cela devrait ressembler. Pensez-vous qu'une sorte de médiation obligatoire ou un processus de règlement des différends devraient avoir lieu avant de passer à l'autre étape et d'en saisir les tribunaux? Un processus de règlement des différends par étapes serait-il approprié?

M. David Marshall: Oui, tout à fait; j'ajouterais toutefois un aspect avant de passer à la médiation. Dans le cas d'un processus comme le nôtre, c'est davantage une forme de médiation ou de facilitation plus souple qui offre un moyen d'avoir des discussions constructives. Les gens ont ainsi l'impression qu'ils peuvent présenter de manière respectueuse leurs arguments, qu'ils sont écoutés et qu'ils pourront aller de l'avant, si tout se déroule bien. Si cela ne fonctionne pas, les parties se retournent vers un processus de médiation plus officielle avant de se tourner vers les tribunaux.

M. Sean Fraser: Devrions-nous inclure ce processus dans la Loi? Est-ce la manière appropriée de le faire? Nous demanderions aux parties concernées de prendre place dans une pièce et de discuter de leurs différends, et les parties peuvent envisager de passer à la prochaine étape après coup. Devrions-nous inclure un mécanisme de règlement des différends dans la Loi?

M. David Marshall: Je serais certainement favorable à un tel mécanisme.

M. Sean Fraser: Excellent.

Vous avez donné l'exemple du gravier. D'après les nombreuses discussions que nous avons eues jusqu'à maintenant, je m'imaginai des projets plus importants, comme la construction d'un barrage ou d'un pont sur un cours d'eau. Y a-t-il une certaine limite ou un certain seuil que nous devrions atteindre avant de nous demander le type d'ouvrages qui pourrait en fait être un obstacle aux fins de la Loi?

M. David Marshall: J'aimerais réitérer que je suis toujours hésitant à chiffrer précisément ces aspects. Je crois que tout cela dépend des points à prendre en considération, de la sensibilité du cours d'eau en question, du moyen de navigation utilisé et de divers facteurs dont il faut tenir compte. Je crois que c'est une bien meilleure approche que de chiffrer précisément ces aspects.

M. Sean Fraser: Je crois que mon temps est écoulé. Je remercie énormément le témoin.

La présidente: Merci.

Monsieur Badawey, allez-y.

M. Vance Badawey: Monsieur Marshall, je dois vous féliciter grandement en raison des nombreux enjeux dont vous traitez et de la manière dont vous répondez aux questions. Vous semblez faire partie d'un organisme qui a pris le taureau par les cornes en ce qui concerne la durabilité du bassin hydrographique, la planification de l'amélioration, la qualité de l'eau, les poissons et leur habitat, la faune, le renforcement de la résilience des collectivités, les mesures de protection contre les inondations, etc. Vous méritez nos félicitations, parce que nous ne voyons pas toujours cette diligence raisonnable au sein des organismes. Ils dépendent des autres. Je tiens encore une fois à vous en féliciter.

J'aimerais creuser un peu plus la question du mécanisme, comme je crois que l'on fait MM. Fraser et Hardie. Monsieur Marshall, il s'agit, à défaut d'un meilleur terme, d'un mécanisme auquel peut participer votre organisme qui travaille extrêmement fort; cela peut être tant fédéral que provincial. Par exemple, je sais qu'en Ontario, en ce qui a trait aux bassins hydrographiques, nous avons des tribunaux, des tribunaux de révision, un processus dont s'occupe la province en vertu de la Loi sur le drainage, ainsi que les municipalités.

C'est bien honnêtement là où nous en sommes actuellement, parce qu'il semble toujours y avoir des détails à régler. Lorsqu'il y a des détails à régler et qu'il n'y a pas de processus en ce sens, la mesure législative est sans cesse modifiée en fonction du gouvernement en poste, comme nous en avons été témoins avec le précédent gouvernement. Voilà pourquoi le gouvernement actuel essaie de laisser tomber ce processus.

Croyez-vous qu'il serait approprié d'avoir un intermédiaire qui prendrait la forme d'un organisme, d'un ordre de gouvernement, d'un ministère, de l'Office des transports du Canada ou d'un processus délégué à une instance qui pourrait s'occuper de bon nombre de ces enjeux, particulièrement en ce qui a trait aux appels?

• (0930)

M. David Marshall: Absolument.

Avant de poursuivre ma réponse, je tiens à vous remercier de vos commentaires concernant notre organisme. C'est fort apprécié.

J'ai déjà parlé des tables sûres, mais le conseil d'administration de notre organisme regroupe des représentants fédéraux, provinciaux, locaux, des Premières Nations, du secteur privé et de la société civile. Un tel degré de participation est sans précédent au Canada. Ils siègent tous à la même table d'égal à égal, et ils profitent des compétences des autres. Je crois qu'au départ c'est ce qui explique pourquoi nous avons été en mesure de régler certaines questions très difficiles. Notre organisme fêtera ses 20 ans l'année prochaine, et j'ai de la difficulté à le croire. Nous avons réussi à régler des questions épineuses relativement à la durabilité non seulement dans le réseau hydrographique du fleuve Fraser, mais également ailleurs en Colombie-Britannique.

Il nous arrive de ne pas être en mesure de trouver une solution, et nous avons recours à un instrument juridique fédéral ou provincial ou, dans certains cas, les deux à la fois. J'aimerais rapidement vous donner un exemple. Je présume que certains d'entre vous ont déjà emprunté la route qui se rend à Whistler et sont passés à proximité de la mine Britannia. À une certaine époque, c'était le plus important problème de pollution en Amérique du Nord. Rien n'arrivait à vivre dans l'estran.

Nous voulions organiser les Jeux olympiques en 2010, mais cela aurait été une insulte et une honte pour le Canada. Nous avons donc regroupé tous les différents organismes de réglementation et nous nous sommes servis de leur instrument juridique respectif pour régler ce problème. Nous avons maintenant des gens de partout dans le monde qui se déplacent ici pour voir cette solution. Pour la première fois en 50 ans, nous avons du saumon rose dans le ruisseau Britannia. Ce résultat a été possible, parce que nous en avons saisi les instances supérieures au bon moment et non dès le départ.

M. Vance Badawey: Ce que vous dites, c'est de combiner les forces et, par conséquent, les stratégies relatives aux enjeux commerciaux, récréatifs et environnementaux et de traiter de ces enjeux. Cependant, est-ce le cas? Ce n'est bien souvent pas le cas, parce que nous n'avons pas un organisme ou un guichet unique où nous pouvons aller, qu'il s'agisse d'un organisme provincial auquel le gouvernement fédéral a délégué le pouvoir ou d'un organisme fédéral. J'essaie de faire valoir que le processus doit être renforcé. Vous avez des plans stratégiques, et il arrive parfois qu'ils dorment sur des tablettes, parce que ces processus ne sont pas renforcés.

Lorsque nous examinons la gestion des bassins hydrographiques, les appels, les tribunaux qui entendent ces appels, les enjeux environnementaux, les défis qu'ils posent, le financement et la manière pour tous les ordres de gouvernement et toutes les organisations de mettre à contribution ce financement, comme vous en avez parlé plus tôt, croyez-vous que ce serait beaucoup plus facile et simple si nous avions un guichet unique ou un organisme qui s'en occuperait et qui traiterait de tous ces enjeux au lieu d'adopter sans réfléchir des mesures ponctuelles et de modifier la Loi en raison d'enjeux isolés?

M. David Marshall: Absolument. Ce qui me frappe vraiment, c'est que, n'eût été ce guichet unique, nous n'aurions pas ce document. Par exemple, aucun de ces 43 partenaires financiers ne pourrait assumer seul cette responsabilité. Cela dépassait le gouvernement provincial, le gouvernement fédéral ou les Premières Nations. Il fallait un organisme qui regroupe tous ces intervenants. Sans le Conseil du bassin du Fraser, il n'y aurait pas de stratégie de lutte contre les inondations pour la vallée du bas Fraser.

• (0935)

M. Vance Badawey: La raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui et que nous vous avons demandé de témoigner devant le

Comité, c'est que nous voulons établir cela sur la scène fédérale. Avec votre participation et la participation de divers partenaires, cela permettrait de simplifier le processus et de donner suite, au final, aux recommandations que vous avez formulées dans votre plan stratégique.

M. David Marshall: Merci.

J'aimerais ajouter qu'à une certaine époque il y avait un plan de gestion de l'estuaire du Fraser pour le bas Fraser qui regroupait toutes les principales instances dans cette région du Fraser. Cela incluait le Port de Vancouver, la province, le gouvernement fédéral et la région métropolitaine de Vancouver; ces intervenants collaboreraient en vue de gérer le bas Fraser. Ce plan de gestion portait sur la navigation, les activités récréatives et la pêche. Cette initiative a pris fin il y a environ quatre ou cinq ans. Cet organisme n'existe plus. Nous avons perdu ce guichet unique; nous sommes de nouveau aux prises avec le vieux processus unilatéral.

M. Vance Badawey: Encore une fois, c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui... Je vous remercie de vos commentaires.

La présidente: Nous allons essayer de vous donner l'occasion de poser des questions, même s'il ne nous restera pas beaucoup de temps. Vous avez cinq minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Madame la présidente, merci beaucoup. Je vous en suis reconnaissante.

Je tiens à me faire l'écho des commentaires de mes collègues ce matin; je vous remercie énormément de votre présence devant le Comité et de votre témoignage. Nous sommes ravis d'avoir l'occasion d'ajouter vos commentaires aux discussions que nous avons, même si nous croyons que les jeux sont peut-être déjà faits.

Lorsque la Loi a été modifiée en 2012 et même avant cela lorsque nous avons commencé à examiner la possibilité d'apporter ces changements en 2009, les consultations étaient insuffisantes. J'ai trouvé cela très curieux d'entendre le 16 juin les ministres Garneau, LeBlanc, Duncan, McKenna et Bennett annoncer qu'ils amorceraient des consultations sur la Loi sur la protection de la navigation. Or, lors de sa comparution devant le Comité il y a trois semaines, le ministre des Transports a affirmé que « nous ne précéderons pas à des consultations formelles en ce moment ».

Je présume que c'est peut-être censé être les vastes consultations que le ministre ou le gouvernement ont dit qu'il manquait lorsque les changements ont été apportés par le précédent gouvernement. Or, nous constatons que les nombreux témoins que nous avons invités à participer aux consultations sont très peu enthousiastes à le faire. Ce que nous avons en fait entendu des gens qui ont pris le temps de venir témoigner devant le Comité, c'est que la Loi fonctionne et qu'elle atteint ses objectifs.

Je crois que même votre propre témoignage le confirme. Vous avez dit que de meilleurs mécanismes sont en place et que la Loi agit comme catalyseur en vue de regrouper les divers intervenants et d'avoir de telles conversations beaucoup plus tôt dans le processus.

J'aimerais aborder un aspect dont mon collègue d'en face à traiter, et c'est le processus de plaintes. Nous savons qu'il y a un mécanisme en place pour les particuliers. Premièrement, nous savons que le ministre a le pouvoir de protéger de nouveau des cours d'eau, si une collectivité le lui demande. Nous savons également qu'il y a un mécanisme en ce qui concerne le processus de plaintes, comme mon collègue l'a souligné.

Savez-vous si des plaintes ont dû suivre le processus qui est prévu dans la Loi depuis 2012, depuis que la Loi a été modifiée? Dans la négative, êtes-vous d'accord pour dire que la présence d'un mécanisme qui agit comme catalyseur en vue de regrouper les divers intervenants et d'avoir de telles conversations beaucoup plus tôt dans le processus fait en sorte qu'il y a moins de plaintes?

M. David Marshall: Non. Je ne suis pas au courant de plaintes précises. Je suis d'accord avec vous que cela agit un peu comme un catalyseur et qu'il existe un processus qui permet à une collectivité qui a un cours d'eau qui ne figure pas sur la liste de faire une demande en ce sens.

Mme Kelly Block: Je dois m'en aller; je vais donc céder le reste de mon temps à mon collègue, s'il me reste du temps.

Il me reste 1 minute et 20 secondes. D'accord. Merci.

[Français]

M. Luc Berthold: J'en profiterai, madame la présidente, pour remercier de nouveau M. Marshall de ses propos très éclairants qui confirment ce que l'opposition officielle tente, depuis le début, de faire comprendre au gouvernement, à savoir que cette étude est prématurée tant et aussi longtemps qu'on ne sait pas si les changements apportés en 2012 sont fonctionnels et s'ils donnent aux intervenants la latitude nécessaire pour intervenir.

En terminant, madame la présidente, je tiens à rappeler que nous n'avons entendu qu'un seul témoignage aujourd'hui. Étant donné le peu d'enthousiasme des organismes à venir témoigner devant le Comité dans le cadre de l'étude sur la Loi sur la protection de la navigation, je dépose la motion suivante:

Que le Comité n'invite plus aucun témoin dans le cadre de cette étude et qu'il attende les modifications à venir du Ministre des Transports avant de poursuivre ses travaux.

• (0940)

[Traduction]

La présidente: Voulez-vous débattre de cette motion maintenant ou lors de la prochaine réunion? Nous en débattons lors de la prochaine réunion. C'est une tactique dilatoire, mais nous en débattons lors de la prochaine réunion.

Monsieur Marshall, merci beaucoup de votre présence. Je m'excuse du retard au début de la réunion, mais nous vous sommes très reconnaissants de votre temps, de vos efforts et de vos commentaires dans le cadre de notre étude.

Nous poursuivrons maintenant nos travaux à huis clos. Je demanderai donc aux personnes qui ne sont pas censées participer aux réunions à huis clos de bien vouloir quitter la pièce, parce que nous devons discuter des travaux du Comité.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, j'invoque le Règlement.

M. David Marshall: Madame la présidente, je tiens simplement à vous remercier de votre invitation et de l'occasion de témoigner devant le Comité. Je remercie également les députés des excellentes questions qu'ils m'ont posées ce matin.

La présidente: Merci.

Monsieur Badawey, vous avez un rappel au Règlement avant de clore cette partie de la réunion.

M. Vance Badawey: Oui, avant de clore cette partie et de passer à huis clos.

J'ai présenté plus tôt une motion d'ajournement, et je crois comprendre — et je m'adresse au greffier par votre entremise, madame la présidente — qu'une motion d'ajournement a préséance sur le reste. Comme c'est une motion dilatoire, la motion proposée doit être mise aux voix immédiatement et sans débat.

Pour être honnête, j'essayais de donner au député d'en face l'occasion de débattre davantage de sa motion et de l'examiner soigneusement. Cela étant dit, j'ai présenté cette motion par respect pour le témoin en raison du temps limité que nous avons, étant donné que la sonnerie d'appel retentira à 10 heures.

Madame la présidente, par votre entremise, j'aimerais poser une question au greffier. N'est-ce pas le cas? Premièrement, lorsqu'une motion d'ajournement est présentée, cela a préséance sur le reste. Deuxièmement, comme c'est une motion dilatoire, la motion proposée doit être mise aux voix immédiatement et sans débat.

La présidente: Pouvez-vous y répondre aujourd'hui ou préférez-vous avoir du temps et le faire lors de la réunion de jeudi?

Le greffier: Je préférerais attendre. J'aimerais consulter les bleus.

La présidente: Nous en discuterons donc lors de la réunion de jeudi.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

La présidente: Merci de votre motion. Je crois que c'est important de nous assurer que... Selon moi, c'est une question de respect envers tout le monde; il faut donner aux membres du Comité l'occasion d'exprimer leurs points de vue.

M. Vance Badawey: C'était mon intention, madame la présidente.

La présidente: D'accord. Merci.

Nous poursuivons maintenant nos travaux à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>