



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

## Comité permanent des pêches et des océans

---

FOPO • NUMÉRO 119 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 8 novembre 2018**

**Président**

**M. Ken McDonald**



## Comité permanent des pêches et des océans

Le jeudi 8 novembre 2018

• (1105)

[Traduction]

**Le président (M. Ken McDonald (Avalon, Lib.)):** Bonjour à tous.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions l'état actuel des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et Océans.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos invités ce matin. Nous accueillons M. Alex Patterson, Services communautaires et tourisme de la municipalité de Wawa. Il comparait par vidéoconférence. Nous accueillons aussi, en personne, Todd Russell — qui, bien sûr, connaît bien la Colline puisqu'il est un ancien député du Labrador —, président du Conseil communautaire de NunatuKavut. Nous entendons aussi M. Robert Coombs, consultant.

Bienvenue, messieurs.

Nous allons commencer par le conseil de NunatuKavut pour sept minutes, et ce, que vous partagiez votre temps ou qu'une seule personne prenne la parole. Nous sommes prêts quand vous voulez.

**M. Todd Russell (président, Conseil communautaire de NunatuKavut):** Bonjour, monsieur le président. Merci de l'invitation de comparaître devant le Comité.

Bonjour à tous les membres du Comité.

Je représente le Conseil communautaire de NunatuKavut. Je suis accompagné de Rob Coombs qui a rejoint notre équipe il y a quelques mois en tant que conseiller et consultant. Nous sommes fiers d'être ici pour vous fournir un peu de contexte sur le Conseil communautaire de NunatuKavut et aussi pour vous parler plus précisément des ports pour petits bateaux et de quelle façon ces ports s'inscrivent dans ce contexte précis.

Je vais vous présenter un exposé assez rapide et, à notre avis, plutôt concis. Bien sûr, nous pourrions ensuite répondre à vos questions.

Pour ce qui est du Conseil communautaire de NunatuKavut, sachez que « NunatuKavut » signifie « notre terre ancestrale ». C'est un mot inuktitut. C'est le territoire des Inuits de NunatuKavut, les Inuits du Sud, qui habitent principalement dans le Centre et le Sud du Labrador.

Notre territoire traditionnel englobe toute la région du Centre-Sud du Labrador, les zones maritimes qui la bordent et celles qui s'étendent vers l'ouest jusqu'à la frontière du Labrador et du Québec. Comme vous pouvez le voir, c'est une vaste zone et, comme la plupart des territoires autochtones, notre peuple a une relation avec lui. C'est le territoire que notre peuple — traditionnellement et actuellement — utilise et occupe.

Le Conseil communautaire de NunatuKavut est le gouvernement représentatif de quelque 6 000 Inuits du Sud qui appartiennent au

territoire. Vous voyez la dame, ici? Les gens demandent: « Pourquoi l'avez-vous mise là? » Les femmes sont fortes dans notre culture. Ce sont elles qui sont porteuses de la culture. C'est une femme qui, de toute évidence, était à la tête de son ménage. Dans notre tradition, elle pêchait et elle chassait probablement aussi un peu, subvenant aux besoins de sa famille et, dans certains cas, de sa communauté. C'est ce que nous voulons faire en tant que gouvernement: subvenir aux besoins de notre communauté.

Nous avons la vision d'assurer notre propre gouvernance. Nous allons subvenir à nos besoins les uns des autres et nous allons prendre soin de nous, de nos familles et de nos communautés, tout en entretenant notre relation avec notre territoire, la glace et les eaux. Nous essaierons de garder cette vision bien en tête tandis que nous travaillerons au nom de notre peuple.

Les Inuits du NunatuKavut sont des gens qui ont des droits, et nous avons la responsabilité de nous assurer que nos droits et nos titres liés à la terre, à la mer, à la glace et aux eaux sont reconnus et respectés comme nos ancêtres nous l'ont enseigné.

Le 12 juillet 2018 a été une journée historique. Le gouvernement du Canada a annoncé une relation renouvelée avec nous, une relation qui reconnaît nos droits ancestraux et l'autodétermination des Inuits du Sud. C'est un jour à célébrer et une journée durant laquelle nous avons interagi avec le gouvernement du Canada. Les pourparlers avancent très bien avec le gouvernement du Canada. Depuis que nous existons, les gens du NunatuKavut ont aussi été dépendants de l'industrie des ressources et des partenariats connexes qui contribuent à la durabilité des collectivités.

Dans ce contexte, je vais maintenant aborder la question des ports pour petits bateaux. Voici une carte. Nous avons un vaste littoral. Nous voulons parler d'infrastructure maritime, mais pour pouvoir en parler, il est important que le Comité et que les membres connaissent aussi l'ampleur des ressources marines au large de nos côtes et sachent à quel point elles étaient importantes pour nous, pour notre subsistance, nos déplacements, notre économie, nos loisirs et notre culture, bien sûr. Nous sommes tous liés à la mer.

Il y a un autre mot en inuktitut, *sikumiut*, qui signifie « gens de la mer ». Nous sommes des gens de la mer qui avons des liens avec l'environnement marin. Toutes les collectivités du NunatuKavut ont accès à l'eau salée, au sens figuré ou au sens littéral. Les installations portuaires et les ports pour petits bateaux ont aussi assurément une importance culturelle.

La mer du Labrador est également essentielle à la santé écologique, économique et sociétale des écosystèmes nord-américains et européens. Le banc Hamilton, tout juste au large du NunatuKavut, est l'une des régions les plus productives de l'Atlantique du Nord-Ouest. La pêche — nous pouvons le dire avec une certaine confiance — a été un élément très vital de notre passé et fait encore partie de notre mode de vie actuel. En outre, elle fera aussi assurément partie de notre avenir. C'est l'essence même de notre peuple.

Pour ce qui est des ports de pêche essentiels — et c'est très révélateur —, il y a énormément de ressources au large de nos côtes, mais regardez tout simplement où se trouve l'infrastructure portuaire. Il y a très peu d'infrastructure portuaire au NunatuKavut et au Labrador de façon générale, et c'est là quelque chose de crucial et d'important.

Il y a eu certains investissements l'été dernier, des investissements de 18,5 millions de dollars relativement à sept ports pour petits bateaux. Je dois vous dire qu'il s'agit là davantage de rattrapage que des mesures axées sur l'avenir. Il y a beaucoup de besoins. On parle d'investissements qui se font attendre depuis longtemps. Même si nous en sommes reconnaissants, il reste encore beaucoup de travail à faire.

Ce que nous avons entendu lorsque nous avons communiqué avec nos organisations des ports pour petits bateaux, c'était que plus d'investissements étaient requis. Il faut un modèle de financement qui tient compte du point de vue des Autochtones, des collectivités nordiques et du développement des pêches. Un financement opérationnel et administratif de base devrait être accessible pour les ports pour petits bateaux autochtones, et il faut régler les problèmes de gouvernance et de renforcement des capacités afin que les ports pour petits bateaux soient plus efficaces et apportent plus de valeur à l'industrie de la pêche et à nos collectivités.

Nous voulons aussi parler de sécurité dans les ports. C'est peut-être une notion différente. Nous avons 4 000 milles de côte au Labrador. La pêche, bien sûr, se passe tout le long de notre territoire, mais où sont les ports sûrs? Les distances sont énormes. Avec le réchauffement climatique, la fréquence et la gravité accrues des tempêtes et les changements touchant l'écosystème, les gens estiment qu'on a grand besoin d'examiner les ports pour petits bateaux, d'évaluer l'infrastructure qu'ils n'utilisent peut-être pas autant dans la situation actuelle afin de se demander si on devrait conserver ces installations et en faire des ports sûrs. C'est très important. C'est assurément un enjeu qui a été soulevé par nos pêcheurs et des représentants de l'industrie de la pêche. C'est une notion que nous voulons aussi soumettre au Comité.

• (1110)

En conclusion, nous tenons encore une fois à vous remercier. Nous tenons à dire à quel point les pêches commerciales et de subsistance sont importantes pour notre culture, notre mode de vie. Nous tenons aussi à dire que des ports pour petits bateaux peuvent jouer un rôle fondamental dans le développement des pêches. En outre, nous devrions aussi évaluer de quelle façon le programme sera mis en oeuvre au cours des prochaines années sous l'angle de la réconciliation.

Je vous remercie de votre temps, monsieur le président. Je serais heureux d'écouter les autres exposés et de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci, monsieur Russell.

Je suis sûr que tout ce que vous n'aurez pas dit durant votre exposé sera abordé durant la période de questions.

Nous allons maintenant passer à M. Patterson, pour sept minutes ou moins, s'il vous plaît.

**M. Alex Patterson (directeur, Services communautaires et tourisme, Municipality of Wawa):** Merci beaucoup de nous accueillir. Nous sommes très heureux d'être consultés.

Pour ceux d'entre vous qui ne savent pas où se trouve Wawa, c'est la petite ville avec la grande statue d'oie sur la route 17, dans le Nord de l'Ontario.

Dans notre collectivité, nous avons déjà eu des interactions avec le ministère des Pêches et des Océans et plus précisément au sujet des ports pour petits bateaux. À l'origine, la marina — ce qui nous préoccupe vraiment aujourd'hui — a été bâtie dans le cadre d'un partenariat entre des organisations privées et le ministère des Pêches et Océans. Initialement, elle devait servir aux pêches commerciales dans le lac Supérieur. Lorsque cette industrie a été dévastée pour diverses raisons, principalement la lamproie marine, mais aussi la surpêche, la marina est passée d'une marina de pêche commerciale à une marina de plaisance.

C'est à ce moment-là que, selon moi, bon nombre des priorités ont été laissées de côté, parce que beaucoup de ces installations commerciales passent en premier, et nos installations récréatives, en deuxième. La marina a été louée à la municipalité il y a plusieurs années et il y avait alors deux options: la louer à la municipalité, qui continuerait de l'exploiter, ou fermer la marina complètement.

Nous avons eu plusieurs problèmes depuis avec la marina, et plus précisément en ce qui a trait à la façon dont les installations sont entretenues. Ce n'est pas un actif municipal, de sorte que nous avons eu beaucoup de difficulté à avoir les ressources nécessaires pour en assurer l'entretien, et nous avons aussi différentes obligations contractuelles associées à cet actif qui nous empêchent de l'entretenir. Pour nous, c'est un élément d'infrastructure vraiment central dans notre collectivité, non seulement pour les loisirs, mais aussi pour le tourisme.

Si vous regardez une carte du lac Supérieur, vous verrez qu'il y a quelque chose qui manque lorsqu'on fait le tour du lac pour obtenir du carburant ou trouver des mouillages sûrs à quai tout autour du lac, et c'est Wawa. Toute la rive nord, sauf Wawa, est essentiellement couverte. Il y a beaucoup de trafic maritime et de trafic touristique qui nous échappe. C'est en partie en raison du manque de soutien ou de ressources pour vraiment remettre nos installations en état, mais nous ne manquons pas de volonté pour le faire.

Nous avons fait certains investissements — d'environ 150 000 \$ — au cours des trois dernières années pour répondre à des préoccupations précises liées à la marina. C'est la municipalité qui a investi l'argent des contribuables municipaux dans une infrastructure qui appartient au gouvernement fédéral.

Essentiellement, ce que nous recherchons en formulant nos recommandations, ici, déterminera la façon dont nous aborderons de telles ressources à l'avenir. Je crois que je parle au nom de quelques autres marinas municipales autour du lac Supérieur et en Ontario lorsque je dis que ces éléments d'infrastructure qui finissent par être extrêmement importants pour des petites collectivités locales comme la nôtre sont essentiellement laissés à l'abandon. À mesure que nous allons de l'avant et que nous reconnaissons l'importance du tourisme dans nos collectivités, ces éléments d'infrastructure deviennent de plus en plus importants tandis que nous essayons de diversifier nos économies.

Pour ce qui est de l'avenir, et plus précisément en ce qui concerne notre bail, les ports pour petits bateaux nous ont été extrêmement utiles dans nos efforts de cession. Cependant, nous voulons trouver une stratégie et un peu de financement pour nous assurer que ces ressources peuvent continuer d'être exploitées dans nos collectivités. Notre collectivité, en particulier, a décidé qu'il s'agit d'une ressource particulièrement importante. Nous aimerions continuer à l'exploiter. Cependant, vu la situation actuelle de la ressource et l'absence d'entretien au cours des 10, 15 et 20 dernières années, nous sommes dans une situation où nous ne pouvons pas nous permettre de l'exploiter dans son état actuel.

Cependant, nous aimerions créer un partenariat avec des organisations provinciales et fédérales pour nous assurer de pouvoir continuer à bénéficier de cet actif, non seulement au profit de notre collectivité, mais aussi pour le bien des collectivités régionales qui essaient de créer un lien entre certaines collectivités du Nord et du Sud grâce au lac Supérieur.

En discutant avec deux ou trois exploitants et plaisanciers et entre nous-mêmes au sein de la municipalité, nous avons cerné quelques recommandations relativement aux ports pour petits bateaux que nous aimerions vraiment voir mises en oeuvre. Nous croyons que les ports pour petits bateaux ne peuvent pas être abandonnés dans leurs conditions actuelles. Il y a tellement de ces actifs qui sont dans un état tellement fâcheux, qu'aucune municipalité de notre taille ne pourra jamais les prendre en charge, vu l'ampleur de la responsabilité associée au niveau de délabrement de ces actifs.

Nous croyons qu'il y a vraiment deux options relativement à ces actifs: premièrement, c'est que les ports pour petits bateaux maintiennent les installations et les mettent à niveau, au besoin, afin que la collectivité puisse continuer de les utiliser et d'en bénéficier; et, deuxièmement, que les ports pour petits bateaux fournissent des fonds aux collectivités en question pour s'assurer que ces dernières ne se retrouvent pas avec des passifs importants.

Nous apprécions bien sûr le processus actuel dans le cadre duquel, essentiellement, vous êtes venus nous voir pour nous demander de formuler des recommandations, nous demander notre avis et nous donner la capacité de comparaître pour parler de ces sujets, mais nous aimerions qu'on mette en place un processus plus étoffé dans le cadre duquel les intervenants locaux pourraient vraiment formuler des commentaires sur les ports pour petits bateaux tandis que nous décidons du sort de ces organisations.

• (1115)

Je sais que la distance est souvent un problème. Il est très difficile de se rendre dans toutes les collectivités et de parler à toutes les personnes concernées. Par conséquent, évidemment, on peut mettre au point un processus qui aide les gens à faire connaître leur opinion et aide à définir l'avenir de ces actifs.

Nous croyons aussi que les municipalités ont un rôle à jouer. Nous devons aussi nous occuper des ports pour petits bateaux si nous voulons continuer d'avoir ces installations dans notre collectivité, et nous avons déployé des efforts à cette fin. Je tiens à féliciter le personnel des ports pour petits bateaux. Ceux avec lesquels j'ai interagi au cours des dernières années ont été extrêmement sympathiques et utiles, mais ils sont également conscients des ressources auxquelles ils ont accès et ils semblent être très limités par celles-ci. Pour que les ports pour petits bateaux puissent vraiment bien faire le travail dans le cadre de la cession de ces actifs — si c'est la décision qui a été prise —, alors il est essentiel que ces actifs viennent avec un peu d'aide des municipalités afin de les maintenir en opération.

Au bout du compte, nous cherchons une solution holistique pour notre site précis, une solution qui non seulement intègre la valeur récréative du site, mais qui tient aussi compte de la compréhension qu'il y a un excellent potentiel de développement économique, pas seulement dans le cas des ports commerciaux, mais dans les ports de plaisance aussi, plus précisément, du point de vue du développement du tourisme. Dans le cas de notre installation à nous, nous avons parlé à des partenaires provinciaux et fédéraux pour essayer de nous assurer de pouvoir continuer à l'exploiter. Le principal problème que nous rencontrons tient à l'état des installations et aux importants investissements nécessaires pour en assurer le fonctionnement approprié.

Ce que nous espérons vraiment voir ressortir des recommandations que nous adressons à votre groupe, c'est vraiment un bon modèle de financement qui tient compte du fait que ces actifs ont été sous-entretenus depuis très longtemps, ce qui doit changer d'une façon ou d'une autre, et que le gouvernement fédéral doit être à la table, au même titre que les provinces et les municipalités locales. Tous ces intervenants doivent se réunir pour veiller au maintien de ces actifs dans nos collectivités.

Je vous remercie du temps que vous nous avez accordé. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci, monsieur Patterson.

Nous allons maintenant passer au parti ministériel.

Cependant, je tiens à commencer par souhaiter la bienvenue à Mme Jones, qui est la députée du Labrador. Bienvenue.

**Mme Yvonne Jones (Labrador, Lib.):** Merci.

**Le président:** Donc, pour le parti ministériel, nous avons M. Rogers, pour sept minutes ou moins.

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

Merci aux témoins de comparaître ici aujourd'hui et de nous faire part de leur expérience personnelle dans leur collectivité, surtout vous, Todd, puisque la région où vous vivez est très vaste, comme vous l'avez souligné. Je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour vous poser quelques questions.

Le Labrador compte sur une industrie de la pêche extrêmement solide grâce à l'engagement des vôtres dans l'industrie de la pêche, et ce, depuis longtemps. L'une des choses que vous avez mentionnées, c'est que vous avez reçu l'annonce des 18,5 millions de dollars en août, concernant sept ports qui devront être gérés à long terme, mais vous avez dit qu'il s'agissait seulement de financement de rattrapage.

À Terre-Neuve-et-Labrador et partout au pays, nous sommes nombreux à constater qu'il y a beaucoup de rattrapage à faire. Avez-vous des suggestions pour le Comité ou le gouvernement quant à la façon dont on pourrait accélérer le processus, grâce à des programmes de financement des ports pour petits bateaux ou...?

• (1120)

**M. Todd Russell:** Merci, monsieur Rogers.

Je tiens aussi à remercier notre députée, Yvonne Jones, qui a annoncé l'octroi des 18,5 millions de dollars au cours des quelques dernières semaines dans certaines de nos collectivités.

Si vous regardez la carte sur laquelle nous avons indiqué où se trouvent les ports pour petits bateaux au Labrador, vous verrez qu'il n'y en a qu'une poignée. La raison pour laquelle nous parlons des grandes ressources halieutiques ou marines le long de la côte du Labrador, c'est parce que ces ressources ont été très peu exploitées par la pêche, ce que j'attribuerais probablement à l'attribution de quotas, aux permis, historiquement, et au manque de participation des Autochtones à ces activités. Si on ajoute à cela le nombre de ports pour petits navires, qui sont censés soutenir le développement de l'industrie de la pêche — du moins dans notre contexte précis, c'est l'une des principales raisons pour laquelle nous avons un tel port —, vous pouvez voir de quelle façon tout cela va de pair.

Pour ce qui est de l'absence de développement des pêches, cela tient en partie à l'accès, aux permis et à ces types de choses, de même qu'à la façon dont tout cela s'ajoute au manque d'investissement historique dans les ports pour petits navires au Labrador, au NunatuKavut, en particulier. Vous pouvez voir ce lien, et je crois que c'est important. C'est l'une des raisons pour lesquelles les ports pour petits bateaux ont eu une incidence si faible au Labrador et bénéficient de très peu d'investissements dans l'ensemble.

**M. Churence Rogers:** J'aimerais poser encore deux ou trois questions. De quelle façon décririez-vous votre relation avec le ministère et les responsables des ports pour petits bateaux de la province? D'après ce que j'en sais, un agent de programme spécial a été affecté au Labrador il y a de cela seulement deux ou trois semaines. A-t-il été utile? Est-ce qu'on vous écoute?

**M. Todd Russell:** En tant qu'organisation autochtone, nous avons eu une bonne relation avec le personnel dans la région. Nous avons aussi eu une bonne relation avec les administrations des ports pour petits bateaux. D'après ce que j'ai compris, de façon générale, les administrations des ports pour petits bateaux ont une bonne relation avec le personnel du MPO dans cette direction ou ce programme précis.

Il y a aussi des enjeux liés à la gouvernance, ce dont j'ai parlé. Je crois que les intervenants des ports pour petits bateaux vont vous en parler. Les ports pour petits bateaux sont exploités par des bénévoles. Dans bon nombre de nos ports, les recettes générées par les ports pour petits bateaux sont minimes, et il faut donc parler du besoin de renforcer les capacités des collectivités afin qu'elles puissent travailler en plus étroite collaboration avec les ports pour petits bateaux.

Nous sommes heureux du personnel supplémentaire. Pour la première fois, il y a un représentant des ports pour petits bateaux au Labrador, dans notre vaste région et au sein de notre territoire, et c'est donc là une nouveauté positive, aussi, mais il faut se concentrer sur les administrations des ports pour petits bateaux elles-mêmes. De quelle façon peut-on s'assurer qu'elles génèrent des revenus dans le cadre de leurs activités et de leur administration? De quelle façon peut-on renforcer les capacités?

Selon moi, ce sont des investissements nécessaires et importants pour la santé générale du programme, afin de nous assurer que nous tirons le maximum du programme des ports pour petits bateaux en tant que tel.

**M. Churence Rogers:** Certaines des choses que nous avons entendues lorsque nous étions sur la côte Ouest — le thème commun dans le cadre de la tournée des ports pour petits bateaux à laquelle nous avons participé en Colombie-Britannique —, c'était que les gens qui comptaient sur de bonnes et solides administrations portuaires, des entités bien organisées, bien coordonnées et ainsi de suite, semblaient se porter beaucoup mieux que ceux qui comptaient

sur des ports dans les collectivités qui avaient de la difficulté à mettre ce genre de capacité en place.

Au Labrador, vous dites que c'est un défi et que vous devez vous améliorer à cet égard.

• (1125)

**M. Todd Russell:** Oui, l'une des choses que nous avons entendues de la part des responsables des ports pour petits bateaux, c'est qu'ils étaient des bénévoles et que la plupart participaient déjà à l'industrie avec leur propre entreprise, et menaient leurs propres activités. De plus, une partie de la responsabilité de l'exploitation du port peut être très lourde, très technique et être aussi de nature parfois très juridique. Les responsables ont besoin de ce genre de capacité pour pouvoir exploiter de façon efficiente ces installations et cette infrastructure. Je crois que les ports pour petits bateaux ont un rôle fondamental à jouer à cet égard.

Par ailleurs, dans notre propre processus d'autodétermination, nous devons aussi établir quelle sera notre relation en tant qu'organisme de gouvernance autochtone avec les ports pour petits bateaux au fil du temps.

**M. Churence Rogers:** Je comprends.

Monsieur Patterson, vous avez mentionné un bail avec l'administration des ports pour petits bateaux. Trouvez-vous que ces genres de baux sont difficiles?

**M. Alex Patterson:** Oui. Les conditions du bail sont assez favorables au gouvernement. Fondamentalement, ce n'est pas le coût du bail qui est problématique; c'est plutôt la réglementation et les responsabilités imposées aux petites collectivités.

Dans le cas de notre bail, toute la responsabilité liée aux ports pour petits bateaux que nous exploitons incombe à la municipalité. Cependant, nous n'avons pas la capacité dans le bail de procéder aux mises à niveau que nous jugeons nécessaires pour atténuer cette responsabilité. Je crois que c'est l'un des aspects les plus difficiles.

Cela dit, le personnel responsable des ports pour petits bateaux de l'Ontario a très bien travaillé en collaboration avec nous. Pour ce qui est des récentes mises à niveau que nous avons réalisées, nous avons essentiellement dit que nous devons le faire et nous devons obtenir les approbations X, Y et Z des responsables des ports pour petits bateaux afin d'aller de l'avant. Cependant, encore une fois, tout cela relève de la municipalité.

**M. Churence Rogers:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Rogers et monsieur Patterson.

Nous allons maintenant passer aux conservateurs et à M. Doherty.

**M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC):** Merci à nos invités.

Monsieur Patterson, votre port est-il inscrit comme un actif dans votre plan de gestion des immobilisations?

**M. Alex Patterson:** Non, il ne l'est pas, parce que ce n'est pas un actif municipal en vertu de notre règlement sur la gestion des actifs.

**M. Todd Doherty:** Dans ce cas, vous ne pourriez pas affecter des fonds à des mises à niveau pour le port ni les planifier.

**M. Alex Patterson:** C'est exact. Essentiellement, les seules mises à niveau que nous avons pu faire sont celles que nous avons considérées comme étant des mises à niveau d'urgence, les mises à niveau pouvant faire la différence entre l'obligation de fermer l'installation ou non en raison de préoccupations liées à la santé et la sécurité.

**M. Todd Doherty:** Est-ce qu'une partie de votre plan de gestion inclut la dotation en personnel à cet égard?

**M. Alex Patterson:** Pas dans l'état actuel, non.

**M. Todd Doherty:** D'accord.

Qui est responsable de la composante de sécurité opérationnelle?

**M. Alex Patterson:** Essentiellement, c'est moi. Les services communautaires, c'est simplement une façon différente de parler des parcs et des loisirs, donc c'est à nous, des responsables des parcs et des loisirs, de faire de notre mieux pour gérer l'actif.

Ce que notre contrat nous permet de faire, essentiellement, ce sont des réparations mineures aux installations.

**M. Todd Doherty:** En posant cette question, j'en reviens à mon expérience dans l'aviation et la gestion des aéroports. En quoi consiste votre entente avec le gouvernement fédéral, les responsables des ports pour petits bateaux?

**M. Alex Patterson:** Il s'agit de réparations mineures — aucune mise à niveau majeure des immobilisations — et de l'exploitation des installations. C'est assez simple: on prend les fonds perçus pour l'utilisation des installations et on s'assure que l'endroit est propre; tout compte fait, ce sont des choses très mineures.

**M. Todd Doherty:** Et qu'en est-il de la sûreté et de la sécurité?

**M. Alex Patterson:** Essentiellement, la sûreté et la sécurité relèvent de notre responsabilité. C'est quelque chose qui nous a été transféré dans le cadre du contrat.

**M. Todd Doherty:** Et vous ne recevez aucun financement annuel à part ce que vous demandez, pour le plan de gestion?

**M. Alex Patterson:** Oui, c'est exact.

**M. Todd Doherty:** Y a-t-il des revenus? Que pouvez-vous attribuer en tant que revenu annuel? De combien parle-t-on?

**M. Alex Patterson:** Les revenus sont minimes. Nous donnons 10 % ou 500 \$, selon le montant le plus élevé, au ministère des Pêches et Océans pour la location de l'installation. La plupart des revenus générés sont réinvestis dans l'entretien continu de l'installation. C'est très mineur. On parle de dizaines de milliers de dollars.

**M. Todd Doherty:** Merci.

Monsieur Russell, à votre avis, quels sont les revenus annuels des ports dans votre région?

**M. Todd Russell:** Je n'ai pas ces chiffres sous les yeux. On peut les obtenir auprès des responsables des ports pour petits bateaux eux-mêmes.

• (1130)

**M. Todd Doherty:** À votre avis, quelle est la valeur marchande du poisson, des produits qui sont débarqués dans ces ports?

**M. Todd Russell:** Cela varie d'un port à l'autre et d'une espèce à l'autre. C'est une question technique, et je n'ai pas la réponse sous la main.

Pour ce qui est des revenus des ports pour petits bateaux dans nos collectivités, je pense qu'on parle peut-être de 20 000 à 40 000 \$. C'est tout.

**M. Todd Doherty:** Et c'est juste pour l'administration portuaire?

**M. Todd Russell:** Oui, pour l'administration portuaire.

**M. Todd Doherty:** Pas pour le produit en tant que tel qui est...

**M. Todd Russell:** Non, c'est exact. C'est tout simplement ce que les responsables perçoivent sous forme de frais d'utilisation ou de droits de quai et les choses de cette nature.

**M. Todd Doherty:** Est-ce que l'un ou l'autre d'entre vous a entamé des discussions avec le gouvernement fédéral au sujet d'une possible cession afin que vous preniez entièrement en charge l'exploitation et la propriété de ces ports?

**M. Todd Russell:** Il n'y a pas eu de négociations et de processus précis concernant la cession des ports pour petits bateaux dans le cas du Conseil communautaire de NunatuKavut.

Je sais cependant qu'on nous consulte parfois sur des plans de cession concernant des actifs précis pouvant relever des ports pour petits bateaux ou quelque chose du genre, mais cela se limite à peu près à cela. Nous n'avons pas vraiment eu une discussion sur ce à quoi pourraient ressembler des plans de cession des ports pour petits bateaux ou la façon dont on pourrait participer — ou non — à ces plans précis.

Je souligne que, lorsque nous avons soulevé cet enjeu, nous avons parlé de ports sécuritaires. Beaucoup des ports sécuritaires dont nous avons parlé sont des endroits où les ports pour petits bateaux ont eu des actifs ou une infrastructure. La nature des pêcheries a changé, surtout avec la fermeture de la pêche à la morue et le passage à la pêche hauturière.

Nous affirmons au Comité que les ports pour petits bateaux devraient examiner ces actifs précis, pas nécessairement dans le but d'en faire la cession, mais de façon à se demander si nous pouvons maintenir une partie de l'infrastructure qui fournit un havre sécuritaire et qui soutient l'industrie de la pêche du XXI<sup>e</sup> siècle et la direction dans laquelle les choses s'en vont.

**M. Todd Doherty:** Est-ce que cette notion de cession intéresserait votre nation pour ce qui est de l'autonomie gouvernementale, de l'autosuffisance et de la possibilité de tracer votre propre voie?

**M. Todd Russell:** En tant qu'organisation inuite, comme je l'ai dit, vu notre étroite relation avec la mer, la glace et l'environnement marin, oui, nous aimerions probablement avoir une telle discussion. Cependant, nous aimerions assurément qu'on parle d'investissements supplémentaires dans des endroits qui offrent un soutien, plutôt que de parler de cession afin de voir qui d'autre peut assumer les responsabilités du gouvernement. Nous aimerions qu'il y ait plus d'investissements dans nos ports et plus d'investissements de façon générale dans la mise en valeur des pêches.

Parce qu'il y a une corrélation entre la mise en valeur des pêches et le développement des ports pour petits bateaux... Le modèle dans le cadre duquel on regarde les débarquements, par exemple, et la façon dont ils pourraient offrir ce que j'appellerais un modèle de durabilité pour les ports pour petits bateaux, ne fonctionne pas dans les collectivités nordiques et autochtones. La participation n'est probablement pas aussi forte que dans certains autres domaines. Comme je l'ai dit, la mise en valeur des pêches n'a pas été formidable.

**M. Todd Doherty:** Peut-être qu'un pourcentage des parts du marché, comme ce que prévoit un accord avec les pêcheurs ou ceux qui utilisent l'installation, pourrait aider. La raison pour laquelle je le propose, encore une fois, c'est...

**M. Todd Russell:** Ils payent. Les pêcheurs payent...

**M. Todd Doherty:** Exactement.

**M. Todd Russell:** Les pêcheurs payent pour utiliser les installations. Ce que nous disons, c'est que le niveau d'activité n'est pas suffisant pour assurer la durabilité des installations.

**M. Todd Doherty:** D'accord. Je comprends.

**M. Todd Russell:** Il y a des problèmes de capacité. Dans les régions nordiques éloignées, je dois vous dire, il devra y avoir des investissements majeurs pour que ces installations soient conformes aux normes.

**M. Todd Doherty:** Oui. Un peu comme on l'a fait pour les aéroports du RNA, la cession de ces aéroports — j'ai participé à une telle procédure, la dernière, en fait, je crois —, ce que ces autorités aéroportuaires locales ont obtenu étaient parfois des services désuets. Il devait y avoir un partenariat entre les gouvernements provincial et fédéral et l'administration aéroportuaire ou portuaire locale pour qu'on soit en mesure de mettre tout cela à niveau, pour ainsi dire, ou de s'assurer que les installations sont conformes au code.

Il faut pour cela que ceux qui présentent une demande ou qui s'intéressent à tout cela établissent une analyse de rentabilisation de la façon dont ils seront autosuffisants à l'avenir, mais c'est difficile et c'est quelque chose que je comprends bien de ce que disent nos témoins. Il est difficile de trouver un flux constant ou une source suffisante de revenus pour maintenir ces installations.

• (1135)

**M. Todd Russell:** Oui. Nous avons également demandé que des investissements soient faits et que le modèle de financement des ports pour petits bateaux tienne compte des collectivités nordiques et autochtones dans cette optique précise.

Je crois qu'il y a des particularités, des choses précises et des contextes historiques qui sont importants relativement aux ports pour petits bateaux, et c'est important de les comprendre lorsqu'on prend ce genre de décisions d'investissement.

**Le président:** Merci, monsieur Doherty.

Nous allons maintenant passer au NPD.

Monsieur Donnelly.

**M. Fin Donnelly (Port Moody—Coquitlam, NPD):** Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins d'être là aujourd'hui dans le cadre de notre étude sur les ports pour petits bateaux.

Monsieur Russell, si je peux continuer avec vous, pouvez-vous donner au Comité une idée de...? J'imagine que c'est quasiment toutes les pêches commerciales qui sont desservies par les ports.

**M. Todd Russell:** Oui, on peut le dire. L'autre élément important, c'est la pêche de subsistance, à laquelle nous participons. Cependant, à part la pêche de subsistance et les pêches commerciales, il n'y a pas beaucoup d'autres activités. Il n'y a pas beaucoup, disons, de navires de charge qui viennent et qui utilisent les ports pour petits navires.

Il y a certains ports que je connais où on décharge du carburant et des choses du genre, ce qui crée un peu de revenus pour l'administration portuaire ou le port pour petits bateaux, mais il n'y en a pas beaucoup à l'extérieur de...

**M. Fin Donnelly:** Pouvez-vous nous dire quel genre de produits de la pêche sont débarqués?

**M. Todd Russell:** Au Labrador, c'est principalement du crabe et des crevettes. Les populations de morue commencent à se rétablir. Sinon, c'est du hareng, du capelan, certaines des espèces qu'on associe généralement au Labrador.

Le crabe et la crevette sont de loin les plus importants.

**M. Fin Donnelly:** Quel genre de changements, de réparations et de mise à niveau envisagez-vous dans votre région pour que les ports respectent les normes ou le genre de normes...? S'agit-il de dragage, de brise-lames...?

**M. Todd Russell:** Toutes ces choses. Ce serait différent pour chaque port, évidemment. Tout dépendrait des besoins et de ce dont l'industrie a besoin dans un port précis.

Encore une fois, c'est important. Les ports pour petits bateaux n'ont pas une longue histoire au Labrador. En fait, certains des ports dont on parle ont seulement été ajoutés à la liste des ports pour petits bateaux il y a moins de 10 ans. Certains des investissements qui sont faits sont les premiers investissements dans certains de ces endroits. Certains des autres investissements sont faits dans des ports qui sont là depuis 20 ans, par exemple. Pour ce qui est de la gouvernance locale des ports, certains ont seulement été configurés au cours des deux ou trois dernières années.

Il y a beaucoup de raisons, j'imagine, pour lesquelles la présence des ports pour petits bateaux est déficiente au Labrador, mais c'est une situation que nous tentons de changer. Nous espérons que le Comité dira que les ports pour petits bateaux peuvent avoir une incidence plus grande et bénéficier de plus grands investissements dans les collectivités nordiques et autochtones. Le Labrador est selon nous l'endroit idéal où procéder ainsi, particulièrement vu les ressources halieutiques qui se trouvent au large de ses côtes.

**M. Fin Donnelly:** Vous avez parlé du récent investissement de 18,5 millions de dollars du gouvernement. De quelle partie de ces fonds croyez-vous que votre conseil a besoin pour que vos installations respectent les normes envisagées par le conseil? De quel genre de financement parle-t-on pour que ces ports soient conformes aux normes que vous envisagez?

**M. Todd Russell:** Encore une fois, cela varie d'un port à l'autre. Sur la côte Nord, les gens voudront peut-être mettre à niveau un port en le relevant, parce que les marées ont une grande incidence. Dans un endroit comme Cartwright, où il y a eu certains investissements, ils veulent aussi mettre en place des aires de mise à l'eau et des choses du genre. Si on va dans une autre collectivité, c'est peut-être des brise-lames. Chaque endroit a ses propres plans. Chaque endroit s'appuie sur les responsables des ports pour petits bateaux aussi, en misant sur le personnel de ces ports pour petits bateaux, au moment d'élaborer ce plan d'infrastructure.

Je ne peux pas vous donner un chiffre global. Les 18,5 millions de dollars vont beaucoup aider, mais il est évident que nous avons encore beaucoup de chemin à faire.

• (1140)

**M. Fin Donnelly:** Ces ports ont cependant des plans. Ils n'ont tout simplement pas cerné leurs besoins en matière de financement, et vous n'avez pas encore calculé les besoins globaux.

**M. Todd Russell:** Non, nous ne l'avons pas fait, pas encore.

**M. Fin Donnelly:** Monsieur Patterson, vous avez parlé d'un partenariat avec les gouvernements fédéral et provincial et vous avez mentionné principalement les bateaux de plaisance dans vos ports. De quoi votre municipalité aurait-elle besoin sur le plan du financement pour répondre aux besoins du port que vous envisagez?

**M. Alex Patterson:** Nous voulons probablement environ 1 million de dollars par parti du gouvernement fédéral. On pourrait ainsi essentiellement réparer les actifs qui sont brisés. Puis, pour ce qui est du gouvernement provincial, nous voudrions réaliser les mises à niveau qui seront bénéfiques pour le tourisme dans la région, des choses comme du carburant et des installations supplémentaires sur le site de la marina pour la rendre attrayante pour les visiteurs et encourager les visiteurs de la marina à venir dans notre collectivité.

Nous voulons vraiment transformer notre site d'un site de pêche commerciale historique — tout en tentant de maintenir l'aspect de développement économique — en un lieu touristique afin de diversifier notre économie.

**M. Fin Donnelly:** La municipalité a-t-elle un plan d'affaires ou a-t-elle élaboré un plan de mise en oeuvre quelconque?

**M. Alex Patterson:** Essentiellement, c'est en cours d'élaboration, car nous venons d'entreprendre le processus de cession. Dans le cadre de ce processus, nous commençons à voir de quelle façon cet actif pourrait devenir notre actif, et de quelle façon exactement nous assurerons la gestion et compenserions les coûts potentiels grâce à des revenus, que ce soit pour la collectivité en général ou plus précisément grâce aux revenus générés par cet actif, à même les installations.

**M. Fin Donnelly:** Y a-t-il autre chose que vous aimeriez dire au Comité que vous n'avez pas encore eu l'occasion de dire aujourd'hui?

**M. Alex Patterson:** Je crois que la seule chose, c'est que nous voyons là des marchés inexploités dans notre industrie touristique locale. Selon nous, ces actifs sont d'une importance particulière pour le Nord de l'Ontario parce que nos économies sont grandement fondées sur l'exploitation des ressources. La diversification de nos économies est une priorité pour les municipalités et le gouvernement provincial depuis plusieurs années maintenant. Nous cherchons essentiellement des façons d'utiliser les ressources actuelles et de créer des partenariats pour permettre cette diversification.

**M. Fin Donnelly:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Donnelly.

Nous allons revenir au parti ministériel pour sept minutes ou moins, à M. Finnigan.

**M. Pat Finnigan (Miramichi—Grand Lake, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Puisque j'ai eu l'occasion de poser des questions et de visiter les ports pour petits bateaux dans ma région du Canada atlantique et comme nous avons eu l'occasion d'accueillir ici Mme Jones et certaines personnes de son coin de pays, je vais lui céder mon temps.

Merci.

**Mme Yvonne Jones:** Merci, monsieur Finnigan. C'est très gentil de votre part, et je vous en remercie.

Je tiens à souhaiter la bienvenue au président Russell, à M. Coombs et à M. Patterson. Merci de vos exposés.

J'ai deux ou trois questions. Je vais commencer par vous, président Russell, parce que je crois que votre région est très représentative de nombreuses régions nordiques partout au Canada où nous avons constaté un manque de désignation de ports pour petits bateaux. Seulement dans votre territoire, des huit ports pour petits bateaux, cinq ont été désignés au cours des 10 dernières années, et du nombre, je crois que quatre l'ont été seulement au cours des dernières années. Pour les trois autres, je les ai examinés, et le premier investissement remonte dans un cas pas plus tard que l'année dernière.

Je pense que c'est représentatif de ce que nous constatons partout dans le Nord, où de nombreux ports dans de nombreuses collectivités ne sont pas désignés. Que ce soit parce qu'ils n'avaient pas le bon nombre de pêcheurs ou la bonne valeur de débarquements, tout cela n'aurait rien dû changer au fait que ces ports participent à la pêche commerciale au Canada et qu'ils devraient être désignés en conséquence.

J'ai trois questions pour vous, et vous pourrez répondre aux trois en même temps.

Premièrement, de quelle façon le gouvernement du Canada devrait-il traiter les régions nordiques et autochtones qui ont été laissées pour compte dans le processus de désignation des ports pour petits bateaux dans le passé?

Deuxièmement, dans les régions où il y a des propriétés abandonnées — et votre région est l'une d'elles —, j'ai remarqué que le gouvernement du Canada dépense beaucoup d'argent dans le cadre de contrats pour démanteler certaines propriétés. Devrait-il y avoir d'autres modèles en vertu desquels des groupes locaux peuvent prendre les commandes et recevoir le financement en question et modifier la vocation de certaines de ces installations? C'est une option, sans plus. Je me demande ce que vous en pensez.

Pour terminer, je sais que, dans votre région, la valeur des débarquements pour les collectivités est d'environ 23 millions de dollars par année. On pourrait croire qu'il est facile de générer des revenus de tout cela, mais beaucoup de collectivités sont isolées. Il est très coûteux d'exploiter ces ports. Quel modèle pourrait fonctionner dans ces collectivités pour aider à soutenir les comités et les conseils responsables de ports pour petits bateaux?

● (1145)

**M. Todd Russell:** Merci, madame Jones.

Je tiens à féliciter notre députée du très bon travail qu'elle a fait avec nous et pour nous, aussi.

Nous vous remercions de ces questions.

Il doit y avoir un modèle de financement différent et une approche différente, selon moi, quant à la façon dont on fait les investissements. Comme vous l'avez indiqué, dans le cas des collectivités nordiques et autochtones, il faudrait adopter un point de vue différent. Dans le passé, les désignations de ports pour petits bateaux et les investissements connexes étaient associés à la mise en valeur des pêches. S'il y a eu un retard à ce chapitre, il y aura un retard aussi sur le plan des infrastructures des ports pour petits bateaux.

Le Comité doit tenir compte de la situation, et les responsables des ports pour petits bateaux doivent aussi en tenir compte lorsqu'ils envisagent les investissements futurs, parce que, en même temps... nous disons tous que, si on est à un niveau quelconque d'investissement et qu'on maintient ce niveau, on sera toujours en retard. Il faudra un modèle qui tient compte du passé et qui prévoit une certaine augmentation des investissements.

Du point de vue des Autochtones du Nord, je crois que c'est quelque chose dont il faut tenir compte. Il faut en tenir compte dans le contexte de l'ensemble des activités de développement des pêches. Pourquoi est-ce que les ports pour petits bateaux ne peuvent pas être des chefs de file de la mise en valeur des pêches, plutôt que de seulement suivre le mouvement? Ce pourrait être là une autre façon de voir les choses et d'aborder la question de la façon dont les responsables des ports pour petits bateaux font leurs investissements.

En ce qui concerne les propriétés abandonnées, évidemment, je crois qu'il faut un processus très intentionnel faisant intervenir les organismes de gouvernance autochtone pour tout type de démantèlement ou de cession. C'est quelque chose qui a une incidence sur le territoire. Selon nous, cela a ou peut avoir une incidence sur les droits liés à l'eau. En même temps, il faut parler de la question de la reconversion. Si c'est possible ou s'il faut modifier les politiques afin de le permettre, je crois que c'est un dossier sur lequel le Comité doit se pencher. Nous avons discuté avec Yvonne et d'autres membres du Comité du besoin de réfléchir à la notion de port sûr, là où certaines infrastructures existent peut-être déjà, infrastructures qui peuvent être réutilisées ou mises à niveau.

Pour ce qui est de la valeur au débarquement, 23 millions de dollars peut sembler un montant élevé, mais lorsqu'on commence à regarder les choses au palier des collectivités, il y a très peu d'occasions de générer quoi que ce soit. C'est la valeur, essentiellement, qu'obtient un pêcheur. Il y a le transformateur. Les pêcheurs vont au quai et vendent leurs produits, et c'est la valeur au débarquement, mais on ne génère pas ici assez d'argent ne serait-ce que pour assurer l'administration ou l'entretien continu — des choses comme la facture d'électricité ou certains travaux d'entretien de base — d'un des ports pour petits bateaux que je connais dans notre territoire.

Il doit y avoir une autre façon. Encore une fois, nous disons que, en raison des problèmes de capacité, de la nature de la pêche et de la faible valeur des débarquements dans certaines de ces collectivités ainsi que du faible trafic, vous allez devoir envisager un modèle permettant d'investir dans ce que nous appelons le financement de base ou un genre de fonds pouvant aider les conseils composés de bénévoles à vraiment administrer les ports en tant que tels. Selon moi, c'est vraiment quelque chose dont il faut tenir compte lorsque le Comité formulera ses recommandations.

**Mme Yvonne Jones:** Y a-t-il du temps pour...?

**Le président:** Il vous reste 20 secondes si vous pouvez poser une question et obtenir une réponse.

**Mme Yvonne Jones:** La seule autre question que j'allais poser concerne l'absence d'une division nordique au sein de l'organisation des ports pour petits bateaux. Le Labrador, comme vous l'avez dit, est l'une des régions qui ont été laissées pour compte depuis longtemps, mais si vous faites une évaluation dans toutes les régions nordiques du Canada, elles ont toutes été laissées pour compte lorsqu'il est question d'investissement dans les ports pour petits bateaux. Avez-vous des recommandations précises à ce sujet? Je vais m'arrêter ici.

**Le président:** Veuillez répondre très brièvement, s'il vous plaît.

**M. Todd Russell:** Je crois que le fait de dire au Comité de formuler une recommandation sur la possibilité de faire des investissements dans une optique nordique et autochtone serait un pas dans la bonne direction. Bien sûr, il est aussi important de penser à le faire dans le cadre du processus de réconciliation, en partenariat et en collaboration avec les gouvernements autochtones.

• (1150)

**Mme Yvonne Jones:** Merci.

**Le président:** Merci.

Nous revenons aux conservateurs.

Monsieur Arnold, s'il vous plaît, vous avez cinq minutes ou moins.

**M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci à vous, Alex, Todd et Robert, si vous me permettez de vous appeler par votre prénom, d'être là.

Nous sommes tous ici sur cette terre pour une courte période et, en fait, nous sommes tous ici au Parlement pour encore moins longtemps au moment d'apporter des changements à long terme, d'adopter des lois ou de formuler des recommandations pour la postérité dont les effets se feront sentir pendant beaucoup plus longtemps que notre vie, je l'espère, alors nous devons apporter ces changements correctement.

Le rythme du changement dans les collectivités du Labrador et du Nord est exponentiel, selon moi, et découle de plusieurs sources, mais essentiellement, le développement rural est l'une des sources. Pouvons-nous maintenir les systèmes, les cultures et ainsi de suite à la lumière de ces changements rapides?

**M. Todd Russell:** Pouvez-vous préciser un peu votre question?

**M. Mel Arnold:** J'ai trouvé certains des commentaires intéressants.

Il semble qu'il y a eu des ports... Vous avez mentionné que certains ports étaient là et qu'ils ont tout simplement été repris dans le cadre du programme des ports pour petits bateaux au cours des 10 dernières années. De quelle façon ces ports étaient-ils entretenus ou construits dans le passé?

En raison des changements qu'on constate, on dirait bien que ce n'était plus durable. Le changement actuel peut-il être durable?

**M. Todd Russell:** J'imagine que, en un certain sens, on en revient à la notion de durabilité.

Est-ce que la durabilité signifie qu'il y a assez de revenus qui arrivent pour que l'on puisse s'assurer que tout est maintenu et exploité? Est-ce le seul modèle de durabilité possible? Certains diraient que c'est un modèle de durabilité financière.

Selon moi, l'autre chose, c'est que, lorsqu'on examine tout cela du point de vue de la collectivité ou de l'infrastructure régionale et qu'on regarde la place des ports dans tout cela, on peut adopter un point de vue différent en matière de durabilité. Si on dit simplement: « Voici un bassin. Voici un quai. Avez-vous assez d'utilisateurs et de revenus pour poursuivre vos activités? »... Si c'est ça l'approche, il faudra probablement dire que beaucoup d'endroits ne sont pas durables.

**M. Mel Arnold:** C'est là où je veux en venir...

**M. Todd Russell:** Si on tient compte du fait qu'il s'agit de maintenir des collectivités saines, d'assurer un sain développement des ressources, la sécurité publique — toutes ces valeurs — et qu'on inclut tout cela dans le modèle de durabilité, je crois qu'on en arrivera à une conclusion différente: soit qu'il est durable pour le gouvernement du Canada de continuer à investir l'argent des contribuables dans ces installations publiques qui sont importantes pour l'industrie et le bien-être communautaire.

**M. Mel Arnold:** Si vous me permettez, j'aimerais poursuivre. Je ne veux aucunement être impoli.

Vous avez aussi mentionné que vous vous dirigez vers l'autonomie gouvernementale. En tant que législateur, ma responsabilité à l'égard de tous les Canadiens, c'est de vous poser les questions suivantes: durant le processus menant à l'autonomie gouvernementale, à quel moment les actifs et les passifs entrent-ils en ligne de compte ou est-ce qu'ils vont de pair?

**M. Todd Russell:** Assurément, c'est quelque chose qui pourrait faire partie de la conversation que nous aurons avec le gouvernement du Canada — et, dans certains cas, avec le gouvernement d'une province ou d'un territoire précis — sur la façon dont l'autonomie gouvernementale se manifeste.

Est-ce que nous, en tant qu'organisation autochtone, voulons discuter avec les responsables des ports pour petits bateaux au sujet de la cession ou de la prise de contrôle de tous ces ports pour petits bateaux? Puis, bien sûr, il y aura certains pourparlers intenses concernant les passifs et les actifs et l'entretien à l'avenir... ces genres de considérations.

C'est quelque chose qui pourrait faire partie de nos pourparlers et des négociations avec le gouvernement du Canada. C'est une possibilité. Assurément, encore une fois, il faudrait parler de durabilité, du moins de notre point de vue, du point de vue d'un gouvernement autochtone.

Ce sont des choses qui sont possibles, selon moi. Il y a peut-être d'autres façons, des partenariats au fil du temps ou du point de vue de la gouvernance et de la propriété... Ce sont aussi des choses que nous pouvons aborder.

• (1155)

**M. Mel Arnold:** Merci.

Me reste-t-il du temps?

**Le président:** Il vous reste 10 secondes.

**M. Mel Arnold:** D'accord.

Avez-vous constaté un changement dans votre utilisation de vos installations? L'utilisation était-elle plus commerciale dans le passé? Y a-t-il une utilisation récréative accrue, différentes sources de financement ou un modèle financier différent?

**M. Alex Patterson:** Oui. Historiquement, il s'agissait initialement de l'installation commerciale. C'est quelque chose qui a pris fin lorsque les pêches dans le lac Supérieur ont été dévastées. La ligne de démarcation est ici très claire. Depuis, l'utilisation est principalement récréative.

Nous constatons une reprise du tourisme dans notre collectivité. Tandis que les gens vont de plus en plus au Nord dans le cadre de leurs loisirs, nous constatons certains événements récréatifs qui n'avaient plus lieu et qui reprennent vie depuis deux ou trois ans. Pour ce qui est de la tendance, je crois qu'elle va se poursuivre à mesure que la population se déplace de plus en plus vers le nord pour réaliser ces genres d'activités récréatives précises.

En ce qui nous concerne, nous tentons de prendre les devants; nous voulons nous assurer d'avoir les installations nécessaires pour créer ce lien régional et tirer parti d'une partie de ce développement touristique pour diversifier notre économie locale.

**M. Mel Arnold:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Arnold. Merci, monsieur Patterson.

Pour le reste du temps, nous allons passer à M. Fraser, s'il vous plaît.

**M. Colin Fraser (Nova-Ouest, Lib.):** Aviez-vous d'autres questions, Yvonne?

**Mme Yvonne Jones:** J'en ai si vous voulez.

**M. Colin Fraser:** Je vais partager mon temps avec M. Hardie et Mme Jones.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Madame Jones, allez-y.

**Mme Yvonne Jones:** En fait, je n'ai pas pu poser une question à M. Patterson.

Je sais que vous représentez une municipalité et que bon nombre des ports pour petits bateaux se trouvent dans des municipalités très actives qui n'ont pas toujours les ressources financières pour faire les choses qu'elles veulent faire. L'autre chose que je constate, vu que je viens d'une région qui compte de nombreuses collectivités rurales, c'est que l'industrie de la pêche commerciale est vraiment une attraction touristique culturelle. La plupart des gens qui viennent dans ma collectivité vont à l'usine de transformation du poisson. Ils veulent visiter les installations de l'usine. Ils veulent aussi voir un bateau de pêche. Ils veulent voir des gens transformer le produit.

Que recommanderiez-vous au gouvernement pour relier ces secteurs de l'industrie, ces secteurs des ressources? Quel rôle différent les municipalités peuvent-elles jouer par rapport à ce qui se passe en ce moment avec les ports pour petits bateaux et vu la façon dont nos programmes sont déployés?

**M. Alex Patterson:** Encore une fois, je crois que la clé, ce sont les partenariats et la diversification. Ce serait faire montre d'une très grande étroitesse d'esprit que de penser que ces ports viseraient seulement des activités commerciales, récréatives ou touristiques, parce qu'ils peuvent être une combinaison de plusieurs efforts. Notre recommandation serait que, lorsque vous évaluez ces ports pour petits bateaux, puis que vous répartissez le financement... Dans notre cas, en particulier, notre Première Nation locale et notre municipalité participent activement, et nous travaillons en partenariat sur beaucoup de choses et essayons de tous deux profiter de ce qui se produit.

Nous avons un site historique fédéral pratiquement juste de l'autre côté de la rivière. Nous estimons qu'il est très important, au moment d'examiner ces ports, de le faire de façon holistique. Vous pouvez dire oui, ce port pourrait peut-être servir juste aux pêches commerciales, mais quelques retombées touristiques et récréatives pourraient garder ces collectivités du Nord en vie.

**Mme Yvonne Jones:** Allez-y, Ken.

**M. Ken Hardie:** J'ai une question, et elle s'adresse à MM. Russell et Coombs. Je tiens à dire très clairement, aux fins du compte rendu, que cela vient d'une personne de la côte Ouest.

Votre carte illustre vraiment qu'il y a un très grand nombre de ports pour petits bateaux à Terre-Neuve et qu'il y en a très peu au Labrador. Si tout le monde se dispute essentiellement le financement afin d'effectuer des travaux de maintenance, d'entretien, de remise en état et d'amélioration, pensez-vous qu'il est temps de peut-être songer à rationaliser le nombre de ports pour petits bateaux à Terre-Neuve pour que plus de fonds soient affectés aux lieux qui sont mal desservis? Cette question venait de la côte Ouest, je dois dire.

**M. Todd Russell:** La sagesse de Salomon est exigée. Cela ne fait aucun doute.

**M. Todd Doherty:** Je crois qu'il a refusé de répondre.

**Des voix:** Ha, ha!

**M. Todd Russell:** Les investissements devraient être faits là où ils sont requis.

Je dois dire qu'il y a souvent eu un décalage en ce qui concerne les investissements dans les collectivités nordiques et autochtones, et c'est une des raisons pour lesquelles je me dis que le Comité devrait recommander au ministère des Pêches et des Océans que, au moment de prendre ses décisions relatives aux investissements, il adopte une perspective nordique et autochtone et examine les investissements dans les ports pour petits bateaux pas seulement en vase clos, mais comme faisant partie d'un ensemble global sur la mise en valeur de la pêche ou, et je n'aime pas ce mot particulier, d'une stratégie. Si vous avez une stratégie sur la mise en valeur de la pêche dans les régions nordiques et autochtones, alors les ports pour petits bateaux devraient en faire partie et ne pas se retrouver isolés, de sorte que les investissements appropriés soient faits lorsqu'ils sont requis et nécessaires.

• (1200)

**Le président:** Cela met fin à notre première heure. Je tiens à remercier tout spécialement nos témoins, MM. Patterson, Russell et Coombs. Vos commentaires, j'en suis sûr, seront très utiles et seront présentés dans le rapport, sous une certaine forme, lorsque nous le rédigerons. Si vous croyez qu'il convient d'ajouter quelque chose, vous pouvez certainement présenter un mémoire avant la date limite, et nous l'inclurons également.

Merci.

**M. Todd Russell:** Monsieur le président, en conclusion, nous recommandons que l'exposé présenté à vos analystes et à la greffière fasse partie du dossier et nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion d'être ici pour parler de notre perspective sur les ports pour petits bateaux. *Nakurmiik*. Merci.

**Le président:** Merci.

Nous allons suspendre nos travaux pour un instant le temps de passer à la prochaine séance avec nos invités.

• (1200)

(Pause)

• (1200)

**Le président:** Si je peux obtenir l'attention de tout le monde, nous reprenons nos travaux.

Au cours de la prochaine heure, nous recevrons deux invités par vidéoconférence. D'abord, nous accueillons M. Tim Wentzell, représentant du Comité consultatif national des administrations portuaires; puis M. Frank Mauro, représentant du Comité consultatif des administrations portuaires de la région du Pacifique.

Messieurs, quand vous êtes prêts, vous avez sept minutes ou moins pour votre exposé.

Monsieur Wentzell, vous pouvez commencer.

**M. Tim Wentzell (représentant du Comité, Comité consultatif national des administrations portuaires):** Bonjour. J'aimerais d'abord remercier le président et les honorables membres de me donner l'occasion de m'exprimer ici aujourd'hui. Je présente un exposé au nom d'un autre membre du Comité, Osborne Burke, qui ne peut être présent aujourd'hui.

Je m'appelle Tim Wentzell. Je suis un pêcheur commercial de la côte Sud de la Nouvelle-Écosse. Je suis président de mon administration portuaire depuis 25 ans. J'ai aussi été membre élu du Comité consultatif national des administrations portuaires des régions des Maritimes et du Golfe pendant 12 ans, et membre du Comité consultatif national des administrations portuaires pendant sept ans.

Ma famille a pêché pendant des générations, et je pêche actuellement depuis le même quai et dans la même collectivité que mon père et mon grand-père. L'avenir des quais dans les régions côtières du Canada est un sujet très important pour moi et très cher à mon cœur. Je suis fier de faire du bénévolat et d'aider à gérer les enjeux courants.

Je vais maintenant mentionner le document que nous avons soumis au Comité à des fins d'examen.

Le Comité consultatif national des administrations portuaires est un groupe consultatif national qui fournit des conseils aux ports pour petits bateaux. Au total, 15 représentants bénévoles composent le groupe et représentent les cinq régions du MPO au Canada. Des réunions se tiennent une fois par année en personne, et des conférences téléphoniques continues sont organisées, au besoin. Nous représentons 565 administrations portuaires dans l'ensemble du pays ainsi qu'un réseau de 5 000 bénévoles.

Le modèle des administrations portuaires s'est révélé un très grand succès. Ce succès est largement attribuable au travail acharné des bénévoles dans ces collectivités. Si réussi que le programme ait été, nous avons nos difficultés. L'une d'entre elles, c'est que nos structures vieillissent. Mon quai particulier a été construit en 1948, donc après la guerre. Il a dépassé sa durée de vie, mais nous continuons de l'utiliser. Il demeure fonctionnel, mais il s'use. On retrouve au pays de nombreuses installations dans le même état.

L'entassement dans les différents ports est une autre de nos préoccupations, parce que beaucoup de ces quais, comme je l'ai dit, ont été construits après la guerre et qu'ils ont été conçus pour la flotte de pêche du jour. De nos jours, la flotte de pêche est beaucoup plus grande. Les navires sont beaucoup plus grands et beaucoup plus larges. Les navires actuels, en comparaison de ceux de cette période, dans les années 1950 jusqu'à aujourd'hui, qui pêchaient en vertu du même permis, rempliraient trois fois l'espace à l'intérieur du bassin portuaire.

L'accroissement de l'industrie de l'aquaculture exerce aussi certaines pressions sur le Programme des ports pour petits bateaux.

Les changements climatiques sont un autre enjeu. En raison de l'augmentation des tempêtes et de la hausse de la température de l'eau, la fréquence des tempêtes dans les régions côtières et leurs répercussions sur les infrastructures sont assez remarquables. Toute nouvelle structure doit être construite plus en hauteur en raison de l'élévation des niveaux de l'eau, et toute réparation existante d'une structure doit tenir compte de cette réalité, alors ça entraîne une autre augmentation des coûts.

L'augmentation des coûts touchant nos travaux de dragage d'entretien réguliers est une autre de nos préoccupations. En ce moment, on consacre 8,6 millions de dollars aux travaux de dragage d'entretien, soit une somme bien inférieure à ce qui est exigé. Selon le Programme des ports pour petits bateaux, 21 millions de dollars par année seraient une somme plus adéquate pour le dragage d'entretien.

Tous ces éléments constituent une grande préoccupation en matière de sécurité.

La prochaine chose, c'est le budget des services votés et le financement temporaire pour les ports pour petits bateaux. Le budget des services votés est demeuré relativement stable depuis 2007-2008. Les ports pour petits bateaux ont reçu une augmentation permanente de 20 millions de dollars dans le budget des services votés en 2007-2008, en plus d'un financement temporaire dans le cadre de 13 programmes différents depuis 2000-2001. Le programme avait besoin de fonds temporaires pour poursuivre les activités continues. Depuis 2007, le pouvoir d'achat des ports pour petits bateaux a beaucoup diminué en raison de pressions inflationnistes réglementaires. Sans augmentation du budget des services votés, le programme exigera des injections futures de fonds temporaires pour demeurer viable.

En ce qui concerne les dessaisissements, comme le mandat des ports pour petits bateaux est de soutenir un groupe central de ports de pêche commerciale, le programme ne peut soutenir tous les ports. Certains ports jugés non essentiels ont été cédés. Au total, 11 ports non essentiels l'ont été, mais 330 demeurent toujours dans l'inventaire. Les ports pour petits bateaux n'ont pas de financement réservé pour ces sites. Sans financement réservé pour les dessaisissements, une pression est mise sur les ports essentiels et le Programme des ports pour petits bateaux. Une détérioration continue entraîne une augmentation des passifs, entre autres.

• (1205)

Le Programme des ports pour petits bateaux sert à répondre aux besoins principaux et changeants de la pêche commerciale. Le programme soutient une vaste gamme d'administrations portuaires qui ont réussi dans des collectivités côtières de partout au pays, avec un réseau de ports sécuritaires et accessibles en bon état. Les investissements dans les ports pour petits bateaux soutiennent la croissance économique dans l'industrie de la pêche et les collectivités avoisinantes.

Si vous voulez explorer d'autres choses, vous pouvez vous reporter au mémoire que nous avons présenté. Vous y trouverez beaucoup plus d'information détaillée.

Merci de m'avoir donné le temps d'exprimer nos préoccupations.

• (1210)

**Le président:** Merci, monsieur Wentzell.

Passons maintenant à M. Mauro, pour sept minutes ou moins, s'il vous plaît.

**M. Frank Mauro (représentant du Comité, Comité consultatif des administrations portuaires de la région Pacifique):** Monsieur le président et messieurs, merci de m'avoir invité.

Je suis membre du Comité consultatif des administrations portuaires de la région du Pacifique, le PRHAAC. J'ai été le représentant local élu de la région rurale. Je ne suis pas pêcheur, mais je fais partie de l'administration portuaire depuis 2007 et du PRHAAC depuis 2010.

Pour vous donner un peu de contexte sur la région du Pacifique, les 105 ports pour petits bateaux en Colombie-Britannique sont gérés par 54 administrations portuaires. Nous sommes évidemment membres du réseau du CCNAP. En Colombie-Britannique, plus de 500 bénévoles participent au Programme des administrations portuaires. Il fournit de 200 à 300 emplois permanents et emplois temporaires. Une bonne partie d'entre eux se trouvent dans des petites collectivités et sont absolument nécessaires.

En Colombie-Britannique, nos pêches servent le groupe de clients le plus diversifié de tout le programme national, y compris 80 % de la flotte commerciale, de l'industrie de l'aquaculture, de la pêche

récréative, des Premières Nations et du tourisme, et ils sont au centre de nombreuses collectivités.

Pour ce qui est des avantages économiques importants, le rapport Gislason de 2015 indique que chaque dollar investi dans les ports pour petits bateaux dans la région de la Colombie-Britannique a produit 52 \$ de retombées. Récemment, les rapports sur la production de produits de la mer, aussi bien sauvages que d'élevage, en Colombie-Britannique pour 2016 ont fourni une valeur au débarquement totale de 1,17 milliard de dollars et une valeur en gros de 1,72 milliard de dollars. Ces chiffres comprennent une pêche commerciale de 840 millions de dollars et une industrie de l'aquaculture, de 881 millions de dollars. Il s'agissait d'une augmentation de 23 % depuis 2015. Évidemment, cette retombée de 52 \$ pour chaque dollar a augmenté.

Les ports fournissent des activités toute l'année dans nombre des collectivités éloignées et ils sont très engagés à l'égard de l'environnement. Dans de nombreux cas, les administrations portuaires sont les premiers intervenants et les fournisseurs de connaissances locales pour tous les événements.

Pour en dire juste un peu au sujet des infrastructures et des budgets, évidemment, l'intervenant qui m'a précédé ici a défini pratiquement tout, mais la valeur du remplacement des infrastructures dans la région du Pacifique s'élève à 291 millions de dollars. Nous avons des frais de 31 millions de dollars, et le budget annuel des services votés se situe autour de 10 millions de dollars.

L'injection fédérale de fonds dans les première et deuxième initiatives et dans le budget de 2018, récemment, est très appréciée. Ça nous a grandement aidés à reprendre le temps perdu par rapport à la maintenance et aux réparations des infrastructures vieillissantes depuis longtemps attendues.

Le budget des mesures temporaires présente quelques difficultés. Ce sont des fonds très utiles et évidemment très nécessaires. Essentiellement, nous devons tenir compte de beaucoup de choses. On doit tenir des consultations auprès des Premières Nations, et ce, dans de courts délais. Un fardeau est imposé aux ports pour petits bateaux, à leurs employés et aux bénévoles des administrations portuaires pour effectuer tous les travaux dans les délais accélérés. De plus, ce type de programme de financement impose un stress continu aux administrations portuaires pour qu'elles aient un ensemble de projets prêts à démarrer assortis d'analyses de rentabilisation achevées et, à tout le moins, d'une ingénierie préliminaire, mais parfois, même d'une ingénierie plus détaillée. Ce stress est attribuable tant aux efforts exigés au chapitre des délais qu'à la charge financière imposée aux administrations portuaires avec des fonds qui pourraient être utilisés pour les activités.

J'aimerais insister sur le fait que nous voulons que le financement se poursuive, mais il y a peut-être une meilleure façon d'établir les programmes. Cela pourrait certainement aider de savoir à l'avance que ces choses s'en viennent. Je comprends que les niveaux de financement actuels sont insuffisants pour soutenir le nombre des infrastructures, comme nous l'avons mentionné. Nous travaillons au dessaisissement, mais cela doit être compensé par les besoins de l'industrie et de la pêche. Certaines des conversations sont difficiles à tenir.

Notre plus grande préoccupation ici, c'est le dragage, qui est devenu de plus en plus difficile. Nous sommes confrontés au fait que c'est absolument nécessaire pour certains de nos ports, beaucoup de ports majeurs, y compris notre plus grand port à Steveston.

•(1215)

L'immersion des déblais de dragage a été l'enjeu principal, et nous croyons comprendre que c'est plus difficile sur le plan environnemental. Nous voulons protéger l'environnement. Nous vivons tous dans des collectivités côtières et accordons une grande valeur à la protection de l'environnement naturel et de ces espèces, mais nous devons trouver un juste milieu, peut-être en désignant quelques sites d'immersion et en faisant une évaluation environnementale initiale et approfondie. Après, nous pourrions effectuer une évaluation plus rationalisée des mêmes lieux, de manière à ce qu'ils conservent leur valeur inhérente et à ne pas répéter le travail déjà fait.

En Colombie-Britannique, la réconciliation avec les Premières Nations est un enjeu important. La plupart des nations de la Colombie-Britannique n'ont pas de traité, et on compte 200 Premières Nations. Des efforts importants sont déployés. La Harbour Authority Association of British Columbia a rendu visite aux Premières Nations qui songent à devenir des administrations portuaires et a offert des séances de mentorat sur ce que cela suppose. Ces mesures ont été utiles. Je vois que le MPO les a appuyées. En ce moment, deux Premières Nations font partie de la Harbour Authority Association, et six Premières Nations sont actuellement en pourparlers. Pour nous, c'est quelque chose de très positif. Je pourrais vous raconter des expériences personnelles, mais je vais manquer de temps.

Je veux résumer les demandes qui sont inhérentes à ce que j'ai proposé. D'abord, évidemment, on demande de l'aide pour établir un système d'immersion des déblais de dragage. C'est absolument critique ici.

Nous voulons de l'aide pour la conception du processus de financement des programmes afin de réduire au minimum le fardeau qui pèse sur les administrations portuaires au moment d'obtenir le statut de projet prêt à démarrer avant que les demandes soient étudiées, et nous voulons un assouplissement des délais.

Nous voulons de l'aide pour maintenir la constance dans la relation avec les administrations portuaires bénévoles. Elles apportent une grande contribution, et, pour elles, la relation est tout ce qui compte. Nous dépendons vraiment de ces bénévoles pour fournir les services à la collectivité.

Nous voulons de l'aide pour que les gens — de votre comité et d'autres — puissent mieux comprendre que bon nombre des ports fournissent des services à une communauté de pêcheurs qui va bien au-delà des seuls pêcheurs qui s'amarrent dans nos ports. Ces ports fournissent tous les services, y compris le chargement, le déchargement et les arrêts avec des ouvertures sporadiques. Ils sont absolument essentiels, et ils ne représentent pas la totalité des clients qui s'amarrent.

Merci beaucoup de m'avoir écouté. Je répondrai à vos questions.

**Le président:** Merci, monsieur Mauro.

Passons maintenant à la période de questions. D'abord, du côté du gouvernement, nous entendrons M. Hardie, pour sept minutes ou moins, s'il vous plaît.

**M. Ken Hardie:** Merci, monsieur le président. Merci à vous deux d'être avec nous.

La capacité est un enjeu qui ressort dans beaucoup de lieux différents. Je siège au comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités, tout comme mon collègue, M. Rogers, et nous entendons dire assez souvent que les petites municipalités ont aussi des difficultés pour ce qui est de fournir un financement de contrepartie, d'obtenir des projets prêts à démarrer, etc. Elles n'ont

tout simplement pas le talent à l'interne pour réaliser une partie de ces choses, et cela doit être encore plus difficile lorsque vous avez affaire à une équipe de bénévoles constituée en partie de gens intéressés dans la collectivité.

Je sais que le gouvernement fédéral a fourni des fonds à la Fédération canadienne des municipalités afin d'aider les petites municipalités à renforcer leur capacité. Y a-t-il quelque part une organisation ou une entité qui pourrait peut-être contribuer à renforcer cette capacité dans votre réseau? Certains fonds pour faire ce type de travail seraient bien utilisés.

Monsieur Wentzell, auriez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

**M. Tim Wentzell:** En ce qui concerne la côte Est, je n'en suis pas certain en ce moment. Je pourrai vous revenir. À brûle-pourpoint, je ne saurais dire si un autre organisme pourrait le faire. Durant les réunions nationales au fil des ans, je crois que j'ai entendu mon collègue de l'Ouest dire qu'il y a quelques personnes-ressources — ou est-ce qu'il n'y en a pas?

**M. Ken Hardie:** Monsieur Mauro.

**M. Frank Mauro:** Il y a quelques façons de le faire, mais je crois que les fonds doivent être précisément ciblés. Nous ne voudrions certainement pas que ces fonds se retrouvent dans un bassin de fonds accessibles pour toutes sortes de projets. Nous voulons qu'ils soient dirigés vers les ports pour petits bateaux.

La Harbour Authority Association of British Columbia est une communauté très dynamique. Nous tenons une conférence. En réalité, le MPO fournit du financement pour prêter main-forte dans le cadre de la conférence annuelle. On tient des réunions annuelles par zone. Toute la région est divisée en zones. Elles pourraient certainement administrer le...

•(1220)

**M. Ken Hardie:** Désolé, monsieur, je vous demanderais de bien vouloir donner une réponse courte, parce que j'ai d'autres questions. Essentiellement, il n'y a pas d'équivalent de la FCM qui servirait de point focal pour le renforcement de la capacité au sein de vos groupes.

**M. Frank Mauro:** La FCM, l'Union of British Columbia ou Community Futures — je dirais ces trois-là.

**M. Ken Hardie:** Très bien.

Dans quelle mesure les lacunes dans vos ports pour petits bateaux nuisent-elles à la réussite commerciale de votre pêche commerciale?

Monsieur Wentzell, je suis amené à croire que, sur la côte Est, la pêche commerciale est manifestement beaucoup plus importante en termes relatifs que sur la côte Ouest. Si vous examinez, disons, le Sud de la Nouvelle-Écosse, avez-vous l'impression que les lacunes dans les ports pour petits bateaux nuisent à la réussite commerciale de votre industrie de la pêche?

**M. Tim Wentzell:** Assurément. Il y a en ce moment dans ma région des ports qui sont fermés à tout nouveau membre qui arrive, et on ne peut accueillir plus de navires. En fait, ils sont pleins à craquer en raison de la taille des navires.

**M. Ken Hardie:** Dans ce contexte, comme il y a un intérêt important de la part des pêcheurs de mettre en état ces installations, êtes-vous d'avis que nous avons trouvé le juste équilibre entre le modèle de l'utilisateur-payeur pour les améliorations nécessaires ou une remise en état et le modèle où tout le monde est payeur, soit, bien sûr, du financement qui passerait par les ports pour petits bateaux?

Nous avons entendu dire que l'industrie dans votre région est tout particulièrement lucrative. Nous nous demandons s'il y a une contribution suffisante de la part des gens qui tirent des avantages financiers et économiques des ports pour petits bateaux, mais qui se tournent vers d'autres personnes pour payer les améliorations qui rendraient leur entreprise encore plus profitable.

**M. Tim Wentzell:** Beaucoup des régions sont touchées par la disponibilité réelle des terres dans les environs des ports. Vous n'avez que de petites hautes terres, et c'est donc pourquoi vous ne pouvez pas développer la région juste à cet endroit. L'installation s'y trouve déjà. Vous avez en place des obstacles qui nuisent à ce processus.

**M. Ken Hardie:** D'accord.

Sur la côte Ouest, nous ressentons une grande diversité d'approches. Nous avons visité des ports pour petits bateaux il y a environ un mois maintenant. La somme versée, par exemple, par les plaisanciers semble assez modeste par rapport à l'argent qui entre, du moins en ce qui concerne l'exploitation du port pour petits bateaux. Y a-t-il eu des pourparlers concernant ce qui serait une contribution raisonnable de la part d'une industrie assez bien établie, dans de nombreux cas, soit la société des plaisanciers?

Paie-t-elle vraiment sa juste part pour les services qu'elle obtient?

**M. Frank Mauro:** Dans la plupart des ports, je dirais oui. On pourrait évidemment faire quelques travaux dans certains ports. Je veux dire que, dans le cas des ports pour petits bateaux, nous ne nous occupons pas de l'amarrage de luxe offert par certaines marinas en même temps que les services au port. Je crois que nos taux pour la pêche récréative représentent de 80 à 90 % de la circulation locale dans les ports de plaisance, donc je crois que c'est un taux juste, et nous le revoyons au moins tous les deux ans pour nous assurer de conserver ce niveau.

Évidemment, le contrôle du nombre de bateaux dans le port pour petits bateaux est déterminé par ce taux, et nous pourrions assurément augmenter les taux si nous n'avions pas suffisamment d'espace.

**M. Ken Hardie:** J'ai une dernière question pour vous, monsieur Mauro.

L'industrie de la pêche commerciale subit un stress, je crois, en Colombie-Britannique, et elle serait certainement à la recherche d'investissements dans les ports pour petits bateaux, encore une fois pour soutenir, évidemment, cette industrie.

Une de nos préoccupations constantes, c'est que les avantages financiers des pêches commerciales ne restent pas nécessairement dans les collectivités, en raison de la transférabilité des quotas là-bas. Une énorme partie des recettes est envoyée à des gens qui louent des quotas, et ils peuvent venir de n'importe où et n'ont pas besoin de vivre dans les collectivités où se déroule l'action.

**M. Frank Mauro:** C'est assurément une préoccupation.

Je dois vous dire que ce n'est pas vraiment mon domaine d'expertise. Je cherche à fournir un service et je crois qu'il y a des associations de pêche qui pourraient vraiment mieux s'exprimer que moi à ce sujet. J'ai des préoccupations liées au fait que l'argent dépensé par les ports pour petits bateaux ne sert pas à améliorer les ports et les installations pour les pêcheurs. Toutefois, je crois que nous faisons de notre mieux pour y arriver.

•(1225)

**Le président:** Merci, monsieur Hardie.

Passons maintenant à M. Doherty, du côté des conservateurs, pour sept minutes ou moins.

**M. Todd Doherty:** Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être ici.

Je m'adresse à nos deux témoins. En ce qui concerne les témoignages que nous avons entendus au cours des dernières semaines à ce sujet, je trouve intéressant d'entendre parler de la valeur des produits qui passent par les quais dans les ports comparativement au revenu ou aux recettes générés par les administrations portuaires. Il y a toute une différence au chapitre de la valeur. L'un d'entre vous aimerait-il se prononcer sur l'occasion possible qui s'offre aux administrations portuaires de voir peut-être un pourcentage de la valeur de ce produit commercialisable qui transite par les quais et les ports?

Cela aiderait-il à régler certains des problèmes que nous voyons — un partage des revenus?

**M. Frank Mauro:** Je crois que la valeur du produit est impressionnante. Toutefois, je crois qu'on doit y attribuer de nombreux coûts: les coûts de fonctionnement, d'entretien d'un bateau de pêche et de rémunération d'un équipage. Ce sont des salaires locaux, donc une bonne partie de cet argent finit par rester dans la collectivité. Je veux juste dire qu'il faudrait assurément effectuer une analyse importante avant de songer à le faire, voir l'état des revenus et des dépenses pour l'exploitation du bateau de pêche ainsi que le revenu net réel par la suite. C'est une autre dépense pour eux.

**M. Tim Wentzell:** Beaucoup des installations des ports pour petits bateaux se trouvent sur des terres du gouvernement fédéral, et une bonne partie des ports sont de catégorie C. Si je ne m'abuse, 70 % des actifs au Canada sont composés de ports de catégorie C. Il pourrait y avoir 15 bateaux et ainsi de suite dans des collectivités éloignées, et on ne parle que de la présence fédérale dans ces collectivités. Ces installations sont plus ou moins considérées comme les routes menant à la mer. Dans la collectivité, on se dit que cela fait partie de l'infrastructure gouvernementale et de tout le programme, pour le pays dans son ensemble.

**M. Todd Doherty:** Je crois toutefois comprendre que, à Terre-Neuve, un pêcheur paie des frais pour chaque livre débarquée. Est-ce exact? Cet argent va-t-il aux administrations portuaires?

**M. Tim Wentzell:** Chaque administration portuaire est différente. Je ne suis pas sûr de ce qu'on fait dans la région de Terre-Neuve. Je sais que, dans la région des Maritimes et du Golfe, chaque administration portuaire établit son propre modèle pour satisfaire aux conditions du bail définies par le gouvernement fédéral ainsi que pour couvrir ses coûts opérationnels quotidiens.

**M. Todd Doherty:** Sur le site Web du MPO, on voit une liste pour le Programme des ports pour petits bateaux. Les objectifs de ce programme sont décrits comme suit: « Notre objectif est un réseau national durable de ports sécuritaires et accessibles qui sont pleinement exploités; en bon état de fonctionnement; et gérés et entretenus par des administrations portuaires autosuffisantes qui représentent les intérêts des usagers et des collectivités. »

À votre avis, le ministère est-il à la hauteur de son mandat?

**M. Frank Mauro:** Je crois que oui, qu'il est à la hauteur de son mandat. Je veux juste dire que les pêcheurs paient des frais d'amarrage. C'est moins que les frais d'amarrage des embarcations de plaisance.

Oui, je crois qu'il est à la hauteur de son mandat. Ici, en Colombie-Britannique, il y a quelques enjeux, comme je l'ai reconnu, mais je crois que nous fournissons un bon service aux pêcheurs. Nous avons besoin d'améliorations au chapitre du chargement et du déchargement des produits, en raison de l'absence d'installations de distribution pour le produit et du transport requis, mais oui, je crois que le mandat est respecté et que les problèmes sont cernés et abordés.

**M. Tim Wentzell:** Je dirais qu'on y répond. Il y a toutefois un fardeau considérable imposé aux employés. Si on regarde les choses de mon point de vue, on peut voir qu'un fardeau est imposé aux employés pour qu'ils exécutent un programme avec des fonds limités, parce que le fardeau que le dragage impose à tout le programme est astronomique. C'est dans les chiffres. Vous avez des actifs qui se détériorent, et ils doivent donc déterminer où le financement sera affecté pour réparer différentes structures. Oui, le ministère est à la hauteur de son mandat, mais cela doit être une difficulté.

• (1230)

**M. Todd Doherty:** L'une de vos associations a-t-elle fait du travail pour savoir quel serait le coût du dessaisissement complet des ports essentiels?

**M. Frank Mauro:** Nous n'avons pas fait ce travail dans les ports essentiels. En ce qui concerne les ports non essentiels, oui, il y a eu une étude, et un comité se penche là-dessus.

**M. Todd Doherty:** Quel serait le coût?

**M. Frank Mauro:** Je n'ai pas ce coût devant moi. Je suis désolé.

**M. Todd Doherty:** D'accord.

**M. Frank Mauro:** Il me faudrait l'obtenir.

**M. Tim Wentzell:** Je ne l'ai pas non plus, monsieur. Je suis au courant du Programme de dessaisissement des ports relativement aux ports non essentiels. Il en reste quelque 200 ou 300 à dessaisir dans le lot, ce qui nécessite un financement important, car beaucoup de ces installations sont en piteux état et doivent être transférées à des municipalités locales ou à des organisations communautaires qui souhaitent les développer sous d'autres aspects que l'industrie de la pêche.

**M. Todd Doherty:** Pour reprendre les mots du MPO, le programme doit transférer la propriété des ports désignés à un tiers, comme ceux qui sont abandonnés, qui ont une faible activité ou qui sont récréatifs. Dans ses propres mots, il cherche à transférer les ports qui sont abandonnés et ont besoin de réparations.

**M. Tim Wentzell:** Oui, le ministère a un groupe de ports qui ne sont pas essentiels à l'industrie de la pêche, et ces ports devraient faire l'objet d'un dessaisissement, mais il n'a pas le financement adéquat pour céder ces sites.

**M. Todd Doherty:** D'accord. On a fait une étude pour connaître ce coût, n'est-ce pas?

**M. Tim Wentzell:** Je ne suis pas certain du chiffre réel, mais je peux le trouver et vous le renvoyer.

**M. Todd Doherty:** C'est excellent. Puis-je demander à notre témoin de le fournir au Comité?

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Doherty.

Passons maintenant à M. Donnelly pour sept minutes ou moins, s'il vous plaît.

**M. Fin Donnelly:** Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins de vos témoignages et de vos exposés aujourd'hui.

Monsieur Wentzell, je regarde votre document qui donne un excellent aperçu. Il est, je crois, très utile au Comité, certainement de mon point de vue, étant donné que le Comité s'est rendu sur la côte Est et la côte Ouest ainsi que dans les terres et s'est adressé à de nombreuses administrations portuaires.

Y a-t-il une définition standard de « petit bateau »? Qu'est-ce qui est petit, puis qu'est-ce qui est trop grand pour un port pour petits bateaux?

L'un ou l'autre des témoins peut répondre à cette question.

**M. Frank Mauro:** Je peux dire quelque chose, si vous le voulez. Je crois que M. Wentzell a mentionné que le nombre et la taille des bateaux ont augmenté. Nous l'avons également constaté sur la côte Ouest.

**M. Fin Donnelly:** C'est à l'origine de mes questions.

**M. Frank Mauro:** C'est 60 tonnes.

Certains pourraient être plus grands.

**M. Fin Donnelly:** Monsieur Wentzell, est-ce la norme nationale?

**M. Tim Wentzell:** Cela a fait l'objet d'un débat continu dans notre région, parce que les ports étaient conçus pour des navires plus petits, et ils sont maintenant grands. Certains ports pour petits bateaux contenaient des navires de 100 pieds, et d'autres, de 125 et 130 pieds.

Dans l'industrie de la pêche à laquelle je participe, nous sommes limités par la taille en fonction des permis, donc la taille de nos bateaux est de 44 pieds et 11 pouces, mais ils pourraient être plus larges. Dans le seul secteur du homard, dans le Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse, vous avez 1 700 détenteurs de permis, et nous sommes limités en fonction de la taille et de la longueur, mais nous pouvons jouer avec la largeur, donc la taille des navires a augmenté à 44 pieds et 11 pouces. Auparavant, ils n'avaient que 16, 17 ou 18 pieds de largeur, et maintenant, ils ont 30 et 32 pieds de largeur. Ils ressemblent davantage à un carré sur l'eau.

Mais non, il n'y a rien là-bas à...

• (1235)

**M. Fin Donnelly:** Lorsque nous avons parlé à certains autres intervenants, nous avons entendu les préoccupations que vous venez de mentionner. Ce sont des investissements importants pour que les pêcheurs puissent investir dans ces bateaux de 1 ou 2 millions de dollars ou plus. Bien sûr, ils deviennent plus grands, mais l'infrastructure conçue pour les garder en sécurité ne suit pas le rythme des investissements que les pêcheurs réalisent dans leurs navires. C'est une des questions que j'ai posées. Comment le Programme des ports pour petits bateaux peut-il en tenir compte et garder le rythme?

Monsieur Wentzell, vous avez cerné bon nombre des préoccupations que nous avons entendues de la part des administrations portuaires de partout au pays. Vous avez parlé du vieillissement des quais et des infrastructures, de l'entassement, des changements climatiques et de la croissance de l'aquaculture, et vous avez vraiment insisté sur le dragage. Vous avez aussi parlé de sécurité, de budget des services votés et de ports non essentiels.

Monsieur Mauro, en plus du dragage, vous avez parlé du processus de conception, de la relation avec les administrations portuaires bénévoles et de la compréhension du rôle élargi que celles-ci jouent dans la collectivité. Nous avons entendu ces éléments sur le terrain également.

Ma question s'adresse à vous deux, particulièrement à M. Wentzell, du point de vue national. C'était une question posée plus tôt, et vous ne l'avez peut-être pas entendue, mais je me demande s'il y a un document ou une étude qui est disponible. Sachant quels sont les besoins financiers collectifs pour mettre à niveau tous les ports du pays selon une norme reconnaissable — cela concerne donc le manque à gagner opérationnel et les besoins en immobilisations — une étude a-t-elle été faite dans le passé ou en fait-on une en ce moment?

Je dois dire, monsieur Wentzell, que le document que vous avez fourni est très utile. Il brosse une bonne partie du tableau financier des administrations portuaires et de ce à quoi elles font face, mais je m'interroge au sujet d'une approche collective. Si le gouvernement devait envisager un programme sur 10 ans pour s'attaquer au problème des besoins financiers des ports pour petits bateaux de partout au pays, possède-t-il un document qui explique en vertu de quoi nous fonctionnons actuellement, le manque à gagner organisationnel et les besoins en immobilisations? Compte tenu des préoccupations que vous avez soulevées, des fonds publics limités, bien sûr, et de certains des défis comme les changements climatiques ou — comme nous venons de le mentionner — des relations autochtones et des discussions avec nos Premières Nations, et, bien sûr, en tenant compte du dessaisissement des installations non essentielles...

Je suppose que c'est une longue question. Y a-t-il un document ou une étude qui a été fait, dont vous avez connaissance, que le Comité pourrait examiner?

**M. Tim Wentzell:** Nous avons ici le même document que celui que je vous ai fourni, avec les chiffres sur ce qu'il en coûte chaque année pour conserver et maintenir les structures. Pour ce qui est du point de vue à long terme, c'est-à-dire les mettre à niveau selon la norme importante qu'ils devraient respecter, je n'ai pas cela en ce moment et je ne suis pas sûr qu'un tel document existe, mais comme je l'ai dit plus tôt, je peux m'enquérir auprès d'une personne du milieu des ports pour petits bateaux et revenir au Comité à ce sujet.

**M. Fin Donnelly:** Laissez-moi vous dire ceci: est-ce quelque chose que vous aimeriez voir comme recommandation? Aimeriez-vous voir le gouvernement contribuer au Programme des ports pour petits bateaux ou travailler avec celui-ci afin d'élaborer un document qui cernerait ces préoccupations de façon financière?

**M. Tim Wentzell:** Assurément, car même aujourd'hui, nous avons toujours des ports non sécuritaires dans certaines régions. Malgré tout le financement temporaire que nous avons reçu pour rehausser le programme au fil des ans, nous avons toujours des ports qui ne sont pas sécuritaires. Ce sont des installations barricadées, mais les pêcheurs les utilisent, parce qu'ils sont dans leur collectivité et qu'il doit trouver une façon d'aller sur ces quais et de pêcher. Ils doivent se rendre sur l'eau pour gagner leur vie.

**M. Fin Donnelly:** Peut-être que M. Mauro pourrait fournir une réponse très courte. Le temps est écoulé.

**M. Frank Mauro:** Oui, évidemment, un plan global serait une bonne idée. C'est une étude assez exhaustive, mais avec un plan global, vous devez l'équilibrer, et c'est parfois difficile de financer un plan sur 10 ans.

Oui, je crois que nous en avons besoin.

• (1240)

**Le président:** Merci, monsieur Donnelly.

Passons maintenant aux députés ministériels et à M. Fraser, pour sept minutes ou moins, s'il vous plaît.

**M. Colin Fraser:** Merci beaucoup, monsieur le président. Merci à vous deux de vous joindre à nous aujourd'hui. Je vous sais gré de vos exposés et de vos réflexions.

Monsieur Wentzell, je voulais commencer par vous.

Je viens de Yarmouth, et je suis donc au courant de bon nombre des points que vous avez soulevés. Dans notre coin et dans l'ensemble de ma circonscription de Nova-Ouest, nous entendons beaucoup d'administrations portuaires dire que les travaux de dragage exécutés ne suffisent pas et qu'elles doivent donc refaire le travail après quelques années. Et si, en réalité, on faisait bien le travail dès le départ, elles n'auraient pas besoin de revenir faire quelques années plus tard l'autre moitié de travail.

Êtes-vous d'accord avec cette affirmation? Selon votre document, les fonds consacrés au dragage ne sont pas adéquats pour que le travail soit fait, mais voyez-vous la nécessité de séparer le budget de dragage du budget d'immobilisations régulier des ports pour petits bateaux?

**M. Tim Wentzell:** Oui, on en a abondamment parlé au sein de la collectivité. On est préoccupé par rapport au fardeau que le dragage impose au budget proprement dit dans son ensemble, car il faut énormément d'argent, dès le début de l'année, juste pour maintenir les travaux de dragage d'entretien régulier. Vous devez examiner les changements climatiques et les tempêtes. Ils sont plus importants maintenant que par le passé. Ils sont plus intenses. Plus de dommages sont causés par la sédimentation, et le débit d'eau est plus grand autour des installations. Cela impose un fardeau au programme à cet égard.

**M. Colin Fraser:** Le dragage a-t-il en fait des répercussions sur la question de la capacité, en raison de l'espace dont vous disposez au sein d'un port pour changer, disons, la direction d'un bateau ou entrer dans l'installation portuaire et en sortir? Le dragage peut-il en fait permettre de régler la question de la capacité, du moins dans une certaine mesure?

**M. Tim Wentzell:** Oui, assurément. Dans certaines des régions, comme dans mon port particulier, nous avons un problème de dragage. Nous ne pouvons faire de dragage en raison des coûts élevés de l'élimination des déblais de dragage. Auparavant, nous faisons le dragage et mettons les déblais sur la propriété de l'État au sein de l'installation, mais il veut maintenant que cela soit envoyé par camion vers un site de confinement fédéral dans une décharge approuvée, et le plus proche se trouve à 100 kilomètres. Lorsque vous parlez d'éliminer les sédiments d'un petit port comme le miens, c'est une chose que l'on doit soupeser et pondérer pour ce qui est de savoir où vous allez faire le travail. Dans de grands ports, vous avez aussi ce problème.

**M. Colin Fraser:** Selon ce que je comprends, il y a un nombre limité d'entreprises qui peuvent en réalité faire les travaux de dragage. Elles doivent souvent se déplacer pour s'occuper d'urgences ou déplacer les priorités d'un port à un autre. Cela veut dire que le travail complet n'est fait nulle part. C'est une préoccupation, ne croyez-vous pas?

**M. Tim Wentzell:** C'est exact. Il y a aussi un nombre limité d'entrepreneurs qui satisfont aux critères environnementaux. Chaque province est différente en ce qui concerne les critères environnementaux. La Nouvelle-Écosse a imposé quelques normes très strictes au cours des dernières années. Elle a travaillé sur ces normes, et c'est maintenant un peu plus facile, je dirais. C'était assez difficile il y a trois ans. Ça s'est amélioré récemment.

**M. Colin Fraser:** Je veux parler une minute du Comité consultatif national des administrations portuaires, et je vous remercie du travail que vous faites.

Avez-vous des recommandations pour notre comité quant à la façon dont votre travail auprès du gouvernement fédéral pourrait être facilité? Comment votre comité consultatif pourrait-il être renforcé sur le plan de la défense des intérêts afin que l'on puisse conseiller au gouvernement les mesures qui pourraient être prises pour améliorer les choses?

**M. Tim Wentzell:** Nous avons un solide groupe central de gens à la table en ce moment. Nous donnons des conseils sur différentes choses qui touchent les problèmes de capacité et toute question qui pourrait être soulevée, depuis le dragage jusqu'à l'entassement, en passant par la façon dont nous pouvons améliorer nos modèles de revenu.

Cela dit, au final, tout est question d'argent. Vous avez besoin de fonds pour maintenir l'industrie de la pêche dans ces ports. Ce sont des propriétés de l'État qui font partie des actifs du gouvernement. Elles doivent être entretenues et prises en charge.

**M. Colin Fraser:** Absolument.

J'aimerais aborder pendant un moment la question de la sécurité sur nos quais. Nous savons que l'état de certains quais pose problème. Nous savons que la capacité dans d'autres quais est un problème. Nous savons que certains quais ont les deux problèmes en même temps.

N'êtes-vous pas d'accord pour dire que la sécurité de nos pêcheurs est peut-être mise en péril quand nous n'avons pas les installations adéquates pour qu'ils puissent décharger leurs bateaux et rentrer en toute sécurité au port?

**M. Tim Wentzell:** Très certainement. Je reviens aux changements climatiques. Vous obtenez une installation qui a peut-être été négligée. Peut-être que la paroi rocheuse n'est pas aussi élevée qu'elle devait l'être. La protection n'est pas aussi élevée. Vous avez une tempête violente qui s'en vient dans la région.

Je pêche durant l'hiver, et quand j'ai vu les vents d'ouragan frapper la région l'an dernier, en janvier, et qu'on annonçait des lames de 16 mètres, en toute honnêteté, je n'arrivais pas à croire ce que je lisais sur mon bulletin météo. Je ne croyais pas que c'était possible. En 35 ans passés près de l'eau, je n'avais jamais vu cela, mais je l'ai vu l'an dernier.

Cela met à rude épreuve les installations. Ce sont surtout les dommages causés par le vent. À mesure qu'elles sont délabrées, c'est plus difficile de les remettre en état.

• (1245)

**M. Colin Fraser:** Une autre chose dont je n'ai pas entendu parler tient à la question de la capacité dans nos quais et du travail qui est fait dans les ateliers maritimes, tout particulièrement en Nouvelle-Écosse, dans mon coin. Je sais que tous les ateliers maritimes sont très occupés en ce moment, et ils essaient de transformer ces bateaux pour les élargir, pour donner aux pêcheurs de meilleurs outils, afin qu'ils soient plus efficaces pour augmenter leurs prises et devenir plus rentables. Je sais à quel point les ateliers maritimes sont occupés, mais l'existence de problèmes de capacité dans nos quais veut dire que ces gars ne sont pas sûrs de pouvoir construire un nouveau bateau, parce qu'il n'y a peut-être nulle part où le faire accoster.

Cela n'est-il pas un peu inquiétant?

**M. Tim Wentzell:** Certaines administrations portuaires ont dit que, avant qu'un nouveau membre puisse obtenir un nouveau navire, il devrait se présenter au conseil de l'administration portuaire et demander une augmentation de la taille réelle.

Nous n'avons pas ce mécanisme dans notre installation, parce que nous n'avons qu'un petit nombre d'utilisateurs, mais il y a de grandes installations où ce mécanisme a dû être mis en place. Elles ne savaient pas comment gérer la situation autrement.

**M. Colin Fraser:** Ces ateliers maritimes emploient énormément de gens dans ces collectivités locales, n'est-ce pas?

**M. Tim Wentzell:** Oui. C'est une industrie très dynamique. Quand l'industrie de la pêche se porte bien, il en va de même pour le reste de l'économie dans certaines régions.

**M. Colin Fraser:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Fraser.

Nous revenons du côté des conservateurs.

Monsieur Arnold.

**M. Mel Arnold:** Merci, monsieur le président.

Merci à vous deux d'être disponibles aujourd'hui.

J'ai une question pour M. Wentzell.

Je parcours le document que vous avez fourni au Comité. Merci de l'avoir fait.

Le Comité consultatif national des administrations portuaires a été mis sur pied en 2001 afin de conseiller les responsables du Programme des ports pour petits bateaux. Depuis combien de temps avant la création du comité national le Programme des ports pour petits bateaux existait-il?

**M. Tim Wentzell:** À ma connaissance, le Programme des ports pour petits bateaux existe depuis la fin de la guerre. Le programme gérait tous les ports, et, en 1988, il a commencé à adopter le modèle des administrations portuaires, où on a confié la gestion des ports proprement dits aux utilisateurs locaux. Vous obtenez les commentaires des utilisateurs locaux sur la façon de gérer l'installation et les types de rénovations dont ils ont besoin, au lieu qu'une personne de l'extérieur vienne plus ou moins décider ce dont vous avez besoin dans votre collectivité.

**M. Mel Arnold:** C'est là où je voulais en venir.

Une partie de ce que nous avons entendu dans les témoignages jusqu'à présent — et ça vous était peut-être adressé, en tant que représentant de ce grand organisme — c'est qu'il semble y avoir une rupture entre les utilisateurs locaux, les pêcheurs et les administrations portuaires, ainsi que les gens qui prennent les décisions sur la façon dont un projet est conçu et réellement mis en oeuvre.

Pourriez-vous vous prononcer à ce sujet?

**M. Tim Wentzell:** Cela a toujours existé dans le passé. Ça s'est amélioré, car les utilisateurs fournissent plus de commentaires en ce moment.

Au bout du compte, la plupart des bénévoles dans les collectivités qui dirigent les administrations portuaires ne sont pas des ingénieurs. Ils ont peut-être des connaissances au sujet d'une installation et de la façon dont ils vont faire une certaine chose, mais ils ne sont pas pour autant ingénieurs. Ils n'ont pas les connaissances nécessaires pour saisir les choses, en ce qui concerne les façons dont les projets devraient être gérés.

**M. Mel Arnold:** Merci.

J'aimerais maintenant passer à la page 10 de votre rapport, où vous parlez de la nécessité de l'augmentation du dragage. Vous dites ceci: « Des bassins et des canaux plus profonds sont nécessaires, principalement en raison des navires plus grands et des changements climatiques, qui causent une sédimentation accrue. »

Seriez-vous en mesure de fournir des preuves que les changements climatiques sont la cause de la sédimentation accrue?

• (1250)

**M. Tim Wentzell:** Je m'en tiens simplement à ce que j'ai entendu dans d'autres régions du pays. Je sais que, sur l'Île-du-Prince-Édouard, les représentants du comité ont déjà formulé ces commentaires.

Les quais à l'Île-du-Prince-Édouard doivent faire l'objet de dragage périodique, parce qu'on retrouve surtout du sable dans les installations là-bas. Le sable se déplace assez rapidement dans l'eau à mesure qu'augmentent les courants de marée et les vents, et lorsque vous avez une grande onde de tempête et ainsi de suite. Les ondes de tempête sont plus élevées que jamais auparavant dans les régions, et, par conséquent, il y a plus d'érosion autour des plages. Quand cela se produit, cela crée une plus grande sédimentation au sein des ports.

**M. Mel Arnold:** C'est la seule preuve que la sédimentation soit attribuable aux changements climatiques.

C'est une affirmation distincte ici. Je recherche juste ce qui vient l'étayer.

**M. Tim Wentzell:** Nous avons entendu à l'échelon national des exposés concernant l'effet aggravant des changements climatiques sur les installations et sur la façon dont elles seront entretenues dans l'avenir.

Lorsqu'on construit une installation maintenant — quoi que ce soit, de nouvelles réparations ou de nouvelles structures — on fait ce qu'on appelle une structure destinée à durer 100 ans qui pourrait supporter la tempête du siècle. Tous les 100 ans, vous avez une tempête aussi violente. On remarque que les tempêtes d'une telle magnitude sont plus fréquentes qu'auparavant.

**M. Mel Arnold:** Je ne nie absolument pas que les changements climatiques se produisent. Je recherche juste les preuves selon lesquelles cela nuit à la sédimentation.

J'ai une autre question concernant les opérations de déglacage. Nous entendons dire que les brise-glaces vont souvent monter et descendre le golfe pour ouvrir la glace de mer, la glace hivernale, assez tôt. Les brise-glaces se rendent aussi jusqu'aux ports pour les ouvrir, les libérant des glaces hivernales qui se sont formées.

Croyez-vous que ces activités pourraient contribuer aux effets des changements climatiques en brisant la glace plus tôt, ce qui permet à plus de lumière du soleil de pénétrer l'eau?

**M. Tim Wentzell:** En ce moment, j'aimerais que mon collègue Osborne soit ici, parce qu'il vient du golfe, au Cap-Breton, et il en sait donc un peu plus que moi au sujet de la glace. Pour être honnête, je ne sais pas grand chose à ce sujet. Je sais juste que j'ai entendu des gens dans différents ports de leur région dire qu'une moins grande protection des glaces durant l'hiver a fait en sorte que les quais ont été plus exposés aux tempêtes fréquentes et aux marées durant l'hiver, plutôt que de bénéficier d'une protection des glaces.

À mesure que la glace diminue... Je ne peux pas dire que ça soit lié aux brise-glaces en tant que tels. Je sais qu'on a mentionné que l'absence de couverture glacielle dans le golfe a fait en sorte que beaucoup des installations ont été plus exposées aux conditions climatiques et météorologiques.

**M. Mel Arnold:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Arnold.

Avant de revenir au parti gouvernemental, je demanderais au Comité d'approuver le budget concernant la motion M-154 afin que nous puissions rembourser les dépenses engagées par nos témoins. Je ne veux pas que nous manquions de temps. Il faudra attendre encore deux semaines avant de le faire si nous ne nous en occupons pas maintenant.

Maintenant que tout le monde a un exemplaire, pouvons-nous aller de l'avant et approuver ce montant?

**Des députés:** D'accord.

**Le président:** Merci.

Revenons maintenant au parti ministériel, à M. Finnigan, pour cinq minutes ou moins, s'il vous plaît.

**M. Pat Finnigan:** Je vous remercie d'être ici, en passant.

Nous avons dit que la taille était un facteur. Nous avons visité la côte Atlantique et, dans presque chaque port, il y a de plus grands bateaux, et comme vous l'avez dit, des navires grées en carré, et ils occupent une bonne partie de l'espace.

C'est un des principaux enjeux, et je ne veux rien laisser entendre par là, mais j'aimerais juste savoir. Les petits bateaux paient les mêmes frais que les grands bateaux. Avez-vous déjà examiné cet aspect de la question? Les grands bateaux devraient-ils payer des frais supérieurs? Je suis curieux de savoir ce que vous en pensez. Merci.

• (1255)

**M. Tim Wentzell:** Chaque administration portuaire, dans ses lignes directrices, établit sa propre structure tarifaire selon l'administration portuaire et ce qui se passe dans ses installations. Je sais que beaucoup des grands navires paient davantage, mais ce n'est pas une approche uniforme. Ce n'est pas une approche universelle. Chaque port établit sa propre structure tarifaire individuelle conformément à ses propres besoins.

Je ne peux pas dire qu'il y ait des frais uniques, mais je sais que les grands bateaux paient davantage, de façon globale.

**M. Pat Finnigan:** Je sais que nous nous sommes dessais de beaucoup des ports, car, à un certain moment, chaque petite collectivité avait un port.

Que penseriez-vous d'une concentration encore plus grande? Cela permettrait-il de fournir beaucoup plus de ressources? Pourriez-vous faire beaucoup plus avec probablement moins d'argent?

Encore une fois, je ne fais que poser la question. Je ne laisse rien entendre, mais si vous aviez un super port où nous pourrions concentrer davantage dans de grands ports... Les gens devraient peut-être conduire pendant 160 kilomètres, mais beaucoup de gens conduisent chaque jour une heure pour se rendre au travail. Je demande simplement si cela a été envisagé.

**M. Tim Wentzell:** Des ports différents ont été amalgamés au sein de la région. On a incorporé six ports pour constituer une administration portuaire, et on s'est en fait débarrassé d'une installation qui était un des ports cédés dans le programme. Je suis au courant de cette question, mais beaucoup de ces collectivités...

Vous parlez du fait de conduire une heure pour se rendre au travail. Beaucoup de ces quais se trouvent dans des collectivités éloignées, et vous devez apporter vos engins de pêche. Vous ne pouvez pas juste sauter sur le bateau et partir. Vous n'avez peut-être pas une propriété dans les environs où emmagasiner votre matériel de pêche et ainsi de suite. Vous devez vous rendre à ce quai et vous ne pouvez pas juste le charger sur un véhicule et faire le trajet pour arriver à la mer, parce que vous devez composer avec des conditions météorologiques et ainsi de suite. Vous ne savez pas quand vous serez en mesure d'y aller avec certitude. Notre météo est très imprévisible.

**M. Pat Finnigan:** Je viens du Nord-Est du Nouveau-Brunswick. Je sais qu'il y a des besoins partout, pas seulement par rapport au présent gouvernement, et parfois je suis sûr que la politique peut contribuer à changer les choses par rapport à l'endroit où les fonds sont affectés. Par exemple, cet automne, il y avait un port sur la liste, mais le financement a été attribué à la Nouvelle-Écosse. Je n'ai rien contre la Nouvelle-Écosse. Je suis sûr que cela se produit dans le sens contraire.

Si nous procédons ainsi pour parfois attribuer des ressources, nous savons qu'il y a quelque chose qui cloche avec ce tableau. Ce n'est pas seulement ce gouvernement-ci. Je suis sûr que c'est arrivé.

Quelle est votre expérience à cet égard? Pourriez-vous vous prononcer à ce sujet? Je sais que vous n'êtes peut-être pas dans une bonne position pour le faire, mais j'aimerais juste vous entendre dire ce que vous voyez et si c'est un enjeu.

**M. Tim Wentzell:** Je sais que c'est déjà arrivé. Je ne peux parler que de mon expérience personnelle. Je sais que nous avions un plan à long terme dans notre installation, en 2006, et notre structure a été

construite après la guerre, en 1948. Cela fait 70 ans. Elle a dépassé sa durée de vie. Nous avons maintenu la structure le mieux possible. Nous avons une structure qui est toujours fonctionnelle. Des travaux ont été faits, et nous avons satisfait aux critères. Nous étions tout en haut de la liste, mais quelque part, ça n'a jamais été approuvé. Je ne sais pas vraiment où. Je sais que cela se produit.

Nos travaux supposaient un investissement important pour la structure du quai, tout au bout du quai. C'était pour le quai proprement dit. Si celui-ci ne tient pas durant la période de pêche, c'est une très grave préoccupation. S'il ne tient pas, cela va en fait mener à la fermeture du port. La structure en-dessous de la ligne de flottaison existe depuis 1948. On n'y a pas touché.

**M. Pat Finnigan:** Merci, monsieur Wentzell.

**Le président:** Merci, monsieur Finnigan.

Sur ce, je sais qu'il ne nous reste que quelques secondes. Je remercie nos deux témoins d'avoir comparu à cette heure-ci et d'avoir fait part au Comité de leurs renseignements et de leurs connaissances, tandis que nous essayons de conclure notre étude sur les ports pour petits bateaux et de présenter quelques recommandations au gouvernement.

Merci à vous deux d'avoir comparu. Nous vous en sommes vraiment reconnaissants. Si vous croyez qu'il y a des renseignements que nous n'avons pas obtenus dans vos exposés, n'hésitez pas, veuillez les soumettre à la greffière, et nous les examinerons, le cas échéant.

Merci.

La séance est levée.

---







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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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