



**CHAMBRE DES COMMUNES  
CANADA**

**LES PORTS POUR PETITS BATEAUX :  
INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES GÉRÉES  
PAR ET POUR LES COLLECTIVITÉS DE  
PÊCHEURS**

**Rapport du Comité permanent  
des pêches et des océans**

**Le président**

**Rodney Weston, député**

**DÉCEMBRE 2009**

**40<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION**

---

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

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

Les transcriptions des réunions publiques du Comité sont disponibles par Internet : <http://www.parl.gc.ca>

En vente : Communication Canada — Édition, Ottawa, Canada K1A 0S9

**LES PORTS POUR PETITS BATEAUX :  
INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES GÉRÉES  
PAR ET POUR LES COLLECTIVITÉS DE  
PÊCHEURS**

**Rapport du Comité permanent  
des pêches et des océans**

**Le président**

**Rodney Weston, député**

**DÉCEMBRE 2009**

**40<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION**



# COMITÉ PERMANENT DES PÊCHES ET DES OCÉANS

## PRÉSIDENT

Rodney Weston

## VICE-PRÉSIDENTS

L'hon. Lawrence MacAulay

Raynald Blais

## MEMBRES

Mike Allen

L'hon. Gerry Byrne

Fin Donnelly

Yvon Lévesque

John Weston

Scott Andrews

Blaine Calkins

Randy Kamp

Tilly O'Neill-Gordon

## AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Peter Stoffer

Dave Van Kesteren

## AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ PENDANT LA 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

Gérard Asselin

Gerald Keddy

Fabian Manning

Scott Simms

Rodger Cuzner

James Lunney

Bill Matthews

## GREFFIERS DU COMITÉ

Kevin Pittman

Julia Lockhart

## BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

François Côté, analyste



# **LE COMITÉ PERMANENT DES PÊCHES ET DES OCÉANS**

a l'honneur de présenter son

## **NEUVIÈME RAPPORT**

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié l'exploitation et entretien des ports pour petits bateaux et a convenu de faire rapport de ce qui suit :



# TABLE DES MATIÈRES

---

LES PORTS POUR PETITS BATEAUX : INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES GÉRÉES PAR ET POUR LES COLLECTIVITÉS DE PÊCHEURS .....	1
INTRODUCTION.....	1
LE DÉFICIT D'INFRASTRUCTURE POUR LE PORTS POUR PETITS BATEAUX.....	4
QUESTIONS DE SÉCURITÉ .....	5
ENSABLEMENT, DRAGAGE ET BRISE-LAMES .....	5
PROTECTION CONTRE LES TEMPÊTES.....	9
SÉCURITÉ ET CAPACITÉ.....	10
GESTION DES PORTS ESSENTIELS PAR LES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES .....	11
DROITS ET GÉNÉRATION DE RECETTES.....	17
APPROBATION ET FINANCEMENT DES PROJETS .....	22
LOI SUR LES PORTS DE PÊCHE ET DE PLAISANCE .....	24
NAVIRES À L'ABANDON.....	26
CESSION DES PORTS AUX AUTORITÉS LOCALES : SUCCÈS ET ÉCHECS .....	29
BESOINS DES SECTEURS ÉMERGEANTS.....	32
BESOINS PORTUAIRES AU NUNAVUT.....	37
CONCLUSION .....	38
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	39
ANNEXE A : LISTE DES TÉMOINS POUR LA 39 <sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1 <sup>ère</sup> SESSION .....	43
ANNEXE B : LISTE DES TÉMOINS POUR LA 39 <sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2 <sup>e</sup> SESSION .....	45
ANNEXE C : LISTE DES TÉMOINS POUR LA 40 <sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2 <sup>e</sup> SESSION .....	53

ANNEXE D :	
LISTE DES MÉMOIRES POUR LA 39 <sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1 <sup>ère</sup> SESSION .....	55
ANNEXE E :	
LISTE DES MÉMOIRES POUR LA 39 <sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2 <sup>e</sup> SESSION .....	57
ANNEXE F :	
LISTE DES MÉMOIRES POUR LA 40 <sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2 <sup>e</sup> SESSION .....	59
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT .....	61

# LES PORTS POUR PETITS BATEAUX : INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES GÉRÉES PAR ET POUR LES COLLECTIVITÉS DE PÊCHEURS

---

**« Le Comité désire faire l'éloge du travail extraordinaire des administrations portuaires et du dévouement et de la passion de leurs bénévoles depuis les débuts du programme. Sans eux, les ports cesseraient fort probablement d'opérer et le programme des Ports pour petits bateaux du MPO pourrait être paralysé. »**

**Page 38**

## **Introduction**

À l'automne 2007, le Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes (le Comité) a entrepris une étude sur le Programme des ports pour petits bateaux (PPB) de Pêches et Océans Canada (MPO). Ce programme est très important pour un grand nombre de collectivités représentées par les membres du Comité. En fait, pour les députés qui représentent ces collectivités côtières, c'est un programme de première importance; et conséquemment, les députés travaillent de près avec les pêcheurs, avec les administrations portuaires et auprès de leurs collectivités en général.

L'étude du Comité avait pour but d'examiner tous les scénarios possibles pour améliorer le programme des PPB et de présenter à la Chambre des communes les résultats dans un rapport que le ministre des Pêches et des Océans pourrait utiliser pour justifier une augmentation du budget du programme. Le Comité avait aussi planifié d'examiner différents aspects du modèle de gestion des administrations portuaires. Les administrations portuaires comptent souvent parmi leurs membres des bénévoles qui font beaucoup plus que ce qu'ils sont appelés à faire normalement pour assurer que les ports sont sûrs et fonctionnels. Le Comité a parcouru le pays pour visiter les installations portuaires et entendre les préoccupations des gens sur les quais.

En décembre 2007, le Comité a présenté un rapport provisoire sur le programme des PPB, intitulé *Des ports pour petits bateaux sûrs et bien financés : Une priorité nécessaire*. Dans ce rapport, le Comité a mis l'accent sur les besoins financiers immédiats du programme de manière à répondre aux besoins urgents des ports pour petits bateaux. Le rapport a été présenté à la Chambre durant la période de planification budgétaire qui a précédé la présentation du Budget 2008. Dans son rapport, le Comité recommandait :

- Que le gouvernement du Canada investisse des fonds suffisants pour amener les infrastructures essentielles des ports pour petits bateaux à un

niveau de qualité et de sécurité en conformité avec les standards approuvés d'ingénierie.

- Que le gouvernement du Canada accroisse immédiatement le budget d'entretien et de recapitalisation des ports pour petits bateaux à un niveau conforme aux principes de gestion du cycle de vie.
- Que le gouvernement du Canada investisse 82 millions de dollars en cinq ans pour achever le Programme de dessaisissement des ports pour petits bateaux..
- Que le gouvernement du Canada respecte jusqu'au bout son engagement à investir 46 millions de dollars en cinq ans dans la construction et la mise en opération de sept ports au Nunavut. En outre, le budget de base des ports pour petits bateaux devrait être accru pour financer les exigences futures d'entretien et de réfection des ports du Nunavut.
- Que le gouvernement du Canada accroisse les contributions financières aux administrations portuaires et aux directions régionales des ports pour petits bateaux pour alléger les responsabilités excessives des bénévoles, et répondre aux besoins de formation.
- Que Pêches et Océans Canada entreprenne une étude afin de déterminer l'effet des pêches en évolution, du changement climatique, des besoins et coûts croissants du dragage, de la congestion des quais et des besoins de secteurs émergents, tels les pêches des Autochtones, l'aquaculture et la pêche sportive commerciale sur les infrastructures des ports pour petits bateaux. Cette étude devra indiquer s'il y a un besoin d'améliorer les installations existantes ou d'en bâtir de nouvelles ainsi que d'évaluer les besoins financiers requis.
- Que le Ministère fasse l'analyse de l'effet de politiques ministérielles, telles que les règles de remplacement des bateaux sur la taille des bateaux et la capacité des quais de pêche.

Bien que le Comité n'ait pas demandé de réponse du gouvernement dans son rapport provisoire, le Budget 2008 et le *Rapport sur les plans et les priorités* 2008-2009 du MPO peuvent être considérés comme la réponse du gouvernement fédéral aux recommandations faites par le Comité. Le Comité a recommandé au gouvernement d'investir 82 millions de dollars en cinq ans pour parachever le programme de

dessaisissement des PPB. Le Budget 2008 prévoyait 10 millions en deux ans pour réaliser les travaux requis de réfection des ports et de nettoyage de l'environnement qui permettraient de céder un plus grand nombre de ports à des parties intéressées<sup>1</sup>.

Le Comité constate que le budget 2008-2009 pour le Programme des PPB — 93,5 millions de dollars<sup>2</sup> — prévoyait encore un montant inférieur à celui recommandé par le Comité pour amener le budget d'entretien et de recapitalisation à un niveau conforme aux principes de gestion du cycle de vie. À la suite de ses audiences, le Comité a indiqué dans son rapport provisoire qu'il faudrait augmenter le budget d'entretien de recapitalisation de 114 millions par année, alors que le budget total des PPB est de quelque 130 millions.

Le Comité constate aussi toutefois que les derniers investissements annoncés dans le Budget 2009, prévoyait un montant de 200 millions sur deux ans pour la réfection des PPB essentiels dans l'ensemble du Canada. Par conséquent, le budget du Programme des PPB atteindra 192,8 millions en 2009-2010 et 246,7 millions en 2010-2011, une hausse par rapport aux 99,8 millions en 2008-2009<sup>3,4</sup>. Les dépenses d'immobilisations sont censées augmenter de 53 millions en 2009-2010 et d'un montant additionnel de 30 millions en 2010-2011. Le Comité craint néanmoins que le MPO entend ramener le budget du programme pour l'exercice 2011-2012 à son niveau de base initial.

Le Comité a continué son étude du Programme des PPP en 2008, en explorant des questions qui font l'objet de constats et de recommandations présentés dans le présent rapport. Le Comité a conclu ses audiences sur le programme des PPB au printemps 2008. Son rapport final a été retardé à cause des élections générales de 2008, ainsi que par des études urgentes sur la pêche au homard au Canada et l'amendement à la convention de l'Organisation des pêches de l'Atlantique nord-ouest.

---

1 Outre le montant de 5 millions par année annoncé à cette fin dans le Budget 2008 pour les exercices 2008-2009 et 2009-2010, le gouvernement s'apprêterait à investir davantage pour parachever son programme de dessaisissement. Autant devant le Comité (6 mai 2008; Réunion n<sup>o</sup> 32) qu'à la Chambre des communes (27 mai 2008); Séance n<sup>o</sup> 99), le ministre des Pêches et des Océans a mentionné que 45 millions seraient investis en cinq ans à des fins de dessaisissement. Selon l'information présentée par le MPO lors des audiences du Comité sur les prévisions budgétaires en mai 2008, sous réserve des autorisations accordées par le Conseil du Trésor et en vertu des lois de crédits, des montants de 5 millions pour chacun des exercices 2008-2009 et 2009-2010, et de 15 millions pour l'exercice 2010-2011, seront consacrés au dessaisissement des PPB. Le 29 octobre 2009, Mme Huard a confirmé qu'« une initiative de 45 millions de dollars sur quatre ans visait à accélérer le dessaisissement des ports de plaisance et des ports non essentiels ». À la date de son témoignage, presque à la clôture de la deuxième année de cette mesure, on avait cédé 13 ports. Le gros des dessaisissements est prévu pour les troisième et quatrième années. Au total, 75 à 95 ports pourraient être transférés aux communautés locales du pays, atténuant d'autant les pressions financières sur le Programme des PPB.

2 C'est le montant à jour des dépenses prévues qui figurent dans le *Rapport sur les plans et les priorités* (RPP) 2008-2009 du MPO. Le budget total du programme des PPB prévoyait 15,2 millions pour les facilitateurs de programme (services internes), portant le total à 108,7 millions.

3 Pêches et Océans Canada, *Budget des dépenses 2009-2010 — Rapport sur les plans et les priorités*.

4 L'écart de 5,3 millions entre le budget de 93,5 millions du Programme des PPB annoncé pour 2008-2009 dans le RPP 2008-2009 et le montant de 99,8 millions inscrit pour 2008-2009 dans le RPP 2009-2010 ne sont pas expliqués.

## **Le déficit d'infrastructure pour le Ports pour petits bateaux**

En décembre 2001, le Comité avait publié son rapport, *L'infrastructure marine (ports pour petits bateaux)*, portant sur le problème du sous-financement chronique du programme des PPB du MPO. Le Comité recommandait une injection de 400 millions en cinq ans pour remettre en état les autres ports actifs et d'un montant additionnel de 28 millions par année pour l'entretien des ports durant les années subséquentes. Le montant de 400 millions était basé sur des estimations du Programme des PPB selon une évaluation interne menée en 2001 sur les coûts de réfection des ports de pêche actifs qui sont en mauvais état ou très peu sûrs. Le personnel de terrain du programme avait examiné un à un les ports actifs, et compilé et évalué tous les besoins de réfection. En 2004, les estimations de 2001 ont été mises à jour pour tenir compte de l'inflation (50 millions) et de la détérioration des installations depuis 2001 (25 millions). Étant donné la détérioration continue de l'infrastructure portuaire, le montant requis aujourd'hui pour corriger les lacunes de l'infrastructure dépasserait très vraisemblablement l'estimation de 2004 de 475 millions.

Selon le Comité, il est essentiel que le Ministère dispose d'une estimation exacte et globale de tous les travaux de réfection, petits et grands, et des projets d'agrandissement requis pour mettre à niveau l'infrastructure des ports de pêche. Cet exercice devrait s'accompagner d'un plan d'investissement pluriannuel assorti d'objectifs et de priorités précis. Cette information est nécessaire pour évaluer la rentabilité des grands investissements fédéraux dans les ports de pêche et pour présenter cette évaluation au cabinet, au ministre des Finances, au Conseil du Trésor et à la Chambre des communes. Aux audiences d'octobre 2009, le Comité a demandé une évaluation à jour de ce qu'il en coûterait pour remettre les ports essentiels en bon état. Aux mêmes audiences, nous avons appris que le ministère dispose d'un plan d'investissement quinquennal, qualifié d'exercice de planification à long terme des immobilisations, et mis à jour chaque année. Il identifie les grands travaux, évalués à plus de 1 million de dollars, mais ne semble pas tenir compte des projets de réfection majeurs et mineurs valant moins que cette somme<sup>5</sup>.

Par conséquent, le Comité recommande :

### **RECOMMANDATION 1**

**Que Pêches et Océans Canada mette à jour son évaluation de ce qu'il en coûterait pour remettre les ports essentiels en bon état.**

### **RECOMMANDATION 2**

**Que Pêches et Océans Canada élabore un plan visant à remettre les ports essentiels en bon état.**

---

5 Micheline Leduc, *Témoignages*, 29 octobre 2009

## Questions de sécurité

La sécurité a été un thème récurrent tout au cours des audiences du Comité. La question comporte de nombreuses facettes. Les témoins en ont traité lorsqu'ils ont parlé d'accès terrestre aux quais et à leur utilisation, d'accès aux ports en tout temps et en toutes circonstances, et d'amarrage. Selon l'ancien directeur général du Programme des ports pour petits bateaux, M. Robert Bergeron, 28 % de l'infrastructure essentielle des PPB est en mauvais état ou dangereuse. M. Bergeron a dit au Comité qu'« une bonne majorité de ces structures doivent être barricadées ou l'usage qu'on en fait doit être restreint pour assurer la sécurité des gens », ajoutant qu'« effectivement, ces structures auraient besoin d'être reconstruites<sup>6</sup>. » L'évaluation de M. Bergeron portait sur l'infrastructure essentielle; elle ne mentionne rien au sujet des installations non essentielles, abandonnées partout au pays, qui sont en attente de cession ou de démolition et qui représentent un danger pour la sécurité des collectivités côtières. Le Comité constate que la situation ne s'est pas beaucoup améliorée depuis que ce constat a été fait<sup>7</sup>.

### RECOMMANDATION 3

**Que lorsqu'il élaborera son plan visant à remettre les ports essentiels en bon état, Pêches et Océans Canada y incorpore une exigence de maintien de structures sécuritaires.**

#### **Ensablement, dragage et brise-lames**

Pour qu'un port soit d'accès sûr, il faut que la profondeur d'eau y soit suffisante en tout temps. Souvent, un brise-lames y est aménagé pour rendre la navigation sûre dans le port par gros temps. L'accès peut être limité si le bassin du port ou son chenal d'accès est ensablé. Ainsi, à l'Île-du-Prince-Édouard, le Comité a entendu un témoignage au sujet du port de Naufrage, dont l'accès à marée basse est bloqué par une barre de sable. Selon M. Lewis Miller de l'Administration portuaire de naufrage, le sable s'est toujours accumulé au même endroit au fil des ans. Cela semble pire aujourd'hui parce que les bateaux d'aujourd'hui ont un plus grand tirant d'eau qu'auparavant. M. Miller a expliqué :

Quand j'ai commencé, nous pouvions franchir la barre s'il y avait environ un pied et demi d'eau. Cela dit, il fallait que les conditions météorologiques soient bonnes. C'est toujours très dangereux. Il y a eu des pertes de vie par le passé et de mon temps aussi. Mais aujourd'hui, il faut davantage de profondeur, jusqu'à trois pieds d'eau. Nous remorquons constamment des bateaux à cet endroit, à différentes périodes de l'année. Il est courant

---

6 Robert Bergeron, *Témoignages*, 29 mai 2007.

7 Micheline Leduc, *Témoignages*, 29 octobre 2009.

d'être au large à pêcher lorsque le vent se lève, mais même sans vent, nous appelons toujours avant de rentrer, grâce à la radio VHF et au téléphone — pour nous enquérir de l'état de la marée et pour savoir qui s'est échoué en rentrant. Aujourd'hui, c'est monnaie courante dans nos échanges radio tout au long de la saison<sup>8</sup>.

Pendant une année normale, le chenal de l'entrée du port de Naufrage doit être dragué deux fois. Ici, comme partout ailleurs, le coût de dragage a augmenté considérablement depuis quelques années, principalement parce que les règlements sur l'environnement exigent que les matériaux de dragage soient éliminés. Dans le port de Naufrage, le problème est aggravé par la détérioration du quai, ce qui empêche l'accès des camions pour disposer des matériaux de dragage. Au moment des audiences du Comité (avril 2008), le programme de dragage avait été retardé au point que plusieurs bateaux échoués sur la barre avaient déjà été remorqués, et les gestionnaires du port étaient très inquiets pour la sécurité des pêcheurs.

Selon les gestionnaires du port de Naufrage, l'agrandissement du quai empêcherait le sable de s'accumuler dans le chenal d'entrée, et l'accès serait déplacé au large en eau plus profonde. La solution proposée permettrait de réduire grandement les travaux annuels de dragage et d'économiser de l'argent à long terme. Cela assurerait aussi aux pêcheurs un accès plus sûr dans le port de Naufrage que dans les ports situés à l'est et à l'ouest.

Lors des audiences du Comité dans l'ensemble du pays, plusieurs ont aussi indiqué que l'aménagement de brise-lames permettrait de réduire l'ensablement des bassins des ports et donc la fréquence des travaux de dragage.

Les besoins de dragage ne sont pas les mêmes dans toutes les régions du MPO. Les ports que le Comité a visités à Terre-Neuve et au Labrador sont construits sur des rivages rocheux où l'ensablement n'est pas un problème et qui peuvent souvent servir d'abris naturels contre les tempêtes. Sur la côte de la Colombie-Britannique par contre, dans les ports le long du Fraser, il est très difficile de maintenir une profondeur d'eau suffisante à cause de l'ensablement du chenal d'accès et des chenaux secondaires.

Le mandat du Programme des PPB en matière de dragage est limité aux bassins et aux entrées des ports. Plusieurs usagers des ports pour petits bateaux estiment que le dragage et l'entretien des chenaux ou des limites des ports sont préoccupants, mais les administrations portuaires et le personnel des ports pour petits bateaux du MPO ne sont aucunement responsables. En Colombie-Britannique, des témoins se sont dits préoccupés par la question du dragage des chenaux secondaires du Fraser, en particulier à Ladner et à Steveston. Le chenal principal du Fraser est dragué régulièrement, mais cela est rarement le cas pour les chenaux secondaires où la profondeur d'eau n'est pas maintenue à un niveau suffisant. Les navigateurs qui empruntent ces chenaux doivent donc être très prudents. Mme Elizabeth McLeod de la Harbour Authority Association of British Columbia (HAABC) a déclaré :

---

8 Lewis Miller, *Témoignages*, 16 avril 2008.

Le dragage, comme on vous le dira partout en Colombie-Britannique, constitue un enjeu opérationnel majeur dans la plupart des ports du Pacifique, surtout ceux du fleuve Fraser. Les grands navires de pêche ne peuvent accéder à nos ports qu'à marée haute et sont incapables de se déplacer lorsqu'ils sont à l'amarrage, ce qui entraîne un grave risque pour la sécurité. En cas d'incendie à marée basse, nous serions incapables d'éloigner ces gros navires du quai, ce qui pourrait s'avérer catastrophique pour les autres navires et les installations<sup>9</sup>.

Le dragage des chenaux principal et secondaires du Fraser relève de l'administration portuaire Vancouver-Fraser. Cette administration est née en janvier 2008 de la fusion de trois administrations portuaires : celles de Fraser River, de North Fraser et de Vancouver. La fusion s'est effectuée sous la direction de Transports Canada, en vertu du *Règlement sur la gestion des administrations portuaires* de la *Loi maritime du Canada*. Des témoins ont dit au Comité que l'administration portuaire Vancouver-Fraser s'intéresse surtout au transport maritime et au commerce, et que les activités de dragage portent surtout sur le chenal principal du fleuve Fraser, en aval du port de New Westminster. Peu d'attention est accordée aux besoins des usagers des chenaux secondaires. En fait, un témoin a souligné que la méthode utilisée pour draguer le chenal principal a pour résultat d'ensabler les chenaux secondaires en aval<sup>10</sup>.

M. Hugh Fraser (directeur adjoint, Génie, Corporation of Delta) a expliqué qu'il fallait trouver un financement durable à long terme pour le dragage des chenaux secondaires afin d'assurer un accès continu et sûr au port. À cette fin, il faudrait améliorer les rapports entre les petites administrations portuaires et la grande administration portuaire Vancouver-Fraser<sup>11</sup>.

Au Québec, la part du budget de fonctionnement et d'entretien consacrée au dragage dénote l'importance de cette activité. Selon M. Gervais Bouchard, directeur régional des PPB du Québec, cette part se situe entre 30 et 40 %. En moyenne, quelque 1,5 million de dollars sont dépensés chaque année pour le dragage, sur un budget régional total de fonctionnement et d'entretien (qui varie légèrement d'une année à l'autre) de quelque 3,5 millions. M. Bouchard a ajouté que la région du Québec reçoit du Programme national des PPB une allocation spéciale de 400 000 dollars chaque année pour gérer le problème du dragage dans la région<sup>12</sup>. Au cours des dernières années, la situation s'est toutefois aggravée à cause de la fréquence et de l'intensité plus élevées des tempêtes et des coûts croissants de dragage. Selon M. Luc Legresley, vice-président du Comité consultatif national des administrations portuaires, la part du budget de fonctionnement et d'entretien pour la région consacrée au dragage a constamment augmenté entre 2005 et 2008. Il a expliqué qu'« en 2008, 60 % du budget des travaux mineurs seront consacrés au dragage [... de sorte que] 40 % de l'enveloppe budgétaire [est] consacrée aux travaux mineurs, et seulement aux travaux mineurs. Il ne reste pas grand-chose pour l'entretien

---

9 Elizabeth McLeod, *Témoignages*, 26 mai 2008.

10 Gary Williamson, *Témoignages*, 26 mai 2008.

11 Hugh Fraser, *Témoignages*, 26 mai 2008.

12 Gervais Bouchard, *Témoignages*, 31 mai 2007.

des 52 havres de pêche<sup>13</sup>. » M. Legresley a blâmé le mauvais temps. Aux audiences de novembre 2009, M. Legresley a mis à jour cette information. En 2008-2009, sur un budget pour l'entretien mineur de 3,4 millions de dollars, 66,8% ou 2,3 millions ont été dépensés pour le dragage, laissant moins de 10 000\$ par port pour le reste de l'entretien mineur.<sup>14</sup>

Pour plusieurs du Québec, l'importance du dragage dans le budget régional des PPB incite à remettre en question la formule de financement actuelle des régions. Selon un document remis au Comité par le MPO en 2006, le Programme des PPB distribue des fonds pour les opérations de fonctionnement et d'entretien, et pour les petits projets d'immobilisations, selon une formule qui est en vigueur depuis 2001-2002. Les critères sont les suivants : valeur de remplacement des ports de pêche essentiels (50 %); flottille de pêche commerciale (25 %); nombre d'administrations portuaires (10 %); nombre de ports de pêche essentiels (10 %); nombre de sites portuaires (5 %). Selon M. Robert Bergeron, la formule « ne tient pas compte des opérations de dragage récurrentes ». Il a ajouté que « nous sommes obligés, chaque année au printemps, de draguer plusieurs ports pour en permettre l'accès. [...] En fait, une des régions qui est peut-être la plus touchée par cet aspect, à savoir la nécessité de draguer tous les ans par rapport au budget, est le Québec. La formule ne tient pas compte de ce besoin<sup>15</sup>. »

Le dragage annuel fait partie des obligations d'entretien et de réparation du Programme des PPB. Comme le dragage est souvent considéré essentiel au fonctionnement d'un port, c'est normalement la grande priorité en début d'année<sup>16</sup>. Dans le Programme des PPB, il a la même importance que toute autre réparation. Par conséquent, le MPO ne dispose pas d'un budget spécial pour cette activité — une situation que le Ministère devrait examiner selon le Comité.

Une dernière question concernant le dragage et la disposition des matériaux dragués. Partout au pays, des témoins ont dit au Comité qu'il est difficile et coûteux de disposer de ces matériaux conformément aux normes et aux règles sur l'environnement qui sont de plus en plus rigoureuses. Les gestionnaires des ports se doivent de tenir compte de ce fardeau grandissant dans la planification des budgets de dragage des ports.

---

13 Luc Legresley, *Témoignages*, 21 novembre 2007.

14 Luc Legresley, *Mémoire*, 26 novembre 2009.

15 Robert Bergeron, *Témoignages*, 29 mai 2007.

16 *Ibid.*

Le comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 4**

**Que Pêches et Océans Canada s'assure qu'il y ait suffisamment de fonds dans son budget de fonctionnement et d'entretien ainsi que dans son budget d'immobilisations pour les opérations de dragage récurrentes et les activités connexes. Le montant de ces fonds devrait tenir compte des normes et des règlements sur l'environnement de plus en plus rigoureux qui s'appliquent à ces activités, particulièrement en ce qui concerne la protection de l'habitat du poisson.**

#### **RECOMMANDATION 5**

**Que Pêches et Océans Canada adopte une approche à long terme pour résoudre les problèmes de dragage par l'aménagement d'ouvrages permanents tels des brise-lames.**

#### **RECOMMANDATION 6**

**Que, là où il faut draguer au-delà des limites du bassin et du chenal d'entrée d'un port de pêche qui relève du Programme des Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada se coordonne avec les responsables de ce dragage pour assurer un accès sécuritaire au port en tout temps.**

#### **Protection contre les tempêtes**

Dans toutes les régions visitées au cours de son étude, le Comité s'est fait dire que les tempêtes sont de plus en plus fréquentes et de plus en plus fortes. Mme Elizabeth McLeod de la HAABC a parlé de l'incidence des conditions météorologiques changeantes et des tempêtes côtières plus fortes sur l'infrastructure portuaire. Elle a dit :

Les dégâts résultants causés aux installations par le vent, les vagues, les débris et les inondations mettent en péril la sécurité des navires et des usagers des ports. Les solutions provisoires utilisées dans le passé dans nombre de nos ports, telles que les brise-lames flottants, ne suffisent plus à protéger les infrastructures et doivent être remplacées par des structures rocheuses permanentes.

[...]

La sécurité est notre premier souci. Si les navires sont endommagés lors de tempêtes parce que les amarres ne tiennent pas sur nos quais, cela fait tout un groupe de

pêcheurs réduits au chômage pendant la saison. C'est donc un aspect auquel nous devons prêter attention<sup>17</sup>.

La présence d'un port sûr à proximité, en cas de tempête, est donc de plus en plus importante. Le Comité a appris deux choses importantes concernant la protection (des installations, des navires et des personnes) contre les tempêtes. D'abord, la présence ou l'absence d'un brise-lames peut influencer grandement sur la détérioration d'une infrastructure portuaire. Ensuite, certains ports qui ont été désignés non essentiels peuvent toujours constituer des atouts qu'il vaut la peine de conserver dans l'inventaire des ports et d'entretenir à cause de leur valeur comme havres sûrs en cas de mauvais temps.

Le Comité recommande :

### **RECOMMANDATION 7**

**Que Pêches et Océans Canada aide les administrations portuaires à identifier et répondre aux effets locaux du changement climatique.**

### **RECOMMANDATION 8**

**Que Pêches et Océans Canada détermine, parmi les ports dont il prévoit le dessaisissement ou la désaffectation, lesquels pourraient demeurer inscrits dans l'inventaire du Ministère et entretenus parce que ce sont des havres sûrs en cas de mauvais temps.**

### **Sécurité et capacité**

La sécurité est aussi liée à la question de la capacité des ports, laquelle est de plus en plus limitée depuis quelques années parce que les bateaux de pêche sont de plus en plus grands. L'espace limité de quayage a obligé les administrations portuaires à permettre aux propriétaires et exploitants de bateaux d'amarrer jusqu'à trois, quatre, voire cinq, bateaux côte à côte. Cette pratique n'est pas sans conséquence en cas d'urgences ou de tempêtes. La sécurité des bateaux n'est pas assurée. M. Mario Desrape a résumé le problème comme suit :

Certainement, tout tourne autour de la question de la sécurité, que ce soit à l'intérieur du havre ou lors de l'approche. Il faut quand même que ça soit sécuritaire, et pour ça, il faut de l'eau sous la quille. Les havres ont été construits il y a plusieurs années; certains ont même plus de 35 ans. De plus, ils ont été construits en fonction des bateaux de ce temps-là. Depuis, les bateaux ont grossi. Quand les bateaux grossissent, il faut plus d'espace. Plusieurs havres sont rendus très dangereux, à l'intérieur. Comme je l'ai dit un peu plus tôt, il n'y a plus de marge de manœuvre dans le havre et, même, il n'y a plus d'endroit pour s'attacher. On en est au point où ils font des quais flottants. Puisqu'il n'y a plus de place sur le quai fixe, ils rajoutent de petits quais flottants, comme on dit.

---

17 Elizabeth McLeod, *Témoignages*, 26 mai 2008.

Malheureusement, ce n'est pas solide. On a maintenant des bateaux d'une bonne grosseur et il y a plusieurs bateaux autour de ces petits quais. Dans le vent, dans une tempête, ça ne tient pas le coup. On court le danger que le quai se détache et que les bateaux se retrouvent dans les pierres, des morceaux de ciment, comme on dit. Nous craignons cela énormément.

Je vais vous donner un exemple d'un problème de sécurité. Dans certains ports, si on n'arrive pas assez tôt dans la journée, il n'y a plus de place pour s'attacher au quai fixe. Il faut alors attacher son bateau aux petits quais flottants. Il n'y a aucun moyen d'y aller avec un véhicule, il faut y aller à pied. Les pêcheurs doivent transporter leurs appâts, comme en 1940, sur des chariots et tirer des paniers de 150 à 200 livres à deux hommes chaque soir ou matin. Je pense que ce n'est pas acceptable en 2007. C'est archaïque, mais c'est ce qu'on vit chaque matin et chaque soir aux îles de la Madeleine.

Les bateaux ont une valeur énorme. C'est un très gros investissement pour le pêcheur. Le bateau est ce qu'il y a de plus précieux. Si le bateau n'est pas en sécurité dans le havre, il le perd. Il faut comprendre les pêcheurs<sup>18</sup>.

## **Gestion des ports essentiels par les administrations portuaires**

Les ports et les quais fédéraux sont exploités par Transports Canada et le MPO. Pour sa part, le MPO exploite et maintient un réseau de ports indispensables à l'industrie de la pêche commerciale. Les ports de pêche sont souvent les seuls signes visibles d'une présence fédérale dans les régions rurales et éloignées, et constituent dans bien des endroits pour les gens les seuls points d'accès aux voies navigables.

Le Programme des PPB est un des neuf programmes du MPO; il sert à atteindre un des trois objectifs stratégiques du Ministère : des voies navigables sûres et accessibles. Le Ministère vient aussi de reconnaître qu'il est prioritaire, donnant ainsi suite à une recommandation formulée par le Comité dans son rapport provisoire. Le MPO le décrit en ces termes : « exploitation et entretien d'un réseau national de ports essentiels à l'industrie canadienne de la pêche commerciale ». Avant l'exercice financier 2008-2009, il comprenait trois sous-activités : exploitation, entretien et dessaisissement.

Le Programme des PPB est un programme décentralisé, dont la coordination nationale est assurée par le personnel des PPB à Ottawa, et dont l'exploitation est gérée par cinq bureaux régionaux. La gestion et l'exploitation quotidiennes de la majorité des ports de pêche commerciale sont assumées par des administrations portuaires indépendantes qui représentent les usagers et les collectivités locales. Les administrations portuaires sont en général des sociétés à but non lucratif locales, contrôlées par les usagers locaux du port. En octobre 2009, il y avait 574 administrations portuaires qui géraient 701 ports de pêche. Tous les ports de pêche visités au cours de l'étude du Comité étaient gérés par des administrations portuaires. Le Comité a été impressionné par la diversité de ces administrations. Certaines sont de grandes organisations dirigées comme

---

18 Mario Desrape, *Témoignages*, 28 novembre 2007.

des entreprises; d'autres sont de petites organisations qui ressemblent à un centre communautaire. Dans tous les cas, les membres de ces organisations qui ont rencontré le Comité étaient dévoués envers leur port et leur collectivité.

Le Comité a appris que, lorsque le Programme des administrations portuaires a été mis en œuvre en 1987, les utilisateurs des ports ont eu l'impression que le gouvernement fédéral se déchargeait de ses responsabilités sur leur dos, et nombre d'entre eux se sont sentis forcés d'accepter de nouvelles responsabilités de crainte de voir le contrôle et la gestion des installations portuaires, si importants pour leurs collectivités, passer dans les mains de personnes n'ayant ni les mêmes préoccupations ni les mêmes besoins.

Avec les restrictions financières que s'est imposées le gouvernement fédéral dans les années 1990, un changement important a été apporté à la gestion et à l'entretien des ports. Les pêcheurs étaient d'abord septiques, mais ils ont finalement été priés ou obligés de s'intégrer à un système d'administrations portuaires<sup>19</sup>.

Quand les administrations portuaires ont été fondées et nous ont été imposées, soit on mettait sur pied un comité d'administration portuaire, soit on fermait le quai. Alors le gouvernement nous a garoché ces quais sur le dos. [...] Les quais étaient en très mauvais état, et ils le sont encore. On est seulement des bénévoles et on fait notre possible pour gérer ces quais. Les pêcheurs font pression sur nous pour qu'on fasse ceci et cela. On fait notre possible, mais sans financement, on a les mains liées<sup>20</sup>.

Toutefois, 20 ans se sont écoulés depuis l'introduction du modèle de gestion des administrations portuaires, et le programme est maintenant perçu comme un atout pour les collectivités côtières.

Permettez-moi de faire un retour en arrière d'une vingtaine d'années, à l'époque où nous avons créé les premières administrations portuaires. La plupart ont été mises sur pied au début des années 1990, après la levée du gel. Ce fut un long processus et les décisions n'ont pas été prises du jour au lendemain. Il s'agit de consulter la collectivité, pas une seule fois mais à de nombreuses occasions, d'examiner la situation des ports se trouvant dans toute la région, d'observer comment la pêche se pratique et d'essayer de déterminer la meilleure solution, pas du point de vue du gouvernement mais du point de vue de la collectivité, afin de constater où les activités sont concentrées et comment nous pouvons mieux venir en aide aux besoins essentiels du secteur de la pêche avec les infrastructures disponibles. Le temps passant, en faisant défiler les 20 dernières années en accéléré, nous avons travaillé avec nos éléments essentiels pendant les 10 dernières années. Ce fut un long processus qui a nécessité beaucoup de consultations fréquentes. À la fin de celui-ci, j'aime à croire que la décision a été prise par la collectivité<sup>21</sup>.

---

19 Bobby Jenkins, *Témoignages*, 16 avril 2008.

20 Marc Paulin, *Témoignages*, 18 avril 2008.

21 Jackey Richard, *Témoignages*, 26 novembre 2007.

Le Comité s'est réuni avec de nombreux représentants des administrations portuaires au cours de son étude, et la plupart ont qualifié leurs rapports avec le personnel régional du programme des PPB de très bons ou d'excellents.

Les administrations portuaires exploitent leurs installations à bail dans le cadre du programme des PPB; les rapports entre le gouvernement fédéral et les administrations portuaires sont donc des rapports de locateur à locataire. La pratique courante veut que le MPO loue ses ports aux administrations portuaires pour un montant minimal. Les ports inscrits à l'inventaire du MPO<sup>22</sup> sont loués en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance*; les pouvoirs de prise de règlement concernant les modalités des baux sont décrits au paragraphe 9k) de la Loi.

Le modèle de gestion des administrations portuaires suppose que les collectivités sont mieux placées pour décider des services dont elles ont besoin. Il est aussi considéré comme un moyen efficace d'offrir des services, de renforcer les investissements publics, et de permettre aux collectivités de participer pleinement à la planification, à l'exploitation et à l'entretien des installations portuaires. Au niveau national, les administrations portuaires sont représentées par le Comité consultatif national des administrations portuaires, qui entretient un dialogue avec le personnel du programme des PPB et lui prodigue des conseils sur des questions d'intérêt national. Depuis la vingtaine d'années que dure le programme des administrations portuaires, celles-ci et le gouvernement fédéral se sont entendus sur leurs responsabilités respectives concernant la gestion des ports pour petits bateaux. Ces responsabilités sont énumérées dans le tableau 1 ci-dessous.

---

22 Voir l'annexe 1 du *Règlement sur les ports de pêche et de plaisance*.

**Tableau 1. Responsabilités respectives concernant les ports**

<b>Administration portuaire</b>	<b>Programme des ports pour petits bateaux du MPO</b>
<p>Responsable du fonctionnement quotidien du port, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• surveiller les opérations portuaires comme l'accostage et le débarquement des prises;</li> <li>• fournir les services publics, la sécurité, le recyclage et la mise à l'eau des bateaux;</li> <li>• assurer l'entretien et le nettoyage du port;</li> <li>• percevoir les droits;</li> <li>• gérer ses affaires commerciales par le truchement d'un conseil d'administration.</li> </ul>	<p>À titre de locateur, chargé avant tout de s'assurer que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les installations payées par des fonds publics et louées à coût minimal sont utilisées dans l'intérêt du public;</li> <li>• les installations mises à la disposition des pêcheurs respectent les normes de santé et de sécurité qui s'appliquent aux utilisateurs et à l'environnement.</li> </ul> <p>En collaboration avec les administrations portuaires, le personnel du Programme des PPB a toujours pour tâche de financer et de surveiller tous les grands travaux de réfection, d'entretien et de dragage, et de fournir des conseils aux administrations portuaires.</p>

Pour s'acquitter des tâches qui leur incombent, les administrations portuaires font grandement appel à des bénévoles. Pendant plusieurs années, ces bénévoles ont accumulé les griefs : budgets insuffisants pour l'entretien des ports; complexité grandissante de la gestion des ports; difficulté de recruter de nouveaux bénévoles; appréhension devant la responsabilité de gérer des installations qui se détériorent. Le Comité a déjà traité de cette question dans son rapport provisoire et a recommandé que « le gouvernement du Canada accroisse les contributions financières aux administrations portuaires et aux directions régionales des ports pour petits bateaux pour alléger les responsabilités excessives des bénévoles, et répondre aux besoins de formation<sup>23</sup> ». Les fonctionnaires du MPO ont reconnu que la fatigue des bénévoles constitue un grave problème pour le programme des PPB.

Au cours de son étude, le Comité a entendu plusieurs suggestions visant à améliorer le modèle de gestion des administrations portuaires. Ainsi, celles-ci devraient pouvoir fonctionner comme des entreprises commerciales, ce qu'elles sont; elles devraient avoir la possibilité et les moyens de former des partenariats avec d'autres organismes et

23 Comité permanent des pêches et des océans, *Des ports pour petits bateaux sûrs et bien financés : une priorité nécessaire*, décembre 2007, p. 15.

de se fixer des objectifs à court et long termes dans le cadre d'un plan d'immobilisation. Bien des administrations portuaires n'ont toutefois pas les ressources pour ce faire. Des témoins ont indiqué que cela pourrait se faire en regroupant les administrations portuaires et les ports. Cette solution ne jouit toutefois pas d'un appui aussi unanime que le regroupement partiel de certaines activités dans une région donnée où les ressources peuvent être mises en commun. M. Jacques Dufresne, de l'administration portuaire de Rivière-au-Renard, a indiqué qu'en Gaspésie, « L'Anse-à-Valleau, Rivière-au-Renard, L'Anse-au-Griffon et même Gaspé — c'est très près, pourraient peut-être, à eux quatre, obtenir des fonds pour avoir une permanence ». Il a expliqué que ces collectivités ont besoin d'une

[...] permanence qui permettra d'être actif dans les quatre ports. Les bénévoles y trouveraient alors du plaisir, seraient créatifs et on pourrait présenter des choses. Je sais très bien, en ce qui concerne ces quais, qu'il n'y a pas nécessairement que de la rationalisation à faire; il y a d'autres choses à faire. Cependant, organisés comme on l'est, on ne peut pas s'asseoir autour des tables, on ne fait qu'éteindre des feux. Je pense que ce serait une recette possible<sup>24</sup>.

Parmi les divers styles de gestion des administrations portuaires, il y a des exemples de pratiques exemplaires à mettre en commun. Ces pratiques vont de la création de partenariats avec des groupes communautaires locaux au partage d'expertise professionnelle avec les gouvernements locaux dans des secteurs comme le génie ou les services financiers. Ainsi, à Sointula, — une localité située dans une petite île au large de la côte nord-est de l'île de Vancouver — le club Lions local est le locataire du port. À Ladner, Port Hardy et Port McNeill en Colombie-Britannique, les conseils municipaux se sont en fait constitués en administrations portuaires, ou en ont formé une. Selon Mme Nancy Cuddeford, gestionnaire des Services des loisirs, Corporation of Delta, « l'une des plus grandes difficultés qu'ils [les administrateurs portuaires] ont est d'obtenir le soutien de leur ville, de la municipalité locale<sup>25</sup> ». Elle a ajouté que le principal avantage d'un arrangement comme celui qui lie le port de Ladner et la Corporation of Delta « est que la gouvernance du conseil assure au personnel un formidable renfort pour ce qui est de la gestion des actifs de la corporation, de faire le coup de feu pour elle et d'y consacrer du temps, de la communication avec les services de génie, des finances, et ainsi de suite<sup>26</sup> ». Dans le district de Port Hardy, cela donne davantage de profondeur à l'organisme car les gestionnaires du port ont accès aux ressources de la municipalité, y compris à l'équipement du service des travaux publics<sup>27</sup>.

Là où une administration portuaire n'a pas le choix de s'en remettre à une municipalité pour obtenir divers services, certains ont proposé que les administrations portuaires rapprochées mettent leurs ressources en commun.

---

24 Jacques Dufresne, *Témoignages*, 18 avril 2008.

25 Nancy Cuddeford, *Témoignages*, 26 mai 2008.

26 *Ibid.*

27 Rick Davidge, *Témoignages*, 27 mai 2008.

En 1999, le MPO a commandé une étude visant à comparer le Canada et plusieurs autres pays du monde pour ce qui est de la situation des PPB, à déterminer l'importance de l'aide accordée par le gouvernement à ces ports étrangers et à recueillir auprès de ces pays étrangers de nouvelles idées en matière de gestion des ports pour petits bateaux. Les résultats de l'étude ont été publiés dans un rapport intitulé *Profile of Small Craft Harbours in Foreign Countries*. M. Matthew A. Bol, directeur du cabinet d'experts-conseils chargé du rapport, a comparu devant le Comité. M. Bol a participé, comme membre et comme gestionnaire, à de grands projets complexes de consultation interdisciplinaire dans le cadre d'études organisationnelles et opérationnelles, de projets de prestation de services de remplacement, de projets de privatisation et d'analyses financières. Son cabinet s'est penché en particulier sur le modèle de gestion des petits aéroports régionaux au Canada. Trois des conclusions du rapport sont particulièrement pertinentes :

- Dans le cadre du programme des PPB, il faudrait envisager des instruments novateurs de financement des projets d'immobilisation, tels des prêts directs, des garanties de prêt et des fonds renouvelables.
- Le programme des PPB devrait inciter les municipalités locales à fournir des services administratifs et opérationnels à ces ports.
- Dans le cadre du programme des PPB, les conseils d'administration des ports locaux devraient être tenus responsables et posséder effectivement l'expérience et les compétences requises en gestion.

M. Bol a déclaré : « j'encouragerais fortement la propriété et l'exploitation des ports à l'échelle locale en suivant un processus clairement défini qui s'étend sur un certain nombre d'années en matière de financement, principalement en développement des immobilisations<sup>28</sup> ». Pour les administrations portuaires, « il faut que ce soit dissocié en quelque sorte d'un cycle annuel de crédits où le pauvre gestionnaire des ports pour petits bateaux ne sait pas combien d'argent il obtiendra à la fin de l'année. Il ignore quel sera le financement à long terme, alors comment peut-il prendre des bonnes décisions concernant la viabilité à long terme d'un port<sup>29</sup>? » M. Bol a aussi indiqué qu'une partie de la solution pourrait venir d'une forme de consolidation. Il a déclaré :

En ce qui concerne la propriété des petits ports de pêche, à un niveau consolidé, on l'espère — et il s'agit d'une perspective de consolidation à long terme —, je pense que si j'étais membre du conseil d'administration d'un organisme, je voudrais avoir plus de prise sur le développement à long terme et les plans d'immobilisations de cet organisme. Dans la mesure du possible, si mon organisme était d'une taille suffisamment grande, alors je pourrais obtenir un certain financement à l'extérieur des paliers fédéral ou provincial. C'est le modèle des aéroports. Par conséquent, je crois que si cela est possible — peut-être pas pour les très petits ports — et si vous avez une propriété

---

28 Matthew Bol, *Témoignages*, 5 juin 2007.

29 *Ibid.*

locale, vous pouvez amasser des fonds locaux et vous libérer de la tyrannie du manque de fonds d'immobilisations, comme c'était le cas des aéroports dans le passé. Maintenant, on voit que les aéroports peuvent réunir des fonds et accroître leurs revenus; les aéroports canadiens peuvent ainsi se moderniser<sup>30</sup>.

Les fonctionnaires du MPO semblent être d'accord, car le Ministère examine des moyens efficaces pour gérer les ports par l'entremise des administrations portuaires. Le Ministère essaie de promouvoir une certaine consolidation des activités des administrations portuaires afin qu'elles constituent des groupes pour s'occuper d'un ou de deux ports pour petits bateaux. Selon M. Cal Hegge, sous-ministre adjoint, Ressources humaines et Services intégrés, on commence déjà à le faire dans diverses régions du pays<sup>31</sup>.

### **Droits et génération de recettes**

Les administrations portuaires génèrent 24 millions de dollars de recettes par an<sup>32</sup>. Elles sont chargées de prélever des droits dans les ports qui relèvent d'elles. (Le programme des PPB continue de prélever ces droits dans les ports qu'il gère). Les deux droits les plus fréquents sont le droit d'amarrage et le droit de quayage<sup>33</sup>. Le pouvoir de prélever des droits est accordé par la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance* et par son règlement. Les sommes à percevoir sont indiquées en annexe du Règlement, mais il ne s'applique pas aux ports loués et gérés par les administrations portuaires<sup>34</sup>. Comme l'a constaté le Comité durant sa visite des ports du pays, les administrations portuaires disposent de beaucoup de latitude et d'autonomie pour établir les droits, de sorte qu'ils varient beaucoup, même à l'intérieur d'une région. Certains témoins estiment inutiles des normes pancanadiennes pour fixer ces droits<sup>35</sup>, mais nous estimons qu'il serait bon de disposer de directives nationales ou régionales pour l'établissement et le prélèvement des droits pour services fournis. Il faudrait au moins guider les administrations portuaires. Par conséquent, le Comité accueille favorablement l'initiative du Ministère d'aider les administrations portuaires dans la perception des droits. Cette aide est constituée de ressources et de suggestions en ligne destinées aux gestionnaires des ports; elle fait partie d'une boîte à outils destinée aux administrations portuaires. En cours d'élaboration,

---

30 *Ibid.*

31 Cal Hegge, *Témoignages*, 19 novembre 2007.

32 Micheline Leduc, *Témoignages*, 29 octobre 2009.

33 Le *Règlement sur les ports de pêche et de plaisance* définit le droit d'amarrage comme le droit exigible pour l'occupation par un navire d'un poste d'amarrage ou autre emplacement dans le port. Il définit le droit de quayage comme le droit exigé pour placer les marchandises sur un quai ainsi que pour charger ou décharger des marchandises d'un navire à quai.

34 *Règlements sur les ports de pêche et de plaisance*, paragraphe 28.1.

35 Ben Mabblerley, *Témoignages*, 26 mai 2008.

elle contiendra de l'information pour aider les administrations en finance et gestion, environnement, entretien et exploitation, ainsi qu'au niveau du bénévolat, des réunions de conseil d'administration et des assurances<sup>36</sup>.

On a parlé de la nécessité des administrations portuaires d'accroître leurs revenus. Selon les cadres du MPO, ce champ est un des trois grands pour lesquels les administrations portuaires ont demandé l'aide du Ministère<sup>37</sup>. Les cadres du MPO estiment que cela favoriserait le sentiment de propriété communautaire des installations portuaires; le Ministère encourage les administrations portuaires à structurer leurs tarifs afin d'obtenir suffisamment de fonds pour couvrir leurs frais d'exploitation et financer certains travaux essentiels. Le Ministère aimerait que les administrations portuaires obtiennent des recettes plus élevées, mais il comprend que cet objectif est difficile à atteindre quand les infrastructures ne sont pas en parfait état. La capacité de produire des recettes varie d'un port à l'autre. Ainsi, on nous a dit que les ports de plus grande capacité peuvent obtenir des recettes importantes. En outre, bon nombre de ces ports ont un conseil d'administration bénévole, mais doté de professionnels. Le personnel permanent aide l'administration portuaire à planifier et à profiter des occasions de financement qui s'offrent. Cela est particulièrement vrai dans la région du Pacifique, dont les ports, davantage consolidés, sont plus gros (le port moyen du Pacifique accueille entre 100 et 200 navires<sup>38</sup>).

Les administrations portuaires ont fait preuve de beaucoup d'imagination pour trouver des sources de revenus autres que les droits d'amarrage et de quaiage. Dans la plupart des cas, elles ont accru les services à leurs clients; parfois, en offrant des services nouveaux ou améliorés, elles ont fidélisé la clientèle et l'ont accrue. Plusieurs nouveaux services visent une autre clientèle que les pêcheurs commerciaux : pêcheurs de loisir, excursions de pêche nolisées, bateaux-taxis, bateaux de plaisance, activités touristiques comme les excursions en bateau et l'observation des baleines. Une bonne partie des revenus supplémentaires ont été investis dans l'entretien du port. Voici des commentaires de gestionnaires de ports :

Au début, lorsque nous avons établi notre autorité portuaire, nous ne pouvions pas fournir beaucoup de services, à l'exception du mouillage. Au fil des ans, nous avons pris de l'expansion et nous avons fait des investissements dans l'eau fraîche et les salles de toilette et les prix ont augmenté<sup>39</sup>.

Donald Drew, président,  
administration portuaire de Bay Bulls,

---

36 Pêches et Océans Canada, « Boîte à outils », site Web <http://www.dfo-mpo.gc.ca/sch-ppb/toolbox-boiteaoutils/index-fra.htm> (visité le 17 décembre 2008).

37 Michaela Huard, *Témoignages*, 29 octobre 2009.

38 Elizabeth McLeod, *Témoignages*, 26 mai 2008.

39 Donald Drew, *Témoignages*, 14 avril 2008.

Environ 10 p. 100 de nos recettes proviennent d'autres sources. Le Club Lions a installé une buanderie/salle de douches afin d'attirer les visiteurs. L'année dernière, on a agrandi ces installations, augmentant le nombre de machines à laver et de douches en raison de l'achalandage pendant l'été. Nous avons un petit restaurant/traiteur, qui nous verse un loyer. Nous percevons un droit pour le quai communautaire, le Malcolm Island Lions, et cela couvre les frais d'administration<sup>40</sup>.

Lorraine Williams, gestionnaire du port,  
administration portuaire de Malcolm Island Lions,

Notre administration et notre collectivité sont si petites que c'est en fait l'administration portuaire qui s'occupe de l'enlèvement des ordures pour la collectivité. Cela se fait de concert avec le port pour petits bateaux, ce qui permet aux uns et aux autres de survivre. Autrement dit, l'été nous apporte un gros excédent d'ordures. Nous fournissons le camion à ordures et nous facturons pour le service<sup>41</sup>.

M. Phil Wainwright, président,  
administration portuaire de Winter Harbour,

Comment nous y prenons-nous pour gérer des recettes? Nous avons beaucoup de chance, d'une certaine façon, à l'administration portuaire de Woods Harbour parce que le secteur de la pêche est très lucratif dans notre région, un grand nombre de bateaux fréquentent notre port et nous avons trois quais de catégories différentes. La situation serait très différente si nous n'avions qu'un petit quai et six bateaux. Nos recettes proviennent des frais que nous imposons pour l'utilisation de nos installations, et cela comprend des droits pour occuper des postes d'amarrage. Il s'agit du montant que chaque bateau paie, bien sûr, pour s'amarrer au quai. Nous avons des droits également qui s'appliquent aux permis de débarquement, d'accès à des camions, pour le transport des homards. Ce sont là les droits que nous percevons. Oh oui, nous imposons aussi des droits pour l'utilisation des installations réfrigérées et nous avons des sous-baux... Le problème suivant est celui des obstacles pour accroître nos recettes, et cela nous ramène encore une fois à la taille de nos quais, au trop grand nombre de bateaux, et au fait que nous ne parvenons pas à offrir des services additionnels qui permettraient d'augmenter nos recettes<sup>42</sup>.

Geraldine Nickerson, responsable du port,  
administration portuaire de Woods Harbour,

---

40 Lorraine Williams, *Témoignages*, 27 mai 2008.

41 Phil Wainwright, *Témoignages*, 27 mai 2008.

42 Geraldine Nickerson, *Témoignages*, 26 novembre 2007.

Voici des exemples d'installations générant des recettes supplémentaires aux administrations portuaires du pays :

- Rampe de mise à l'eau pour la population locale
- Branchements électriques
- Raccord à l'eau potable
- Vente de carburant
- Boutique de souvenirs
- Laverie
- Musée
- Terrain de stationnement
- Location de propriété
- Location de grues
- Douches
- Entreposage
- Comptoirs de restauration
- Frais de transit pour les bateaux de pêche commerciaux ou de plaisance (à la nuit, à la semaine, au mois)
- Toilettes
- Élimination des déchets pour la population
- Réception des huiles usées
- Pompes des eaux noires
- Internet sans fil

Des représentants des administrations portuaires nous ont prévenus qu'étant donné le revenu moyen des pêcheurs, il y avait une limite aux droits qui pouvaient être exigés d'eux.<sup>43</sup> Ils ont aussi souligné que les administrations portuaires ont fait leur part en ce qui concerne la génération de recettes. M. Ben Mabberley, membre du Comité consultatif national des administrations portuaires pour la région du Pacifique nous a dit ceci :

---

43 Luc Legresley, *Témoignages*, 26 novembre 2009.

Si vous regardez les recettes générées par les administrations portuaires au cours des dix dernières années, il y a dix ans, les administrations portuaires engendraient des recettes de 11 millions de dollars, destinées au programme. Aujourd'hui, il s'agit de 24 millions. Cela ne comprend pas les heures-personne que nous investissons, soit 135 000 heures-personnes, en plus des 24 millions.

...

Autrement dit, au cours des 10 années écoulées, nous avons fait notre travail. Nous avons trouvé différentes sources de recettes; nous sommes parvenus à augmenter de 250 p. 100 les sources de revenu du programme des ports pour petits bateaux. Je ne serais donc pas d'accord pour dire que nous devons chercher d'autres sources.<sup>44</sup>

Par le passé, les administrations portuaires ont eu accès à d'autres sources de fonds publics, notamment par l'Agence de promotion économique du Canada atlantique (APÉCA), Ressources humaines et développement social Canada et Services Canada<sup>45</sup>. Le financement de l'APÉCA n'était cependant pas disponible pour la réparation et l'entretien des ports, une situation qui s'applique aussi au Québec avec l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec.<sup>46</sup> Selon des fonctionnaires du MPO, l'APÉCA a financé des projets des administrations portuaires où celles-ci cherchaient à agrandir et diversifier afin de satisfaire des besoins autres que ceux des pêches commerciales.<sup>47</sup> Comme c'était le cas avec l'APÉCA sur la côte Est, les administrations portuaires sur la côte Ouest ont eu accès dans certains cas à du financement de Diversification de l'économie de l'Ouest Canada.<sup>48</sup>

Au sujet de la gestion des ports par les administrations portuaires, le Comité recommande :

## **RECOMMANDATION 9**

**Que Pêches et Océans Canada aide les administrations portuaires à établir un plan d'affaires à court et long terme et un plan d'immobilisation.**

---

44 Ben Mabberley, *Témoignages*, 26 novembre 2009.

45 Bill Goulding, *Témoignages*, 31 mai 2007.

46 Robert Bergeron, *Témoignages*, 19 novembre 2007.

47 Jackey Richard, *Témoignages*, 26 novembre 2007.

48 Jackey Richard and James Boland, *Témoignages*, 26 novembre 2007.

## **RECOMMANDATION 10**

**Que Pêches et Océans Canada aide les administrations portuaires dans leurs efforts d'obtenir des fonds d'autres sources : fédérales, provinciales et privées.**

## **RECOMMANDATION 11**

**Que Pêches et Océans Canada aide et encourage les administrations portuaires à établir des partenariats avec des organismes locaux quand c'est possible.**

### **Approbation et financement des projets**

Durant notre étude, des représentants d'administrations portuaires nous ont dit qu'il serait pratique et rentable de relever de 40 000 \$ à 200 000 \$ le plafond de délégation pour l'autorisation des projets (pouvoir de signature des contrats). Cette demande des administrations portuaires est appuyée par le Comité. Elle vise à permettre aux administrations de participer davantage aux projets et de les réaliser économiquement.

La disposition qui permet au ministre des Pêches et des Océans de déléguer son pouvoir de signature pour les contrats inférieurs à 40 000 \$ est appréciée. Comme le dit Bill Goulding, directeur régional, Ports pour petits bateaux, région de Terre-Neuve-et-Labrador :

S'agissant des travaux d'entretien et de réparation de l'infrastructure, le ministre a accordé, par l'intermédiaire du Conseil du Trésor, un pouvoir spécial en vertu du programme moyennant quoi les administrations portuaires peuvent adjudger des contrats à hauteur de 40 000 \$ à des fournisseurs uniques. Cette méthode est utilisée assez efficacement dans toutes les régions. Nous avons déjà parlé du fait que l'on n'a pas nécessairement besoin de tout l'attirail d'une organisation gouvernementale pour services communs. Le fournisseur unique peut traiter directement avec l'administration portuaire, laquelle peut choisir la façon la plus efficace de procéder et établir des partenariats avec RHDC et d'autres sources pour obtenir le financement<sup>49</sup>.

L'augmentation donnerait aux administrations portuaires plus de souplesse pour réaliser des travaux d'envergure sans devoir les fractionner en segments de moins de 40 000 \$ pour obtenir les fonds nécessaires. M. Ben Maberley, directeur de l'administration portuaire de Whaler Bay, Comité consultatif de l'administration portuaire régionale du Pacifique, explique :

---

49 Bill Goulding, *Témoignages*, 31 mai 2007.

Vous imaginez bien qu'une somme de 40 000 \$ ne représente pas un gros projet, quel que soit le port. Et nous avons la volonté de faire notre propre travail, et dans notre administration portuaire nous faisons tout notre travail, mais nous devons trouver des façons de structurer les projets afin qu'ils ne dépassent pas 40 000 \$. Donc, un projet peut devoir être scindé en trois projets distincts... N'oubliez pas que lorsque le ministère des Travaux publics intervient dans un projet, il lance un appel d'offres. Très rarement le travail est effectué par des membres de la collectivité concernée. Tout le travail sur notre quai est effectué par des membres de la collectivité. Tout cela reste dans la collectivité... Il ne s'agit pas de construire des avions, mais des quais. Ce n'est pas si difficile. Et avec les modules d'entretien et de réparation mis au point par le programme des ports pour petits bateaux, un bien plus grand nombre de projets pourraient être réalisés localement, en employant des membres de la collectivité<sup>50</sup>.

Chez les administrateurs des ports, il y a donc un désir et une capacité de participer aux travaux de construction. En outre, si elles évitent les appels d'offres de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, les administrations ont la possibilité d'embaucher des entrepreneurs locaux meilleur marché et même des bénévoles.

Le Comité recommande donc :

## **RECOMMANDATION 12**

**Que le plafond du pouvoir de signature des contrats des gestionnaires de ports soit porté de 40 000 \$ à 200 000 \$ pour les travaux d'immobilisation et de réparation mineurs et que, si possible, on donne priorité à l'embauche d'entreprises locales pour le travail.**

Comme en 2001, on nous a dit lors de nos récents voyages que la procédure actuelle d'approbation et d'appel d'offres est si longue qu'ils sont souvent émis trop tard, laissant trop peu de temps pour entreprendre ou terminer les travaux durant la saison des chantiers qui est souvent très brève dans certaines régions. Pour Terre-Neuve-et-Labrador, la situation a été résumée dans le préambule à une question à laquelle le témoin a répondu dans l'affirmative :

Si j'ai bien compris, et corrigez-moi si je me trompe, le budget va être adopté dans quelques jours, du moins nous l'espérons, et le ministre va faire des annonces au cours du mois de juin. Nous arriverons ensuite en juillet et en août, une période de vacances pour beaucoup de gens, pour essayer de coordonner certains projets... Et ensuite, c'est le début de l'automne. Quand les appels d'offres seront lancés, nous serons presque arrivés à Noël. Lorsque les travaux commenceront à Terre-Neuve-et-Labrador, nous serons en janvier<sup>51</sup>.

Le Comité estime que sa recommandation de 2001 sur l'approbation rapide des projets est encore pertinente et recommande donc :

---

50 Ben Mabberley, *Témoignages*, 26 mai 2008.

51 Fabian Manning, *Témoignages*, 29 mai 2007.

## RECOMMANDATION 13

**Que Pêches et Océans Canada simplifie sa procédure d'examen et d'approbation des projets visant les ports pour petits bateaux afin que ceux-ci soient approuvés, annoncés et mis en appel d'offre avant le 1<sup>er</sup> juin là où cela est possible, et**

**Que Pêches et Océans Canada fasse une comptabilité claire et transparente des coûts relatifs à ces projets et des dépenses administratives effectuées par lui ou par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.**

### Loi sur les ports de pêche et de plaisance

Le MPO a créé le programme des PPB en 1972, en vertu de la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance* et la *Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux*. Le programme fonctionne en vertu de cette première Loi et du *Règlement sur les ports de pêche et de plaisance* qui en découle. Depuis 1985, la Loi a été modifiée cinq fois, mais sans jamais tenir compte de la gestion des ports relevant des administrations portuaires. Le Règlement est régulièrement modifié : on met à jour la liste des ports visés par la Loi et inscrits en annexe. Pour l'heure, ni la Loi ni le Règlement ne définissent ni ne mentionnent l'«administration portuaire». Cependant, le Règlement définit le « responsable du port » : « personne nommée selon l'article 27 de la Loi ou toute autre loi du Parlement, pour s'occuper de la gestion d'un port ». L'article 27 de la Loi s'énonce comme suit :

Le ministre peut, pour l'application de la présente loi, nommer le personnel qu'il juge nécessaire pour l'exploitation, l'administration ou la gestion des ports inscrits et fixer sa rémunération; ces personnes s'acquittent des fonctions que leur confère le ministre ou qui sont définies par règlement d'application de la présente loi<sup>52</sup>.

Il ne reste que quelques responsables de port tels que définis à l'article 27. Depuis 20 ans, les administrations portuaires ont, pour l'essentiel, assumé le rôle de ces responsables qui avaient été nommés par le ministre pour gérer les petits ports. Dans bien des cas, les administrations portuaires ont nommé elles-mêmes des responsables, conformément à leur propre règlement. Le Comité constate que ces responsables ne sont pas ceux définis par la Loi.

Le Comité est d'accord avec les témoins qui ont évoqué la nécessité de moderniser la Loi. Elle est dépassée et ne reflète plus la structure, la fonction et la gestion des administrations portuaires en vertu du Programme des ports pour petits bateaux, pas plus

---

52 *Loi sur les ports de plaisance* (L.R., 1985, ch. F-24) <http://laws.justice.gc.ca/fr/ShowFullDoc/cs/F-24//fr>.

qu'elle ne facilite ni ne reconnaît le rôle de ces organisations essentielles. En outre, la Loi devrait être modifiée pour fournir un mécanisme donnant aux administrations le pouvoir d'en appliquer les prescriptions afin de régler le problème des navires abandonnés.

Comme l'explique Mme Elizabeth McLeod :

Alors que les ententes de location nous obligent à respecter les lois et règlements du gouvernement, nous n'avons pas le pouvoir de les faire respecter par les usagers des ports. Nous exhortons donc le ministère à réviser la loi et le règlement, ainsi que les ententes de location standard des administrations portuaires afin d'y apporter les changements nécessaires pour faciliter une bonne gouvernance de nos ports<sup>53</sup>.

Mme McLeod a également donné son avis sur les obstacles au rôle des administrations portuaires, dans la loi.

La *Loi sur les ports de pêche et de plaisance*, pour sa part, limite ce que peuvent faire les administrations portuaires, car les seules qui peuvent imposer son respect sont les « agents d'exécution » fédéraux [...]. Un « responsable du port », aux termes de la Loi, est un employé fédéral. Lorsque vous lisez le texte, il permet à un « responsable du port » de faire toute une série de choses, mais ce n'est pas nous; cela ne s'applique pas à ceux qui gèrent les ports.

Cela peut parfois être contre-productif, si vous n'êtes pas un agent d'exécution. J'ai connu un cas où nous cherchions à faire un procès à quelqu'un pour essayer de percevoir des droits d'amarrage en souffrance, et il a engagé une contre-poursuite, disant que la loi ne permet qu'à un « agent d'exécution » de remorquer un véhicule, ce qui est certainement vrai. Cela ne nous permet donc pas de faire notre travail. Dans certains cas, c'est même au détriment des administrations portuaires et c'est pourquoi j'aimerais que la loi soit actualisée<sup>54</sup>.

Le Comité recommande :

#### **RECOMMANDATION 14**

**Que Pêches et Océans Canada revoit et modernise la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance* et son Règlement, afin de tenir compte de la réalité actuelle de la gestion des ports pour petits bateaux. Il faudrait notamment inclure ou mettre à jour les définitions d' « administrations portuaires », d' « abandonné » et de « responsable du port ».**

---

53 Elizabeth McLeod, *Témoignages*, 26 mai 2008.

54 *Ibid.*

## Navires à l'abandon

Durant notre étude, nous avons appris que les administrations portuaires de la côte ouest éprouvent des problèmes avec les navires abandonnés par leurs propriétaires. Dans la plupart des cas, on ne peut plus retracer ces derniers, et les administrations portuaires doivent en assurer un entretien minimal. Ces navires occupent un espace de quai précieux et peuvent présenter des problèmes de sécurité non négligeables (incendie, naufrage). Les représentants portuaires estiment qu'ils n'ont ni le pouvoir ni le budget suffisants pour régler ce problème. Le Comité a appris à ces audiences de novembre 2009 que les navires abandonnés étaient en voie de devenir un problème dans d'autres régions comme par exemple Terre-Neuve et Labrador.<sup>55</sup>

Des représentants des ports de la côte ouest estiment que le nombre de navires abandonnés va s'accroître. À leur avis, cette situation est une conséquence imprévue du programme de rachat des permis de 1993 du MPO dans la région du Pacifique (Plan Mifflin), qui a permis à un nombre considérable de pêcheurs de quitter la pêche. Sans permis, les bateaux séjournent dans les ports, inutilisés et non entretenus, et sont laissés aux soins des administrations portuaires. Autre problème, la difficulté de retracer la propriété du navire si celui-ci n'est pas inscrit au registre (*Liste des navires* de Transports Canada). Cela peut avoir de dangereuses conséquences en situation d'urgence.

Il n'y a pas de plan à long terme pour régler le problème de ces bateaux abandonnés, qui peuvent être autant des bateaux de pêche commerciaux que des navires de réfugiés chinois. Un tel plan serait certainement coûteux. Mme Elizabeth McLeod évalue grossièrement à 10 000 \$ le coût d'élimination d'un bateau de pêche de 35 pieds, incluant le nettoyage des déchets contaminés et l'élimination de son contenu<sup>56</sup>. Le problème est tel que l'Association des administrations portuaires de Colombie-Britannique et les PPB de la région du Pacifique ont créé un groupe mixte pour en mesurer l'ampleur et chercher des solutions éventuelles.

La Loi et son Règlement ont été mentionnés comme avenue possible pour régler ce problème, en particulier l'article 14 de la Loi. Quelques administrateurs portuaires aimeraient avoir plus de pouvoirs pour faire appliquer le règlement au sujet des navires à l'abandon. Ainsi, M. Hugh Fraser (directeur adjoint, Génie, municipalité de Delta) affirme : « nous préconisons des modifications législatives pour faciliter l'enlèvement des épaves et navires abandonnés<sup>57</sup> ». Il propose que chaque administration portuaire embauche

---

55 Ben Maberley, *Témoignages*, 26 novembre 2009.

56 Elizabeth McLeod, *Témoignages*, 26 mai 2008.

57 Hugh Fraser, *Témoignages*, 26 mai 2008.

des agents d'application de la loi à cette fin, « particulièrement dans le contexte de la loi actuelle<sup>58</sup> ». M. Lutz Budde (directeur, Association communautaire d'Oona River, Comité consultatif des administrations portuaires de la région du Pacifique) ajoute :

Les mêmes qu'un agent en uniforme ou quelqu'un du genre — non pas que je veuille un uniforme ou un pistolet, mais nous aimerions que les gens sachent que nous avons le pouvoir d'exécution. C'est une affaire d'éducation du public... Dans la plupart des cas nous obtenons le respect volontaire, mais lorsque cela n'est pas le cas, nous aimerions disposer de ce genre de pouvoir<sup>59</sup>.

L'article 14 de la Loi précise le pouvoir d'application face aux navires abandonnés : l'agent de l'autorité a le pouvoir d'exiger de quelqu'un de retirer un navire abandonné s'il a « des motifs raisonnables de croire qu'un bateau ou des marchandises laissés ou abandonnés dans un port inscrit gêne les opérations portuaires, ou les rend difficiles ou dangereuses ». Les agents ont également le pouvoir de saisir le navire si son propriétaire n'obtempère pas. Le Comité estime que rien dans la Loi qui n'empêche un responsable du port, un employé d'une administration portuaire ou toute autre personne d'être nommé agent de l'autorité pour appliquer la Loi si, de l'avis du ministre, cette personne est qualifiée (article 10). L'article 11 précise les pouvoirs de cet agent. Il semble que dans la région du Pacifique, où les navires abandonnés sont un plus grave problème, les responsables du PPB sont souvent désignés comme agents de l'autorité aux fins de la Loi.

Le Comité estime que pour renforcer l'action policière relative aux navires abandonnés, une définition claire de ce type de navire serait utile. Cette définition expliquerait l'échéancier et les conditions à remplir pour qu'un navire soit considéré comme abandonné.

Le Comité recommande donc :

## **RECOMMANDATION 15**

**Que Pêches et Océans Canada envisage de faire des modifications législatives pour faciliter l'enlèvement des navires abandonnés dans ses ports.**

De l'avis du Comité, la question des navires abandonnés est liée à un plus large problème de consultation des gestionnaires des ports en ce qui concerne des changements dans les politiques départementales. Le Comité avait déjà touché ce sujet dans son rapport provisoire lorsqu'il avait recommandé que le ministère devrait faire l'analyse de l'effet de politiques ministérielles telles que les règles de remplacement des

---

58 *Ibid.*

59 Lutz Budde, *Témoignages*, 26 mai 2008.

bateaux sur la grosseur des bateaux et la capacité des quais de pêche. Les commentaires qui suivent nous viennent de représentants du Comité consultatif national des administrations portuaires et résume le problème :

Un autre message que je voudrais voir ressortir de tout cela, c'est qu'il s'agit ici d'un groupe de pêcheurs commerciaux venus des quatre coins du pays. Il y en a parmi nous qui ne font pas de pêche commerciale, mais pour l'essentiel, nous représentons le secteur de la pêche commerciale d'un océan à l'autre et même dans les Prairies. Nous devrions servir de conseil consultatif à chaque fois que vous envisagez d'apporter des changements dans le domaine des pêches n'importe où au Canada. Si l'on nous demande conseil, nous serons mieux équipés pour composer avec les changements qui sont apportés dans le domaine des pêches. Nous ne serons pas pris de court par des choses comme les navires abandonnés et tout le reste, si l'on nous écoutait à titre d'organe consultatif avant de prendre des décisions dans le domaine des pêches.<sup>60</sup>

Stacy Linington, représentant du Comité consultatif national des administrations portuaires pour la région du Centre et de l'Arctique

Une des choses que nous avons constatée dans le cadre de l'initiative de renouvellement des pêches et d'autres programmes du ministère des Pêches et des Océans, hormis dans le cas des ports pour petits bateaux, c'est que beaucoup de consultations sont menées avec les organisations de pêcheurs et d'autres intervenants. D'après les gestionnaires des programmes de pêche et d'aquaculture, ce sont les personnes à consulter. Mais dans bien des cas, ils oublient les administrations portuaires et les répercussions éventuelles que cette omission aura. Lorsqu'il s'agit des bateaux qui pénètrent dans les eaux terre-neuviennes de 64 pieds sur 11 pieds à 89 pieds sur 11 pieds, il y aura des répercussions, qu'il s'agisse de la taille des bateaux ou de leur nombre. Dans certains cas, il y a eu un accroissement du nombre de bateaux attribuable à un changement de politique en matière de pêche.

Parmi les points que nous avons soulevés à l'échelle nationale, citons la nécessité de consulter des groupes comme les nôtres pour obtenir la perspective des administrations portuaires, car nous sommes les derniers intervenants auxquels ils pensent dans l'analyse des répercussions éventuelles. Parallèlement, les gens aiment parler de la production de revenus et nous avons des politiques qui changent, mais nous ne sommes pas consultés. Pensons-y. Les bateaux doivent quitter un port et y revenir, si bien que les politiques et les changements mis en oeuvre ont des répercussions. Sur la côte ouest, nous avons constaté des achats ou rachats de permis ainsi que des accès aux permis, mais aucune mesure n'est prise à l'égard des bateaux, et certaines administrations portuaires doivent s'occuper de bateaux abandonnés.<sup>61</sup>

Luc Legresley, représentant du Comité consultatif national des administrations portuaires pour la région du Québec

---

60 Stacy Linington, *Témoignages*, 26 novembre 2009.

61 Luc Legresley, *Témoignages*, 26 novembre 2009.

## Cession des ports aux autorités locales : succès et échecs

À la suite de l'examen de programme de 1995 qui visait tout l'appareil de l'État, le gouvernement fédéral a décidé que tous les ports de plaisance du MPO seraient vendus pour réduire les coûts de leur exploitation et de leur réfection. En outre, le nombre de ports de pêche serait réduit à ceux à qui sont les plus importants pour la pêche commerciale. Tous les ports de plaisance étaient visés, de même que les ports de pêche peu actifs ou abandonnés, dits ports non essentiels. Par conséquent, le mandat du programme des PPB a été sensiblement rétréci. Aujourd'hui, il reste 171 ports de plaisance à céder, la plupart au Québec et en Ontario.

Les ports sont d'abord offerts aux autres ministères fédéraux, aux provinces, aux municipalités et aux organismes locaux sans but lucratif, ainsi qu'aux Premières nations, puis cédés au secteur privé à la suite d'un appel d'offres. La plupart des infrastructures ont été transférées aux municipalités et aux associations communautaires locales des villages côtiers. Le MPO doit assurer les réfections nécessaires des infrastructures et le nettoyage environnemental lié à la cession, soit en réalisant le travail avant la cession, soit en fournissant au destinataire une subvention comparable.<sup>62</sup> Le Comité constate dans son rapport provisoire que de 1994-1995 à 2005, le MPO a consacré 61,8 millions de dollars aux activités de cession. Une part importante de cette somme provenait du budget d'exploitation et d'entretien des PPB, ce qui a entraîné en partie l'actuel manque de fonds d'exploitation et d'entretien, dans le programme.

---

62 Selon le site web du MPO pour le programme de dessaisissement (<http://www.dfo-mpo.gc.ca/sch-ppb/divestiture-dessaisissement-fra.htm>), « Le Programme de dessaisissement vise à transférer la propriété des ports désignés à une tierce partie. Le dessaisissement des ports de plaisance ainsi que des ports à faible activité ou laissés à l'abandon permet aux PPB de concentrer leurs efforts et investissements sur les ports qui sont essentiels à l'industrie de la pêche.

Les PPB font d'abord les réparations nécessaires aux installations et un nettoyage environnemental des lieux. Pour ce faire, soit qu'ils exécutent les travaux avant la cession du port, soit qu'ils accordent une subvention équivalente à l'acquéreur.

Les ports sont offerts, en ordre de priorité :

1. Pour un prix symbolique aux entités suivantes :
  - D'autres ministères fédéraux
  - Les provinces
  - Les municipalités
  - Des associations locales sans but lucratif ou les Premières nations.
2. Au secteur privé par le biais d'un processus d'appel d'offres.

En général, ce sont les municipalités qui démontrent le plus d'intérêt pour se porter acquéreur des installations portuaires. Elles sont souvent les mieux placées pour prendre les décisions concernant les services les plus appropriés. Lorsque le droit de propriété est transféré, l'acquéreur doit payer un montant symbolique et s'engager à maintenir l'accès du public au port et à ses services pendant un minimum de 5 ans.

La cession ou la démolition d'un port n'a lieu qu'après consultation des collectivités concernées et avec l'accord de celles-ci. Les installations portuaires ne sont démolies que s'il n'y a aucun intérêt local. »

Durant son étude, le Comité a visité trois ports de plaisance parvenus à diverses étapes de cession. Il a également entendu des témoignages sur la cession de ports de pêche non essentiels. En Ontario, nous avons visité le port de plaisance de Belleville, qui doit être cédé à la ville de Belleville. Cependant, le site est contaminé par divers métaux, des hydrocarbures aromatiques polycycliques et des produits pétroliers provenant d'anciennes activités industrielles. En 2003, le programme des PPB a demandé des fonds au Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux. Ce programme administré par Environnement Canada s'est engagé à fournir 8 millions de dollars à condition que le MPO fournisse 2 millions. La ville de Belleville a également réservé 5 millions aux travaux. Au moment de notre visite, des travaux correctifs étaient sur le point de démarrer et une partie de la planification avait déjà été faite. La ville assumera la propriété du port une fois le nettoyage terminé.

Depuis la création d'un partenariat entre le fédéral et la municipalité en 2003-2004, le règlement provincial sur l'environnement, qui s'applique au projet, a changé; en conséquence, il appert maintenant que le coût projeté à l'origine sera dépassé<sup>63</sup>. À l'origine, les travaux devaient être terminés au 31 mars 2007, mais ils ont été retardés. Au moment de notre visite, 3 millions environ avaient déjà été dépensés à des études de la zone portuaire et pour obtenir les certificats d'approbation du ministère ontarien de l'Environnement. En outre, la ville a dû accorder un contrat de nettoyage de 12,7 millions de dollars et doit maintenant l'honorer. Les fonctionnaires municipaux nous ont dit qu'à ce jour, « 2 033 000 \$ ont été dépensés par le gouvernement fédéral et un montant de 965 024 \$ par la ville de Belleville<sup>64</sup> ». Ils ont ajouté qu'il n'y avait pas de programme ou de possibilité de financement au niveau provincial pour ce projet particulier. Cependant, la municipalité a demandé des fonds en vertu de l'initiative ontarienne d'investissement dans l'infrastructure municipale pour des travaux connexes sur des terres non fédérales adjacentes.

Le Comité s'étonne que ce soit la municipalité de Belleville qui ait assumé au moment des audiences le plus important risque financier du nettoyage, alors que le port pour petits bateaux appartenait encore au fédéral : le gouvernement fédéral n'avait fourni que le cinquième environ des 10 millions promis.

En conséquence des témoignages reçus sur la situation du port pour petits bateaux de Belleville, ainsi que l'effet sur les autorités locales de délais dans l'obtention de fonds fédéraux, le Comité recommande :

## **RECOMMANDATION 16**

**Que le gouvernement du Canada donne suite en temps opportun à ses engagements financiers pour les travaux de restauration environnementale nécessaires avant la cession d'un port.**

---

63 Marjorie Buck, *Témoignages*, 13 mai 2008.

64 *Ibid.*

Le Comité a également visité deux ports pour petits bateaux dans le comté voisin de Prince Edward. En 1995, il y avait six ports fédéraux retenus pour une session éventuelle dans le comté. De ceux-ci, trois ont déjà été transférés à la municipalité de comté de Prince Edward. Le transfert des deux autres que nous avons visités est soit presque terminé (port de Wellington) soit en cours de négociation (port de Picton)<sup>65</sup>. L'administration du comté nous a dit que son excellente relation avec le MPO a beaucoup contribué au succès de ces cessions. Curieusement, le seul port du comté qui demeurera fédéral, celui de Long Point (Point Traverse) est également le seul port de pêche qui reste dans la région. Il accueille encore plusieurs pêcheurs actifs qui le considèrent comme un havre sûr, mais il semble en mauvais état. Ce port n'appartient plus au MPO car il a été transféré et exclu du règlement en octobre 2002. Situé dans la Réserve nationale de faune de Prince Edward Point, créée en 1978, il est géré par Environnement Canada. Malheureusement pour les pêcheurs commerciaux de cette partie du lac Ontario, le port ne semble prioritaire ni pour le comté, ni pour Environnement Canada, ni pour le MPO comme en témoigne cette citation :

Vous ne voulez pas que votre port ou que vos quais tombent entre de mauvaises mains. C'est ce qui est arrivé au nôtre. La responsabilité de son exploitation incombe maintenant à Environnement Canada, dont l'objectif ultime consiste, en fait, à interdire à quiconque l'accès aux terrains du SCF (Service canadien de la faune) à Long Point. À l'heure actuelle, on encourage les observateurs d'oiseaux à s'y rendre, mais en fin de compte, on veut en faire une réserve naturelle, où aucun homme n'aura le droit d'entrer. C'est ce qui semble être le mandat d'Environnement Canada. Au moment où Environnement Canada a pris possession des terrains privés, nous avons dû nous battre, mais nous avons réussi à conclure une entente nous permettant de conserver des terrains le long du port et les quais qui étaient les nôtres, afin de pouvoir continuer à pratiquer la pêche commerciale dans le secteur<sup>66</sup>.

En Gaspésie, on nous a parlé du port de pêche de Grande-Vallée. Il est essentiel au projet municipal de développement touristique et de préservation de la culture et du patrimoine locaux. En octobre 2004, ce port était inscrit comme non essentiel<sup>67</sup>. La cession de ce port est toujours à l'ordre du jour. Les fonctionnaires de Grande-Vallée estiment que l'inaction du MPO devant le délabrement du port nuit à leur projet de développement. Ils affirment qu'il est actuellement « à l'état de pollution visuelle<sup>68</sup> » et ajoutent : « On dit que c'est un port non essentiel, mais il a quand même un pouvoir d'attraction touristique énorme. Il ne faudrait pas considérer ces petits ports non essentiels comme étant non importants pour les collectivités. Nos petits quais sont en décrépitude. Or, ils sont situés au cœur du village, le centre névralgique de notre développement

---

65 Dans le cas du port de Picton, le comté sous-traite avec le Prince Edward Yacht Club depuis plusieurs années. Ce club gère et prélève les droits pour les quais. Le comté espère achever la cession du port durant l'année 2009.

66 Roxy Lancaster, *Témoignages*, 13 mai 2008.

67 Cette information nous a été fournie par le MPO en novembre 2004. Cependant, le site Web du ministère identifie encore l'administration portuaire de Grande-Vallée comme responsable de sa gestion.

68 Municipalité de Grande-Vallée, *Mémoire*, 18 avril 2008.

touristique et économique<sup>69</sup>. » Des témoins ont recommandé que les ports pour petits bateaux soient reconnus comme biens patrimoniaux et culturels, en plus d'attractions touristiques et économiques; que les caractéristiques particulières de chacun de ces ports soient reconnues afin de préserver l'identité locale; que la survie des ports pour petits bateaux de même que des ports de plaisance soit assurée, et que tous les ministères fédéraux concernés y participent; enfin, que l'importance de la présence fédérale dans les localités côtières soit reconnue.

Une partie du problème, tel que nous le voyons, réside dans le fait que les instances locales, y compris les administrations portuaires, ne peuvent pas faire de demande de fonds fédéraux, comme des agences fédérales de développement économique, pour des projets non halieutiques associés à des propriétés du MPO. De plus, le MPO ne dépensera que sur les projets qui concernent les pêches. Le Comité recommande donc :

### **RECOMMANDATION 17**

**Que le gouvernement du Canada reconnaisse les attributs patrimoniaux et culturels des ports de pêche, de même que leur valeur touristique et économique, et**

**Que le gouvernement du Canada permette aux administrations portuaires d'être admissible à recevoir des subventions des agences fédérales de développement économique pour des projets destinés à mettre ces attributs en valeur.**

### **Besoins des secteurs émergents**

Depuis la revue des programmes de 1995, le Programme des PPB a cherché à répondre aux besoins de la pêche commerciale. Comme l'affirme, M. Robert Bergeron, ex-directeur général du Programme, « Essentiellement, nous voulons favoriser la pêche commerciale et un port essentiel est un port qui est utilisé pour la pêche commerciale.<sup>70</sup> » Quand la cession des ports non essentiels et de plaisance du MPO aura pris fin, l'État fédéral possèdera moins de 800 ports essentiels au pays, surtout pour répondre aux besoins des pêcheurs commerciaux et servir leurs intérêts.

Durant les audiences, le Comité s'est fait dire que le mandat du Programme devrait être élargi pour répondre aux besoins légitimes de secteurs émergents comme l'aquaculture, les pêches autochtones, et les pêches récréatives ou sportives. Le secteur halieutique a évolué considérablement depuis 1995, et le Comité estime qu'il ne lui appartient pas de revenir sur les décisions passées, mais qu'une révision du mandat du

---

69 Gabriel Minville, *Témoignages*, 18 avril 2008.

70 Robert Bergeron, *Témoignages*, 29 mai 2007.

Programme des PPB est justifiée, ne serait-ce que pour reconnaître et confirmer que les ports sont utilisés et gérés à de fins multiples. Le MPO est bien au fait de l'intérêt accru des secteurs autres que celui de la pêche commerciale pour les infrastructures des PPB, et en tient compte dans l'élaboration de ses diverses options<sup>71</sup>.

Cette réalité se reflète quelque peu dans la vision 2009 du Programme, qui énonce l'objectif d'« un réseau national essentiel et abordable de ports sûrs et accessibles, en bon état de fonctionnement, qui répond aux besoins fondamentaux et évolutifs de l'industrie de la pêche commerciale, tout en soutenant les plus vastes intérêts des collectivités côtières [c'est nous qui soulignons] ainsi que les intérêts nationaux du Canada<sup>72</sup> ».

Le Comité recommande :

### **RECOMMANDATION 18**

**Que Pêches et Océans Canada revoie le mandat du Programme des ports pour petits bateaux pour reconnaître que, si son mandat premier est d'offrir des ports ouverts, sûrs et en bon état au secteur de la pêche commerciale, les ports servent et sont gérés aussi à d'autres fins, comme celles de la pêche récréative, des pêches autochtones, de la pêche sportive commerciale et des secteurs émergents comme l'aquaculture.**

Ouvrir davantage les ports à de nouveaux usagers aux besoins et fonctions divers risque souvent de surtaxer des infrastructures déjà très sollicitées. Les prolonger ou en construire de nouvelles sera souvent nécessaire. Ainsi, les représentants de l'aquaculture nous ont dit qu'ils sont souvent privés d'accès parce que les installations sont trop encombrées ou qu'elles ne conviennent pas à leurs besoins particuliers. Certains aquaculteurs nous ont parlé de cas où ils ont dû trouver un autre accès qu'un port du MPO, à proximité de celui-ci.

L'infrastructure maritime du secteur aquacole est bien différente de celle de nos clients de tous les jours. Comment offrir des services à ces utilisateurs au sein des ports actuels, comment composer avec un achalandage accru et les conflits qui pourraient exister entre les utilisateurs sont tous des problèmes associés à l'épanouissement du secteur aquacole. Je crois que les ports pour petits bateaux pourront certainement jouer

---

71 Carl Hegge, *Témoignages*, 30 mai 2006.

72 Pêches et Océans Canada, *Ports pour petits bateaux, Vision*, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/sch-ppb/vision-fra.htm>.

un rôle dans ce secteur. Comme c'est le cas dans bien d'autres secteurs, des ressources financières supplémentaires s'imposeront si l'on veut assurer l'infrastructure et les services dont a besoin l'industrie aquacole<sup>73</sup>.

Bill Goulding, directeur régional des ports pour petits bateaux,  
région de Terre-Neuve-et-Labrador

En Gaspésie, la situation est fort problématique. Dans cette région, les entreprises sont regroupées dans la baie des Chaleurs, à Carleton, et dans la baie de Gaspé, à Gaspé même. À Carleton, la capacité d'accueil du quai de pêche du MPO est dépassée — il n'y a que deux places — et on oblige les mariculteurs à utiliser le quai de Transports Canada. De plus, le quai des pêcheurs est dans un état de délabrement qui n'assure pas la sécurité des bateaux. À Gaspé, il n'y a aucune installation portuaire pour les pêcheurs ou les mariculteurs. Nos mariculteurs doivent accoster au quai de Transports Canada, où ils sont tolérés. Cependant, les quais de Transports Canada ne sont pas adaptés à la pêche. Ces quais sont faits pour les gros bateaux et l'industrie lourde. De plus, la tarification de Transports Canada est de beaucoup supérieure à celle des administrations portuaires des quais de pêche du MPO. Tant à Gaspé qu'à Carleton, les services offerts par le MPO et Transports Canada ne suffisent pas aux mariculteurs<sup>74</sup>.

Stéphane Morissette, vice-président du Regroupement  
des mariculteurs du Québec.

De l'avis du Comité, l'usage des ports fédéraux en Gaspésie illustre la nécessité d'une concertation des agences fédérales pour qu'elles en arrivent à une solution pour accommoder les aquaculteurs.

Le Comité recommande donc :

### **RECOMMANDATION 19**

**Que Pêches et Océans Canada facilite par le biais d'accords interministériels l'accès aux quais fédéraux ne lui appartenant pas lorsque les utilisateurs locaux identifient un besoin qui ne peut être comblé autrement par les infrastructures du port pour petits bateaux à proximité.**

On cite souvent les pêches autochtones comme un secteur qui a un besoin croissant en installations portuaires. Plusieurs facteurs interviennent ici : de plus en plus d'autochtones accèdent à la pêche à la suite de traités, de jugements ou de programmes d'accès fédéraux; l'éloignement de certains villages autochtones; la compétence partagée entre les ministères fédéraux et les paliers de gouvernement au sujet des affaires autochtones.

---

73 Bill Goulding, *Témoignages*, 21 mai 2007.

74 Stéphane Morissette, *Témoignages*, 18 avril 2008.

L'effectif de pêcheurs autochtones est loin d'être négligeable au pays, en particulier pour ce qui concerne l'usage des PPB. Selon le recensement de 2006, 75 % des pêcheurs manitobains sont autochtones<sup>75</sup>. Dans la région des Maritimes et du Golfe, 44 % des aménagements portuaires servent aux localités autochtones<sup>76</sup>. La situation est la même en Colombie-Britannique, où la dynamique actuelle de la négociation des traités complique l'utilisation des ports par les Autochtones. Dans cette province, l'éloignement des communautés autochtones est représentatif de ce qu'on retrouve ailleurs au pays, comme l'illustre ce commentaire :

Nous avons également des questions touchant les premières nations qui sont propres à la Colombie-Britannique. Nous participons, en Colombie-Britannique, au processus de négociation des traités avec Affaires indiennes et du Nord Canada pour qu'ils tiennent compte des 15 ports qui se trouvent en bordure de collectivités des premières nations. En plus de servir à la pêche commerciale, ces ports sont souvent les seuls moyens d'accéder à ces communautés, qui ne sont pas desservies par le réseau routier. C'est pourquoi les collectivités autochtones insistent pour que la question de ces ports fasse partie des négociations avec Affaires indiennes et du Nord Canada quand ce ministère s'efforce de régler avec elles leurs revendications. Nous, nous sommes d'avis que ces ports offrent des perspectives de développement économique aux premières nations et qu'ils devraient constituer l'un des sujets de négociation<sup>77</sup>.

James Boland, directeur régional aux initiatives stratégiques,  
région du Pacifique, ministère des Pêches et des Océans.

Le MPO reconnaît que les règlements de traités et leur impact sur l'utilisation des ports par les Premières nations exercent une pression sur les infrastructures. Selon M. Cal Hegge, cela devra déboucher sur une capacité accrue qui nécessitera bien sûr des fonds<sup>78</sup>. Pour le directeur régional des PPB pour le Pacifique, les ports situés dans les localités autochtones doivent figurer dans l'ensemble des actifs transférés aux bandes durant la négociation des traités<sup>79</sup>. Le Comité convient avec plusieurs témoins que ces ports font partie intégrante de ces communautés, qu'ils leur offrent à ce titre un potentiel économique et qu'ils doivent figurer dans les négociations des traités.

En ce qui concerne les pêches autochtones, la principale question concerne probablement les compétences gouvernementales relatives aux questions autochtones. La plupart des témoins qui ont abordé la question ont évoqué un manque de concertation entre le MPO et Affaires indiennes et du Nord Canada, ce dernier étant maître d'œuvre fédéral dans le dossier autochtone. M. Kevin Sigurdson, qui gère Goodman's Landing au Manitoba, nous a dit qu'un « problème se pose toujours pour les collectivités des

---

75 Allan Gaudry, *Témoignages*, 14 février 2008.

76 Jackey Richard, *Témoignages*, 26 novembre 2007.

77 James Boland, *Témoignages*, 26 novembre 2007.

78 Cal Hegge, *Témoignages*, 19 novembre 2007.

79 James Boland, *Témoignages*, 26 novembre 2007.

Premières nations lorsqu'on leur répond "Désolé, vous relevez des Affaires indiennes et du Nord et nous ne pouvons pas vous aider" ». Pourtant, « ce sont tous des pêcheurs », ajoute-t-il<sup>80</sup>.

Selon certains témoins, le financement des ports dans les communautés autochtones n'est pas prioritaire pour le fédéral. Les fonds destinés aux Premières nations concernent la santé, le logement et l'éducation<sup>81</sup>. Le MPO n'aménagera pas un nouveau port sur des terres autochtones, selon M. David Tomasson, directeur du Freshwater Harbour Authority Advisory Council<sup>82</sup>, qui ajoute :

Un des problèmes qui s'opposent à ce que la Direction des ports pour petits bateaux dépense de l'argent pour ces ports afin d'améliorer leur sécurité est dû à la politique de cette direction qui est de ne rien faire, sauf si la Couronne est propriétaire du port. Par exemple, le port de Goodman's Landing est surtout utilisé par les pêcheurs commerciaux des premières nations, et l'argument invoqué est que c'est aux Affaires indiennes qu'il incombe de s'occuper de ce port. C'est en quelque sorte une façon de se renvoyer la balle. Cependant, ici dans la région du Centre et de l'Arctique, nous ne faisons pas de différence entre un pêcheur commercial des premières nations et un autre pêcheur. Un pêcheur est un pêcheur; il a besoin et, nous le soutenons, il mérite d'avoir un port d'attache sûr<sup>83</sup>.

Quant aux provinces, elles hésitent elles aussi à financer sur les terres autochtones. Comme en témoigne ce commentaire :

Dès qu'un port est situé sur les terres des premières nations, la province dit qu'il est de compétence fédérale. En l'occurrence, pourquoi la province devrait-elle se préoccuper de financement? Nous avons ces problèmes en tout temps et nous tentons de former un partenariat en vertu duquel nous verserions un tiers du financement, la province un autre tiers et le gouvernement fédéral le dernier tiers. Ensuite, nous pourrions nous occuper de l'infrastructure et la maintenir en état. Mais quand la province dit que cela n'est pas de sa compétence, que se passe-t-il? Il nous manque certains partenaires et cela nous pose problème parce que les ports sont sur des terres des premières nations<sup>84</sup>.

Le Comité recommande :

## **RECOMMANDATION 20**

**Que Pêches et Océans Canada collabore avec Affaires indiennes et du Nord Canada à améliorer leur coordination dans la création et l'entretien d'installations portuaires dans les localités autochtones.**

---

80 Kevin Sigurdson, *Témoignages*, 29 mai 2008.

81 Allan Gaudry, *Témoignages*, 14 février 2008.

82 David Tomasson, *Témoignages*, 29 mai 2008.

83 *Ibid.*

84 Allan Gaudry, *Témoignages*, 14 février 2008.

## Besoins portuaires au Nunavut

En décembre 2007, le Comité avait recommandé que le gouvernement respecte jusqu'au bout son engagement à investir 46 millions en cinq ans dans la construction et la mise en opération de sept ports au Nunavut. Le Budget 2008 prévoyait des coûts de 8 millions au cours des deux prochaines années pour la construction, la mise en service et la gestion d'un port commercial à Pangnirtung, au Nunavut. Le Budget 2009 porte cet investissement à 17 millions sur deux ans de manière à accélérer la construction du port de Pangnirtung. Selon Mme Michaela Huard, sous-ministre adjointe de la gestion de l'infrastructure et de l'information au MPO :

Le port devrait être achevé en 2011-2012 et nous prévoyons qu'il sera entièrement fonctionnel et sous la gestion de l'administration portuaire locale à l'été 2012. Il s'agit d'un vaste et important projet portuaire, notre premier projet de construction dans l'Arctique. Il comporte des enjeux particuliers, notamment quant à la mobilisation de matériaux et d'équipement jusqu'à la collectivité au moyen de barges à portée limitée. Nous devons également composer avec une saison de construction très brève tout en bâtissant un port capable de résister aux conditions météorologiques et aux conditions de glaces extrêmes en plus d'être adapté à des amplitudes de marée significatives<sup>85</sup>.

Le Comité note cependant que le MPO n'as pas encore fait de plan pour la construction des six autres ports.<sup>86</sup> Le plan actuel ne tient toujours pas compte des besoins des collectivités comme Arctic Bay, Grise Fjord et Resolute — tels qu'exprimés par les représentants de ces collectivités devant le Comité<sup>87</sup>.

Le Comité recommande :

### RECOMMANDATION 21

**Que Pêches et Océans Canada confirme son objectif de construire tous les ports identifiés pour les petites collectivités du Nunavut.**

---

85 Michaela Huard, Témoignages, 29 octobre 2009.

86 Un comité intergouvernemental créé par le sous-ministre du ministère du Développement communautaire et du Transport du Nunavut, et le sous-ministre du MPO a eu le mandat d'examiner et d'évaluer la demande d'aide financière du territoire pour les installations portuaires des PPB. L'évaluation commune a été livrée dans un rapport en 2004-2005, et une version révisée est parue en 2006 (Gouvernement du Nunavut et Pêches et Océans Canada, *Rapport sur les ports pour petits bateaux du Nunavut*, 2006 (version révisée), 115 pages.). Le rapport appuie la demande territoriale de ports de pêche dans sept localités : Pangnirtung, Clyde River, Qikiqtarjuaq, Pond Inlet, Chesterfield Inlet, Repulse Bay et Kugaaruk.

87 *Témoignages*, 5 février 2008. Jaypetee Akeeagok, président de l'Association des chasseurs et trappeurs Iviq; Harry Earle de l'Alliance des pêches Arctique; Isaac Kalluk, président de l'Association des chasseurs et trappeurs de Resolute Bay; Tommy Kilabuk, président de l'Organisation des chasseurs et trappeurs Ikajutit; Lottie Toomasie, président de l'Association des chasseurs et trappeurs Nattivak.

## RECOMMANDATION 22

**Que Pêches et Océans Canada réexamine l'évaluation faite des besoins portuaires des collectivités comme Arctic Bay, Grise Fjord et Resolute.**

### Conclusion

Le Comité est fier de présenter son rapport final sur l'importante question de l'exploitation et de l'entretien des ports pour petits bateaux partout au pays. Nous sommes convaincus que le Programme des PPB ne doit pas servir uniquement aux pêcheurs, mais aussi aux populations qui interagissent avec la pêche. Il est essentiel que ce programme du MPO soit géré pour, par et avec ces populations. Voilà exactement ce que le modèle des administrations portuaires instaure depuis vingt ans avec succès, malgré l'état lamentable des ports. **Le Comité désire faire l'éloge du travail extraordinaire des administrations portuaires et du dévouement et de la passion de leurs bénévoles depuis les débuts du programme. Sans eux, les ports cesseraient fort probablement d'opérer et le programme des Ports pour petits bateaux du MPO pourrait être paralysé.**

Le rapport conclut une longue étude qui a conduit le Comité dans les cinq régions desservies par le Programme des PPB. La première phase avait pris fin en décembre 2007 par un rapport qui formulait des recommandations immédiates répondant à des besoins urgents de financement. Depuis, le gouvernement a annoncé des investissements considérables, mais de nombreux problèmes subsistent et le Comité estime que plusieurs questions abordées dans le présent rapport devraient faire l'objet de nouveaux investissements fédéraux ciblés dans le programme.

Sur la plupart des sujets abordés dans son rapport, le Comité formule des recommandations qui dotent Pêches et Océans Canada d'outils pour améliorer selon lui le Programme des PPB. Dans le rapport, le Comité résume les témoignages entendus sur la sécurité, le dragage et la protection contre les tempêtes. Nous commentons le mode de gestion des administrations portuaires et apportons des suggestions pour améliorer le programme, en particulier par le développement d'outils pour aider les autorités locales dans leurs opérations quotidiennes et leur planification à long terme. Le Comité attire l'attention sur le problème des navires abandonnés et recommande des changements à la loi qui régit les ports pour petits bateaux. Enfin, nous formulons certains besoins d'infrastructures portuaires émanant des secteurs émergents. Y répondre pourrait conditionner la réussite de certaines entreprises ou la survie de certaines localités.

# **LISTE DES RECOMMANDATIONS**

---

## **RECOMMANDATION 1**

Que Pêches et Océans Canada mette à jour son évaluation de ce qu'il en coûterait pour remettre les ports essentiels en bon état.

## **RECOMMANDATION 2**

Que Pêches et Océans Canada élabore un plan visant à remettre les ports essentiels en bon état.

## **RECOMMANDATION 3**

Que lorsqu'il élaborera son plan visant à remettre les ports essentiels en bon état, Pêches et Océans Canada y incorpore une exigence de maintien de structures sécuritaires.

## **RECOMMANDATION 4**

Que Pêches et Océans Canada s'assure qu'il y ait suffisamment de fonds dans son budget de fonctionnement et d'entretien ainsi que dans son budget d'immobilisations pour les opérations de dragage récurrentes et les activités connexes. Le montant de ces fonds devrait tenir compte des normes et des règlements sur l'environnement de plus en plus rigoureux qui s'appliquent à ces activités, particulièrement en ce qui concerne la protection de l'habitat du poisson.

## **RECOMMANDATION 5**

Que Pêches et Océans Canada adopte une approche à long terme pour résoudre les problèmes de dragage par l'aménagement d'ouvrages permanents tels des brise-lames.

## **RECOMMANDATION 6**

Que, là où il faut draguer au-delà des limites du bassin et du chenal d'entrée d'un port de pêche qui relève du Programme des Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada se coordonne avec les responsables de ce dragage pour assurer un accès sécuritaire au port en tout temps.

## **RECOMMANDATION 7**

Que Pêches et Océans Canada aide les administrations portuaires à identifier et répondre aux effets locaux du changement climatique.

#### **RECOMMANDATION 8**

**Que Pêches et Océans Canada détermine, parmi les ports dont il prévoit le dessaisissement ou la désaffectation, lesquels pourraient demeurer inscrits dans l'inventaire du Ministère et entretenus parce que ce sont des havres sûrs en cas de mauvais temps.**

#### **RECOMMANDATION 9**

**Que Pêches et Océans Canada aide les administrations portuaires à établir un plan d'affaires à court et long terme et un plan d'immobilisation.**

#### **RECOMMANDATION 10**

**Que Pêches et Océans Canada aide les administrations portuaires dans leurs efforts d'obtenir des fonds d'autres sources : fédérales, provinciales et privées.**

#### **RECOMMANDATION 11**

**Que Pêches et Océans Canada aide et encourage les administrations portuaires à établir des partenariats avec des organismes locaux quand c'est possible.**

#### **RECOMMANDATION 12**

**Que le plafond du pouvoir de signature des contrats des gestionnaires de ports soit porté de 40 000 \$ à 200 000 \$ pour les travaux d'immobilisation et de réparation mineurs et que, si possible, on donne priorité à l'embauche d'entreprises locales pour le travail.**

#### **RECOMMANDATION 13**

**Que Pêches et Océans Canada simplifie sa procédure d'examen et d'approbation des projets visant les ports pour petits bateaux afin que ceux-ci soient approuvés, annoncés et mis en appel d'offre avant le 1<sup>er</sup> juin là où cela est possible, et**

**Que Pêches et Océans Canada fasse une comptabilité claire et transparente des coûts relatifs à ces projets et des dépenses administratives effectuées par lui ou par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.**

#### **RECOMMANDATION 14**

**Que Pêches et Océans Canada revoit et modernise la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance* et son Règlement, afin de tenir compte de la réalité actuelle de la gestion des ports pour petits bateaux. Il faudrait notamment inclure ou mettre à jour les définitions d' « administrations portuaires », d' « abandonné » et de « responsable du port ».**

#### **RECOMMANDATION 15**

**Que Pêches et Océans Canada envisage de faire des modifications législatives pour faciliter l'enlèvement des navires abandonnés dans ses ports.**

#### **RECOMMANDATION 16**

**Que le gouvernement du Canada donne suite en temps opportun à ses engagements financiers pour les travaux de restauration environnementale nécessaires avant la cession d'un port.**

#### **RECOMMANDATION 17**

**Que le gouvernement du Canada reconnaisse les attributs patrimoniaux et culturels des ports de pêche, de même que leur valeur touristique et économique, et**

**Que le gouvernement du Canada permette aux administrations portuaires d'être admissible à recevoir des subventions des agences fédérales de développement économique pour des projets destinés à mettre ces attributs en valeur.**

#### **RECOMMANDATION 18**

**Que Pêches et Océans Canada revoie le mandat du Programme des ports pour petits bateaux pour reconnaître que, si son mandat premier est d'offrir des ports ouverts, sûrs et en bon état au secteur de la pêche commerciale, les ports servent et sont gérés aussi à d'autres fins, comme celles de la pêche récréative, des pêches autochtones, de la pêche sportive commerciale et des secteurs émergents comme l'aquaculture.**

#### **RECOMMANDATION 19**

**Que Pêches et Océans Canada facilite par le biais d'accords interministériels l'accès aux quais fédéraux ne lui appartenant pas lorsque les utilisateurs locaux identifient un besoin qui ne peut être comblé autrement par les infrastructures du port pour petits bateaux à proximité.**

#### **RECOMMANDATION 20**

**Que Pêches et Océans Canada collabore avec Affaires indiennes et du Nord Canada à améliorer leur coordination dans la création et l'entretien d'installations portuaires dans les localités autochtones.**

#### **RECOMMANDATION 21**

**Que Pêches et Océans Canada confirme son objectif de construire tous les ports identifiés pour les petites collectivités du Nunavut.**

## **RECOMMANDATION 22**

**Que Pêches et Océans Canada réexamine l'évaluation faite des besoins portuaires des collectivités comme Arctic Bay, Grise Fjord et Resolute.**

# ANNEXE A

## LISTE DES TÉMOINS POUR LA 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>ère</sup> SESSION

Organisations et individus	Date	Réunion
<p><b>Ministère des Pêches et des Océans</b></p> <p>Robert Bergeron, directeur général, Ports pour petits bateaux</p> <p>Bill Goulding, directeur régional, Ports pour petits bateaux, Région de Terre-Neuve et Labrador</p> <p>Cal Hegge, sous-ministre adjoint intérimaire, Ressources humaines et services intégrés</p>	2006/05/30	4
<p><b>Comité consultatif national des administrations portuaires</b></p> <p>Bob Baziuk, secrétaire, Colombie-Britannique</p> <p>Osborne Burke, président, Maritimes et le Golfe</p> <p>Luc Legresley, vice-président, Québec</p>	2007/03/22	45
<p><b>Ministère des Pêches et des Océans</b></p> <p>Robert Bergeron, directeur général, Ports pour petits bateaux</p> <p>Cal Hegge, sous-ministre adjoint, Ressources humaines et services intégrés</p> <p>Micheline Leduc, directrice, Opérations portuaires et génie</p>	2007/05/29	57
<p><b>Ministère des Pêches et des Océans</b></p> <p>Gervais Bouchard, directeur régional, Ports pour petits bateaux, Région du Québec</p> <p>Bill Goulding, directeur régional, Ports pour petits bateaux, Région de Terre-Neuve et Labrador</p> <p>Al Kathan, directeur régional par intérim, Ports pour petits bateaux, Région du Centre et de l'Arctique</p>	2007/05/31	58
<p><b>Jacobs Consultancy Canada inc.</b></p> <p>Matthew Bol, directeur</p>	2007/06/05	59



## ANNEXE B

# LISTE DES TÉMOINS POUR LA 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION

Organisations et individus	Date	Réunion
<p><b>Ministère des Pêches et des Océans</b></p> <p>Robert Bergeron, directeur général, Ports pour petits bateaux</p> <p>Cal Hegge, sous-ministre adjoint, Ressources humaines et services intégrés</p> <p>Micheline Leduc, directrice, Opérations portuaires et génie</p>	2007/11/19	2
<p><b>Comité consultatif national des administrations portuaires</b></p> <p>Bob Baziuk, secrétaire, Colombie-Britannique</p> <p>Bruce Benson, membre, Centre et Arctique</p> <p>Osborne Burke, président, Maritimes et le Golfe</p> <p>Morris Fudge, membre, Terre-Neuve-et-Labrador</p> <p>Luc Legresley, vice-président, Québec</p> <p>David Tomasson, membre, Centre et Arctique</p>	2007/11/21	3
<p><b>Ministère des Pêches et des Océans</b></p> <p>James Boland, directeur régional, Initiatives stratégiques, Région du Pacifique</p> <p>Jackey Richard, directeur régional par intérim, Ports pour petits bateaux, Région des Maritimes et du Golfe</p> <p><b>Harbour Authority of Woods Harbour</b></p> <p>Geraldine Nickerson, responsable du port</p>	2007/11/26	4
<p><b>Association des pêcheurs propriétaires des Îles-de-la-Madeleine</b></p> <p>Mario Desrape, président</p> <p>Léonard Poirier, directeur général</p> <p><b>Harbour Authority of North Lake</b></p> <p>Sheila Eastman, responsable du port</p>	2007/11/28	5

<b>Organisations et individus</b>	<b>Date</b>	<b>Réunion</b>
<p><b>Alliance des pêches Arctique</b> Harry Earle</p> <p><b>Organisation des chasseurs et trappeurs Ikajutit</b> Tommy Kilabuk, président</p> <p><b>Association des chasseurs et des trappeurs Iviq</b> Jaypetee Akeeagok, président</p> <p><b>Association des chasseurs et trappeurs Nattivak</b> Lootie Toomasie, président</p> <p><b>Association des chasseurs et trappeurs de Resolute Bay</b> Isaac Kalluk, président</p>	2008/02/05	11
<p><b>Manitoba Commercial Inland Fishers Federation</b> Allan Gaudry, président par intérim</p>	2008/02/14	13
<p><b>Ministère des Finances</b> Gilles Le Blanc, chef principal, Division de la politique commerciale internationale, Finances et échanges internationaux John O'Neill, chef, Règles du commerce international, Division de la politique commerciale internationale</p> <p><b>Ministère des Pêches et des Océans</b> Gorazd Ruseski, directeur, Politiques internationales des pêches</p> <p><b>Commerce international et expansion des entreprises</b> John Campbell, directeur, Commerce international et expansion des entreprises</p>	2008/02/26	14
<p><b>À titre personnel</b> Marc Bénitah, professeur, Université du Québec à Rimouski Rashid Sumaila, professeur, University of British Columbia</p>	2008/02/28	15
<p><b>Ministère des Finances</b> John O'Neill, chef, Règles du commerce international, Division de la politique commerciale internationale</p>	2008/03/06	17

Organisations et individus	Date	Réunion
<b>Ministère des Pêches et des Océans</b>		
Gorazd Ruseski, directeur, Politiques internationales des pêches		
<b>Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (Commerce international)</b>		
Gilles Gauthier, directeur général, Politique commerciale multilatérale, Politique et négociations commerciales		
<b>Harbour Authority of Admirals Beach</b>	2008/04/14	25
Rom Dalton		
<b>Harbour Authority of Bay Bulls</b>		
Donald Drew, président		
<b>Harbour Authority of Carbonear</b>		
Herb Butt		
<b>Harbour Authority of Harbour Grace</b>		
Warren Parsons		
<b>Harbour Authority of Old Perlican</b>		
Dave Johnson		
<b>Harbour Authority of Port de Grave</b>		
Ross Petten		
<b>Harbour Authority of St. Brides</b>		
Kevin McGrath		
<b>Irish Loop Development Board</b>		
Pat Curran, directeur exécutif		
<b>Harbour Authority of Bridgeport/Moretons Harbour/Valley Pond</b>	2008/04/15	26
Albert Canning, superviseur du port		
<b>Harbour Authority of Fogo Island</b>		
Gail Penton		
<b>Harbour Authority of Leading Ticks</b>		
Harry Hallet		
<b>Harbour Authority of Twillingate</b>		
Gord Noseworthy		

<b>Organisations et individus</b>	<b>Date</b>	<b>Réunion</b>
	2008/04/16	27
<b>Annandale Harbour Authority</b>		
Bobby Jenkins, président		
Ivan Jenkins, directeur		
Harley Jenkins, trésorier		
Gregory Norton, président		
<b>Naufrage Harbour Authority</b>		
Darrell Lesperance, président		
Lewis Miller, vice-président		
Gérard Steele, présentateur		
<b>North Rustico Harbour Authority</b>		
Norman Peters, président		
<b>Ville de Georgetown</b>		
Peter Llwellyn, maire		
<b>Administration portuaire de Anse Bleue</b>	2008/04/18	28
Roland Landry		
<b>Administration portuaire de Le Goulet</b>		
Paul-Aimé Mallet, président		
<b>Administration portuaire de Pointe-Verte</b>		
Léger Arseneau		
Yvon Arseneau		
<b>Administration portuaire de Shippagan</b>		
Camille-André Mallet		
<b>Administration portuaire de Ste-Marie-St-Raphaël</b>		
Marc Paulin, président		
<b>Administration portuaire du Quai de Tracadie</b>		
Philippe Ferguson, secrétaire		
Jacques LeBreton, vice-président		
<b>Autorité portuaire de Grande-Anse</b>		
Winston Coombs		
Roger Savoie, trésorier		
Roméo Thériault		

Organisations et individus	Date	Réunion
<b>Comité portuaire de Pigeon-Hill</b>		
Samuel Larocque, secrétaire-trésorier		
Donat Plourde, président		
<b>Stonehaven Harbour Authority</b>		
Thomas Kenny		
Margot Payne, secrétaire-trésorière		
<b>Village de Le Goulet</b>		
Denis Roussel, maire		
<b>Ville de Lamèque</b>		
Rénald Haché, maire		
<b>Administration portuaire de L'Anse-à-Valleau</b>	2008/04/18	29
Carmelle Mathurin		
<b>Administration portuaire de Rivière-au-Renard</b>		
Jacques Dufresne		
Gilles Tapp, président		
<b>Conférence régionale des élu(e)s Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine</b>		
Olivier Demers		
Gilbert Scantland, directeur général		
<b>Municipalité de Grande-Vallée</b>		
Ghislaine Bouthillette, directrice générale et secrétaire-trésorière		
Gabriel Minville, maire		
<b>Quai de Saint-Georges-de-Malbaie</b>		
Anita Collin, porte-parole		
<b>Municipalité régionale du comté de la Haute-Gaspésie</b>		
Majella Émond, préfet		
<b>Municipalité régionale du comté du Rocher-Percé</b>		
Claude Cyr, préfet		
<b>Regroupement des mariculteurs du Québec</b>		
Stéphane Morissette, vice-président		
<b>Ville de Gaspé</b>		
François Roussy, maire		

Organisations et individus	Date	Réunion
<b>Ville de Percé</b>		
Georges Mamelonet, maire		
<b>Ville de Belleville</b>	2008/05/13	34
Marjorie Buck, directrice des services récréatifs et communautaires		
Neil Ellis, maire		
Steve Hyndman, directeur général		
Rick Kester, directeur, génie et travaux publics		
<b>Comté de Prince Édouard</b>		
Barry Braun, commissaire des loisirs, des parcs et de la culture		
Leo Finnegan, maire		
<b>Eastern Ontario Commercial Fishers' Committee</b>		
Roxy Lancaster		
Albert Vancott		
<b>Area E Gillnetters Association</b>	2008/05/26	36
Mike Bennett, membre		
Gary Williamson, directeur		
<b>Corporation of Delta</b>		
Nancy Cuddeford, gestionnaire, Services des loisirs		
Hugh Fraser, directeur adjoint, Génie		
<b>Harbour Authority Association of British Columbia</b>		
Art Childs, vice-président		
Elizabeth McLeod, présidente		
<b>Ladner Harbour Fishers' Committee</b>		
Harvey Gifford, président		
<b>Pacific Regional Harbour Authority Advisory Committee</b>		
Lutz Budde, directeur, Oona River Community Association		
Linda Franz, responsable du port, Campbell River Harbour Authority		
Ben Maberley, directeur, Whaler Bay Harbour Authority		

Organisations et individus	Date	Réunion
<b>Steveston Harbour Authority</b>		
Bob Baziuk, directeur général		
Ross Holkestad, représentant, Fishing Vessel Owners Association		
<b>Première nation des 'Namgis</b>	2008/05/27	37
William Cranmer, chef		
<b>District of Port Hardy</b>		
Rick Davidge, directeur général		
John Tidbury, conseiller		
<b>Keltic Seafoods</b>		
Jack Masterman, directeur financier		
<b>Malcolm Island Lions Harbour Authority</b>		
Lorraine Williams, gestionnaire du port		
<b>Port Hardy Harbour Authority</b>		
Pat McPhee, gestionnaire du port		
Mary-Ann Smith, gestionnaire du port		
<b>Quatsino First Nation</b>		
David Schmidt, directeur		
<b>Quatsino Residents' Organization</b>		
Gwen Hansen, secrétaire-trésorière		
<b>District régional de Mount Waddington</b>		
Rod Sherrell, président		
<b>Ville de Port McNeill</b>		
Gerry Furney, maire		
Albert Sweet, administrateur-trésorier		
<b>Winter Harbour Harbour Authority</b>		
Phil Wainwright, président		
<b>Freshwater Harbour Authority Advisory Council</b>	2008/05/29	38
David Tomasson, directeur		
<b>Gimli Harbour Authority</b>		
David Olson, directeur et membre		
<b>Goodman's Landing</b>		
Kevin Sigurdson, gérant		

---

Organisations et individus	Date	Réunion
<b>Jackhead Fisheries</b>		
Henry Traverse, porte-parole		
<b>Lake Winnipeg Fishers</b>		
Robert Kristjanson		
<b>Manitoba Commercial Inland Fishers Federation</b>		
Allan Gaudry, vice-président		

## ANNEXE C

# LISTE DES TÉMOINS POUR LA 40<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION

Organisations et individus	Date	Réunion
<b>Ministère des Pêches et des Océans</b> Michaela Huard, sous-ministre adjointe, Gestion de l'infrastructure et de l'information Micheline Leduc, directrice générale, Ports pour petits bateaux	2009/10/29	41
<b>Comité consultatif national des administrations portuaires</b> Osborne Burke, membre, Maritimes et le Golfe Morris Fudge, membre, Terre-Neuve-et-Labrador Luc Legresley, membre, Québec Stacy Linington, membre, Centre et de l'Arctique Ben Maberley, membre, Pacifique	2009/11/26	47



**ANNEXE D**  
**LISTE DES MÉMOIRES POUR LA**  
**39<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>ère</sup> SESSION**

---

**Organisations et individus**

---

**Comité consultatif national des administrations portuaires**

**Jacobs Consultancy Canada inc.**

**Ministère des Pêches et des Océans**



# **ANNEXE E**

## **LISTE DES MÉMOIRES POUR LA 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION**

---

### **Organisations et individus**

---

**Administration portuaire de L'Anse-à-Valleau**

**Administration portuaire de Pointe-Verte**

**Alliance des pêches Arctique**

**Annandale Harbour Authority**

**Autorité portuaire de Grande-Anse**

**Comité consultatif national des administrations portuaires**

**Comité consultatif régional des administrations portuaires du Québec**

**Corporation of Delta**

**Goodman's Landing**

**Harbour Authority Association of British Columbia**

**Harbour Authority of Carbonear**

**Harbour Authority of Fogo Island**

**Harbour Authority of Woods Harbour**

**Ladner Harbour Fishers' Committee**

**Municipalité de Grande-Vallée**

**Naufrage Harbour Authority**

**North Rustico Harbour Authority**

**Pacific Regional Harbour Authority Advisory Committee**

**Quai de Saint-Georges-de-Malbaie**

**Stonehaven Harbour Authority**



**ANNEXE F**  
**LISTE DES MÉMOIRES POUR LA**  
**40<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 2<sup>e</sup> SESSION**

---

**Organisations et individus**

---

**Comité consultatif national des administrations portuaires**



## DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents pour la 39<sup>e</sup> législature, 1<sup>ère</sup> session ([séances n<sup>os</sup> 4, 45, et 57 à 59](#)) est déposé.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents pour la 39<sup>e</sup> législature, 2<sup>e</sup> session ([séances n<sup>os</sup> 2 à 5, 7, 8, 11, 13 à 15, 17, 25 à 29, 34 à 38 et 42 à 43](#)) est déposé.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents pour la 40<sup>e</sup> législature, 2<sup>e</sup> session ([séances n<sup>os</sup> 41 et 45 à 50](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Rodney Weston, député