



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 118 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 6 novembre 2018

Président

M. Ken McDonald

Comité permanent des pêches et des océans

Le mardi 6 novembre 2018

• (1535)

[Traduction]

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

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à une motion adoptée par le Comité le mardi 30 janvier 2018, le Comité poursuit son étude de l'état actuel des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans.

Nous accueillons aujourd'hui trois témoins, notamment Mme Sarah Shiels, une avocate au service de Clifford Shiels Legal. Nous recevons également M. Facey, représentant de la Digby Neck Harbour Authority, et, par vidéoconférence, Lucien LeBlanc, porte-parole de la Wedgeport Harbour Authority.

Soyez tous les bienvenus. Nous allons commencer par entendre les déclarations préliminaires des témoins, qui disposeront d'un maximum de sept minutes.

Nous allons commencer par Mme Shiels. Madame, veuillez prendre la parole dès que vous serez prête.

Mme Sarah Shiels (avocate, Clifford Shiels Legal): Merci, monsieur McDonald.

Bonjour à tous. Je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée de comparaître devant vous et de vous faire part de quelques-unes de mes réflexions et de mes expériences de travail avec des administrations portuaires. J'ai préparé une déclaration écrite que je vais vous lire maintenant.

Je suis une avocate de la Nouvelle-Écosse dont le travail axé sur le droit maritime, depuis mes études en droit à l'Université Dalhousie d'Halifax, se poursuit au sein de ma pratique actuelle dans le port historique de Yarmouth. Je sers maintenant des clients des trois provinces maritimes associés à la pêche et aux ports, en leur apportant une aide en matière de conventions de bail, d'accords d'octroi de licence, de gouvernance de conseils d'administration, de règlement de différends ou de litiges.

Je comparais devant vous aujourd'hui afin de vous faire part de mes connaissances et de mon expérience à titre d'avocate spécialisée en droit maritime qui travaille avec des ports pour petits bateaux et des collectivités côtières, et afin de vous faire savoir qu'ils ont besoin de votre aide.

Avant d'examiner des problèmes particuliers, je vais vous donner un exemple représentatif de l'environnement des administrations portuaires et de l'engagement de leurs employés et de leurs bénévoles. L'administration portuaire de Pinkney's Point est située au bout d'un long chemin constamment menacé par l'érosion, et elle s'étend du continent aux marais salés qu'elle serpente. La collectivité compte environ 300 personnes et n'a pas facilement accès à des services de soutien.

Cette administration portuaire employait auparavant un superviseur appelé Benjamin Smith, mais connu sous le nom de « Benny »; un homme social, bien connu par la collectivité. Benny est décédé il y a un an, soit le 27 octobre 2017, à l'âge de 67 ans. Il est mort en essayant de secourir des cueilleurs de mollusques qui semblaient s'être échoués. Son bateau a eu des problèmes mécaniques et a chaviré non loin du rivage.

Benny personnifiait les types de gens qui travaillent pour les administrations portuaires ou qui se portent volontaire pour les aider. C'était un travailleur acharné qui s'impliquait dans la collectivité et qui était prêt à risquer sa vie pour aider les autres. Ce sont des qualités que l'on peut retrouver dans une certaine mesure au sein de tous les conseils d'administration des administrations portuaires. Ces organisations et les gens qui les dirigent sont d'immenses atouts pour l'économie canadienne, et j'ose dire qu'ils représentent l'esprit de notre pays comme nous aimerions qu'il soit connu.

Il ne fait aucun doute que la côte Est est tributaire d'une économie maritime, mais le Canada est aussi une nation côtière. Nous possédons le plus long littoral du monde, et nos territoires nordiques sont prêts à être développés. Il est donc temps de renforcer nos partenariats avec les collectivités côtières afin de gagner leur confiance.

Bien que j'aie passé du temps à discuter avec des représentants d'administrations portuaires de la Colombie-Britannique, mon attention est naturellement plus axée sur les préoccupations opérationnelles de l'Est du Canada. Toutefois, il est à noter que d'importantes différences existent entre les deux régions. En Colombie-Britannique, la gestion des embarcations de plaisance et la présence de soi-disant « domiciles à bord » sont plus préoccupantes que la congestion liée aux navires de pêche commerciale. Alors que des ports de la côte Est refusent des navires commerciaux ainsi que des embarcations de plaisance en raison de contraintes liées à la capacité, leurs homologues de la côte Ouest n'accueillent pas suffisamment de navires commerciaux et acceptent des embarcations de plaisance uniquement pour assurer la viabilité de leur port.

Ce phénomène est lié à la géographie, au climat et à l'absence d'une politique du propriétaire-exploitant sur la côte Ouest. Les administrations portuaires des provinces de l'Atlantique doivent affronter d'intenses pressions environnementales. L'amplitude de marée en Nouvelle-Écosse et dans la baie de Fundy est importante, puisqu'elle varie de 20 à 50 pieds. Les infrastructures des ports sont exposées à des ouragans et des tempêtes hivernales qui naissent dans le Golfe du Mexique et se déplacent vers le nord.

Les activités de pêche se déroulent à longueur d'année. Les dates de début et de fin varient en fonction des prises. Par exemple, la très lucrative pêche au homard du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse commence le dernier lundi de novembre et, bien que la saison se poursuive jusqu'en mai, les pêches sont plus productives de novembre à janvier.

Au cours des dernières années, les pêcheurs de la côte Est ont investi dans des navires beaucoup plus grands afin de faciliter le transport des casiers à homard et de pouvoir pêcher plus loin des côtes de façon sécuritaire. Ce changement n'est pas sans susciter la controverse, et les responsables des ports se sentent accablés par le fait que les propriétaires de ces navires de plus grande taille s'attendent à ce qu'ils accommodent leurs navires.

Bon nombre d'administrations portuaires tiennent des listes d'attente, et leurs responsables peuvent refuser l'entrée à des navires mais, en pratique, ils ne peuvent pas faire grand-chose pour empêcher de nouveaux navires d'amarrer. Ils comptent en grande partie sur la bonne volonté des propriétaires des navires du port d'attache ou des bateaux de passage pour observer les règles du port. Si un navire accoste sans permission et qu'une entente d'amarrage n'a pas été conclue, il y a très peu de mesures qu'ils peuvent prendre, à défaut de signaler le navire aux autorités et de traîner le propriétaire devant les tribunaux.

• (1540)

La Loi et le Règlement sur les ports de pêche et de plaisance prévoient l'application de leurs dispositions par des agents d'application de la loi désignés, et un certain nombre de gestionnaires des opérations du MPO sont accrédités à le faire. Cependant, selon mon expérience, le ministère des Pêches et des Océans a toujours refusé d'apporter ce soutien. Les administrations portuaires souffrent d'un manque d'encadrement de la part du MPO en ce qui concerne: premièrement, l'obligation de promouvoir l'accès du public; deuxièmement, la détection et la rectification des problèmes de sécurité; troisièmement, l'enlèvement des navires abandonnés; et quatrièmement, la relation avec les autres organismes fédéraux — c'est-à-dire la relation que les administrations portuaires et le Programme des ports pour petits bateaux entretiennent avec d'autres organismes fédéraux, comme la GRC, Transports Canada et la Direction de la Garde côtière du MPO.

Ce qui aggrave le problème et les enjeux que j'ai énumérés, c'est le fait que d'autres organismes comme la GRC croient que le MPO a la responsabilité de régler les situations difficiles qui surviennent dans les ports pour petits bateaux. J'ai eu des conversations à ce sujet avec des agents de la GRC, au beau milieu de situations de ce genre.

À mon avis, le cœur du problème est la délégation responsable du pouvoir administratif. Comme l'a reconnu la Cour fédérale dans l'affaire *Archer c. Canada* (Procureur général), 2012, les administrations portuaires sont chargées d'exercer un pouvoir de nature publique, conformément au mandat du ministre prévu à l'article 4 de la Loi sur les ports de pêche et de plaisance. Toutefois, le modèle sans lien de dépendance adopté par l'administration portuaire dans l'affaire *Archer* s'applique uniquement à l'exercice d'un pouvoir commercial de nature privée. Comme il est indiqué dans l'affaire *Morton c. Canada* (Pêches et Océans), 2015, aussi entendue par la Cour fédérale, « Un pouvoir discrétionnaire illimité ne peut pas être conféré à un sous-délégué, et un pouvoir de supervision du délégué doit être conservé ». Dans le cas présent, le délégué auquel je fais allusion est l'administration portuaire à laquelle les ports pour petits bateaux ont confié cette responsabilité.

Outre la question de savoir si des pouvoirs d'application peuvent être délégués au moyen d'une convention de bail ou autrement, les administrations portuaires ne sont simplement pas équipées pour assumer toutes les fonctions du ministre relatives aux ports pour petits bateaux. C'est une question de capacité.

Aucun de mes commentaires ne vise à dénigrer les efforts importants déployés par les employés du MPO en vue de favoriser la réussite du programme. Toutefois, je crois qu'il est possible d'établir un meilleur partenariat, un partenariat respectueux et à l'écoute des besoins et des limites des collectivités côtières. À mon avis, le mandat que la loi confère au ministre exige que le MPO fasse l'objet d'un changement systémique en vue d'accroître les services de soutien offerts aux administrations portuaires.

Merci.

• (1545)

Le président: Merci, madame Shiels.

Nous allons maintenant passer à M. Facey, qui a la parole pendant sept minutes ou moins.

M. Noel Facey (président, Digby Neck Harbour Authority): Bonjour, monsieur le président, bonjour, chers députés, bonjour, mesdames et messieurs.

Je m'appelle Noel Facey, et je suis le président bénévole du conseil d'administration de la Digby Neck Harbour Authority. Je suis un analyste du renouvellement des entreprises qui recherche la vérité avant de revitaliser des entreprises ou des organisations. L'information que je vous présenterai aujourd'hui est réelle. C'est la vérité, et c'est une véritable préoccupation en matière de sécurité pour ceux qui doivent travailler là-bas dans les pires conditions météorologiques.

Dans la première diapositive, nous voyons la zone rouge, connue sous le nom de « Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse », où l'on trouve la plus importante concentration de ports à l'échelle nationale. En 2015, 82 500 tonnes de homard canadien ont été exportées et ont engendré des recettes d'environ 2,03 milliards de dollars, selon les données du gouvernement fédéral. Une grande partie de ce homard a été pêchée à l'intérieur de cette concentration de ports.

Dans la région de Digby Neck, qui figure dans la deuxième diapositive et que je représente, l'incidence économique des trois ports est de l'ordre de 50 à 60 millions de dollars par année, si l'on tient compte des entreprises dérivées, et c'est l'épine dorsale sur le plan financier de ces collectivités, qui emploient des centaines de travailleurs.

Ce que vous apercevez dans les deux prochaines diapositives, c'est l'encombrement des ports en raison de l'accroissement de la flotte et de la taille des bateaux, alors que la dimension et les conditions des ports sont demeurées identiques pendant des années. L'encombrement des ports est un problème majeur dans l'ensemble du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse. À 30 kilomètres de là, le port de Digby connaît en ce moment une fréquentation qui dépasse sa capacité de 30 %. La taille des bateaux et la capacité des ports sont devenues d'énormes problèmes partout.

L'encombrement crée une situation dangereuse, en particulier pendant les tempêtes, et va à l'encontre des plans de travail opérationnels établis pour les ports pour petits bateaux.

Dans la prochaine diapositive, la taille des bateaux est comparée. Le nouveau bateau fait près de deux fois la taille des anciens bateaux. Le nouveau bateau affiché, qui vient d'être construit, mesure 15 mètres de longueur par 9 mètres de largeur et coûte au moins un million de dollars.

Les pêcheurs investissent dans cette pêche et souhaitent simplement avoir accès à un port sécuritaire à leur retour.

Les diapositives qui suivent vous donnent une idée visuelle des conditions des quais et des infrastructures de notre région, mais les quais et les infrastructures sont aussi dans cet état partout dans le Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse.

Les planches du quai de Centreville devraient se tenir droites. Comme vous pouvez le constater, elles forment un angle très dangereux, et le ballast tombe du quai.

La prochaine diapositive montre des dommages causés par des tempêtes qui n'avaient pas été réparés, faute de fonds, et qui ne sont encore que partiellement réparés, ce qui élimine trois places d'amarrage où des prises sont habituellement déchargées.

La prochaine diapositive montre des réparations qui n'ont pas été effectuées correctement. Les pêcheurs ont procédé à une réparation très rapide à l'aide de leurs cordes.

La prochaine diapositive montre à quoi ressemble le brise-lames de Centreville. Il ne peut pas être utilisé.

Puis nous apercevons le vieux quai de Little River. Les vagues le submergent en période de marées extrêmes, et le devant est retenu par un câble en acier. Nous pouvons voir que le côté est très détérioré, tout comme le reste du quai.

En 2017, le vieux quai de Little River a été fermé par le comité de santé et sécurité au travail, et sa réouverture n'a été autorisée que lorsqu'il a fait l'objet d'une restriction relative au poids.

Comme le montre la dernière diapositive, vous pouvez arracher les planches du vieux quai de Little River à mains nues.

Nous travaillons avec les responsables du programme des ports pour petits bateaux depuis quatre ans, et ils répondent toujours de la même façon, c'est-à-dire en précisant qu'il n'y a pas de fonds disponibles, même pour ce qui devrait être des réparations régulières. Les responsables du programme nous ont dit que leur budget annuel, même pour les réparations mineures, ne leur permettait pas de répondre à la demande pour cette pêche qui connaît une croissance rapide, et qu'habituellement, leur budget était épuisé dès le milieu de l'année.

Par exemple, nous avons besoin de rampes de sécurité pour les échelles accrochées aux trois quais. La semaine dernière, on m'a dit que les fonds disponibles étaient insuffisants et que nous pouvions obtenir seulement deux rampes par quai. C'est une question de sécurité, étant donné qu'à marée basse, vous devez monter une échelle de sept à neuf mètres pour passer du bateau à la surface du quai.

Ces ports sont dans cet état depuis que j'ai commencé à m'occuper de ce dossier, en septembre 2014, et l'étaient depuis longtemps. Aucun projet d'immobilisations majeur n'a été entrepris depuis 40 ans.

En 2016, les trois ports ont établi un comité de direction à la demande des responsables du programme des ports pour petits bateaux, afin que nous puissions travailler plus étroitement et régler certains problèmes. Les trois ports ont maintenant été amalgamés, et ils relèvent d'une seule administration portuaire.

• (1550)

En juin 2017, des ingénieurs de Travaux publics ont mené une étude et ont produit des rapports sur les trois ports. Ils ont indiqué que l'infrastructure de Centreville avait une durée de vie de zéro à deux ans, qu'il en allait de même pour le quai de Little River et que

des millions de dollars de financement seraient nécessaires pour réparer les autres parties des ports de ces trois endroits.

En février 2018, ils ont proposé un projet de 30 millions de dollars pour rénover les trois ports. Toutefois, même si l'argent était disponible aujourd'hui, les responsables du programme des ports pour petits bateaux me disent que, compte tenu des études techniques, environnementales et côtières qui doivent être effectuées, l'achèvement du projet nécessiterait cinq années, et ces quais ne survivront pas pendant cinq ans.

Étant donné que cette pêche se déroule 12 mois par année, que la baie de Fundy compte quelques-unes des marées les plus hautes et les plus turbulentes de la planète, il n'est pas rare d'observer des vagues d'une hauteur de sept à neuf mètres. Il y a d'autres ports du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse qui sont dans le même état que les nôtres ou dans un pire état. Une monstrueuse tempête pourrait faire la différence entre la poursuite ou non de cette pêche.

Des années de manque de financement et de détérioration des conditions ont entraîné l'épuisement professionnel de membres bénévoles des conseils d'administration qui gèrent ces propriétés fédérales, ont causé du stress aux pêcheurs et à leur collectivité et ont soulevé leur colère. Cette situation provoque de sérieuses préoccupations liées à la sécurité des participants à l'une des pêches qui connaissent les plus fortes croissances au Canada et qui rapportent le plus, ainsi qu'à la sécurité de leur matériel.

Imaginez que vous tentiez d'entretenir votre maison avec le même budget qu'il y a 30 ans. Voilà le dilemme des ports pour petits bateaux de cette région. Si des fonds ne sont pas affectés bientôt à ce programme, les pêches et leur infrastructure poursuivront leur détérioration peut-être jusqu'à un point de non-retour. Vous pouvez avoir un effet bénéfique.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Facey.

Nous allons maintenant passer à M. LeBlanc, qui représente la Wedgeport Harbour Authority et qui dispose de sept minutes ou moins.

M. Lucien LeBlanc (porte-parole, Wedgeport Harbour Authority): Merci, monsieur le président.

Comme le président l'a indiqué, je m'appelle Lucien LeBlanc et je suis le fils d'un constructeur de bateau qui était propriétaire d'une entreprise familiale de la région. Je suis pêcheur commercial et capitaine de circuit de pêche en dehors de la saison de la pêche commerciale. Je possède une entreprise touristique ici. Je suis également membre du conseil municipal et de l'autorité portuaire. Je pense que c'est pour ces raisons que j'ai demandé à prendre la parole aujourd'hui. La liste est longue quand on la passe en revue.

J'adopterai une approche différente de celle des deux témoins précédents, dont j'ai grandement apprécié l'opinion sur un large éventail de questions. Pour ma part, je vais entrer dans les détails concrets et vous brosser un tableau des difficultés et des tribulations antérieures et des problèmes actuels, et formuler des suggestions possibles pour l'avenir.

Ne pensez pas que je fasse preuve d'égoïsme parce que je ne traite que d'un seul quai. J'ai utilisé de nombreux quais dans la région, mais je suis membre de l'autorité portuaire de Wedgeport. Même si les questions que je soulève ne concernent que Wedgeport, vous pouvez généralement, en extrapolant, les appliquer à tous les ports de la région, comme M. Facey et Mme Shiels l'ont indiqué.

Notre région portuaire comptait autrefois deux quais. Vous avez peut-être déjà entendu parler de celui où on débarquait le thon, lequel faisait figure de capitale de la pêche au thon. Pour chaque thon capturé au Canada, le savoir-faire et les connaissances reposent essentiellement dans notre région. Il y a quelques années, ce quai a cessé de recevoir des fonds destinés aux ports pour petits bateaux. Si on a agi ainsi, c'est parce qu'on a préféré affecter les fonds au quai de Wedge Point, site de la majorité des activités commerciales dans la région, alors que selon moi, on n'a pas fait l'effort de réserver des fonds à ce quai. J'ai le regret de dire que le quai de pêche au thon de notre petite communauté côtière, qui revêt une grande importance historique et commerciale, est essentiellement sur le point d'être condamné.

Le conseil d'administration de l'autorité portuaire n'a pas fait d'efforts dans notre région, un problème qu'ont, selon moi, dénoncé les ports pour petits bateaux. Essentiellement, parce qu'il n'y a pas d'autorité portuaire dans la région, que les pêcheurs sont désorganisés et que les ports pour petits bateaux ne font pas d'effort, on se retrouve avec un problème colossal semblable à celui dont nous avons parlé précédemment.

Par exemple, il y a 20 ans, nous avons prévu la croissance économique de notre région, pensant que nos bateaux allaient devenir plus grands, prévoyant l'orientation de l'industrie et, essentiellement, envisageant la croissance rapide que nous réalisions. Nous avons donc présenté une proposition, car nous voyions que nos bateaux allaient devenir plus grands. La proposition de Wedgeport s'est perdue, car notre conseil d'administration n'a pas assuré le suivi avec Moncton. Une vingtaine d'années plus tard, toutefois, maintenant que nous avons enfin réorganisé notre conseil d'administration et que la nouvelle génération s'implique, nous avons effectué des vérifications et appris que cette demande s'était apparemment perdue. Au chapitre de la planification, nous accusons un retard de 20 ans dans notre région, et nous observons les mêmes problèmes que ceux qui touchent les autres quais.

Dernièrement, on a jeté des pierres dans notre port pour tenter de trouver une solution ponctuelle au problème, construisant essentiellement un mur de pierres. Même si nous avons insisté sur le fait que nous avons besoin d'une capacité accrue et que nous sommes aux prises avec les mêmes problèmes de surcapacité que les autres régions, on a jeté ces pierres juste à côté du quai lui-même. Au lieu de se trouver à quelques centaines de mètres du quai pour que nous puissions augmenter la capacité d'amarrage dans le périmètre extérieur du quai, pour économiser quelques dollars, on a jeté ces pierres directement à côté du quai. Il est maintenant impossible d'y amarrer des bateaux en raison de la pile de pierres.

Selon nous, les ports pour petits bateaux, en tentant d'économiser quelques dollars au lieu de construire le mur de pierres plus loin du quai, se tirent une balle dans le pied, si l'on peut dire, car nous avons maintenant un problème de surcapacité et ne pouvons pas amarrer nos bateaux parce qu'un mur de pierres de 1 million de dollars nous en empêche. Les quais ne comblent certainement pas nos besoins actuels. Dans notre région, les coûts d'un navire sont passés de 250 000 dollars à 1,2 million de dollars en à peine 10 ans.

Notre port accueillait une cinquantaine de bateaux valant en moyenne 1,2 million de dollars, et, comme on l'a souligné, il fonctionne avec le même budget qu'il y a 30 ou 40 ans. Le port est fermé et n'accepte aucun nouvel arrivant. Dans une communauté de 1 800 habitants, tout le monde se connaît. La semaine dernière à peine, un jeune homme a essentiellement mis sa vie en jeu pour hypothéquer... Il a contracté une hypothèque de 1,6 million de dollars pour acheter un bateau afin d'entrer dans l'industrie. Ne

pensant pas qu'il y aurait de la place aux quais, il s'est adressé à nous pour amarrer son nouveau bateau ici, mais nous n'avions aucune solution à lui proposer. Il n'y a rien que nous pouvons faire. Il faut absolument procéder à des agrandissements, et des améliorations s'imposent. Les fonds accordés ces dernières années n'offrent toutefois qu'une solution ponctuelle mal organisée.

• (1555)

Les autorités tentent de régler des problèmes dont on ne s'occupe pas depuis 30 ou 40 ans, et nous avons besoin d'investissements substantiels en immobilisations si nous voulons avancer vers l'avenir.

Mes solutions reposent principalement sur les investissements en immobilisation, mais je pense que ces fonds doivent être dépensés plus efficacement. Travaux publics est déconnecté de notre réalité. Je pense que le problème est attribuable en grande partie au manque de volonté du ministère de consulter les autorités portuaires. Je pense qu'il fait des efforts, mais je doute qu'ils soient authentiques. Je pense qu'il agit par obligation. Je considère toutefois qu'à Wedgeport, le problème vient de Travaux publics et, essentiellement, d'un manque de communication entre le ministère et l'autorité portuaire. C'est donc un facteur qui peut être examiné et amélioré.

Merci.

Le président: Merci, monsieur LeBlanc.

Nous effectuerons maintenant les tours de questions de sept minutes, en accordant la parole au côté du gouvernement.

Vous avez la parole, monsieur Fraser.

M. Colin Fraser (Nova-Ouest, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous les trois de témoigner aujourd'hui. Je vous en suis reconnaissant.

Il est très important que nous entendions ces renseignements. Je suis nouveau au sein du Comité, mais j'ai lu certains témoignages antérieurs dans le cadre de l'étude sur les ports pour petits bateaux, et je sais que le Comité a visité le Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse. Il a notamment tenu une séance à Barrington, où je sais qu'il a recueilli des renseignements très importants. Vos témoignages d'aujourd'hui nous sont, eux aussi, très utiles.

Je veux commencer en convenant avec vous tous que l'industrie des poissons et fruits de mer est extrêmement importante en Nouvelle-Écosse, particulièrement dans le Sud-Ouest de la province. Je sais que CBC Nova Scotia a diffusé aujourd'hui un reportage — de Paul Withers, je pense — au cours duquel le journaliste indique que les ports du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse constituent les moteurs de l'industrie florissante de la province, laquelle génère 1,1 milliard de dollars. Il appuyait ses propos sur les renseignements recueillis auprès d'acheteurs. Je pense que ce chiffre témoigne du fait que le Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse reçoit à lui seul environ la moitié des débarquements de prises de la province. Nous figurons parmi les chefs de file du pays. Les débarquements se concentrent dans le Sud-Ouest de la province.

C'est une bonne nouvelle. J'ai toujours affirmé qu'il faut accorder de bons outils et des investissements adéquats aux pêcheurs, car ces derniers sont les moteurs de l'économie du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse. Rien n'importe plus que d'assurer leur sécurité dans les ports d'attache pour qu'ils puissent faire le travail qu'ils sont censés accomplir pour dynamiser notre économie.

Je veux commencer par vous, monsieur Facey.

Ces dernières années, nous avons eu bien des discussions. Je vous ai rencontré, vous et votre autorité portuaire. Je voudrais vous interroger sur votre vision du financement que Pêches et Océans Canada devrait accorder. Nous savons qu'il a effectué des injections de fonds ponctuelles au cours des dernières années.

Pensez-vous qu'au lieu d'effectuer des injections de fonds ponctuelles, il serait préférable qu'il opte pour des investissements en capitaux pour augmenter ce qu'on appelle, en termes budgétaires fédéraux, le financement de base pour que les autorités portuaires et Pêches et Océans Canada disposent de sommes plus prévisibles chaque année afin de pouvoir établir des prévisions?

• (1600)

M. Noel Facey: Les ports pour petits bateaux manquent toujours de fonds dans leurs budgets. Ces derniers ne servent qu'à effectuer ce qu'on appelle des réparations mineures. Je pense qu'ils disposent de fonds à hauteur de 900 000 \$ pour intervenir. Le problème, c'est que ces fonds ne suffisent plus maintenant. En raison de l'agrandissement et du nombre de réparations mineures à effectuer, les fonds se tarissent à environ la moitié de l'année.

Quand j'ai parlé aux autorités portuaires, elles m'ont indiqué que le gouvernement fédéral doit accroître leurs fonds de roulement quotidiens pour qu'elles puissent effectuer les réparations mineures, mais qu'elles ont aussi besoin d'un apport en capitaux pour réaliser des projets spéciaux, comme l'achat de brise-lames, la reconstruction de quais et ce genre de projets.

M. Colin Fraser: Merci.

Lucien, je vous demanderais de me donner votre son de cloche à ce sujet, car essentiellement, deux problèmes touchent simultanément nos ports pour petits bateaux.

Tout d'abord, il y a celui de la sécurité, que Noel a fort bien illustré avec les photos qu'il nous a montrées aujourd'hui. Je sais aussi que Wedgeport est aux prises avec un problème de capacité en raison du grand nombre de ports, dans le Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse en particulier.

Pensez-vous qu'il serait préférable d'accorder des fonds de manière plus prévisible en augmentant le financement de base dans nos budgets pour qu'il y ait, dans l'avenir, une formule sur laquelle nous pourrions compter année après année?

M. Lucien LeBlanc: Je pense que c'est certainement très important. Comme vous l'avez souligné, la capacité pose un problème de sécurité. Par exemple, quand une forte tempête a frappé le jour de Noël dernier, j'ai passé la plus grande partie de la journée sur le quai, car nous craignions qu'il n'arrive quelque chose à nos bateaux. En raison de la suroccupation et de la surcapacité, ils sont cordés l'un à côté de l'autre et deux de large.

Pour en venir à votre question sur le financement, sachez qu'il s'est construit beaucoup d'infrastructures dans les années 1970. Des fonds ont été affectés à l'entretien des quais, mais ce pourcentage du budget n'a pas augmenté en même temps que l'inflation. À l'heure actuelle, pour juguler ce que je qualifie de crise, nous avons besoin d'un important financement de base pendant quelques années pour entreprendre des projets que nous attendons tous, je suppose, de réaliser.

Je considère aussi que, comme M. Facey l'a indiqué, le financement annuel dont disposent les ports pour petits bateaux pour fonctionner au quotidien doit être légèrement augmenté pour que les fonds ne se tarissent pas en milieu d'année.

Permettez-moi de dire enfin que nous avons effectivement besoin d'un financement substantiel pour résoudre le problème de capacité.

Il faudra ensuite certainement se pencher sur le genre de budget qui permet d'effectuer les réparations quotidiennes.

M. Colin Fraser: En ce qui concerne ce dont vous avez parlé à propos du travail que le gouvernement fédéral réalise en collaboration avec l'apport des communautés locales afin d'établir des plans pour ne pas laisser passer d'occasion, comme dans l'exemple que vous nous avez donné, je me suis rendu sur place et j'ai vu ce qu'il en était. Il est impossible d'ajouter de la capacité à Wedge Point à cause du mur de pierres qui y a été construit.

Que nous recommanderiez-vous de conseiller au gouvernement pour collaborer davantage avec la communauté locale afin qu'il puisse prendre des décisions éclairées concernant ce genre de projets?

M. Lucien LeBlanc: Je déteste être aussi simple, et je suis certain que vous en avez probablement assez d'entendre de tels propos, mais c'est une question d'argent. Il existe un manque de communication entre Travaux publics — essentiellement les travailleurs qui ont déposé les pierres dans le port — et l'autorité portuaire. Je pense toutefois que cette lacune est attribuable à un manque de budget. Je ne pense pas que le ministère agisse par malveillance; il ne dispose simplement pas de beaucoup de ressources. Mais d'ici à ce que le budget soit augmenté, ce manque de communication perdurera.

L'autorité portuaire a la responsabilité d'être organisée, et j'admettrai que nous aurions pu faire mieux à cet égard dans le passé, mais je pense qu'il faut augmenter le budget pour que les choses changent.

• (1605)

M. Colin Fraser: En collaborant avec la communauté locale, comme vous l'avez proposé, on peut économiser de l'argent à long terme, n'est-ce pas?

M. Lucien LeBlanc: Oui, certainement. Comme je l'ai fait remarquer, le ministère cherchait à économiser de l'argent en construisant le mur de pierres. Mais maintenant, nous avons besoin d'un projet de 3 millions de dollars parce qu'il a essentiellement annihilé toute possibilité de résoudre le problème de la structure existante. Nous avons maintenant besoin d'un nouveau quai parce que le ministère tentait de s'en tenir à son budget annuel.

M. Colin Fraser: Merci beaucoup. Mon temps est maintenant écoulé.

Le président: Vous avez dépassé votre temps, en fait. Nous accorderons maintenant la parole aux conservateurs.

Monsieur Doherty, prenez sept minutes ou moins.

M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Je remercie nos invités.

Ma première question s'adresse à Mme Shiels.

Madame Shiels, avez-vous affirmé aujourd'hui que le ministre des Pêches et des Océans et de la Garde côtière abdique la responsabilité légale du ministère à l'égard des ports pour petits bateaux?

Mme Sarah Shiels: Je ne peux parler qu'en m'appuyant sur mon expérience, mais sachez que j'ai travaillé à divers titres avec plus de 20 autorités portuaires de la côte Est. À un certain nombre d'occasions, nous avons approché des représentants du ministère des Pêches et des Océans pour réclamer expressément du soutien à l'exécution de la loi afin d'enlever des bateaux en ruine ou peut-être pour résoudre une situation de conflit. Jamais nous n'avons reçu ce soutien.

À mon avis, la Loi sur les ports de pêche et de plaisance prévoit clairement un rôle en matière d'exécution de la loi. Je sais que les gestionnaires fonctionnels du ministère sont les agents d'exécution de la loi désignés. D'après ce que je comprends, en faisant preuve de circonspection, c'est qu'ils n'exercent pas leurs pouvoirs d'exécution de la loi en raison d'un manque de formation et par crainte de la responsabilité.

Le problème, c'est que dans les faits, ce rôle d'exécution de la loi ne disparaît pas; il est délégué aux personnes sur place. Ces dernières ne sont toutefois pas mieux équipées pour tenir ce rôle.

Je ne puis dire avec certitude si le ministre abdique sa responsabilité, mais je pense qu'il faut certainement se pencher sur certains problèmes internes au ministère des Pêches et des Océans.

M. Todd Doherty: Merci de cette réponse.

Mes prochaines questions s'adressent à M. Facey et M. LeBlanc.

Comment les autorités portuaires génèrent-elles des revenus?

M. Noel Facey: Les seuls revenus que récoltent les ports avec lesquels je travaille viennent essentiellement de ce que nous appelons les droits d'amarrage, auxquels s'ajoutent des revenus de location venant de gens qui viennent entreposer leurs équipements personnels sur le terrain des ports pour petits bateaux, et des droits d'utilisation versés par des conducteurs de camions de mazout et des acheteurs de poissons.

M. Todd Doherty: En va-t-il de même pour vous, monsieur LeBlanc?

M. Lucien LeBlanc: Oui, c'est exact.

Dans notre région, il revient essentiellement à l'autorité portuaire de déterminer les frais qu'elle imposera, mais la plupart du temps, d'après ce que je comprends, les quais de notre région — et c'est certainement le cas de notre quai —, les frais sont calculés par pied carré. Tout le monde paie donc un prix assez semblable, selon la taille du bateau. Ceux qui possèdent un grand bateau paient plus et ceux qui ont un petit bateau paient moins. Comme M. Facey l'a souligné, nous avons des ententes de location de terrain pour que les gens entreposent leurs casiers et leurs engins de pêche.

À titre de secrétaire de l'autorité portuaire, je suis d'avis que ces ententes de location permettent de couvrir les coûts d'exploitation annuels relatifs au gestionnaire, à la sécurité et à ce genre de poste, mais pas les dépenses d'infrastructure.

M. Todd Doherty: Une autorité portuaire pourrait-elle avoir une convention de gestion avec le ministère des Pêches et des Océans?

M. Lucien LeBlanc: C'est une excellente question. Une convention de gestion... Pourriez-vous être plus précis?

M. Todd Doherty: Quelle convention auriez-vous avec le ministère des Pêches et des Océans? L'autorité portuaire gère le port pour petits bateaux; quelle convention auriez-vous donc avec le ministère des Pêches et des Océans? Sur quoi porterait-elle?

M. Lucien LeBlanc: Je crois que c'est assez clair, et je pense qu'on m'a demandé d'en parler, soit de ce que gère le port pour petits bateaux et nous, les autorités portuaires. C'est écrit quelque part, mais je n'ai pas le document ici. En gros, nous décidons des affaires opérationnelles quotidiennes et il demeure le propriétaire.

• (1610)

M. Todd Doherty: Si je pose la question, c'est que j'ai travaillé dans le milieu de l'aviation et j'ai suivi le programme de cession des aéroports du Réseau national d'aéroports de Transports Canada. Nos administrations portuaires locales étaient responsables de l'exploitation sécuritaire de nos aéroports. Je comprends parfaitement que les

sources de revenus sont limitées et que l'exploitation d'un aéroport comporte des difficultés.

Voilà pourquoi je vous demande en quoi consiste le plan de gestion que vous avez avec le ministère des Pêches et des Océans. J'imagine qu'il porte sur l'exploitation sécuritaire du port.

Est-ce exact, monsieur Facey?

M. Noel Facey: Oui. Essentiellement, une fois le bail signé, les ports pour petits bateaux ont une politique de non-intervention. En gros, notre seul engagement consiste à respecter le bail et à fournir les états financiers à la fin de l'année.

M. Todd Doherty: D'accord. Ensuite, dans le cadre du plan de gestion, on s'attend à ce que vous fassiez les réparations mineures pour assurer le maintien en service. Est-ce exact? La sûreté et la sécurité, je crois...

M. Noel Facey: Nous devons en assurer la sûreté et la sécurité, car il s'agit également d'une installation publique. Par conséquent, nous devons répondre à tout besoin que les ports pour petits bateaux considèrent comme important pour une installation publique.

M. Todd Doherty: Monsieur Facey, pourriez-vous me dire quels ont été les revenus de Digby Neck en 2017?

M. Noel Facey: Parlez-vous des revenus des pêches?

M. Todd Doherty: Oui, du total de vos revenus.

M. Noel Facey: Pour ces trois ports, on parle probablement de revenus annuels de 50 à 60 millions de dollars environ.

M. Todd Doherty: Monsieur LeBlanc, avez-vous ces chiffres pour Wedgeport?

M. Lucien LeBlanc: Oui. Il s'agit probablement du double. Je n'ai pas les données exactes, mais je sais qu'il y a deux ans, ils représentaient environ le double de ce montant, et la situation de la pêche n'a fait que s'améliorer. Les revenus augmentent depuis 10 ans, depuis le ralentissement économique de 2008, essentiellement. Dans notre région, la pêche aux homards, qui est le principal moteur économique, a connu une croissance importante.

M. Todd Doherty: Je vais céder mon temps à M. Arnold pour les...

Le président: ... 20 secondes qu'il reste.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Je vais attendre au prochain tour. Je pourrai alors poser toutes mes questions

Le président: Il n'y aura peut-être pas d'autre tour.

C'est maintenant au tour de M. Donnelly, du Nouveau Parti démocratique.

M. Fin Donnelly (Port Moody—Coquitlam, NP): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins de leurs témoignages.

Mes deux premières questions s'adressent à MM. Facey et LeBlanc.

M. Facey a présenté un excellent exposé au Comité et il a donné un très bon aperçu des problèmes. Je me posais des questions entre autres sur les coûts, et je pense que M. Fraser en a parlé.

Avez-vous une estimation des coûts — ou peut-être que vous les connaissez — des travaux de modernisation de votre port que vous souhaitez voir réaliser?

M. Noel Facey: Selon les ingénieurs qui nous ont présenté le plan en février, il s'agit d'un projet de 30 millions de dollars. Ils ont mené une étude approfondie en 2017. De nombreuses rencontres ont eu lieu avec les administrations portuaires. Ce que nous croyions nécessaire pour non seulement moderniser les quais, mais aussi les protéger de la mer représentait un projet de 30 millions de dollars.

En fait, cela commence. Le premier volet du projet de 30 millions de dollars commence en novembre cette année, mais pour ce qui est du reste, nous l'ignorons.

M. Fin Donnelly: Alors c'est un projet de 30 millions de dollars qui est commencé. En fonction du financement actuel, combien de temps faudra-t-il pour terminer le projet selon les estimations?

M. Noel Facey: Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, s'ils avaient l'argent aujourd'hui, avec toutes les études et tout ce qui doit être fait, il faudrait au moins cinq ans pour terminer le projet.

M. Fin Donnelly: Pensez-vous que les fonds d'exploitation sont suffisants? Nous avons parlé de l'idée d'augmenter le financement de base, mais qu'en est-il du montant? Les montants sont-ils suffisants?

M. Noel Facey: Nous ne le savons pas. Au départ, c'était 4,5 millions de dollars pour un quai à Little River. On se dit maintenant que d'ici la fin du projet, ce sera 7 millions de dollars.

• (1615)

M. Fin Donnelly: D'accord.

M. Noel Facey: Une chose qu'ils ont constatée en installant le nouveau brise-lames à Centreville, pour lequel le contrat a déjà été conclu, c'est que bien qu'ils pensaient que de la pierre se trouvait juste là sur la rive étant donné qu'un autre projet avait été mené à cet endroit, ils voient maintenant qu'ils ne peuvent pas s'en servir, de sorte que la pierre doit être transportée par camion, ce qui fera augmenter les coûts.

M. Fin Donnelly: Monsieur LeBlanc, voulez-vous intervenir également? Savez-vous combien coûtera la modernisation de votre port telle que vous la souhaitez?

M. Lucien LeBlanc: Notre port est beaucoup plus petit par rapport au groupe de M. Facey; il est dans une zone. Nous avons présenté une proposition à Moncton. Comme je l'ai dit, nous l'avions présentée il y a environ 20 ans; toutefois, nous avons dû en présenter une à nouveau récemment.

En substance, environ 6 millions de dollars serviraient à régler notre problème de surcapacité. Nous avons environ 600 000 \$, avec les améliorations actuelles dont nous avons besoin pour l'installation présentement, pour entretenir la structure.

Je dois dire que nous ne discutons pas régulièrement avec eux du budget des ports pour petits bateaux. Nous savons très bien que c'est d'ordre public et que si l'on est prêt à creuser, on peut trouver l'information dans Internet, mais nos liens avec eux se résument pratiquement à leur dire ce dont nous avons besoin, et ils nous disent qu'à un moment donné, idéalement, ils pourront le faire.

M. Fin Donnelly: D'accord. J'aurai une autre question pour vous deux. J'y reviendrai.

Madame Shiels, vous avez parlé des bateaux abandonnés. Pouvez-vous en dire un peu plus sur les responsabilités et les problèmes concernant les ports et les compétences et sur le rôle que pourrait jouer le gouvernement pour résoudre le problème?

Mme Sarah Shiels: Les navires abandonnés constituent un problème courant dans les ports pour petits bateaux et son liés à certains des autres problèmes dont nous avons parlé aujourd'hui. Lorsque les pêcheurs achètent de plus grands navires de pêche, une partie des vieux navires plus petits sont laissés derrière et peuvent être vendus pour la ferraille pour être ensuite abandonnés dans un port. C'est un problème courant.

La Loi sur les ports de pêche et de plaisance prévoit des pouvoirs d'exécution concernant le retrait de ces navires. C'est prévu par la loi. Comme je l'ai déjà dit, les agents d'exécution de la loi désignés par le MPO ne sont pas prêts à exercer ces pouvoirs, de sorte que l'autre démarche consiste à recourir aux tribunaux ou à un certain nombre de processus législatifs lourds. Pour les administrations portuaires, essayer de retirer les navires peut coûter extrêmement cher et être très difficile.

Je sais que de nouvelles mesures législatives sur les navires abandonnés ont été présentées. Ma principale préoccupation au sujet de ces mesures, que j'ai examinées, c'est leur caractère optionnel, comme la loi actuelle, soit la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, et que tout dépend de la volonté d'agir des agents. On n'a simplement pas les outils sur le terrain qui permettraient aux administrations portuaires de bien régler ces problèmes.

M. Fin Donnelly: De plus, partout au pays, les fonds destinés à régler le problème sont très limités.

Je le comprends.

Pendant les quelques secondes qu'il me reste, je vais demander à MM. Facey et LeBlanc de parler des revenus. La solution consiste-t-elle à augmenter les frais pour les pêcheurs ou de prendre davantage de fonds publics? Quelle est la solution de financement?

M. Noel Facey: Je crois que la solution de financement doit venir d'abord et avant tout du gouvernement, car il s'agit de ses biens. Dans de nombreux cas, les frais pour les pêcheurs ont été augmentés. Dans les trois ports avec lesquels je travaille, nous avons déjà augmenté les frais et nous prévoyons le faire à nouveau en avril.

Alors, les pêcheurs nous disent en retour « vous voulez que nous augmentions les frais, mais je dois tout de même attendre à l'extérieur pendant une heure, en raison de la capacité, avant de pouvoir décharger mes prises ». Voilà le dilemme dans lequel nous sommes pris.

M. Fin Donnelly: Monsieur LeBlanc, voulez-vous intervenir rapidement?

M. Lucien LeBlanc: Certainement.

Fondamentalement, nous augmentons nos frais, en pourcentage, selon l'augmentation des revenus. Au cours des 10 dernières années, nous avons augmenté nos frais en fonction de l'augmentation des revenus.

Au bout du compte, comme l'a dit M. Facey, ce sont des installations qui appartiennent au gouvernement fédéral. Notre travail, le travail d'une administration portuaire, consiste à assurer leur sûreté et leur utilisation régulière. Pour l'essentiel, il s'agit de ses infrastructures, et je crois qu'il devrait financer les améliorations.

• (1620)

M. Fin Donnelly: Je vous remercie de vos témoignages.

Le président: Merci, monsieur Donnelly.

Nous retournons du côté du gouvernement. Monsieur Fraser, vous disposez de sept minutes ou moins. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Colin Fraser: Merci.

Dans vos exposés, vous avez souligné l'important travail qu'accomplissent les administrations portuaires qui, souvent, n'est pas reconnu à sa juste valeur.

Je vous remercie tous les deux, messieurs Facey et LeBlanc, d'exercer ces responsabilités dans vos administrations portuaires. Je sais combien d'heures sont consacrées au travail effectué par ces postes de bénévoles.

Monsieur Facey, je sais que récemment, les administrations portuaires dans la péninsule de Digby — les trois d'entre elles — se sont réunies pour former une seule administration portuaire pour laquelle vous travaillez. Que pourrait-on améliorer pour l'aider à faire son travail?

M. Noel Facey: C'est quelque chose que je demande depuis que j'ai commencé il y a quatre ans.

L'un des problèmes, c'est que ces administrations portuaires sont composées de pêcheurs bénévoles.

Par exemple, le président d'une administration portuaire et son frère font partie du même comité. Son frère stationne son camion sur le quai, ce qui est illégal. Eh bien, devinez quoi? Il n'ira pas dire à son frère qu'il doit déplacer son camion ou sinon il sera remorqué ou on lui infligera une amende.

Dans bien des cas, j'ai constaté que ces administrations portuaires se réunissaient et pensaient que c'était une bonne affaire et tout, mais dans bien des cas — et je ne veux pas les offenser, car ce sont de bons travailleurs —, ils n'ont pas... Je crois que les gens l'ont fait parce que le gouvernement a dit que c'était une bonne affaire pour eux, mais ils ignoraient vraiment dans quoi ils s'embarquaient. Ce que j'ai demandé, entre autres, à l'administration portuaire au cours des deux ou trois dernières semaines, c'est si elle comprenait vraiment au moment de signer le bail, la part de responsabilités qu'elle acceptait en tant que bénévole? On m'a répondu « non ».

Il doit y avoir un intermédiaire entre les ports pour petits bateaux et l'administration portuaire. Il faut qu'une personne puisse dire à l'administration portuaire et dire « je viens d'assister à la réunion du conseil d'administration, et telle chose est inacceptable, et pour que cela se passe bien, voici ce que vous devez changer ». Il manque cet intermédiaire, entre les ports pour petits bateaux et l'administration portuaire.

M. Colin Fraser: Je vous en remercie.

Madame Shiels, je sais que les administrations portuaires sont souvent confrontées à des problèmes complexes liés aux conventions de bail qui doivent constamment être réexaminées. À votre avis, que pourrait améliorer le gouvernement pour simplifier le processus?

Mme Sarah Shiels: Je crois qu'il est vrai que, comme M. Facey l'a dit, bon nombre d'administrations portuaires ne comprennent pas le contenu de ce qu'ils signent. Je ne sais pas si M. Facey peut parler du niveau d'alphabétisation des pêcheurs qui examinent ces conventions, mais je crois qu'elles contiennent bien des conditions qu'ils ne comprennent pas bien.

Je crois qu'il serait avantageux d'inclure des conseillers juridiques indépendants dans le processus. Je ne sais pas si c'est une chose à laquelle le ministère pourrait contribuer sur le plan du financement, mais je crois que ce serait utile pour le processus dans son ensemble.

La structure du document pourrait être plus souple. La convention de bail se base sur un modèle national. J'en ai un exemple ici. Il

s'applique de façon similaire à toutes les administrations portuaires du Canada. Il s'agit d'un modèle universel en quelque sorte, et il exige beaucoup des administrations portuaires.

M. Colin Fraser: Pourriez-vous en envoyer une copie à la greffière pour que nous puissions l'avoir?

Mme Sarah Shiels: Oui.

Je mentionne que j'en ai vu un grand nombre. Celle-ci concerne une administration portuaire avec laquelle je ne travaille pas présentement — c'est accessible en ligne —, mais c'est un exemple qui, je crois, est représentatif d'autres conventions qui sont utilisées.

M. Colin Fraser: C'est noté. Merci, madame Shiels.

Je reviens à M. LeBlanc.

Vous avez soulevé le fait qu'il y a deux ports à Wedgeport. Je les connais bien: Wedge Point, dont nous parlions tout à l'heure, et le quai de pêche au thon, un port du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse devenu emblématique en raison de son lien avec l'histoire de la pêche au thon. Il existe actuellement un tournoi de pêche au thon qui attire de nombreux visiteurs dans le Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse chaque été.

J'aimerais savoir où en sont actuellement les plans de cession de ce quai. Selon vous, y aurait-il des mesures que le gouvernement pourrait prendre pour faire en sorte que ce port gère mieux le travail qu'il fournit à la collectivité?

•(1625)

M. Lucien LeBlanc: C'est une très bonne question, à laquelle il est dur de répondre.

Pour comprendre la situation, il faut remonter un peu en arrière. Grosso modo, il y a quelque temps, l'autorité portuaire a été forcée de choisir. Le quai de Wedge Point avait une plus grande valeur commerciale en raison de sa profondeur. On a obligé l'autorité portuaire à choisir un des deux ports.

À mon avis, le quai de pêche au thon a été utilisé comme bouc émissaire pour financer Wedge Point; c'était une façon aisée pour les ports pour petits bateaux de tout simplement l'oublier, encore une fois à cause de contraintes budgétaires. Pour ce qui est des plans d'avenir, un processus de cession est en cours avec les ports pour petits bateaux. Je crois qu'ils doivent franchir certaines étapes et régler certains aspects légaux. Je pense qu'ils doivent s'adresser d'abord au gouvernement provincial, puis au gouvernement municipal, et ensuite aux groupes autochtones, avant de pouvoir l'offrir à la collectivité.

Ce serait la meilleure issue possible, étant donné les circonstances horribles qui entourent ce port. Cependant, la collectivité tient absolument à ce que le quai de pêche au thon soit conservé. Comme vous l'avez dit, le tournoi qui s'y déroule chaque année est unique en son genre. Il n'y en a pas de pareil au Canada, et il rappelle que la région et le quai même sont la capitale mondiale de la pêche au thon. La collectivité veut vraiment qu'il survive.

Compte tenu de la situation actuelle, et si rien ne change relativement aux ports pour petits bateaux et si l'on décide de ne pas le financer — ce qui est le cas actuellement parce que les autres soucis sont nombreux —, d'après moi, il faudra former un groupe communautaire qui devra trouver d'autres sources de financement.

M. Colin Fraser: Ces renseignements sont utiles.

Merci beaucoup à toutes et à tous.

Le président: Merci, monsieur Fraser.

Nous retournons du côté des conservateurs. Monsieur Doherty, vous êtes le dernier intervenant.

M. Todd Doherty: Je vais partager mon temps de parole avec M. Arnold. J'ai juste un très bref commentaire.

Monsieur Facey, vous avez soulevé un point très important qui est aussi vrai dans le domaine de l'aviation: les responsabilités légales individuelles des membres des conseils d'administration et le fardeau qu'ils assument lorsqu'ils décident de devenir administrateurs. C'était une très bonne observation.

J'aimerais reposer une question à MM. Facey et LeBlanc. Je ne demandais pas à combien s'élèvent les revenus issus des pêches de chaque port, mais plutôt les revenus annuels de l'autorité portuaire en 2017. Je crois que vous m'avez donné la valeur des pêches au lieu des revenus de l'autorité portuaire.

M. Noel Facey: Pour les trois ports et la nouvelle autorité portuaire fusionnée — qui commencera ses activités en avril parce que nous travaillons encore à la fusion —, les revenus seront probablement de 50 000 à 60 000 \$.

M. Todd Doherty: Monsieur LeBlanc.

M. Lucien LeBlanc: C'est environ 80 000 \$. Un homardier moyen rapporte approximativement 1 200 \$.

Les 80 000 \$ servent à payer le gestionnaire, la facture d'électricité, la sécurité et d'autres frais généraux liés aux activités quotidiennes.

M. Todd Doherty: C'est ce que je voulais savoir.

Merci.

M. Mel Arnold: Merci, monsieur le président.

J'ai eu l'occasion de visiter le Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse durant l'été. J'ai pu me rendre à Wedgeport. J'ai vu le port destiné à la pêche au thon et celui de Wedgeport. C'est pour cette raison que j'ai suggéré que vous soyez un témoin, monsieur LeBlanc.

En voyant ce qui est arrivé là-bas, je me suis posé une question. Qui est responsable de l'infrastructure et de la conception, et une fois que le projet est réalisé, qui en est garant?

Je demanderais d'abord à M. LeBlanc de répondre, suivi peut-être de Mme Shiels.

M. Lucien LeBlanc: Pouvez-vous préciser, monsieur Arnold: parlez-vous de la conception de nouveaux projets, ou que voulez-vous dire exactement?

M. Mel Arnold: Je parle de la réparation d'un projet existant ou d'une nouvelle partie, comme le brise-lames qui a été installé. J'ai vu qu'il empêchait à toute embarcation plus grande qu'un canot pneumatique d'accéder à une énorme partie du quai.

M. Lucien LeBlanc: Je vous remercie d'avoir visité notre région. Cela vaut énormément.

Je crois que les ports pour petits bateaux ont des ingénieurs internes et qu'ils emploient parfois des sous-traitants. Dans le cas surtout des ingénieurs internes, ils conçoivent un plan en

consultation avec les autorités portuaires, ce qui fait partie de leur mandat, je crois. Or, encore une fois, il y a des contraintes budgétaires; les autorités portuaires demandent donc parfois aux ingénieurs non de leur présenter leur plan idéal, mais plutôt ce qu'ils sont en mesure de faire avec un certain montant d'argent.

M. Mel Arnold: Je pose la question parce qu'un des autres ports que nous avons visité durant notre voyage dans les Maritimes en juin dernier avait conçu des pilotis et des murs qui ont cessé de fonctionner, je crois, en moins d'un an.

Madame Shiels, pouvez-vous nous dire qui est responsable de la conception de l'infrastructure et qui en est garant lorsqu'elle cesse de fonctionner?

• (1630)

Mme Sarah Shiels: D'après moi, c'est le ministère qui est responsable de la conception de l'infrastructure. Il collabore souvent étroitement avec Travaux publics. Ce sont des propriétés fédérales. La plupart des réparations mineures, qui peuvent être de petits ou de grands travaux, coûtent de moins de 5 000 à 10 000 \$. L'autorité portuaire serait responsable de certaines réparations, mais c'est le gouvernement fédéral qui est garant de l'infrastructure.

Je sais qu'à Halifax, on travaille avec des ingénieurs-conseils. Je ne peux pas faire de commentaires détaillés sur l'ingénierie, mais à mon avis, le ministère est responsable de l'état de ses infrastructures. Des pêcheurs ont exprimé leur frustration quant au fait qu'il arrive que les structures ne soient pas conçues de manière à répondre à leurs besoins. En outre, certains pêcheurs qui travaillent dans les mêmes ports depuis des dizaines d'années sont d'avis qu'ils comprennent mieux l'action des vagues et le mouvement des vents et des marées que certains ingénieurs qui visitent leurs ports. Ils aimeraient avoir l'occasion d'exprimer leurs préoccupations avant que les grands projets soient mis sur pied.

M. Mel Arnold: Merci.

Le président: Merci, monsieur Arnold.

Je remercie à nouveau nos trois invités: Mme Shiels, M. Facey et M. LeBlanc.

Voilà qui met fin à la première heure de la séance du Comité.

M. Pat Finnigan (Miramichi—Grand Lake, Lib.): Monsieur le président, j'ai une motion. Me permettez-vous de la lire avant que nous concluons cette partie de la séance?

Le président: D'accord. Rapidement, s'il vous plaît.

M. Pat Finnigan: Merci.

Ma motion est la suivante:

[Français]

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une étude sur les conséquences de l'augmentation rapide de la population de bar rayé de la rivière Miramichi et le golfe du Saint-Laurent, que l'étude examine aussi comment et quand sont déterminés les éléments de référence qui peuvent déclencher des interventions à l'endroit de cette espèce et des autres prédateurs qui ont un impact sur la faune et le milieu aquatique, que cette étude s'échelonne sur au moins trois réunions et que le Comité fasse rapport à la Chambre de ses conclusions et de ses recommandations.

[Traduction]

Le président: Quelqu'un veut-il intervenir?

Non. La motion a simplement été présentée.

Merci, monsieur Finnigan.

Encore une fois, merci à nos témoins.

Nous allons suspendre la séance brièvement pour poursuivre nos travaux à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

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

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

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

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