



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent des pêches et des océans

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 043

PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY

Le mardi 22 novembre 2022

Président : M. Ken McDonald



Comité permanent des pêches et des océans

Le mardi 22 novembre 2022

• (1555)

[Traduction]

Le président (M. Ken McDonald (Avalon, Lib.)): La séance est ouverte.

Soyez les bienvenus à la réunion n° 43 du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes.

La réunion utilisera la formule hybride, conformément à l'ordre de la Chambre du 23 juin 2022.

Nous débuterons par la partie publique de la réunion, l'audition des témoins. Ensuite, nous continuerons à huis clos pour discuter des travaux du Comité.

Mais, avant, j'ai quelques observations à l'intention des témoins et des membres.

Avant de prendre la parole, veuillez, s'il vous plaît, attendre que je vous l'aie nommément accordée. Si vous participez en visio, veuillez cliquer sur l'icône du microphone pour activer l'appareil, puis le désactiver entre vos prises de parole. Pour entendre l'interprétation sur Zoom, vous avez le choix, dans le bas de votre écran, entre le parquet, l'anglais ou le français. En présentiel, vous pouvez utiliser l'écouteur et choisir le canal voulu.

Prière d'adresser toutes vos observations à la présidence.

Enfin, je vous rappelle que les captures d'écran ou la photographie de votre écran sont interdites.

Le compte rendu sera accessible sur le site Web de la Chambre des communes.

Conformément à sa motion de régie interne concernant les tests de connexion pour les témoins, j'informe le Comité que tous les témoins se sont pliés aux tests exigés, préalablement à la réunion.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée le 4 octobre 2022, le Comité reprend l'étude des répercussions de la crise climatique.

Je souhaite la bienvenue aux témoins: d'abord à M. Vincent Leys, ingénieur côtier principal chez CBCL Limited; aux représentantes du Centre Intact d'adaptation au climat: la directrice, Finance et science climatique, Mme Kathryn Bakos; la directrice générale, Infrastructures résilientes au climat, Mme Joanna Eyquem; à la vice-présidente aux Opérations et projets d'Océans Nord, Mme Suzanne Fuller; enfin, au président du Cape Breton Fish Harvesters Association, M. Michael Barron.

Merci d'avoir pris le temps de comparaître. Chacun de vous disposera de cinq minutes pour sa déclaration préliminaire.

Entendons d'abord M. Leys.

M. Vincent Leys (ingénieur côtier principal, CBCL Limited): Bonjour.

Je me nomme Vincent Leys. Je suis ingénieur côtier principal dans la firme d'ingénieurs-conseils CBCL basée à Halifax. J'ai consacré plus de 20 ans à l'étude des processus côtiers et à la conception d'infrastructures pour les milieux côtiers. J'ai principalement exercé sur la côte est du Canada, notamment sur les infrastructures fédérales telles que les ports, les terminaux de traversiers et les parcs nationaux et, plus particulièrement encore, sur les ports pour petits bateaux administrés par le ministère des Pêches et des Océans, qui sont au nombre de plusieurs centaines.

Ces ports sont les principaux centres d'activité de nombreuses collectivités côtières de la région. Ils sont les plus exposés aux tempêtes et au changement climatique. Beaucoup ont particulièrement souffert de l'ouragan Fiona. Depuis la fin septembre, les conséquences de l'ouragan me tiennent très occupé en ce qui concerne les processus côtiers, les conséquences des tempêtes, l'entretien et la réparation des infrastructures et l'ingénierie.

On a bien mesuré la force de la tempête, laquelle pourrait être la tempête tropicale la plus puissante à avoir frappé le Canada, si on en juge par le chiffre sans précédent de la basse pression. Dans les endroits les plus durement touchés, son intensité, d'après la hauteur de la marée de tempête et l'action des vagues, a été la plus forte jamais observée, ce qui explique les destructions sans précédent. C'est particulièrement vrai sur toute la côte nord de l'Île-du-Prince-Édouard ainsi que dans des parties de l'île du Cap-Breton, la côte nord de la Nouvelle-Écosse, le sud-ouest de Terre-Neuve et les îles de la Madeleine.

Sur la côte nord de l'Île-du-Prince-Édouard, des maréomètres ont mesuré que la hauteur maximale de la marée de tempête était de 2 mètres — eh oui — au-dessus de celle de la marée haute astronomique de la journée. Toute la côte nord de l'île et ses infrastructures, c'est-à-dire les quais, les plages, les petites maisons, les routes côtières, ont été noyées. Le tablier du quai pêche de Red Head s'est trouvé à au moins deux pieds et demi sous l'eau avant que la tempête ne mette hors combat le marégraphe. Le quai a entièrement été détruit. C'est seulement un exemple parmi de nombreux autres.

Grâce à la marée extrême de tempête, les vagues ont pu frapper à l'intérieur des terres des collectivités qui, sinon, auraient été protégées au fond des baies. En certains endroits du sud-ouest de Terre-Neuve, des collectivités se sont directement trouvées dans l'axe des vagues de l'Atlantique. Les habitants et les biens y ont subi des impacts inégalés.

La marée de tempête sans précédent nous a obligés, nous les ingénieurs, à revoir les paramètres de conception fondés sur des observations historiques. Pour des localités de la côte nord de l'Île-du-Prince-Édouard, nous avons dû augmenter sensiblement les hauteurs recommandées de projet d'infrastructures côtières pour tenir compte des effets de la tempête désormais intégrés dans l'ensemble de données. Cela s'ajoute à l'augmentation prévue du niveau moyen de la mer, du fait du changement climatique, ce qui aggravera les conséquences de telles tempêtes dans les collectivités côtières.

La quantification des répercussions du changement climatique sur la fréquence et l'intensité réelles des ouragans est un domaine d'intense recherche scientifique. D'après les projections sur le changement climatique, la température de l'air et de l'eau augmenterait, y compris plus avant dans la saison, ce qui favorisera de plus en plus la formation de gros ouragans dans l'Atlantique et le maintien de leur intensité au-dessus du Canada atlantique. De plus, l'élévation du niveau de la mer permettra aux marées de tempête et aux vagues de toucher les infrastructures plus profondément à l'intérieur des terres. En conséquence, même si la quantification de la fréquence et de l'intensité croissantes des tempêtes reste difficile, la résilience au climat devient de plus en plus importante pour les infrastructures côtières.

Ces dernières années, le ministère des Pêches et des Océans a évalué l'état structural des infrastructures de ses ports pour petits bateaux, pour le besoin de la gestion de ses actifs. Ces évaluations visent à classer l'état des infrastructures selon une échelle de mauvais à bon, ce qui aide beaucoup à définir la priorité immédiate ou à long terme des dépenses.

Les évaluateurs du ministère m'ont dit que les ports les plus durement touchés étaient ceux dont les actifs s'étaient révélés les plus délabrés, d'après les études. Autrement dit, les vieilles infrastructures dégradées ont été les plus endommagées, ce qui n'est pas étonnant. L'ouragan Fiona renforce donc la nécessité d'évaluer l'état des actifs et d'en faire la surveillance continue, puis de les entretenir et les remplacer en temps opportun, à la fin du cycle de vie de l'infrastructure. Ces éléments sont essentiels au maintien d'infrastructures résilientes au climat pour le bien des communautés locales.

Merci.

• (1600)

Le président: Merci.

Entendons maintenant le Centre Intact d'adaptation au climat.

J'ignore si vous faites une seule ou deux déclarations, mais les cinq minutes vous appartiennent. Quand vous serez prêts.

Mme Joanna Eyquem (directrice générale, Infrastructures résilientes au climat, Centre Intact d'adaptation au climat): Je vous remercie de votre invitation.

En ma qualité de géoscientifique, je n'ai pu m'empêcher d'éprouver un sentiment de fatalité en constatant les répercussions subies par les régions côtières du Canada atlantique. Récemment, la publication intitulée « Mers montantes et sables mouvants », qui a bénéficié de l'appui du Conseil canadien des normes et du Conseil national de recherches du Canada et à laquelle ont participé 60 experts en la matière de tout le pays, a fait le point sur les nouveaux impacts de l'érosion et des submersions de la côte est du Canada.

Les risques exposés englobent, comme l'a dit M. Leys, les marées de tempête, souvent accompagnées de vents violents et de fortes pluies, ainsi que l'évolution de l'état des glaces de mer, l'élévation relative du niveau de la mer et l'érosion côtière.

L'urgence réside dans la nécessité de s'adapter à ces conditions changeantes et plus extrêmes.

Les témoignages des ministres, vendredi, m'ont encouragée, particulièrement le message ferme de plusieurs intervenants, selon qui le changement climatique est incontestable. L'idée de déplacer des personnes et des infrastructures pour les mettre à l'abri, a repris en partie les observations faites en octobre par le ministre Guilbeault, d'Environnement et Changement climatique Canada.

Il existe quatre grandes stratégies d'adaptation pour les régions côtières. Nous avons toujours privilégié la protection, pour laquelle nous pouvons employer des solutions fondées sur des infrastructures classiques ou inspirées de la nature. Nous pouvons également éviter de mettre en valeur des secteurs exposés à des risques élevés ou envisager de retraiter, de retirer des infrastructures de certains endroits, y compris des logements, comme y a fait allusion le ministre Bragg, vendredi dernier. Nous pouvons également nous adapter aux risques. Par exemple, malgré leur submersion, certains secteurs peuvent ne pas être sensiblement endommagés.

Le choix d'une stratégie exige que nous comprenions le système naturel pour nous le concilier plutôt que nous opposer aux processus naturels, si c'est possible. Dans certains cas, les infrastructures comme les quais ou les murs de protection contre la mer aggravent les effets du changement climatique, par exemple en entravant la circulation des sédiments le long de la côte ou leur transport à l'intérieur des terres à mesure que le niveau de la mer monte. D'autres infrastructures, notamment les logements, se trouvent dans des secteurs très exposés, où la reconstruction ou la défense ne sont pas nécessairement une solution logique sur le plan socio-économique.

Bref, nous devons investir dans un aménagement côtier qui tient compte des coûts et des bénéfices à long terme, comme nous en avons discuté avec Infrastructure Canada tout en proposant des idées pour la Stratégie nationale d'adaptation. Il se présente des occasions précises pour combiner des solutions inspirées de la nature ou fondées sur des infrastructures classiques pour réduire le risque tout en tirant des avantages multiples et en améliorant la vie des habitants des collectivités côtières.

Le retour à la normale ne se résume pas seulement à reconstruire rapidement ni plus gros ni plus haut. Nous devons reconstruire en mieux pour maximiser le retour sur notre investissement, sur le plan social, naturel et économique.

Mme Kathryn Bakos (directrice, Finance et science climatique, Centre Intact d'adaptation au climat): À partir de ce que Mme Eyquem vient de dire, quelles sont les conséquences financières du statu quo?

Le Centre Intact a déterminé deux méthodes d'atténuation des risques physiques liés au changement climatique dans une gamme de secteurs industriels précis et d'atténuation des conséquences financières qui découlent de ces risques. Par exemple, il a réalisé l'étude intitulée « Nager sur place: les effets des inondations catastrophiques sur le marché de l'habitation du Canada » pour déterminer si les inondations à l'échelle de la collectivité ont un effet sur le secteur immobilier résidentiel et les marchés hypothécaires au Canada.

Une constatation déterminante du rapport a été de montrer que les inondations abaissaient directement de 8,2 % le prix auquel les logements s'étaient vendus, en concrétisant l'impact financier matériel sur le marché canadien du logement, marché déjà insuffisamment assuré en raison des inondations. Actuellement, 10 % des logements ne peuvent être assurés au Canada, à cause de l'inondation de leur sous-sol.

Il faut des recommandations convaincantes pour aider les propriétaires à s'aider eux-mêmes, ce qui se répercute ensuite sur les collectivités locales et les économies nationales en général. À cette fin, il faut que les risques d'inondation soient transparents et que l'information soit rendue accessible pour permettre aux intéressés de prendre leurs propres décisions pour se protéger eux-mêmes contre tous les niveaux d'inondation.

Au premier rang des recommandations que Mme Eyquem a formulées, nous recommandons les mesures suivantes.

D'abord, les municipalités devraient distribuer aux propriétaires l'infographie intitulée « Trois étapes pour une protection rentable des habitations contre les inondations » pour abaisser le risque d'inondation des sous-sols. J'en ai imprimé, que je vous céderai volontiers. Ce guide a d'abord été lancé dans la municipalité d'Antigonish, puis dans la circonscription du même nom, en Nouvelle-Écosse, il y a environ trois ans. Depuis, des villes de partout au Canada l'insèrent dans la documentation qu'elles distribuent par la poste avec les avis d'imposition foncière.

Ensuite, le gouvernement fédéral devrait lier le programme d'évaluation des maisons pour l'adaptation au climat au programme d'évaluations énergétiques ÉnerGuide pour les maisons.

Ensuite encore, il devrait actualiser les cartes des risques d'inondation et en assurer l'accessibilité au public.

Enfin, il devrait élaborer un système de pointage pour le risque d'inondation, fondé sur le code postal.

Par son action mobilisatrice, il contribuerait matériellement au maintien de la valeur nette d'emprunt des logements canadiens et au soutien de tous les niveaux de l'économie canadienne.

• (1605)

Le président: Merci.

Madame Fuller, vous disposez de cinq minutes. Vous avez la parole.

Mme Susanna Fuller (vice-présidente, Opérations et projets, Océans Nord): Je vous remercie de votre invitation.

Comme je suis convaincue que vous en avez pas mal entendu de la part du personnel d'Océans Nord, j'écourterai mon introduction.

Nous sommes un organisme canadien de bienfaisance dont la priorité est les océans et dont l'objectif est leur bonne santé pour qu'ils fassent prospérer des communautés pleines de vie. Nous travaillons de près avec des communautés autochtones et non autochtones de l'Inuit Nunangat et du Canada atlantique. Le cas échéant, nous nous mobilisons également pour des enjeux internationaux concernant les océans. Nous avons également participé à la COP 26 sur les changements climatiques comme membre de la délégation canadienne, pour soulever la question des océans dans le contexte des changements climatiques.

Ces dernières années, nous avons sensiblement augmenté notre mobilisation sur les océans et le climat, en insistant sur la réduction

des émissions des industries de la mer, du transport maritime, des ports et des navires de pêche et nous avons évalué l'état de préparation du ministère des Pêches et des Océans à l'aménagement des pêches sous un climat changeant.

En 2021, nous avons publié un aperçu des pratiques et des politiques d'aménagement des pêches qui révèle des lacunes évidentes dans la prise en considération, en amont, de l'effet du changement climatique. Depuis, nous avons publié trois articles revus par des comités de lecture sur les pêches et le changement climatique, en association avec des partenaires universitaires.

Dans la prise en considération du changement climatique, les choses commencent à bouger, puisque, pas plus tard que la semaine dernière, la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique a adopté une résolution clairvoyante sur le changement climatique.

Comme nous sommes de plus en plus actifs sur les questions du climat et des océans, nous avons participé à des consultations et donné notre avis sur des aspects des politiques climatiques du Canada, du plan de réduction des émissions à la Stratégie de l'économie bleue — encore à publier — en passant par la Stratégie nationale d'adaptation. Nous avons observé que, dans le budget de 2021, les pêches ne figuraient pas dans les parties du budget concernant l'industrie et le climat. Nous avons également fait remarquer la nécessité, pour une stratégie canadienne de l'économie bleue, d'être corrélée à nos aspirations à la carboneutralité et de toucher à la question des infrastructures côtières.

Je reconnais que vous nous avez convoqués pour parler précisément des effets de l'ouragan Fiona sur les pêcheurs, les infrastructures halieutiques et le rôle de la crise climatique sur la gravité des tempêtes. Les témoins que vous venez d'entendre et ceux que vous avez entendus au cours de la séance antérieure ont formulé des recommandations très précises sur la façon de vous y prendre.

Beaucoup de ceux d'entre nous qui ont des bureaux à Halifax, à Terre-Neuve et dans l'île du Cap-Breton ont ressenti très directement les effets de Fiona; mais, d'après nous, ses effets et, peut-être, notre impréparation générale sont symptomatiques d'un problème plus grave au Canada: les plans climatologiques ne font aucun cas de nos côtes et de nos océans tandis que les stratégies océaniques négligent les répercussions climatiques.

Les scientifiques nous ont prévenus en bonne et due forme sur le rapport du GIEC de 2019 sur les océans et la cryosphère; les rapports que vous avez déjà entendus ici, aujourd'hui, et les communautés qui assistent aux changements d'une année à l'autre l'ont également fait. Les changements climatiques touchent et continueront de toucher nos communautés et nos industries côtières, bien plus rapidement que ce que nous avons vu jusqu'à maintenant.

Je voudrais soumettre à votre attention trois recommandations prioritaires.

Les autres témoins ont parlé de la nécessité de vraiment nous occuper de nos ports pour petits bateaux. En 2018, le ministère des Pêches et des Océans a étudié les vulnérabilités de ces ports aux changements climatiques. Il faut actualiser cette étude par de nouvelles données qu'il faudra corrélérer directement aux mises à niveau des infrastructures et au financement destiné à aider les ports les plus vulnérables de notre pays, dont bon nombre se trouvent dans le Canada atlantique, pour les adapter et, dans certains cas, les sacrifier, lorsque les impacts du changement climatique sont insurmontables à long terme.

La Stratégie nationale d'adaptation est assez complète; mais je sais que j'ai travaillé très dur pour m'assurer que les océans, les côtes et le secteur des pêches y étaient pris en considération. Nous pourrions nous efforcer davantage de vraiment accorder notre stratégie d'adaptation aux impacts que subiront nos côtes. J'ai également collaboré avec les provinces sur cette question.

La deuxième recommandation est que le Canada a besoin d'une stratégie prioritaire des océans et du climat. Nous devons agir en amont au lieu de réagir aux changements subis par nos côtes et nos océans, qui sont uniquement destinés à s'accélérer plutôt qu'à ralentir.

Les communautés côtières sont de plus en plus vulnérables aux tempêtes et à la montée des océans. Il est impératif que le Canada élabore une stratégie clairvoyante et exhaustive d'adaptation aux impacts climatiques et d'atténuation de ces impacts y compris en employant des solutions inspirées de la nature. D'autres pays s'attellent à la tâche, notamment les États-Unis. Cette stratégie pourrait englober des prédictions sur la nature et l'emplacement des pêcheries côtières qu'on pourrait escompter dans l'avenir, vu la proportion de notre mieux-être socioéconomique qui dépend notamment des pêches du Canada atlantique. On pourrait inviter les provinces à contribuer à une telle stratégie et à mettre en œuvre ou à élaborer des plans de protection des côtes.

Enfin, et c'est encore davantage une vue d'ensemble sur la question, nous avons observé que l'industrie des pêches, tout en essayant des tempêtes d'une force accrue, est souvent exclue des efforts visant à réduire les émissions et à nous acheminer vers la carboneutralité. Le prix des carburants est de plus en plus prohibitif. Pourtant, on incite peu les pêcheurs ou les chantiers navals à adopter des modèles et des moteurs qui dégagent peu d'émissions. Nous n'avons pas commencé à électrifier nos ports pour petits bateaux ni à leur faire adopter des sources d'énergie plus durables. Il reste du travail à faire pour convertir notre secteur maritime à des méthodes qui dégagent moins d'émissions et pour électrifier nos ports.

Je m'arrête ici. Je suis prête à répondre à vos questions.

• (1610)

Le président: Merci pour votre exposé.

Nous allons maintenant passer à M. Barron pour un maximum de cinq minutes, s'il vous plaît.

M. Michael Barron (président, Cape Breton Fish Harvesters Association): Madame et messieurs les députés, bonjour. C'est un honneur pour moi d'être ici aujourd'hui pour vous parler des répercussions des changements climatiques et pour discuter des conséquences que l'ouragan Fiona a eues sur certaines régions habitées par mes membres.

Je m'appelle Michael Barron. Je suis président de la Cape Breton Fish Harvesters Association de même que membre du conseil d'ad-

ministration de la Fédération des pêcheurs indépendants du Canada et de la United Fisheries Conservation Alliance, ou UFCA.

Je suis également un propriétaire et exploitant qui pêche le homard, le flétan et le crabe des neiges à partir de la petite collectivité côtière d'Ingonish, au nord du Cap-Breton.

L'ouragan Fiona a frappé la Nouvelle-Écosse le 24 septembre. À 932 millibars, il n'y a jamais eu auparavant de tempête à aussi basse pression dans l'histoire du Canada. À titre de comparaison, l'ouragan Dorian a atteint 958 millibars en 2019 et l'ouragan Juan, 973 millibars en 2003. Lorsque Fiona a frappé les eaux néo-écossaises, la différence de pression a peut-être fait en sorte que l'eau était plus chaude que les températures moyennes, ce qui a pu accroître l'intensité de la tempête. Depuis toujours, le Gulf Stream a tendance à apporter des eaux un peu plus calmes dans les Maritimes. Cela n'a toutefois pas été le cas en septembre dernier, alors que le courant-jet a semblé pousser l'eau chaude des tropiques plus haut sur la côte Atlantique que ce qui est habituellement observé à cette période de l'année, ce qui peut sans aucun doute être une conséquence des changements climatiques.

L'ouragan Fiona a causé beaucoup de dommages pendant la courte période où il nous a fait l'honneur de sa présence. Par conséquent, certains de nos membres, de Gabarus à Bay St. Lawrence, ont subi des dommages importants. Des pêcheurs ont perdu des quais et les casiers qui y étaient rangés pour la saison, et des routes menant aux quais ont été entièrement emportées par les eaux. Une quantité considérable de sable a été poussée dans un port, et on ne sait toujours pas si les navires peuvent s'y rendre.

Ces ports ont été cédés il y a plusieurs années. Par conséquent, de nombreuses questions demeurent sans réponse et on tarde à prendre des mesures de soutien concrètes. Dans d'autres ports, des bateaux qui n'ont pas pu être retirés de l'eau ont également été endommagés.

Le quai de la collectivité d'Ingonish, où j'habite et à partir de laquelle je pêche, a également subi des dommages importants. Depuis plusieurs années, on parlait de le réparer, mais on repoussait toujours le moment. La barrière qui protège le quai au sud de ma ville est trouée depuis cinq ans, et la taille du trou a quadruplé depuis. On en est rendu au point où l'océan passe à travers à chaque marée haute. Ce trou a permis à une onde de tempête de huit pieds de recouvrir la seule route permettant d'atteindre notre collectivité à partir du sud. L'eau a atteint des maisons et forcé des gens à évacuer le long de la côte.

Plus au nord, la seule usine de transformation du poisson a été grandement endommagée. Vous en avez probablement tous pris connaissance dans les médias. Une route et un pont ont été entièrement emportés par les eaux le 24 septembre et n'ont été remplacés que le 8 novembre.

On sait que les tempêtes de cette ampleur ont un effet persistant sur le comportement des poissons. Après le passage de Dorian en 2019, l'océan a été un désert pendant deux mois. Par conséquent, la flottille de pêche à la palangre a fait de nombreuses sorties infructueuses de pêche au flétan. Dans l'industrie, on ne sait d'ailleurs jamais avec certitude si on pourra toucher un salaire lorsqu'on largue les amarres pour aller pêcher.

Depuis l'ouragan Fiona, la flottille fait face à la même situation, et nous nous demandons à quel moment les choses redeviendront normales. La chute de pression semble avoir un effet considérable sur les habitudes migratoires du flétan, mais cela ne se limite pas à ce seul poisson. Les pêcheurs de homard dans les districts d'automne et d'hiver peuvent témoigner de comportements différents. Les coûts d'exploitation élevés pendant la saison en cours font en sorte que beaucoup de bateaux de pêche à la palangre ne quittent pas le port. Il y a donc moins de protéines de haute qualité disponibles.

Fiona n'a fait qu'accentuer la détérioration du littoral du Cap-Breton. Année après année, des tempêtes post-tropicales et de violentes tempêtes hivernales provenant du nord-est font en sorte que de nombreuses collectivités attendent un événement dont elles ne pourront pas se remettre. Ces tempêtes semblent toutes émaner des changements climatiques, et malheureusement, compte tenu de la récente destruction causée par Fiona, elles laissent leur marque sur notre littoral et dans nos eaux. Les changements climatiques sont ici, et il faut construire maintenant l'infrastructure nécessaire pour protéger ces côtes vierges qui sont connues mondialement pour leurs panoramas et leur beauté.

Il est temps que nos partis politiques travaillent avec les ports pour petits bateaux afin de les aider à protéger nos collectivités côtières, qui sont tributaires de ces infrastructures vieillissantes et défaillantes. C'est le moment de les améliorer, et il est plus judicieux de composer maintenant avec les nombreux changements attribuables au climat et à une industrie qui évolue.

Je remercie le Comité d'étudier les répercussions de Fiona et des changements climatiques sur le Canada atlantique et l'Est du Québec. Je suis impatient de répondre à vos questions.

• (1615)

Le président: Merci.

Avant de passer aux séries de questions, je veux évidemment souhaiter la bienvenue à M. Bachrach, qui remplace sa collègue, Mme Barron. Nous allons entendre M. Small en premier, pour un maximum de six minutes, et je demanderais aux députés de bien vouloir nommer la personne à qui ils posent leurs questions, de ne pas attendre que quelqu'un réponde, car nous perdons chaque fois un peu de temps.

Monsieur Small, vous avez un maximum de six minutes, s'il vous plaît.

M. Clifford Small (Coast of Bays—Central—Notre Dame, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins, surtout ceux qui se sont présentés en personne aujourd'hui, ainsi que ceux qui se joignent à nous en ligne pour nous aider à étudier cette question très importante.

Ma première question est pour M. Barron.

Vous avez parlé de ports et de quais dessais qui ont été endommagés. À quel point ces dommages seront-ils problématiques pour votre flottille au cours de la saison à venir?

M. Michael Barron: Je peux vous donner un exemple. Dans un petit port, Fiona a détruit cinq quais sur lesquels des casiers étaient rangés. C'est une situation unique, car le port a été cédé et n'est pas visé par le Programme des ports pour petits bateaux du gouvernement fédéral. Il se trouve sur une propriété privée. Certaines des personnes touchées ne sont pas propriétaires. Elles n'ont donc pas

d'acte de vente ni d'assurance. Elles sont laissées pour compte. À ce stade-ci, il n'y a pas d'aide fédérale ni d'aide provinciale.

M. Clifford Small: Combien de pêcheurs dans ce port compaient sur ces biens cédés, par exemple, et ne peuvent maintenant plus se fier au financement du gouvernement fédéral pour les réparer?

M. Michael Barron: Comme je l'ai mentionné, c'est un petit port, pour seulement cinq bateaux. On parle donc de 15 personnes. Il y a probablement environ 45 personnes qui habitent dans cette collectivité. La pêche est le seul gagne-pain possible dans cette petite collectivité.

M. Clifford Small: Selon vous, à quel point la destruction de ce genre de ports est-elle répandue dans l'ensemble des régions touchées — l'Île-du-Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve-et-Labrador?

M. Michael Barron: Le problème est très répandu. Je sais qu'il se pose également à Terre-Neuve dans certains ports cédés et d'autres endroits. Le même problème s'y présente.

Je pense que les gouvernements fédéral et provinciaux collaborent très étroitement pour veiller à ce que les personnes concernées reçoivent le financement nécessaire pour effectuer des réparations. Malheureusement, cela prend trop de temps. Comme nous vivons loin dans le Nord, l'hiver s'installe. Le temps compte pour terminer les travaux.

M. Clifford Small: Combien de contacts votre organisation a-t-elle eus avec le Programme des ports pour petits bateaux jusqu'à présent? Comment décririez-vous les progrès à l'heure actuelle?

M. Michael Barron: Je ne peux répondre à cette question, n'ayant pas eu avec le programme les contacts directs que mes employés ont eus. Je vous transmettrai la réponse par écrit.

M. Clifford Small: C'est parfait. Je vous remercie.

J'ai quelques questions à poser à M. Leys.

Monsieur Leys, des contrats ont-ils été signés avec des entreprises comme la vôtre pour concevoir des quais devant être reconstruits pour le printemps?

M. Vincent Leys: Oui.

Un certain nombre de projets sont en cours actuellement. Ils avaient commencé avant l'ouragan Fiona, en fait. Nous avons modifié l'élévation des quais, la protection côtière et d'autres caractéristiques pour tenir compte de Fiona. Cela fait partie des travaux que nous effectuons pour ces ports. Il y a toujours des travaux en cours.

Je suis certain que les personnes qui travaillent directement pour le Programme des ports pour petits bateaux ont un certain nombre de projets qu'ils peuvent gérer à l'interne afin d'effectuer des réparations également. Comme je travaille pour un cabinet de conseil privé, je n'ai pas de vue d'ensemble, mais je peux vous dire que de nombreux projets sont en cours.

M. Clifford Small: Je ne suis pas certain que ma question était claire.

Ce que je voulais savoir, c'est si de nouveaux travaux ont commencé depuis le passage de Fiona afin de réparer ou de remplacer les quais qui ont été détruits? Est-ce que de nouveaux travaux ont commencé? Je ne parle pas des contrats conclus avant Fiona. Je vérifie simplement comment les choses progressent sur le plan de la reconstruction.

M. Vincent Leys: Certains projets visent à reconstruire directement des usines de transformation de poissons, par exemple, et des propriétés dont la berge s'est érodée.

Pour ce qui est de la vue d'ensemble du Programme des ports pour petits bateaux, je renverrais la question à quelqu'un qui travaillerait directement à l'administration centrale du programme à Moncton.

• (1620)

M. Clifford Small: À partir du moment où vous obtenez un contrat pour concevoir un quai, combien de temps faut-il pour mettre en service un quai comme celui qui a été détruit à l'Île-du-Prince-Édouard dont vous avez parlé?

M. Vincent Leys: Pour la construction...

M. Clifford Small: Combien de temps s'écoule-t-il entre la signature du contrat de conception et la mise en service du quai?

M. Vincent Leys: La conception peut prendre quelques mois, selon les données disponibles. Viennent ensuite les étapes de l'appel d'offres et de la construction. Je dirais que le délai habituel est probablement d'un an, mais cela pourrait être moins long ou plus long, selon la complexité et la quantité de données nécessaires.

M. Clifford Small: Vendredi, nous avons entendu dire que les ports pour petits bateaux doivent être prêts pour le 1^{er} avril au plus tard. En vous fondant sur votre expertise, pouvez-vous me dire combien de quais gravement endommagés ou détruits seront réparés ou reconstruits d'ici là? Si nous ne pouvons pas respecter ce délai, quelle solution s'offre aux pêcheurs, qui se retrouveront dans de beaux draps?

M. Vincent Leys: C'est une bonne question. Je doute que tous les quais seront entièrement reconstruits d'ici là, mais cela dépend de l'étendue des dommages. Il se peut que seule une partie de certains quais ait été endommagée ou détruite. En pareil cas, il est plus facile de les réparer rapidement. Quand l'ouvrage au complet doit être reconstruit, je doute que la structure de remplacement puisse être en place pour le début de la nouvelle saison de la pêche.

Le président: Je vous remercie, monsieur Small.

Nous accorderons maintenant la parole à M. Kelloway pour six minutes.

M. Mike Kelloway (Cape Breton—Canso, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président.

Il est agréable de voir les témoins ici en personnes et, bien entendu, M. Leys sur Zoom.

Ma première question s'adresse à M. Barron.

Au cours de la dernière séance, tous les ministres des Pêches de l'Atlantique nous ont affirmé que les changements climatiques sont réels. Ils sont là, et nous devons faire quelque chose à ce sujet en ce qui concerne les infrastructures côtières. Nous avons également entendu dire que nous devons travailler ensemble.

Monsieur Barron, vous avez fort bien souligné le problème également.

Je veux examiner quelques points ici. Quand on dit qu'il faut améliorer la résilience des ports pour petits bateaux, pouvez-vous expliquer aux personnes ici présentes et à celles qui regardent la séance ce que cela signifie pour le pêcheur que vous êtes?

M. Michael Barron: Quand on parle de construire plus gros et mieux, et de ce qu'il faut faire... Dans certains cas, il n'y a pas eu de

dragage depuis des années dans les ports. Tant que les tempêtes continueront d'arriver, ces ports continueront de se remplir. Les accès se rempliront et il sera impossible d'entrer des ports et d'en sortir, alors qu'ils constituent des refuges sécuritaires. Il faut entreprendre des projets de dragage.

Les brise-lames qui ont subi des dommages et perdu une partie de leur revêtement de pierre au cours des tempêtes doivent être reconstruits plus gros et mieux. Les structures et les pieux des quais doivent être changés. Tous ces ouvrages vieillissants qui étaient passés au second plan doivent être réparés.

Les projets de dragage sont essentiels. L'Île-du-Prince-Édouard est un parfait exemple. Une bonne partie de ses ports devront probablement faire l'objet d'un dragage avant la pêche printanière, mais disposera-t-on du temps et des ressources nécessaires pour le faire?

M. Mike Kelloway: Je vous remercie de cette réponse, monsieur Barron.

Je veux offrir à M. Leys une occasion d'intervenir également. Je voulais entendre l'avis d'une personne qui travaille dans le domaine et sur l'eau, mais je veux maintenant entendre celui de l'ingénieur côtier.

Expliquez ce que l'on entend par résilience climatique des ports pour petits bateaux. Quelles sont, selon vous, les priorités numéro un, deux et trois?

M. Vincent Leys: La résilience climatique peut signifier bien des choses, selon les processus côtiers qui entrent en jeu. S'il s'agit d'un port situé sur une partie rocheuse de la côte atlantique, il faut des quais élevés et de solides brise-lames pour se protéger des vagues. Dans le cas d'un petit port sur la côte nord de l'Île-du-Prince-Édouard, on peut assurer la résilience climatique en établissant un plan pour éloigner les sédiments de l'entrée et en veillant à ce que des entrepreneurs en dragage soient sur appel, au cas où ils devraient intervenir.

Dans tous les cas, la résilience climatique signifie qu'il faut renforcer les infrastructures pour qu'elles puissent affronter une élévation du niveau de la mer, car la fréquence des inondations augmente en raison des tempêtes. Les...

• (1625)

M. Mike Kelloway: Je vous remercie beaucoup, monsieur Leys. Je m'excuse de vous interrompre. Je veux continuer avec vous pour aborder quelques points.

Depuis 2016, le gouvernement au pouvoir a investi près de 1 milliard de dollars. Le gouvernement conservateur précédent avait dépensé... moins. Il semble toutefois qu'en dépit de ces investissements substantiels, il faille manifestement en faire davantage pour que les ports soient prêts maintenant et dans l'avenir.

Je veux avoir un aperçu du coût. Je sais que c'est peut-être une question injuste, mais en pensant aux quais pour petits bateaux dans le Canada atlantique, pouvez-vous nous donner, du mieux que vous le pouvez, une idée du coût à payer pour rendre les ports résilients au climat? Je fais référence aux infrastructures qui doivent être renforcées pour résister à Fiona et à d'autres genres de tempêtes qui pointent littéralement à l'horizon.

M. Vincent Leys: Cela peut être une question mathématique complexe, et les chiffres peuvent gonfler assez rapidement si on estime que plusieurs centaines de ports pour petits bateaux devront être renforcés dans le Canada atlantique. Je pense qu'on en évalue le nombre à 800, plusieurs d'entre eux se trouvant à Terre-Neuve, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Nouveau-Brunswick. Un nouveau quai peut coûter 1 million de dollars ou plus, et la construction de nouvelles infrastructures dans un port pour petits bateaux peut certainement coûter plusieurs centaines de millions de dollars. Si on multiplie ces chiffres par le nombre de ports, le coût sera certainement faramineux.

La clé, c'est d'établir un ordre de priorité. Comme vous l'avez fait remarquer avec justesse, le gouvernement a considérablement investi récemment en mettant l'accent sur la gestion des biens, ce qui a été fort utile. Les ports dont les infrastructures sont plus récentes sont ceux qui possèdent la meilleure résilience climatique pour affronter l'ouragan Fiona. Ce dont il faut réellement s'occuper, ce sont les ports très utilisés dont les structures se sont détériorées. Il faudrait leur accorder la priorité.

Pour ce qui est du montant total des investissements, je renverrais la question aux fonctionnaires du Programme des ports pour petits bateaux, car ils auraient une meilleure appréciation des chiffres.

Le président: Je vous remercie, monsieur Kelloway. Il vous reste environ 18 secondes. Je ne pense pas que vous pourrez poser une question et encore moins obtenir une réponse. Nous accordons donc la parole à Mme Desbiens pour six minutes.

Vous avez la parole.

[Français]

Mme Caroline Desbiens (Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix, BQ): Merci, monsieur le président.

Je profite de l'occasion pour saluer un certain nombre d'organisations de pêcheurs qui sont ici cette semaine, dans le cadre de la Journée mondiale des pêcheurs artisans et des travailleurs de la mer. Nous sommes contents de les avoir avec nous sur la Colline du Parlement.

Lors de nos discussions ce midi, ils nous ont parlé de préoccupations importantes concernant les retombées de certaines fermetures de pêche, mais aussi de changements climatiques et de ce que l'ouragan Fiona a créé, entre autres, aux Îles-de-la-Madeleine, au Québec. Par ailleurs, au Québec, les changements climatiques se manifestent aussi dans le fleuve Saint-Laurent, alors que des ports complets sont engloutis sous l'eau. Je pense à la Place Royale, à Québec et à l'ensablement de tous nos quais de traversiers. Par exemple, à l'Isle-aux-Coudres, on doit faire un dragage annuel, ce dont je suis témoin de première ligne.

Mesdames Eyquem et Bakos, votre approche en lien avec les éléments naturels m'intéresse beaucoup. Il y a eu de l'enrochement dans le fleuve Saint-Laurent à certains endroits en raison de l'érosion des berges. Il en a été de même aux Îles-de-la-Madeleine. Or, la technique d'enrochement soulève une inquiétude, puisque nous constatons que le fleuve érode les sédiments en dessous des roches. Par conséquent, ce n'est peut-être pas toujours, dans tous les cas, une bonne façon de faire, même si c'est celle qui est utilisée très rapidement, sans qu'on se pose trop de questions.

Vous parlez de composer avec les éléments naturels. Pourriez-vous me donner un exemple concret de ce que pourrait être une

telle approche comparativement aux approches traditionnelles d'enrochement?

Mme Joanna Eyquem: Merci de votre question.

En ce moment, au Canada, les infrastructures grises semblent être la solution normale, par défaut. Je viens du Royaume-Uni et j'ai travaillé beaucoup aux Pays-Bas, où on a utilisé plusieurs méthodes qui font appel à des processus naturels. Cela se fait aussi dans plusieurs pays. Par exemple, à Percé, au Québec, il y a eu le projet de réhabilitation de la plage, où on s'est tourné davantage vers un processus naturel.

L'érosion est un processus naturel. Le problème de l'enrochement, c'est qu'il intervient dans le transport des sédiments. Les sédiments qui ne sont pas érodés ne sont pas transportés, et ne sont donc pas déposés sur les plages. Quand vous avez des infrastructures grises, il faut savoir quel est le système naturel pour décider du processus à adopter pour faire les changements. C'est comme des cellules fonctionnelles, et nos infrastructures grises préfèrent des systèmes naturels. Alors, il serait bien de savoir ce qu'il en est, en fait.

• (1630)

Mme Caroline Desbiens: On parle de refaire des infrastructures qui sont désuètes, comme celles qui ont été frappées davantage parce qu'elles étaient désuètes, justement. Quand on pense à revoir ces infrastructures, est-ce que le remplacement est un facteur important? En fait, si l'érosion ou l'incidence des changements climatiques est plus présente dans une région précise, est-ce qu'on doit se questionner quant à l'emplacement naturel de l'infrastructure?

Mme Joanna Eyquem: On a changé de paradigme, c'est-à-dire la façon dont on conçoit les choses. Maintenant, on considère davantage les systèmes naturels lors de la conception, dès le départ. Je pense que cet aspect est à revoir. Les bris d'infrastructures sont une occasion de se demander si elles sont au bon endroit, si un autre emplacement ne serait pas plus approprié et si la présence d'une jetée cause de l'érosion. J'ai vu des cas où la présence de jetées arrête les sédiments et cause l'érosion de dunes et de plages plus loin sur la côte.

Ce que vous dites est exact. Je suis donc exactement de votre avis.

Mme Caroline Desbiens: Il s'agit donc de suivre la tendance naturelle et de se laisser guider par la nature lorsqu'on établit des infrastructures.

Mme Joanna Eyquem: Effectivement.

Mme Caroline Desbiens: C'est très intéressant.

Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

[Traduction]

Le président: Il vous reste une minute et demie.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Monsieur Barron, comme vous représentez aussi les gens des îles de la Madeleine, j'aimerais savoir quelles sont, selon vous, les urgences et les priorités à cet endroit. Est-ce le quai de Cap-aux-Meules ou les divers besoins des pêcheurs? Ces derniers ont eux aussi subi beaucoup de pertes, notamment financières.

[Traduction]

M. Michael Barron: Je ne représente personne des îles de la Madeleine.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: J'avais compris que vous représentiez les gens des îles de la Madeleine.

[Traduction]

M. Michael Barron: Je les représente dans le cadre d'autres choses que nous faisons avec la fédération, mais je ne les représente pas dans ce genre de situation. Ils sont confrontés à la même situation que nous actuellement, car...

[Français]

Mme Caroline Desbiens: D'accord.

[Traduction]

M. Michael Barron: D'après les photos de dunes de sable et de matières accumulées que j'ai vues de certains pêcheurs des îles de la Madeleine, leurs infrastructures ont besoin de beaucoup de dragage également.

C'est ce que j'ai conclu d'après ce que j'ai vu, mais je ne peux pas être entièrement certain.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Quelle est la priorité, selon vous? Est-ce de réparer les vieux quais, d'en construire des neufs ou de relever les normes de sécurité?

[Traduction]

M. Michael Barron: Tous ces travaux doivent être réalisés, car certains quais que les pêcheurs utilisent n'ont pas été cédés. Ils sont protégés par le gouvernement fédéral et ne sont pas rénovés parce qu'ils n'accueillent pas suffisamment de bateaux.

Il semble que si un port pour petits bateaux n'est pas très achalandé, il descend dans l'ordre de priorité. Quand des fonds sont accordés, ce sont toujours les grands ports qui les reçoivent, et les petits ports n'obtiennent que des miettes.

Le président: Je vous remercie, madame Desbiens.

Nous accorderons la parole à M. Bachrach. Je peux vous garantir qu'il ne subit aucune pression. Je suis certain que Mme Barron vous évaluera par la suite et vous dira ce qu'elle pense de votre performance.

Vous disposez de six minutes.

M. Taylor Bachrach (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les membres du Comité de me permettre de remplacer ma collègue et de participer à cette intéressante discussion. J'ai promis de bien me comporter, mais nous laissons Mme Barron en juger.

Je voulais commencer en posant une de mes questions à Mme Fuller. La conversation porte en grande partie sur l'adaptation aux impacts des changements climatiques qui s'en viennent et qui, à bien des égards, sont déjà là. Dans votre exposé, vous avez parlé de l'importance des mesures d'atténuation. Ce sont, de certaines manières, deux concepts très différents, particulièrement quand il est question de la période au cours de laquelle ces démarches doivent être entreprises.

Comment pouvons-nous éviter que la conversation sur les mesures d'atténuation ne s'éteigne pendant que nous nous occupons de l'impératif immédiat qu'est l'adaptation et de mesures comme le dragage, la reconstruction des quais et ce genre de chose?

Comment pouvons-nous nous assurer que le besoin de réduire les émissions à long terme et d'atténuer les pires impacts des changements climatiques ne disparaisse pas de la conversation?

• (1635)

Mme Susanna Fuller: C'est ce qui est difficile et qui continuera de l'être. Nous devons continuer de pouvoir réagir aux urgences dont la fréquence et l'intensité iront croissantes.

Par ailleurs, j'ai parlé d'une partie du travail que nous effectuons dans l'industrie de la pêche. Quand j'ai lu le budget de 2021, par exemple, j'y ai vu bien des choses pour l'industrie agricole afin de l'aider à réduire ses émissions et à s'adapter aux changements climatiques, mais il n'y avait absolument rien pour l'industrie de la pêche.

Les pêcheurs comme Michael Barron et ceux avec lesquels j'ai grandi à Cap-Breton ont été laissés en dehors des conversations, qu'elles portent sur l'adaptation ou sur les mesures d'atténuation. Les personnes qui dépendent de l'océan ont été exclues d'une bonne partie des discussions et des débats politiques. L'occasion est belle de les y faire participer. Il faut accorder la priorité aux deux aspects, si possible.

Le Canada en fait beaucoup dans le cadre de son plan de réduction des émissions, mais je ne pense pas que l'industrie de la pêche soit de la partie actuellement. Je sais que des efforts sont entrepris pour construire des homardiers à faibles émissions. Océans Nord est réellement ravi de participer à ces efforts, et nous lancerons une initiative dans les prochaines semaines.

Les personnes qui sont les plus touchées doivent toutefois faire partie de la solution. J'encouragerais le gouvernement du Canada à les faire participer de toutes les manières possibles.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, madame Fuller.

Je poursuivrai maintenant sur le même thème avec M. Barron.

Vous avez indiqué que les impacts des changements climatiques sont indubitablement là. Je me demande ce que vous avez observé lors de vos échanges avec les pêcheurs en ce qui concerne leurs perceptions de la situation et leur ouverture aux changements de technologie ou de pratiques qui entraînent une réduction des émissions afin de commencer à s'attaquer à la véritable source du problème.

Je peux imaginer que si on travaille sur un bateau, il peut être difficile d'envisager de peut-être changer de moteur pour installer un modèle électrique afin d'affronter l'imposant défi mondial des changements climatiques et les impacts qu'ils ont.

Voyez-vous des gens envisager de faire la transition?

M. Michael Barron: La transition n'est pas complète. La discussion a eu lieu, et j'ai participé à un exposé sur les moteurs hybrides et d'autres technologies.

Sachez que le poisson sauvage pêché est une des sources de protéines qui produisent le moins de carbone. Dans les pêches sauvages, par exemple, il se produit de un à cinq kilogrammes de carbone par kilo de poisson pêché, alors que ce chiffre est de 50 à 750 kilogrammes pour la production de viande rouge. C'est un fait dont il faut discuter ici aussi. Vous devez comprendre.

Quand vous parlez des moteurs hybrides, vous devez comprendre que quand nous sommes en mer, à la merci des éléments, le moteur au diesel présente l'avantage de garantir notre retour à la maison.

M. Taylor Bachrach: Oui.

M. Michael Barron: À l'idée de se fier à l'énergie solaire potentielle et à d'autres sources d'énergie encore très récentes, l'industrie se pose beaucoup de questions.

Nous sommes disposés à en discuter. Je vous remercie.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie, monsieur Barron.

Monsieur Leys, vous avez indiqué que les tempêtes côtières ont obligé les ingénieurs à réviser les paramètres de conception des infrastructures et à s'écarter des anciens paramètres pour se fier aux projections de changements futurs.

Pourriez-vous expliquer brièvement comment le processus fonctionnelle et nous dire sur quelles prévisions les ingénieurs fondent maintenant les paramètres de conception? Existe-t-il des normes concernant la taille et la conception des infrastructures?

M. Vincent Leys: Il n'existe pas de normes ou de guide en bonne et due forme actuellement. Nous utilisons certainement les projections officielles du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, tout d'abord pour l'augmentation du niveau de la mer. Selon les scénarios d'émissions, on obtient divers taux d'augmentation du niveau de la mer d'aujourd'hui jusqu'au prochain siècle.

Nous utilisons ces données pour les niveaux d'inondation et comme conditions pour la modélisation des vagues, par exemple. Quand nous étudions la force des vagues, la quantité d'énergie des vagues qui frappent la structure dépend de la profondeur de l'eau. Vous pouvez imaginer que des vagues plus fortes pourront s'approcher plus près des côtes à mesure que les niveaux de la mer augmenteront.

Le plus difficile quand on élabore... J'ai indiqué que l'intensité des tempêtes changeait. Il n'existe pas encore de consensus net sur les données à utiliser concernant l'augmentation de l'intensité et de la fréquence des ouragans. La science est en évolution dans ce domaine. En ce qui concerne les ondes de tempête, nous utilisons des statistiques antérieures parce que c'est ce que nous avons à notre disposition.

J'ai fait remarquer que les calculs doivent être mis à jour. Avec Fiona, le point de donnée va au-delà de ce qui avait été observé jusque là. La probabilité de 1 % de tempête extrême augmente subitement parce que l'ouragan Fiona fait maintenant partie des statistiques.

La pratique est en évolution.

• (1640)

Le président: Je vous remercie, monsieur Bachrach. Vous avez dépassé votre temps, comme Mme Barron l'avait prévu.

Nous accordons maintenant la parole à M. Perkins pour cinq minutes.

M. Rick Perkins (South Shore—St. Margarets, PCC): Je vous remercie, monsieur le président. Je remercie également les témoins de comparaître aujourd'hui.

Pour commencer, je voudrais revenir à quelque chose que vous avez dit, monsieur Leys. Quand M. Kelloway vous a interrogé sur

la réparation ou le remplacement d'un quai, vous avez indiqué que ces travaux coûteraient environ 1 million de dollars. Comme vous le savez, la côte sud de la Nouvelle-Écosse, de Prospect jusqu'à l'extrémité sud du comté de Shelburne, compte probablement le plus grand nombre de ports pour petits bateaux au pays et tout autant de quais cédés qui étaient des ports pour petits bateaux.

À Port Mouton, par exemple, le MPO a récemment reconstruit le brise-lame. À eux seuls, ces travaux ont coûté 5 millions de dollars, et l'eau passe déjà par-dessus l'ouvrage parce qu'il n'a pas été construit assez haut à une extrémité. Tout le monde connaît Lunenburg, qui a un quai public qui sert de port pour petits bateaux. Ce quai historique, connu sous le nom de quai ferroviaire, existe depuis environ 140 ans. Selon les estimations techniques, il en coûterait 15 millions de dollars simplement pour remplacer ce quai, qui n'est pas bien gros.

Le MPO estime que l'ouragan Fiona a endommagé plus de 100 ports pour petits bateaux, et je n'ai pas vu de mise à jour. Certains posent des problèmes opérationnels, et plus de 20 ont été démolis. Ce chiffre inclut seulement les ports pour petits bateaux et pas ceux que le MPO a cédés aux communautés. Je peine à comprendre quand je vois le gouvernement accorder une aide de 100 millions de dollars pour les quais endommagés par l'ouragan Fiona. Dans l'énoncé économique, le gouvernement a porté à 1 milliard de dollars l'aide fournie dans la foulée de Fiona, mais il n'accorde pas plus de 100 millions de dollars pour la réfection des quais. Quand j'examine ces chiffres, je constate qu'il faudra environ un demi-milliard de dollars juste pour réparer les 100 quais, et ce, si on peut trouver des ingénieurs et des constructeurs comme ceux de votre entreprise.

Êtes-vous certains que quand nous devons intervenir sur la côte nord de l'Île-du-Prince-Édouard, où les quais ont tous été démolis, le coût se limitera à 1 ou 2 millions de dollars, alors qu'il en coûte 15 millions de dollars pour un quai dans ma circonscription?

M. Vincent Leys: Je m'excuse de ce malentendu. La somme de 1 million de dollars était un ordre de grandeur devant servir de point de départ. Habituellement, on ne peut pas faire grand-chose pour moins de 1 million de dollars. Ainsi, pour avoir un ordre de grandeur, est-ce 1, 10 ou 100 millions de dollars pour un port? J'ai dit que comme point de départ, le coût est de 1 million de dollars par structure, mais si la structure est substantielle, il pourrait atteindre 10 millions de dollars, bien entendu.

Je suis désolé de ce malentendu. Vous aviez raison d'éclaircir les faits.

M. Rick Perkins: Puis-je poser une autre question qui me trouble et dont j'ai parlé avec de nombreux députés?

Pour ce qui est de reconstruire des quais plus solides, comme nous avons l'occasion de le faire ici parce que nous disposons d'une somme d'argent inhabituelle que nous n'avions pas auparavant pour réparer les ports pour petits bateaux, allons-nous les reconstruire? Les sociétés d'ingénierie les rebâtiront-elles de la même manière, en bois traité, avec la même technologie qui date de plus de 150 ans?

En Colombie-Britannique, on construit les quais avec des tubes d'acier prenant assise sur des structures flottantes en béton, et ces quais accueillent des bateaux de bonne taille. Ils semblent beaucoup plus solides. Je ne comprends pas pourquoi, dans le Canada atlantique, on construit encore des quais comme on le faisait il y a 140 ans.

M. Vincent Leys: Le coût pourrait répondre en partie à cette question. On dispose d'un certain budget pour toute la région des ports pour petits bateaux, et l'acier tend à être à l'extrémité supérieure de la fourchette de prix, bien entendu. Je pense que ce serait là la principale raison.

• (1645)

M. Rick Perkins: Si nous devons continuer à les remplacer à cause des tempêtes, ce serait probablement moins coûteux, mais ce n'est qu'une hypothèse.

En tout cas, je vous remercie de vos réponses.

Monsieur Barron, vous avez parlé des ports endommagés qui ne constituent pas des ports pour petits bateaux. Je pense que leur nombre dépasse de loin celui des ports pour petits bateaux sur lesquels se concentrent la ministre et le ministère des Pêches. Ces ouvrages étaient autrefois des ports pour petits bateaux, et leur gestion était habituellement confiée à un groupe communautaire ou à un groupe sans but lucratif qui n'avait pas le capital nécessaire pour les garder en bon état ou la capacité de percevoir des droits de quai suffisants pour les entretenir le plus efficacement possible.

Pensez-vous que le ministère des Pêches et des Océans ou l'Agence de promotion économique du Canada atlantique — ou les programmes spéciaux de l'APECA — devraient également tenir compte de ces ports?

M. Michael Barron: Je pense certainement que les programmes, surtout ceux de l'APECA, devraient viser ce genre de ports. En fait, nous cherchons à aider nos membres par l'entremise de l'APECA. C'est peut-être la solution idéale pour eux, et j'espère que le gouvernement fédéral aidera à faire en sorte que ces gens reçoivent de l'aide dans le cadre des programmes de l'APECA.

Le président: Merci, monsieur Perkins.

Nous allons maintenant passer à M. Hanley. Vous disposez de cinq minutes tout au plus.

M. Brendan Hanley (Yukon, Lib.): Je vous remercie, et merci beaucoup à tous les témoins d'être des nôtres.

Pour commencer, je crois que je vais poursuivre la discussion sur les coûts.

Madame Bakos, je sais que le Centre Intact a fait des travaux au fil des ans sur le coût des changements climatiques pour les infrastructures.

Madame Eyquem, je pense que vous avez fait allusion aux coûts d'assurance et à l'effet sur le marché du logement.

Avez-vous des estimations concernant les coûts d'assurance que l'ouragan Fiona a entraînés jusqu'à présent?

Mme Kathryn Bakos: Je n'en ai pas précisément dans le contexte de Fiona, mais si nous tenons compte des demandes d'indemnisation de pertes assurables dues à des catastrophes au Canada, nous pouvons examiner les données entre 1983 et 2008. Les pertes étaient de l'ordre d'environ 250 à 450 millions de dollars. À partir de 2009 et jusqu'en 2021, les pertes s'élevaient en moyenne à 1,96 milliard de dollars. Il s'agit de pertes assurables.

Si vous multipliez ce montant par trois ou quatre, et si vous tenez compte des inondations et des glissements de terrain en Colombie-Britannique et des dégâts causés par Fiona, les pertes non assurables représentent cinq à six fois ce montant. C'est de l'argent qui sort des budgets pour les hôpitaux, les écoles et le développement

des infrastructures. Il s'agit donc de fonds puisés à même les budgets gouvernementaux.

M. Brendan Hanley: Je suis heureux que vous ayez abordé ce sujet, car je voulais vous poser une question complémentaire sur les coûts non assurables.

Pouvez-vous parler des coûts liés aux investissements en matière d'infrastructure? D'ailleurs, j'ajouterais que les 100 millions de dollars promis à ce jour ne sont qu'un début de ce que le gouvernement fédéral s'engage à faire, mais force est de constater que nous devrions peut-être aller beaucoup plus loin.

Si vous comparez le coût des investissements en matière d'infrastructure — des investissements solides et tournés vers l'avenir — au coût récurrent de la destruction, notamment la perte de revenus, la perte de débouchés économiques, les logements perdus, les coûts d'assurance et les coûts non assurables, y a-t-il lieu de tirer des conclusions à cet égard?

Mme Kathryn Bakos: Je vais laisser à ma collègue, Mme Eyquem, le soin de vous répondre, mais je dirai que, du point de vue des coûts évités, pour chaque dollar dépensé dans l'adaptation et la protection des collectivités contre les risques de perte, on finit par économiser à long terme, en moyenne, entre 3 \$ et 8 \$ sur une période de 10 ans. Il s'agit là d'une estimation prudente. Certaines recherches ont montré que les économies pouvaient être de l'ordre de 15 à 62 \$, voire 250 \$, mais je le répète, il s'agit de coûts évités sur une période de 10 ans.

Madame Eyquem, avez-vous quelque chose à ajouter?

Mme Joanna Eyquem: Je voudrais simplement ajouter que nous mettons souvent l'accent sur la réduction des risques, mais nous avons aussi l'occasion d'améliorer les choses grâce à l'adaptation. Je songe à l'exemple de la Ville de Percé. Le rapport coûts-avantages de ce projet était de 68:1, selon l'étude de rentabilité, grâce à l'augmentation du tourisme, car la revitalisation de la promenade avait également une incidence là-dessus.

L'adaptation nous permet en fait d'améliorer les choses, et pas seulement de limiter les risques.

M. Brendan Hanley: Oui, c'est un retour sur investissement remarquable pour les 50 à 100 prochaines années.

Monsieur Leys — et je serai bref —, vous avez dit que les quais récemment rénovés ou reconstruits avaient le mieux résisté à l'ouragan Fiona. Pouvez-vous me parler de leurs caractéristiques précises? Était-ce attribuable à la nouveauté des quais ou à leur hauteur? Autrement dit, quelles étaient les caractéristiques propices à la résilience?

• (1650)

M. Vincent Leys: Chaque cas peut être légèrement différent, mais je suppose que c'est surtout lié à la résistance structurelle du quai. La détérioration d'une infrastructure est attribuable à la présence de vieux morceaux de bois, de béton détérioré et d'autres éléments de ce genre, ce qui rend la structure plus vulnérable à l'action des vagues, alors que dans le cas d'une nouvelle construction, on trouve des éléments en acier ou du béton tout neuf qui résistent beaucoup mieux aux vagues et aux inondations.

Ce n'est pas nécessairement la hauteur qui compte, mais la solidité de la structure. La hauteur entre en ligne de compte lorsqu'il y a des dommages dans les infrastructures situées au-dessus du quai, comme les hangars à appâts, les pièges, les systèmes électriques et tout le reste.

M. Brendan Hanley: Merci beaucoup, c'est très utile.

Madame Fuller, très brièvement, j'ai une question existentielle à vous poser. Alors que nous déployons des efforts pour assurer une résistance aux changements climatiques, pour améliorer les infrastructures, croyez-vous qu'il sera possible, à l'avenir, d'avoir une industrie de la pêche florissante, ainsi que des ports sécuritaires, protégés et résistants, grâce à des investissements suffisants et à une collaboration avec les pêcheurs?

Mme Susanna Fuller: Oui, absolument.

À mon avis, l'un des grands enjeux que nous devons examiner, c'est la vulnérabilité des principales espèces aux changements climatiques. Nous observons un déplacement des espèces dans les zones touchées, et les gens pêchent souvent les espèces qui ne sont pas trop loin de leur quai ou de leur maison. Je pense que nous devons chercher à savoir où se déplacent les espèces pour ensuite prévoir où elles se trouveront dans 20, 30, 40 et 50 ans.

Nous savons déjà que le golfe du Maine se réchauffe très rapidement. Il n'y a plus de pêche au homard dans certaines régions des États-Unis. C'est une espèce qui se déplace plus au nord.

Nous devons étudier le déplacement des espèces afin de pouvoir planifier adéquatement les pêches de l'avenir.

Le président: Merci, monsieur Hanley.

Nous allons maintenant passer à Mme Desbiens. Vous avez, tout au plus, deux minutes et demie.

[Français]

Mme Caroline Desbiens: Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins, qui sont excessivement pertinents.

Madame Fuller, vous avez dit plus tôt qu'on négligeait de faire appel à l'expertise des pêcheurs et à leur connaissance du terrain. C'est exactement ce que j'ai entendu ce midi quand j'ai rencontré des pêcheurs, qui m'ont fait part de leurs connaissances du milieu et de leur volonté profonde de protéger la pêche.

Qu'est-ce que le ministère des Pêches et des Océans ne fait pas pour ouvrir une meilleure discussion avec les pêcheurs et avoir l'heure juste avec eux? Comment peut-il améliorer sa communication avec eux?

[Traduction]

Mme Susanna Fuller: D'accord, je pense avoir compris ce que vous venez de dire. Je me débrouille bien en français, mais je vais répondre en anglais.

Ce qu'il faut faire probablement, c'est entreprendre de vraies discussions avec les pêcheurs au sein de chaque collectivité pour savoir quels changements climatiques ils observent, comment ils envisagent de s'y adapter et aussi ce dont ils ont besoin pour y parvenir. Ces discussions n'ont pas vraiment lieu.

Dans la Stratégie nationale d'adaptation, l'industrie de la pêche n'est mentionnée qu'à la toute fin. Je ne crois pas que c'était fait par exprès — je pense simplement que l'adaptation aux changements climatiques est une tâche colossale —, mais dans le cas des provinces côtières, nous devons vraiment parler aux gens qui travaillent sur l'eau pour leur demander ce qu'ils observent et durant quelle période. Nous pouvons ainsi commencer à nous adapter en utilisant ces connaissances.

Cela dit, je sais que les pêcheurs sont très occupés et qu'ils ont beaucoup de choses à faire en plus d'aller pêcher, ce qui exige beaucoup de travail. Je me tournerais donc vers des organisations comme la fédération des pêcheurs indépendants pour leur demander quelle serait la façon la plus efficace de mener ces consultations et ces activités de sensibilisation. Il faut commencer à le faire chaque année parce que, sinon, nous devons constamment réagir aux changements, au lieu d'agir de manière proactive.

La Fédération des pêcheurs indépendants du Canada serait un bon point de départ pour essayer de faire participer davantage les pêcheurs aux discussions.

Le président: Merci, madame Desbiens. Il ne reste qu'environ 13 secondes. C'est à peine le temps de poser votre prochaine question et encore moins d'obtenir une réponse.

Nous allons maintenant passer à M. Bachrach. Vous avez un maximum de deux minutes et demie.

M. Taylor Bachrach: Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre avec vous, madame Fuller. Vous avez parlé de certains des changements écologiques que nous observons et que nous continuerons d'observer. Dans la séance d'aujourd'hui, nous avons également entendu parler de la nécessité d'investir des sommes assez considérables dans les infrastructures côtières.

Je suis frappé par vos commentaires sur l'absence d'une stratégie fédérale globale pour l'économie maritime et les infrastructures côtières. Comment tous ces éléments... Pourquoi est-il si important de considérer le tout comme un système, au lieu d'examiner les différentes parties séparément?

• (1655)

Mme Susanna Fuller: Eh bien, c'est notamment parce que nos côtes ont été et demeurent résilientes. Nous avons compté sur elles pour nous protéger de l'océan et des marées de tempête. Songez aux écosystèmes comme les marais salés, les herbiers de zostères et les peuplements d'algues brunes — voilà autant de facteurs qui atténuent les effets des marées de tempête et de l'élévation du niveau de la mer. Il s'agit de réfléchir à la meilleure façon de protéger ces écosystèmes naturels et de leur permettre d'aider nos côtes à être aussi résilientes que possible.

En ce qui concerne le cadre général, le Canada dispose de nombreuses politiques disparates, mais nous ne nous occupons pas des côtes et des océans de manière globale et, qui plus est, nous ne collaborons pas activement avec les provinces. Nous avons vraiment besoin d'un cadre beaucoup plus complet qui nous permet de réagir en conséquence et de débloquer les fonds nécessaires lorsque surviennent des catastrophes comme l'ouragan Fiona. De plus, nous devons vraiment penser à l'avenir pour savoir comment protéger les espaces. Comment entreprendre la gestion du retrait dans des collectivités? Comment planifier les pêches de l'avenir? Comment faire en sorte que nos industries maritimes soient encouragées à participer à la réduction des émissions?

On n'a tout simplement pas cherché à rassembler toutes les politiques disparates qui existent au Canada en ce qui a trait aux océans. Nous avons le plus long littoral du monde; nous devrions donc, me semble-t-il, commencer à réunir tout cela dans une stratégie globale en matière de climat pour nos côtes et nos océans, chose qui fait toujours défaut. Ce serait une excellente initiative que le Canada devrait prendre.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie.

Très rapidement, madame Eyquem, vous avez dit que nous avons toujours privilégié la protection comme stratégie et que nous pouvons également miser sur l'évitement, l'accommodement et le retrait. Je considère que le retrait se situe à l'autre bout du spectre. Disposons-nous de conseils adéquats pour savoir quand choisir ces différentes stratégies? Quand cessons-nous de protéger les infrastructures, et quand commençons-nous à les retirer?

Mme Joanna Eyquem: C'est une excellente question. Nous n'avons pas vraiment entamé de discussions à ce sujet au Canada, alors qu'au Royaume-Uni, il existe des plans de gestion du littoral pour l'ensemble des côtes, et chaque côte fait l'objet d'une stratégie élaborée en consultation avec les habitants. Nous avons donc beaucoup de chemin à faire.

M. Taylor Bachrach: Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur Bachrach.

Il ne fait aucun doute que Mme Barron est bien représentée aujourd'hui grâce à vous.

Nous passons maintenant à M. Arnold, qui dispose de cinq minutes tout au plus.

Vous avez la parole.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président.

Nous avons entendu des témoignages sur les sommes dépensées par les gouvernements précédents et par le gouvernement actuel. Le gouvernement a parlé d'adaptation et de résilience, mais nous n'avons rien vu de tel. Plus tôt cette semaine ou la semaine dernière, nous avons entendu des témoignages au sujet d'un port pour petits bateaux qui a été reconstruit il y a deux ans, mais qui a fini par être détruit par la tempête.

Dépenser de l'argent n'est pas la solution. La solution réside dans la conception et l'ingénierie, et je pense que cela relève de votre compétence, monsieur Leys, plus que tout.

La question s'adresse à vous, monsieur Leys. Comment la construction ou la réparation d'un port pour petits bateaux peut-elle progresser si l'autorité chargée de l'appel d'offres n'a pas obtenu le financement nécessaire? Est-ce possible et, si oui, comment?

M. Vincent Leys: C'est une bonne question.

Si le financement n'est pas disponible, il est souhaitable de commencer par un projet qui permettra des mises à niveau futures.

Par exemple, s'il n'y a pas de fonds disponibles pour élever un quai à une certaine hauteur, vous pouvez au moins vous assurer que les éléments structuraux qui le soutiennent sont suffisamment solides pour pouvoir faire ces travaux à l'avenir.

S'il n'y a pas de fonds disponibles pour la construction d'un brise-lames assez grand, vous pouvez vous assurer qu'il est suffisamment large et que vous avez assez d'espace à l'avant, de sorte que vous puissiez l'agrandir plus tard lorsque les fonds seront disponibles, et ces travaux doivent être prévus dans un plan à long terme.

M. Mel Arnold: Notre étude porte sur les effets de l'ouragan Fiona et les besoins immédiats. Dans le cas des ports qui ont été touchés par l'ouragan Fiona, est-ce possible d'aller de l'avant avec les travaux d'ingénierie et les appels d'offres si les fonds n'ont pas encore été débloqués?

M. Vincent Leys: Il faudrait examiner les options de conception, en incluant et en excluant les répercussions de l'ouragan Fiona, ain-

si que les coûts, pour savoir si la mise à niveau est possible. Dans la négative, cela signifie que l'infrastructure est vulnérable aux futures tempêtes de l'ampleur de Fiona.

• (1700)

M. Mel Arnold: D'accord. Je ne crois pas avoir obtenu de réponse à ma question.

M. Vincent Leys: J'en suis désolé.

M. Mel Arnold: J'ai oublié de mentionner que je vais également partager mon temps de parole avec M. Bragdon.

Je vais passer à M. Barron. À votre avis, si les pêcheurs perdent une partie ou la totalité de la saison parce que des infrastructures comme les ports ne sont pas sécuritaires et ne fonctionnent pas, quelle sera l'incidence sur les économies locales et les collectivités qui en dépendent?

M. Michael Barron: Selon le temps perdu, le type de pêche et le nombre de bateaux déplacés, l'incidence pourrait être considérable. Dans ma ville, il y a 29 bateaux qui s'amarrent à l'un des quais du gouvernement, et c'est utilisé au maximum de sa capacité. Il en va de même pour l'autre port de la collectivité.

Où iront les 29 bateaux? Ils auront la possibilité de pêcher, mais où vont-ils trouver refuge? Où vont-ils larguer les amarres? Ce serait une perte importante pour la collectivité.

M. Mel Arnold: Je vous remercie.

Je cède maintenant la parole à M. Bragdon.

Le président: Vous avez une minute et 40 secondes.

M. Richard Bragdon (Tobique—Mactaquac, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vais commencer par vous, monsieur Barron. Nous entendons beaucoup parler des taxes en réponse aux ouragans, mais personne n'a vraiment répondu à la question de savoir comment une taxe peut stopper un ouragan.

Au-delà de l'approche selon laquelle les taxes constituent une panacée, pouvez-vous nous dire, de manière pratique, et à la lumière de ce que nous avons entendu de la part d'autres personnes de la région, quelles mesures nous pouvons prendre en matière d'adaptation pour nous assurer que les collectivités côtières sont mieux préparées aux tempêtes inévitables qui sont causées par les changements climatiques et par ce que nous observons? Au-delà de l'approche axée sur les taxes, quelles sont les mesures pratiques que le gouvernement peut prendre pour répondre aux besoins immédiats des collectivités côtières en matière d'infrastructure?

M. Michael Barron: Demandez-vous comment nous pourrions mieux construire l'infrastructure?

M. Richard Bragdon: Oui, tout à fait.

M. Michael Barron: Vous avez entendu d'autres témoins parler des types de matériaux que nous utilisons. Dans l'intervalle, lorsque des travaux doivent être réalisés rapidement, il se peut qu'il soit nécessaire d'avoir recours à certaines des méthodes traditionnelles, comme l'utilisation de roches pour construire plus haut et l'installation de nouvelles poutres. Malheureusement, c'est la seule...

M. Richard Bragdon: Monsieur Barron, pour faire suite à cela, croyez-vous que l'intervention du gouvernement a été adéquate jusqu'à maintenant? A-t-elle été immédiate? Répond-il au fait qu'il est urgent de faire en sorte que nos ports pour petits bateaux soient prêts pour la prochaine saison?

M. Michael Barron: Je crois que le gouvernement comprend l'urgence. Le problème est-il géré de toute urgence? Non, ce n'est pas le cas.

M. Richard Bragdon: Merci.

Le président: Merci, monsieur Bragdon.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Morrissey pendant cinq minutes ou moins.

M. Robert Morrissey (Egmont, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vais adresser ma question à M. Leys. Ensuite, je souhaiterais que M. Barron parle de la question.

Il suffit de dire que les gouvernements successifs, certains plus que d'autres, ont négligé d'investir suffisamment d'argent dans les infrastructures portuaires pour petits bateaux. C'est un fait établi et acquis. L'ouragan Fiona a démontré les conséquences que cela a eues.

Nous reconnaissons que l'argent annoncé par notre gouvernement est une première étape. Nous l'avons dit clairement. En même temps, le gouvernement du Canada a mis de côté 1 milliard de dollars il y a quelques semaines afin d'accepter les coûts qui seront transférés par les quatre provinces en vertu de l'accord concernant les programmes de secours aux sinistrés. Certaines des infrastructures auxquelles M. Barron a fait allusion pourraient être couvertes par cet accord, s'il ne s'agit pas de ports pour petits bateaux. En vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques, les ports pour petits bateaux sont les seuls biens dans lesquels le gouvernement du Canada peut investir afin de les améliorer. L'accord pourrait être une source de fonds à cet égard.

Ma question fait suite à la question que MM. Small et Arnold ont soulevée. Ce qui me préoccupe, c'est que, même si nous pouvons faire affecter les fonds nécessaires, cela ne se traduira pas immédiatement par la réalisation de travaux.

Monsieur Leys, avez-vous des recommandations à faire au Comité qui permettraient d'accélérer le processus tout en protégeant les fonds publics, un processus plus rapide qui pourrait passer de l'obtention d'un financement à la mise en marche de projets? C'est l'une des frustrations des administrations portuaires que je détecte. Pourrions-nous faire davantage appel aux administrations portuaires?

Monsieur Leys, vous pourriez aborder brièvement ce sujet. D'après votre expérience, pouvez-vous recommander au Comité des mesures qui pourraient accélérer le processus? S'il y a beaucoup d'argent à dépenser pour réparer des choses, vous devez avoir des entrepreneurs en place, vous devez avoir prévu une conception et une surveillance adéquates et vous devez vous assurer que les fonds publics sont dépensés au bon endroit.

Comment pouvons-nous résoudre ce problème épineux?

• (1705)

M. Vincent Leys: Je n'ai pas de recommandations particulières à faire à ce sujet. Je sais que des gens travaillent d'arrache-pied pour faire aboutir ces projets de conception. Parfois, le processus d'approvisionnement de certains éléments peut être ralenti, c'est certain. En même temps, des garde-fous ont été mis en place au cours du

processus d'approvisionnement, afin que l'argent soit dépensé judicieusement et qu'une surveillance soit assurée.

Je renvoie cette question aux gestionnaires de l'infrastructure des ports pour petits bateaux, car ils ont un meilleur contrôle et une meilleure vision de la façon dont les choses se passent pour les communautés des ports pour petits bateaux.

M. Robert Morrissey: Pourtant, même si vous pouviez tripler le budget aujourd'hui, le travail ne serait pas accompli à temps. Il n'est tout simplement pas possible de le réaliser en utilisant le format actuel qui consiste à passer de l'approbation du financement à la conception de l'appel d'offres et à l'exécution des travaux.

Je vais maintenant me tourner vers M. Barron.

Monsieur Barron, les administrations portuaires locales pourraient-elles jouer un rôle en assumant une plus grande part de la responsabilité liée aux petits travaux de réparation et aux travaux de conception, ce qui permettrait de mettre en oeuvre le projet plus rapidement?

M. Michael Barron: Je n'ai pas compris la dernière partie de votre question, parce que votre microphone ne l'a pas captée.

M. Robert Morrissey: L'administration portuaire locale pourrait-elle jouer un rôle dans l'accélération du processus et dans l'avancement de certains de ces travaux d'une manière plus efficace que les délais de conception compliqués imposés par le ministère?

M. Michael Barron: Oui, je le crois certainement.

Dans le cas de ma collectivité, les deux entrepreneurs locaux en équipement lourd étaient sur place à peu près une semaine après l'ouragan Fiona, afin de nettoyer la plage, de déplacer les rochers qu'ils étaient en mesure de soulever et de remettre les conteneurs en place.

Les entreprises contractantes locales et l'administration portuaire locale ont très bien collaboré pour répondre aux besoins créés par l'ouragan Fiona, mais quand le grand projet devra démarrer, les petits entrepreneurs de la collectivité n'auront pas les moyens, les capacités ou l'équipement nécessaires pour réaliser le travail.

En attendant, l'administration portuaire a réussi à travailler avec les habitants pour faire avancer les choses.

M. Robert Morrissey: Ils peuvent réaliser le travail plus rapidement.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Morrissey.

Voilà qui met fin à notre série de questions. Nous avons convenu de nous occuper des travaux du Comité pendant la dernière partie de notre réunion. Cette transition vers une séance à huis clos prendra quelques minutes.

Je tiens à remercier chaleureusement M. Barron, Mme Bakos, Mme Eyquem, Mme Fuller, qui bien sûr connaît très bien notre comité, et M. Leys. Je vous remercie d'avoir pris le temps de participer à la séance d'aujourd'hui et d'avoir partagé avec le Comité vos connaissances concernant ce sujet très important.

Nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes.

[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 des communes.

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 :
<https://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: <https://www.ourcommons.ca>