



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 004 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 26 novembre 2007

Président

M. Fabian Manning

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des pêches et des océans

Le lundi 26 novembre 2007

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Fabian Manning (Avalon, PCC)): La séance est ouverte. Je souhaite la bienvenue à nos invités.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons l'étude de l'exploitation et de l'entretien des ports pour petits bateaux.

Nous sommes ravis d'accueillir aujourd'hui deux témoins de Pêches et Océans Canada, soit M. James Boland, directeur régional des Initiatives stratégiques pour la région du Pacifique — bienvenue à vous, M. Boland — et Mme Jackey Richard, directrice régionale par intérim, Ports pour petits bateaux, région des Maritimes et du Golfe.

Je précise à tous deux qu'ils disposent de dix minutes pour faire une déclaration préliminaire ou un exposé, et que nous passerons ensuite aux questions des députés.

La parole est à celui ou celle d'entre vous qui veut commencer.

Mme Jackey Richard (directeur régional par intérim, Ports pour petits bateaux, Région des Maritimes et du Golfe, ministère des Pêches et des Océans): Je vous remercie. Je vais commencer.

Je m'appelle Jackey Richard et je suis directrice régionale par intérim du Programme des ports pour petits bateaux dans la région des Maritimes et du Golfe, région qui correspond aux trois provinces des Maritimes. Je vais prendre quelques minutes pour vous donner un aperçu du Programme dans la région, en commençant par vous décrire nos actifs.

Par le passé, nous gérons 557 ports dans toute la région. Après nous être dessaisis de bon nombre d'entre eux au milieu des années 1990, il ne nous en reste que 322 aujourd'hui, dont 284 que nous considérons comme essentiels. Tous sont gérés par des administrations portuaires. Je crois qu'on vous a remis un document vous permettant de visualiser la répartition de ces ports dans la région.

Quant aux administrations portuaires, elles sont 242 à assurer le fonctionnement et la gestion au quotidien de ces ports. Celles-ci regroupent au-delà de 2 000 bénévoles dont nous dépendons pour mettre en œuvre notre programme. Nombre de ces administrations portuaires sont là depuis plusieurs années. Certaines datent d'une vingtaine d'années, mais la plupart d'entre elles fonctionnent depuis une dizaine d'années.

L'industrie, et tout le monde dans la région des Maritimes et du Golfe, sait fort bien que les ports sont un lien important entre les mondes de la terre et de la mer, et qu'ils sont l'âme de nombreuses collectivités du littoral. Dans notre région, beaucoup de ports sont le siège d'activités diversifiées et sont utiles à une large gamme de clients. Ceux qui ont une dimension régionale assurent un accès et des services de base au secteur de la pêche commerciale. On y

constate une plus grande participation des collectivités autochtones et ils font place à l'aquaculture, qui dépend de leurs installations.

Les infrastructures des ports pour petits bateaux de la région des Maritimes et du Golfe permettent de pratiquer une pêche commerciale importante, avec des débarquements de prises d'une valeur supérieure à un milliard de dollars. Le secteur de l'aquaculture a évolué également, puisque la valeur de sa production atteint environ 300 millions de dollars.

Pour en venir à nos ressources, l'argent et la main-d'œuvre, nous disposons en moyenne chaque année d'un financement d'environ 38 millions de dollars pour toute la région. Au cours d'un exercice donné, nous gérons, en moyenne, environ 80 projets importants.

D'un point de vue organisationnel, comme nous desservons les trois provinces maritimes, nous sommes décentralisés. Notre culture organisationnelle fait la promotion de la collaboration avec les gens, de la recherche de l'efficacité et nous pousse à tout faire pour obtenir la meilleure valeur, à la fois en argent et en résultats, en mettant en œuvre notre programme.

Les personnes du secteur des ports pour petits bateaux qui ont déjà témoigné devant vous, vous ont indiqué que notre secteur est soumis à de fortes pressions. Celles qui s'exercent sur nous sont les mêmes, et je vais vous les rappeler. Nous sommes confrontés à des problèmes importants de sécurité et de capacité des infrastructures, à des problèmes de gestion du cycle de vie, à des manques de fonds et aux aspects vulnérables des administrations portuaires. Nous avons aussi encore certaines administrations portuaires qui ne nous paraissent plus essentielles et dont nous devons donc nous dessaisir.

S'ajoute à cela que la mise en œuvre de notre programme présente bien des défis. L'exécution des travaux qui nous incombent est de plus en plus complexe, les coûts des projets ne cessent d'augmenter et nous ressentons les effets de la concurrence internationale lorsque nous voulons nous procurer les ressources humaines et matérielles nécessaires pour mettre en œuvre nos programmes. Nous constatons aussi une évolution rapide de la main-d'œuvre au sein du Programme des ports pour petits bateaux, et pas simplement au niveau de la région mais aussi au niveau national.

Cela met un terme à cet aperçu et je vais maintenant passer la parole à mon collègue, James.

M. James Boland (directeur régional, Initiatives stratégiques, Région du Pacifique, ministère des Pêches et des Océans): Merci, Jackey.

Bonjour messieurs.

La Colombie-Britannique a 27 000 kilomètres de côte. Comme ce petit document tiré à part le montre, nous avons au total 157 ports inscrits. Parmi eux, 78 sont des ports essentiels qui sont gérés par 54 administrations portuaires. Jackey a fait allusion à notre main-d'œuvre bénévole qui compte entre 550 et 600 personnes. Cela comprend les responsables des ports et les bénévoles de la collectivité qui travaillent au fonctionnement des ports. À l'exception de deux, tous nos ports ont un personnel rémunéré.

Le secteur britanno-colombien de la pêche compte environ 3 000 bateaux de pêche commerciale qui, en 2005, ont débarqué des prises d'une valeur approchant 365 millions de dollars. Quant à l'aquaculture, elle génère à elle seule 340 millions de dollars. Le chiffre d'affaires combiné des deux secteurs dépasse donc les 700 millions de dollars.

Nous avons mis sur pied de solides partenariats avec les administrations portuaires. Notre principale préoccupation est de parvenir à améliorer leur capacité à générer des recettes suffisantes pour garantir leur pérennité, tout en restant indépendantes.

Nous sommes aussi témoins des pressions croissantes du secteur immobilier sur le bord de mer. Beaucoup de gens veulent déménager en Colombie-Britannique. Les collectivités qui animent les ports veulent considérer les terres en bord de mer comme une meilleure source d'impôt foncier, ce qui les amène à chercher divers types de développements dans ces zones. De notre point de vue, l'une des principales priorités est d'amener nos administrations portuaires à s'impliquer davantage dans la planification intégrée des collectivités afin d'obtenir, avec le temps, une meilleure planification stratégique pour qu'elles n'aient pas à subir les problèmes que pourraient engendrer la vente de terres et la construction de condos à proximité immédiate d'un port en expansion.

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

Jackey a fait allusion à de nombreux problèmes. Nous aimerions que nos employés s'impliquent davantage dans l'évolution des collectivités qui les entourent, et nous avons besoin pour cela de capacités en conception, en soutien technique, et dans divers domaines de ce genre.

Les changements climatiques ont des effets sur nos ports, et nous avons donc besoin de fonds pour étudier comment mieux concevoir ou modifier plus facilement notre flotte de pêche commerciale au fur et à mesure qu'elle passe de la pêche au saumon à celle d'autres espèces comme le thon, le maquereau ou les sardines, des types de pêche nécessitant parfois de plus gros navires.

La dynamique change en Colombie-Britannique. Nous avons de solides partenariats avec nos administrations portuaires et nous constatons que nos activités contribuent à assurer leur viabilité et leur permettent de mieux tenir compte des désirs des collectivités qui les entourent.

Je vous remercie de votre attention.

• (1540)

Le président: Merci à nos invités.

Je l'ai oublié au début et je tiens maintenant à m'excuser pour la modification de l'horaire de la semaine dernière. Je sais que le préavis a été bref, mais nous avons ici les gens du Comité consultatif national des administrations portuaires et il nous a semblé que le moment était venu de les entendre. Nous tenons donc à vous remercier d'avoir ainsi accepté de déplacer le moment de votre comparution.

M. James Boland: Ce fut une longue fin de semaine à Ottawa et nous en avons bien profité. Je vous remercie.

Le président: Comme le disent les gens de Terre-Neuve, le vent souffle toujours à contre pour quelqu'un.

Monsieur Simms, à vous de poser la première question.

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.): On parle de vent soufflant à contre et me voilà...

Monsieur le président, merci beaucoup. Je tiens aussi à remercier nos hôtes d'être ici.

Il y a plusieurs questions que j'aimerais aborder, mais très rapidement. J'en viens directement à vos commentaires.

Madame Richard, je vais débiter avec vous. Au cours des dernières semaines, nous avons entendu divers témoins et ce chiffre revient toujours: il manquerait environ 475 millions de dollars pour conserver les actifs gérés actuellement par les administrations portuaires. Vous avez parlé de 38 millions de dollars pour votre région. Pouvez-vous nous dire à quelle période cela correspond? S'agit-il d'un montant total de 38 millions de dollars dont vous auriez besoin immédiatement?

Mme Jackey Richard: En vérité, les 38 millions de dollars dont j'ai parlé sont notre budget annuel.

M. Scott Simms: Oui.

Mme Jackey Richard: C'est donc le budget que nous gérons chaque année.

M. Scott Simms: Ce qui amène à se demander de combien d'argent votre coin de pays aurait besoin?

Mme Jackey Richard: Je crois me souvenir que, dans des exposés antérieurs, nous avons fait état d'un déficit au niveau national de 32 à 35 millions de dollars, dont 18 millions de dollars pour la région des Maritimes et du Golfe.

M. Scott Simms: Par année?

Mme Jackey Richard: Par année, oui.

M. Scott Simms: Vous avez évoqué les dessaisissements dans les cas où ils sont nécessaires. Pouvez-vous nous dire ce qui constitue un dessaisissement nécessaire à votre avis?

Mme Jackey Richard: Par le passé, nous avions 557 ports et nous avons réduit ce nombre de 220 environ pour aboutir à notre portefeuille actuel de 330. Les ports constituant la différence entre 330 et 284 sont ceux que nous considérons comme non nécessaires. Il ne s'agit parfois que d'éléments d'infrastructures qui ne sont plus utilisés, dont il suffit de se débarrasser. Dans certains ports, le niveau d'activité est pratiquement nul et d'autres ports pourraient fournir les services aux pêcheurs. Ce sont là les installations dont nous envisageons de nous dessaisir.

M. Scott Simms: Nous entendons souvent parler « d'activités essentielles ». Pourriez-vous nous dire de quoi il s'agit dans votre évaluation de tout ceci? Qu'entend-on par activité essentielle dans le domaine de l'administration portuaire?

Mme Jackey Richard: Cela fait référence aux ports essentiels, c'est-à-dire à des ports dans lesquels l'activité est importante et dont le secteur de la pêche commerciale a besoin pour poursuivre ses activités au niveau local. Pour être essentielles, ces installations doivent être gérées par des groupes d'administrations portuaires qui sont des organismes sans but lucratif mis en place pour assurer la gestion quotidienne des installations au nom de Ports pour petits bateaux dans le cadre d'un bail.

• (1545)

M. Scott Simms: La priorité est toujours de générer des recettes. Je sais que cette obligation est la cause de l'épuisement d'un grand nombre de bénévoles. J'ai entendu citer des chiffres sur le nombre de bénévoles. Vous parlez d'environ 2 000 personnes qui sont membres des associations portuaires. J'imagine que ce chiffre diminue au lieu d'augmenter et que cela s'explique dans une large mesure par leur épuisement. Nombre de ces personnes sont frustrées et beaucoup sont au bout du rouleau.

Quel conseil leur donneriez-vous, et j'imagine que vous le faites couramment, sur la façon de générer des recettes? A votre avis, dans quel volet de ce travail ces 2 000 bénévoles des administrations portuaires échouent-ils?

Mme Jackey Richard: J'ai indiqué qu'un certain nombre d'administrateurs portuaires sont là depuis un certain temps. Il arrive souvent que l'équipe de départ se soit maintenue en place dans le temps et qu'il n'y ait donc pas beaucoup de renouvellement des personnes, ce qui cause une certaine fatigue. Les administrateurs portuaires sont également de plus en plus dépités parce qu'ils estiment que les infrastructures se détériorent rapidement.

Et quant à la façon de générer des recettes, nous avons demandé aux administrations portuaires, en les y encourageant vivement, à faire une planification efficace leur permettant d'examiner la situation des ports et des infrastructures pour déterminer leurs exigences à long terme, en leur faisant comprendre que pour parvenir à travailler avec leur clientèle, elles doivent se demander de quels services celle-ci aura besoin dans un port donné pour assurer le fonctionnement de ces entreprises.

Cela dit, ces gens sont parvenus à mettre sur pied un régime de droits qui leur permettra d'enregistrer des recettes couvrant tout juste leurs coûts d'exploitation et leur permettant de mettre un peu d'argent de côté pour pouvoir exécuter une partie des autres travaux indispensables. C'est à cela que nous les incitons.

M. Scott Simms: Actuellement, nous observons dans notre province, et je suis certain que le président sera d'accord avec moi, que c'est dans le domaine de la plaisance que les activités se développent. Nous voyons des bateaux plus gros, entraînant des dépenses plus importantes, venant de plus loin.

Seriez-vous prêt à suggérer aux administrations portuaires de tenter de profiter de cette source de recettes en mettant sur pied des initiatives touristiques, ou est-ce un aspect dont vous ne vous occupez pas?

Mme Jackey Richard: Eh bien, je crois que lorsqu'une administration portuaire a l'occasion d'analyser l'intérêt au sens large de la collectivité et d'étudier d'autres activités pour se diversifier, il faut l'encourager à le faire comme moyen de générer des recettes additionnelles. Toutefois, la plupart de nos installations

dans la région des Maritimes et du Golfe fonctionnent à pleine capacité, avec leur base de clients élargie et tout ce qui s'ensuit, et elles n'ont pas beaucoup d'occasions de se diversifier à moins de disposer de terrains qu'elles pourraient utiliser pour des activités de type écotourisme ou...

M. Scott Simms: Je m'excuse de vous interrompre, mais nous ne disposons pas de beaucoup de temps.

L'une des plaintes formulées par un grand nombre d'administrations portuaires est que si quelqu'un les approche avec un projet d'écotourisme, elles ont le sentiment que Pêches et Océans Canada ou Ports pour petits bateaux dénigrent le projet parce que c'est un domaine dans lequel ils ne veulent pas s'impliquer. Il y a donc là un manque de financement. En d'autres termes, quand ils veulent s'adresser au gouvernement pour obtenir des fonds, on leur conseille toujours de ne pas mentionner la diversification.

Êtes-vous d'accord avec ça?

Mme Jackey Richard: Eh bien, je sais fort bien que le budget du programme est insuffisant. Nous avons déjà du mal à répondre aux besoins prioritaires de nos infrastructures et le fait d'investir dans une autre activité commerciale, qui n'est pas nécessairement liée à la pêche, ne nous semble pas une bonne idée. Toutefois, nous incitons les administrations portuaires à chercher d'autres partenaires financiers si elles ont l'occasion de se diversifier. Si, en planifiant l'avenir de nos ports, nous pouvons intégrer les exigences à long terme propres aux installations en question, en consultation avec l'administration portuaire et avec l'ensemble de la communauté, nous serons ravis d'essayer de le faire.

M. Scott Simms: Monsieur Boland, vous avez indiqué que l'administration portuaire devrait participer à la négociation des traités. Ai-je bien compris que vous avez dit que vous semblez toujours être la dernière pièce du puzzle ou espérez-vous ne pas l'être lors de ces négociations?

M. James Boland: Fort heureusement, nous ne le sommes pas. Je crois qu'Affaires indiennes et du Nord Canada, dans le processus de négociation des traités, devrait reconnaître que ses ports sont des actifs précieux pour les collectivités des premières nations, et qu'ils devraient être pris en compte dans le processus, au lieu de s'en tenir à l'espoir que Pêches et Océans Canada va continuer à entretenir et mettre à niveau ses ports une fois les négociations de traité terminées.

M. Scott Simms: Il y a 15 ports, à ce que vous dites, qui sont impliqués maintenant dans ce processus. En quoi les choses se passent-elles différemment pour l'un de ces ports, qui est essentiellement ou exclusivement exploités par les groupes des premières nations?

M. James Boland: Certains sont gérés par des groupes des premières nations. Certains reçoivent l'aide du Programme des ports pour petits bateaux. Toutefois, lorsque vous participez à un processus de négociation de traité, nous sommes d'avis que le port en question devrait être considéré comme faisant intégralement partie des biens négociés par les Autochtones ou négociés par l'État pour eux.

M. Scott Simms: En quoi ces 15 ports sont-ils différents des autres ports ordinaires, comme Steveston, qui est le plus important, à ce que je crois savoir?

M. James Boland: Ces collectivités n'ont aucun autre moyen de répondre à leurs besoins. Elles sont situées au bord de l'eau et ne sont pas desservies par des routes. Le port fait donc partie intégrante de leur collectivité.

•(1550)

M. Scott Simms: J'aimerais revenir un instant à la question de l'aquaculture, parce que vous avez indiqué qu'il s'agit d'une pièce du puzzle pour laquelle on ne possède pas beaucoup de données antérieures. J'imagine que cela tient au fait que c'est une activité plutôt récente. Dans la région, il y a beaucoup d'entreprises de moules bleues et elles ont de la difficulté quand elles essaient d'utiliser les infrastructures actuelles qui se trouvent là. Quand on parle des ports pour petits bateaux, quelle partie de l'investissement de 38 millions de dollars va à l'aquaculture? En d'autres termes, quelle est l'ampleur des changements à faire pour prendre en compte une partie des intérêts de l'aquaculture?

Mme Jackey Richard: Comme je l'ai signalé dans mes remarques préliminaires, nous desservons une base élargie de clients, y compris les Autochtones qui commencent à s'adonner à la pêche et à l'aquaculture en se fiant à nos sites pour obtenir des services et l'accès à la mer. Nous ne répartissons pas le budget en fonction du type de pêche. Nous disposons pour cela d'un système de points, pour attribuer des priorités, qui analyse chaque projet présenté indépendamment des autres en lui attribuant une série de points pour chaque critère retenu.

M. Scott Simms: L'aquaculture se voit-elle accorder une place importante avec le système de pondération?

Mme Jackey Richard: Non, pas sous forme de pondération. Nous devons prendre en compte des questions de sécurité et il est évident que lorsqu'un trop grand nombre de personnes utilisent des installations et que celles-ci sont congestionnées, on ne fait qu'exercer des pressions additionnelles sur les installations et accroître le nombre de bateaux manœuvrant dans les eaux du port.

M. Scott Simms: Vous allez certainement lui accorder de l'importance et une pondération rien que pour cette raison. En d'autres termes, s'il y a un apport massif d'activités dans un port donné parce que les gens viennent de lancer un projet d'aquaculture, allez-vous estimer que ce port devrait bénéficier d'un budget plus important ou se voir attribuer une priorité plus élevée à cause de cela.

Mme Jackey Richard: Nous ne mettons pas à la disposition de la collectivité des installations s'occupant uniquement d'aquaculture, mais il est évident que si vous êtes confronté à une installation congestionnée, que vous ajoutez aux pressions qui s'y exercent, et que celles-ci viennent de l'aquaculture. Bien évidemment, cela confère une plus grande importance à l'élément sécurité de votre système d'attribution de priorités.

M. Scott Simms: Parlez-moi de ce système d'attribution de points pour définir les priorités?

Le président: Je vous remercie, monsieur Simms. Je m'excuse.

[Français]

M. Raynald Blais (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour, madame, monsieur.

Existe-t-il des différences dans la façon de gérer le dossier des ports pour petits bateaux dans les Maritimes et le golfe, par exemple? Les différences de gestion sont-elles dues à la géographie du territoire, à la façon dont on procède, ou est-ce plus fondamental? Fonctionnez-vous sur la même base en termes de critères d'admissibilité, à savoir qui reçoit de l'argent en premier, de quelle façon se font les travaux, à quel rythme ils se font? Y a-t-il des différences entre les régions?

Madame Richard.

Mme Jackey Richard: Notre bureau d'Ottawa fait beaucoup d'efforts pour tenter de développer un programme qui soit constant d'une région à l'autre. En ce qui a trait aux finances, notre système est basé sur huit critères et il est appliqué dans chaque région. C'est donc un système commun. Pour ce qui est de la gestion de notre programme d'administration portuaire, nous adoptons la même approche, soit l'utilisation de baux. Nous établissons nos responsabilités avec les comités portuaires. C'est aussi un système commun. Les comités portuaires s'occupent du quotidien et des travaux mineurs.

M. Raynald Blais: Vous avez dit que votre région couvrirait trois provinces: le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse. Dans ces provinces ou territoires, il y a des différences, ne serait-ce que géographiques. Un endroit peut être plus exposé aux vents et aux fortes marées. Je pense à la Nouvelle-Écosse, en particulier, ou au sud du Nouveau-Brunswick. J'imagine que cela a un effet sur les infrastructures ou sur les structures.

Comment compose-t-on avec les grandes différences qui existent d'un territoire à un autre?

Mme Jackey Richard: Nous faisons une planification. On est en train d'élaborer un plan à long terme des installations avec les comités portuaires et les communautés. Il faut prendre en considération le climat auquel on fait face. Certains endroits de la région ont un plus grand besoin de dragage, par exemple. De même, la construction des quais de la baie de Fundy sera différente de celle dans les autres endroits de la région du golfe.

•(1555)

M. Raynald Blais: En quoi la construction des quais sera-t-elle différente dans un endroit où il y a de plus fortes marées?

Mme Jackey Richard: Dans la baie de Fundy, on a plus de *pile structures*.

M. Raynald Blais: De quoi?

Mme Jackey Richard: De *pile structures*. Je ne connais pas le terme en français.

M. Raynald Blais: Pourriez-vous le décrire?

[Traduction]

Dans la baie de Fundy, le marnage atteint 35 pieds et les infrastructures sont donc construites sur pilotis.

[Français]

M. Yvon Lévesque (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Il s'agit de piliers.

Mme Jackey Richard: Exactement. Ce n'est pas construit de la même façon. Je ne suis pas ingénieure, je ne peux donc pas vraiment décrire comment...

M. Raynald Blais: Donc, certaines différences sont attribuables aux différents phénomènes météorologiques ou géographiques, notamment ceux reliés aux grandes marées.

Mme Jackey Richard: Chaque quai est unique. Un plan particulier est élaboré pour chaque quai en tenant compte du climat et d'autres facteurs pouvant avoir un impact sur le développement du quai à long terme.

[Traduction]

Il n'y a pas de type d'approche convenant à tous les cas.

[Français]

M. Raynald Blais: Peut-on dire que les quais peuvent se dégrader davantage à certains endroits? Par conséquent, lorsque le gouvernement ou le ministère estime que la remise en état de quais nécessite 475 millions de dollars, on doit donner la priorité aux endroits où les infrastructures se dégradent plus rapidement.

Mme Jackey Richard: Je ne peux pas vraiment parler de la rapidité de la dégradation de l'infrastructure des différentes régions. L'ensemble de l'infrastructure s'est beaucoup dégradée. C'est ce qu'il faut retenir. Je ne peux pas savoir dans le détail pourquoi l'infrastructure d'une région donnée se dégrade plus rapidement qu'une autre. Je n'ai pas ces chiffres en main, je ne peux donc pas me prononcer sur les différences.

M. Raynald Blais: Le ministère a-t-il mené des études pour déterminer qu'à tel endroit, la durée de vie du quai est de 15 ans et qu'à un autre, elle est de 20 ans ou de 25 ans et qu'en fonction de la géographie, il faudrait installer davantage de brise-lames avec ceci ou cela? Est-ce que le ministère mène de telles études?

Mme Jackey Richard: Je suis certaine que des études ont été faites, mais ce n'est pas moi qui les ai demandées. Si je ne me trompe pas, de 2001 à 2004, on a révisé l'infrastructure, on a fait un *asset-based review*. Des études ont été menées pour chaque région. Cependant, je ne peux pas dire quelles sont exactement les initiatives et les conclusions auxquelles on en est arrivé.

M. Raynald Blais: Combien de temps me reste-t-il, monsieur le président?

[Traduction]

Le président: Vous disposez d'une minute et 20 secondes.

[Français]

M. Raynald Blais: J'aimerais aborder le sujet des changements climatiques. Il faudrait peut-être laisser à M. Boland l'occasion de s'exprimer là-dessus.

Madame Richard, vous avez sans doute une opinion sur le sujet. Je pense que les changements climatiques, les plus fortes marées et les tempêtes entraînent une détérioration rapide des infrastructures et des quais. Des tempêtes ont d'ailleurs eu lieu récemment dans les Maritimes à Noël, avant le temps des Fêtes.

Êtes-vous d'accord avec moi?

Mme Jackey Richard: Tout à fait. On a eu trois tempêtes au cours des derniers quatre ou cinq ans: celle de Noël, une autre à Noël il y a deux ans dans la région du golfe et l'ouragan Juan, quelques années auparavant. L'impact de ces tempêtes a été plus grand à cause du degré élevé de détérioration de l'infrastructure.

M. Raynald Blais: D'accord.

Monsieur Boland, est-ce que ça se passe de la même manière chez vous?

[Traduction]

M. James Boland: Je suis d'accord. Il y a cependant une autre considération. Les changements climatiques ont des répercussions sur la pêche, et les bateaux de pêche s'adaptent à ces changements. Dans certains cas, on en construit de beaucoup plus gros et ils prennent plus de place dans les ports. Comme les changements climatiques font que les espèces halieutiques disponibles ne sont plus les mêmes, les pêcheurs tentent de s'adapter à d'autres types de pêche.

Le président: Je vous remercie, monsieur Blais.

Monsieur Stoffer.

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NDP): Merci, monsieur le président et merci à nos invités d'être parmi nous aujourd'hui.

Vous avez tous deux fait état de l'utilisation des quais pour l'aquaculture et pour la pêche commerciale, mais aucun d'entre vous n'a mentionné la pêche sportive. Monsieur Boland, la pêche sportive est une industrie importante sur la côte ouest, mais pas tant sur la côte est, même si elle y est présente. Quelles sont les répercussions de la pêche sportive sur ces quais? Avez-vous des chiffres sur ce type de pêche?

• (1600)

M. James Boland: Je n'ai pas de chiffre précis, mais nous avons des stratégies que les autorités portuaires mettent en place. Lorsque la flotte de pêche appareille pour l'été et que les bateaux de plaisance arrivent, ils louent les mêmes emplacements à quai. Les administrations portuaires doublent ainsi leurs recettes pour le même emplacement.

Elles aimeraient avoir davantage de possibilités dans le secteur de la plaisance, mais dans la plupart des cas, elles sont limitées par l'espace dont elles disposent. Les installations sont avant tout destinées à la pêche commerciale, mais les administrations portuaires s'efforcent aussi de répondre de façon novatrice aux besoins de la pêche récréative.

M. Peter Stoffer: Ne faites-vous aucune compilation des données sur l'utilisation des ports de la Colombie-Britannique pour la pêche sportive, comme pour l'aquaculture et la pêche commerciale?

M. James Boland: Je pourrais vous transmettre ces chiffres, mais je ne les ai pas ici.

M. Peter Stoffer: Je vous en serai reconnaissant.

Comme vous le savez également, la situation à Digby a pris de l'ampleur. C'est une affaire lamentable dans ce coin de Nouvelle-Écosse, mais pas nécessairement du fait de Ports pour petits bateaux, parce que Transports Canada était impliqué également.

L'un des problèmes qui se sont posés à Digby est la zone grise entre les responsabilités de Pêches et Océans Canada, et du Programme des ports pour petits bateaux, et celles de Transports Canada. C'est une question qui n'est toujours pas claire, en particulier quand il est question de la réparation des brise-lames. Je me suis rendu dans l'Extrême Arctique et ils sont très préoccupés par la question des brise-lames. Je ne sais pas si c'est à vous d'aborder cette question.

En Nouvelle-Écosse, comme vous le savez, avec l'augmentation des tempêtes à laquelle nous assistons, la demande de brise-lames grimpe. Est-ce que les réparations, les ajouts ou les suppressions de brise-lames relèvent du Programme des ports pour petits bateaux, ou est-ce une responsabilité de Transports Canada?

Mme Jackey Richard: Le Programme des ports pour petits bateaux a des brise-lames dans son inventaire. Donc, si un brise-lames est utile pour protéger l'un de nos ports, il relève du processus de planification à long terme, et nous y consacrerons de l'argent, en fonction des priorités, pour le réparer ou le prolonger selon les besoins.

M. Peter Stoffer: En construire de nouveaux serait également de votre responsabilité? Est-ce exact?

Mme Jackey Richard: Si ceux-ci se trouvent dans le port et sont considérés comme une nécessité dans le plan à long terme de ce port, oui.

M. Peter Stoffer: Qui décide cela, madame? Quel rôle Transports Canada joue-t-il dans tout cela?

Mme Jackey Richard: Transports Canada ne joue aucun rôle. Ils ont des brise-lames qu'ils utilisent à leurs propres fins, mais quand nous déterminons les besoins de brise-lames pour un port, ce sont les ingénieurs qui le font, souvent en consultation avec les administrations portuaires, la collectivité et avec Travaux publics et d'autres spécialistes du domaine. Des études sont réalisées pour cerner les besoins et pour évaluer l'action de la marée et les besoins réels en brise-lames de ce port.

M. Peter Stoffer: Voici maintenant ma dernière question. Y a-t-il encore certains ports dont vous allez vous dessaisir? Leur liste est-elle publique et, si elle l'est, est-il possible d'en remettre une copie à notre comité pour la région maritime?

Mme Jackey Richard: Je ne sais pas avec certitude si cette liste est publique, mais c'est une question que je peux porter à l'attention de mes homologues d'Ottawa et leur demander si nous pouvons vous transmettre l'information.

M. Peter Stoffer: Ce serait utile pour les députés des régions concernées. Ils pourraient au moins prévenir les groupes de la collectivité que ces dessaisissements s'en viennent et ils pourraient également vouloir participer aux administrations portuaires ou se battre d'une façon ou d'une autre pour tenter de conserver un port essentiel à leurs yeux.

Mme Jackey Richard: En ce qui concerne les dessaisissements dont j'ai parlé, ils concernent les ports qui n'ont pas pour l'instant d'administration portuaire. La situation de ces ports est fort bien connue au niveau local. Je vais toutefois assurer le suivi et voir si je peux vous remettre une liste.

M. Peter Stoffer: Avez-vous un chiffre approximatif sur le nombre d'installations dont Pêches et Océans Canada envisage de se dessaisir à l'avenir?

Mme Jackey Richard: Eh bien, pour parvenir à nous limiter aux ports essentiels, il y en a une trentaine. Il y a donc 30 ports qui ne sont pas gérés par des administrations portuaires, qui sont soit simplement des éléments d'infrastructure qu'il faut retirer ou dans lesquels le niveau d'activités est si faible que nous allons étudier des solutions de transfert ou de retrait.

M. Peter Stoffer: Merci de votre attention.

Le président: Merci, monsieur Stoffer.

Monsieur Kamp.

M. Randy Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je vous remercie d'être venus. J'apprécie votre témoignage à sa juste valeur.

Je vais essayer d'être bref et de laisser un peu de temps, si je le peux, à M. Allen et peut-être même à M. Calkins.

Si vous le permettez, j'aimerais revenir brièvement sur toute la question des recettes qu'il faut générer. Ma curiosité a été éveillée par une conversation avec un employé d'une administration portuaire de la Colombie-Britannique. Il m'a indiqué que de toutes les recettes générées dans les ports pour petits bateaux, partout au pays, et j'ignore si c'est exact, 80 p. 100 proviennent de la Colombie-Britannique, bien qu'on y trouve que 78 ports essentiels, alors qu'il y en a des centaines dans d'autres régions.

Je commence donc en vous demandant si vous faites un suivi de ces recettes? J'imagine que vous savez combien chaque port essentiel ou chaque administration portuaire relevant de votre responsabilité

génère grâce à d'autres activités. Est-il exact que certaines régions génèrent plus de recettes que d'autres en plus de ce qu'elles obtiennent du programme des ports pour petits bateaux?

• (1605)

M. James Boland: Je ne peux pas vous donner avec précision les résultats obtenus par les autres régions, mais je sais, à la suite d'une étude que nous venons de terminer nous-mêmes, que les ports britanno-colombiens ont ainsi recueilli près de 9,2 millions de dollars. Cela me paraît très important. Je ne suis pas sûr que cela représente 80 p. 100 du total national, mais certainement au moins 50 ou 55 p. 100. Ce sont donc des montants très importants qu'ils ont recueillis à l'appui de leurs initiatives portuaires.

M. Randy Kamp: Jackey, connaissez-vous les chiffres dans votre région?

Mme Jackey Richard: Il y a quelques années, il s'agissait d'environ 4,5 à 5 millions de dollars.

Je crois que, avec la structure de droits mise en place par les administrations portuaires, nous devons tenir compte du fait que nous les incitons à facturer des droits d'un montant normal sur le marché. J'imagine que les possibilités ne sont pas toutes du même niveau d'un endroit à l'autre, puisque certains de nos ports ont des usines de transformation ou pratiquent des sous-locations à bail qui leur permettent de récupérer de l'argent, alors que d'autres peuvent avoir un restaurant sur leur terrain. Tous les emplacements sont donc différents dans une certaine mesure.

Pour revenir à la réponse à votre question, c'était environ entre 4,5 et cinq millions de dollars, il y a quelques années.

M. Randy Kamp: Monsieur Boland, pensez-vous que les ports de la Colombie-Britannique trouvent des solutions plus novatrices pour être parvenus à doubler leur capacité à générer des recettes par rapport à, par exemple, cette autre région qui a environ le quart des ports?

M. James Boland: Mon opinion personnelle est qu'ils font preuve d'un plus grand entrepreneuriat.

Comme vous le savez, Randy, l'attitude qui prévaut en Colombie-Britannique et que si le gouvernement n'a pas l'intention de le faire, nous allons essayer d'en faire le plus possible nous-mêmes.

Ils ont fait preuve de beaucoup d'imagination pour mettre sur pied d'autres activités leur permettant de générer des recettes, comme la construction de toilettes, de blanchisseries, de stationnements et d'autres choses de ce genre, qui sont payantes et qui leur permettent à la fois d'augmenter leurs recettes et de fournir plus de services à leur clientèle. Ils sont très imaginatifs pour lever des fonds qu'ils consacrent ensuite à l'entretien des ports.

M. Randy Kamp: Le Programme des ports pour petits bateaux fait-il de la formation ou donne-t-il des idées aux administrations portuaires sur la façon dont elles peuvent procéder?

M. James Boland: Nous leur apportons l'aide de nos ingénieurs pour leurs bâtiments. Nous avons réalisé des travaux sur certains stationnements pour que ceux-ci respectent l'environnement. Nous les aidons de diverses façons. C'est ce que je voulais dire dans mes remarques antérieures, que nous favorisons l'entrepreneuriat. Nous donnons des cours de formation en marketing et dans ce type de sujets afin que les gens comprennent au moins comment formuler les demandes des divers types de fonds auprès des diverses institutions ou organismes, ou lorsqu'ils tentent de lever des fonds eux-mêmes.

M. Randy Kamp: Je n'ai qu'une autre question.

Vous êtes-vous déjà demandé s'il y aurait un intérêt quelconque à convertir le Programme des ports pour petits bateaux en organisme de service spécial. Si cela présente un intérêt, quel serait-il?

M. James Boland: Je crois savoir que cette question a été étudiée rapidement quand la Garde côtière a suivi un processus comparable il y a quelques années. Je ne travaillais pas pour le Programme à cette époque, mais quand vous examinez la justification des OSS, il semble que ce modèle s'applique bien aux ports pour petits bateaux.

Mme Jackey Richard: Comme James vient de le rappeler, c'est un sujet qui a été étudié il y a quelques années. Il me semble que le concept qui sous-tend les organismes de services spéciaux est d'accorder plus de souplesse et de pouvoirs pour mener à bien leurs activités, de façon générale, mais à cette époque, cela n'a pas été considéré comme une bonne solution pour les ports pour petits bateaux et l'idée a simplement été mise de côté.

M. Randy Kamp: D'accord.

Le président: M. Allen.

M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

J'ai quelques brèves questions. La première est que, dans une vie antérieure de ce comité, on estimait les besoins du volet infrastructures à 400 millions de dollars. Il y a eu beaucoup de discussions sur l'aquaculture et nous avons eu une réunion importante avec les gens de ce secteur ici la semaine dernière. Qu'il s'agisse de 400 millions de dollars ou de 500 millions de dollars, quel que soit le chiffre, a-t-on pris en compte la croissance prévue de l'aquaculture dans ces chiffres pour l'avenir?

La seconde question est qu'on nous a dit, je crois que c'était la semaine dernière, que le Québec dépensait environ 60 p. 100 de son budget sur le dragage. Est-ce que l'augmentation des fonds consacrés au dragage s'est répercutée sur vos prévisions budgétaires? J'aimerais connaître vos commentaires à tous deux sur cette question.

• (1610)

Mme Jackey Richard: Je crois que les 400 millions de dollars dont vous parlez viennent d'une liste de projets à long terme qui pourraient fort bien tenir compte des besoins de dragage. Quant à savoir si ces besoins ont été pris en compte pour répondre aux exigences de la base de clients élargie, je ne saurais le dire parce que n'ai pas participé aux travaux qui ont abouti à ces chiffres.

M. James Boland: J'ai deux choses à dire. Ces chiffres correspondaient à un moment précis dans le temps et ils évoluent. Personne ne s'attendait à un taux de change plus avantageux du dollar US quand ces calculs ont été faits, il y a deux ou trois ans. La situation économique évolue donc. Pour moi, ce sont un peu des chiffres lancés en l'air; ils correspondent à un souhait, mais le besoin est bien présent aujourd'hui.

Le coût des opérations de dragage est inclus. Nous sommes toutefois face à un paradoxe dans ce domaine parce que nous ne pouvons draguer que dans les eaux qui relèvent de notre responsabilité. Or, nombre de nos ports relèvent d'autres administrations. La situation de nos ports dans ce domaine est peut être bonne, mais il est assez difficile d'en être certains. Nous ne parlons pas ici de chiffres qui relèvent de notre responsabilité. C'est ainsi que, en Colombie-Britannique, je pourrais dépenser environ deux millions de dollars par année en opérations de dragage. Cela vous donne une idée des risques que nous prenons simplement pour conserver nos actifs en état.

M. Mike Allen: Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

Le président: Deux minutes et 22 secondes.

M. Mike Allen: Voici ma dernière question. Madame Richard, vous avez formulé les commentaires sur les questions de RH et sur ce qui en découle. De façon réaliste, quels sont les défis qui se présentent en tenant compte des défis dans le domaine des RH et de tout le travail sur les infrastructures que nous essayons de faire faire partout au pays, et de tout le reste dans tous les autres domaines? Tout cela est-il bien réaliste? Sommes-nous confrontés à des défis dans le domaine des RH simplement pour être en mesure de veiller à ce que le travail soit fait en temps opportun? Dans quelle mesure cela vous paraît-il raisonnable? Devrions-nous prévoir une telle charge de travail? Combien de temps cela prendra-t-il?

Mme Jackey Richard: Les RH constituent un défi. Il me semble qu'en ce qui concerne la mise en œuvre de nos projets, nous tentons de faire appel à toute une combinaison de ressources. Dans les provinces maritimes, nous n'avons pas de base technique comme c'est le cas dans la région du Pacifique. Nous avons par contre de solides relations avec Travaux publics en ce sens que nous dépendons de leurs compétences en ingénierie maritime. Nous nous adressons également au secteur privé et aux administrations portuaires qui ont des capacités de construction pour contribuer à la mise en œuvre des projets. Nous essayons d'obtenir la meilleure combinaison de ressources possible pour que le travail soit fait, de la façon la plus efficace possible et en temps voulu. C'est là un point.

Quant à la planification de notre travail, je crois que nous serions en mesure de mieux planifier la mise en œuvre et de faire un travail plus rentable si la planification se faisait à plus longue échéance. Si nous parvenions à aller au-delà des contraintes budgétaires qui sont les nôtres et pouvions prolonger la saison des travaux de construction, nous pourrions également stimuler le marché et lancer davantage d'appels d'offres pour les travaux que nous avons à faire exécuter. Ainsi, si nous ne tentions pas de tout planifier au cours de la même période, avec les inconvénients qui en découlent, il me semble que ce sont là deux moyens qui nous permettraient de faire nos travaux dans les meilleurs délais et de la façon la plus rentable.

M. Mike Allen: Pourriez-vous répondre à la même question?

M. James Boland: C'est toujours un défi quand on dispose d'une période bien définie pour faire le travail. La planification est donc essentielle. Nous aimerions disposer de règlements mieux adaptés, plus souples au sein de notre ministère pour nous faciliter la tâche dans ce domaine. Nous sommes toutefois coincés avec les exigences réglementaires du Conseil du Trésor, qui se traduisent pour nous par des rigidités. La planification est essentielle. Tout comme le groupe de Jackey, nous faisons une planification quinquennale. Nous collaborons avec les administrations portuaires pour les amener à recourir à d'autres sources de financement afin qu'elles soient en mesure de faire des travaux ou des tâches préparatoires à la place des travaux réalisés par l'État. Selon le projet, c'est une combinaison qui est fonction des capacités de l'administration portuaire avec laquelle vous travaillez, et de la saison au cours de laquelle vous faites exécuter les travaux qui doivent l'être.

• (1615)

Le président: Merci, monsieur Allen.

Monsieur Valley.

M. Roger Valley (Kenora, Lib.): Merci, monsieur le président, et merci aux témoins

Vous avez probablement remarqué que je viens d'être nommé comme remplaçant à ce comité. J'habite très loin de tout port. Ma circonscription se trouve en plein centre du Canada, à quelques kilomètres de la ligne de partage des eaux. En vérité, dans ma circonscription de Kenora, nous avons beaucoup d'infrastructures qui ont relevé à une époque de Pêches et Océans Canada, mais elles font probablement partie de la quantité d'installations dont on s'est débarrassé d'une façon ou d'une autre.

Mon collègue vous a posé quelques questions sur les ports essentiels et les ports non essentiels. J'ai pris note d'un exemple de la côte est, mais il en va de même sur la côte ouest. Sur un total de 557 ports, nous en avons maintenant 284 qui sont essentiels sur la côte est.

Nous savons que vous éprouvez des difficultés budgétaires, etc., quand les décisions sont prises et quand vous retirez une installation qui existe actuellement d'une catégorie comme celle des ports auxquels vous apportez votre appui, ou un port essentiel... Si je me souviens bien, vous nous dites qu'il y a maintenant 322 ports sur la côte est et que 284 sont essentiels, ce qui revient à dire que vous vous débarrasserez d'une façon ou d'une autre des autres. Je ne sais pas quel terme vous utilisez pour cela.

Comment ces décisions se prennent-elles? Quand, de par sa situation, un port n'entre pas dans votre catégorie des ports essentiels, comment se prend la décision? La prenez-vous conjointement avec les collectivités concernées?

Si je représentais une petite ville à laquelle on veut retirer quelque chose, pouvez-vous me dire comment vous aborderiez la discussion, sur une côte ou sur l'autre?

Mme Jackey Richard: Permettez-moi de faire un retour en arrière d'une vingtaine d'années, à l'époque où nous avons créé les premières administrations portuaires. La plupart ont été mises sur pied au début des années 1990, après la levée du gel. Ce fut un long processus et les décisions n'ont pas été prises du jour au lendemain.

Il s'agit de consulter la collectivité, pas une seule fois mais à de nombreuses occasions, d'examiner la situation des ports se trouvant dans toute la région, d'observer comment la pêche se pratique et d'essayer de déterminer la meilleure solution, pas du point de vue du gouvernement mais du point de vue de la collectivité, afin de constater où les activités sont concentrées et comment nous pouvons mieux venir en aide aux besoins essentiels du secteur de la pêche avec les infrastructures disponibles.

Le temps passant, en faisant défiler les 20 dernières années en accéléré, nous avons travaillé avec nos éléments essentiels pendant les dix dernières années. Ce fut un long processus qui a nécessité beaucoup de consultations fréquentes. À la fin de celui-ci, j'aime à croire que la décision a été une prise par la collectivité.

M. Roger Valley: Monsieur Boland, voyez-vous les mêmes choses de la même façon?

M. James Boland: Pour moi, il n'y a désaisissement que lorsqu'il s'agit avant tout d'un port à vocation récréative, car notre mandat nous impose de nous occuper de la pêche commerciale. Dans un tel cas, nous procédons au désaisissement. C'est ce qui s'est produit en Ontario. La majorité de ces ports étaient axés sur les loisirs.

La seconde étape pour nous est de chercher si un organisme quelconque manifeste de l'intérêt à reprendre le port en question, si quelqu'un veut en prendre la responsabilité dans le cadre d'un processus d'administration portuaire. C'est à la collectivité qu'il incombe de décider si elle veut gérer les installations au nom de l'État ou si elle reconnaît que personne ne veut s'en occuper et le

gérer et nous allons alors nous en dessaisir. La question est posée à la collectivité qui a alors amplement l'occasion de décider ce qu'elle veut faire du port en question.

M. Roger Valley: En me fiant à ma propre expérience, la question n'est pas toujours aussi claire. Il faudrait la formuler en disant: nous nous retirons de ce domaine et quelqu'un veut-il prendre notre place?

Ayant moi-même été pêcheur commercial en eaux intérieures, j'ai eu des permis de pêche pendant 35 ans, et je sais que cela ne relève dans aucun cas de votre responsabilité, mais l'aide a disparu, même pour les pêcheurs en eaux intérieures. Les installations que nous utilisions auparavant ne sont plus là. Ce n'est pas une question. C'est juste une remarque de quelqu'un qui a été impliqué dans ce secteur pendant de nombreuses années.

Une fois encore, je reviens à la côte est parce que j'ai noté les chiffres que vous avez donnés, soit que sur 322 ports existant actuellement, 284 sont des ports essentiels. Il y a donc une liste de ports qui vont cesser de recevoir votre aide. Attendez-vous qu'une organisation locale quelconque prenne la place? Je ne suis pas certains de vous avoir bien compris.

Mme Jackey Richard: Quant à la différence entre les ports de l'ensemble du portefeuille et ceux qui sont essentiels, de 30 à 40 sites qui ne présentent pas d'intérêt sont actuellement retirés de l'inscription. Il n'y a pas d'infrastructures à ces endroits; il s'agit donc simplement d'une procédure administrative pour les effacer des livres. Pour certains d'entre eux, il suffit de retirer des éléments d'infrastructures sans intérêt. Le plus souvent, il n'y a plus aucune activité à ces endroits.

En remontant dans le temps, quand nous nous sommes départis de 200 de ces ports, ils avaient un volet récréatif important et on y pratiquait très peu la pêche. Ces ports ont alors été transférés à des groupes communautaires, etc., et d'autres ont été transférés à des associations locales de pêcheurs quand celles-ci ont manifesté de l'intérêt.

Dans le cas de ceux que nous avons abandonnés pour les effacer de nos livres, il n'ont pas d'activité importante.

• (1620)

M. Roger Valley: Merci de votre attention.

Le président: Merci, monsieur Valley.

Monsieur Lévesque.

[Français]

M. Yvon Lévesque: Merci, monsieur le président.

Dans son rapport de 2001, le comité constatait qu'on avait laissé des ports de pêche se détériorer et que des réparations immédiates étaient requises, car plusieurs ports étaient alors paralysés ou assujettis à diverses restrictions d'utilisation. Il semblerait que rien n'ait changé depuis ce temps.

Dans chacune de vos régions, combien de ports sont partiellement ou complètement paralysés à cause d'un entretien inadéquat? J'aimerais également que vous nous indiquiez quels sont ces ports.

J'aimerais aussi connaître la part d'obligations, en pourcentage, que vous avez envers les ports autochtones dans chacune de vos régions. Je crois que dans les Maritimes, vous gérez aussi la Basse-Côte-Nord. On sait qu'il n'y a pas de routes pour desservir ces régions. M. Boland a également mentionné que du côté du Pacifique, des ports essentiels n'auraient pas de services routiers. J'aimerais connaître cette proportion.

C'est tout pour l'instant.

[Traduction]

M. James Boland: Venant de la Colombie-Britannique, je suis ravi de pouvoir dire que nos ports sont en assez bon état ou en très bon état. Il n'y en a aucun dont l'accès est interdit à cause de leur état ni aucun qui ne soit pas utilisé.

[Français]

Mme Jackey Richard: En ce qui a trait aux communautés autochtones, 44 p. 100 de notre infrastructure soutient cette clientèle. Ce ne sont pas que des pêcheurs traditionnels. Il y a aussi des communautés autochtones qui font de la pêche, ainsi que, comme je l'ai mentionné au début, de l'aquaculture dans les environs de nos quais.

En ce qui a trait à l'état de nos infrastructures, 66 p. 100 de notre base d'infrastructure est à la limite de *its useful lifespan*, de sa durabilité.

Nous avons des barricades. On considère qu'environ 26 p. 100 de notre infrastructure n'est pas en bon état et nous pose de gros défis. Si la situation ne s'est pas améliorée depuis 2001, je pense qu'elle s'est probablement maintenue. Mais depuis ce temps, il y a quand même eu de nouvelles dégradations et d'autres pressions.

M. Yvon Lévesque: Y en a-t-il dont vous avez dû suspendre les activités à cause de leur mauvais état?

Mme Jackey Richard: Des barricades? Oui. Je n'ai pas les chiffres devant moi, mais je peux les trouver dans mes papiers. Nous avons beaucoup de structures dont les barricades causent d'autres pressions sur les autres installations qui sont là.

M. Yvon Lévesque: Quelle est la contribution économique des ports pour petits bateaux aux collectivités locales de chacune de vos régions?

Mme Jackey Richard: C'est une question à laquelle il est assez difficile de répondre. Il y a 1,1 milliard de dollars de marchandises débarquées dans l'ensemble des Maritimes et le golfe. Il y a aussi 300 millions de dollars de marchandises venant de l'aquaculture. Le montant des revenus incluant la contribution des usines de transformation et de l'emploi local ne sont pas à ma portée, mais l'apport des communautés où nous avons des infrastructures est assez important.

• (1625)

[Traduction]

M. James Boland: Nous avons fait parvenir au greffier sept études que vous nous aviez demandées, des études sur la façon de générer des recettes que nous avons faites en Colombie-Britannique. Celle qui m'a le plus impressionné laisse entendre que chaque dollar investi par l'État dans un port génère des retombées économiques de 50 \$ dans toute la collectivité locale. Les ports sont donc des générateurs d'activités économiques.

Nous mettons à jour en ce moment même le rapport régional que nous avons préparé en 2004. Nous allons signer le contrat quand je serai de retour au bureau, demain, et nous ferons le point sur ces questions d'ici la fin de l'année.

Le président: Merci, messieurs Lévesque et Boland

Monsieur Stoffer, à vous la parole.

M. Peter Stoffer: Je répète juste. Vous avez dit que pour chaque dollar investi par le Programme des ports pour petits bateaux, vous obtenez un rendement de 50 \$. Est-ce exact?

M. James Boland: J'ai dit que 50 \$ sont générés dans la base économique de la collectivité.

M. Peter Stoffer: Il me semble alors assez étrange que vous vous dessaisissiez de tels actifs. C'est une impressionnante source de recettes pour le gouvernement, n'est-ce pas?

M. James Boland: Oui.

M. Peter Stoffer: Bien, merci.

Monsieur, je tiens à remercier notre attaché de recherche pour la question qui suit. Elle s'adresse à vous, madame Richard.

Le ministère a précisé que les administrations portuaires peuvent accéder à d'autres sources fédérales pour obtenir du financement. L'APECA fait-elle partie de cet aspect du financement pour les administrations portuaires?

Mme Jackey Richard: L'APECA investit dans le développement économique au niveau local. Nous avons des administrations portuaires qui peuvent faire appel au financement de l'APECA. Cela va jusqu'à envisager également cette hypothèse lorsque nous préparons les plans à long terme pour nos ports si nous détectons des possibilités de diversification. Nous demandons parfois à l'APECA de se joindre à nous et de participer au financement des administrations portuaires qui veulent élargir ou diversifier les activités de leurs ports pour répondre à d'autres besoins, pas nécessairement liés à la pêche mais à d'autres types de développement.

M. Peter Stoffer: Cela ressemble beaucoup à un dédoublement du travail, non? Pêche et Océans Canada passe beaucoup de temps à se dessaisir d'un port à une administration portuaire, qui s'adresse ensuite à un autre organisme gouvernemental pour obtenir des fonds lui permettant de réaliser des travaux dans le port, ou de faire autre chose.

Mme Jackey Richard: Il y a là deux cas distincts, et deux scénarios. Il est arrivé dans la région que nous avons des administrations portuaires qui faisaient partie de notre liste de ports essentiels qui ont choisi de se débrouiller toutes seules et se sont naturellement proposées pour un dessaisissement. Ces administrations portuaires ont réussi à se diversifier et à accéder au financement de l'APECA.

Que cela soit logique ou non, il me semble que les administrations portuaires, dans l'exemple que j'évoque, sont à déboucher sur des possibilités plus dynamiques en travaillant avec des commissions locales de développement industriel et l'APECA cherche d'autres moyens de financement. Que ce soit en faisant appel à RHDSC ou à qui que ce soit d'autres, elles peuvent faire preuve d'innovation pour acquérir des ressources. Il est également arrivé dans quelques cas que l'APECA participe avec les administrations portuaires à des investissements dans diverses initiatives concernant des ports dont la propriété avait été transférée.

M. Peter Stoffer: En est-il de même sur la côte ouest? Auraient-ils accès au financement de Diversification de l'économie de l'Ouest?

M. James Boland: Oui, ils ont accès à ce type de financement, et également au financement provincial. Très récemment, la province s'est dotée d'un fonds de 50 millions de dollars destinés à favoriser le développement économique sur la côte, et certaines administrations portuaires ont demandé à bénéficier de ce type de financement. Les fonds sont essentiellement destinés au développement en bord de mer, et pas simplement aux ports, mais fort heureusement, les ports sont le point central du développement des zones portuaires. Une partie de l'argent passera par eux et permettra d'améliorer leurs capacités et les moyens de transport, sous forme de routes et d'accès aux installations. J'ai indiqué plus tôt que certains font preuve de beaucoup de créativité pour chercher les fonds qu'ils pourraient obtenir auprès d'autres institutions.

M. Peter Stoffer: Voici ma dernière question pour vous.

Quand un groupe de bénévoles comme une administration portuaire décide... Si quelques-unes d'entre elles ont évolué et ne comptent plus maintenant que trois membres, et que ces membres sont épuisés, ils ne peuvent plus assurer la gestion ou le fonctionnement du port — qu'advient-il de ce port quand il est encore jugé nécessaire pour les activités commerciales ou pour l'aquaculture? Qu'advient-il alors de ce port?

• (1630)

M. James Boland: Personnellement, je n'ai jamais vu une telle situation.

Mme Jackey Richard: Cela s'est produit à quelques occasions dans la région. Dans quelques unes d'entre elles, les membres de l'administration portuaire ont pu être remplacés par d'autres personnes qui ont assumé la responsabilité des activités. Dans d'autres, le niveau de fatigue n'a laissé d'autre choix que d'instaurer une collaboration avec des administrations portuaires des environs, qui a conduit à une fusion, avec le résultat qu'une même entité a géré deux ports.

M. Peter Stoffer: Et appliqueriez-vous un plan précis si cela n'était pas possible? Procéderiez-vous tout simplement au dessaisissement, sauf pour ceux dont vous parlez depuis une vingtaine d'années ...

Le président: Si vous le pouvez, répondez très brièvement.

M. Peter Stoffer: Est-ce que Pêches et Océans en reprendrait-un?

Le président: Je vous dis merci, monsieur Simms.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Je veux dire monsieur Stoffer. Je m'excuse.

J'attends simplement une réponse. Si vous le pouvez, vous pouvez répondre, mais nous devons aller de l'avant.

La réponse a déjà été donnée. Bien.

C'est au tour de M. Calkins, n'est-ce pas?

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Nous apprécions bien évidemment à sa juste valeur l'information que vous nous avez donnée jusqu'à maintenant.

Lors d'une réunion de ce comité, il y a quelques semaines, M. Hegge et M. Bergeron, le directeur général de Ports pour petits bateaux, étaient ici. Je n'ai pas eu l'occasion de poser cette question lors de cette réunion du comité, et je vais donc vous la poser avec l'espoir d'obtenir des précisions dans ce domaine. L'exposé qu'ils ont fait ce jour-là illustrait la vision de Ports pour petits bateaux et la première phrase se lisait comme suit : « L'existence d'un réseau national essentiel de ports en bon état pouvant répondre aux

principaux besoins de l'industrie de la pêche commerciale... ». Ce document traitait ensuite des administrations portuaires et d'autres sujets.

Je crois savoir que cette vision est en train d'être évaluée à nouveau en ce moment. J'aimerais que l'un d'entre vous dise tout d'abord à ce comité si cela est bien vrai. Cette vision semble en effet périmée étant donné qu'on parle maintenant d'intégrer, en ce qui concerne les ports pour petits bateaux, les questions autochtones, celles de l'aquaculture comme celles du secteur commercial de la pêche sportive, que mon collègue, M. Stoffer, vient de soulever. Je me demande tout simplement où nous en sommes maintenant. Pourriez-vous me dire comment se déroule la formulation de la nouvelle vision pour les ports accueillant les petits bateaux.

M. James Boland: Comme j'y ai fait allusion dans mes remarques préliminaires, nous travaillons à la préparation d'un plan stratégique. Le Programme a 20 ans, ou plutôt les aura en 2008, et nos opinions en la matière ont évolué au cours de cette période. Nous voulons analyser les pratiques exemplaires que nous avons mises en place pendant cette période et élaborer un cadre et une nouvelle vision, si possible, qui nous serviront de guide pour les 20 ans à venir. Tout le processus est donc à l'étude actuellement. Ce travail n'est pas terminé. Nous nous demandons si nous devrions élargir sa portée ou non et quelles sont les choses que nous avons apprises au cours des ans que nous voulons améliorer ou éliminer afin de nous doter d'un programme beaucoup plus efficace pour l'avenir.

M. Blaine Calkins: Qui participe à ce processus?

M. James Boland: Il y a le comité de direction de Ports pour petits bateaux.

M. Blaine Calkins: Consultez-vous l'industrie au sens large, ou tout se fait-il au sein du ministère?

M. James Boland: Pour l'instant, c'est un travail interne.

M. Blaine Calkins: Serait-il alors juste de dire que lorsque l'énoncé de la nouvelle vision des ports pour petits bateaux sera un produit interne du ministère qui aura reçu l'approbation du ministre? Ou bien s'agira-t-il d'un produit élaboré en consultation avec l'industrie? Comment les choses se déroulent-elles? Comment les choses vont-elles se passer? Allez-vous la présenter comme une ébauche pour entamer des consultations avec certains intervenants du secteur des petits bateaux, ou tout va-t-il se faire, pour l'essentiel, au sein du ministère?

M. James Boland: Je ne peux vous le dire avec précision. Actuellement, nous nous contentons de discuter entre nous de ce que nous pourrions faire. J'imagine, et il ne faut pas le prendre pour argent comptant, que le ministre va vouloir vérifier quels types de changements pourraient intervenir, s'il y en a. Nous procéderions aussi très certainement à des consultations selon les modalités habituelles.

M. Blaine Calkins: Quand nous en serons aux dessaisissements, je sais que d'autres personnes se présenteront devant ce comité pour témoigner de certains de leurs effets. J'aimerais maintenant, avec votre permission, parler un peu de la pêche sportive.

Quand le temps est venu d'examiner les valeurs, nous avons cité quelques chiffres ici, et vous avez fait état des vôtres. Environ un dollar d'investissement gouvernemental générerait des retombées économiques de 50 \$, etc. Je crains que, en venant au dessaisissement de certains de ces ports, nous nous débarrassons de ports à vocation récréative, et je me demande si la notion de port récréatif ne laisse pas place à un peu de confusion. Qu'entend-on précisément par pêche sportive dans le secteur des loisirs et qu'en est-il quand on ajoute le terme commercial à l'expression.

L'été dernier, alors que j'étais à l'Île-du-Prince-Édouard, je suis allé quelquefois sur des bateaux faisant la pêche au homard. Pour ces excursions de pêche, ils embarquaient environ 14 personnes à 35 \$ chacune. Cela leur donne des recettes d'environ 1 500 \$ pour deux heures de travail. Ils organisaient ainsi trois sorties par jour, soit des recettes totales de 4 500 \$ par jour pour le bateau sortant ainsi en mer. Lors des deux excursions en mer que j'ai ainsi faites, si nous avions de la chance, nous prenions 20 livres de poisson. Cela donne donc un prix de 75 \$ la livre, sans parler de tout l'argent que nous avons dépensé pour notre hébergement et tout le reste. Il me semble que si la pêche sportive commerciale n'est pas reconnue comme étant un élément essentiel de l'étude des ports pour petits bateaux, nous pourrions passer à côté d'un aspect très important de notre secteur et de notre économie de la pêche. J'aimerais que vous nous assuriez ici aujourd'hui que la pêche sportive commerciale fera partie de cet énoncé de vision, ou au moins qu'elle sera discutée au sein du ministère.

• (1635)

M. James Boland: Vous ne vous adressez pas aux bonnes personnes. C'est une question qu'il aurait fallu adresser à M. Hegge la semaine dernière. La sous-ministre sera ici la semaine prochaine et je vous invite donc à lui poser la question.

Le président: Merci, monsieur Calkins, pour vos questions. Merci à M. Boland et à Mme Richard pour l'intérêt que vous manifestez pour ces questions et pour l'aide que vous nous apportez aujourd'hui dans notre étude de la question des ports pour petits bateaux.

Messieurs les membres du comité, nous allons faire maintenant une courte pause pendant que notre prochain témoin se prépare.

•

_____ (Pause) _____

•

• (1640)

Le président: Nous reprenons nos travaux et je souhaite la bienvenue à Mme Geraldine Nickerson.

L'ai-je bien prononcé, madame?

Mme Gerry Nickerson (responsable du port, Harbour Authority of Woods Harbour): Oui. Merci.

Le président: Elle est la responsable du port de Woods Harbour.

Bienvenue à notre comité. Je vous remercie d'avoir pris le temps de nous faire part de vos points de vue et de répondre aux questions du comité.

Vous pouvez maintenant nous faire part de vos remarques préliminaires.

Mme Gerry Nickerson: Je vous remercie, monsieur le président. Je remercie l'ensemble du comité pour l'invitation et pour la chance qui m'est donnée d'être parmi vous.

Mon nom est Geraldine Nickerson et je suis la gestionnaire de l'administration portuaire de Woods Harbour dans le Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse.

L'administration portuaire a été constituée en personne morale en octobre 1995, mais n'a pas débuté ses activités avant janvier 1996. Notre mandat est de fournir des postes d'amarrage sécuritaires à tous les navires dans les eaux de l'administration portuaire et de mettre à la disposition de tous les utilisateurs du port une aire de services sécuritaires pour l'administration de leurs affaires pendant qu'ils se trouvent dans notre port.

Nous avons trois quais et notre cas est assez particulier parce que nous en avons un de chaque catégorie. Notre quai Falls Point est un quai de catégorie A, donc le plus important, et il permet l'amarrage de 82 bateaux commerciaux et de plaisance. Le quai Lober Woods Harbour est notre quai de catégorie B qui permet l'amarrage et la prestation de services à 32 bateaux commerciaux et de plaisance. Le quai Forbes Point est notre quai de catégorie C qui peut accueillir 11 bateaux commerciaux et de plaisance tout en leur assurant des services.

Le secteur de la pêche est très lucratif dans notre région. Nos trois ports sont très occupés. Ils sont libres de glace et accessibles toute l'année et nous sommes situés de façon stratégique à côté de zones de pêche importantes du homard, du poisson de fond, du hareng, du thon et de l'espadon, et il y a également une entreprise d'aquaculture dans notre région.

Pour en venir maintenant à la gestion au quotidien, j'imagine que... En vérité, je dois vous dire que j'ignore pourquoi je suis ici. Personne ne m'a dit « Voici ce que nous voulons entendre » et j'ai donc décidé moi-même de ce que j'allais vous dire.

Des voix: Oh, oh!

Mme Gerry Nickerson: Vous savez quoi? Je m'offre ce luxe.

En ce qui concerne ma gestion au quotidien, comme je l'ai dit, je suis la gestionnaire de l'administration portuaire. J'ai été élue par les pêcheurs. Nous avons 182 électeurs et j'ai recueilli 168 voix. Nous avons eu un taux de participation de 100 p. 100, et je dois dire que j'en suis heureuse, parce que je sais fort bien que cela ne se produit pas souvent.

J'ai un contrat de 20 heures par semaine, ou plus précisément, mon contrat précise que je dois travailler 20 heures par semaine. Je travaille généralement entre 40 et 60 heures. J'ai un bureau qui est situé sur notre quai de classe A. Je reçois des directives des 15 membres du conseil... parfois, je suis les directives des 15 membres du conseil.

En parlant de ce conseil, j'ai entendu quelqu'un parler d'épuisement au sujet de ces conseils. Nous renouvelons le nôtre. Comme je l'ai dit, nous avons trois quais, un conseil de 15 membres et chaque quai a une représentation égale. On dit en quelque sorte aux gens « C'est votre tour de siéger au conseil cette année », ce qui nous permet de remplacer les gens, et cela donne d'assez bons résultats pour nous.

Je gère les installations des trois quais. Je perçois les droits. J'attribue les postes d'amarrage ou d'entreposage et de débarquement. J'élabore ou aide à élaborer avec notre conseil nos politiques, nos règlements, nos tarifs et nous étudions ensemble pour garantir que nos installations sont utilisées de façon sécuritaire.

J'inspecte nos installations et fait rapport sur toutes les réparations nécessaires. Je m'efforce énergiquement d'assurer la conformité et j'y reviendrai plus en détail un peu plus tard.

Je fais à peu près tout. Je gère les contrats de réparation et d'entretien. Nous avons commencé, il y a, quelques années, à permettre aux pêcheurs d'utiliser des ordinateurs dans nos bureaux, et nous travaillons fort dans ce domaine. Nous nous efforçons également d'assurer la liaison entre nos pêcheurs, les ressources liées à la pêche et les trois paliers de gouvernement.

Voilà pour l'essentiel ce que je fais.

• (1645)

Quant à la responsabilité financière de notre administration portuaire, j'ignore si vous savez tous exactement ce que nous payons. Le volet financier de nos activités incombe à l'administration portuaire. Nous avons sept factures d'électricité pour l'éclairage. Nous nous en occupons. Une nouveauté importante survenue dernièrement, en matière financière, et qui concerne nos factures d'éclairage, ou notre électricité, est que, dorénavant, Nova Scotia Power ne vient plus sur nos quais réparer l'éclairage public ni aucune autre installation, et que nous devons payer pour ce service. Nous devons acquitter la facture pour les porte-nacelles, pour faire venir et travailler notre propre électricien et c'est un poste qui, l'an dernier, a vraiment explosé dans nos dépenses.

Avec tous les navires fréquentant nos ports, il faut, en général, deux ou trois fois par année, recueillir les huiles usées, lorsque tout le monde fait la vidange de son moteur et procède au nettoyage. Nous estimons qu'il est très important pour cela de respecter les paramètres environnementaux et nous avons donc des édifices pour recueillir ces huiles usées. Nos réservoirs et nos chiffons à huile, et d'autres choses du genre, sont situés à un endroit, et nos huiles usées à un autre. Il est très coûteux de bien faire les choses dans ce domaine, même si au cours des deux dernières années, nous sommes parvenus à trouver un acheteur éventuel de nos huiles usées. Ainsi, au lieu d'avoir à payer pour s'en débarrasser, quelqu'un vient les chercher en ce qui concerne l'élimination des déchets.

Vous pourriez imaginer que l'élimination de ceux-ci sur trois quais de la taille des nôtres n'est pas une activité très importante, mais ça l'est. En réalité, il nous en coûte probablement environ 1 300 \$ par mois pour nous débarrasser de nos déchets.

Un autre poste de dépense est celui du déneigement et du déglçage de nos installations.

Depuis peu, nous devons aussi acquitter des frais juridiques. L'administration portuaire retient dorénavant les services d'un avocat. Nous avons connu plusieurs incidents au cours des deux dernières années qui nous ont amenés à recourir à ces services et, malheureusement, le nombre de cas de ce genre augmente.

Vient ensuite notre contribution aux projets qui sont financés. Nous avons aussi à payer cela. Comme vous le savez probablement, les coûts de nos petits projets d'entretien, de nos travaux mineurs sont répartis entre le Programme des ports pour petits bateaux et l'administration portuaire, notre part étant de 20 p. 100. Nous avons également une part des coûts du gouvernement provincial à prendre en charge.

Une autre responsabilité financière qui nous incombe est le paiement des projets en attente du versement du financement. Cela représente une part importante du peu d'argent que nous avons.

Viennent ensuite les façons de générer des recettes. Je l'avais déjà noté et, alors que j'étais assise ici à écouter ce qui se disait, la question a été abordée plusieurs fois et je me suis dit que j'avais bien fait de l'inclure dans ce que j'allais vous dire aujourd'hui, parce que c'est apparemment une question qui vous intéresse tous.

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

Nous nous sommes organisés au cours des dernières années pour générer davantage de recettes. Quand je suis arrivée en poste, il y a environ trois ans, je ne crois pas que quiconque s'était vraiment penché sur cette question auparavant. Mais je vois l'administration portuaire comme une entreprise et je pense que nous devrions sans doute l'exploiter comme une entreprise, au mieux de nos capacités. Je me suis donc efforcée d'accroître nos recettes. Au cours des dernières années, nous avons augmenté de deux le nombre d'appareils de levage privés sur les quais et nous avons également commencé à attribuer pour l'exploitation des chambres froides dans nos installations. Nous ne pouvons pas augmenter le montant de nos sous-baux. Nous parviendrons à en faire plus avec le temps.

Les recettes que nous obtenons en levant des frais d'utilisation suffisent pour couvrir nos dépenses d'exploitation et nos petites réparations. Nous sommes toutefois encore totalement dépendants du gouvernement pour les réparations importantes et les travaux d'expansion.

• (1650)

Je devrais ajouter, avant de m'arrêter, et ce n'est que mon avis et un sujet dont nous parlons beaucoup au conseil, qu'en ce qui concerne les réparations et les développements importants et le fait de dépendre du gouvernement concerné, nous ne croyons pas que nous devrions constamment avoir à tendre les mains. Ce n'est pas une bonne façon de faire des affaires. Si nous voulons fonctionner comme une entreprise, nous devrions alors assumer certaines responsabilités pour générer nos propres recettes.

Si je vous tends les mains et qu'elles sont vides, vous allez me regarder et me dire dommage pour vous; vous voulez que je vous donne de l'argent. Mais si je viens vous voir en vous disant que j'ai déjà quelque chose, que je contribue à ce projet, mais que j'ai besoin d'un peu d'aide pour le réaliser, je crois que nous parviendrons à faire des affaires un peu mieux.

Cela dit, quand je me suis entretenue avec Stephen, je lui ai demandé de quel sujet je devais parler. Il m'a conseillé de parler de ce que je fais, et de certains des défis et des problèmes auxquels je suis confrontée. Voici donc les problèmes.

Le problème numéro un dans mon administration portuaire est le trop grand nombre de bateaux, le manque d'espace et c'est un sujet dont je veux vous entretenir en détail.

• (1655)

Le président: Madame Nickerson, je vais vous demander si vous pouvez abréger vos remarques et répondre ensuite à quelques questions.

Mme Gerry Nickerson: Bien sûr.

Le trop grand nombre de bateaux nous pose problème à cause de l'augmentation de leur taille. À ma connaissance, le gouvernement a relevé le nombre de bateaux que nous avons, il y a dix ans et celui que nous avons maintenant. Il nous demande pourquoi nous n'avons plus de place. C'est tout simplement que la taille des bateaux a augmenté de façon importante dans tous les ports, et que les quais n'ont pas été construits pour les tailles de bateaux d'aujourd'hui.

Le problème suivant est celui des obstacles pour accroître nos recettes, et cela nous ramène encore une fois à la taille de nos quais, au trop grand nombre de bateaux, et au fait que nous ne parvenons pas à offrir des services additionnels qui permettraient d'augmenter nos recettes.

Le troisième défi auquel nous sommes confrontés est celui du financement, et je suis sûre que c'en est un qui est commun à toutes les administrations portuaires. Il a deux volets: la compréhension du processus et le calendrier lié au financement et à son obtention.

Merci de votre attention.

Le président: Merci, madame Nickerson.

Avant de céder la parole à M. Simms, j'aimerais simplement dire qu'avec 168 voix en votre faveur sur 182 votes exprimés, vous vivez un vrai rêve de politicien. Pour nous ce ne peut être qu'un rêve.

Monsieur Simms, vous disposez de 10 minutes.

M. Scott Simms: Je tiens tout d'abord à vous remercier d'être parmi nous. Ce fut un témoignage incroyable. Vous pouvez vous demander pourquoi vous êtes ici, mais ce n'est certainement pas notre cas. Il me semble que ce fut une très bonne chose, surtout quand on tient compte de l'ampleur et de la diversité des activités que vous contrôlez. Elles sont bien diversifiées au point que beaucoup de ports pourraient rêver de se trouver dans votre situation. Je vais simplement vous demander d'être plus précise sur vos problèmes.

Avant cela, j'ai une brève question. Le Programme des ports pour petits bateaux a-t-il un rôle à jouer dans les dépenses de fonctionnement que vous avez? Pouvez-vous répondre rapidement à cette question et passer ensuite aux détails de vos problèmes.

Mme Gerry Nickerson: Le rôle du programme des ports pour petits bateaux dans les dépenses d'exploitation est manifeste quand vous me regardez. Je ne serai pas en mesure de faire tout cela s'il n'y avait pas ce programme. J'entretiens de bonnes relations avec le gestionnaire responsable de mon secteur. Pour l'essentiel, nous cernons un problème opérationnel et en discutons. Une fois encore, je me présente en ayant quelque chose en main et lui dit: Voilà, c'est ce que nous pensons de cette question et voici ce que nous pouvons faire pour la faciliter ou la résoudre. Que pouvez-vous faire pour moi? Neuf fois sur dix, je reçois de l'aide et cela donne de bons résultats.

M. Scott Simms: En ce qui concerne le calendrier des annonces de financement sur les projets d'investissement et d'entretien, pourriez-vous nous donner de plus amples détails?

Mme Gerry Nickerson: Je m'excuse, pourriez-vous préciser ce que vous entendez par là?

M. Scott Simms: Essentiellement, si un financement donné est annoncé, si vous êtes inscrits sur une liste de priorité et que vous obtenez les fonds nécessaires pour agrandir votre port à même le Programme des ports pour petits bateaux, quels sont les problèmes que vous posent le calendrier des annonces de financement et le processus utilisé dans ce domaine?

Mme Gerry Nickerson: Nous n'avons pas encore réalisé de projet d'investissement. Avec les projets d'autre nature que nous

avons entrepris, je n'ai pas constaté de problème particulier pour vous dire la vérité vraie. Nous avons participé à tout le processus. Nous avons la chance de pouvoir nous impliquer de cette façon, mais nous insistons pour être impliqués. Nous savons ainsi quels sont les délais. Quant à l'époque à laquelle nous allons recevoir l'argent, nous connaissons bien le processus d'appels d'offres et nous contribuons à celui-ci. Nous avons participé à la conception. Notre rapport est perceptible dans pratiquement tous les domaines. Nous en sommes satisfaits jusqu'à maintenant. Le seul problème que nous avons est que si nous devons payer en attendant le financement, nous ne parviendrions pas à le faire.

M. Scott Simms: Vous l'avez indiqué plus tôt.

Combien de temps me reste-t-il?

Le président: Il vous reste sept minutes et demie.

M. Scott Simms: Je vais me contenter de vous dire, que si vous voulez aborder ces problèmes... Ne l'oubliez pas.

Pourriez-vous traiter maintenant des solutions à court et à long terme?

Mme Gerry Nickerson: Les solutions à quel problème?

M. Scott Simms: Ceux que vous venez d'évoquer, les trois priorités.

Mme Gerry Nickerson: D'accord.

La solution que nous proposons au trop grand nombre de bateaux est très simple à formuler. Nous avons besoin d'un port plus grand.

Nos quais sont tous construits au moyen de questions, pour l'essentiel. À l'époque de la construction, ils étaient destinés à accueillir un bateau d'une longueur de 36 pieds et d'une largeur de 10 à 12 pieds. Je ne sais pas si vous pouvez imaginer cela, mais nous amarrons nos bateaux l'un devant l'autre, et quand le quai a été construit, il comportait deux cales à angle droit et nous avions donc le quai principal et les deux cales. Je vous ai apporté des photos, mais je vous les remettrai plus tard. Nous pourrions peut-être amarrer quatre ou cinq bateaux sur cette cale ou quatre ou cinq sur l'autre, et cela permettrait encore d'entrer et de sortir en toute sécurité des postes d'amarrage.

La taille de bateaux a augmenté au point d'approcher parfois les 40 pieds. En règle générale, ils mesuraient moins de 40 pieds de long pour un maître-bau d'environ 17 pieds. On estimait que c'était une bonne taille pour un bateau. Les choses sont restées ainsi pendant longtemps, peut-être jusqu'à il y a quatre ou cinq ans. Puis, tout d'un coup, nous avons commencé à voir des maîtres-bau de 24 pieds, et ils continuent à augmenter. Je n'en ai pas vu moi-même, mais on m'a dit que des bateaux de 25 ou 26 pieds de large sortent maintenant des chantiers. Si ça continue, on va bientôt les faire carrés.

Si vous réfléchissez à cela et faites le calcul, nous avons maintenant un bateau de 24 pieds de maître-bau le long duquel nous en amarrons un autre de même largeur et cela fait 48 pieds au total. Ces deux bateaux prennent, pour l'essentiel, trois ou quatre postes d'amarrage qui auraient été utilisés par des bateaux plus petits. Le nombre de bateaux que nous pouvons accueillir diminue donc, mais nous avons toutefois un trop grand nombre de bateaux à cause de leur taille.

Arrêtez-vous un instant et réfléchissez à ces deux cales, et j'ai besoin de laisser un espace de manœuvre tout autour. Je dois donc mettre là un petit bateau et un grand bateau, et j'en choisirais peut-être un de 17 pieds et un de 24 pieds. Le problème n'est pas seulement de les amarrer, mais d'avoir de la place pour manœuvrer pour venir s'amarrer et appareiller. Pour faire tourner un bateau de 50 pieds de long et 25 pieds de large, il faut environ 60 pieds de libre et quand vous essayez de le faire dans un espace de 20 pieds, ce n'est tout simplement pas possible. Cela dépend également beaucoup du capitaine et de quantité d'autres choses. Tout cela paraît facile dans des conditions parfaites, mais si vous avez un peu de mauvais temps et que vous essayez de faire entrer et sortir ces bateaux, ça ne fonctionne pas.

En 1968, le coût moyen d'un bateau était d'environ 5 500 \$. Il s'agissait alors de bateaux de 36 pieds de long par 12 de large. Nous parlons maintenant de chiffres atteignant 200 000 \$ par bateau, et ce sont eux qui assurent notre survie. Vous essayez de les amarrer dans un port où ils sont obligés de venir au contact pour manœuvrer. Vous perdez de l'équipement. Vous abîmez les pavois, les bordés, les hublots et tout le reste. Nos ports n'ont pas été construits pour des bateaux de cette taille.

Cela nous pose un problème.

Comment pouvons-nous le résoudre? Nous avons besoin de plus de place. Quand nous étudions la possibilité de concevoir ou de construire de nouvelles installations, nous devons faire face à la réalité des problèmes auxquels vont être confrontées les personnes qui vont devoir ramener ces bateaux à quai et les faire appareiller. Nous avons étudié des plans qui ont été remis à Woods Harbour pour éventuellement agrandir Falls Point. La profondeur du bassin était de x pieds. Les ingénieurs qui l'ont dessiné, en ayant de très bonnes intentions, disaient voilà ce que nous devrions faire et cela va fonctionner. Ils nous ont présenté le tout et je crois qu'ils s'attendaient à ce que nous disions oui, c'est très bien. Malheureusement, nous avons examiné le plan et dit non, cela ne marche pas. Nous devons faire très attention quand nous faisons des constructions ou des agrandissements, quoi que nous fassions à partir de maintenant, cela va devoir permettre d'accueillir les bateaux qui sont en service actuellement.

Je m'excuse, je me suis laissée un peu emporter.

Ai-je répondu à votre question sur ce point-là?

•(1700)

M. Scott Simms: Je vous ai simplement demandé une réponse, continuez donc.

Mme Gerry Nickerson: D'accord.

En ce qui concerne les difficultés à générer des recettes, une fois encore, c'est la taille de nos installations qui nous pose problème et la façon dont elles se présentent. Nous avons maintenant 315 pêcheurs inscrits. Si je disposais d'un port plus grand ou si nous nous trouvions dans une situation plus proche de celle souhaitée, nous pourrions certainement en accueillir davantage. Avec les dessaisissements qui vont survenir, nous devons faire de la planification, comme vous dites, et décider où nous allons mettre les autres bateaux. Et ces nouveaux bateaux, qui viennent en plus, vont générer davantage de recettes.

J'ai trois sous-baux avec des transformateurs et d'autres. J'ai du mal à voir où nous pourrions accorder d'autres sous-baux, mais nous avons ceci et nos transformateurs ont des permis de déchargement. Tout le monde sait-il bien ce qu'est un permis de déchargement?

C'est un permis autorisant les acheteurs et les transformateurs à venir sur le quai.

Comme je l'ai dit, nous avons installé deux nouveaux appareils de levage cette année pour permettre de tirer parti de deux permis additionnels de déchargement et donner accès au quai à deux autres de nos transformateurs. Cela a non seulement pour effet de générer des recettes pour notre administration portuaire, mais également de contribuer à la stabilité économique de notre collectivité. Cela vient en aide aux petites entreprises et c'est tout simplement une situation bénéfique pour tous.

Nous n'avons plus la place nécessaire pour continuer sur cette voie. Quand je dis ceci, ce n'est pas que je regarde un graphique et affirme que nous ne pouvons pas le faire. Nous allons sur les quais et nous les parcourons. Nous devons réfléchir à la façon dont un camion va faire demi-tour, à l'endroit où nous pouvons mettre en toute sécurité une grue et procéder au déchargement, comment nous pouvons faire tourner sa flèche sans heurter le bateau, ce genre de chose. Nous n'avons plus la place matérielle de le faire. C'est donc là un obstacle qui empêche d'augmenter nos recettes.

Nous avons ce que j'imagine pouvoir appeler deux entreprises d'aquaculture, et il y a aussi des ramasseurs de fucus sur place. L'an dernier, j'en ai eu six avec leurs hors-bord. Cette année, j'en ai eu 11 et l'année prochaine, j'espère, atteindre un chiffre de 15 ou de 20. J'ai besoin de place pour les accueillir. Ce que nous avons fait l'an dernier, qui était réellement excellent, a été d'installer des pontons flottants de la province et de les utiliser. Les hommes les ont construits eux-mêmes, ce qui nous a beaucoup aidés. Nous les installons ensuite en parallèle au quai. Ils sont destinés à nos bateaux hors-bord. Les hommes ont construit un escalier permettant d'y descendre et ils sont éclairés. C'est fantastique. Une fois la saison du fucus terminée, nous remorquons ces pontons à Forbes Point et les utilisons pour nos petits bateaux de pêche au homard. C'est donc parfait. J'espère en obtenir davantage. Nous allons augmenter nos recettes.

•(1705)

Le président: Vous disposez de plus de temps pour répondre après la prochaine question.

Merci, monsieur Simms.

Je vois que vous allez faire étalage de vos connaissances ici, mais nous devons aller de l'avant pour ne pas perdre trop de temps.

Monsieur Blais.

[Français]

M. Raynald Blais: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Je tiens juste à m'assurer...

[Français]

M. Raynald Blais: Entendez-vous bien la traduction?

[Traduction]

Mme Gerry Nickerson: Je vous demande pardon, monsieur, mais je ne vous ai pas entendu.

Le président: Notre assistant va vous aider.

Mme Gerry Nickerson: Si vous cherchez un emploi un jour, très cher....

Des voix: Oh, oh!

Mme Gerry Nickerson: Je prends les curriculum vitæ.

Le président: Il a été chroniqueur météo dans une vie antérieure.

[Français]

M. Raynald Blais: Merci, monsieur le président.

Bonjour, madame Nickerson. J'ai plusieurs questions à vous poser. Je vais essayer de le faire rapidement.

D'abord, seriez-vous disposée à nous fournir un budget d'administration de vos quais? Autrement dit, est-il possible d'obtenir, sous forme écrite, ce que vous avez fait au fil des dernières années? Peut-on voir comment vous fonctionnez avec la charge administrative que vous avez? Peut-on voir la colonne des revenus et la colonne des dépenses? Seriez-vous disposée à nous fournir vos budgets?

[Traduction]

Mme Gerry Nickerson: Je ne saurais ni ne voudrais répondre à cette question sans la soumettre auparavant à mon conseil d'administration. Je ne peux divulguer quoi que ce soit sur notre organisation sans demander auparavant l'avis de notre conseil. Je m'engage toutefois à lui soumettre la question et, sur sa recommandation, à vous transmettre l'information qu'il aura approuvée.

[Français]

M. Raynald Blais: Je vais maintenant vous poser des questions qui vont me permettre de passer un petit moment sur ce sujet.

Quel est le montant total de votre budget pour un an?

[Traduction]

Mme Gerry Nickerson: Notre budget varie d'une année à l'autre, mais il oscille aux alentours de 108 000 \$.

[Français]

M. Raynald Blais: À combien se chiffrent les dépenses?

[Traduction]

Mme Gerry Nickerson: Nos dépenses sont probablement les mêmes. Nous sommes un organisme sans but lucratif constitué en vertu de la législation fédérale.

[Français]

M. Raynald Blais: Vous avez mentionné d'entrée de jeu que les dépenses augmentaient. Il y a différentes situations. Vous me dites que votre budget est de 108 000 \$ cette année. Y a-t-il eu une augmentation graduelle depuis les années passées? Je suis en train d'obtenir des réponses en même temps; ce n'est pas grave. Y a-t-il eu une augmentation graduelle des dépenses?

● (1710)

[Traduction]

Mme Gerry Nickerson: Il arrive bien évidemment que les hausses que nous subissons se répercutent sur notre train de vie. Si le tarif de l'électricité augmente, il se répercute bien évidemment sur nos dépenses. Quand le prix de l'essence augmente, le coût du ramassage des ordures grimpe. La seule dépense qui, il me semble, a augmenté de façon importante et brutale a été celle de l'entretien de notre système d'éclairage. Alors qu'auparavant il nous suffisait de téléphoner à Nova Scotia Power, nous devons maintenant faire appel à des fournisseurs du secteur privé et cela a entraîné une hausse importante et abrupte de nos dépenses.

[Français]

M. Raynald Blais: Lors de votre témoignage, vous avez dit qu'il pouvait y avoir des travaux à faire et que vous étiez prêts à couvrir une partie des coûts. Serait-il possible d'illustrer cela par l'exemple concret d'un travail qu'il y avait à faire? Quel montant d'argent avez-vous fourni? Quel montant d'argent avez-vous obtenu des autres

sources de financement, comme le ministère des Pêches et des Océans, le gouvernement provincial et l'administration locale?

[Traduction]

Mme Gerry Nickerson: Oui, monsieur, je peux. Par exemple, lorsque des tempêtes nous frappent... L'augmentation de la taille de nos bateaux pose également des problèmes d'amarrage. En cas de tempête, il n'est pas rare que je doive me rendre sur le port dans le courant de la nuit ou le matin ou qu'on me prévienne par téléphone qu'un pieu d'amarrage a cédé. Il est indispensable de le réparer immédiatement. Cela relève de notre responsabilité et nous en assumons le coût. Nous embauchons quelqu'un sur place ou téléphonons à quelqu'un de compétent et faisons remplacer ce pieu d'amarrage. Nous en supportons le coût. Nous ne téléphonons pas à Ports pour petits bateaux pour cela en leur disant que nous avons besoin d'eux et que nous les attendons. Ce sont des choses dont nous nous occupons nous-mêmes.

Il arrive qu'il y ait des nids-de-poule sur le haut des quais qui présentent des dangers pour nos chariots élévateurs et pour nos activités de déchargement. Nous devons donc les boucher. Nous faisons ce genre de choses.

J'ai parlé de nos pontons flottants. Nous avons voulu qu'ils soient éclairés pour les rendre plus sécuritaires, plus confortables, pour les gens qui les utilisent une fois la nuit tombée.

[Français]

M. Raynald Blais: Quel pourcentage devez-vous fournir et quel pourcentage les divers paliers de gouvernement fournissent-ils?

[Traduction]

Mme Gerry Nickerson: Pour ce genre de cas, nous prenons en charge 100 p. 100 des petites réparations. Quand nous repérons quelque chose qui doit être réparé immédiatement, nous payons 100 p. 100 de la facture.

[Français]

M. Raynald Blais: Quand les réparations sont plus importantes, quel montant d'argent fournissez-vous?

[Traduction]

Mme Gerry Nickerson: Pour les réparations plus importantes, comme les genres de travaux mineurs à réaliser chaque année, quand on procède aux inspections du port et qu'on relève des choses à faire sur les échelles, les piliers, les pieux de frottement, nous payons 20 p. 100 des réparations de nature générale.

[Français]

M. Raynald Blais: Où exactement êtes-vous situés en Nouvelle-Écosse?

[Traduction]

Mme Gerry Nickerson: Nous sommes situés sur la côte sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, à mi-route entre Yarmouth et Shelburne.

[Français]

M. Raynald Blais: C'est le comté de M. Gerald Keddy.

[Traduction]

Mme Gerry Nickerson: C'est exact.

[Français]

M. Raynald Blais: S'il me reste du temps, je vais en profiter pendant que le président est très occupé.

Est-il possible de savoir, madame, dans quelle mesure vous êtes au courant qu'il y a d'autres administrations portuaires qui ont des problèmes majeurs et qui souffrent de sous-financement? De quelle façon voyez-vous cela?

[Traduction]

Mme Gerry Nickerson: Je ne prétends pas comprendre ou faire rapport sur les problèmes que connaissent les autres administrations portuaires. Toutefois, je sais, en ayant travaillé sur certains projets, que d'autres administrations portuaires éprouvent des problèmes.

Une fois encore, c'est quelque chose d'évident. Si une administration portuaire s'occupe d'une douzaine de bateaux, il est très difficile pour elle de générer des recettes.

J'ai la chance de gérer une installation importante et d'avoir la capacité de générer des recettes. Je suis donc en mesure de faire des choses que d'autres ports ne peuvent se permettre.

• (1715)

Le président: Merci, monsieur Blais. Vous êtes dans les temps. Je surveillais d'un œil.

Monsieur Stoffer.

M. Peter Stoffer: Je vous remercie, monsieur le président.

Madame Nickerson, bienvenue à Ottawa.

Mme Gerry Nickerson: Je vous remercie.

M. Peter Stoffer: Et vos assurances, combien vous coûtent-elles par année?

Mme Gerry Nickerson: Pour vous dire la vérité, je suis incapable de vous le dire comme ça. Nos primes d'assurance sont payées.

M. Peter Stoffer: Payées par qui?

Mme Gerry Nickerson: Par le Programme des ports pour petits bateaux.

M. Peter Stoffer: Vous avez parlé du modèle opérationnel, une proposition de répartition 20-80 p. 100, en expliquant que si vous avez de l'argent, le gouvernement va vous donner le reste si vous voulez faire des travaux précis. Dans la plupart des cas, les entreprises doivent s'adresser aux prêteurs du secteur privé, comme les banques, pour obtenir ces fonds. Votre modèle d'affaires fait appel au financement du gouvernement, qu'il soit provincial ou fédéral. C'est une bonne chose de constater que le gouvernement fédéral ne vous a pas encore complètement abandonnés.

J'ai observé qu'il y a eu récemment en Nouvelle-Écosse une affluence d'annonces concernant les ports pour petits bateaux. Est-ce que certaines de ces annonces ont eu des effets favorables dans votre domaine également?

Mme Gerry Nickerson: En ce qui concerne précisément mon administration portuaire, nous avons demandé et obtenu l'an dernier des fonds pour un projet ne relevant pas des investissements. Cet argent a permis la construction d'une nouvelle cale à l'installation Falls Point et d'installer du fascinage sur notre quai inférieur, ce qui nous permet maintenant de caréner jusqu'à sept bateaux en même temps, au lieu de trois.

M. Peter Stoffer: Excellent.

Quand vous faites des réparations aux piliers ou sur le haut des quais et que, imaginons, vous savez que cela va vous coûter 3 000 \$, êtes-vous en mesure de demander ce montant au Programme des ports pour petits bateaux?

Mme Gerry Nickerson: Nous ne le faisons pas.

M. Peter Stoffer: Vous ne le faites pas. Bien.

Qu'en coûte-t-il aux pêcheurs pour utiliser les quais avant un dessaisissement?

Mme Gerry Nickerson: Que doivent-ils payer?

M. Peter Stoffer: Par exemple, votre organisation a repris la gestion de ce quai. Est-ce exact?

Mme Gerry Nickerson: Oui, nous l'avons fait.

M. Peter Stoffer: Auparavant, il était géré par le Programme des ports pour petits bateaux.

Mme Gerry Nickerson: C'est exact.

M. Peter Stoffer: Que devaient payer les pêcheurs qui utilisaient ces ports avant que votre organisation ne les reprenne?

Mme Gerry Nickerson: Je ne suis au service de l'administration portuaire que depuis trois ans et je ne saurais vous dire comment les choses se passaient auparavant.

M. Peter Stoffer: Si vous parlez aux pêcheurs, serait-il possible de nous adresser une note précisant ce qu'il leur en coûtait pour utiliser ces quais avant l'arrivée de votre administration, et ce qu'il en coûte maintenant? J'aimerais faire la comparaison.

Mme Gerry Nickerson: Bien sûr! Je vais transmettre votre demande à mon conseil et, avec son approbation, je vous enverrai tout ce que vous demandez.

M. Peter Stoffer: Ce serait merveilleux.

Je voulais vous demander s'ils servent encore ces poissons de la baie et ces frites au restaurant qui se trouve là?

Mme Gerry Nickerson: Bien évidemment, et nous serions ravis que vous veniez en déguster.

M. Peter Stoffer: J'y suis allé plusieurs fois. C'est très bon.

Mme Gerry Nickerson: Merci.

M. Peter Stoffer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Kamp.

M. Randy Kamp: Je vous remercie, monsieur le président.

Merci d'être venue. Votre témoignage était fort intéressant. J'en suis conscient.

Je sais que M. Keddy aurait aimé être ici. Il est très élogieux du travail que vous faites à Woods Harbour.

J'aimerais vous demander quelques précisions. Je vais laisser les questions sérieuses à mes collègues s'ils en ont.

Vous avez parlé des trois quais. C'est trois quais se trouvent-ils au même endroit ou dans des baies différentes?

Mme Gerry Nickerson: Je peux tous les voir. Ils sont tous visibles. Je dirais que, du quai principal, mon quai le plus petit se trouve probablement à deux kilomètres à l'est et celui de Falls Point à la même distance vers l'ouest.

M. Randy Kamp: D'accord.

L'ensemble des trois est fréquenté par 130 ou 140 bateaux, ou quelque chose d'approchant.

Mme Gerry Nickerson: C'est tout à fait exact. Cela varie.

M. Randy Kamp: Pour chacun de ceux dont vous avez parlé... Le plus important accueille 82 bateaux de pêche commerciale et de plaisance, avez-vous dit. Quelle est la répartition? Sur le total, combien sont des bateaux de pêche commerciale et combien sont des bateaux de plaisance?

Mme Gerry Nickerson: La majorité d'entre eux sont des bateaux de pêche commerciale. Sur les 82, nous avons peut-être dix bateaux de plaisance.

Je dois également ajouter qu'il arrive au cours de l'été que nous accueillions des bateaux étrangers. Il s'agit en général de voiliers qui s'abritent chez nous à cause du mauvais temps, parce qu'ils sont perdus, ou parce qu'ils ont besoin de carburant ou d'eau, de ce genre de choses.

• (1720)

M. Randy Kamp: Le montant des droits pour s'amarrer est-il le même, qu'il s'agisse d'un bateau commercial ou de plaisance?

Mme Gerry Nickerson: Non. Nous voulons pouvoir accueillir nos personnes âgées, et l'amarrage de leurs bateaux de plaisance est gratuit. De la même façon, la plupart des bateaux de plaisance sont des hors-bord et ceux qui ne sont pas des instruments de travail acquittent des droits nettement moins élevés.

M. Randy Kamp: Y a-t-il dans votre région ce qu'on appelle de la pêche récréative commerciale? En d'autres termes, des gens qui facturent —

Mme Gerry Nickerson: Non, pas pour l'instant.

M. Randy Kamp: Cela vous paraît-il possible pour l'avenir?

Mme Gerry Nickerson: Nous aimerions beaucoup, et cela s'est déjà produit à l'Île du Cap-de-Sable. Certains l'ont essayée, mais malheureusement... Je suppose que je ne devrais pas dire cela.

Il est très difficile de lancer une petite entreprise s'appuyant sur la collectivité et de recevoir l'aide des gens, et donc cela ne se fait pas. Des gens ont également indiqué que, de façon réaliste, ce genre d'activité peut se révéler très coûteux quand on tient compte de l'assurance et de ce type de choses.

M. Randy Kamp: Alors, j'ai une dernière question.

Vous avez parlé de réparations mineures et de projets importants. Comment les définissez-vous? Où est la démarcation entre les deux? Est-ce une question de coût?

Mme Gerry Nickerson: Je dirais que c'est le coût qui fait la différence. Les réparations mineures sont des choses dont je peux m'occuper moi-même, qui sont relativement faciles à régler, des choses comme des piliers, du bitume, ce genre de choses. À mon avis, une réparation importante en est une qui implique un genre quelconque de construction.

M. Randy Kamp: Au cours des trois ans que vous avez été en poste, avez-vous réalisé des projets majeurs ainsi que des projets mineurs?

Mme Gerry Nickerson: Nous avons réalisé un projet qui ne relevait pas des investissements. Il a été financé et, bien sûr, nous sommes très impliqués dans ces projets du début à la fin.

M. Randy Kamp: Vous dites qu'il s'agit d'un projet ne relevant pas des investissements. Est-ce un projet important?

Mme Gerry Nickerson: Oh, oui. Je dirais qu'il était important.

M. Randy Kamp: Je vous remercie.

M. Mike Allen: J'ai deux questions rapides: l'une au sujet de l'aquaculture et l'autre au sujet des infrastructures.

Ai-je bien entendu et avez-vous bien dit qu'il y a deux entreprises d'aquaculture.

Mme Gerry Nickerson: Nous en avons deux, si vous tenez compte de l'entreprise de ramassage du fucus, comme d'une entreprise d'aquaculture. Je crois que c'en est une, mais je n'en suis pas sûre.

Nous avons également une pisciculture de saumon qui se trouve en dehors des eaux gérées par l'administration portuaire, mais qui utilise nos installations. Malheureusement, elle n'est plus en service.

M. Mike Allen: Cela est dû à un problème d'accès aux voies navigables. Elle se trouvait dans un chenal et n'a pas réussi à se développer.

Mme Gerry Nickerson: Prévoyez-vous une croissance dans ce secteur? Cette possibilité de croissance semble soulever beaucoup d'intérêt. Cela va venir. L'aquaculture va se développer. Face au ralentissement des pêches et à l'évolution de ce secteur, nous allons devoir nous diversifier et l'une des solutions est l'aquaculture.

J'ai travaillé un peu avec un chercheur norvégien sur l'élevage du homard. Je sais que c'est quelque chose que j'aimerais voir se développer.

M. Mike Allen: En ce qui concerne les infrastructures, nous avons eu un certain nombre de réunions et entendu des témoignages sur la quantité d'argent qu'il faut pour se développer. Étant donné les problèmes que posent le trop grand nombre de bateaux et la nécessité de prendre de l'expansion, et en tenant compte de certains des obstacles, avez-vous évalué le montant dont vous auriez besoin pour vos grands projets d'investissement.

Mme Gerry Nickerson: Bien sûr, je l'ai fait.

M. Mike Allen: Je ne suis pas surpris.

Pouvez-vous nous en donner une idée et la longueur du programme qu'il faudrait mettre en place, à votre avis, pour réaliser de tels projets.

Mme Gerry Nickerson: Je dois vérifier de combien de temps nous disposons.

De façon réaliste, pourquoi s'arrêter sur un montant x de dollars si nous devons nous retrouver dans le même type de situation dans dix ans? J'aimerais qu'on investisse environ 10 millions de dollars dans la planification, l'expansion ou la mise sur pied d'une installation qui serait capable d'accueillir les bateaux et qui nous permettrait de prendre de l'expansion en accueillant des activités à vocation touristique.

Nous pourrions nous intéresser aux quais qui pourraient être dessaisés, et les reprendre à notre compte. Penchons-nous sur les quais qui, peut-être ne sont pas les mieux situés. Nous pourrions les absorber. Pourquoi ne pas envisager d'investir de l'argent dans des équipements qui vont permettre de répondre à tous les problèmes de la région environnante, qui seront encore là et utilisables et viables dans 25 ans, ou peu importe le nombre d'années?

Un autre élément que j'aimerais voir se concrétiser est qu'il soit facile de prendre de l'expansion. Investissons tout l'argent que nous avons et envisageons peut-être d'injecter deux millions de dollars en dix ans pour agrandir nos installations, au lieu d'un autre sept millions pour en construire de nouvelles.

C'est probablement plus que vous ne souhaitiez en entendre, n'est-ce pas?

•(1725)

M. Mike Allen: Non, je vous remercie de votre candeur, mais je n'attendais à rien de moins.

Mme Gerry Nickerson: Si vous voulez parler dollars et savoir ce que j'en pense, je vais vous le dire. Nous nous intéressons à des quais construits au moyen de caissons. Ils sont tous faits de caissons. Aucun d'entre eux n'est neuf. Alors, pourquoi ne pas nous demander comment nous allons entretenir ou améliorer ces caissons avant de les utiliser pour y construire d'autres choses.

Il me semble que c'est quelque chose qu'on pourrait faire. Je le crois vraiment. Je crois que nous devrions envisager de consacrer de l'argent à des façons d'améliorer et(ou) de garantir la viabilité ou l'utilité de nos structures actuelles de caissons, et ensuite à construire sur elles afin de disposer de bonnes installations solides dans lesquelles nous aurions bien investi.

M. Mike Allen: Au moins dans votre région, constatez-vous beaucoup de dégradation des quais.

Mme Gerry Nickerson: Oui, j'en observe. Je dois toutefois dire que mes trois quais sont passablement en bon état. La structure des caissons est bonne et nos quais sont en bon état, mais j'aimerais qu'ils le restent.

Comme je l'ai dit en parlant du remplacement des piliers d'amarrage, il arrive qu'on installe du bois en bon état sur du bois en mauvais état. Trouvons une façon de ne plus faire cela, ne nous contentons plus de solutions d'urgence. Voyons comment nous pouvons améliorer l'état de nos structures actuelles de caisson et servons-nous-en pour nous doter de bonnes installations solides.

Le président: Merci, monsieur Allen.

Monsieur Calkins.

M. Blaine Calkins: Merci. Je n'ai qu'une question...

Le président: Vous avez juste le temps d'en poser une.

M. Blaine Calkins: ... et de toute façon je ne vais avoir le droit qu'à une.

La question que j'ai à vous poser est celle-ci. En reprenant ce que vous nous avez dit aujourd'hui et les questions qui vous ont été posées par ce comité, et les réponses que vous nous avez données, avez-vous eu une discussion comparable avec les gens de Ports pour petits bateaux de Pêches et Océans Canada?

Mme Gerry Nickerson: Vous voulez dire avec mon gestionnaire local et(ou) avec les représentants de Ports pour petits bateaux?

M. Blaine Calkins: Avec n'importe qui du ministère.

Mme Gerry Nickerson: Bien sûr!

M. Blaine Calkins: Pouvez-vous nous dire à quelle fréquence cela se produit et le genre de discussion...

Mme Gerry Nickerson: Presque quotidiennement. Et je suis sincère. Je ne plaisante pas.

M. Scott Simms: Nous vous croyons.

Mme Gerry Nickerson: Bien. J'en suis heureuse.

J'entretiens vraiment de bonnes relations avec mon directeur administratif. Dès le début, nous avons mis les cartes sur table sans faire de cachotterie en disant, voilà ce que je veux, pouvez-vous le faire et, si la réponse est non, dites-moi pourquoi cela n'est pas possible. En conséquence, nous nous faisons confiance maintenant. Nous avons d'excellentes relations de travail et nous sommes honnêtes et ouverts l'un envers l'autre. Je l'apprécie énormément parce que je savais assez peu de choses quand j'ai pris ce travail. Grâce à ce partenariat, j'ai beaucoup appris, ce qui m'amène à un autre commentaire, si je dispose d'une seconde.

Nous devrions chercher à instaurer avec les administrations portuaires et le Programme des ports pour petits bateaux un partenariat visible sur un pied d'égalité, et c'est ce que nous faisons. Nous participons à la foire locale, en réalité nous avons participé à deux, à laquelle nous louons un kiosque, nous partageons les coûts et nous nous présentons de façon visible comme étant les membres d'un partenariat égalitaire pour les collectivités. Comme il y a en général 1 100 personnes pour nous voir à cette foire, je crois que c'est une bonne façon de procéder.

Le président: Merci, messieurs les députés.

Nous allons finir en temps. Si vous voulez bien m'excuser un instant, madame Nickerson, je dois prévenir le comité que ce mercredi, nous entendrons, par vidéoconférence, le Sport Fishing Institute of British Columbia, et que cela devrait nous prendre environ une heure. Nous accueillerons également un groupe des Îles-de-la-Madeleine et de North Lake, à l'Île-du-Prince-Édouard. Ils feront leur exposé ensemble et nous leur accorderons une dizaine de minutes parce qu'ils font une longue route pour venir nous voir. Il ne nous restera plus alors de temps que pour une série de questions à poser à ces deux groupes, et je vous invite donc à les préparer dans les jours qui viennent.

Monsieur Stoffer, une question rapide.

M. Peter Stoffer: Monsieur le président, j'aimerais que le comité sache que j'aimerais proposer, quand cela sera possible, par téléconférence, que nous entendions les gens de la baie de l'Arctique, de Resolute et du fjord Grise nous parler également des problèmes qu'ils ont avec leurs petits bateaux et les brise-lames.

Le président: Merci, monsieur Stoffer. Le greffier en a pris bonne note et vous en donnera des nouvelles.

M. Peter Stoffer: Si vous préférez, je peux vous donner les noms des personnes qui aimeraient participer.

Le président: Vous pouvez les donner au greffier.

Madame Nickerson, je tiens à vous remercier du témoignage que vous nous avez offert ici aujourd'hui. Nous avons entendu un grand nombre de personnes de Pêches et Océans Canada et du Programme des ports pour petits bateaux, et nous voulions connaître l'opinion de quelqu'un qui se trouve sur les quais, et ce fut vraiment le cas. Je vous remercie de votre ouverture et de votre honnêteté devant nous aujourd'hui.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

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

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.