



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 037 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 27 mai 2008

—
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 mardi 27 mai 2008

• (1340)

[Traduction]

Le président (M. Fabian Manning (Avalon, PCC)): La séance est ouverte, et je souhaite la bienvenue à tous. Nous sommes très heureux de nous trouver à Port Hardy.

Comme vous le savez probablement, nous sommes le Comité permanent des pêches et des océans du Parlement du Canada. Nous sommes en train de terminer une étude sur le Programme des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans.

Dans le cadre de cette étude, nous avons fait venir des témoins à Ottawa pour les entendre; nous avons entendu des représentants du ministère et nous avons voyagé sur la côte Est du Canada. Nous nous trouvons maintenant sur la côte Ouest. Nous avons entendu de nombreux interlocuteurs et nous sommes également très heureux de venir vous entendre ici aujourd'hui.

Notre comité est composé de représentants de tous les partis à la Chambre des communes, dont le Parti conservateur, le Parti libéral, le Bloc québécois et un représentant du NPD, là dans le coin, que nous avons amené avec nous simplement pour montrer que nous apprécions le NPD — pour nous assurer de tenir compte de tous les intérêts.

Nous avons eu beaucoup de plaisir ce matin. Nous avons visité deux ports de la région. Je me dois de faire l'éloge de la beauté de la région. Nous sommes également tombés sur une bonne journée pour ces visites, car bien des gens à qui nous avons parlé ce matin nous ont dit que nous avions choisi une belle journée pour cela. C'est pour nous une excellente occasion. Les diverses régions du pays que nous visitons ont de nombreux points communs, mais comme toujours, chacune a ses caractéristiques particulières. Il est certain que la côte Ouest a elle aussi ses particularités.

Je profite de l'occasion pour saluer un ancien membre de notre comité, M. John Duncan, qui s'est joint à nous aujourd'hui. De nombreux membres du comité connaissent déjà John. Il nous a beaucoup aidés à organiser la réunion d'aujourd'hui, et nous tenons à l'en remercier.

Voici comment nous procédons habituellement. Nous entendons d'abord les remarques préliminaires des témoins à la table, puis nous passons aux questions. Nous faisons un tour de table pour poser les questions, et un certain temps est alloué à chaque membre pour cela.

Pour commencer, je vais vous demander à chacun de vous présenter et de nous dire quels organismes vous représentez. Ensuite, c'est M. David Schmidt, je crois, qui entamera les exposés.

M. David Schmidt (directeur, Quatsino First Nation): Je m'appelle David Schmidt. Je représente la première nation Quatsino, ainsi que la Quatsino Community Society, qui gère le quai de Coal Harbour. Nous assumons différentes fonctions. Pour ma part, je suis ici à titre de directeur de la société et de biologiste de notre bande.

Le chef William Cranmer (chef, Première nation des 'Namgis): Je suis le chef Bill Cranmer, de la première nation 'Namgis, à Alert Bay, en Colombie-Britannique.

M. Pat McPhee (gestionnaire du port, Port Hardy Harbour Authority): Je m'appelle Pat McPhee et je suis l'un des directeurs du port de Port Hardy.

M. John Tidbury (conseiller, District of Port Hardy): Je m'appelle John Tidbury et je suis conseiller au District of Port Hardy.

M. Rick Davidge (directeur général, District of Port Hardy): Je m'appelle Rick Davidge. Je suis directeur général du District of Port Hardy.

M. Rod Sherrell (président, District régional de Mount Waddington): Je m'appelle Rod Sherrell et je suis président du Conseil du district régional de Mount Waddington.

Le président: Merci.

Vous avez devant vous un appareil récepteur pour la traduction. L'anglais se trouve au canal un et le français au canal deux. Nous avons parmi nous deux personnes qui parlent le français, et nous vous demandons donc d'utiliser ces écouteurs. La traduction est fournie en simultanée, et vous devrez donc parfois ralentir. Encore que je n'ai pas à vous donner de conseil, puisque je viens de Terre-Neuve et que je parle généralement moi-même à 100 milles à l'heure. La plupart du temps, nous essayons de fournir la traduction simultanée.

Cela dit, je vais vous demander, monsieur Schmidt, de nous présenter le premier exposé. Je vous cède la parole.

M. David Schmidt: Pour commencer, permettez-moi de vous remercier de m'avoir invité à cette réunion. J'ai été pris par surprise, car je n'en ai été informé que la semaine dernière. Je ne savais pas exactement quel était le but de la réunion ni ce que j'étais censé dire.

Je vais commencer en disant que la première nation Quatsino a récemment fait l'acquisition du quai de Coal Harbour grâce au programme de dessaisissement. Cette transaction a eu lieu en 2005, je crois. Depuis lors, nous avons réussi à maintenir le quai en exploitation, et nous venons tout juste de terminer des travaux majeurs de rénovation qui avaient été identifiés dans le cadre du dessaisissement. Nous avons également réussi à obtenir un financement indépendant pour agrandir nos installations et réinstaller un poste de ravitaillement en carburant qui avait été supprimé avant que nous fassions l'acquisition du quai.

Quand on a pressenti la première nation Quatsino au sujet de cette transaction — probablement en 1999 ou en 2000 — nous n'étions pas prêts ou organisés pour cela et nous n'avions pas non plus les ressources de gestion nécessaires. Le quai a été vendu à un autre groupe. Malheureusement, ce groupe n'était pas en mesure de le gérer par lui-même. C'est pourquoi nous avons fait l'acquisition du quai en 2005.

Nous trouvions que c'était extrêmement important pour les communautés insulaires du Nord, puisque ce quai est l'un des seuls liens au détroit Quatsino et qu'il est essentiel au transport pour le petit village de Quatsino, et qu'il offre, de surcroît à la première nation Quatsino elle-même un point d'accès qu'elle n'avait pas auparavant. La première nation Quatsino est l'une des seules qui n'ont pas une réserve importante sur la rive, en Colombie-Britannique; à ce titre, elle a perdu une partie de son histoire et de ses traditions. C'est pour cette raison que nous avons sauté sur l'occasion qui nous était donnée de faire l'acquisition du quai.

Jusqu'à présent, nous n'avons eu aucune difficulté à traiter avec Transports Canada ou avec la Direction des ports pour petits bateaux. En fait, nous ne savons pas exactement où nous nous inscrivons dans tout ce dossier des quais. Certains pensent que le quai appartient encore au gouvernement fédéral, au nom de la population canadienne, et nous croyons qu'il appartient probablement à la nation Quatsino. Il y a là une sorte de juxtaposition qui crée de la confusion. Il faut vraiment que cette question soit précisée. Certains utilisateurs du quai n'en sont pas sûrs eux-mêmes, et ils croient qu'il s'agit d'un quai public gratuit dont ils peuvent faire usage.

Nous avons récemment assisté à une réunion des gardiens de quai à Squamish, et malgré les réponses que nous y avons obtenues, nous ne savons toujours pas clairement quelle est notre position. Cette question doit vraiment être précisée. Si nous sommes les seuls propriétaires, nous devons alors chercher sérieusement le financement nécessaire à l'entretien du quai et à son remplacement éventuel, lorsque cela sera nécessaire. Si nous relevons de la Direction des ports pour petits bateaux, la négociation est peut-être possible.

C'est tout ce que nous avons à dire pour l'instant. Les choses semblent bien aller pour nous.

Merci.

• (1345)

Le président: Merci, monsieur Schmidt.

Passons maintenant au chef Cranmer.

Le chef William Cranmer: Merci, monsieur le président, de nous donner l'occasion de faire le point à votre intention et à l'intention du comité sur la situation dans laquelle nous nous trouvons à Alert Bay.

Je ne sais pas si vous le savez tous, mais Alert Bay est une île qui se trouve à moins d'un quart de mille de l'île de Vancouver. Elle est divisée en deux: la moitié de l'île est englobée par la municipalité d'Alert Bay, tandis que l'autre constitue la réserve indienne de la première nation Namgis.

Je vous fais un bref historique. En 1958, le port initial pour bateaux de la baie Alert a été construit en face de la réserve indienne Namgis 1A. C'était un port pour petits bateaux sous l'égide du MPO.

En 1969, la direction générale des ports pour petits bateaux du MPO a construit un nouveau port pour bateaux sur la frontière entre le village d'Alert Bay et la réserve Namgis 1. Le bail de location de l'ancien port de la baie Alert a été abandonné par la Couronne fédérale.

En 1969, la première nation Namgis n'a eu d'autre choix que d'assumer le contrôle opérationnel de l'ancien port pour bateaux de la baie Alert, et elle s'est efforcée sans cesse de maintenir cette installation. Elle a reçu périodiquement du gouvernement fédéral un financement limité pour l'entretien du port, mais jamais pour les améliorations coûteuses qu'il faudrait apporter au brise-lame triangulé en bois qui est en train de tomber en morceaux.

En 1974, on a construit un terminus pour traversier à la limite est du port pour bateaux de la baie Alert, limitant ainsi la possibilité d'agrandir l'installation. En 1976, le plan d'agrandissement vers l'ouest du nouveau port pour bateaux de la baie Alert n'avait pas recueilli l'appui de la première nation Namgis; l'agrandissement du port aurait bloqué l'accès et la circulation maritime dans une zone riveraine et aurait empiété sur les baux existants s'appliquant aux lots de grèves.

D'importantes études de faisabilité ont été réalisées en 1990 et en 1993 en vue de la reconstruction des flotteurs et du brise-lame de l'ancien port pour bateaux de la baie Alert.

En 1994, un financement de 7 millions de dollars a été fourni pour l'amélioration des ports pour petits bateaux au Nord de l'île de Vancouver, mais nous n'avons pas pu obtenir de ces fonds pour l'île Cormorant.

En 1995, la direction générale des ports pour petits bateaux du MPO s'est dessaisie du nouveau port pour bateaux de la baie Alert en faveur du village d'Alert Bay. Le village devait obtenir des fonds considérables pour l'entretien de l'installation. En 2001, 100 millions de dollars ont été affectés à l'entretien et aux améliorations des ports pour petits bateaux sous l'égide du MPO. Encore là, il n'y avait pas de fonds pour l'île Cormorant.

À ce jour, la première nation Namgis cherche toujours à obtenir une aide financière pour l'amélioration et l'agrandissement de l'ancien port pour bateaux de la baie Alert.

Aussi l'île Cormorant a souffert du fait que les ports pour petits bateaux du MPO n'ont pas été agrandis depuis 1969. L'absence d'une infrastructure maritime appropriée limite la capacité de la première nation Namgis à atténuer l'effet paralysant des taux de chômage élevés qu'elle connaît, en renforçant son tourisme culturel et son secteur de la pêche. Les autres localités de la région peuvent, quant à elles, saisir les possibilités importantes qu'offre le développement de l'écotourisme.

Cette situation est injuste pour les 1 500 résidents de l'île Cormorant. D'autres localités du Nord de l'île de Vancouver profitent d'une aide financière considérable de la part du MPO pour l'agrandissement et la construction de ports pour petits bateaux. Il est inacceptable que nous soyons ainsi laissés pour compte — ce qui ne veut pas dire que nous n'appuyons pas le travail qui se fait dans les collectivités avoisinantes.

S'agissant de solutions à ce problème, il faut reconnaître que l'actuel port pour bateaux de la baie Alert ne peut pas être agrandi faute d'espace. L'île Cormorant aura besoin d'un deuxième port pour petits bateaux afin de bien servir les flottes commerciales et de plaisance. L'ancien port de la baie Alert devrait recevoir une aide financière considérable du gouvernement fédéral pour remplacer les flotteurs, les rampes et les quais vieillissants et pour construire un nouveau brise-lame en pierre. La première nation Namgis et la direction des ports pour petits bateaux du MPO devraient également créer sans tarder un groupe de travail qui se pencherait sur les moyens d'améliorer l'infrastructure maritime sur l'île Cormorant. C'est là une question d'équité et il en va de la survie de la collectivité. Nous devons agir ensemble dès maintenant pour faire le travail qui s'impose.

• (1350)

Comme je l'ai déjà dit, la situation économique d'Alert Bay, dans l'île Cormorant, n'est pas reluisante. Tout ce qui peut nous sauver, c'est le tourisme, et sans un brise-lame convenable, nous ne pourrions pas attirer les touristes.

Nous voyons tous ces navires sillonner au large. Parfois, ils viennent jeter un coup d'oeil, mais ils poursuivent ensuite leur route. Beaucoup de ces navires pourraient mouiller à Alert Bay. L'actuel brise-lame qui est géré par la municipalité d'Alert Bay est ni plus ni moins complet tout le temps.

Je vous remercie.

Le président: Merci, chef Cranmer.

Le suivant est Rick Davidge.

M. Rick Davidge: Merci beaucoup.

Au nom du District de Port Hardy, je tiens à vous souhaiter la bienvenue dans notre collectivité. Malgré les rumeurs, il fait toujours beau ici dans le nord de l'île.

La relation entre Port Hardy et la Direction des ports pour petits bateaux remonte à longtemps. Nous sommes devenus la première administration portuaire sur la côte de la Colombie-Britannique en 1986, et auparavant, nous avons en fait déjà passé un bail avec le ministère, et ce depuis plusieurs années.

Depuis, nous avons été partie à de nombreux projets qui ont contribué à la croissance de notre port. Nous avons en fait trois sites différents que nous exploitons dans notre collectivité. Je crois que le comité a eu l'occasion d'en visiter deux. En 2000, nous avons également fait l'acquisition, à la suite du dessaisissement, du quai de Transports Canada connu sous le nom de Seagate, ici, dans notre collectivité. Le district exploite également une base pour hydravions.

Aujourd'hui, nous participons à un projet d'envergure avec la Direction des ports pour petits bateaux, qui s'est engagée à investir quelque 3,1 millions de dollars dans notre secteur riverain pour la construction de nouveaux flotteurs en béton, que vous avez vus, je crois. Nous avons également réussi à réunir des fonds d'autres sources. Jusqu'à maintenant, les améliorations proposées pour les deux années à venir se chiffrent à près de 3 millions de dollars.

Dans l'ensemble, la relation a été excellente jusqu'à maintenant, et nous comptons bien continuer à travailler en collaboration avec la Direction des ports pour petits bateaux.

• (1355)

Le président: Merci, monsieur Davidge.

Le dernier témoin que nous allons entendre sera M. Sherrell.

M. Rod Sherrell: Merci beaucoup.

D'entrée de jeu, je tiens à vous dire que les ports pour petits bateaux sont un élément essentiel pour toutes les localités côtières, sur les plans historique, culturel et économique. Je crois que Dave Schmidt vous a bien montré ce qui se produit quand les choses se mettent à mal aller et qu'on perd un port pour petits bateaux.

Dave et moi sommes tous les deux arrivés sur la scène à peu près au moment où le dessaisissement du quai de Coal Harbour était en cours. Le tout avait été très mal planifié, si bien que c'est toute la région du détroit Quatsino qui a perdu, ni plus ni moins, un quai opérationnel et en outre, un poste de ravitaillement en carburant. Cela est arrivé il y a déjà un certain temps, mais nous sommes heureux de constater que le quai est en train de ressusciter.

Je crois qu'un des principaux problèmes au moment du dessaisissement — et Dave vient tout juste d'en parler — c'était la question de la propriété. Transports Canada nous avait certainement donné à entendre que le processus de dessaisissement prévoirait des communications efficaces avec tous les intervenants de la région du détroit Quatsino.

Or, le groupe à qui on a confié la responsabilité du quai à l'origine a ni plus ni moins agi sans consulter. Lorsque la première nation Quatsino a repris l'installation, le poste de ravitaillement en carburant était perdu, les réparations étaient dans un état lamentable et un certain nombre de choses s'étaient produites.

Nous sommes heureux de constater qu'il y a eu des améliorations apportées au quai, mais la situation qui s'est produite à Coal Harbour montre bien les conséquences des lacunes au chapitre des trois éléments, à savoir la valeur historique du quai, le fait qu'il a été le point d'entrée pour la colonisation d'une bonne partie de la région par les Européens qui sont arrivés ici avant le tournant du siècle et les premières nations. Tout cela a été perdu.

À mon avis, il faut, en priorité, réorienter le processus de dessaisissement pour mettre en place un mécanisme de communications avec tous les intervenants de la région. Nous espérons maintenant que la première nation Quatsino a pu remettre en quelque sorte le tout sur les rails, que nous allons pouvoir revenir au stade... C'est là ce qui doit se faire en premier, d'après moi, parce que les gens de la région sont préoccupés. Je suis directeur de la zone C, qui comprend cette région, et un des gros problèmes tient au fait que les gens ne savent pas ce qui va se faire ni où cela va se faire.

Le problème remonte en fait au début du processus de dessaisissement, parce que, pour tout vous dire, on n'a pas procédé comme on devait le faire. Je ne pense pas que ni les gens de la région ni les premières nations aient été bien servis par le processus, car c'est ce qui explique que nous nous retrouvions dans la situation actuelle.

J'espère que ce sera là le principal point qui ressortira de ces audiences, ou de je ne sais trop quel autre processus. Comment peut-on faire pour poser et maintenir comme principe que tous les utilisateurs de ces quais doivent participer à la prise de décisions, ou qu'ils doivent au moins être mis au courant de ce qui se passe?

Je vous remercie d'avoir bien voulu m'entendre.

Le président: Merci, monsieur Sherrell.

Je vous remercie tous de vos exposés.

Je crois que le premier à intervenir pendant le tour de dix minutes sera M. Simms.

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-sor, Lib.): Je vais partager mon temps de parole.

Je me suis entretenu tout à l'heure avec quelqu'un qui fait partie de l'auditoire. Il s'appelle Jerry Arnet. Il est pêcheur, et il a fait une déclaration fort intéressante. Il m'a dit qu'il y a des années de cela, les activités de pêche représentaient deux milliards de dollars, alors que le budget du NPO était de deux cent millions de dollars. De nos jours, le secteur de la pêche commerciale ne représente plus que deux millions de dollars, alors que le budget du NPO s'élève à 1,4 milliard de dollars. Dans ces propos réside la vérité, ou son contraire, mais il me semble que cela reflète des propos que nous entendons souvent d'un océan à l'autre.

Cela dit, j'ai quelques petites questions. Je vais suivre l'ordre, mais j'ai des questions pour chacun d'entre vous. Je veux également vous parler de votre relation avec le programme des ports pour petits bateaux; j'aimerais savoir si elle est bonne ou mauvaise, et si vous avez peut-être une petite recommandation à nous faire.

Très brièvement, vous avez dit que votre situation est très bonne. C'est ce que je vous ai entendu dire; vous parliez, je suppose, du fait que vos revenus sont assez bons. Est-ce juste?

• (1400)

M. David Schmidt: C'est simplement que les choses vont très bien de manière générale. Nos revenus sont très faibles. Notre quai n'est pas très grand, il ne peut donc guère attirer...

M. Scott Simms: Alors vous vous tirez très bien d'affaire pour ce qui est de vos relations avec les intervenants?

M. David Schmidt: Dans l'ensemble oui. Nous n'avons pas certaines installations, comme un poste de ravitaillement, qui attirerait les bateaux chez nous. Nous n'avons ni restaurant ni épicerie ni poste de ravitaillement à Port Harbour, si bien que nous ne pouvons guère espérer attirer plus de gens.

M. Scott Simms: Qu'en est-il de votre relation avec le programme des ports pour petits bateaux?

M. David Schmidt: Nous n'avons pas de relation avec le programme jusqu'à la dernière réunion des gardiens de quai en décembre. Nous ne savions même pas qu'il existait un programme d'aide ou si nous pouvions même en profiter.

M. Scott Simms: Avez-vous des recommandations que vous aimeriez faire?

M. David Schmidt: Je suppose que l'on recommanderait que l'on ait une meilleure description de la marche à suivre ou de la nature des relations quand on assume la responsabilité d'un quai.

M. Scott Simms: Le processus de dessaisissement.

Chef Cranmer, vous avez dit qu'il n'y a pas eu d'agrandissement depuis 1969. Sur les 100 millions de dollars qui ont été investis en 2001, vous avez dit que vous n'avez rien reçu à l'époque. Alors, quelle raison vous a-t-on donnée pour justifier que vous n'avez pas reçu plus de fonds pour l'agrandissement?

Le chef William Cranmer: Je ne sais pas trop. Je suppose que les autres collectivités ont mieux su vendre leur salade que nous.

M. Scott Simms: Vous a-t-on donné une raison en particulier?

Le chef William Cranmer: Non. En 1993, Services gouvernementaux Canada a réalisé pour nous une étude sur divers modèles de remplacement du brise-lames d'Alert Bay. Nous avons en fait un comité auquel siégeaient des représentants du ministère des Affaires indiennes, du Programme des ports pour petits bateaux et d'Emploi Canada, et la planification avançait tous azimuts, mais il n'y avait pas d'argent.

M. Scott Simms: Comment décririez-vous la relation que vous avez aujourd'hui avec le Programme des ports pour petits bateaux?

Le chef William Cranmer: Je dirais qu'elle est presque inexistante. Nous ne recevons pas vraiment de ressources du programme pour la gestion de l'ancien brise-lames. La municipalité d'Alert Bay maintient, bien sûr, sa relation avec le programme, puisque c'est elle qui a maintenant la responsabilité du nouveau brise-lames à Alert Bay.

M. Scott Simms: Monsieur Davidge, très brièvement, vous avez parlé du projet d'envergure auquel vous travaillez et qui devrait être terminé très bientôt, et vous avez bien dit que vous aviez cherché et obtenu des fonds d'autres sources, n'est-ce pas? Pourriez-vous nous en dire un peu plus long là-dessus et nous parler aussi de votre relation avec le Programme des ports pour petits bateaux?

M. Rick Davidge: Certainement. Il y a deux ans environ, le gouvernement provincial a créé divers fonds dans les différentes régions de la province. Je crois que, pour notre région, le fonds s'élevait à quelque 50 millions de dollars. En vertu de ce fonds appelé Island Coastal Economic Trust, les localités de la région pouvaient présenter des demandes pour divers projets économiques. Nous savions que le Programme des ports pour petits bateaux avait donné le feu vert au projet, et nous avons pu utiliser le financement déjà approuvé comme levier pour obtenir davantage de fonds du groupe ICET.

M. Scott Simms: C'était justement là ma question suivante. Votre fonds ICET est principalement un mécanisme de développement économique, n'est-ce pas?

M. Rick Davidge: C'est bien cela.

M. Scott Simms: Très brièvement, encore, quelle relation avez-vous avec la direction des ports pour petits bateaux?

M. Rick Davidge: Nous avons une excellente relation, et les communications sont bonnes.

M. Scott Simms: Merci.

J'aimerais donner la parole à M. Matthews.

M. Bill Matthews (Random—Burin—St. George's, Lib.): Merci.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Je voudrais poursuivre, si vous le voulez bien, la discussion sur le dessaisissement. Il me semble que la question de propriété n'a pas été réglée. C'est certainement quelque chose qui est ressorti très clairement de votre témoignage, David. N'y avait-il pas de document ou de texte officiel et lié au dessaisissement de votre port et à la décision quant à la propriété du port, ou tout cela est-il toujours en suspens?

• (1405)

M. David Schmidt: Trois ou quatre contrats ont été signés qui décrivaient le transfert du bassin, l'utilisation de l'argent, et plusieurs autres choses. Mais, cela ne veut pas dire, d'après moi, que ce bassin est maintenant le vôtre et que vous en êtes responsable dorénavant. On nous a dit que nous pouvons nous adresser à la Direction générale des ports pour petits bateaux pour diverses choses, mais d'autres nous ont dit le contraire, que le bassin était à nous. C'est une de ces situations où les choses ne sont pas très claires. Est-ce que nous relevons encore de la Direction générale des ports pour petits bateaux? Aurons-nous accès à d'autres fonds? Devons-nous nous débrouiller seuls?

M. Bill Matthews: C'est ce qui m'intrigue. Alors, qui était le premier propriétaire?

M. David Schmidt: C'était un bassin de Transports Canada.

M. Bill Matthews: Très bien. Alors, il appartenait à Transports Canada.

M. David Schmidt: Je ne suis pas absolument sûr qu'il relevait de la Direction générale des ports pour petits bateaux.

M. Bill Matthews: Très bien. Il me semble que votre situation est semblable à celle de M. Sherrell.

Si je comprends bien, vous avez un ancien quai de Transports Canada.

M. Rod Sherrell: Il s'agit du même quai.

M. Bill Matthews: Très bien.

M. Rod Sherrell: En fait, j'ai négligé de mentionner que chez moi, dans le hameau de Quatsino, il y a encore le dernier bassin de Transports Canada administré par ce ministère.

En réponse à votre question, je crois savoir — et j'ai passé beaucoup de temps avec le dernier groupe — qu'après un certain temps, la propriété est transmise directement. Cependant, dans l'entente, on prévoit qu'il y aura un plan de communications et un groupe d'utilisateurs qui devront être établis auparavant. Franchement, je n'ai pas approfondi la question. Je crois que la première nation de Quatsino a hérité d'une situation très difficile, et je pense que nous commençons tout juste à saisir la situation. Mais c'est l'élément important.

Je crois, et il faudrait que je vérifie, qu'au bout du compte, la propriété du bassin est cédée directement aux parties. En fait, elle a pu l'être. C'était l'une des grandes préoccupations exprimées par le groupe précédent.

M. Bill Matthews: Alors, il y a de l'argent, bien sûr, qui vient avec le quai.

Est-ce que le quai a été ramené à un niveau acceptable au moment de sa cession ou est-ce qu'on vous a donné l'argent nécessaire pour faire les travaux?

M. Rod Sherrell: Tout d'abord, le district régional n'a reçu aucun argent. Le club communautaire, le Coal Harbour Community Club, a reçu, je crois, 550 000 \$ au départ. Cela était prévu dans l'entente et il pouvait utiliser les intérêts. Dave a parlé du processus. Je crois savoir que la décision finale, au moment où la première nation de Quatsino a repris le bassin... Je crois que c'était 1,6 million de dollars. Si je me rappelle bien, c'était le montant, mais encore fois, je le répète, Transports Canada semblait surtout intéressé à se débarrasser tout simplement du bassin. Ils n'ont pas prévu grand-chose pour aider les nouveaux propriétaires à démarrer les activités ni pour répondre aux besoins de la population en général.

Je comprends Dave lorsqu'il dit que certains pensent que ce bassin leur appartient et que personne d'autre ne devrait avoir un mot à dire sur l'établissement des tarifs, etc. Ils pensent que les choses se passent encore comme lorsque Transports Canada était responsable, il y a 30 ou 40 ans. Je pense que c'est là le problème fondamental.

M. Bill Matthews: Vous dites que des fonds de 3,1 millions de dollars ont été approuvés par la Direction générale des ports pour petits bateaux.

M. Rod Sherrell: Non. Ni Coal Harbour ni le bassin de Quatsino ne relevait de cette direction générale.

M. Bill Matthews: Quelqu'un a parlé de 3,1 millions de dollars. C'était M. Davidge? Il y a combien de temps de cela, monsieur Davidge?

M. Rick Davidge: L'entente a été signée en juin 2000. Il s'agit d'un programme de dix ans. Dans le document que nous avons, il est

indiqué que Transports Canada a également donné 795 000 \$ au district pour l'entretien de l'infrastructure, mais pas pour des améliorations. Cependant, nous avons pu utiliser ces fonds pour nous en procurer d'autres pour en tirer le maximum.

Cela étant dit, il s'agit d'une installation de 2 millions de dollars que le district gèrera seul. C'est une obligation financière pour une collectivité de moins de 5 000 personnes, cela ne fait aucun doute. Je ne suis pas surpris que les autres personnes ici présentes aient du mal à comprendre le rapport avec le processus de Transports Canada et la raison d'être des dessaisissements. Je pense que c'est un défi pour toutes les petites collectivités. L'entretien de ces bassins restera un défi pour nous.

•(1410)

Le président: Merci, monsieur Matthews.

Monsieur Blais, vous avez sept minutes.

[Français]

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

Bonjour. Pour rester sur le même sujet, j'aimerais mieux comprendre la façon dont vous désignez votre organisme. On parle de district et de district régional. District signifie-t-il municipalité, et district régional un ensemble de municipalités?

[Traduction]

M. Rod Sherrell: Le district régional de Mount Waddington comprend presque tout le Nord de l'île de Vancouver et s'étend sur la partie continentale. Il comprend les collectivités de Sointula, Alert Bay, Port Hardy, Port McNeill. Pour ce qui est de la région géographique, Quatsino Sound, nous commençons...

[Français]

M. Raynald Blais: Mais c'est un organisme provincial?

[Traduction]

M. Rod Sherrell: Nous sommes le niveau régional. Il y a les niveaux fédéral et provincial. Nous sommes le niveau régional. Je suppose que vous pourriez nous mettre dans la catégorie des municipalités.

[Français]

M. Raynald Blais: J'aimerais qu'on me l'explique.

[Traduction]

M. John Tidbury: Il y a le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial, puis l'administration locale. Il y a des régions au sein de notre administration locale, et chaque municipalité fait partie de la région. Rod est président de la région de Mount Waddington, qui s'étend du Nord de Sayward jusque sur le continent. C'est très vaste, comme vous pourrez le constater sur la carte.

Nous administrons les grandes villes, et nous avons des directeurs sans municipalités qui s'occupent de certaines régions.

[Français]

M. Raynald Blais: On parle d'un programme de dessaisissement de Transports Canada et d'un programme de dessaisissement de Pêches et Océans. Il s'agit de deux programmes complètement différents, mais qui ont le même but. Le problème qu'on a connu à Quatsino est-il attribuable au fait que les deux ministères ne se parlaient pas du tout?

[Traduction]

M. Rod Sherrell: Je pense que ce serait ma conclusion. C'est le grand problème: un groupe se débarrassait des bassins et ceux qui avaient besoin de ces bassins, des pêcheurs et d'autres, n'ont pas eu leur mot à dire. Ceux qui ont obtenu un bassin du MPO se sont retrouvés dans une bien meilleure situation que ceux qui ont hérité d'un bassin de Transports Canada.

[Français]

M. Raynald Blais: À un moment donné, Transports Canada ou Pêches et Océans faisait allusion à un programme de dessaisissement, mais on ne disait pas nécessairement prêcher pour sa paroisse ou parler au nom de Transports Canada ou de Pêches et Océans. Finalement, cela entraîne de la confusion chez les intervenants.

À ce sujet, monsieur Smith, d'après l'historique de ce dossier, y a-t-il eu des communications écrites de la part de Transports Canada ou si, en constatant après quelques années que ça ne fonctionnait pas, vous avez dû agir d'une certaine façon? Avez-vous pu retracer l'historique de ce dossier au moyen des communications écrites?

[Traduction]

M. David Schmidt: Non, il n'y a pas eu beaucoup de communication. Je pense que lorsque la décision a été prise de céder le bassin, nous avons appris par la rumeur et les commérages que c'est le Coal Harbour Community Club qui allait le reprendre. Mais, en un mot, il n'y a pas eu de communication et c'est seulement lorsque nous nous sommes manifestés la deuxième fois qu'on a décidé de céder le bassin que Transports Canada a commencé à nous parler.

•(1415)

[Français]

M. Raynald Blais: Monsieur Cranmer, tout à l'heure, vous avez mentionné que le fédéral, je ne sais pas par quel moyen exactement, avait fait une offre de 100 millions de dollars. J'aimerais que vous précisiez qui a fait cette offre. Était-ce le fédéral en général ou était-ce un ministère ou des ministères? Quelle est l'histoire des 100 millions de dollars?

[Traduction]

Le chef William Cranmer: Je pense que c'est la direction générale des ports pour petits bateaux qui a libéré cet argent pour le développement de la Côte nord.

[Français]

M. Raynald Blais: Est-ce que ça s'appuie sur un document écrit? Sur quoi est-ce que ça s'appuie? Qui vous a communiqué ce montant? Était-ce de façon écrite? Y a-t-il une promesse quelconque venant de quelque part?

[Traduction]

Le chef William Cranmer: Cela a été annoncé publiquement. Je pense que c'était dans tous les journaux.

[Français]

M. Raynald Blais: En quelle année?

[Traduction]

Le chef William Cranmer: Quand était-ce?

[Français]

M. Raynald Blais: Cela a-t-il été fait par le ministère des Pêches et des Océans?

[Traduction]

Le chef William Cranmer: C'était en 2001. L'annonce a été faite par la direction générale des ports pour petits bateaux et par le MPO.

[Français]

M. Raynald Blais: D'accord. À cette même époque, en 2001, si je ne me trompe pas, le ministère des Pêches et des Océans a annoncé qu'il allait mettre un peu plus d'argent dans le Programme des ports pour petits bateaux. C'était réparti sur 5 ans, et l'enveloppe budgétaire était de 100 millions de dollars, mais à l'échelle du Canada entier. J'aimerais comprendre d'où viennent les 100 millions de dollars. Est-ce la même chose ou est-ce complètement différent? C'est uniquement pour votre communauté. C'est une annonce publique de 100 millions de dollars pour l'île de Vancouver. C'est ce que je comprends.

[Traduction]

Le chef William Cranmer: Je pense que c'était pour l'ensemble de la côte.

[Français]

M. Raynald Blais: D'accord.

Maintenant, je voudrais revenir à M. Schmidt. Vous dites que ça va relativement bien actuellement. Qu'est-ce qui fait que ça va relativement bien? Vous avez mentionné que vos installations ne sont peut-être pas aussi importantes qu'elles le paraissent. Mais qu'est-ce qui fait que vous pouvez dire aujourd'hui que ça va relativement bien?

[Traduction]

M. David Schmidt: Dès le départ nous avons supposé que c'était à nous d'entretenir et d'améliorer le bassin et de prendre toutes autres mesures qui s'imposaient. Le bassin était dans un état lamentable lorsque nous l'avons repris. Il y avait beaucoup de réparations à faire. À ce jour, nous avons fait pour plus de 800 000 \$ de réparations. Mais le bassin était encore tout à fait utilisable et, je dois dire, sans danger. Comme nous avons supposé que c'était à nous de nous en occuper, nous avons cherché à obtenir des fonds additionnels pour réaliser des projets d'expansion — pour réinstaller des postes de ravitaillement en carburant, pour ajouter des places de mouillage pour les bateaux. En gros, nous essayons de gérer cette installation comme si elle nous appartenait, et j'espère bien que c'est le cas. C'est pourquoi les choses semblent aller si bien, d'après moi.

Les fonctionnaires de Transports Canada avec qui nous communiquons sont très serviables et répondent à toutes nos questions.

C'est à peu près tout.

Le président: Merci, monsieur Blais.

J'aimerais un éclaircissement, si vous voulez bien. Le quai de Transports Canada qui est utilisé, est-ce un quai pour les bateaux de pêche, les bateaux de plaisance ou pour les deux? Qui sont les utilisateurs de l'installation à l'heure actuelle?

M. David Schmidt: Ce sont surtout les pêcheurs qui l'utilisent, mais depuis trois, quatre ou cinq ans, le tourisme a pris de plus en plus d'importance et les plaisanciers veulent plus d'espace pour amarrer. Nous essayons de répondre aux besoins des deux secteurs, par nos projets d'expansion et en rétablissant le poste de ravitaillement en carburant.

•(1420)

Le président: Monsieur Stoffer, vous avez cinq minutes.

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NDP): Merci, monsieur le président.

Merci à chacun d'entre vous pour vos exposés.

Je m'adresse d'abord à M. Cranmer.

Je crois savoir que les fonctionnaires de la Direction générale des ports pour petits bateaux du MPO patrouillent plus ou moins les ports pour petits bateaux de la Colombie-Britannique. Ils vont visiter pour voir comment les choses se passent. Quand avez-vous reçu la visite d'un fonctionnaire de la direction générale la dernière fois?

Le chef William Cranmer: Nous n'avons vu personne de la direction générale depuis un bon moment.

M. Peter Stoffer: Lorsque vous dites un bon moment, est-ce que vous voulez dire quelques mois, un an, quelques années?

Le chef William Cranmer: Cela fait probablement cinq ou six ans, depuis le temps où nous avons fait l'étude. En fait, c'était en 1993, lorsque nous avons fait faire les études de conception. Cela ne veut pas dire qu'ils ne viennent pas voir le port géré par la municipalité.

M. Peter Stoffer: À partir de cette étude, avez-vous une idée de ce que coûteront les travaux qui doivent être faits?

Le chef William Cranmer: Il nous faut un brise-lames de pierre.

M. Peter Stoffer: Avez-vous une idée de ce que cela coûterait?

Le chef William Cranmer: Cela coûterait très cher, probablement de 5 à 6 millions de dollars.

Nous faisons les travaux qui d'après nous doivent être faits en priorité. Nous avons demandé à des ingénieurs de commencer les travaux de conception des nouvelles installations à nos propres frais. Pour le moment, nous n'avons pas de poste de ravitaillement en carburant à Albert Bay; il a été enlevé il y a deux ans. À une époque, Albert Bay avait trois stations et il ne nous en reste plus une seule.

M. Peter Stoffer: Très bien.

Monsieur Cranmer, je pense que le moyen le plus simple d'obtenir la réponse à votre préoccupation serait d'écrire, ce soir, une lettre au greffier de notre comité lui demandant qui est propriétaire du quai. Je sais que la Direction générale des ports pour petits bateaux n'a rien à voir là-dedans; ça relève de Transports Canada. Mais la question est de savoir si, après un certain temps, il vous sera officiellement cédé, à vous ou votre organisme. Puis, vous vous demandez qui est propriétaire de cette infrastructure.

Ce ne serait pas trop difficile de le savoir. Il suffirait d'écrire au ministre des Transports et de lui poser la question. Si vous voulez nous écrire plus tard, nous demandant d'obtenir la réponse à cette question, nous pourrions au moins savoir qui en sont les propriétaires, et nous verrons ensuite ce qu'il convient de faire.

Monsieur McPhee, aujourd'hui vous nous avez amenés au quai de Port Hardy et vous nous avez montré les nouveaux quais en béton qui seront installés. J'étais très impressionné. Pourriez-vous nous dire comment cela s'est fait et pourquoi ce quai en béton est sur une plate-forme en matériau alvéolaire. Cela m'a beaucoup impressionné.

En outre, vous avez dit que les choses vont assez bien. Je suis heureux de l'entendre, car d'autres témoins que nous avons entendus hier et aujourd'hui nous ont dit que dans l'ensemble, la relation avec les responsables des ports pour petits bateaux est assez bonne.

Vous avez parlé de caméras de surveillance. On ne nous a jamais parlé de cela lorsque nous avons visité d'autres quais. Je me demande pourquoi vous en voulez à Fort Hardy et quels avantages il y aurait à en installer dans votre port. Pourriez-vous répondre à cette question?

Et merci pour la visite de ce matin.

M. Pat McPhee: Je vous en prie.

Vous avez demandé si nous nous entendons bien avec les responsables des ports pour petits bateaux et si nous avions une bonne relation de travail avec eux. Puis, dans la même question, vous avez mentionné ce qu'on pourrait appeler des améliorations. L'une de ces améliorations serait d'installer la télévision en circuit fermé ou des caméras de surveillance.

Ces caméras serviraient à empêcher des vols sur le quai. Si les gens savent qu'il y a des caméras de surveillance, le nombre de vols pourrait diminuer.

Je ne dis pas qu'il y a énormément de vols, mais il suffit de six ou sept incidents pour que cela représente une somme d'argent assez importante. Des hameçons à flétan ça ne coûte pas très cher, mais un pêcheur qui se fait voler les siens, lorsqu'on tient compte du prix des hameçons en plus du temps de préparation nécessaire, cela finit par devenir très cher.

Il y a aussi la question de la sécurité. Cela permet de surveiller ceux qui se trouvent sur le quai. Il y a bien des indésirables qui s'y rendent et certains d'entre eux pourraient tomber à l'eau et se noyer.

● (1425)

Le président: Merci, monsieur Stoffer.

Monsieur Calkins.

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Merci, monsieur le président.

C'est merveilleux d'être ici.

Je comprends que certains d'entre vous avez dû faire pas mal de chemin pour venir témoigner devant notre comité. Nous prenons notre travail très au sérieux et nous apprécions votre contribution.

J'aimerais tout d'abord poser une question au chef Cranmer. Vous avez parlé très rapidement et j'ai essayé de prendre autant de notes que possible pendant votre exposé. Vous nous avez présenté un historique intéressant, qui remontait à 1958. Dois-je comprendre que le port qui a été construit en 1958 n'existe plus? Ai-je bien compris?

Le chef William Cranmer: Vous voulez dire le vieux port?

M. Blaine Calkins: Oui.

Le chef William Cranmer: Non, il existe encore. Mais comme je le disais, le brise-lames en A tombe en ruines et il n'a rien pour protéger les flotteurs des bateaux.

M. Blaine Calkins: Très bien. Et cela a été construit sur la côte qui jouxte les terres de la réserve. Ai-je bien compris?

Le chef William Cranmer: Oui. Alert Bay a cette forme. C'est construit dans cette partie d'Alert Bay. L'autre brise-lames se trouve juste au milieu d'Alert Bay, et est exploité par la municipalité.

M. Blaine Calkins: Nous savons tous qu'une baie a en général la forme d'un fer à cheval. Donc, la moitié de la baie est juste à côté des terres de la réserve et l'autre moitié est adjacente à la municipalité d'Alert Bay.

Le chef William Cranmer: C'est juste.

M. Blaine Calkins: Le quai de 1969 a été construit juste sur la ligne de démarcation. Est-ce exact?

Le chef William Cranmer: Sur la ligne de démarcation, et incliné vers la réserve.

M. Blaine Calkins: Très bien. Et les bateaux utilisent encore les deux quais. Est-ce exact?

Le chef William Cranmer: Oui.

M. Blaine Calkins: Mais quels genres de bateaux? Est-ce que ce sont des bateaux de pêche?

Le chef William Cranmer: Vous parlez de bateaux de pêche, de voiliers, de petits bateaux de plaisance, de bateaux de pêche à filets maillants. Lorsqu'ils viennent visiter la baie Alert, ils tentent de s'amarrer au brise-lames — le brise-lames de pierre géré par la municipalité. Parfois, ils s'amarront à l'autre brise-lames, mais comme je l'ai dit, il n'est pas protégé par un brise-lames de pierre.

M. Blaine Calkins: Oui. C'est un brise-lames de bois enduit de créosote qui a été enlevé avec le temps.

Vous l'avez décrit comme un obstacle au développement économique, car vous ne profitez pas des occasions de tourisme avec les navires qui passent. Ils entrent, ils jettent un coup d'oeil et ne voyant pas d'amarrage sécuritaire, ils vont ailleurs.

Avez-vous des idées pour remédier à cela? Avez-vous commandé une étude ou un rapport qui pourrait vous indiquer ce qu'un brise-lames pourrait représenter sur le plan du développement économique? Y a-t-il eu un consultant qui a fait ce travail pour vous?

Le chef William Cranmer: Nous y travaillons actuellement, mais nous le savons en voyant le nombre de bateaux qui entrent, ralentissent puis quittent le port.

À la baie Alert, nous avons un centre culturel de renommée mondiale que les gens viennent voir. Il y a des mini croisières qui viennent s'amarrer à la baie Alert pour visiter le centre culturel.

Une des choses que nous souhaitons faire c'est élargir le brise-lames pour qu'il puisse accommoder des yachts plus longs — des yachts de 200 ou 300 pieds — qui veulent vraiment un endroit où s'amarrer. Et ils paient pour l'amarrage.

M. Blaine Calkins: Vous avez aussi dit, et reprenez-moi si je me trompe, que ces ports pour petits bateaux étaient tous de Pêches et Océans. Le quai construit en 1958 a plus ou moins été abandonné par le MPO. Ai-je bien compris? Et celui construit en 1969 a été cédé à la collectivité. C'est bien ça?

Le chef William Cranmer: Oui. Celui construit en 1957-1958 a été en fait construit par Travaux publics Canada. En 1969, lorsque l'autre port pour bateaux a été construit, Travaux publics Canada a annulé son bail pour ce site. Ce n'est qu'en 1988 que nous avons officiellement repris le bail et que nous avons commencé à entretenir le port et à effectuer des petites réparations, juste pour qu'il continue à fonctionner.

• (1430)

M. Blaine Calkins: Puisqu'il vous a été cédé — et l'objectif du programme de dessaisissement est justement de faire en sorte que le gouvernement du Canada n'en soit plus responsable, et de transférer la responsabilité à un autre organisme ou à un autre palier de

gouvernement — quelles sont vos attentes de la part du ministère de Pêches et Océans?

Le chef William Cranmer: Eh bien, une fois notre étude terminée, nous voulons retourner voir le programme de ports pour petits bateaux et leur demander d'aider à la construction d'un brise-lames de pierre et d'élargir ce brise-lames en particulier. Car le brise-lames actuel qui est exploité par la municipalité ne peut pas accueillir de bateaux excédentaires, car il est normalement plein de bateaux locaux.

M. Blaine Calkins: Donc, vous perdez des occasions?

Le chef William Cranmer: Oui.

M. Blaine Calkins: D'accord, merci beaucoup. J'apprécie vos observations.

Monsieur McPhee, merci beaucoup pour la visite d'aujourd'hui. Je l'ai beaucoup appréciée.

Je crois que c'est la première fois que j'entends parler de faire installer des caméras de sécurité pour surveiller le port, et je serais très intéressé à connaître les résultats. Je crois que le ministère des Pêches et des Océans exige des pêcheurs qu'ils aient des caméras sur leurs bateaux. Je ne sais pas si l'on a déjà exigé que les caméras surveillent le port.

J'aimerais maintenant vous poser une question pour qu'elle soit consignée officiellement. Je vais vous poser la même question que je vous ai posée aujourd'hui au port, ou sur le quai, et elle porte sur les vaisseaux abandonnés. Lors d'audiences précédentes ici sur la côte Ouest — et je crois que nous étions à Richmond quand j'ai posé cette question à la Harbour Authority Association of British Columbia — j'ai été très surpris d'apprendre le pourcentage d'espace occupé par des vaisseaux abandonnés ou des vaisseaux qui ne peuvent pas être déplacés en raison des circonstances actuelles, de la façon dont la loi est interprétée et appliquée. On m'a dit que le pourcentage varie de 10 à 50 p. 100, tout dépendant du port en question. Mais le chiffre que vous m'avez donné ce matin était bien différent, et j'espère que vous pourrez répéter ce que vous m'avez dit plus tôt aujourd'hui publiquement pour cette audience du comité.

M. Pat McPhee: J'aurais dû prendre des notes.

M. Blaine Calkins: Je vous ai demandé combien de vaisseaux abandonnés y avait-il dans votre port, quel pourcentage...

M. Pat McPhee: Je crois que nos pourcentages sont relativement faibles en comparaison du nombre de bateaux qui se trouvent dans le port à un moment donné. Lorsque nous en avons pris possession, je crois que trois bateaux avaient été enlevés et deux autres auraient dû être retirés ou étaient en train de l'être, mais nous n'étions pas à 50 p. 100. Ce que vous avez vu ce matin aurait été de 40 à 44 bateaux si nous étions à 50 p. 100. Non, ce n'était pas si élevé que cela. Ce n'est pas si élevé.

Vous avez demandé combien de bateaux avaient été enlevés. Là encore, il y a un processus juridique par lequel nous devons passer. Le problème tient à la documentation. La plupart des documents exigés n'existent pas. Puis, lorsque l'on parle à différentes personnes, une d'entre elles étant un avocat qui assiste aux conférences ici, et oui, tout le monde dit « il y a ces contrats, il y a ceci, nous devrions faire ceci, et nous devrions faire cela ». Puis, lorsqu'on s'adresse à l'autre côté de la table, on nous dit que l'on peut avoir tous les contrats du monde, mais qu'ils n'auront aucune valeur pour un tribunal.

Le problème que vous soulevez est que l'on peut avoir tous ces documents, mais les gens qui les lisent — et j'imagine que cela vaut autant pour le procureur public de cette municipalité que pour le magistrat, et je ne les critique pas — ont une connaissance limitée de ce type de loi. Les gens qui essaient de gérer cette question ou d'appliquer ces lois par le biais de règlements municipaux ne vont pas y comprendre grand-chose, car cela remonte aux vieilles lois maritimes et ainsi de suite.

Je disais qu'il faut trouver une façon de simplifier le processus pour qu'une personne ordinaire puisse comprendre et utiliser la documentation et appliquer la réglementation par le biais de règlements municipaux. Mais le processus doit être simplifié pour être à la portée des gens ordinaires. Il ne peut pas être fondé sur des lois maritimes qui remontent à l'époque des Britanniques et ainsi de suite.

• (1435)

M. Blaine Calkins: En tant que personne qui participe directement à la gestion du port, pourriez-vous me donner votre définition d'un vaisseau abandonné?

M. Pat McPhee: On pourrait commencer par ne pas être payé pour l'amarrage — et je ne parle pas de trois ou quatre mois mais bien d'années. Les propriétaires ne se sont pas occupés de ce navire pendant une longue période de temps. Je ne vous donnerai pas une date ou une limite de temps, mais une fois de plus, on parle d'un an ou six mois sans que personne ne se soit occupé de ce navire. Les gens du port doivent constamment procéder au pompage. Le dernier bateau abandonné nous obligeait à pomper la cale tous les deux jours.

Nombre de ces vieux navires étaient construits en bois et l'étaupe se désagrège. Le bois commence à se désagréger faute d'entretien, l'étaupe n'est plus là, et le vaisseau commence à couler. L'équipement à bord de plusieurs de ces navires abandonnés ne fonctionne même plus; la batterie est morte et les moteurs ne fonctionnent pas. Voilà ce que j'appellerais un vaisseau abandonné. Un vaisseau totalement inapte à quitter la baie.

Le président: Merci, monsieur Calkins.

Chers collègues, il nous reste du temps pour une série de questions de trois minutes si nous respectons la limite. Nous avons besoin d'une pause pour préparer la table pour les prochains témoins. J'apprécierais votre coopération. Les trois minutes comprennent votre question, et laissez du temps pour les réponses, car je serai très strict.

Monsieur MacAulay, vous avez trois minutes.

L'hon. Lawrence MacAulay (Cardigan, Lib.): Merci beaucoup. J'aimerais remercier tout le monde d'être venu.

Monsieur Schmidt, je vais poursuivre dans la même veine. J'imagine que vous voulez qu'il soit officiel que vous souhaitez que quelque chose soit fait du point de vue juridique. Vous voulez que ce cela figure dans le rapport, et je vous laisserai le soin de trouver le

libellé, mais votre problème est mineur en comparaison de ceux ayant trait aux navires abandonnés. De plus, si quelqu'un ne paye pas les droits d'amarrage, que pouvez-vous faire?

M. Pat McPhee: Actuellement, nous allons traiter de la question des droits d'amarrage non payés à notre niveau pendant un certain temps.

L'hon. Lawrence MacAulay: Vous voulez une recommandation qui figurerait dans le rapport, et serait présentée au ministre, et qui pourrait faciliter votre tâche. Vous avez mentionné des problèmes juridiques? Voilà où je veux en venir.

M. Pat McPhee: Je ne peux pas vous répondre comme ça, à brûle-pourpoint. Je dois y réfléchir. Je ne veux pas dire quelque chose et découvrir par la suite que ce n'était pas la bonne suggestion. Je devrais étudier cette question avec les gens du bureau de district. Ce sont eux qui reçoivent l'argent en bout de ligne, et nous essaierons de percevoir cet argent.

L'hon. Lawrence MacAulay: Monsieur Sherrell et monsieur Schmidt, si j'ai bien compris, vous avez repris un port qui avait été cédé une deuxième fois. Est-ce exact? Quelqu'un l'a repris et il y a eu du financement la deuxième fois. Est-ce exact?

M. David Schmidt: Exact.

• (1440)

L'hon. Lawrence MacAulay: Cela vous cause-t-il des problèmes? Votre quai a-t-il assez d'espace? Avez-vous des problèmes avec des navires abandonnés? Souhaitez-vous formuler publiquement des recommandations au comité à soumettre au gouvernement afin de régler ces questions, car vous perdez de l'argent dans de telles situations?

M. David Schmidt: Tout d'abord, notre quai est très petit et nous devons toujours nous battre pour de l'espace. Nous essayons de régler ce problème en l'élargissant. Tout comme M. Davidge, nous avons réussi à obtenir du financement du Island Coastal Economic Trust et aussi du Coast Sustainability Trust.

Pour ce qui est des navires abandonnés, ce n'est pas un gros problème pour nous. Il semble y avoir un bon réseau dans la communauté qui laisse savoir aux gens lorsqu'arrive un bateau qui ne devrait pas être là. La réglementation régissant la façon dont on se débarrasse d'un bateau abandonné doit certainement être simplifiée. Il serait bien aussi d'avoir une meilleure définition d'un navire abandonné, et une définition de la durée.

Le président: Monsieur Lévesque, pour trois minutes.

[Français]

M. Yvon Lévesque (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Merci, monsieur le président.

C'est la première fois qu'on constate autant d'abandons de bateau dans les ports de la Colombie-Britannique. En fait, il n'y avait jamais eu de cas semblables jusqu'à maintenant. Vous suggérez qu'on vous accorde le pouvoir de régler les problèmes juridiques, un genre de pouvoir d'État qui vous permettrait d'établir et de mettre en vigueur des règlements et d'exiger des droits d'entrée de façon légale dans vos ports.

Quand un permis de pêche serait émis, un dépôt pourrait être exigé. Celui-ci pourrait être en vigueur jusqu'à l'expiration du permis ou jusqu'au moment où la personne quitterait le quai. Le dépôt pourrait alors être récupéré. Autrement, celui-ci servirait à couvrir les frais des ports concernés.

[Traduction]

M. Pat McPhee: Eh bien, je sais qu'aucune disposition ne nous permet de prendre des mesures contre la personne qui détient le permis de pêche pour ce bateau. Pouvoir prendre des mesures contre le détenteur du permis aiderait beaucoup. Ce serait un peu comme le principe voulant que toutes les contraventions pour excès de vitesse soient payées avant de pouvoir renouveler le permis de conduire. Cette méthode fonctionnerait certainement pour les permis de pêche, du moins ceux qui sont renouvelés chaque année. En cas de dettes, ces dettes devraient être payées avant ... Autrement dit, c'est comme imposer un droit de rétention contre leur permis.

M. John Tidbury: Nous avons aussi un problème mineur, et je suis certain que c'est la même chose partout sur la côte. Nous ne savons pas qui est le propriétaire enregistré de certains bateaux. Et nous avons beaucoup de difficulté à obtenir cette information. Je suis certain que c'est le cas sur tout le littoral. Enfin, ça arrive ici.

Je crois que vous êtes sur la bonne voie lorsque vous dites que nous avons besoin de réglementation ou d'un système quelconque pour pouvoir retirer ces bateaux du système ou les sortir de nos bassins.

Le président: Merci, monsieur Lévesque.

Monsieur Stoffer.

M. Peter Stoffer: Merci, monsieur le président.

Je dis toujours qu'une façon de trouver rapidement le propriétaire d'un bateau consiste à mettre le feu au bateau, et cette personne se manifeste alors rapidement. Mais je vous dis cela en toute confiance, évidemment.

D'abord, monsieur McPhee, je vous remercie de vos services. Vous êtes un agent de la GRC, soit dit en passant. Mes meilleurs vœux à votre fils également.

Monsieur Cranmer et monsieur Schmidt, vos organisations font-elles partie de la Harbour Authority Association de la Colombie-Britannique?

Le chef William Cranmer: Non, je ne le crois pas.

M. Peter Stoffer: Non. Puis-je savoir pourquoi?

Le chef William Cranmer: Nous n'étions probablement pas au courant de son existence.

M. Peter Stoffer: D'accord. Hier, nous avons accueilli le président de l'organisation. J'ai été impressionné par le fait que toutes les associations portuaires qui en font partie ont des échanges et tiennent des réunions une ou deux fois par an. Elles échangent de l'information sur les pratiques exemplaires. Ainsi, si quelqu'un a un problème quelque part, ils peuvent consulter quelqu'un d'autre.

Je vous recommande fortement de communiquer avec eux afin de faire partie de leur organisme, parce que je crois qu'il pourra répondre à bon nombre de vos questions et préoccupations. L'organisme peut vous aider et vous orienter dans la bonne voie.

Plus tôt nous avons parlé des quais flottants. Comment avez-vous pu réussir à obtenir la construction de ce type de quai à Port Hardy. J'en ai été très impressionné. Il me semble que se devrait être la voie de l'avenir en matière de quai. Je me demande simplement comment vous avez pu déterminer le travail à faire, et assurer la coordination

avec le ministère pour en venir aux résultats que nous connaissons aujourd'hui.

• (1445)

M. Rick Davidge: Nous avons pu travailler avec notre commission portuaire et des groupes d'intervenants pour élaborer le plan. Nous voulions pouvoir répondre aux besoins de la flotte et de certains plus gros bâtiments, et ce, de façon raisonnable. Nous bénéficions aussi d'un mécanisme qui permet au secteur des services de notre collectivité de l'île du nord de placer leurs véhicules sur les flotteurs permettant à un soudeur ou à un spécialiste en électronique ou quiconque du secteur des services de travailler le long des bâtiments.

Nous avons examiné le plan du point de vue de l'entretien également. L'entretien se fait très bien, surtout si on compare aux anciennes structures de bois.

Il y a donc des avantages pour toutes les parties concernées.

M. Peter Stoffer: Merci.

Le président: Merci, monsieur Stoffer.

Nous passons maintenant à M. Kamp.

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

Merci, messieurs, de comparaître. Je suis heureux d'être ici. Je suis originaire de la Colombie-Britannique, je suis donc heureux d'être de retour chez moi.

J'ai un commentaire, ensuite je demanderai quelques éclaircissements.

Au quai de Port Hardy, j'ai été heureux de constater que vous avez mis en place des innovations environnementales pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de déversements ou d'écoulements dans l'eau. J'en suis vraiment ravi. Je sais que d'autres quais examinent la possibilité de prendre des mesures à cet égard. Je m'en réjouis.

Pour ce qui est des navires abandonnés, je crois que nous avons entendu parler ailleurs d'un programme de rachat qui, par le passé, avait aggravé le phénomène. Je me demande ce que vous en pensez. Les gens ont décidé de vendre leurs permis, mais ont toujours ce navire dont personne ne veut, alors ils le laissent là indéfiniment. Est-ce que cela aggrave le problème, selon vous?

M. Pat McPhee: Je ne pourrais vous dire s'il s'agit d'un facteur aggravant. Les bateaux dont il est question ont été laissés là par leurs propriétaires et ont littéralement été abandonnés. Ils ne fonctionnent plus. Ils ne peuvent pas être réparés. Ils ont littéralement été abandonnés. Ils ne sont plus utilisés, et ne seront pas remis en fonction de marche. Les propriétaires sont dans de telles difficultés financières qu'ils ne sortiront jamais le bateau de l'eau, ne le feront pas réparer et n'en achèteront jamais un autre.

M. Randy Kamp: Monsieur Davidge, pouvez-vous me donner plus de détails sur le modèle de gestion-propriété des quais du Port Hardy? Est-ce une commission portuaire qui détient...

M. Rick Davidge: C'est bien cela.

M. Randy Kamp: ... le bail pour ces propriétés? Comment le modèle fonctionne-t-il?

M. Rick Davidge: Oui, l'entente actuelle a été conclue avec le district de Port Hardy. L'autorité portuaire est Port Hardy. Notre groupe consultatif, notre commission de planification locale, a également le mandat d'examiner les questions touchant le port, en collaboration avec le conseil. Ils examinent les politiques et les procédures relativement aux ports pour petits bateaux.

M. Randy Kamp: Cette structure, par laquelle l'autorité portuaire est essentiellement la municipalité de district, fonctionne-t-elle bien? Quels avantages cette structure offre-t-elle comparativement à une autorité portuaire entièrement bénévole?

M. Rick Davidge: Je crois que cela donne davantage de profondeur à l'organisme. Nous avons des gestionnaires du port sur le terrain, mais nous avons aussi un ministère des Travaux publics qui peut leur fournir de l'équipement. Nous avons aussi de nombreuses autres ressources à la municipalité auxquelles nous pouvons également faire appel.

M. Randy Kamp: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Davidge.

Allez-y.

M. John Tidbury: Puis-je ajouter quelque chose? Le bénévolat fonctionne bien, comme à Sointula, où vous êtes allés. Là-bas, il s'agit d'un groupe de bénévoles. Ça dépend de la collectivité. Dans notre cas, la municipalité travaille bien avec nous de cette façon.

Le président: Merci, monsieur Kamp.

Voilà qui met fin à notre séance.

J'aimerais rappeler à M. Stoffer que tout est enregistré ici. Si vous voulez recommander qu'on mette le feu à des bateaux, ce sera inscrit dans le rapport. Vous devriez peut-être ajouter à votre témoignage d'avant que le temps doit être sombre et orageux

Sur ce, je tiens à tous vous remercier de votre temps ici aujourd'hui. Vos témoignages seront certainement utiles à notre étude.

Nous allons suspendre la séance pendant cinq minutes pour nous préparer pour nos prochains témoins.

Merci.

• _____ (Pause) _____

•

•(1505)

Le président: Nous allons reprendre nos travaux.

À titre d'information pour nos témoins, sachez que nous allons vous demander de faire des remarques liminaires. Notre processus est assez simple. Après vos remarques liminaires — vous aurez quatre ou cinq minutes chacun — nous allons passer à une période de questions et réponses — chaque parti représenté au comité a l'occasion de poser quelques questions. Sentez-vous à l'aise; nous sommes ici pour écouter.

Je ne sais pas si vous étiez tous là au début de la dernière séance, mais nous formons le Comité permanent des pêches et des océans du Parlement du Canada. Nous procédons actuellement à une étude du programme des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans. Nous sommes allés sur la côte Est du Canada, et nous sommes ici cette semaine pour entendre les gens de la côte Ouest. Bien que jusqu'à maintenant, nous ayons constaté quelques similitudes, il y a également certaines différences — diverses préoccupations, diverses difficultés — et tous les membres du comité sont ici pour apprendre. Nous sommes donc très réceptifs à ce que vous avez à nous dire ici aujourd'hui. Nous vous remercions de

participer aux audiences, et vous demandons de vous sentir bien à l'aise. Ne vous en faites pas pour les micros devant vous. Détendez-vous et faites comme si vous étiez dans le salon chez vous en train de discuter avec votre meilleur ami; sentez-vous à l'aise.

Lorsque des membres du comité parleront français, vous pourrez mettre vos écouteurs; syntonisez le canal 1 pour l'anglais, et le canal 2 pour le français. Je suis heureux que nous n'ayons que deux langues; j'ai comme responsabilité de veiller au respect des deux. Mais nous allons vous avertir lorsqu'il sera temps pour vous de mettre vos écouteurs. L'interprétation se fait simultanément lorsque nous parlons, alors je vous demanderais d'en tenir compte lorsque vous parlez.

Donc, au nom du comité, j'aimerais d'abord que vous vous présentiez, de même que l'organisme que vous représentez. Ensuite nous allons commencer par M. Wainwright, qui amorcera les témoignages. Mais d'abord, je vous demanderais de vous présenter, s'il vous plaît.

Merci.

M. Phil Wainwright (président, Winter Harbour Harbour Authority): Bonjour. Je m'appelle Phil Wainwright. Je suis président de l'autorité portuaire de Winter Harbour, et je suis ravi d'être ici.

Mme Lorraine Williams (gestionnaire du port, Malcolm Island Lions Harbour Authority): Bonjour. Je m'appelle Lorraine Williams. Je représente l'autorité portuaire Malcolm Island Lions à Sointula.

•(1510)

M. Jack Masterman (directeur financier, Keltic Seafoods): Je m'appelle Jack Masterman. Je représente Keltic Seafoods.

Mme Gwen Hansen (secrétaire-trésorière, Quatsino Residents' Organization): Je m'appelle Gwen Hansen et je représente l'organisation des résidents à Quatsino.

Mme Mary-Ann Smith (gestionnaire du port, Port Hardy Harbour Authority): Je m'appelle Mary-Ann Smith, et je représente l'autorité portuaire du district de Port Hardy.

M. Pat McPhee (gestionnaire du port, Port Hardy Harbour Authority): Je m'appelle Pat McPhee, et je représente l'autorité portuaire du district de Port Hardy.

M. Gerry Furney (maire, Ville de Port McNeill): Je m'appelle Gerry Furney, et je suis le maire de Port McNeill.

M. Albert Sweet (administrateur-trésorier, Ville de Port McNeill): Je m'appelle Al Sweet, et je suis administrateur de Port McNeill et de l'autorité portuaire.

Le président: Merci à vous tous.

Je crois que nous allons commencer par M. Wainwright. Vous avez la parole, monsieur.

M. Phil Wainwright: Merci.

Au nom de l'autorité portuaire, laissez-moi vous décrire Winter Harbour. Il s'agit du port le plus à l'Ouest de l'île de Vancouver, à environ une heure et demie de route de Port Hardy.

Notre autorité portuaire est composée de cinq bénévoles de notre collectivité. Nous gérons des installations d'environ 100 mètres de long. Nous avons un quai et des flotteurs. Tout est géré et entretenu par la direction des ports pour petits bateaux. Nous assurons le fonctionnement du port en percevant des droits et en nous occupant des installations pour le compte de la Direction des ports pour petits bateaux.

À nos installations, nous accueillons des pêcheurs commerciaux 12 mois par an et des pêcheurs récréatifs trois mois par an. Nous accueillons aussi des bateaux en transit qui se déplacent d'un bout à l'autre de la côte. Ils viennent des États-Unis en route vers l'Alaska, s'en vont vers les États-Unis ou sont de passage à l'intérieur des eaux canadiennes. Des pêcheurs internationaux, des pêcheurs de thon et des bâtiments du gouvernement utilisent nos installations, même s'il s'agit de ports pour petits bateaux... Les vaisseaux de la Marine visitent également notre port. Je crois que c'est tout pour notre description.

Je vous dirais que nos installations existent depuis au moins 40 ans. Notre quai est fait de pieux de bois, avec une plate-forme de bois et des flotteurs de bois. Il y a d'autres installations à Winter Harbour. Elles sont toutes privées. Nous avons un magasin, du carburant, de l'électricité et des bénévoles. Notre collectivité compte de 20 à 30 personnes l'hiver, et de 200 à 300 personnes l'été, lorsque les adeptes de pêche récréative et les touristes sont dans la région.

C'est tout. Merci.

Le président: Merci, monsieur Wainwright.

Madame Williams.

Mme Lorraine Williams: Je suis actuellement gestionnaire du port de l'île Malcolm à Sointula. Je travaille à l'administration portuaire depuis 1989, ce qui fait 19 ans.

Il y a eu beaucoup de changements depuis, le principal ayant été la mise en oeuvre du fameux plan Mifflin, en 1996. Nous en subissons encore les effets. Aujourd'hui, nos quais sont toujours tous occupés, même en hiver. Par habitant, je dirais que nous comptons la plus grande flottille de pêche sur cette côte-ci. Nous hébergeons aussi de très nombreuses embarcations de plaisance, une clientèle très rentable, qui vient passer les deux mois d'été chaque année.

Le ministère des Pêches et des Océans a été pour nous la source de beaucoup d'incertitude et de nombreuses perturbations et difficultés, mais je dois reconnaître que le programme des ports pour petits bateaux nous dessert très bien. Nous avons de bonnes relations.

Comme il se trouve sur une île, notre port est essentiel pour la prestation d'autres services tels que les services d'incendie, d'ambulance et de police. La compagnie d'électricité a récemment érigé un bâtiment près du port afin de pouvoir offrir des services à la collectivité en cas de panne électrique, ce qui n'est pas rare pendant les gros orages.

Le port est vraiment le centre de notre collectivité, que je ne peux tout simplement pas imaginer sans quais publics. Sans ces quais, la collectivité ne pourrait exister.

Je m'arrête là.

•(1515)

Le président: Merci beaucoup.

Madame Hansen.

Mme Gwen Hansen: Nous n'avons pas de comité portuaire officiel, mais j'ai des remarques écrites dont j'aimerais vous faire part.

Notre localité se trouve le long de la côte Nord-Est de la baie de Quatsino, à 24 kilomètres des eaux libres de l'océan Pacifique. Elle a été fondée en 1895 par des Norvégiens dans le cadre des efforts du gouvernement de la Colombie-Britannique en vue de coloniser la partie isolée de la côte Ouest. Pendant les années 1930, notre village a compté près de 200 habitants, mais ces 30 dernières années, seulement une soixantaine de personnes vivent à Quatsino toute l'année.

Il y a actuellement une population croissante de résidents estivaux et de nombreux camps de pêche ouvrent leurs portes. Nos installations publiques sont minimales. Nous avons une école qui ne compte qu'une pièce et qui est fréquentée par cinq élèves, une église anglicane historique, un tout petit bureau de poste qui offre tous les services et le quai du gouvernement situé au centre du village.

Nous n'avons pas réalisé notre grand objectif, soit de devenir le principal terminal portuaire entre le Canada et l'Orient, ce qu'espéraient les premiers colons, mais nous avons pu maintenir notre style de vie rural unique en son genre. Comme aucune route ne mène à notre village, c'est l'eau qui est notre voie d'accès. Les 12 kilomètres d'eau qui nous séparent du quai le plus proche, soit celui de Coal Harbour, est notre principal accès au monde extérieur.

Notre quai a été construit en 1912 pour le débarquement de fret et pour les passagers des bateaux à vapeur. Une passerelle flottante a été ajoutée des années plus tard pour l'accès des bateaux privés et l'accostage. Il y a maintenant 50 mètres d'espace d'accostage bien éclairé le long du quai principal, ainsi que 26 mètres le long du quai adjacent pour hydravions. Le treuil à manivelle de grande capacité est une partie essentielle de notre installation et est couramment utilisé par les habitants et les résidents estivaux qui doivent transporter quantité importante de biens et de matériel de la ville.

Nous avons failli perdre notre quai dans un incendie, il y a cinq ans. Grâce à toute une nuit d'efforts, nous avons réussi à maîtriser l'incendie et à empêcher le feu de toucher les immeubles voisins et la forêt. Nous avons réduit un peu la taille de la structure qui a été reconstruite dans les deux ans qui ont suivi. Le quai plus petit offre un toit pour ceux qui attendent un bateau ou un bateau-taxi. À l'intérieur de cette remise, on trouve des babillards pour les avis communautaires, un extincteur, une civière d'urgence et une brouette à deux roues que nous a donnée Transports Canada pour transporter de petites cargaisons et des biens divers. Il n'y a ni électricité ni eau douce au quai, et ce sont des bénévoles qui s'occupent de la petite poubelle.

Moins de la moitié de l'espace d'accostage sert à des petits bateaux privés qui utilisent notre installation toute l'année. Pendant l'été, les quais flottants sont souvent remplis à capacité et, au besoin, l'amarrage à couple est approuvé par Transports Canada.

La zone de chargement reste toujours dégagée pour les bateaux-taxis qui font descendre des passagers ou qui viennent en prendre régulièrement pendant la journée. À l'heure actuelle, aucun navire de pêche commercial ne s'amarré à notre quai.

Nous n'avons jamais eu de gardien de quai résident, mais la collectivité fait de son mieux pour s'assurer que le quai est sûr et bien entretenu.

Le président: Merci, madame Hansen.

Je vais répéter ce que quelqu'un a dit plus tôt. En vous écoutant, je comprends que certains d'entre vous ont fait un long voyage pour être ici aujourd'hui, puis nous voulons certainement vous démontrer notre reconnaissance d'être venus. On ne peut pas simplement sauter dans son auto et conduire jusqu'ici. Il faut faire un peu plus d'efforts, et nous vous en remercions.

Monsieur Masterman.

M. Jack Masterman: Je représente la Keltic Seafoods. La Keltic Seafoods est située juste à côté des nouvelles bouées qui ont été mises en place par le district de Port Hardy.

Nous nous inquiétons du fait que nos bateaux ne pourront peut-être pas venir décharger. Les deux docks sont trop près l'un de l'autre. Nous devons maintenant déménager nos docks à quelque sept mètres au nord, ce qui veut dire que nous devons retirer les pieux et déplacer les services électriques et d'eau, etc. Si les bateaux ne peuvent pas venir décharger, la Keltic Seafoods perdra probablement beaucoup d'argent, près de un million de dollars par année. Nous voulons savoir si Pêches et Océans Canada peut nous aider à déplacer nos bouées.

• (1520)

Le président: Merci, monsieur Masterman. Je suis certain que nous toucherons à ce sujet pendant nos discussions.

Monsieur McPhee.

M. Pat McPhee: Je serai bref. Il serait redondant de répéter ce que tout le monde a vu ce matin.

Cependant, je veux dire que nous avons toutes sortes d'utilisateurs de nos docks, des navires de pêche commerciale aux bateaux commerciaux — comme des remorqueurs, des bateaux affrétés, des embarcations de service, des barges et d'autres. Nous avons aussi des bateaux de plaisance dans nos docks à longueur d'année. Bien sûr, il y en a plus à partir de maintenant jusqu'à la mi-août ou fin septembre. Ça peut être des dinghies de 10 pieds ou de 120 pieds. De même, la Garde côtière utilise deux de nos docks. Elle loue au district de Port Hardy le troisième, que vous n'avez pas vu ce matin. C'est le Seagate ou le dock du gouvernement. Nous utilisons différents noms pour lui. La Garde côtière a loué cet emplacement, et elle y a un édifice et y loue des bureaux.

Nous étions au quai des pêcheurs ce matin. La Garde côtière loue également des espaces là-bas, comme la GRC et le ministère des Parcs de la Colombie-Britannique. La Marine y est allée un certain nombre de fois l'an dernier. Elle amarre ses frégates là-bas. C'est une installation ouverte toute l'année. Nous n'avons pas les mêmes hivers que vous dans l'Est, avec toute la glace et le reste.

Je n'ai rien à ajouter qui vous serait utile présentement, mis à part que vous avez vu les mêmes bouées ce matin. Certain d'entre vous n'ont pas pris le camion ce matin mais ceux qui l'ont fait ont pu se promener dans les alentours. Vous avez vu les installations qui sont en train d'être construites, juste à côté de la Keltic Seafoods, les installations de Jack Masterman.

C'est tout ce que je dirai pour l'instant.

Le président: Merci, monsieur McPhee.

Nous allons passer au maire Funey.

M. Gerry Furney: Merci beaucoup, monsieur le président.

Au nom de notre ville, je tiens à remercier le comité d'avoir inclus Port McNeill dans son itinéraire de visites du Nord de l'Île de Vancouver. Comme vous comptez des membres de toutes les régions de notre pays, vous avez une excellente occasion d'observer à quel point il est difficile de gouverner les différentes régions. Comme

nous sommes très loin d'Ottawa, il est difficile pour nous de faire entendre nos préoccupations, indépendamment du travail assidu effectué par nos députés au fil des ans. C'est la raison pour laquelle nous vous sommes très reconnaissants de nous rendre visite.

Vous avez vu notre port et vous avez pu constater à quel point chaque section est bondée. Il n'y a pratiquement plus de place dans la section commerciale, et la saison des pêches n'est même pas encore commencée. La section réservée aux bateaux de plaisance et aux touristes est bien utilisée et, au cours des prochains mois, sera à la limite de sa capacité.

Notre port attire chaque type de propriétaire de bateau, en raison de la proximité du centre de la ville au port, d'un approvisionnement illimité de la meilleure eau de pluie de la côte, et d'une gestion accueillante de premier ordre de la part du personnel de notre port. C'est ce qui le rend aussi important. Nous considérons notre port comme un important moteur économique puisque nous desservons les bateaux locaux et ceux qui nous visitent, et que nous travaillons avec les personnes qui dépendent de l'accès maritime à leurs collectivités et à l'archipel Broughton de même qu'à la partie continentale voisine de la Colombie-Britannique.

Compte tenu des difficultés auxquelles fait face notre industrie forestière, il est nécessaire que nous puissions nous prévaloir de toutes les possibilités de diversifier notre économie, de travailler avec les industries de la pêche et de l'aquaculture, et positionner notre collectivité pour qu'elle profite de l'exploration pétrolière et gazière, dont j'espère que nous verrons le développement dans notre région sous peu.

J'ai examiné votre liste de questions possibles, énumérées dans votre horaire de travail, et j'ai pris note de la question concernant les relations avec le MPO. Nous entretenons d'excellentes relations avec la Direction des ports pour petits bateaux, car nous nous rendons compte de la nécessité d'une approche mutuelle pratique et coopérative en matière de gestion. Notre conseil municipal a joué un rôle déterminant dans la création de l'association des administrations portuaires il y a quelques années, et y joue un rôle actif depuis. Nous avons constaté qu'il existe un souhait sincère de travailler avec nous dans le cadre de nos activités quotidiennes permanentes et pour développer nos plans à long terme. Nous n'avons jamais jugé qu'il était nécessaire de faire appel à un arbitre ou à un ombudsman pour nous aider dans nos négociations avec la Direction des ports pour petits bateaux.

Notre expérience avec d'autres paliers du MPO n'a pas été aussi positive et ne peut être améliorée que par certains changements dans leur façon de travailler avec l'administration locale. Nous avons deux exemples à l'heure actuelle. Dans un cas, on nous a refusé la permission de désherber et de débroussailler un fossé qui se trouve sur notre rue principale, et qui représente un danger pour la circulation et les piétons.

Dans le deuxième cas, l'entreprise qui exploite le seul quai de ravitaillement en combustible du secteur riverain s'est vue refusée la permission de draguer le plan d'eau de son quai afin de pouvoir diminuer la distance à sa zone de service. Elle a dû construire et entretenir une passerelle flottante et un système de canalisation inutilement long pour atteindre l'eau profonde. La ville appuie entièrement le projet, mais la demande de dragage a été rejetée. Pourtant, on avait accordé la permission à Campbell River, qui se trouve tout près, de draguer et de construire un immense centre commercial sur le secteur riverain là-bas.

Lorsque les élus d'une administration locale appuient un projet de ce genre, je crois que les autres paliers de gouvernement devraient respecter l'apport de l'administration locale, dans ce cas-ci la ville. Et le bureaucrate qui représente la haute direction du gouvernement devrait être obligé d'écouter un ombudsman et de justifier devant ce dernier les décisions qui restreignent un tel projet.

Je pense qu'il faudrait revoir cette décision et qu'il devrait être possible d'avoir recours à un ombudsman dans des situations comme celle-ci. Il ne serait pas nécessaire d'y avoir recours très souvent, donc il pourrait s'agir d'un citoyen local ou régional respecté, qui fait preuve de bon sens, quelqu'un comme le maire de Port Hardy, à titre d'exemple, ou l'un des gérants qui se trouvent autour de la table.

Je vous présente le tout respectueusement et je vous remercie de votre présence. Merci beaucoup. Et j'espère que mes remarques ont été interprétées en Irlandais.

• (1525)

Le président: Je vous remercie, monsieur le maire, et je vous ai très bien compris.

Avant de passer aux questions, je tiens à signaler la présence, dans la salle, de Robin Richardson, de la Direction des ports pour petits bateaux du MPO, qui nous a accompagnés ces derniers jours, et je suis sûr qu'il connaît bon nombre des personnes ici présentes. Je tiens à remercier Robin d'être ici une fois de plus aujourd'hui.

Nous allons débiter nos questions avec M. MacAulay, je crois.

L'hon. Lawrence MacAulay: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur le maire, ce que vous êtes en train de dire au comité c'est que le MPO en général augmente vos coûts ou vous crée de grandes difficultés lorsque vous essayez de prendre des initiatives dans les secteurs situés près du quai. C'est ce que vous tenez à préciser ici?

M. Gerry Furney: Tout à fait.

Mais toute la notion de coopérer avec l'administration locale est tellement importante qu'il faut insister auprès du comité, et il est à espérer que le comité insistera aussi sur ce point, sur le fait que l'on se retrouve dans une situation où on se heurte à l'inflexibilité des bureaucrates, ce qui se produit assez souvent. Cela ne se produit pas avec les élus parce que nous constatons très rapidement que ce n'est pas la façon de se faire réélire. Les bureaucrates n'ont pas à se préoccuper de se faire réélire.

Malheureusement, il y a aussi la personnalité qui intervient dans ce genre de situation, et je suis sûr que cela se produit partout. Cela nous est arrivé lorsque nous avons voulu débroussailler un fossé sur notre rue principale, qui s'assèche pratiquement pendant l'été et qui se remplit d'eau en hiver qui provient de la partie inférieure de la ville. On y trouve des mauvaises herbes de six à huit pieds de hauteur, et on nous a dit qu'on ne pouvait pas les couper.

L'hon. Lawrence MacAulay: Mais vous avez également parlé de bon sens. Est-ce que vous vouliez indiquer au comité que parfois — pas très souvent, mais à l'occasion —, on constate une absence de bon sens?

• (1530)

M. Gerry Furney: Je respecte le comité, parce que de toute évidence il se compose de personnes qui font preuve de bon sens; j'ai parlé à la plupart d'entre vous ce matin. Je pense que c'est un excellent message à transmettre aux hauts dirigeants du gouvernement et même aux paliers inférieurs du gouvernement, parce que la même situation peut se produire aux paliers inférieurs du gouvernement.

Malheureusement, le processus pour une petite collectivité qui est pauvre... Nous ne percevons pas d'impôts des industries dans notre collectivité, par exemple, et la plupart des quais ou des passerelles que nous avons créés dans notre collectivité l'ont été par des contribuables de la localité. À l'heure actuelle, nous avons environ 7 500 pieds linéaires d'amarrage, et nous comptons plus de 200 bateaux à la fois en période occupée.

Il est tout à fait important que nous continuions de fonctionner. Le promoteur privé qui a dépensé de l'argent pour construire une longue passerelle pour se rendre en eau profonde approvisionne cet endroit en combustible, mais il ne peut pas obtenir la permission de faire du dragage; pourtant ils ont dragué dans toutes sortes d'autres endroits. Au centre-ville de Vancouver, il y a des activités de dragage qui se poursuivent depuis les dernières années pour construire un centre de conférence; de toute évidence, on ne leur a pas refusé la permission de le faire. Mais une petite localité comme la nôtre, qui ne peut pas se permettre d'aller devant les tribunaux ou de s'adresser à des paliers supérieurs, ou de se rendre à Ottawa pour présenter une requête au ministre, n'a simplement pas les moyens de faire ce genre de choses. Entre-temps, nous sommes pénalisés par une personne qui adopte un point de vue très étroit pour ce qui est de ses responsabilités et qui ne fait pas preuve de beaucoup de bon sens.

L'hon. Lawrence MacAulay: Je vous remercie de vos commentaires.

Ce que vous êtes en train de nous dire c'est que les gouvernements doivent écouter la population, c'est le message que vous voulez transmettre au comité: écouter ceux qui font bouger les choses.

M. Gerry Furney: Vous l'avez mieux expliqué que je n'aurais pu le faire.

L'hon. Lawrence MacAulay: Pas du tout; vous vous êtes très bien débrouillé.

M. Gerry Furney: Je maintiens tout à fait ce que j'ai dit. Je pense que chaque palier du gouvernement doit faire preuve de bon sens et qu'il doit y avoir autant de communications que possible avec les personnes qui se trouvent sur le terrain. Nous sommes sur le terrain; nous faisons ce que nous avons à faire — l'exploitation forestière, l'exploitation minière, la pêche, l'aquaculture; j'espère qu'avec un peu de chance nous aurons aussi l'exploitation pétrolière et gazière. Mais à l'heure actuelle, il existe des restrictions et des blocages qui traduisent une véritable absence de bon sens.

Le bon sens est très important pour les gens de la localité parce qu'ils en dépendent. Nous vivons comme dans un bocal en verre. À chaque réunion du conseil, les critiques fusent de toutes parts; il faudrait donc s'assouplir et faire preuve de bon sens.

L'hon. Lawrence MacAulay: J'aime ce que vous dites, et il est vrai qu'il faut écouter ceux qui font bouger les choses.

Monsieur Wainwright, vous avez indiqué que vous avez affaire à une petite population, je crois, mais vous avez mentionné que ce sont des bénévoles qui s'occupent de votre port. Vous accueillez un grand nombre de bateaux de passage; en fait, il s'agit de navires internationaux.

Comment vous occupez-vous des droits à acquitter, quel est votre barème de droits, et avez-vous de la difficulté à percevoir les droits?

M. Phil Wainwright: Pendant l'hiver, nous avons recours à des services de gardiennage, nous partageons effectivement les recettes de l'amarrage avec le gardien — 25 p. 100 est versé au gardien. Nous percevons des frais simplement auprès des bateaux, et la Direction des ports pour petits bateaux coopère avec nous et nous remet les listes de propriétaires de bateau. Nous envoyons simplement par la poste les factures aux propriétaires de bateau. Donc, pendant la saison morte, personne ne se rend sur le quai pour percevoir les droits. Il s'agit soit du régime de confiance, c'est-à-dire que les propriétaires s'adressent à un membre de la collectivité, ou...

Pendant l'été, nous engageons des employés, mais nous avons de la difficulté à recruter compte tenu du nombre limité de personnes disponibles pour effectuer ce genre de travail. Nous dépendons donc des entreprises qui existent pour nous aider, et l'une des entreprises du port nous aide à percevoir les frais d'amarrage par l'intermédiaire de ses employés ou du propriétaire.

C'est de cette façon que nous administrons le port. Nous sommes si peu nombreux que ceux à qui nous faisons appel pour ce genre de situation font également partie de l'administration portuaire et nous aident à administrer le port.

Notre barème de droits est de 15 ¢ le pied pour les navires commerciaux par jour. Je n'ai pas le barème de droits pour ceux qui font de la pêche sportive. En haute saison, pendant l'été, nous percevons des droits plus élevés auprès de ceux qui font de la pêche sportive.

Nous n'attrapons pas tous ceux qui viennent s'amarrer à notre quai. Si quelqu'un vient s'y amarrer pendant une demie-journée ou une journée pendant l'hiver, très souvent nous ne lui courons pas après. Notre établissement est tout à fait ouvert. Et comme nous sommes situés sur la côte Ouest de l'île, qui n'est pas très protégée des éléments, il y a toutes sortes de barges et toutes sortes de navires qui viennent au port. Il y a la flottille de chalutiers qui viennent décharger à Port Hardy puis qui se rendent à notre quai pour réparer ses filets. Donc, il y a toutes sortes de navires qui viennent accoster à notre quai.

• (1535)

L'hon. Lawrence MacAulay: Vous n'avez pas beaucoup de problèmes avec le rare bateau qui vous échappe et vous n'avez pas de difficulté à percevoir vos droits.

Ce que nous ont dit certains des autres groupes que nous avons rencontrés, c'est qu'ils ont de la difficulté avec ceux qui arrivent et qui utilisent leur combustible ou quoi que ce soit et qui leur disent simplement d'aller se faire cuire un oeuf.

Vous n'avez donc pas ce genre de problème. C'est une bonne chose.

M. Phil Wainwright: Nous avons l'électricité, mais tout est gardé sous clé. La Direction des ports pour petits bateaux a installé l'électricité il y a deux ans. Les gens doivent venir nous voir pour l'utiliser, car tout est gardé sous clé.

L'hon. Lawrence MacAulay: Donc, ils ne peuvent pas l'utiliser à moins de vous payer?

M. Phil Wainwright: Oui, à moins qu'ils aient un arrangement avec le gardien du quai.

L'hon. Lawrence MacAulay: Bien.

Est-ce que je peux continuer, monsieur le président?

Le président: Vous n'en étiez qu'au prélude, vous pouvez continuer.

L'hon. Lawrence MacAulay: Madame Williams, j'ai bien aimé visiter votre région ce matin. Votre père m'a fait faire une visite qui était très intéressante.

Vous me dites que l'administration portuaire a débuté en 1989 et vous travailliez pour elle à cette époque. C'est un aspect de l'infrastructure très important, lorsqu'on ne peut prendre son auto pour se rendre à l'hôpital ou ailleurs. Pouvez-vous nous en parler un peu plus et nous expliquer comment fonctionnent les ports pour petits bateaux? Comment percevez-vous vos droits?

On nous a également beaucoup parlé des bateaux abandonnés. Rencontrez-vous ce type de problème? Quand j'étais là-bas, j'ai vu qu'il y avait beaucoup de circulation, alors il serait très nuisible si des personnes abandonnaient leurs bateaux là. J'aimerais que vous en disiez plus à ce sujet.

Mme Lorraine Williams: Premièrement, je pense que nous étions une administration portuaire avant 1989. C'était en 1988, ou de 1985 à 1988. Je sais que nous en avons parlé plus tôt aujourd'hui, mais je ne connais pas la date; c'était au milieu des années 1980. Nous étions déjà une administration portuaire lorsque j'ai commencé en 1989; tout était déjà en place. Nous étions les premiers — ou peut-être les deuxièmes, je pense que Port Hardy a été la première.

Quant aux droits, nous faisons toute la facturation et la comptabilité dans le bureau du port. Je pense que vous n'avez pas eu l'occasion de le visiter aujourd'hui.

Comme vous le savez, Sointula n'est pas constituée en personne morale. Nous n'avons pas de mairie ni de conseil de ville, nous sommes donc différents de tous les autres ports de la région. Alors, nous n'avons pas de problème pour percevoir nos droits. Nous sommes une petite collectivité, la plupart des gens vivent ici, et lorsqu'ils nous voient au magasin, ils disent « Oh, j'ai oublié de payer ma facture ». Alors, il y a ce type de responsabilité toujours en place, et nous avons eu très peu de problèmes à ce sujet.

C'est la même chose pour les épaves. Les rares fois que c'est arrivé, il ne s'agissait jamais de navires de pêche commerciale. Les gens qui abandonnent leur navire, normalement s'en occupent eux-mêmes, d'une façon ou d'une autre. Jamais cela n'a été notre problème. Il y en a eu une dernièrement, et je pensais que ce serait la première dont nous devrions nous occuper, mais elle a tout simplement disparu.

L'hon. Lawrence MacAulay: Nous avons reçu des suggestions sur la gestion des épaves.

Le président: Monsieur Blais, vous avez sept minutes.

[Français]

M. Raynald Blais: Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour, messieurs et mesdames.

Ma question portera sur le Plan Mifflin. Mme Williams en a parlé tout à l'heure. J'aimerais vous entendre parler de vos préoccupations, ou encore de vos craintes, par rapport à ce qui s'en vient. J'ai cru comprendre dans votre explication qu'il y avait eu certains problèmes associés au Plan Mifflin, et il me semble maintenant qu'il peut y avoir aussi d'autres préoccupations par rapport à l'avenir. Pouvez-vous être plus précise sur ce point?

[Traduction]

Mme Lorraine Williams: L'avenir du ministère des Pêches et des Océans dont vous parlez nous intéresse. J'aimerais bien connaître cet avenir. Je pense que les pêcheurs qui essaient de planifier la saison de cette année aimeraient bien avoir un avenir dans deux ou trois mois. C'est la treizième saison de pêche depuis le plan Mifflin, et à chaque année, il y a la même incertitude, à savoir si nous allons pouvoir pêcher et pendant combien de temps. Le vote pour le quota de cette année a eu lieu, et de nombreux hommes et femmes sentent maintenant qu'ils n'auront pas l'occasion de pêcher beaucoup cette année. Voilà notre situation.

Qu'est-ce qui arrivera à notre flottille de pêche à l'avenir? J'aimerais poser cette question au ministère des Pêches et des Océans. Le ministère n'a jamais été honnête et transparent, et c'est ce que j'aimerais voir. S'il y a un plan pour nos ports et pour ce qui arrivera, veuillez être honnête, transparent et ouvert envers les gens. Cela n'a pas été le cas par le passé.

Je n'ai pas peur que les bateaux soient abandonnés ou laissés dans nos ports. Je sais que les gens s'en occuperont. Présentement, probablement qu'une bonne douzaine de nos bateaux de plaisance sont d'anciens bateaux de pêche que des pêcheurs retraités ont gardés et entretenus, et ils les utilisent pour la navigation de plaisance.

• (1540)

[Français]

M. Raynald Blais: Ma prochaine question s'adresse à tout le monde, et vous pourrez tous y répondre.

En visitant vos installations, j'ai remarqué qu'elles sont très achalandées à ce moment-ci de l'année. J'imagine qu'avec le tourisme, ce sera encore plus achalandé au cours des prochaines semaines ou des prochains mois.

Comment composez-vous avec ce problème? Peut-on dire que vos infrastructures sont adéquates par rapport à l'achalandage? Au Québec, on a des installations de ce type. Ça donne l'impression, à première vue, d'être empilé, en rangs de sardines, si je peux me permettre l'expression.

[Traduction]

M. Gerry Furney: Je dirais que nous allons faire de notre mieux. C'est tout ce que nous avons toujours pu faire. Lorsque nous avons commencé en 1959 ou 1960, nous n'avions rien dans notre port. Avant cela, nous n'avions pas de brise-lames. Nous ne pouvions pas faire entrer et sortir nos bateaux, mis à part une petite flottille desservie par des embarcations non pontées d'Alert Bay, qui était le centre principal à l'époque.

Au cours des dernières années, nous nous sommes développés graduellement avec l'augmentation de la demande. J'aime à penser que nous continuerons d'être appuyés par les ports pour petits bateaux pour répondre à la demande et nous assurer qu'il a des places disponibles lorsque des pêcheurs ou des plaisanciers viennent nous visiter.

[Français]

M. Raynald Blais: Faites-vous des demandes de financement pour le développement de vos infrastructures afin de faire face à cet achalandage? Si oui, ces projets sont-ils présentés d'année en année? Vous vous apercevez peut-être qu'à cause des limites financières du programme en question, les projets ne sont pas satisfaits. Est-ce la situation actuellement?

[Traduction]

M. Gerry Furney: Encore une fois, et je parle seulement pour Port McNeill, nous avons pu maintenir une si bonne relation avec la Direction des ports pour petits bateaux qu'elle était prête et planifiait à l'avance, en collaboration avec nous, pour nous assurer d'avoir des places disponibles.

Nous avons eu la chance de recevoir de nouveaux fonds du gouvernement provincial grâce à une fiducie de développement économique située à Courtenay, sur l'Île de Vancouver, et qui dessert toute l'île de Vancouver au Nord de Malahat et près de la région de Sunshine Coast. Ce financement nous a permis de songer sérieusement à augmenter la longueur de notre brise-lames, afin de disposer de plus d'espace protégé à l'intérieur du brise-lames. Ce travail sera fait en collaboration avec la Direction des ports pour petits bateaux, et nous espérons pouvoir allonger notre brise-lames et déplacer certains des pieux et bouées du port afin de pouvoir accueillir encore plus de bateaux à l'avenir.

[Français]

M. Raynald Blais: Ma question s'adresse à nouveau à vous, monsieur Furney. Vous avez parlé d'un ombudsman pour régler les différents problèmes relatifs à Pêches et Océans. C'est une très bonne idée. De façon générale, cette idée pourrait être applicable au ministère, parce que toutes sortes de situations bizarres surviennent qui pourraient ainsi être réglées relativement facilement. Par contre, il pourrait y avoir un mécanisme de plainte ou quelque chose du genre.

Pourriez-vous parler plus en détail de cette idée d'avoir un ombudsman, idée sur laquelle je suis pleinement d'accord?

• (1545)

[Traduction]

M. Gerry Furney: Merci de cette question. C'est un sujet qui me tient à coeur. Comme j'ai aidé à gérer une municipalité au cours des 40 dernières années, je sais de quoi je parle.

Il est très important d'avoir une bonne relation avec les autres paliers de gouvernement, ce que nous avons. Nous sommes des représentants ou participants actifs de notre district régional, qui est comme un conseil de comté. Nous avons une bonne relation avec le gouvernement provincial, les divers ministères avec lesquels nous devons travailler et qui peuvent nous aider, comme le ministère de la Voirie, par exemple.

Le ministère de la Voirie a été très coopératif à notre égard. Lorsque je suis arrivé à Port McNeill, il n'y avait aucune route. Il y avait deux routes forestières pour l'exploitation forestière, et c'était tout. Il n'y avait pas de route jusqu'à Port Hardy ou Port Alice, et pas de route vers le sud jusqu'à Beaver Cove ou Campbell River. La route s'arrêtait à Campbell River.

J'ai participé d'une façon ou d'une autre aux divers projets lorsque le besoin le justifiait. Nous avons eu des chambres de commerce avant d'avoir des municipalités. Les chambres de commerce faisaient à peu près le travail des conseils municipaux quant à la communication avec les divers paliers de gouvernement.

Le seul problème que j'ai rencontré, parce que nous avons toujours eu une bonne relation avec les divers paliers de gouvernement, c'est que de temps en temps nous rencontrions quelqu'un qui était frustré et qui ne pouvait régler ses problèmes, et cela se reflétait dans sa relation avec nous.

S'il y avait un processus d'appel, ce qui existe avec d'autres paliers de gouvernement, heureusement, cela facilitait la vie des gens ordinaires dans les petites collectivités qui pouvaient faire connaître leurs inquiétudes, et ce, à un niveau intéressant.

Je crois beaucoup aux arbitres. On ne peut pas avoir une partie de hockey sans arbitre, et on ne peut pas avoir de gouvernement sans arbitre. Logiquement, j'en viens donc à la conclusion que nous devrions avoir un arbitre.

Un arbitre est une personne dotée de gros bon sens qui en sait un peu à propos de tout, et qui ne se laisse pas bernier par les balivernes qu'on lui raconte, qui sait en venir aux faits et qui s'assure que tous remplissent leurs obligations.

Les deux exemples que j'ai mentionnés sont de vrais exemples. Je n'ai pas voulu importuner le comité ce matin en vous montrant le trou couvert de mauvaises herbes, de buissons et de déchets et de toutes sortes d'autres choses qui se retrouvent dans un trou dans une rue de la ville, mais voilà ce dont je parle.

La personne qui est prête à dépenser beaucoup d'argent pour le dragage et pour construire de très bonnes installations pour accueillir la pêche commerciale et la pêche sportive — avec les services, l'eau, l'électricité, le mouillage et d'autres services comme le carburant, par exemple — se retrouve présentement devant un mur. Voilà un exemple classique qui démontre le besoin d'un arbitre.

Le président: En tant que président, je dois également arbitrer.

Ceci dit, je vais remercier M. Blais et passer à M. Stoffer, qui a cinq minutes.

M. Peter Stoffer: Merci, monsieur le président.

Merci à tous d'être ici aujourd'hui pour témoigner.

J'ai une question pour vous tous. Êtes-vous tous des membres de la Harbour Authority Association of British Columbia?

Monsieur Wainwright?

M. Phil Wainwright: Oui.

M. Peter Stoffer: Gwen?

Mme Gwen Hansen: Non.

M. Peter Stoffer: Vous n'êtes pas membre.

Gwen, est-ce que c'est un port cédé que vous avez?

Mme Gwen Hansen: Non, il est toujours financé par le gouvernement.

M. Peter Stoffer: Il fait toujours partie de la Direction des ports pour petits bateaux. Avez-vous discuté avec...? Je sais que votre collectivité est assez petite. Il n'y a pas eu de cession à cause de la taille de votre collectivité, ou est-ce qu'ils vous l'ont demandé et que vous avez dit que vous n'aviez pas la capacité de le faire?

Mme Gwen Hansen: Le comité est venu dans la partie nord de l'île pour examiner certains des quais du gouvernement et les céder au secteur privé. Le nôtre est considéré comme un site rural, parce que nous n'avons pas d'autre point de sortie. Nous ne sommes pas assez nombreux pour nous en occuper seuls.

● (1550)

M. Peter Stoffer: Je comprends.

Monsieur Masterman, vous avez dit que vous vous inquiétiez de la construction d'un nouveau port à Port Hardy. J'ai été impressionné par le style de cette construction et ce qu'elle pourrait représenter. Je ne savais pas qu'elle gênait votre entreprise.

Avez-vous discuté avec la Direction des ports pour petits bateaux ou l'administration portuaire avant que ces quais soient installés, ce qui pourrait gêner votre entreprise?

M. Jack Masterman: Non, pas personnellement, mais notre directeur m'a dit qu'à chaque réunion il a demandé qu'on laisse assez de place entre notre quai et le nouveau quai afin de nous permettre de faire entrer les bateaux sans qu'ils soient gênés par les bateaux amarrés tout le long de ce quai.

Cela nous préoccupe vraiment. J'y ai compté des pas ce matin et il y a environ 50 pieds entre les deux quais. Un de nos bateaux fait 26 pieds de largeur. Les portes traînantes dépassent la poupe. Il ne pourra jamais entrer s'il y a un autre bateau amarré de l'autre côté.

M. Peter Stoffer: À votre avis, est-il trop tard pour aménager les nouveaux quais un peu plus à droite? Est-il trop tard, ou est-ce possible?

M. Jack Masterman: À mon avis, c'est trop tard. La conception intégrale signifie qu'il doit rester où il est. La rampe donnant accès au principal quai flottant est déjà en place. Je l'ai examinée ce matin. Il n'est pas possible de le déplacer du tout à cause de la fondation de la rampe.

M. Peter Stoffer: Je ne pense pas pour un seul instant que quiconque l'ait fait exprès. Je peux seulement présumer que c'est une méprise de la part des concepteurs. C'est une erreur évidente en termes d'emplacement. Je ne pense pas que ce soit nécessairement une erreur dans la conception du quai mais c'est clairement une erreur dans la conception par rapport à la proximité à vos activités.

Avez-vous estimé les coûts de soutien nécessaires pour donner suite à vos demandes précédentes?

M. Jack Masterman: Non, nous n'avons pas estimé les coûts. Nous savons ce qu'il faut faire, mais nous ne savons pas combien cela coûterait.

M. Peter Stoffer: Avez-vous rencontré le MPO, de quelque manière que ce soit, afin d'en discuter?

M. Jack Masterman: Non. Nous en avons parlé à l'administration municipale locale. C'est tout.

M. Peter Stoffer: Lorraine, j'ai une question à vous poser. À part tous les autres commentaires faits au comité, je suis heureux d'entendre que vous avez encore une très bonne relation avec la Direction des ports pour petits bateaux.

Par rapport à ce qui devrait être fait pour votre port, quelles seraient les trois priorités en ce qui concerne Sointula?

Mme Lorraine Williams: Eh bien, nous avons demandé de façon officielle des quais additionnels pour l'été, notamment pour les plus petits bateaux. Cela ne nécessiterait même pas de dragage, parce que les bateaux de 20 à 30 pieds qui ont besoin de beaucoup de place ne semblent pas s'amarrer en couple. Nous pourrions utiliser plus de place.

L'extrémité de la partie plus ancienne, soit le côté sud, devra être remplacée tôt au tard. Nous avons un plan en collaboration avec la Direction des ports pour petits bateaux pour défaire et rajuster cette partie pour qu'elle soit en bon état. On a reçu une demande pour une rampe de mise à l'eau, mais cela nécessiterait du dragage et un endroit où la mettre.

M. Peter Stoffer: Monsieur Wainwright, en quoi consisterait votre demande? Si le MPO donnait son aval à votre demande, que feriez-vous à votre port?

M. Phil Wainwright: Puis-je répondre à cette question du point de vue de la situation sur le terrain? Je siège également au conseil de district régional, car je suis directeur de zone pour la zone B du district, laquelle s'étend de l'extrémité nord de Port Hardy à la péninsule Brooks, située au Sud de Winter Harbour. Winter Harbour est pour ainsi dire l'extrémité sud-ouest de la zone qui est la mienne.

Pour l'heure, je souhaiterais que les bouées d'amarrage dans ma zone soient maintenues. Je constate que la question des bouées d'amarrage a été soulevée il y a six ou huit ans. Le Programme des ports pour petits bateaux et Pêches et Océans Canada manifestaient beaucoup de réticence à l'idée qu'elles seraient réinstallées. Ces bouées se détériorent. Elles servent à la sécurité maritime. Un groupe de bouées est situé dans un parc provincial et les deux autres groupes sont situés au sud de ma localité — en cas d'urgence.

Vous vous êtes également demandé ce qui se produisait l'été quand la zone était plus achalandée. Quand les pêcheurs sportifs sont sur place, les pêcheurs commerciaux très souvent se servent des bouées d'amarrage. Quand le temps est au beau, les commerciaux restent plus près des lieux de pêche.

Notre administration portuaire estime que le Programme des ports pour petits bateaux et Pêches et Océans nous traitent bien, mais dans notre zone, il serait bénéfique que vous vous occupiez des bouées d'amarrage d'autant plus que pour les pêcheurs qui viennent d'un peu partout, ce serait assurément une mesure sécuritaire.

Je sais qu'on ne peut pas couvrir le coût de tout ce qui est nécessaire et la dernière fois que les bouées ont été remplacées, on nous a dit qu'il serait difficile de trouver des fonds pour les remplacer de nouveau. Ces bouées montrent des signes d'usure et c'est pourquoi j'espère qu'on trouvera les fonds nécessaires pour leur remplacement.

•(1555)

M. Peter Stoffer: Merci.

Le président: Merci, monsieur Stoffer.

Monsieur Kamp, vous avez dix minutes.

M. Randy Kamp: Merci, monsieur le président. Je vais sans doute partager mon temps avec M. Calkins.

Merci, mesdames et messieurs, d'être venus. Merci de nous avoir permis de visiter vos installations et de nous faire une bonne idée de vos activités ici. Quant à moi, j'ai été impressionné par ce que j'ai vu.

Comme nous sommes allés d'un bout à l'autre du pays — assurément sur les deux côtes et sous peu dans le centre du pays également —, j'essaie de comprendre quels sont les divers modèles de gouvernance. Maintenant, on fait appel à des administrations portuaires et essentiellement, on nous a dit que le modèle fonctionnait bien. Il y a bien entendu des choses à rajuster et on en a cité quelques-unes ici.

À moins que j'aie mal compris, mais je pense que dans votre cas, Lorraine, c'est le Club Lions qui détient le bail de votre front de mer. Je voudrais savoir comment cela s'est fait, comment cela fonctionne et quel rôle le Club Lions joue dans l'administration du port, etc.

Mme Lorraine Williams: Au départ, c'est un groupe du Club Lions très dynamique qui a négocié le bail. Dès le début, on a étayé la paroi rocheuse du brise-lames et l'intervention du Club Lions s'est poursuivie au fil des ans grâce à un comité. Le Club Lions a un comité du port composé de cinq à sept personnes qui se réunit pour

tenir des discussions, nous rencontrer, nous rendre visite, et ainsi de suite. Toutes les décisions sont prises par consensus. Quatre pêcheurs et, je pense, deux autres personnes siègent à ce comité. Quand les représentants du Programme des ports pour petits bateaux nous ont rendu visite, ils ont rencontré les membres du comité et les employés.

Toutefois, le gros des pourparlers quotidiens passe par mon intermédiaire, sauf s'il s'agit d'un projet majeur.

M. Randy Kamp: Ainsi, pour siéger au conseil d'administration du port, il faut être membre du Club Lions et ensuite siéger au sous-comité qui s'occupe de la gestion, c'est bien cela?

Mme Lorraine Williams: Exact.

M. Randy Kamp: D'accord. C'est intéressant.

Si le Club Lions n'était pas intervenu, quelles autres solutions s'offraient à votre collectivité? Je suppose que contrairement à Port Hardy ou à Port McNeill, vous n'avez pas d'administration locale si bien que c'est sans doute ce qu'il y a de mieux pour vous.

Mme Lorraine Williams: En effet. En outre, le Club Lions assume également l'administration du quai de Transports Canada. On a abordé plus tôt la question du dessaisissement. Je ne l'ai peut-être pas dit, mais jusqu'à présent, l'entreprise a été couronnée de succès.

Jusqu'à présent, il y a eu deux reconductions. C'était au départ cinq ans, puis c'est passé à sept ans, et désormais c'est neuf ans, et grâce à ce que rapporte le quai, les choses ont vraiment très bien fonctionné. La plupart des améliorations sont apportées et il reste un excédent.

M. Randy Kamp: À la bonne heure.

Mme Lorraine Williams: Aucune autre organisation constituée en société dans l'île ne pourrait s'occuper du port comme le fait le Club Lions.

M. Randy Kamp: J'ai une deuxième question. Elle s'adresse également aux autres témoins. Les représentants de la région du Pacifique sont venus nous rencontrer à Ottawa pour nous parler des problèmes des ports pour petits bateaux. Ils nous ont parlé des efforts que les administrations portuaires de la région du Pacifique faisaient pour ajouter des recettes à celles qu'elles tirent des droits de mouillage et d'amarrage, etc. C'est sur cet aspect essentiellement que portent notre visite et notre étude et j'aimerais savoir si vous avez des exemples de cela à nous fournir.

En fait, on nous a dit qu'environ 50 p. 100 des recettes supplémentaires obtenues par les administrations portuaires provenaient de la Colombie-Britannique qui, manifestement, ne compte pas 50 p. 100 des administrations portuaires à l'échelle du pays. En fait, c'est un pourcentage bien inférieur.

Je voudrais vous poser deux questions à cet égard. Vous adonnez-vous à d'autres activités pour engendrer des recettes pour le port, à l'exclusion des droits perçus?

Quelle démarche suivez-vous pour décider du montant des droits à percevoir? Comment parvenez-vous à un chiffre? J'aimerais savoir cela.

Lorraine, vous pourriez peut-être commencer.

•(1600)

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

Excusez-moi mais j'ai oublié l'autre question.

M. Randy Kamp: C'était au sujet des droits perçus pour l'amarrage.

Mme Lorraine Williams: Ah oui.

Nous rencontrons les représentants des autres administrations portuaires de la région pour discuter du barème des droits, d'habitude une fois l'an, et nous nous en tenons à ce qui est fixé. En fait, nous venons de hausser les droits.

M. Randy Kamp: Monsieur Wainwright.

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

Étant donné la petite équipe que nous sommes, l'administration portuaire vise à faire ses frais à la fin de l'année. Quand la pêche battait son plein, quand il y avait quantité de pêcheurs sur la côte Ouest, nous avons recueilli des fonds et il en reste une partie dans notre compte en banque. Ces fonds remontent à l'époque où nous louions une partie importante de notre quai aux poissonniers. Il y a longtemps qu'il n'y en a plus et désormais nous comptons sur les tarifs journaliers auxquels s'ajoute ce que nous percevons auprès des habitants pour recueillir leurs ordures. Nous en assumons le transport.

Comme je le disais, notre équipe est si modeste — et comporte un grand nombre de bénévoles — que nous n'avons pour souci que de faire nos frais. Je ne sais pas si votre question sous-entendait que nous gagnions beaucoup d'argent grâce à nos ports, ce qui devrait nous permettre d'être autosuffisants. Ce n'est pas le cas.

M. Randy Kamp: Pas du tout. Ce n'est pas ce que j'ai voulu laisser entendre mais je voulais savoir si vous aviez d'autres idées pour augmenter les recettes ou ce que vous aviez fait à cet égard.

M. Pat McPhee: Je ne sais trop que vous dire. Nous avons un terrain de stationnement payant. Il y a une rampe de mise à l'eau. Cela donne des recettes supplémentaires. Nous avons un site d'embarquement et de débarquement qui produit aussi des recettes.

C'est à peu près tout.

Nous faisons la vidange des eaux usées. Les droits sont fixes, 20 \$ pour vidanger un bateau. Cela ne produit absolument pas assez de recettes pour amortir le système de vidange étant donné qu'on ne l'utilise que quelques fois au cours de l'année.

•(1605)

M. Randy Kamp: Les représentants de Port McNeill ont-ils quelque chose à ajouter?

M. Gerry Furney: La situation chez nous est semblable à celle de Port Hardy. Nous tirons des recettes du stationnement et des vidanges. Nous ne facturons pas pour l'eau douce.

L'Internet sans-fil serait d'un apport minime.

Nous essayons de rentabiliser au maximum mais comme l'a dit Lorraine, nous nous consultons avant de fixer le montant des droits.

M. Randy Kamp: Oui, il y a collusion à cet égard.

M. Gerry Furney: Tout à fait.

Il y a des usagers qui ne veulent pas payer quoi que ce soit. Il faudrait qu'on leur fournisse ce service gratuitement. Pour d'autres usagers, le montant des droits ne fait guère de différence. Il nous faut donc trouver un moyen terme, favoriser les pêcheurs commerciaux alors que les autres usagers assument le gros de la dépense.

M. Albert Sweet: La seule exception dans notre barème de droits concerne la pêche commerciale. Notre barème est structuré pour que nous fassions nos frais, car ainsi le veut le mandat des ports pour petits bateaux. Pour les usagers de la municipalité, nous fixons le montant des droits en consultation avec les autres administrations.

M. Daryl Kramp: Merci.

Le président: Merci.

Je me rends compte que certains d'entre vous ont d'autres questions à poser mais il nous faut partir à 16 h 30. Je ne pourrai donc pas donner un temps de parole équitable à tous. Si vous voulez poser certaines questions une fois la séance levée, vous pourrez vous adresser directement aux témoins.

Excusez-moi, mais si nous accordons quelques minutes supplémentaires à un groupe, il faudra en accorder autant aux autres et le temps ne nous permet pas de le faire. Excusez-moi.

M. Scott Simms: Je comprends cela.

Monsieur le président, je pensais qu'un tour de trois minutes suffirait, n'est-ce pas? Il reste 12 minutes et si nous partageons...

Le président: Le tour de 12 minutes a duré 16 minutes de sorte que nous sommes face à un dilemme, n'est-ce pas? Il nous faut partir à 16 h 30.

M. Scott Simms: Avec votre marteau implacable, je suis sûr que vous nous ferez respecter le temps.

Le président: Voici le marteau. Excusez-moi.

Je tiens à remercier nos témoins de leurs exposés. La rencontre a été fort enrichissante. Je vous remercie de nous avoir fait visiter vos installations ce matin. Cela nous a donné une perspective différente à ce que nous voulons exposer dans notre étude et je suis sûr que certaines des idées émises ici aujourd'hui trouveront place dans notre étude.

Notre analyste préparera le texte de l'étude au cours de l'été et, après l'avoir revu à l'automne, il sera présenté à la Chambre des communes. Ainsi, s'il y a du nouveau ou si vous voulez ajouter quelque chose à ce que vous avez dit ou entendu aujourd'hui, sentez-vous bien libres d'en faire part à notre analyste ou à notre greffière et nous allons en tenir compte et l'inclure dans notre étude.

Encore une fois, je tiens à vous remercier pour une visite épatante dans cette région du Canada. Elle nous a beaucoup apporté. Merci de vos exposés ici aujourd'hui et bon voyage de retour à tous.

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.