



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

## Comité permanent des pêches et des océans

---

FOPO • NUMÉRO 121 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 22 novembre 2018**

**Président**

**M. Ken McDonald**



## Comité permanent des pêches et des océans

Le jeudi 22 novembre 2018

[Français]

• (1530)

[Traduction]

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

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions l'état actuel des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans.

Bienvenue à tous au Comité cet après-midi.

Je tiens à saluer spécialement certaines fonctionnaires du ministère. Nous accueillons Sylvie Lapointe, sous-ministre adjointe chargée de la Gestion des pêches et des ports, qui comparait pour la deuxième fois en une semaine. C'est probablement un record. Nous accueillons également Denise Frenette, directrice générale des Ports pour petits bateaux.

Nous entendrons d'abord vos déclarations liminaires, avant de passer aux questions. Allez-y dès que vous serez prête. Vous avez un maximum de sept minutes.

**Mme Sylvie Lapointe (sous-ministre, Gestion des pêches et des ports, ministère des Pêches et des Océans):** Merci, monsieur le président, je suis heureuse d'être ici aujourd'hui pour vous parler du Programme des ports pour petits bateaux de Pêches et Océans Canada.

[Français]

J'ai cru comprendre que cette étude vous a amenés à visiter les installations portuaires pour petits bateaux de différentes régions du pays et à vous entretenir avec divers intervenants. Nous vous remercions de nous donner cette occasion de contribuer à vos travaux, et nous avons bien hâte de pouvoir consulter votre étude.

[Traduction]

Avant de répondre à vos questions, j'aimerais vous communiquer certains renseignements au sujet de notre programme.

Le Programme des ports pour petits bateaux revêt une importance économique pour le Canada, offrant un appui essentiel à l'industrie de la pêche commerciale, dont la valeur des débarquements s'élevait à près de 3,4 milliards de dollars en 2016. Nous sommes responsables, en tout, de 1 008 ports, dont 678 sont ce que nous appelons des ports essentiels. Autrement dit, ce sont des ports dont le principal objectif est de soutenir l'industrie de la pêche. Les 330 autres ports sont moins utilisés par l'industrie ou sont des ports de plaisance.

Notre travail consiste à nous assurer du bon état des ports qui sont essentiels à l'industrie de la pêche. Nous effectuons donc les réparations, l'entretien, les travaux de construction et le dragage qui sont nécessaires pour ces installations, en collaboration avec les administrations portuaires locales.

Un autre des principaux objectifs du Programme est de transférer à des tiers la propriété des ports désignés, surtout dans le cas des installations non essentielles que je viens de mentionner. Ces dessaisissements sont importants, puisqu'ils permettent graduellement au gouvernement de concentrer ses investissements sur les ports qui sont essentiels à l'industrie de la pêche.

[Traduction]

Nous travaillons de façon assidue afin de bien remplir notre mandat. Entre 2008-2009 et 2017-2018, le gouvernement du Canada a fourni au Programme des ports pour petits bateaux un financement temporaire d'environ 820 millions de dollars, en plus de son budget annuel ordinaire d'environ 92 millions de dollars. Ces mesures de financement temporaires étaient indispensables à l'amélioration de la qualité des installations des ports essentiels, et cela a permis, entre 2011 et 2018, de faire passer de 73 à 87 % la proportion des installations dans un état passable ou plus que passable.

Dans le budget de 2018, le gouvernement du Canada a annoncé que le Programme obtiendrait un financement supplémentaire de 250 millions de dollars sur deux ans afin d'accélérer les travaux de réparation et d'entretien dans les ports essentiels pour petits bateaux à l'échelle du pays, et pour se départir des ports non essentiels en les transférant aux parties intéressées. À ce jour, nous avons entamé des travaux sur 85 % des 189 projets financés à partir du budget de 2018; cela s'ajoute à 104 projets réalisés cette année grâce au financement provenant du budget opérationnel du programme.

Malgré les réussites du programme, nous jugeons important de vous donner notre point de vue sur le défi que pose la nature temporaire de ce financement. Bien que les mesures de financement à l'appui du programme aient été indispensables à l'amélioration de la qualité des installations des ports essentiels, leur nature temporaire a fait en sorte qu'il a été difficile pour le programme de prendre de solides décisions sur le long terme.

• (1535)

[Français]

Bien que les mesures de financement à l'appui du Programme aient été indispensables à l'amélioration de la qualité des installations des ports essentiels, leur nature temporaire a fait qu'il a été difficile pour le Programme d'établir une prise décisionnelle solide et durable à long terme. Je ne suis sûrement pas la première à vous parler de cet enjeu dans le cadre de l'étude que vous effectuez.

En terminant, j'aimerais souligner que l'une des clés du succès du Programme réside dans la solide collaboration avec plus de 5 000 bénévoles représentant les 565 administrations portuaires avec lesquelles nous travaillons partout au pays.

[Traduction]

Les responsables des administrations portuaires qui sont sur le terrain s'occupent de gérer les activités quotidiennes de tous les ports essentiels du Canada. Leur expérience, leurs connaissances et les commentaires dont ils nous font part en font de précieux partenaires.

L'année 2018 marque le 30<sup>e</sup> anniversaire du programme des administrations portuaires. Au cours de cette période, les administrations portuaires ont contribué de façon importante au programme des ports pour petits bateaux: elles perçoivent des recettes annuelles estimées à 24 millions de dollars, lesquelles sont réinvesties dans leurs ports pour couvrir les coûts d'exploitation, l'entretien périodique et le salaire du personnel rémunéré. À l'échelle nationale, la contribution des bénévoles des administrations portuaires correspond à 70 équivalents temps plein affectés aux opérations portuaires. Si ce n'était de ces contributions locales très importantes, c'est environ 5,3 millions de dollars supplémentaires par année qu'il faudrait verser au Programme des ports pour petits bateaux. Les contributions totales des bénévoles et des utilisateurs sont estimées à environ 29,3 millions de dollars par année.

Les administrations portuaires demeureront un élément clé du succès du Programme des ports pour petits bateaux.

Encore une fois, merci de nous avoir donné l'occasion de vous rencontrer aujourd'hui. Nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci, madame Lapointe.

Avant de passer aux questions, je salue une remplaçante du côté ministériel. Il s'agit de Mme Khalid, de Mississauga—Erin Mills. Bienvenue au FOPO.

Passons aux questions. Du côté ministériel, ce sera M. Hardie, qui aura sept minutes.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Merci, monsieur le président

Pendant qu'on en est aux salutations, je voudrais quant à moi saluer des pêcheurs indépendants de la Colombie-Britannique, qui sont à la tribune. Certains d'entre eux ont déjà comparu, et leur participation a eu un grand retentissement. Il existe des problèmes qui concernent les propriétaires-exploitants et la séparation des flottilles. Nous avons hâte d'en discuter avec eux. Tout le monde doit souhaiter comme moi, je crois, que nous puissions discuter face à face en Colombie-Britannique, où nous aurons la possibilité d'entendre le plus de témoins possible qui ont de l'expérience sur l'eau.

À propos de toute la question des ports pour petits bateaux, nous avons pu faire une tournée fascinante en Colombie-Britannique et dans le Centre du Canada, tandis que mes collègues se trouvaient sur la côte Est. Il semblerait que les fonds incroyables consacrés à des réparations temporaires finissent par représenter un montant considérable sans que, pour autant, nous obtenions les résultats qu'il faudrait, puisqu'il s'agit de rafistolage. Il arrive parfois que les réparations soient tellement provisoires qu'elles ne tiennent pas le coup, de sorte, à long terme, nous finissons par dépenser plus qu'il ne faudrait pour mettre en état les ports pour petits bateaux.

Qu'en pensez-vous? Que faut-il changer?

**Mme Sylvie Lapointe:** Il n'est certainement pas facile de gérer le programme au moyen de fonds temporaires, même si nous avons reçu des sommes importantes. En pareille situation, il est difficile d'appliquer un processus de planification à long terme et même simplement de garder du personnel. Comme les fonds sont temporaires, nous ne pouvons offrir que des postes temporaires. Chaque fois que le programme touche à sa fin, ce personnel s'en va ailleurs et nous devons tout recommencer à zéro. C'est un défi.

Pour les grands projets d'immobilisations, nous essayons d'élaborer une planification sur cinq ans et de classer les travaux par ordre de priorité. Nous avons un processus rigoureux en place qui comprend des évaluations par les pairs et des critères d'établissement des priorités. Le critère principal est la sécurité, mais nous prenons aussi en considération les besoins opérationnels et socioéconomiques.

• (1540)

**M. Ken Hardie:** Pour avoir le temps de poser une ou deux questions de plus, j'entre tout de suite dans le vif du sujet. J'ai entendu dire qu'un financement par services votés serait probablement beaucoup plus efficace pour permettre de planifier et de réaliser davantage de travaux durables, de sorte que les ports restent en bon état. Voilà à quoi cela se résume.

À tout prendre, nous dépensons l'argent de toute manière. Autant prévoir un bon montant, affecté sur une longue période, pour qu'on puisse planifier les travaux et en établir la portée en conséquence, au lieu de faire du rafistolage.

**Mme Sylvie Lapointe:** Comme je l'ai dit, notre budget des services votés est de 92 millions de dollars, et cela n'a pas changé depuis 2009. Comme vous pouvez l'imaginer, le coût de presque tout a augmenté depuis, de même que la demande d'investissements.

**M. Ken Hardie:** Bien sûr.

Au cours de nos visites, nous avons eu l'occasion de discuter avec beaucoup d'administrations portuaires formées de bénévoles. Elles travaillent très fort, mais elles affirment aussi éprouver des difficultés et avoir des défis à relever, comme groupes bénévoles, si elles veulent réunir les compétences, les connaissances et l'expérience nécessaires pour les aider à élaborer, à l'intention des ports pour petits bateaux, les bons plans, les bons régimes d'exploitation, etc.

Y a-t-il quoi que ce soit en place pour les aider à acquérir cette capacité en matière de formation ou de recrutement de gens ayant une expertise qui pourraient les aider, même de façon temporaire, à planifier quelque chose d'important pour leur port?

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous discutons régulièrement avec les administrations portuaires, et nous les réunissons à divers moments de l'année. Nous essayons alors de leur fournir le plus d'information et de formation possible pour renforcer leurs capacités, de façon à les aider à régler certains des problèmes auxquels elles sont confrontées.

**M. Ken Hardie:** Comment peuvent-elles obtenir cette aide? Il leur suffit de demander?

**Mme Sylvie Lapointe:** Non. En fait, nous prenons les devants et nous communiquons avec elles une fois par année. Nous avons eu une réunion des administrations portuaires nationales à l'automne. Nous les avons rassemblées et nous avons eu de très bonnes séances avec elles pour leur donner l'information et l'expertise dont elles ont besoin.

**M. Ken Hardie:** Une dernière question.

Un thème revient souvent dans bon nombre de nos études: dans les échanges entre le MPO et la population locale, on observe un manque relatif de connaissances locales dans certaines des décisions finales. Les gens sont sur le terrain et ils connaissent le contexte. Ils connaissent, dans ce cas-ci, les besoins de leurs ports, et parfois, ce qu'ils finissent par obtenir est très différent de ce qui leur semblerait efficace. Nous avons eu des informations anecdotiques selon lesquelles, parfois, ce qui est livré ne marche pas aussi bien que ce qu'ils avaient demandé.

Lorsqu'il existe une différence entre ce qu'ils recommandent et ce qui est offert, assure-t-on une certaine transparence? Le ministère explique-t-il pourquoi il a opté pour quelque chose de différent de ce que la population locale a préconisé?

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous avons d'excellents contacts avec la population locale. Comme vous l'avez expliqué, les gens ont une expertise opérationnelle sur le terrain. Nous les consultons au sujet des types de projets que nous envisageons et de la conception de ces projets.

Parfois, ce qui finit par être réalisé n'est peut-être pas exactement ce à quoi ils s'attendaient, mais c'est parfois parce que nous devons tenir compte de nos limites financières ou d'autres facteurs comme la réglementation et les restrictions en matière d'environnement.

**M. Ken Hardie:** Un suivi serait utile pour qu'ils puissent vraiment comprendre pourquoi de très bons conseils, selon eux, ne semblent pas avoir été suivis.

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous croyons entretenir de bonnes relations avec les administrations portuaires locales, mais, bien sûr, nous pouvons toujours faire mieux.

**M. Ken Hardie:** Oui. Dans certains cas, le roulement du personnel est assez constant à certains niveaux. L'administration portuaire a une relation avec quelqu'un qui travaille dans le domaine des petits bateaux, mais cette personne est mutée ou promue, et il faut tout recommencer. Ce manque de continuité dans les relations nuit à la satisfaction générale des administrations portuaires.

**Mme Sylvie Lapointe:** Oui. Il est difficile de garder le même personnel dans les mêmes postes pendant un certain temps, par les temps qui courent. Les fonctionnaires sont mobiles et ils se déplacent assez rapidement, mais vous avez raison de souligner l'importance de la relation au niveau local avec les administrations portuaires.

**Le président:** Merci, monsieur Hardie

Passons à M. Arnold, pour les conservateurs. Il aura un maximum de sept minutes. Je vous en prie.

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

Merci d'être parmi nous, madame Lapointe et madame Frenette.

Je vais poursuivre dans le même ordre d'idées que M. Hardie, qui a parlé de la phase de conception et de reconstruction ou d'amélioration des installations. Ce qu'il a décrit arrive parfois. Pas toujours, mais le Comité a pu observer quelques exemples lorsqu'il s'est rendu dans les cinq provinces de l'Atlantique.

J'ai voyagé un peu cet été. Je suis allé notamment dans un port du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse, à Wedgeport. L'administration du port pour petits bateaux avait construit un brise-lames dans le port. Mais il a été installé de telle façon qu'il bloque environ 300 pieds de quai utilisable. Il n'y avait plus de place pour faire accoster un bateau plus gros. Une embarcation de 12 pieds peut passer en toute sécurité, mais toute embarcation plus importante serait au sol, essentiellement, le long de 300 pieds de quai.

Comment peut-on expliquer le problème à la Direction des ports pour petits bateaux, aux concepteurs, etc.? Nous avons vu de nombreux exemples semblables.

● (1545)

**Mme Denise Frenette (directrice générale, Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans):** Pour en revenir aux propos de Sylvie, je dirai que nous communiquons régulièrement avec l'administration portuaire. Quand vient le temps de concevoir des installations, il devrait y avoir des discussions et il faudrait en tenir compte, mais les ingénieurs doivent aussi s'assurer de respecter les codes et les règlements qui s'appliquent. Nous pouvons certainement chercher à améliorer nos communications et transmettre au personnel votre message pour faire en sorte que les communications soient correctes.

Nous avons des ingénieurs qualifiés, et j'ai l'impression qu'ils font de leur mieux pour réaliser les projets tout en respectant les exigences opérationnelles, le code et notre capacité financière.

Je reviens à la question du financement à long terme et d'une meilleure planification. Si nous avions un financement plus stable, cela nous permettrait de trouver des solutions à plus long terme pour certains des ports. Ces deux éléments pourraient nous être utiles dans cette situation.

**M. Mel Arnold:** Merci.

Moi qui ai des comptes à rendre aux contribuables, je m'inquiète de voir ce genre de problème se produire à répétition. Il est manifeste que l'ingénieur n'avait pas consulté les pêcheurs locaux, pas plus que l'administration portuaire locale, pour comprendre ce qu'ils faisaient. C'est ainsi qu'il a construit un brise-lames et a bloqué probablement 300 pieds ou plus d'espace d'amarrage possible, alors que le port n'en a déjà pas assez. C'est ahurissant.

Je vous remercie de nous avoir fourni des chiffres sur le financement temporaire, le financement à court terme, etc., et sur les améliorations qui sont apportées.

Y a-t-il au Canada un autre secteur des ressources qui aurait un ratio semblable d'investissement gouvernemental? Y a-t-il un autre secteur ou une autre industrie à quoi le gouvernement a fourni 820 millions de dollars seulement de 2009 à 2018? Il s'agissait de financement temporaire. Nous pouvons ajouter le financement total qui était là comme poste permanent.

Quel autre secteur recevrait un apport de cet ordre?

**Mme Sylvie Lapointe:** Je ne suis pas au courant d'autres exemples, mais nous pourrions certainement étudier la question et informer le Comité.

**M. Mel Arnold:** Merci.

Vous avez dit dans votre exposé que vous vous êtes efforcés d'entretenir les ports essentiels pour petits bateaux. Quant à ceux qui ne sont pas essentiels, vous cherchez au fond à vous en départir, si un certain intérêt se manifeste.

Que se passe-t-il si vous envisagez de céder un port et si, au niveau local, personne ne veut le reprendre? Qu'advient-il de ces ports dont personne ne veut?

• (1550)

**Mme Sylvie Lapointe:** Selon leur état, ils sont parfois démolis ou ils restent dans notre portefeuille et dans notre emprise sur le terrain.

**M. Mel Arnold:** Avez-vous une idée de leur nombre?

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous avons 330 ports non essentiels. J'ignore combien n'ont pas d'acquéreur déjà identifié.

**Mme Denise Frenette:** Je n'ai pas ce chiffre en tête...

**M. Mel Arnold:** Pourriez-vous nous le communiquer, s'il vous plaît? Merci.

Nous avons également vu des cas d'infrastructures qui avaient été conçues... Il s'agissait d'une infrastructure de plusieurs millions de dollars qui a été essentiellement détruite par la glace et la dégradation à peine plus d'un an après la construction. On ne s'entend pas sur les responsabilités: les concepteurs, les ingénieurs ou les constructeurs?

Combien y a-t-il d'exemples d'infrastructures qui ont été reconstruites et qui ont flanché au cours des deux premières années? Avez-vous un chiffre?

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous n'avons pas ces chiffres sous les yeux. Il faudrait faire des recherches, mais nous pouvons certainement vous fournir cette information.

**M. Mel Arnold:** Pouvez-vous nous les fournir le plus tôt possible, avant que nous ne terminions cette étude?

**Mme Sylvie Lapointe:** Oui. Je crois comprendre que vous êtes en train de conclure votre étude.

**M. Mel Arnold:** Je vais céder le reste de mon temps, à moins que M. Doherty ne veuille s'en prévaloir.

**M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC):** Bien sûr.

Je suis désolé d'être arrivé en retard, mesdames et messieurs. J'ai rencontré le ministre.

D'après les témoignages que nous avons entendus plus tôt, les administrations portuaires sont dirigées à peu près entièrement par des bénévoles, et il leur manque des compétences ou il arrive qu'ils ne comprennent pas la responsabilité associée au poste de directeur d'une administration portuaire ou le travail nécessaire pour entretenir les installations.

Quel genre de formation ou de programmes le ministère offre-t-il aux administrations portuaires pour leur conseil d'administration et les bénévoles?

**Le président:** Répondez très brièvement, s'il vous plaît.

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous avons des contacts avec les administrations portuaires. Nous offrons sous diverses formes un renforcement des capacités.

**M. Todd Doherty:** Voulez-vous parler de contacts ou de formation?

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous offrons également de la formation et nous échangeons certainement de l'information. Nous rencontrons les administrations portuaires une fois par année et nous leur offrons une séance d'une semaine où nous leur fournissons toutes sortes de renseignements, ainsi que de la formation.

**M. Todd Doherty:** Il y en a 560...

**Le président:** Merci. Si vous n'y voyez pas d'inconvénient, monsieur Doherty, nous devons en discuter pendant la prochaine série de questions.

Nous passons maintenant à M. Donnelly, qui aura un maximum de sept minutes. Je vous en prie.

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

Je souhaite la bienvenue aux représentantes du ministère. Je vous remercie de votre présence parmi nous et de votre témoignage.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je tiens à rappeler que c'était hier la Journée mondiale des pêches. Je tiens à souligner la présence de pêcheurs indépendants, beaucoup de jeunes pêcheurs qui, nous l'espérons, ont un brillant avenir. Ils nous ont dit à quel point il est important que nous, au sein du comité permanent, nous nous saisissions de certaines des questions qu'ils ont soulevées. Nous espérons procéder à un examen du régime de permis et discuter de certaines des questions qui les préoccupent. Ils ont soulevé la question des propriétaires-exploitants sur la côte Ouest, par exemple, et j'espère que nous aurons l'occasion de nous rendre sur la côte pour les rencontrer et entendre directement leurs préoccupations.

Merci, donc, d'être venus nous faire part de vos préoccupations.

J'ai entendu un bon aperçu de la situation des ports pour petits bateaux: 1 008 ports au Canada, dont 678 sont essentiels et 330 non essentiels. Nous connaissons les protagonistes: le MPO, Travaux publics et les bénévoles des ports. Nous connaissons les préoccupations financières; vous avez donné un aperçu des immobilisations et de l'entretien courant.

Pour ce qui est des immobilisations, nous avons entendu parler des plans quinquennaux, du processus rigoureux à suivre et des intérêts socioéconomiques. D'autres fonctionnaires ont comparu devant le Comité il y a quelques semaines. J'ai demandé à l'un d'entre eux s'il y avait eu une étude sur les installations portuaires essentielles portant sur les besoins financiers associés aux plans de remplacement des immobilisations. Il n'a pas été en mesure de répondre.

Le ministère a-t-il examiné la question? Comme on l'a dit plus tôt, on injecte beaucoup de fonds temporaires, ce qui fait problème et rend au mieux difficile la planification à l'égard de certains besoins. Comme vous l'avez dit, madame Frenette, c'est sur un horizon de plusieurs décennies que nous essayons de résoudre le problème de l'investissement dans ces ports.

Le ministère a-t-il tenté d'étudier les besoins financiers à court ou même à long terme pour voir comment s'attaquer au problème du financement indispensable pour remettre ces ports en état?

• (1555)

**Mme Sylvie Lapointe:** En fait, nous avons réalisé une étude. C'était en 2013. Nous avons examiné les données que nous avons en main. Selon nos estimations, il nous faudrait 600 millions de dollars sur 10 ans simplement pour répondre aux besoins opérationnels et régler les problèmes d'usure dans les ports de pêche essentiels, de façon à les remettre en état ou à les améliorer.

Cela ne tient toutefois pas compte des pressions supplémentaires exercées sur le programme, particulièrement en ce qui concerne le dragage. Le problème est en grande partie attribuable aux changements climatiques, à la présence de plus gros bateaux, ainsi qu'à l'augmentation du nombre d'utilisateurs des ports, comme l'industrie de l'aquaculture. C'est la meilleure estimation que nous ayons pu faire.

**M. Fin Donnelly:** D'accord. L'étude, réalisée en 2013, porte donc sur une décennie. Était-ce la période de 2014 à 2024?

**Mme Sylvie Lapointe:** C'est ce que je crois comprendre, oui.

**M. Fin Donnelly:** Et le gouvernement a-t-il donné suite? Vous avez énuméré des montants prévus pour certains exercices. Quelle partie de ces fonds a été injectée dans le plan décennal?

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous avons obtenu plusieurs fois des fonds destinés aux infrastructures et aussi d'autres fonds prévus dans le budget de 2018. Cela a dû être pris en considération. Mais nous avons également estimé que, pour être en mesure de faire une grande partie du travail opérationnel à accomplir chaque année, nous devrions pratiquement doubler le montant des services votés.

**M. Fin Donnelly:** Vous dites donc que le gouvernement n'a pas accordé tous les fonds qui, selon l'étude, seraient nécessaires, ne serait-ce que pour s'attaquer aux problèmes actuels, cernés en 2013. Et on ne tient pas compte des défis nouveaux et émergents liés aux changements climatiques, à la présence de bateaux plus gros, etc.

**Mme Sylvie Lapointe:** Il a essayé de le faire en accordant des fonds temporaires échelonnés sur deux ou trois ans.

**M. Fin Donnelly:** Si nous tenons compte du financement temporaire, en sommes-nous à 50 %, dans le cadre de ce plan, à 75 % ou à 25 %? Savez-vous un peu où nous en sommes?

**Mme Denise Frenette:** Nous n'avons pas de données sur la période de 2013 à aujourd'hui, mais, comme Sylvie l'a expliqué, la proportion des ports qui sont dans un état passable ou plus que passable est passée de 73 % en 2011 à 87 % en 2018. Le financement temporaire nous a aidés à améliorer leur état. Il n'a pas répondu à tous les besoins, mais il a été utile pour améliorer à la situation.

**Mme Sylvie Lapointe:** Chose certaine, à propos des fonds prévus dans le budget de 2018, l'accent est mis sur la cession de ports, ce qui nous aidera à atteindre nos objectifs.

**M. Fin Donnelly:** J'ai deux questions à poser.

Premièrement, je voudrais que, une fois que nous aurons établi un plan décennal, nous cherchions à savoir si le gouvernement parvient à l'appliquer ou non. Vous dites que les fonds ont été utiles, et je le comprends. Bien sûr, ils ont été utiles; la situation s'améliore et, dans certaines installations, les trois quarts du travail sont faits.

Qu'en est-il de toutes les installations? C'est un lourd défi. Notre pays est vaste et s'occuper d'un millier de ports n'est pas une mince affaire. Mais pour nous assurer que les gouvernements ne dévient pas de la trajectoire au fil des ans, sur des décennies en fait, il nous faut des moyens de mesurer les progrès de façon à pouvoir dire, par exemple, que nous en sommes à mi-chemin dans la réalisation du plan décennal. C'est peut-être une recommandation que le Comité pourrait formuler.

Le dossier de la cession des ports évolue également. Pour certains ports essentiels, le ministère prend des dispositions avec les Premières Nations ou les municipalités. Nous avons appris de certaines municipalités et Premières Nations qu'il est difficile d'assumer la responsabilité de ces ports sans avoir assez d'argent ni assez de formation pour répondre aux exigences qui sont faites au gouvernement.

• (1600)

**Le président:** Merci, monsieur Donnelly. Nous avons largement dépassé votre temps de parole.

**M. Fin Donnelly:** D'accord. Je vais poursuivre au prochain tour.

**Le président:** Nous revenons maintenant du côté du gouvernement. Monsieur Fraser, vous avez un maximum de sept minutes. À vous.

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

Je remercie nos deux invitées d'être parmi nous et de nous faire part de leurs réflexions.

Dans votre exposé, vous avez parlé d'une augmentation, entre 2011 et 2018, du pourcentage de ports pour petits bateaux qui sont considérés comme étant dans un état passable ou plus que passable. La proportion est passée de 73 à 87 % pendant cette période.

Pouvez-vous m'aider à comprendre comment on détermine si un port pour petits bateaux est dans un état acceptable ou plus qu'acceptable? S'il existe un document qui définit les critères, pouvez-vous le communiquer au Comité?

**Mme Denise Frenette:** Nous faisons appel à nos ingénieurs, qui inspectent les installations. Ils en évaluent l'état et établissent le classement.

Chacune des installations du port fait l'objet d'une évaluation et on établit ensuite un classement global de l'état du port. En d'autres termes, il se peut que certaines installations soient en bon état mais qu'un quai ne soit pas dans une aussi bonne condition. C'est une évaluation globale qui est faite.

**M. Colin Fraser:** Existe-t-il un protocole ou une politique qui explique comment établir le classement?

**Mme Denise Frenette:** Il y a une définition des modalités de classement de la qualité des actifs.

**M. Colin Fraser:** Pourriez-vous communiquer cette information au Comité?

**Mme Denise Frenette:** Oui.

**M. Colin Fraser:** Merci.

Le pourcentage des ports pour petits bateaux qui sont dans un état acceptable ou plus qu'acceptable a été à la hausse, de 2011 à 2018, mais vous dites qu'il n'y a pas eu d'augmentation du montant des services votés. Je suppose que c'est grâce à des hausses ponctuelles des financements temporaires que ces progrès ont été possibles.

Est-ce exact?

**Mme Denise Frenette:** C'est une combinaison des deux, mais c'est principalement grâce aux financements temporaires.

**M. Colin Fraser:** Pendant que ces améliorations des installations se sont réalisées, de nouveaux défis énormes sont apparus, dont l'augmentation de la taille des bateaux, notamment dans ma région, le Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse, car le secteur des pêches prospère.

Est-il juste de présumer que, si nous nous sommes occupés de réparer et d'améliorer certains quais, nous n'avons pas nécessairement été en mesure de résoudre le problème de l'insuffisance de capacité de certains quais qui, pour être en bon état, ne peuvent pas accueillir assez de bateaux?

**Mme Sylvie Lapointe:** Il y a certainement beaucoup de problèmes d'insuffisance de capacité auxquels nous n'avons pas pu nous attaquer.

**M. Colin Fraser:** J'ai des questions à vous poser au sujet du dragage. Si j'ai bien compris, le budget total des ports pour petits bateaux est consacré aux quais et aux brise-lames, au maintien des installations en bon état, à l'accroissement de la capacité, mais aussi au dragage.

De votre point de vue, serait-il logique d'aborder la question différemment, en ce qui concerne le dragage, car ces travaux peuvent être différents d'un projet d'immobilisations?

**Mme Sylvie Lapointe:** Les coûts de dragage ont certainement augmenté. Sauf erreur, ils se sont élevés à environ 8,6 millions de dollars l'an dernier. Comme je l'ai dit, à cause de la présence de plus gros bateaux et des effets des changements climatiques que nous observons, nous devons faire face à des situations beaucoup plus imprévisibles et urgentes qui exigent des travaux de dragage. Nous essayons de travailler avec les administrations portuaires pour mieux prévoir où nous pourrions avoir ce genre de problème et faire appel à des entrepreneurs disponibles que nous pouvons faire venir très rapidement en cas d'urgence, mais votre idée d'une enveloppe budgétaire distincte est certainement très intéressante.

**M. Colin Fraser:** À propos de situations d'urgence, dans le Canada atlantique en particulier, il n'y a que deux ou trois entreprises, je crois, qui font des travaux de dragage. Si une entreprise travaille à un projet qui pourrait prendre tout l'été, jusqu'à la prochaine saison de pêche ou peu importe, et si elle doit s'interrompre pour une urgence, elle ne pourra peut-être pas achever ses travaux avant la saison de pêche. Ils seront donc mis en veilleuse pendant un certain temps, et puis d'autres obligations risquent de surgir.

Le fait qu'il manque d'entrepreneurs ou d'entreprises pour exécuter les travaux occasionne-t-il des problèmes à la Direction des ports pour petits bateaux dans l'exécution de son mandat en matière de dragage?

•(1605)

**Mme Denise Frenette:** Il est vrai que la capacité de dragage est limitée, mais je n'ai pas vu beaucoup d'exemples de situations où nous avons eu du mal à obtenir les services d'un entrepreneur. Les difficultés se situent plutôt sur le plan financier, lorsque surgissent des urgences imprévues.

**M. Colin Fraser:** En même temps que d'autres pressions s'exerçaient sur le budget des ports pour petits bateaux, y a-t-il eu, pour le dragage en soi, une hausse du coût d'exécution des évaluations environnementales et une augmentation des exigences et obligations imposées aux ports pour petits bateaux pour ce qui est des matériaux retirés, qui doivent être transportés, par exemple?

À cause de la hausse des coûts, votre budget vous permet de faire moins de travaux. Est-ce exact?

**Mme Sylvie Lapointe:** Vous avez raison. L'élimination de ces matériaux, particulièrement sur la terre ferme, occasionne des problèmes, d'autant plus que des provinces, comme la Nouvelle-Écosse, ont pris des règlements plus stricts. C'est là un défi de plus à relever.

**M. Colin Fraser:** Vous avez parlé de l'incidence des changements climatiques, qui font augmenter les besoins en dragage, lorsque davantage de matériaux s'accumulent. Les courants changent, et la température de l'eau influe sur tout cela à cause des changements climatiques.

Pouvez-vous nous dire un mot de l'impact de ces changements sur l'ampleur des travaux de dragage qu'il faut effectuer chaque année?

**Mme Denise Frenette:** Nous avons cherché à prévoir l'augmentation des coûts de dragage. Nous observons une évolution. Comme Sylvie l'a signalé, le dragage nous coûte 8,6 millions de dollars, mais nous prévoyons que ce montant passera à 21 millions de dollars. Nous essayons de faire des projections au sujet des besoins en dragage, et nous constatons que les coûts augmentent.

**M. Colin Fraser:** Merci.

Je suppose que mon temps de parole est terminé. Merci.

**Le président:** Vous supposez juste. Merci, monsieur Fraser.

Nous revenons maintenant chez les conservateurs, avec M. Doherty, qui aura un maximum de cinq minutes.

**M. Todd Doherty:** Merci.

Merci à nos invitées.

Notre collègue M. Donnelly a posé une question concernant l'état plus ou moins bon des installations. Sauf erreur, vous avez répondu que vous n'avez aucune donnée sur la période qui va de 2013 à aujourd'hui. Est-ce exact? Quelqu'un a dit, et je veux simplement vous donner l'occasion de...

**Mme Denise Frenette:** Je ne dirais pas cela. Nous mettons régulièrement à jour les données sur la qualité de nos installations, mais je dois dire au Comité que nous entreprenons actuellement une démarche qui comprendra l'embauche d'un expert-conseil pour mettre de nouveau à jour nos données.

**M. Todd Doherty:** D'accord, merci.

Madame Lapointe et madame Frenette, depuis combien de temps travaillez-vous à ce ministère?

**Mme Sylvie Lapointe:** Je travaille au ministère depuis 2000.

**M. Todd Doherty:** D'accord. Au même poste?

**Mme Sylvie Lapointe:** Non.

**M. Todd Doherty:** D'accord.

Et vous, madame Frenette?

**Mme Denise Frenette:** Je me suis jointe au ministère en septembre dernier.

**M. Todd Doherty:** D'accord, vous êtes donc relativement nouvelle.

Un plan de gestion des actifs a-t-il été élaboré?

**Mme Denise Frenette:** Eh bien, nous n'avons pas... Les données dont nous disposons pour 2013 sont l'amorce d'un plan de gestion des actifs. L'information que nous possédons sur l'état des installations nous permet d'avoir de bonnes données pour élaborer un plan. L'absence de financement des services votés et de financement stable a nui à notre capacité de pratiquer une planification stratégique.

**M. Todd Doherty:** D'accord, mais vous avez dit tout à l'heure que vous rencontrez les administrations portuaires une fois par année et que vous restez en contact constant avec elles. Est-ce exact? C'est le témoignage que nous avons entendu plus tôt.

**Mme Denise Frenette:** Oui, et...

**M. Todd Doherty:** Désolé de vous interrompre. Madame Lapointe et madame Frenette, vous devez connaître tous les deux, au jour le jour, l'état des ports, n'est-ce pas?

**Mme Denise Frenette:** Oui.

**M. Todd Doherty:** Faute de données scientifiques, vous recevez de l'information des administrations portuaires. Est-ce exact?

**Mme Denise Frenette:** Oui.



**M. Todd Doherty:** Je trouve cela exaspérant... Encore une fois, excusez-moi d'être arrivé en retard. Il est facile de dire que, avec plus d'argent, on réglerait tous les problèmes, mais vous nous dites qu'il n'y a pas de données sur la période qui va de 2013 à aujourd'hui. J'ignore s'il existe des données antérieures. Nous pouvons bien prétendre que les changements climatiques sont en cause et que nous en voyons les conséquences, mais nous n'avons pas de données. J'ai bien du mal à accepter que des fonctionnaires du ministère qui comparaissent devant nous...

Voilà que je me prends pour un orateur.

C'est votre ministère qui doit gérer. Ces questions relèvent de votre compétence. Est-ce exact?

•(1610)

**Mme Sylvie Lapointe:** Oui.

**M. Todd Doherty:** S'il y a des problèmes comme des ports pour petits bateaux qui sont vétustes ou ont besoin de réparations, plutôt que de compter sur des bénévoles pour essayer de les régler, notre ministère devrait faire tout en son pouvoir pour mettre les installations à niveau. N'est-ce pas exact?

J'ai une question simple à vous poser. Pourquoi sommes-nous là aujourd'hui à nous faire dire qu'il n'y a pas de données depuis cinq ans?

**Mme Denise Frenette:** Je ne dirais pas qu'il n'y a pas eu de données depuis cinq ans. L'information la plus à jour, l'évaluation complète qui nous donne des chiffres sur l'ensemble des installations remonte à 2013, mais...

**M. Todd Doherty:** Parfait. Permettez-moi de vous interrompre. Je suis désolé.

Je suis désolé, mesdames. Vous avez des fonctionnaires qui sont sur le terrain, n'est-ce pas?

**Mme Denise Frenette:** Oui.

**M. Todd Doherty:** Oui. Vous font-ils part quotidiennement de leurs préoccupations au sujet de nos ports pour petits bateaux, madame Lapointe?

**Mme Sylvie Lapointe:** Oui, nous entendons des préoccupations s'exprimer. Vous savez...

**M. Todd Doherty:** Êtes-vous incapable d'y donner suite, ou...?

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous ne disposons que d'un budget limité et nous essayons de nous concentrer sur les ports prioritaires, et les priorités sont établies en fonction de la sécurité...

**M. Todd Doherty:** Je vous interromps.

Les administrations portuaires sont gérées par des bénévoles.

Je m'y connais un peu en matière de cession des ports et des aéroports. Je vais parler librement des aéroports. Lorsque le gouvernement du Canada s'est départi des aéroports, nous avons dû élaborer un plan d'affaires pour gérer ces aéroports en toute sécurité. Les administrations portuaires sont censées faire de même. Est-ce exact?

**Mme Sylvie Lapointe:** Oui, cette responsabilité a été déléguée à...

**M. Todd Doherty:** Leur fournissez-vous des fonds supplémentaires lorsqu'ils vous parlent de graves préoccupations au sujet de l'état de leurs ports pour petits bateaux? Vous avez dit que vous les rencontriez chaque année...

**Mme Sylvie Lapointe:** Sur le terrain, nos bureaux régionaux sont en contact constant avec les différentes administrations portuaires.

**M. Todd Doherty:** Alors, nous devrions avoir des données à jour, n'est-ce pas?

**Mme Sylvie Lapointe:** Je pense que vous avez mal compris.

**M. Todd Doherty:** Je ne le crois pas du tout.

**Mme Sylvie Lapointe:** Lorsque Denise a dit qu'il n'y avait pas de données, nous parlions d'une évaluation précise du montant dont nous aurions besoin au cours des 10 prochaines années pour pouvoir répondre pleinement aux exigences du programme, et cette évaluation a été faite en 2013.

**M. Todd Doherty:** D'accord, il n'y en a donc pas eu depuis 2013.

**Mme Sylvie Lapointe:** C'est exact.

**M. Todd Doherty:** D'accord. Eh bien, je vous remercie de cette précision.

Me reste-t-il du temps?

**Le président:** Non.

**M. Todd Doherty:** C'est dommage.

**Le président:** Vous avez largement dépassé votre temps.

Nous revenons maintenant du côté du gouvernement.

Monsieur Morrissey, vous avez cinq minutes ou moins, s'il vous plaît.

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

Je tiens aussi à saluer les jeunes pêcheurs qui ont voyagé, je crois, par leurs propres moyens et qui ont trouvé les ressources pour se rendre à Ottawa. Hier soir, ils ont présenté avec beaucoup d'éloquence leur point de vue sur les problèmes auxquels ils sont aux prises et sur le fait que le modèle du propriétaire-exploitant fonctionne bien sur la côte Est, ce que nous reconnaissons. Ils aimeraient que ce soit le cas sur la côte Ouest.

J'espère sincèrement que nous aurons l'occasion de nous rendre sur la côte Ouest pour entendre davantage ce que vous avez à dire. Je vous remercie d'être venus et d'avoir si bien présenté votre situation.

J'ai quelques questions précises.

Vous avez parlé de 189 projets financés dans le cadre du budget de 2018 et de 104 projets réalisés cette année. Pourriez-vous nous fournir une liste de ces projets et leur coût estimatif, pourvu que la divulgation de ces renseignements ne porte pas atteinte aux exigences relatives à la confidentialité ou à la concurrence au sein du ministère? Si vous pouviez fournir cette liste de projets au Comité, je vous en serais reconnaissant.

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous devons nous assurer, dans la façon dont nous vous rapportons la valeur des projets, que nous ne sommes pas, comme vous l'avez mentionné...

**M. Robert Morrissey:** Je le reconnais.

Si c'est le cas, énumérez simplement les projets...

•(1615)

**Mme Sylvie Lapointe:** Oui.

**M. Robert Morrissey:** ... sans la valeur monétaire.

Vous avez parlé de la nécessité d'une intervention d'urgence, de fonds d'urgence. Y a-t-il un montant détaillé dans votre budget pour faire face aux situations d'urgence qui sont fréquentes?

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous avons un fonds de réserve de 5 millions de dollars que nous mettons de côté chaque année.

**M. Robert Morrissey:** Est-ce pour l'ensemble du Canada? Wow! J'espère qu'il n'y a pas beaucoup d'urgences. Il s'agit de 5 millions de dollars.

**Mme Sylvie Lapointe:** La moitié de cette somme est déjà dépensée, je crois.

**M. Robert Morrissey:** Cela ne fait aucun doute. Je pourrais dépenser autant dans ma circonscription. Je suis étonné que le montant soit si petit.

J'aimerais entendre vos observations sur une question particulière.

Y a-t-il une responsabilité commune pour l'entretien — et je vais simplement parler du Canada atlantique — des administrations portuaires? Nous avons constaté en voyageant sur la côte Est, et sur la côte Ouest aussi, dans une certaine mesure, que les responsabilités de certaines administrations portuaires sont éparpillées. Y a-t-il des dépenses courantes détaillées dont les administrations portuaires sont responsables?

**Mme Denise Frenette:** Dans le bail que nous avons signé avec les administrations portuaires, il est stipulé qu'elles sont responsables de la gestion quotidienne des installations et des travaux d'entretien mineurs. Il est vrai que certains...

**M. Robert Morrissey:** C'est assez général. C'est le cas partout. En fait, je crois qu'il s'agit d'une question que les ports pour petits bateaux devraient définir plus clairement pour en arriver à un... Ensuite, il faudra peut-être — et je dois être prudent avec ce que je dis — mieux comprendre les coûts pour certains utilisateurs de ces ports et les mesures à prendre possiblement pour les maintenir à flot.

Ce que je veux dire, c'est que les attentes sont parfois très élevées lorsque personne ne voit la facture, lorsque le gouvernement est responsable de l'entièreté de l'opération. En dehors du bail, de l'entente entre les autorités, il n'y a pas vraiment de... Par exemple, les coûts d'éclairage, d'électricité et d'autres choses du genre pourraient être supportés par vous. Ce n'est pas aussi précis, n'est-ce pas?

**Mme Denise Frenette:** Ce n'est pas si précis, non.

Nous entreprenons cette année un examen des baux et nous venons de mettre sur pied un comité national. Nous examinerons le bail et nous consulterons les administrations portuaires dans le cadre de cet exercice.

**M. Robert Morrissey:** Certains s'inquiétaient du fait que les 250 millions de dollars d'argent nouveau versés par notre gouvernement ne seraient peut-être pas tous dépensés en raison de la capacité limitée de lancer des appels d'offres et d'obtenir des contrats. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez?

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous avons reçu l'autorisation de dépenser moins en 2018-2019 et plus en 2019-2020. Nous sommes donc en mesure d'accélérer le rythme et de répondre aux attentes.

**M. Robert Morrissey:** Vous avez bon espoir que 250 millions de dollars seront versés dans environ deux ans...

**Mme Sylvie Lapointe:** Oui, nous effectuons simplement une ventilation.

**M. Robert Morrissey:** Les pêcheurs verront alors le changement dans leurs ports.

**Mme Sylvie Lapointe:** Oui.

**Le président:** Il vous reste sept secondes.

**M. Robert Morrissey:** Vous avez parlé du dragage et de l'environnement. Une des choses que je trouve frustrantes dans ma province, c'est que le gouvernement provincial ne permet pas le

déplacement de sable sur la plage jouxtant un port. Ce sable pourrait être déplacé sans frais, mais on le transporte plutôt sans problème de 100 pieds dans le chenal du port au coût de 300 000 \$, aux frais du gouvernement du Canada.

Pourrions-nous mieux coordonner ces actions avec les gouvernements provinciaux en adoptant une approche plus préventive à cet égard? Cette situation se produit souvent. Dans certains cas, il n'y a aucun coût. Il faut protéger l'environnement, mais, près du port, un entrepreneur pourrait retirer facilement ce sable s'il obtenait l'approbation environnementale, alors que lorsqu'on le déplace littéralement de 100 pieds dans le chenal du port, cela devient un problème de plusieurs centaines de milliers de dollars.

**Le président:** Nous allons essayer d'obtenir la réponse.

Vous avez pris sept longues secondes, monsieur Morrissey.

**M. Robert Morrissey:** Il me faisait le décompte à l'oreille.

**Le président:** Apparemment, cela n'a pas aidé.

Nous revenons du côté des conservateurs.

Monsieur Doherty, vous avez cinq minutes ou moins, s'il vous plaît.

**M. Todd Doherty:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais faire une observation à nos invités. Ce qui me frustre, c'est qu'à maintes reprises, le ministère nous promet de faire mieux. Tout le temps. Le rapport d'évaluation de 2013 du MPO sur le programme des ports pour petits bateaux mentionnait que les gestionnaires du ministère ont « récemment lancé un processus dans le but d'élaborer une stratégie et une analyse de rentabilisation pour améliorer la rentabilité du Programme et assurer sa viabilité à long terme ». C'est tiré du rapport de 2013.

Le rapport d'évaluation de 2013 sur le programme des ports pour petits bateaux indiquait également que les données sur le rendement des ports et l'état des installations portuaires n'étaient pas entièrement à jour. Cela fait cinq ans. C'est une étude très longue. Ce qui importe, c'est le montant d'argent dont vous disposez. Je dois remettre en question la gestion de ce programme.

J'aimerais savoir quand cette étude à long terme sera faite et combien d'argent supplémentaire il vous faudra pour la réaliser. Cinq ans se sont écoulés depuis la publication du rapport d'évaluation de 2013. La responsabilité doit commencer quelque part.

Vous êtes responsable de ce ministère. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

● (1620)

**Mme Sylvie Lapointe:** Il y a beaucoup de choses que nous n'avons pas été en mesure de régler sur le plan de la planification à long terme, en raison de la nature temporaire du financement que nous avons reçu pour des résultats à livrer dans des délais extrêmement serrés et des projets d'immobilisations visant à assurer la sécurité des ports pour petits bateaux.

Honnêtement, cela nous a pris beaucoup de temps. Chaque fois que le financement prend fin, nous recommençons à zéro et nous devons livrer, en très peu de temps, des projets importants et des produits livrables partout au pays.

**M. Todd Doherty:** Je n'accepte pas cette réponse.

Voici ce que je peux vous dire. Au bout du compte, en tant que gestionnaires d'un ministère, vous devez prendre des décisions. Vous devez gérer votre ministère et les biens en conséquence. Ce qui importe, ce sont les vies en jeu. Il faut exploiter ces ports pour petits bateaux en toute sécurité.

Je vais céder le reste de mon temps de parole à mon collègue.

**M. Mel Arnold:** Merci, monsieur Doherty.

Dans le même ordre d'idées, en ce qui concerne le rapport d'évaluation de 2013 et la déclaration selon laquelle une stratégie à long terme serait mise en oeuvre, pouvez-vous nous dire si une action a été entreprise?

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous avons notamment examiné dans le passé d'autres modes d'exécution du programme. Jusqu'à maintenant, nous n'avons pas été en mesure de trouver un autre mécanisme de prestation, autre que celui que nous avons, qui serait aussi efficace ou qui réduirait les coûts pour le gouvernement fédéral. C'est un travail en cours et nous continuons d'examiner...

**M. Mel Arnold:** C'est la fin de la planification à long terme?

**Mme Sylvie Lapointe:** Non.

**M. Mel Arnold:** Y a-t-il au moins autre chose qui a été entrepris?

**Mme Sylvie Lapointe:** Notre cycle de planification est de cinq ans, et c'est ce que nous sommes en mesure de faire en ce moment.

**M. Mel Arnold:** Peut-on parler alors de long terme?

**Mme Sylvie Lapointe:** C'est plus long qu'un an.

Comme je l'ai dit, nous sommes aux prises avec des injections soudaines de fonds importants et des attentes qui nous poussent à réaliser les projets en très peu de temps.

**M. Mel Arnold:** Dans le même rapport, on peut aussi lire : « des efforts pour trouver et essayer des solutions qui contribueront à améliorer l'abordabilité et la viabilité à long terme du Programme ».

Pourriez-vous nous donner des détails sur les solutions de rechange qui pourraient améliorer la prestation du programme des ports pour petits bateaux? C'était il y a cinq ans. Il aurait fallu élaborer quelque chose.

**Mme Denise Frenette:** En ce qui concerne les modèles de prestation de services qui ont été explorés, nous avons examiné l'exploitation de tous les ports au moyen de partenariats publics et privés. C'est une option qui a été envisagée. Il y a eu cession de tous les ports et prestation d'un nouveau programme de contribution pendant la transition. Une option aurait pu être la conversion vers un organisme de service particulier ou le transfert de ports non essentiels à Services publics et Approvisionnement Canada ou à la Société immobilière du Canada.

**M. Mel Arnold:** Vous avez examiné ces possibilités, mais y a-t-il eu des mesures entreprises à cet égard?

**Mme Denise Frenette:** Nous avons examiné ces possibilités, mais au bout du compte, en raison des coûts élevés des infrastructures et du faible potentiel de création de revenus, notre modèle lié aux ports pour petits bateaux est encore plus coûteux.

•(1625)

**M. Mel Arnold:** Il va continuer d'être...

**Le président:** Je suis désolé, mais nous allons maintenant revenir du côté du gouvernement.

Monsieur Finnigan, vous avez cinq minutes ou moins.

**M. Pat Finnigan (Miramichi—Grand Lake, Lib.):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais également remercier le groupe de la Colombie-Britannique de sa présence. Je vous en suis vraiment reconnaissant. Je pense à l'avenir de la pêche sur la côte Ouest. Comme vous l'avez entendu de notre côté, nous aimerions certainement vous rendre visite. Je pense que nous avons également entendu le NPD dire qu'il souhaiterait faire de même. Nous espérons simplement que le projet se concrétisera et que nous pourrions vous rendre visite.

[Français]

Mesdames Lapointe et Frenette, je vous souhaite la bienvenue et vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui.

Vous avez dit que les coûts du dragage allaient en augmentant, passant de 8 millions de dollars à 21 millions de dollars. À cause des tempêtes et d'autres facteurs, il est très difficile de prédire les coûts du dragage d'une année à l'autre. Faudrait-il qu'il y ait un budget distinct pour le dragage? Est-ce quelque chose qu'on envisage de faire?

**Mme Denise Frenette:** Ce serait certainement avantageux pour le Programme, parce qu'à l'heure actuelle, la pression financière découlant du dragage gruge notre capacité à entreprendre des projets de réparation ou de construction. Effectivement, ce serait bien s'il y avait un budget distinct.

J'aimerais préciser quelque chose au Comité. La somme de 8,6 millions de dollars dont nous avons parlé correspond à ce qui est normalement dépensé annuellement. Cela dit, les coûts du dragage sont en augmentation et, dans les dernières années, nous avons dépensé un peu plus que cette somme. Nous avons eu recours à un financement temporaire, ce qui nous a aidés à diminuer en partie la pression financière liée au dragage. La somme de 8,6 millions de dollars dont nous avons parlé correspond donc au programme régulier. Les coûts montent graduellement pour atteindre 21 millions de dollars.

**M. Pat Finnigan:** On sait que les changements climatiques entraînent des tempêtes beaucoup plus fortes. La semaine dernière, la tempête survenue à Terre-Neuve-et-Labrador a presque fait bouger l'île, selon ce qu'on nous a dit.

Tient-on toujours compte des changements climatiques dans chaque nouveau projet de construction ou d'aménagement? Mesure-t-on toujours ce facteur?

**Mme Denise Frenette:** Nous avons conçu un outil qui nous permet d'évaluer ou d'estimer la montée du niveau de l'eau. Nous tenons compte des changements climatiques dans la conception des infrastructures que nous devons construire.

**M. Pat Finnigan:** Je vais maintenant parler de la fermeture de quais ou de ports. La fermeture d'un port ou d'un quai représente des coûts assez élevés. Y a-t-il des installations qu'il serait moins dispendieux de garder ou de continuer à exploiter? Fait-on une analyse chaque fois qu'on envisage de fermer un port ou un quai? Parfois, il serait plus simple de continuer à l'aménager ou à l'exploiter.

**Mme Sylvie Lapointe:** Les ports dont nous essayons de nous dessaisir sont ceux qui accueillent des bateaux récréatifs ou qui ne relèvent pas du mandat du Programme. On a décidé en 1995, je crois, que le mandat du Programme se limiterait à faciliter la pêche commerciale. C'est pour cette raison que nous avons l'obligation de nous dessaisir de ces ports.

**M. Pat Finnigan:** Dans ma circonscription, nous allons avoir un robot qui va nettoyer l'intérieur du port, entre quatre points de repère, un peu comme les robots qui nettoient les planchers dans les maisons de nos jours. Ce robot va être essayé chez nous, à Pointe-Sapin, et cela va constituer une première, apparemment. Je ne pense pas que cela a déjà été fait, mais cela doit se faire.

Êtes-vous au courant de nouvelles technologies à venir, comme ce robot, qui vont permettre de draguer le fond marin?

**Mme Denise Frenette:** C'est la première fois que j'entends parler de ce robot. C'est intéressant. J'ai hâte d'explorer cette idée.

Je n'ai pas d'exemple de nouvelles technologies, mais c'est certainement une question que nous allons étudier.

Pour réduire les besoins de dragage, il faudra avoir une planification à long terme de nos structures. Par exemple, nous pourrions examiner l'orientation et la longueur de nos brise-lames ou encore envisager d'autres mesures de protection lors de la configuration de nos ports. Cela pourrait aider à réduire les besoins de dragage.

• (1630)

**M. Pat Finnigan:** Merci.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Finnigan.

Nous passons maintenant à M. Donnelly, pour trois minutes ou moins, s'il vous plaît.

**M. Fin Donnelly:** Merci, monsieur le président.

Madame Lapointe, vous avez mentionné que vous travaillez pour Pêches et Océans Canada depuis près de deux décennies. Vous avez vu beaucoup de changements, certainement plus que moi. Je suis ici depuis neuf ans.

Je reconnais les défis que le ministère a dû relever. Par exemple, de 2010 à 2015, il a fait face à d'importantes compressions. Maintenant, depuis 2015, vous avez un problème inverse d'injection de fonds.

Je reviens à cette étude de 2013 sur les immobilisations. À votre avis, combien faudrait-il voter de crédits pour financer adéquatement le plan décennal d'immobilisations des ports pour petits bateaux élaboré en 2013?

**Mme Sylvie Lapointe:** En ce qui concerne notre budget de services votés, nous avons dit que le fait de le doubler nous permettrait de relever un grand nombre des défis qui se présentent à nous.

**M. Fin Donnelly:** Le Comité pourrait formuler cette recommandation et ce serait très utile. Bien sûr, il faut réaliser plus d'études et collecter plus de données. Cependant, nous avons certainement entendu, lors de nos déplacements sur les deux côtes et dans le centre du Canada, qu'il y a des besoins communs et que les problèmes sont plus nombreux que les sommes d'argent pour les régler, même en comptant sur l'apport d'un financement temporaire.

C'est vraiment utile.

Dans la minute qu'il me reste, pouvez-vous me dire quels sont, selon vous, les trois principaux défis auxquels sont aux prises nos ports?

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous avons parlé des changements climatiques. C'est un énorme problème non seulement quant au respect des exigences en matière de dragage, mais aussi, comme il a été mentionné, en raison de l'intensité des tempêtes et des dommages et réparations à nos ports pour petits bateaux.

Le fait que les administrations portuaires doivent compter sur le travail de bénévoles qui ont des défis et des responsabilités de plus en plus complexes représente une autre difficulté. Il n'y a pas beaucoup de renouvellement parmi nos bénévoles.

Je vais laisser Denise mentionner un troisième défi.

**Mme Denise Frenette:** Nous devons également nous pencher sur le problème difficile et coûteux de la congestion des quais. Si nous ne réglons pas l'enjeu de la congestion, nous nous heurterons à de graves problèmes de sécurité.

**M. Fin Donnelly:** Nous avons une recommandation audacieuse et nous avons cerné trois grands défis.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Donnelly.

Nous avons terminé nos séries de questions. Les fonctionnaires du ministère sont ici jusqu'à 17 heures. Allons-nous poursuivre avec des séances de quatre minutes pour entendre le plus d'interventions possible?

**Des députés:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Hardie, vous avez quatre minutes ou moins, s'il vous plaît.

**M. Ken Hardie:** Merci, monsieur.

J'ai quelques questions.

Nous avons mis l'accent au départ sur le soutien à l'industrie de la pêche en raison des avantages économiques que cela représente pour les collectivités. Toutefois, nous avons certainement constaté, surtout dans le centre du Canada et sur la côte du Pacifique, que le volet récréatif est dans certains cas encore plus avantageux pour la collectivité sur le plan économique.

Est-il possible d'envisager ou de recommander que nous élargissions la portée des ports pour petits bateaux, et d'inclure le volet récréatif en raison des avantages économiques et des besoins dans ce domaine?

**Mme Sylvie Lapointe:** À ce stade-ci, compte tenu des défis auxquels nous faisons face et des ressources dont nous disposons, je ne pense pas que nous soyons en mesure d'assumer les coûts supplémentaires liés aux activités récréatives. J'ai aussi mentionné l'intérêt croissant envers le secteur de l'aquaculture, dont les activités nécessitent un accès à nos ports.

• (1635)

**M. Ken Hardie:** Nous n'en tenons pas compte?

**Mme Sylvie Lapointe:** Ils ne font pas partie de notre mandat. Comme je l'ai mentionné, il a été décidé en 1995 que le mandat du programme serait vraiment axé sur le soutien des activités de pêche commerciale.

**M. Ken Hardie:** J'imagine que le dragage est un problème dans de nombreux endroits au Canada, mais surtout sur la côte Est, en raison de la gravité croissante des tempêtes et de la nécessité, semble-t-il, de draguer.

Si vous aviez le financement nécessaire pour effectuer tous les travaux de dragage nécessaires pour maintenir les infrastructures en bon état, ou même pour améliorer leur capacité, le fournisseur de services actuel serait-il en mesure de suivre le rythme? Si vous aviez le financement et le plan d'action, cela ouvrirait-il la porte à un deuxième fournisseur de services qui viendrait essentiellement accroître la quantité d'activités en cours?

Les choses n'en sont pas encore là, n'est-ce pas?

**Mme Denise Frenette:** Pour être honnête, je ne suis pas tout à fait sûre de comprendre la question.

**M. Ken Hardie:** Si l'on tient compte de tous les travaux de dragage qui pourraient être effectués, à la fois pour maintenir les installations en bon état et pour apporter des améliorations, y aurait-il plus de travail que le seul fournisseur de services de la côte Est est en mesure de fournir?

**Mme Denise Frenette:** Cela dépend de la capacité de nos fournisseurs de services actuels. Il est certain que si nous avions plus d'argent, nous augmenterions probablement les travaux de dragage. À l'heure actuelle, nous sommes limités à la sécurité et à la priorité et...

**M. Ken Hardie:** Pensez-vous que les entreprises pourraient continuer d'exécuter le travail ou que la situation leur permettrait de prendre de l'expansion ou de créer des débouchés pour une autre entreprise?

**Mme Denise Frenette:** Cela leur permettrait de prendre de l'expansion ou de créer des débouchés pour une autre entreprise.

La raison pour laquelle j'hésite, c'est que je n'ai pas nécessairement d'information sur leur capacité maximale actuelle.

**M. Ken Hardie:** D'accord, merci.

C'est bien.

**Le président:** Nous passons maintenant au Parti conservateur. Monsieur Calkins, vous avez quatre minutes ou moins.

**M. Blaine Calkins:** Merci, monsieur le président.

Étant donné que c'est la troisième ou la quatrième fois que j'examine un rapport sur les ports pour petits bateaux au sein du présent Comité, je n'avais pas l'intention d'en dire beaucoup plus en ce qui concerne ce que je sais ou ce que je ne sais pas — ou ce que je pense savoir ou ne pas savoir —, mais j'ai dû me dépêcher aujourd'hui, et je tiens à remercier les fonctionnaires d'être venus.

J'ai souvent siégé à ce Comité et nous n'avons pas nécessairement fait savoir au public que nous pourrions probablement dépeussier les trois versions précédentes du rapport sur les ports pour petits bateaux, changer la date et le nom des personnes qui l'ont préparé, et nous en serions essentiellement au même point.

C'est tout simplement le reflet de la situation dans laquelle nous nous trouvons. Nous essayons continuellement de régler le problème avec le même genre de réflexion depuis des années. Ce n'est la faute de personne autour de cette table.

J'aimerais parler un peu de la flotte et de son évolution. Quelle information avons-nous au sujet des changements dans ce domaine? Des autorités et des représentants d'organisations de pêche sont venus nous dire qu'il y a des bateaux qui, essentiellement, laissent une empreinte trois fois supérieure à celle des bateaux existants.

Pouvez-vous nous donner un aperçu de la consolidation de la flotte? Avons-nous moins de bateaux, mais des bateaux plus gros? Avons-nous plus de bateaux plus gros? Avons-nous des renseignements sur la consolidation de la flotte et sur le rythme auquel les changements se produisent?

**Mme Sylvie Lapointe:** Les changements que l'on apporte à la flottille dépendent du type de pêche dont il s'agit. Prenons l'exemple de la région du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse, où l'on pêche le homard. Nous n'avons pas un plus grand nombre de bateaux, mais nous en avons de plus grands, c'est certain.

**M. Blaine Calkins:** Ces gros bateaux ont-ils une capacité de pêche différente? Ils peuvent probablement se déplacer sur de plus longues distances et rester plus longtemps en mer, n'est-ce pas?

**Mme Sylvie Lapointe:** Ils ont une meilleure capacité de pêche.

**M. Blaine Calkins:** Je vis en Alberta — ne m'en voulez pas pour cela —, mais je m'intéresse beaucoup aux pêches. Je me suis spécialisé en sciences halieutiques et aquatiques. J'aime beaucoup discuter de ces questions.

J'ai grandi sur une ferme, et le gouvernement du Canada ne possède pas une seule infrastructure entre les portes de notre ferme et le port de Vancouver. Je représente également des gens qui travaillent dans l'industrie forestière, et le gouvernement du Canada ne possède pas une seule infrastructure entre l'endroit où l'on abat un arbre et le port de Vancouver, que ce morceau de bois ou un autre produit soit expédié vers un marché d'exportation ou à l'intérieur du pays.

Je peux vous citer presque tous les autres secteurs des ressources naturelles au Canada, et je peux vous affirmer... Je ne dirais pas que le gouvernement du Canada n'aide pas ces secteurs de temps à autre, mais il n'en possède pas les infrastructures. Il n'est pas propriétaire des terminaux d'achat du grain. Les compagnies de chemin de fer ne lui appartiennent pas. Il ne possède rien de tout cela.

À ma connaissance, votre industrie est la seule au Canada dont le gouvernement fédéral possède et gère activement les infrastructures. Je me demande si, dans cet ordre d'idées, votre industrie ne pourrait pas assumer un rôle plus actif pour devenir propriétaire des actifs dont elle a besoin.

Quand je vois des pêcheurs venir à la table et dire qu'ils se débarrassent de leurs petits bateaux et pour construire de grands navires de plusieurs millions de dollars et quand je vois la société Clearwater et d'autres entreprises de transformation du poisson prendre de l'expansion, je me demande pourquoi le gouvernement du Canada agit ainsi. Ne pourrions-nous pas régler ce problème d'une autre façon, en retirant au gouvernement du Canada la propriété des infrastructures pour qu'il fournisse simplement l'aide nécessaire de temps à autre?

A-t-on déjà discuté de cette question au ministère?

• (1640)

**Mme Sylvie Lapointe:** Oui, bien des fois. Je crois que comme Denise l'a mentionné, nous avons examiné d'autres manières d'administrer ce programme. Malheureusement, très peu de parties accepteraient d'assumer la responsabilité d'une structure qui est...

**M. Blaine Calkins:** Je ne vois personne offrir au gouvernement du Canada d'investir les montants qu'il y injecte à l'heure actuelle. Il verse ces fonds pour renforcer la capacité de l'industrie.

Le gouvernement du Canada fait cela depuis très longtemps, mais il est peut-être temps d'aborder ce problème sous un angle nouveau. Je ne dis pas qu'il ne pourrait pas contribuer à cette transition, mais je pense que nous avons là une occasion de faire les choses plus intelligemment et j'espère que le rapport présentera cette recommandation. Je reconnais que ce problème sera très difficile à régler, mais je me demande si cette solution ne serait pas réalisable.

**Mme Sylvie Lapointe:** Ce que vous dites là est très intéressant. Je le répète, nous avons déjà examiné la question, et nous continuons à le faire. Pour ce qui est de la contribution accrue de l'industrie aux coûts d'exploitation du port, elle paie des droits aux administrations portuaires. Il serait certainement possible d'augmenter ces droits pour appliquer cet argent à l'entretien quotidien du port.

**Le président:** Monsieur Donnelly, vous avez quatre minutes ou moins, je vous prie.

**M. Fin Donnelly:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais poursuivre dans la même veine que mon collègue. Il a parlé d'un modèle d'entreprise possible. Le ministère a-t-il aussi songé à un modèle coopératif en s'alliant aux pêcheurs indépendants, par exemple, pour voir si la cession de ces actifs à un modèle coopératif ou communautaire réussirait?

**Mme Sylvie Lapointe:** Nous avons envisagé d'établir un partenariat public-privé. Je ne sais pas s'il s'agissait d'un modèle coopératif. Nous avons également envisagé la création d'un organisme de service spécial. Comme je l'ai dit, nous continuons d'examiner ces solutions éventuelles, et les suggestions et les idées du Comité nous seront très utiles.

**M. Fin Donnelly:** Nous avons parlé à plusieurs municipalités, mais je crois qu'elles préfèrent la pêche récréative à la pêche commerciale. Nous avons parlé — du moins sur la côte Ouest, je m'en souviens — à quelques Premières Nations qui s'intéressaient à la pêche. Nous pourrions peut-être envisager ce modèle.

Puis-je revenir un peu en arrière et demander pour quelles raisons un organisme accepterait ces actifs? Je suppose qu'il recevrait l'infrastructure qui s'y trouve déjà. Il resterait à savoir s'il générerait assez de revenus ou de recettes pour mettre à niveau et entretenir ces actifs.

**Mme Sylvie Lapointe:** Comme vous l'avez souligné, les municipalités préféreraient certainement acquérir des ports de plaisance pour les transformer en infrastructures maritimes qui généreraient des recettes considérables. Nous considérons activement la participation des Premières Nations, mais je le répète, il nous semble que si elles acceptaient de le faire, elles s'attendraient à un soutien financier continu de la part du gouvernement. C'est une possibilité que nous examinons.

**M. Fin Donnelly:** Madame Frenette, vous désirez intervenir?

**Mme Denise Frenette:** Oui.

Je tiens à souligner que nous n'investissons pas dans la modernisation des ports que nous considérons comme non essentiels. Nous veillons à leur sûreté, alors nous devons parfois en bloquer l'accès quand nous ne pouvons pas effectuer les réparations nécessaires. Il arrive que la collectivité désire acquérir ces propriétés, parce que quand nous les cédon, nous les remettons en état, donc la collectivité reçoit de meilleurs actifs. Comme Denise l'a dit, elle peut alors poursuivre des activités qui rapportent davantage.

• (1645)

**M. Fin Donnelly:** Ai-je le temps de poser une autre question?

Il me reste une minute. Très bien.

**Le président:** Presque...

**M. Fin Donnelly:** Je vais commencer, et si nous faisons un dernier tour, vous pourrez terminer.

Dans le même ordre d'idées, quelle serait la meilleure manière pour le gouvernement fédéral d'aider les collectivités qui désirent acquérir le port et ses actifs? Autrement dit, après avoir cédé un port,

quel serait le meilleur rôle que le gouvernement pourrait assumer pour contribuer à la réussite de cette entreprise?

**Mme Denise Frenette:** À l'heure actuelle, nous n'avons pas de rôle à jouer après une cession, mais je peux vous assurer que nous remettons les biens en bon état. La municipalité reçoit les actifs en bon état, ce qui facilitera leur entretien pendant plusieurs années.

**M. Fin Donnelly:** Les employés de l'administration portuaire possèdent aussi beaucoup de connaissances qu'ils peuvent transmettre aux acheteurs qui eux, n'en ont peut-être pas. Il serait bon de tenir compte aussi de cela.

**Le président:** Merci, monsieur Donnelly.

Revenons du côté du gouvernement. Monsieur Fraser, vous avez quatre minutes ou moins.

**M. Colin Fraser:** Merci. Je vais partager mon temps avec M. Morrissey.

J'aimerais revenir sur un point soulevé plus tôt par M. Calkins au sujet de la capacité de nos ports pour petits bateaux.

Je sais que le regroupement des flottilles dépend du type de pêche dont il s'agit ou d'autres facteurs. Un certain nombre de pêcheurs de homards du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse voudraient évidemment de plus grands bateaux pour y installer des viviers afin d'offrir un produit de meilleure qualité aux acheteurs. Ils veulent des bateaux plus sûrs et plus efficaces. Ils veulent poser tous leurs casiers à homards d'un seul coup au lieu de retourner deux fois sur les lieux pendant une même journée.

Tout cela nous ramène, je crois, à la question des services votés et à la planification à long terme de la résolution de problèmes de capacité. Je suis heureux que vous ayez soulevé cette question du financement stable à long terme des services votés et du fait qu'il n'a pas augmenté en neuf ans. À mon avis, cette question est très importante.

Nous avons parlé tout à l'heure de collaboration avec l'administration portuaire locale afin de tirer parti des connaissances sur le terrain qui nous éviteraient de manquer une occasion d'étendre à l'avenir la capacité de ces ports. On a mentionné le port de Wedgeport en soulignant l'installation d'un brise-lames à un endroit qui ne permettait pas d'y poser des quais flottants, ce qui empêcherait d'augmenter la capacité future de ce port.

Invite-t-on les responsables de l'administration portuaire à vérifier le plan d'ingénierie définitif des ports pour petits bateaux? Pensez-vous qu'il serait possible de le leur montrer avant d'obtenir l'approbation finale, ou est-ce que cette consultation a lieu plus tôt et qu'ils ne savent pas vraiment ce que l'on fera en fin de compte?

**Mme Denise Frenette:** Je crois bien que l'on montre la conception finale aux responsables de l'administration portuaire. Je ne peux pas affirmer avec certitude que l'on fait cela en tout temps, mais je crois bien que c'est le cas.

**M. Colin Fraser:** C'est ce que l'on est censé faire?

**Mme Denise Frenette:** Oui.

**M. Colin Fraser:** D'accord, merci.

Je cède la parole à M. Morrissey.

**M. Robert Morrissey:** Merci.

Dans le même ordre d'idées, certains représentants d'administrations portuaires nous ont dit que, surtout en Nouvelle-Écosse, une trop grande partie des fonds consacrés aux projets dans leur région sont versés à Travaux publics pour payer des frais de conception et d'ingénierie. Pour les travaux d'infrastructure dans la municipalité, on confie l'élaboration des plans au secteur privé. J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Y a-t-il un meilleur moyen de laisser aux administrations portuaires plus de contrôle sur la conception? Comme le soulignait mon collègue, il faudrait qu'elles aient plus de marge de manoeuvre pour déterminer la conception de leurs plans.

Les chiffres que je vais citer ne sont que des exemples. Disons que pour un projet de 3 millions de dollars, 2,9 ou 2,7 millions sont consacrés au projet. Ces chiffres semblent élevés, mais si l'on regarde ce qui reste pour le projet... C'est pourquoi nous avons vu tant de projets approuvés, mais une fois que l'on en déduit tous les coûts de conception et les frais généraux du gouvernement, le projet est tellement petit qu'il perd tout son sens.

• (1650)

**Mme Sylvie Lapointe:** Je peux juste vous répondre — et Denise me corrigera si je me trompe — qu'au moins nous aurons fait un effort.

Une grande partie de notre travail se fait à l'interne. Nous n'utilisons pas toujours SPAC. Cela nous a certainement beaucoup aidés sur le plan de l'efficacité et nous a permis de faire les choses plus rapidement et à moindre coût.

**M. Robert Morrissey:** La plupart des projets que je vois dans ma circonscription passent par Travaux publics. En parlant aux gestionnaires des ports pour petits bateaux... Je tiens à préciser que vos gens qui travaillent dans ma région travaillent très bien. J'ai établi de bonnes relations avec eux. Ils sont très utiles et ils essaient toujours de trouver des solutions. Cependant, une fois le projet approuvé, une partie importante du financement ne va jamais à la structure physique. Voilà ce qui fâche les responsables des administrations portuaires et les pêcheurs.

**Le président:** Merci, monsieur Morrissey.

Nous passons maintenant au Parti conservateur, avec M. Arnold, pour quatre minutes ou moins.

**M. Mel Arnold:** Je vais reprendre la question de M. Morrissey, parce que je ne pense pas que nous ayons reçu une réponse suffisante.

Il est certain que lors de nos déplacements sur la côte Est, on nous a dit que selon les estimations de certaines administrations portuaires, le fait de devoir passer par le processus d'approvisionnement public fait tripler les coûts. Avec l'argent investi, elles ne peuvent accomplir que le tiers du travail. C'est le genre de choses que nous entendons.

En envisageant les changements dont nous parlons, l'évaluation de 2013 comprend-elle l'examen de l'abordabilité et l'amélioration de la façon de faire les choses?

**Mme Denise Frenette:** J'ajouterais à ce qu'a dit Sylvie que nous disposons d'une certaine capacité interne. Nous utilisons parfois SPAC. Nous devons équilibrer un peu l'optimisation de la capacité et

les produits livrables du projet. Parfois, nous avons la capacité de faire les choses à l'interne, ce qui réduit les coûts et d'autres fois, nous devons passer par SPAC.

Serait-il possible d'améliorer ce modèle? Peut-être, et je crois que nous devrions continuer à essayer de le faire.

J'en reviens à la question des crédits votés par opposition aux financements temporaires. Le financement temporaire injecte des sommes considérables. Comme nous n'avons pas toujours le personnel nécessaire, nous collaborons avec SPAC pour réaliser nos projets. Si nous avons plus de services votés, nous pourrions peut-être renforcer notre propre capacité interne et, par conséquent, être moins dépendants de SPAC.

Au fil des ans, nous nous sommes axés sur le renforcement de notre capacité interne, mais nous ne sommes pas encore en mesure de tout faire nous-mêmes.

**M. Mel Arnold:** Je comprends.

Dans ce rapport de 2013, on ne mentionne pas tellement de lancement de projets. On semble envisager quelques initiatives, mais elles ne semblent pas se concrétiser.

Je suppose qu'en préparant notre rapport, nous devons surtout nous demander si nous devons nous attendre à un maintien du statu quo ou à une estimation de l'ampleur des mesures à prendre pour apporter du changement.

**Mme Denise Frenette:** J'ajouterais que...

**M. Mel Arnold:** Pardon?

**Mme Denise Frenette:** Vous avez dit qu'aucun travail n'avait été accompli depuis 2013.

En 2016, nous avons chargé un expert-conseil de mener une étude et de formuler des recommandations sur une stratégie à long terme. Un rapport a donc été publié en 2016...

**M. Mel Arnold:** Avec tout le respect que je vous dois, cette incapacité d'élaborer un plan est un thème récurrent au ministère. Nous entendons constamment parler de plans à élaborer, et quand nous signalons que ces plans n'existent pas, le ministère nous promet de mettre sur pied un plan pour élaborer les plans.

Je vais m'arrêter ici.

**M. Todd Doherty:** Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais ajouter...

**Le président:** Vous avez 30 secondes.

**M. Todd Doherty:** ...très rapidement, que dans le rapport de 2013, on lit « l'outil principal de gestion de l'information sur le rendement », appelé « le SCHMIR », l'outil d'extraction des ports pour petits bateaux, « n'est pas encore pleinement utilisé par toutes les régions. ».

Est-ce que toutes les régions l'utilisent maintenant?

• (1655)

**Mme Denise Frenette:** Oui.

**M. Todd Doherty:** Le programme fournit-il maintenant des données à jour sur le rendement des ports et sur l'état des installations portuaires?

**Mme Denise Frenette:** Oui. Nous avons de l'information sur les installations.

Permettez-moi de préciser. En 2013, nous avons mené une évaluation complète des coûts nécessaires pour maintenir nos actifs en bon état et pour éviter qu'ils ne se détériorent, mais à part cela, nous tenons des données sur nos installations.

**Le président:** Merci, monsieur Doherty.

Nous passons maintenant à M. Donnelly, pour quatre minutes ou moins, je vous prie.

**M. Fin Donnelly:** Merci, monsieur le président.

Madame Lapointe et madame Frenette, je vous remercie d'avoir répondu aux questions du Comité. Avant que je vous pose ma question, avez-vous quelque chose à ajouter ou à préciser? Je vous offre l'occasion de fournir au Comité de l'information sur ce que nous n'avons peut-être pas abordé ou sur lequel nous ne vous avons pas posé de questions.

**Mme Denise Frenette:** Si vous me le permettez, je parlerai de la capacité portuaire. Sylvie a mentionné qu'une fois par année, nous rencontrons les responsables des administrations portuaires de tout le pays. Nous avons un comité consultatif national et nous avons aussi des comités régionaux. Nous menons un dialogue direct avec un sous-ensemble d'administrations portuaires.

De plus, le ministère investit 600 000 \$ par année pour soutenir le développement des capacités. Cet argent permet aux administrations portuaires d'organiser des conférences pour offrir de l'éducation, des ateliers de formation sur différents sujets et de l'aide à la résolution de problèmes sur le terrain. Elles l'utilisent aussi parfois, par exemple, pour installer des outils de communication et pour produire des sites Web. Nous versons régulièrement ces fonds directement aux administrations portuaires pour les aider à renforcer leurs capacités.

**M. Fin Donnelly:** Madame Lapointe.

**Mme Sylvie Lapointe:** J'ai terminé. Merci.

**M. Fin Donnelly:** Très bien.

C'est intéressant. Ma question portait sur la formation et le renforcement des capacités, et vous venez d'en parler. J'allais vous demander si le financement est suffisant. Quels sont les plus grands défis des administrations portuaires en effectuant ce travail dans ce que je qualifierais de situations ou de contextes difficiles?

**Mme Denise Frenette:** Je pense qu'à l'heure actuelle, elles cherchent à préciser les rôles et les responsabilités et à élaborer de meilleurs outils. Comme je l'ai mentionné, nous menons un examen des baux afin que, quand nous concluons un bail, celui-ci communique mieux et plus clairement les rôles et les responsabilités et fournisse de bons outils de travail. À mon avis, c'est un élément clé. Nous nous efforçons également de poursuivre le dialogue sur les autres outils que nous pourrions leur fournir.

**M. Fin Donnelly:** J'ai une dernière question.

Nous avons parlé plus tôt d'établir éventuellement différents modèles communautaires. J'ai posé des questions sur les modèles de

coopérative, par exemple, ou de coopérative communautaire et de collaboration avec les Premières Nations. Si quelqu'un voulait fournir de l'information, quel serait le meilleur moyen de faire part de ses idées au gouvernement, au MPO?

**Mme Denise Frenette:** Je pense qu'il le ferait par l'entremise du réseau des administrations portuaires, notamment par le représentant des administrations portuaires nationales au comité national. Je pense que ce serait la meilleure solution...

**M. Fin Donnelly:** ... le meilleur guichet vers l'interne.

**Mme Denise Frenette:** ... pour que la discussion se déroule au niveau national.

**Le président:** Merci, monsieur Donnelly.

Avec la permission du Comité, j'aimerais demander une précision afin que l'analyste obtienne la bonne information.

Vous avez mentionné dans votre témoignage que les ports pour petits bateaux possèdent une certaine expertise sur la conception du travail, mais que parfois, il faut s'adresser à SPAC pour que ce travail se concrétise. Dans le calcul des coûts, est-ce que cet autre ministère facturerait simplement, par exemple s'il s'agit d'ingénierie ou autre, le coût de la conception technique, ou est-ce que les ports pour petits bateaux paient une prime, presque comme s'ils confiaient ce travail à une firme d'ingénieurs de l'extérieur, qui normalement facturerait sur la base d'un pourcentage?

À mon avis, ces deux ministères font partie du gouvernement. Ils devraient presque, disons, échanger de l'argent de Monopoly au lieu d'échanger l'argent réel qui est affecté à la réparation d'un élément de l'infrastructure fédérale à un autre ministère fédéral qui fait le travail de conception. Je ne comprends pas pourquoi cela augmenterait les coûts ou serait ajouté au coût réel du projet ou au coût estimatif simplement parce qu'un autre ministère collabore à la conception.

● (1700)

**Mme Denise Frenette:** Malheureusement, les services de SPAC ne sont pas gratuits.

En guise de précision, je sais que M. Morrissey a dit que le coût à l'étape de l'ingénierie est élevé. Cependant, il ne s'agit pas seulement des frais du travail de SPAC. Il y a beaucoup d'études à faire pour évaluer l'agitation des vagues et l'impact environnemental. La planification est complexe, ce qui fait augmenter les coûts. Aux fins du compte rendu, nous ne parlons pas seulement des coûts facturés par SPAC.

**Le président:** Merci à tous.

Je remercie nos témoins d'être venus aujourd'hui.

Nous allons suspendre la séance quelques instants pour vider la salle afin que le Comité puisse effectuer du travail à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos.]









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

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

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

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

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

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

---

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

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

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

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

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

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

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

---

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