



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent des pêches et des océans

---

FOPO • NUMÉRO 034 • 2<sup>e</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 13 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 13 mai 2008

•(0945)

[Traduction]

**Le président (M. Fabian Manning (Avalon, PCC)):** La séance est ouverte.

Bienvenue à tous et merci d'être venus ce matin. Nous sommes le Comité permanent des pêches et des océans, et nous effectuons actuellement une étude sur la composante du ministère des Pêches et des Océans qui s'occupe des ports pour petits bateaux.

Nous avons eu l'occasion de nous rendre sur la côte Est du Canada et nous nous rendons également sur la côte Ouest à la fin du mois. Aujourd'hui, nous avons la chance de nous trouver à Belleville. Notre but est de tenter de présenter quelques suggestions pour améliorer l'exécution du programme et son financement.

Nous avons entendu des intervenants provenant de partout au pays ainsi que des personnes qui travaillent au sein du ministère. Ils ont eu l'occasion d'examiner un aspect un peu différent de ce à quoi nous avons été habitués jusqu'à présent et d'en entendre parler.

Notre comité est constitué de représentants de tous les partis de la Chambre des communes. Nous avons des représentants du Parti conservateur, du Parti libéral, du Bloc, et nous amenons avec nous un représentant du NPD pour qu'il nous apporte son soutien moral. Il est là-bas dans le coin. À la condition de ne plus toucher à un ballon de soccer, vous avez une raison de moins de vous inquiéter.

Nous sommes donc enchantés d'être ici aujourd'hui. Avant que nous commençons la partie officielle de notre réunion, je vais demander à M. Daryl Kramp, député de la région, de nous adresser un petit mot de bienvenue. Je reprendrai ensuite la parole et entamerons notre réunion.

**M. Daryl Kramp (Prince Edward—Hastings, PCC):** Merci, monsieur le président, monsieur le secrétaire parlementaire Kamp, tous les députés qui sont présents ici ainsi que la greffière et tout le personnel qui travaille d'arrache-pied pour assurer le bon déroulement d'une réunion comme celle-ci — les interprètes, par exemple.

Bienvenue à Prince Edward—Hastings. Voici une occasion de faire progresser l'étude sur le dessaisissement des ports pour petits bateaux. Si nous sommes ici à Belleville et dans le County, c'est parce que nous avons de nombreux sites, tous à diverses étapes d'aménagement ou de dessaisissement. Je crois qu'un examen de ces sites ainsi que des divers problèmes et diverses possibilités qu'ils suscitent sera utile dans l'évaluation qu'effectuera le comité au cours de ses futurs travaux sur, entre autres, la façon dont nous devrions poursuivre le programme de dessaisissement et examiner les problèmes de financement.

Je souhaite la bienvenue dans le comté de Prince Edward aux personnes qui y mettent les pieds pour la première fois — sauf à Scott Simms. Bienvenue de nouveau, Scott, après votre passage au Loyalist College. Les gens qui viennent d'ici appellent affectueusement la région le County. Si vous l'appellez autrement, les gens

sauront que vous n'êtes pas de la place. Ce que vous trouvez ici en réalité, ce sont des kilomètres et des kilomètres de belles plages, un parc provincial, de l'agriculture, des boutiques pittoresques, quelques vignobles de calibre mondial, une solide vocation agricole et une communauté artistique et culturelle vraiment vivante.

Les représentants de Belleville se joignent à nous aujourd'hui, et c'est évidemment là que nous sommes arrivés en train aujourd'hui. Belleville est l'épicentre industriel et commercial de notre circonscription. Tout découle de là : notre gestion publique au niveau du comté et au niveau municipal. Nous sommes très bien représentés ici aujourd'hui.

Évidemment, si vous êtes comme la majorité des Canadiens, vous êtes un amateur de hockey et vous suivrez le tournoi de la coupe Memorial. Les Bulls de Belleville sont l'une des équipes qui y représenteront l'Ontario. Nous en sommes très fiers, et on entend toujours les gens scander « Go Bulls Go » dans ce temps-là.

Si vous continuez votre route vers le Nord, en passant par le Centre et le Nord de Hastings, vous croiserez des centaines de lacs et de rivières ainsi qu'une population diversifiée mais rurale. Je ne veux en aucun cas empiéter sur le temps de la réunion, puisque des questions importantes doivent être abordées, mais l'une des choses pour laquelle nous sommes très bien connus, c'est notre qualité de vie. Je crois que ça se voit. C'est un endroit idyllique qui présente un mélange extraordinaire de plein de choses. De plus, l'élément prédominant ici est sans contredit la gentillesse des gens. J'ai grandi dans ce milieu, et c'est ce qui m'a poussé à revenir ici.

Je vais simplement terminer en reprenant une phrase de Helen Steiner-Rice, qui disait que les étrangers sont des amis que nous n'avons pas rencontrés. Je peux donc vous assurer que, dans la région, personne n'est jamais étranger.

Je vous souhaite une bonne réunion aujourd'hui. J'espère que les choses qui en ressortiront aideront nos collectivités ainsi que le gouvernement fédéral à faire des progrès.

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

Plutôt que ce soit moi qui présente les invités, je vais leur demander de le faire eux-mêmes.

Voici essentiellement comment nous procéderons: après l'introduction, vous pourrez présenter les déclarations préliminaires de votre groupe. Nous laisserons ensuite les membres poser des questions.

Tout d'abord, je vais vous laisser présenter.

**M. Neil Ellis (maire, Ville de Belleville):** Je suis Neil Ellis, maire de Belleville.

• (0950)

**M. Steve Hyndman (directeur général, Ville de Belleville):** Je m'appelle Steve Hyndman et je suis le directeur général de la Ville de Belleville.

**Mme Marjorie Buck (directrice des services récréatifs et communautaires, Ville de Belleville):** Je suis Marjorie Buck, directrice des services récréatifs et communautaires de la Ville de Belleville.

**M. Rick Kester (directeur, génie et travaux publics, Ville de Belleville):** Je m'appelle Rick Kester, directeur du service du génie et des travaux publics de la Ville de Belleville.

**Le président:** Merci beaucoup.

Notre maire fera une déclaration préliminaire pour nous.

**M. Neil Ellis:** Je vais être bref.

J'aimerais remercier Daryl et tout le monde d'avoir organisé cette rencontre en si peu de temps. C'est tout simplement remarquable. Ça montre que les deux gouvernements travaillent ensemble et qu'ils ont leur mot à dire. C'est fantastique que nous puissions être ici aujourd'hui et parler de ce qui est probablement l'un des plus gros projets dans l'histoire de notre ville. C'est génial que ce projet aille de l'avant. Nous nous sommes heurtés à quelques obstacles, mais il semble qu'avec Daryl et notre personnel, nous ayons été en mesure de les surmonter.

Nous aurons aujourd'hui une visite guidée de Belleville vers 15 h 20. Nous visiterons les sites et nous verrons par nous-mêmes ce qu'on prévoit y faire.

Sur ce, j'aimerais céder ma place à notre directeur général, M. Steve Hyndman.

**M. Steve Hyndman:** Merci beaucoup, monsieur le maire.

Je vais parler un peu du programme de dessaisissement en général et de l'expérience du point de vue de Belleville. Marjorie Buck parlera ensuite précisément du fonctionnement du programme à Belleville.

La première chose que je dois dire, c'est que, selon moi, le programme de dessaisissement mis en place par le gouvernement fédéral est une très bonne chose. Je crois que c'est dans cette direction que le gouvernement fédéral doit aller.

Dans la plupart des cas, les ports et les secteurs riverains font partie intégrante de l'identité des collectivités dans lesquelles ils sont situés. Par conséquent, je crois qu'il est extrêmement important que les gens de la place puissent contrôler la façon dont les secteurs riverains et les ports sont utilisés et qu'ils puissent avoir droit de regard sur la question. C'est ce que le programme permet aux municipalités locales de faire. Du point de vue de Belleville, de mon point de vue, je crois que le gouvernement met en place une politique très cohérente en adoptant cette approche particulière.

Pour certaines collectivités, et ce n'est peut-être pas vraiment le cas à Belleville, le port lui-même est vraiment la plate-forme de développement économique la plus importante dont dispose la population. C'est une infrastructure extrêmement importante pour Belleville sans être la seule, comme l'a mentionné Daryl. Nous avons une assise industrielle très solide dans la ville. Mais le port revêt une importance considérable pour l'identité de notre collectivité. Même si nous avons une bonne infrastructure industrielle, selon moi, c'est le port qui fait de Belleville ce qu'elle est. Cela montre à quel point il est important pour notre collectivité. Je crois que c'est le cas pour à peu près n'importe quelle collectivité au pays. J'estime que le travail que vous effectuez est extrêmement important.

Je vais demander à Marjorie Buck de parler précisément du programme à Belleville ainsi que de certains enjeux, problèmes et aspects que l'exercice a permis de mettre en lumière.

À vous, Marjorie.

**Mme Marjorie Buck:** Merci, Steve.

C'est avec plaisir que je parle ce matin du secteur riverain de la ville de Belleville. Je vais vous présenter deux points de vue: d'abord, celui de la résidente — j'ai effectivement vécu dans le comté pendant de nombreuses années, Daryl — puis celui de l'employée de la ville.

Je veux d'abord souligner le fait que le secteur riverain de Belleville est unique du fait que, lorsqu'on parle de la région — et je suis très fière du comté —, il y a un élément qui ressort en ce qui a trait à l'extrémité nord: son accès limité au public. Il y a très peu d'endroits où on peut accéder au bord de l'eau sans passer par une propriété privée.

Il y a des années, la Ville de Belleville a eu la prévoyance de commencer à se préoccuper du secteur riverain et à collaborer avec le gouvernement fédéral, avec qui elle a conclu une entente. En 1984, nous avons repris la gestion de ce que nous appelons le quai Meyers, qui est notre principal port.

Nous en avons deux qui relèvent de vous. Le deuxième est le port de Victoria, que nous avons exploité avec des bénévoles il y a longtemps. En 1994, la Ville de Belleville a conclu une entente avec le gouvernement fédéral, qui comprenait un bail pour le plan d'eau, dont nous avons repris la gestion.

Depuis 1984, la Ville de Belleville, en collaboration avec le Programme des ports pour petits bateaux, a investi beaucoup d'argent dans son secteur riverain. Nous avons des fonds pour les dépenses autres que les dépenses en capital que nous a accordés le gouvernement fédéral, et nous avons des fonds pour les dépenses en capital. Cet argent a permis à la Ville de Belleville de mettre en valeur un secteur riverain unique, que nous considérons comme le joyau de notre collectivité.

Dans la région, beaucoup de municipalités ont des berges, mais là aussi, l'accès est limité. Nous avons le quai Meyers qui permet aux voyageurs de venir dans notre région et de profiter des attraits qu'offre notre ville. Il permet également aux plaisanciers saisonniers et aux gens de l'endroit de profiter de nos voies navigables. Nous sommes chanceux d'avoir obtenu cette entente.

Au début, quand le gouvernement fédéral a annoncé la mise en œuvre du programme de dessaisissement, nous étions très préoccupés. Nous avons peur de perdre l'accès à nos berges et que la Ville perde toute possibilité d'agir faute d'obtenir l'argent nécessaire pour exploiter le secteur.

Heureusement, notre gouvernement fédéral s'est manifesté, et nous avons conclu un certain nombre d'ententes au fil des ans qui nous permettent de participer au programme de dessaisissement et de voir ce que nous pouvons faire dans l'avenir. Nous avons mis en place des programmes de partage des coûts pour établir un plan directeur, et nous avons effectué certaines évaluations environnementales. Enfin, avec les résultats de ces études, nous avons signé une entente de partenariat en 2003-2004 en vertu de laquelle, grâce au Programme des ports pour petits bateaux et au Conseil du Trésor ainsi qu'à de nombreux autres ministères fédéraux et à la Ville, nous pouvions envisager de nettoyer le quai Meyers et le secteur riverain et de le mettre en valeur avant que la Ville les prenne en charge.

Cela représentait un engagement de 10 millions de dollars pour le gouvernement fédéral et de 5 millions de dollars pour la Ville de Belleville. À la Ville, et en particulier dans mon service, des dépenses s'élevant à 5 millions de dollars, et à plus forte raison la somme que vous fournissez, ça représente beaucoup d'argent pour les contribuables. Nous avons pris un engagement, et nous l'avons fait en nous disant qu'avec une somme totale de 15 millions de dollars, nous pourrions avoir un secteur riverain exceptionnel, que nous pourrions exploiter sans risque pour tous.

Au cours des années qui se sont écoulées depuis que nous avons établi ce partenariat, beaucoup de choses ont changé dans la province. Les règlements de notre ministère de l'Environnement ont changé, et en tant que municipalité, nous devons les respecter. Évidemment, le gouvernement fédéral travaille de concert avec le gouvernement provincial et tente de les respecter, mais nous devons les respecter.

Malheureusement, dans notre projection initiale, nous avions estimé que 10 millions de dollars et 5 millions de dollars étaient des sommes raisonnables pour arriver au stade où la ville aurait les moyens d'exploiter le secteur riverain. Toutefois, en date de la semaine dernière, nous avons dépensé 3 060 000 \$ pour effectuer des études sur le secteur riverain ainsi que pour obtenir les certificats d'approbation du ministère de l'Environnement et les conditions d'utilisation de nos droits de propriété. Il y a donc eu beaucoup d'études supplémentaires, et beaucoup de dépenses supplémentaires.

• (0955)

Croyez-moi, j'apprécie certes les 10 millions de dollars, mais nous envisageons la possibilité que d'autres dépenses surviennent. Au cours de notre visite cet après-midi, c'est avec plaisir que je montrerai aux membres du comité ce que nous allons faire et comment nous allons procéder.

Les 15 millions de dollars — je suis heureuse de dire que nous avons présenté notre soumission, et qu'elle ne dépasse pas le budget. Nous sommes donc prêts à aller de l'avant.

Pour ce qui est des opérations de la Ville, dans notre budget des opérations pour 2008, nous avons prévu des subventions fiscales de 49 000 \$ pour exploiter le secteur riverain. Lorsque la Ville prendra en charge le secteur, nous devons régler de nombreux problèmes en ce qui a trait aux coûts, soit les coûts liés à la nécessité d'avoir une usine de prétraitement des eaux souterraines en raison de la contamination au quai Meyers, ainsi que les coûts liés à l'entretien des installations, puisque l'infrastructure qui appartient actuellement au gouvernement fédéral deviendra notre propriété et que nous devons nous acquitter de certaines obligations.

Comme ville, nous voulons nous en charger, et nous voulons faire du secteur riverain une réalité pour nous. Cependant, je dois également examiner les répercussions de cette opération sur nos contribuables. Notre conseil s'y engage. Nous sommes ici aujourd'hui pour tenter de déterminer si le comité envisagera l'avenir en tenant compte de l'exploitation des ports pour petits bateaux dans son budget. Est-ce que vous envisagez que le Programme des ports pour petits bateaux travaille en collaboration avec la Ville de Belleville pour ce qui est d'un fonds qui nous permettrait d'assumer progressivement la totalité des coûts d'exploitation de ce port, qu'il s'agisse d'un fonds de réserve ou de tout autre fonds établi dans votre budget annuel, qui serait accordé pour ces types de port?

Je sais que vous possédez encore un certain nombre de ports sur les sites. Je crois qu'il y en a environ 120 qui sont encore la propriété du fédéral et qui font partie du programme de dessaisissement. Mais il y a une réalité associée aux coûts que doivent supporter les

contribuables, que ce soit parce qu'ils paient des impôts ou des taxes au gouvernement fédéral, au gouvernement provincial ou à la municipalité. Comme ville, nous voulons agir et nous nous y engageons. Nous demandons à ce comité qu'il recommande qu'on prenne en considération dans le financement des ports qui sont cédés aux diverses municipalités les coûts d'exploitation ainsi que les coûts en capital inattendus qui pourraient s'ajouter.

• (1000)

**Le président:** Merci, madame Buck.

Est-ce qu'il y a une autre intervention?

**M. Steve Hyndman:** Je crois que c'est la fin de nos exposés.

Je crois, monsieur le maire, que vous allez parler au nom d'Angela Genereaux.

**M. Neil Ellis:** C'est dommage qu'Angela ait eu un autre rendez-vous. Elle est notre partenaire à la Chambre de commerce. Essentiellement, en tant que ville, nous travaillons de concert avec la Chambre de commerce de Belleville pour promouvoir le tourisme dans la région.

La Chambre de commerce appuie le projet présenté, comme nous tous d'ailleurs, mais ce qu'il faut, c'est de faire de Belleville autre chose qu'un simple arrêt sur la 401 pour casser la croûte et faire le plein. Je crois qu'en devenant propriétaire de nos rives, si nous pouvons trouver les moyens d'en faire une destination touristique... Le problème que nous avons, c'est qu'il s'agit de l'argent des contribuables. Quand on parle de reprendre ces terrains et de le nettoyer, nous ne devons pas oublier qu'ils ne comportent pratiquement aucune infrastructure, comme des bâtiments, des patinoires, etc. Le plan directeur que nous avons élaboré est un plan qui, à long terme, va coûter probablement au delà de 20 à 30 millions de dollars une fois terminé.

Malheureusement, à Belleville, le fardeau fiscal repose sur les épaules des usagers et nos revenus, sur les taxes foncières. Donc, comme la directrice l'a dit, l'entretien des parcs a un coût. Comme 700 000 \$ représente en fait 1 p. 100 de l'assiette fiscale, ou une augmentation de 1 p. 100 des taxes, nous devons chercher des partenaires et voir si nous pourrions prolonger en quelque sorte le partenariat avec les instances gouvernementales supérieures, en vue d'en faire une destination touristique.

C'est essentiellement ce sur quoi la chambre se penche. Nous pouvons faire la promotion de Belleville et nous pouvons faire en sorte que les gens s'arrêtent, mais encore faut-il les garder ici et faire de notre milieu une destination et un moteur économique dans l'industrie du tourisme.

Quand on compare avec l'Ontario dans son ensemble, nous pouvons nous compter très chanceux en ce qui concerne l'emploi et le fait d'avoir une économie diversifiée, tant sur le plan de l'industrie que du commerce au détail. Là où le bât blesse, c'est probablement dans le fait que nous n'avons pas de grandes attractions touristiques. Nous sommes en quelque sorte la porte d'entrée des vignobles dans le comté, et une escale.

Avec le projet du port, nous entrevoyons la tenue de concerts au bord de l'eau et des hôtels remplis de clients venus visiter notre ville. Je crois que si nous pouvons attirer des gens ici et les amener à s'arrêter, ils voudront rester; mais nous devons investir davantage dans l'aménagement de nos rives.

À mon avis, beaucoup de gens ont l'impression que l'opération de décontamination va donner lieu à la construction de bâtiments, qu'il y aura une patinoire et tout cela. Mais en fait, le nettoyage ne vise qu'à faire de la baie de Quinte un meilleur endroit où vivre; on empêchera les contaminants de s'infiltrer dans les eaux de la baie, et ce sera le début d'une nouvelle ère, comme l'a donné à entendre la directrice, Mme Buck.

J'estime important pour nous de demeurer partenaires des deux ordres de gouvernement, dans l'espoir que les budgets d'infrastructure s'en trouvent accrus afin que l'on puisse construire des bâtiments et en faire un point d'attraction, non seulement pour que la santé de la collectivité soit protégée et que les résidents de Belleville puissent profiter de leurs berges, mais également pour que d'autres s'y arrêtent et que l'argent reste dans notre ville.

**Le président:** Merci, monsieur le maire, de même qu'à vous tous pour vos exposés.

M. Byrne entamera la période réservée aux questions.

**L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

C'est fantastique d'être ici. J'ai, bien sûr, apprécié ce que j'ai vu de votre ville, à mon arrivée, mais j'ai bien hâte de visiter les installations portuaires, cet après-midi.

Je tiens à vous remercier pour votre accueil, mais nous sommes engagés dans une étude très importante, de sorte que j'irai droit au but.

Vous aviez mentionné que vous aviez conclu un accord de dessaisissement. Je crois comprendre, et vous me corrigerez si j'ai tort, que l'entente en question était conditionnelle à l'engagement d'une dépense de 15 millions de dollars sur une période de je ne sais trop combien de temps — peut-être pourriez-vous vérifier et répondre à cela. Je vais vous donner en quelque sorte un aperçu de ce à quoi je veux en venir, puis nous pourrions échanger. Donc, il était question d'une dépense de 15 millions de dollars sur une certaine période, après laquelle vous devriez assumer la propriété des actifs immobiliers, du plan d'eau et de tous les aménagements terrestres se rapportant à la jetée.

S'agit-il d'un engagement contractuel irrévocable, ou d'un accord d'ordre général ne comportant aucune obligation légale?

• (1005)

**M. Steve Hyndman:** Peut-être pourrais-je commencer. Nous avons d'abord conclu des ententes de projet conjoint en vue d'effectuer les travaux préliminaires, mais cela a finalement mené à la signature d'une lettre d'entente entre le Programme des ports pour petits bateaux et nous-mêmes qui établissait le plan de match, si je peux m'exprimer ainsi. Il ne s'agissait pas d'un accord liant les parties, mais d'une sorte d'entente sur la façon dont nous allions aborder cet exercice particulier.

Cela devait nous amener à un point où les deux parties allaient devoir s'engager, et nous avons atteint ce point où le conseil municipal a pris des engagements. D'une certaine façon, nous nous sommes imposé nous-mêmes l'obligation d'aller de l'avant avec ce projet, en nous engageant à financer les grands travaux de nettoyage qui sont actuellement en cours.

Dans un sens, le conseil aurait pu décider de ne pas accorder le contrat, si l'on veut, et de ne pas poursuivre le programme, et nous aurions été tout à fait justifiés de prendre des chemins différents à ce moment-là. Mais il y a seulement deux semaines que la décision d'aller de l'avant a été prise, de sorte que nous nous sommes maintenant engagés.

**L'hon. Gerry Byrne:** En ce qui concerne les 15 millions de dollars, de quelle période parlons-nous? J'essaie simplement de voir le contexte dans lequel la situation a évolué.

**Mme Marjorie Buck:** En ce qui concerne notre engagement relatif aux 10 millions de dollars du gouvernement fédéral et aux 5 millions de dollars provenant de la Ville de Belleville, il était prévu, à l'origine, que le projet soit mis en branle et se termine au plus tard le 31 mars 2007.

Malheureusement, en raison de certains règlements du ministère de l'Environnement de la province, le projet a été retardé, et nous avons demandé une prolongation jusqu'en mars 2008. Aujourd'hui nous avons pris l'engagement de compléter le financement au plus tard en mars 2009.

Il s'agit d'un partenariat grâce auquel le personnel des ports pour petits bateaux, en collaboration avec le Conseil du Trésor, a pu obtenir les fonds.

**L'hon. Gerry Byrne:** Donc, vous avez probablement dépensé à peu près 3,5 millions de dollars de cette enveloppe. Les autorités responsables des ports des petits bateaux au ministère des Pêches et Océans ont-elles commencé à dépenser leur part des 10 millions de dollars?

**Mme Marjorie Buck:** Oui. Sur les 3 060 000 \$ dépensés à ce jour, le Programme des ports pour petits bateaux s'est engagé à effectuer un versement initial à cet égard, de sorte que le montant combiné soit de 15 millions de dollars.

À ce jour, nous avons obtenu du Programme des ports pour petits bateaux un montant avoisinant les 2,9 millions de dollars.

**L'hon. Gerry Byrne:** Donc, les trois millions et demi ne viennent pas des impôts fonciers ou des recettes générales de la municipalité. Il s'agit d'un montant combiné selon une formule de partage des coûts 50/50. Vous avez dépensé environ un cinquième du budget prévu jusqu'à maintenant.

**Mme Marjorie Buck:** C'est exact.

Par souci de clarté, si vous me le permettez, un montant de 2 033 000 \$ a été dépensé par le gouvernement fédéral, et un montant de 965 024 \$ par la Ville de Belleville.

**L'hon. Gerry Byrne:** Donc, vous n'êtes pas encore prêts nécessairement à assumer la propriété des biens immobiliers. Cela dépend de la façon dont les choses vont.

**M. Steve Hyndman:** Je crois que nous sommes probablement rendus à ce stade, et permettez-moi d'expliquer pourquoi. L'ensemble des travaux de nettoyage représente un contrat de 12,5 millions de dollars avec la Ville. Nous avons retenu les services de l'entrepreneur chargé d'effectuer le travail, alors nous devons maintenant honorer ce contrat.

Et bien sûr, l'entente que nous avons conclue avec le personnel responsable des ports pour petits bateaux découle, à mon sens, de cette décision, soit celle de nous engager à aller de l'avant.

C'est donc notre intention d'assumer la propriété de l'actif à la fin du présent exercice, et le conseil s'attend à ce que nous le fassions.

**L'hon. Gerry Byrne:** La question qui m'intéresse est que vous avez évoqué des dépassements de coûts pour mener à terme le projet que vous avez décrit — soit environ 100 p. 100 de plus que le montant prévu ou anticipé à l'origine.

Êtes-vous toujours prêts à assumer la propriété une fois les 15 millions de dollars dépensés si, en raison de certaines circonstances, vous n'obteniez pas les autres 15 millions de dollars que vous jugez nécessaires?

• (1010)

**M. Steve Hyndman:** Nous nous sommes engagés à assumer la propriété quoi qu'il adienne. Le conseil a pris cette décision sachant très bien quelles étaient les conséquences et les responsabilités qui en découlent; il a donc pris cette décision en toute connaissance de cause, pour ainsi dire.

Le conseil sait qu'il reste encore des questions à régler et il est prêt à accepter, dans les années à venir, la responsabilité de certaines obligations, disons, par suite de la décision qu'il a prise.

Comme Marjorie l'a expliqué précédemment, nous sommes conscients de ces questions qui se posent encore, mais l'aménagement du port revêt une telle importance pour notre ville que le conseil a jugé bon d'aller de l'avant, quelles que soient ces obligations. Nous ne faisons qu'exprimer notre inquiétude à cet égard et souhaiterions que l'on tienne compte un tant soit peu de notre avenir.

**L'hon. Gerry Byrne:** Merci beaucoup.

Monsieur le président, je crois que mon collègue a des questions.

**Le président:** Allez-y. Vous avez trois minutes et demie, monsieur Simms.

**M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-sor, Lib.):** J'aurai également un commentaire à formuler à la fin, quand le temps qui m'est alloué sera écoulé, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Madame Buck, vous avez parlé d'un financement autre que pour les dépenses en capital. De quel type de financement avez-vous besoin dans votre situation? Je parle de fonds autres que les fonds prévus pour les dépenses en capital.

**Mme Marjorie Buck:** Quand on parle de fonds autres que les fonds pour les dépenses en capital, il s'agit, dans le vocabulaire de la Ville, du financement de l'étude qui a été menée avant de conclure l'entente de projet conjoint avec le programme des ports pour petits bateaux. Le gouvernement fédéral nous a accordé une aide financière pour notre plan directeur concernant le secteur riverain, de même que pour certaines études. Les études et les rapports des consultants font partie de ce que j'appelle le financement autre que le financement pour les dépenses en capital.

**M. Scott Simms:** Je vois. Permettez-moi alors de vous poser une question sur les activités commerciales dans ce secteur portuaire. Quel type d'activités commerciales y pratique-t-on?

**Mme Marjorie Buck:** Dans le secteur du quai Meyers, il y a un minuscule restaurant. On vend quelques souvenirs, etc. C'est très limité. La majeure partie de nos activités dans le port tournent autour des propriétaires de bateaux et de leurs besoins, par exemple l'approvisionnement en essence. Notre port est avant tout destiné aux plaisanciers de passage ou saisonniers.

Il nous arrive, à l'occasion, d'accueillir des bateaux à vocation touristique qui font escale chez nous, mais il ne s'agit pas d'une activité régulière.

**M. Steve Hyndman:** Je pourrais souligner que la ville a déjà connu, par le passé, une activité commerciale — les grands cargos. Mais cela n'est plus le cas depuis bon nombre d'années.

**M. Scott Simms:** Je crois que c'est là où je voulais en venir. Je ne suis pas sûr du type d'activités industrielles que vous envisagez. D'après moi, c'est quelque chose qui appartient au passé et non que vous envisagez dans un proche avenir.

**M. Steve Hyndman:** Nous envisageons pour le port une vocation récréative plutôt que commerciale. Aussi notre plan directeur est-il

davantage centré sur le domaine du loisir, et non sur celui de l'activité commerciale.

**M. Scott Simms:** Du point de vue des compétences, cela relève entièrement de la Ville de Belleville. Quel est le rôle du comté de Prince Edward dans tout cela?

**M. Steve Hyndman:** Il s'agit d'une municipalité voisine. Elle est située de l'autre côté de la baie, de sorte qu'il s'agit d'un voisin immédiat. En matière de tourisme, domaine où nos liens sont probablement les plus solides, nous partageons une vision commune — accroître nos chances de voir le tourisme se développer à l'intérieur de notre ville et dans le comté de Prince Edward.

**M. Scott Simms:** Vous avez toute la latitude voulue à cet égard et vous avez décidé d'aller de l'avant avec votre plan directeur. À quelle étape en êtes-vous dans l'application de votre plan directeur?

**Mme Marjorie Buck:** En ce qui a trait au plan directeur qui a été soumis aux fins de la présente étude et à l'amorce de notre processus de dessaisissement, les réalisations se chiffrent à moins de 1 p. 100. Le problème pour nous découle des préoccupations environnementales qu'ont soulevées nos études, de même que du changement d'orientation requis pour faire en sorte que les terrains soient bien nettoyés. L'importance que nous accordons à cette dépense de 12,7 millions de dollars à venir — et le contrat a été accordé — porte davantage sur la décontamination par mesure de précaution et les infrastructures. Nos plans prévoyant l'aménagement d'une installation commerciale dans la section terrestre plutôt que sur la jetée, l'exploitation d'un restaurant, une boutique de souvenirs, la construction d'un hôtel offrant des spectacles — tout cela a été mis en veilleuse. Nous devons concentrer nos efforts sur la décontamination des terrains afin de rendre l'endroit sûr pour le public ainsi que de respecter la réglementation du ministère de l'Environnement.

• (1015)

**M. Scott Simms:** Je suis diplômé du Loyalist College. C'est une région magnifique, et je vous félicite, car l'endroit s'est beaucoup amélioré au cours des 10 à 15 dernières années. C'est devenu toute une destination.

**Une voix:** Depuis que vous êtes parti.

**M. Scott Simms:** Oui, depuis que je suis parti, ça s'est grandement amélioré.

Histoire de faire un lien avec le hockey, je crois que Daniel Cleary est originaire de votre circonscription. Daniel Cleary est un joueur de hockey vedette à Détroit. Avant de rejoindre les rangs de la LNH, il portait fièrement les couleurs des Bulls de Belleville et était l'une de leurs super-étoiles.

**Le président:** Il a été bien entraîné.

**M. Scott Simms:** Oui, vraiment.

**Le président:** M. Blais est un partisan des Canadiens de Montréal, mais nous n'irons pas là-bas aujourd'hui, n'est-ce pas?

La parole est à vous, monsieur Blais.

[Français]

**M. Raynald Blais (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, BQ):** En effet, si on veut parler de hockey, on va parler des Canadiens de Montréal. Les autres équipes, c'est autre chose.

Bonjour, mesdames et messieurs. Je vous remercie d'être parmi nous. Dans un premier temps, j'aimerais vous demander s'il vous est possible de nous fournir par écrit le projet dans son ensemble, le plan d'affaires, s'il y a lieu, ainsi que le plan de financement. Vous nous avez fourni des chiffres, des échéanciers et quelques détails sur le financement. Je vais vous dire bien franchement que je m'y perds. J'aimerais voir certains chiffres qui me permettraient de mieux comprendre tout l'échafaudage financier que vous avez réussi à effectuer ou à prévoir.

Par ailleurs — et c'est là une question facile —, j'aimerais savoir à qui ou à quoi est due la contamination.

[Traduction]

**M. Steve Hyndman:** Il y avait en fait plus d'une source de contamination. La ville de Belleville comptait elle-même parmi ces sources de contamination. Certains terrains étaient utilisés comme lieux d'enfouissement. Cela remonte à une époque de notre passé collectif dans ce pays où nous n'accordions pas autant d'importance aux berges que nous le faisons aujourd'hui. Malheureusement, l'endroit a été choisi comme site d'enfouissement. Et ce n'était qu'une source.

Une autre source de contamination découlait du fait que les terres fédérales abritaient des installations portuaires à vocation commerciale. Il y avait des navires qui arrivaient et qui déchargeaient du charbon, qui déchargeaient du pétrole. Une partie des terres fédérales étaient louées à des sociétés pétrolières qui y avaient installé des réservoirs. Ces activités ont eu pour résultat que des contaminants se sont infiltrés dans le sol. Il y a donc eu différentes sources de contamination.

Le fait que la ville ait constitué, pour ainsi dire, une partie du problème, explique un peu pourquoi j'estime important qu'elle investisse dans la décontamination, ce à quoi nous nous sommes engagés. En fait, c'était un problème attribuable à différents acteurs et utilisateurs du site.

[Français]

**M. Raynald Blais:** Je constate également que le Programme de dessaisissement, en principe, peut être un très bon programme, mais en pratique, c'est une autre histoire. Premièrement, il y a une entente qu'il faut négocier. Il y a une part de responsabilité qui appartient à un partenaire. En même temps, il pourrait y avoir aussi, avec le temps, des changements ou encore, je ne dirais pas des vices cachés, mais des montants d'argent ou un budget supplémentaire qui serait nécessaire parce que la situation économique aurait changé ou encore parce qu'on aurait découvert que l'évaluation qu'on avait faite départ a changé également.

Donc, il y a beaucoup de considérations avant d'en arriver véritablement à une entente qui soit gagnant-gagnant. Ma grande crainte, c'est qu'un Programme de dessaisissement puisse servir à faire en sorte que le gouvernement se débarrasse des infrastructures qu'il ne peut pas lui-même entretenir de façon convenable. Vous savez très bien que le Programme des ports pour petits bateaux, c'est 100 millions de dollars à l'échelle du Canada, mais cette somme annuelle ne suffit pas à la tâche parce que la situation à l'échelle du Canada se détériore d'année en année.

Donc, il y a un risque que quelque part, on puisse croire que le Programme de dessaisissement sert à amoindrir la responsabilité financière du ministère des Pêches et Océans, mais que quelqu'un d'autre la prenne, par exemple les municipalités, éventuellement.

J'aimerais aussi vous entendre sur un partenaire dont je n'entends pas parler et qui ne figure pas dans ce que vous avez dit jusqu'à

maintenant, soit le provincial, au chapitre du financement, et ce que vous appelez le comté. Des démarches ont-elles été entreprises relativement à une possibilité de financement de la part de ces deux groupes que sont le comté, d'une certaine façon, et le provincial?

• (1020)

[Traduction]

**M. Steve Hyndman:** Oui, c'est une question intéressante quant à la participation du gouvernement provincial.

Au cours des premières années, le gouvernement provincial n'a eu aucun rôle à jouer dans ce projet. Et ce n'est pas parce que nous n'avons pas essayé d'obtenir sa participation. Il n'y avait tout simplement pas de programme ou de possibilité dont nous puissions nous prévaloir pour l'amener à participer à ce projet particulier. Cela a été le cas jusqu'à tout récemment.

L'an dernier, le gouvernement de l'Ontario annonçait un programme connu sous le nom d'Initiative d'investissement dans l'infrastructure municipale. Le programme a pris son envol et, en fait, s'inscrivait très bien dans une problématique mise en évidence à la faveur du processus d'examen qui était en cours. On s'est vite rendu compte que l'utilisation des terres fédérales comme sites d'enfouissement pendant des décennies avait créé certains problèmes plus haut vers le nord, en dehors des terres fédérales et sur des terres privées. Il fallait résoudre ce problème en même temps que des travaux étaient effectués dans le secteur portuaire. Au départ, il a semblé que cela allait entraîner des coûts additionnels pour la Ville, puisque ce n'était pas les terres fédérales qui étaient touchées et qu'il s'agissait d'un impact indirect sur des terres privées.

Nous avons donc présenté une demande dans le cadre de l'Initiative d'investissement en vue d'obtenir de la province une aide financière en ce qui concerne ces secteurs plus au nord. Jusqu'à maintenant, nous avons obtenu 3,7 millions de dollars du gouvernement provincial pour la reconstruction des terres situées au nord de la propriété fédérale, travaux qui sont actuellement en cours. D'une certaine façon, nous bénéficions effectivement de la participation du gouvernement provincial, de façon indirecte, mais cette aide vise essentiellement à résoudre les problèmes issus d'une mauvaise utilisation de ces terres depuis des dizaines d'années. Heureusement, nous pouvons maintenant compter sur la participation de la province.

**Mme Marjorie Buck:** Pour compléter les propos de M. Hyndman, je dirais que le programme IIM est principalement axé sur les réseaux d'aqueduc, les égouts et les rues qui se trouvent dans la région située directement au nord des terres fédérales. Lorsque nous avons examiné la situation, nous avons vu que les terres fédérales, qui constituaient la zone intercalaire, étaient à l'origine de l'inondation de résidences privées.



Nous prévoyons que les changements apportés aux infrastructures — la modernisation du réseau d'aqueduc, des égouts et des rues à laquelle participe M. Kester — aideront nos résidents et permettront de régler des problèmes qui occasionnent des dépenses importantes pour la Cité de Belleville. Nous associons ces deux éléments; ainsi, en travaillant en partenariat avec notre service technique, nous pouvons mieux partager les dépenses dans le budget de la ville. Le fait de réaliser ce projet en y intégrant le dessaisissement, parallèlement aux travaux de voirie dirigés par M. Kester, fera économiser de l'argent à la ville. Un projet de 50 millions de dollars représente un investissement considérable pour la Cité de Belleville, et l'ampleur du projet augmente les chances d'obtenir des soumissions très concurrentielles. D'ailleurs, nous avons eu des soumissions fort intéressantes grâce à notre partenariat.

[Français]

**M. Raynald Blais:** Je sais que mon temps est écoulé. Y en a-t-il une part financière provenant du comté?

[Traduction]

**Mme Marjorie Buck:** Il n'y en a pas.

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

Monsieur Stoffer.

**M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD):** Merci, monsieur le président. Je vous remercie également, mesdames et messieurs, pour votre présence aujourd'hui.

Par rapport aux changements provinciaux qui vous ont été imposés après les négociations avec le gouvernement fédéral, lorsque ces changements ont été annoncés — à part le programme IIM —, vous a-t-on consulté de quelque façon que ce soit à ce propos? Vous a-t-on dit que les coûts supplémentaires... que le gouvernement provincial investirait de l'argent à ce moment-là?

**M. Steve Hyndman:** Non, rien de tout ça. Quand nous avons commencé à élaborer certains de nos plans de gestion du risque pour déterminer ce qu'il fallait faire avec les contaminants sur place, la nature des changements provinciaux apportés à la politique et l'impact qu'ils auraient sur nos projets sont devenus manifestes. Nous avons même demandé au personnel du ministère de venir passer du temps avec nous sur le terrain pour que nous puissions résoudre les problèmes ensemble. Malheureusement, le ministère ne croyait pas pouvoir fonctionner de cette façon. Il se voyait plutôt comme un arbitre indépendant, et non pas comme un participant à un processus de résolution de problèmes. Je suppose qu'il devait prendre position. Donc, malheureusement, nous n'avons pas eu l'occasion de poursuivre dans ce type de collaboration avec le ministère autant que nous l'aurions voulu.

Jusqu'à un certain point, je crois que le gouvernement provincial se servait de notre situation comme terrain d'essai ou comme processus à l'aide duquel il pourrait apprendre ce qui fonctionnait bien avec ses programmes et ses politiques. Nous espérons qu'il a beaucoup appris. De notre côté, ça a été vraiment enrichissant.

• (1025)

**M. Peter Stoffer:** Soyons bien clairs: une fois tout terminé, le quai appartiendra à la ville de Belleville. Est-ce exact?

**M. Steve Hyndman:** Oui. Nous avons l'intention de prendre possession des biens fédéraux à la fin de ce processus.

**M. Peter Stoffer:** Le gouvernement fédéral ne sera donc plus concerné. On voit, à la suite de certains dessaisissements sur la côte

Est, que le gouvernement est toujours propriétaire des biens, mais ils sont gérés par une administration portuaire.

Y aura-t-il une administration portuaire précise, indépendante du conseil municipal de Belleville, qui gèrera ces installations pour vous?

**M. Steve Hyndman:** Le conseil n'a pas encore décidé de créer une telle administration, bien que son mandat lui donne le droit de prendre cette décision. À l'heure actuelle, le port est géré par un de nos services qui relève de Marjorie Buck.

**M. Peter Stoffer:** Prévoyez-vous imposer des frais à ceux qui comptent l'utiliser à des fins récréatives?

**M. Steve Hyndman:** Oui.

**M. Peter Stoffer:** Je présume que les résidents ont une idée de ce qu'ils devront déboursier à l'avenir.

**M. Steve Hyndman:** Ces frais sont déjà en vigueur. Pour ce qui est des modifications qu'on pourrait y apporter, Marjorie peut vous expliquer de quelle façon nous procéderons.

**Mme Marjorie Buck:** En ce moment, les frais d'utilisation sont fixés d'après les règlements sur les ports pour petits bateaux. Pour l'année en cours, nous avons informé les plaisanciers qu'une fois la construction terminée, la ville examinera les frais d'exploitation qui se rattachent au port. Nous examinerons ensuite nos tarifs et nous procéderons à des ajustements si nécessaire.

À Belleville, c'est la formule des utilisateurs-payeurs qui est privilégiée pour nos services. Le personnel de notre service recommandera au conseil municipal de copier le système utilisé dans les arènes, ce qui correspondrait à des frais d'utilisation minimaux de 50 p. 100. Ainsi, si on dépense 100 \$, les frais d'utilisation seraient de 50 \$. Bien entendu, cette mesure ne sera pas adoptée avant d'avoir présenté un rapport et un plan d'affaires au conseil municipal.

Pour notre service, il reste certaines inconnues, dont les coûts associés à l'usine de prétraitement de l'eau. Nos consultants nous ont donné certaines estimations des coûts annuels, mais ce n'est pas définitif. Ça nous donne une idée générale, et nous prévoyons garder nos subventions au niveau actuel. Mais nous ne connaissons pas les faits tant que le projet ne sera pas totalement terminé.

**M. Peter Stoffer:** J'ai une dernière question pour vous.

Le programme de dessaisissement est mis en œuvre sous différentes formes dans tout le pays et dans la belle province de l'Ontario. Y a-t-il des villes, à part celle-ci en Ontario, avec lesquelles vous coopérez pour connaître les pratiques exemplaires et comprendre le dialogue à établir avec les gens des ports pour petits bateaux, de sorte qu'au lieu d'agir seul, vous aidez d'autres municipalités — ou alors c'est elles qui vous aident — au cours de ce processus de développement?

**Mme Marjorie Buck:** En fait, il y a quelques années, quand le programme a d'abord été annoncé comme un dessaisissement, on a formé un groupe régional pour s'occuper des ports municipaux, et nous échangeons de l'information depuis le début de ce programme. Nous continuons à discuter les uns avec les autres au sujet de l'orientation que nous privilégions. D'ailleurs, je suis très heureuse d'informer le comité que c'est grâce aux efforts de deux personnes — l'une d'elle a déjà travaillé pour notre service et l'autre s'occupe des activités portuaires de la ville de Kingston — qu'un groupe d'administration portuaire a été mis sur pied et traité maintenant avec des organismes provinciaux. Nous échangeons de l'information et travaillons ensemble pour nous assurer qu'une fois que tout sera prêt, la ville aura une infrastructure qu'elle peut se permettre d'entretenir et dont la population peut profiter, et les responsabilités du gouvernement fédéral seront moins importantes.

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

Monsieur Kamp.

**M. Randy Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission, PCC):** Je vous remercie, monsieur le président, et je remercie les témoins d'être présents et de nous avoir invités ici.

C'est fantastique d'être ici, et comme l'ont dit mes collègues, c'est bien d'être ici avec Daryl. Je peux vous assurer qu'il vous représente avec enthousiasme à la Chambre des communes. Comme vous avez pu le remarquer, nous avons des noms de famille qui se ressemblent et les gens nous confondent souvent. J'imagine que c'est aussi parce que nous nous ressemblons physiquement — mais il a plus de cheveux que moi. Enfin, je suis heureux d'être ici.

Je n'ai que quelques questions à poser, puis je passerai la parole à Daryl.

Pouvez-vous nous raconter plus en détail l'histoire du port? Vous avez abordé la question tantôt. Puisqu'il appartenait au MPO, il n'avait évidemment pas un usage récréatif seulement. Vous avez dit qu'il avait un usage commercial, mais s'est-on déjà adonné à la pêche commerciale dans ce port?

• (1030)

**Mme Marjorie Buck:** Je peux vous donner une réponse brève en me fondant sur mon expérience personnelle. À un certain moment, on pratiquait la pêche commerciale le long de la baie, autour du pont-jetée, et certains plaisanciers venaient dans ce qu'on appelle maintenant le quai Meyers. Ce quai servait plutôt à l'entreposage frigorifique. Il y avait déjà des pommes, puis les lacquiers et les navires de charge transportant du charbon sont arrivés. La pêche commerciale a été limitée aux endroits près du pont-jetée et à la région du quai Meyers. Bien sûr, ce type de pêche — ça remonte à l'époque où j'avais environ 14 ou 15 ans — a lentement disparu, et c'est maintenant la pêche récréative qui est la plus répandue, sans oublier les pêcheurs autochtones.

**M. Randy Kamp:** Y a-t-il des entreprises commerciales dans le secteur récréatif?

**Mme Marjorie Buck:** Oui, il y a des bateaux nolisés dans la région. Pendant environ trois ans, il y avait environ sept bateaux qui s'amarraient au quai Meyers.

**M. Randy Kamp:** Si je comprends bien ce que vous nous avez dit jusqu'ici, le port a appartenu au MPO qui s'en est occupé pendant de nombreuses années, et à un certain moment — je ne sais plus si vous avez dit 1984 ou 1994 —, c'est la ville ou un autre organisme qui est devenu en quelque sorte l'administration portuaire responsable de la gestion du port pour le compte du MPO. Le ministère en

est resté le propriétaire jusqu'à aujourd'hui. C'est bien cela, du point de vue chronologique?

**Mme Marjorie Buck:** En 1984, la Ville de Belleville a pris le contrôle de la gestion et de l'exploitation du port dans le cadre du Programme des ports pour petits bateaux.

**M. Randy Kamp:** Quelles étaient vos sources de revenu à ce moment-là? Vous serviez-vous des frais d'utilisation et autres pour faire des petits travaux de réparation sur les installations?

**Mme Marjorie Buck:** La majorité des travaux de réparation que nous avons entrepris au quai Meyers et au port de Victoria au fil des années ont pu être réalisés grâce au partage des coûts: 50 p. 100 des fonds proviennent du Programme des ports pour petits bateaux et 50 p. 100 de la Ville de Belleville, du budget de fonctionnement alloué au site.

**M. Randy Kamp:** Lorsque vous avez pris la décision de vous engager dans le processus de dessaisissement, y a-t-il un moment où vous auriez pu décider de maintenir le statu quo, ou sentiez-vous une pression de la part du MPO, dans le cadre du Programme des ports pour petits bateaux, qui vous incitait à vous lancer dans ce processus? Comment en êtes-vous venus à cette décision?

**M. Steve Hyndman:** Je pourrais répondre à la question.

Non, l'objectif du Programme des ports pour petits bateaux était clair, et l'occasion nous a été présentée. Mais les défis auxquels nous étions confrontés étaient bien connus. Heureusement, Lyle Vanclief, un ancien membre de notre circonscription, s'est démené pour obtenir des fonds supplémentaires afin de nous aider à prendre des mesures pour régler les problèmes environnementaux. C'est cette initiative du gouvernement fédéral qui a fait pencher la balance, si vous voulez, et qui a incité la ville à prendre des mesures énergiques en ce sens. Jusqu'à ce moment-là, la ville était très certainement consciente de l'occasion qui s'offrait à elle, mais avait beaucoup de réticences. Avec cette tournure des événements, nous avons vu qu'il était peut-être possible d'arriver à une conclusion qui plairait à tout le monde.

Nous n'avons pas senti de pression; nous avons plutôt vu une occasion. À l'époque, nous n'avions pas saisi — en fait, personne n'avait saisi — quelles étaient les difficultés précises auxquelles nous aurions à faire face pour obtenir l'approbation du ministère provincial de l'Environnement. Mais nous percevons toujours ce projet comme une occasion.

**M. Randy Kamp:** J'ai une dernière question.

Est-ce que les personnes qui utilisent les installations portuaires soutiennent avec enthousiasme l'idée que la ville devienne propriétaire de ce bien?

**M. Steve Hyndman:** Oui, je le pense. Certes, les localités, je crois... M. Ellis peut peut-être répondre à la question du point de vue des localités.

**M. Neil Ellis:** Encore là, nous avons vu d'autres localités abandonner leurs zones riveraines, et je pourrais poser la question suivante: qu'est-ce que le gouvernement fédéral aurait fait si nous n'avions pas pris la relève? Le ministère des Pêches et des Océans n'a jamais vraiment répondu à cette question.

Cet enjeu politique ne semblait pas mener à un résultat favorable à moins que nous prenions le dossier en charge. S'il fallait bluffer en prétendant de ne pas vouloir investir, et attendre de connaître l'étape suivante... De toute évidence, ce terrain nous est loué, et je crois que le bail arrivera à terme au cours de la prochaine année. Le conseil a donc donné son appui avec certaines réserves, je suppose. Cette réticence concerne l'étape suivante. Nous avons constaté que certaines zones riveraines sont polluées par les industries et gérées par les mauvaises personnes; ce serait un désastre si quelqu'un prenait en charge le secteur sans procéder à un assainissement adéquat. Si nous perdons notre secteur riverain, que léguerons-nous à nos futurs citoyens? Ce sont mes enfants et les vôtres. On craint que s'il tombe entre les mains du secteur privé et qu'il n'est pas assaini comme il se doit — ce qui est en train de se produire dans le cas d'un autre terrain — la situation pourrait s'aggraver encore davantage.

Tout ce que je peux dire, c'est que l'utilisation récréative des installations n'est pas rentable pour la ville. En prenant le contrôle de la propriété, nous verrons nos coûts de fonctionnement augmenter, et je vois mal comment nous pourrions accroître nos revenus pour compenser cette augmentation. Selon le plan directeur à long terme, les loisirs contribuent effectivement à la santé de notre communauté. C'est un cercle vicieux. Les festivals situés dans le secteur riverain et le tourisme qu'ils engendrent ne permettent pas réellement de remplir les coffres de la ville. Ils contribuent plutôt à l'assiette fiscale, c'est-à-dire aux finances des hôtels et des commerces, mais nous n'en tirons aucun revenu. Si on pense aux installations et à ce que nous avons sur place, ce sont les gouvernements fédéral et provincial qui empochent l'argent provenant de la TPS et de la TVP. Si nous dépensons 100 000 \$ pour un festival au bord de l'eau, et que nous rentrons dans nos frais ou que nous engageons des dépenses pour cette activité, ce sont les gouvernements fédéral et provincial qui en tirent profit grâce à la TPS et à la TVP. Encore là, ces événements créent des emplois et aident l'industrie, mais ils ne pourraient avoir lieu sans l'argent des contribuables.

Je me suis toujours demandé ce dont nous avons besoin... Pour être poli, je dirai que le régime fiscal est détraqué. Pour chaque dollar perçu en impôt, la municipalité obtient 8 ¢, les paliers supérieurs de gouvernement récoltent les 92 ¢ qui restent, et nous fournissons 60 p. 100 des services. Nous avons pris ce terrain en charge, nous entendons fournir plus de services, et nous devons en payer le prix. C'est ce qu'il faut retenir au bout du compte.

•(1035)

**M. Randy Kamp:** Merci beaucoup.

Je donne la parole à Daryl s'il a quelque chose à ajouter.

**M. Daryl Kramp:** Le seul problème du secteur riverain qui diffère de tout autre cas de dessaisissement concerne l'enjeu environnemental important auquel nous faisons face. Ce n'est pas un problème isolé, puisque des questions de cette nature se posent dans d'autres régions du pays, mais il ne s'agit pas d'un dessaisissement typique, car il y a une variable inconnue.

Ce qui me préoccupe, c'est de savoir ce qui adviendra du problème environnemental si vous prenez le secteur en charge, et si au contraire vous vous abstenez. Nous sommes toujours aux prises avec un problème environnemental auquel il faut remédier d'une manière ou d'une autre, et il faut investir un montant important à cette fin.

Bien sincèrement, je suis heureux de constater qu'un accord est en place et que le dossier progresse. J'ai encore certaines préoccupations, mais je suis ravi de savoir que votre processus d'appel d'offres

respecte le budget. C'est remarquable, compte tenu de la situation exposée aujourd'hui.

Le coût initial des mesures correctives a monté en flèche au fil des ans. Pouvez-vous décrire l'évolution du taux d'inflation de ce coût? Il ne s'agit pas d'un cycle de un ou deux ans; vous participez à ce dossier depuis au moins 10 ans. L'augmentation est-elle exclusivement attribuable à l'inflation, ou plutôt à l'accroissement des niveaux de bureaucratie, c'est-à-dire du nombre d'approbations et de mandats de la part des différents ministères de l'Environnement, etc.?

**M. Steve Hyndman:** Il est certain que l'inflation aura eu des répercussions, mais les mesures correctives à prendre sont probablement plus élaborées et exigent une étude et une évaluation plus approfondies qu'on l'avait prévu au départ. C'est sans doute la norme, plus que tout autre facteur, qui a donné lieu à l'augmentation des coûts.

•(1040)

**M. Daryl Kramp:** Y a-t-il eu des discussions avec le MPO au sujet de l'augmentation des coûts en question?

**M. Steve Hyndman:** Nous avons abordé ce sujet. Nous avons parlé des coûts de fonctionnement ou des coûts de la responsabilité à long terme avec le personnel du MPO, qui s'est montré très réceptif à nos préoccupations. Nous avons d'excellents rapports avec les employés, et ils sont tout à fait conscients de nos préoccupations. Leurs possibilités d'action sont évidemment limitées compte tenu des paramètres du programme, mais il est clair qu'ils comprennent bien nos préoccupations.

Des difficultés se sont présentées alors que nous tentions de surmonter certains de ces obstacles, et les employés étaient d'accord avec les prolongements et nous ont donné leur appui en dépit des irritants à différentes étapes du processus. Je crois que les deux parties, soit le MPO et la ville, s'entendent parfaitement sur ce qui s'est passé et les raisons expliquant l'augmentation des coûts.

**M. Daryl Kramp:** Je lisais le rapport précédent du comité permanent datant du mois de décembre...

**Le président:** Je vous redonnerai la parole dans une minute. J'aimerais procéder à une série de questions de cinq minutes.

Merci, monsieur Kramp.

Allez-y, monsieur Byrne.

**L'hon. Gerry Byrne:** Votre témoignage nous est très utile. Nos travaux ne visent pas ce port ou ces installations en particulier; nous faisons appel à votre expérience pour analyser ce qu'il faut adapter dans nos recommandations par rapport au programme national.

Selon moi, vos propos sont très importants. Si j'ai bien compris, vous avez un accord de base de 15 millions de dollars — soit 5 millions et 10 millions de dollars — et il s'agit d'un montant fixe. Vous avez dépensé environ 3,5 millions de dollars; vous avez un autre contrat qui a fait l'objet d'un appel d'offres et qui entraîne des obligations de 12 millions de dollars, ce qui fait en sorte que les 15 millions de dollars seront dépensés. Vous vous retrouverez alors avec une zone intacte, dans son état originel, et exempt de problèmes environnementaux.

Or, pas un sous ne sera consacré à l'amélioration d'éléments du plan d'eau comme les brise-lames, les quais ou les cales, ni au développement sur les terres — je pense ici aux restaurants, aux promenades ou à l'infrastructure touristique. Vous vous engagez à prendre en charge le secteur dès que le contrat de 12 millions de dollars sera conclu et que la zone sera assainie.

Êtes-vous conscient que lorsque vous deviendrez propriétaire, ces installations portuaires ne seront plus admissibles au financement du Programme des ports pour petits bateaux?

Je pose ces questions mesquines dans l'unique but de m'assurer que vous comprenez bien la situation à laquelle vous êtes confronté. À moins d'obtenir des fonds supplémentaires de la part de la Direction des ports pour petits bateaux avant d'acquiescer les droits de propriété de ces installations, il ne reste plus rien sur la table après coup. Lorsque la mairie devient propriétaire, la seule solution qui s'offre à elle repose sur les programmes gouvernementaux à frais partagés entre les administrations municipales, les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral, tels que le Fonds sur l'infrastructure municipale rurale, le Fonds chantiers Canada, etc. Est-ce bien clair pour vous?

**M. Steve Hyndman:** Oui. Le conseil était tout à fait conscient de ces faits et comprenait parfaitement ce que nous appellerons les responsabilités à long terme. Il a pris la décision d'aller de l'avant malgré tout, étant donné l'importance que la ville accorde à son port.

Le maire Ellis voudrait peut-être expliquer pourquoi on a procédé ainsi.

**M. Neil Ellis:** Encore une fois, c'était la menace qui pesait sur nous. Sinon, nous nous retrouvions devant l'inconnu. Je crois que c'était M. MacDiarmid, du MPO, qui s'est présenté devant le conseil. Il était possible que notre bail ne soit pas renouvelé et qu'une clôture puisse être installée.

Avec le recul, la situation pourrait bien tourner. D'un autre côté, nous assumons une lourde responsabilité parce que nous croyons que c'est ce qu'il faut faire. Les revenus provenant de la zone riveraine demeureront dans nos coffres. À mon avis, il n'y avait pas d'autre solution. C'était à prendre ou à laisser, et c'est ainsi qu'on a présenté la situation au conseil.

**L'hon. Gerry Byrne:** Monsieur le président, je crois que M. Simms pourrait avoir...

**Mme Marjorie Buck:** Permettez-moi d'ajouter un simple commentaire au sujet du fonctionnement de la ville. Bien entendu, avec le délai accordé par le Programme des ports pour petits bateaux, il est certain que le personnel a déjà fait des démarches auprès des responsables des ports pour petits bateaux afin d'obtenir du financement pour des projets d'immobilisations de moindre envergure visant à résoudre les problèmes qui se poseront au moment où nous deviendrons propriétaires. Nous tentons donc de profiter d'un délai.

Je m'adresse à vous en tant qu'employée de longue date de la municipalité de Belleville ayant commencé à travailler sur ce dossier il y a longtemps, avant même de le prendre en charge. Tous les conseils municipaux ont pris part aux discussions depuis que la décision concernant le dessaisissement a été prise. Nous avons insisté sur le fait que la ville doit continuer d'administrer ce port afin de pouvoir prendre des décisions à propos de son développement plutôt que d'avoir à suivre les directives de quelqu'un d'autre.

Avant l'entrée en fonction du maire Ellis, et même avant l'arrivée de M. Hyndman au sein de l'effectif, des promoteurs du secteur privé entendaient développer la zone riveraine. Les installations n'auraient plus vraiment été publiques. Cela aurait changé le caractère et l'accessibilité de la zone. C'était l'argument des politiciens et l'objet de leurs discussions.

• (1045)

**Le président:** Allez-y, monsieur Simms.

**M. Scott Simms:** J'ai seulement une ou deux questions à poser.

C'est au sujet des ports pour petits bateaux. Vous avez parlé de la taxe sur l'essence. C'est une question à laquelle vous pourriez probablement répondre, monsieur le maire. En ce qui concerne la taxe sur l'essence, est-il possible qu'une partie des cinq cents de la taxe d'accise provinciale et fédérale soit admissible, lorsque vous devenez propriétaire du port? Voilà ma première question.

Ma seconde question s'adresse aux autres intervenants.

**Le président:** Je croyais que vous n'aviez qu'une question.

**M. Scott Simms:** En gros, quels changements recommanderiez-vous d'apporter au programme de dessaisissement?

**M. Neil Ellis:** Je suppose que nous avons dépensé la majeure partie de la taxe sur l'essence. Nous bâtissons des ponts et des routes, et malheureusement, puisque notre infrastructure est probablement différente de celle des autres localités en Ontario, nous aurions besoin d'environ 300 millions de dollars pour résoudre les problèmes que nous avons. Heureusement pour nous, notre situation est moins dramatique que celle de certaines localités qui n'arrivent pas à combler leurs besoins, mais nous nous dirigeons lentement dans cette voie.

Encore une fois, au sujet de la taxe sur l'essence, je crois que nous l'avons affectée à la construction d'une bretelle joignant un pont à une autoroute jusqu'à 2012 environ, selon notre budget — Steve pourra le confirmer.

**M. Steve Hyndman:** Les fonds provenant de la taxe sur l'essence sont grandement appréciés parce que nous avons de réelles préoccupations. La question des routes et des ponts, comme le maire Ellis l'a mentionné, est au cœur de nos priorités. Je crois que dans la ville, il y a des secteurs prioritaires auxquels les fonds de la taxe sur l'essence devront être consacrés, ce qui pourrait réduire le montant destiné au port. Il s'agit de faire la distinction entre les besoins et les désirs, et c'est le défi qu'il faudra relever.

En ce qui concerne le programme lui-même et les changements à apporter, bien franchement, comme je l'ai indiqué dans mes observations préliminaires, je pense qu'il s'agit d'une politique convenable. Le gouvernement fédéral devrait poursuivre dans le même sens. Je crois que vous devriez maintenir cette ligne de conduite à l'égard des ports.

Ce que je propose au gouvernement, cependant, c'est d'examiner plus attentivement les types de responsabilité qu'il transfère aux localités, non seulement dans la situation actuelle mais dans les années à venir. Il faudrait peut-être faire preuve de plus de souplesse à l'égard du financement pour permettre aux localités de conclure des accords en établissant avec davantage de clarté et de certitude les moyens pouvant servir à financer la résolution de problèmes éventuels.

Si nous pouvions prévoir avec certitude que notre économie sera beaucoup plus prospère dans 30 ans, nous serions davantage disposés à prendre ces risques. Or, nous n'en savons rien. Par conséquent, à ce stade, nous avançons à l'aveuglette. Cela nous préoccupe, pas au point de nous rétracter, car nous voyons là une possibilité, mais je propose que le programme en tienne compte.

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

Monsieur Lévesque.

[Français]

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

J'ai écouté toutes vos explications, et il y en a eu beaucoup. Je vais vous dire bonjour et vous souhaiter la bienvenue chez vous.

Vous me direz si j'ai bien compris. Vous avez conclu une entente avec le ministère des Pêches et des Océans pour le dessaisissement du port concerné. Si je comprends bien, autour de ce port, vous avez l'intention de créer un site de villégiature additionnel qui sera attrayant pour les touristes. Quand vous avez commencé à faire des travaux sur le quai, vous avez découvert des problèmes. Je ne veux pas accuser le gouvernement, Pêches et Océans ou la municipalité de mauvaise foi dans la négociation. Disons qu'il y a des imprévus.

Vous avez investi 3,6 millions de dollars seulement pour les imprévus qui sont survenus. Ces 3,6 millions de dollars proviennent-ils des 15 millions de dollars que vous avez obtenus, donc qui sont soustraits des 15 millions de dollars? Si c'est le cas, je ne sais pas si vous avez fait des démarches auprès du ministère pour — je vais tout vous dire ça dans un trait, et vous me répondrez par la suite — obtenir de l'aide afin de combler ces imprévus. J'écoutais M. le maire tout à l'heure qui disait qu'on voulait retenir... Je pense que c'est l'idée de toute municipalité ou de tout comté de vouloir retenir les touristes quelques jours de plus. On sait que c'est bon pour l'ensemble des commerces, l'hôtellerie, etc. On voit à plusieurs endroits qu'il y a une taxe de nuitée qui est facturée, un montant fixe deux dollars de plus sur le prix de la chambre d'hôtel qui va à la municipalité pour le développement. Je pense que les Ontariens connaissent depuis longtemps cette façon de faire. Je pense que le Québec a copié l'Ontario. Il reste que c'est certain que vous allez avoir des retombées éventuellement.

Avez-vous calculé ça dans l'administration du port en tant que tel? Vous avez des infrastructures additionnelles. Les infrastructures de la rive sont-elles calculées dans les 15 millions de dollars, ou est-ce seulement pour le transfert du quai?

• (1050)

[Traduction]

**M. Steve Hyndman:** Peut-être que je pourrais tenter de répondre, et Marjorie m'aidera au besoin.

Pour répondre à la première question, les 3,1 millions de dollars sont prélevés sur les 15 millions. Il ne s'agit pas d'un montant supplémentaire. Les fonds de l'IIIM, qui sont fournis par la province, s'ajoutent aux 15 millions de dollars, mais ils ne font évidemment pas partie de l'entente entre le MPO et la ville.

Avons-nous demandé une aide supplémentaire au MPO? Officiellement, non. Mais, de manière officieuse, nous avons fait savoir clairement que nous rencontrons certains problèmes. Nous avons parlé de cette question au personnel et à M. Kramp. Donc, par voie indirecte, nous avons mentionné ces problèmes, mais aucune requête ou demande officielle n'a été présentée. Par contre, nous serions assurément ravis de profiter de notre comparution devant vous aujourd'hui pour signaler ce problème d'une manière peut-être un peu plus officielle.

En ce qui concerne le tourisme, oui, nous concevons cela comme une occasion pour nous de faire croître notre économie. Étant donné que le comté et la ville participent à ce projet, nous estimons vraiment qu'il y a une possibilité de croissance, et le port est un élément très important des développements futurs. En ce qui concerne l'idée que la ville retirerait des profits de la situation, nous souhaiterions bien sûr que ce soit le cas.

Nous reconnaissons que, souvent, les emplois créés dans le secteur du tourisme sont des emplois saisonniers. Pour ce qui est de la rémunération, on ne peut pas vraiment les comparer aux emplois à temps plein dans le secteur manufacturier, par exemple, et ils n'ont pas vraiment les mêmes retombées économiques à long terme. Nous devons prendre cela en considération, ce qui ne signifie pas que

nous ne souhaitons pas aller de l'avant. Nous sommes bien sensibles à ce facteur.

Nous n'avons réalisé aucune évaluation officielle des retombées économiques à long terme, en ce qui concerne cette question. Il ne fait aucun doute que les bénéfices liés au dessaisissement du port, au développement du port dans l'optique des perspectives à long terme de la ville en matière de tourisme, ont été un facteur qui a incité le conseil à courir le risque, pour ainsi dire, et à aller de l'avant avec le programme, puisque le conseil entrevoit ces bénéfices. Mais nous n'avons pas quantifié ces retombées de manière officielle.

J'espère que cela répond à votre question.

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

Monsieur Stoffer.

**M. Peter Stoffer:** Merci beaucoup.

Je reconnais que je suis fort agréablement surpris de constater qu'un conseil souhaite laisser quelque chose entre les mains du secteur public. Cela dénote une attitude néo-démocrate ou sociale-démocrate, en quelque sorte. Je suis heureux de constater que votre chambre de commerce est en faveur du projet car, dans ma région, la plupart des chambres de commerce se vouent exclusivement au secteur privé et ne se soucient pas nécessairement du conseil municipal. Je suis donc ravi d'entendre cela.

Avez-vous réalisé une enquête ou une évaluation afin de prévoir combien de bateaux utiliseront régulièrement la jetée ou le port? Et à partir de cette évaluation, avez-vous estimé les revenus que vous allez pouvoir tirer de la navigation de plaisance exclusivement?

• (1055)

**Mme Marjorie Buck:** En ce qui concerne nos changements opérationnels, je suis très heureuse de faire savoir au comité que l'achalandage du quai Meyers du port de Victoria correspond actuellement à environ 80 p. 100 de sa capacité.

Ainsi, si l'on prévoit que nous serons capables d'aller chercher les quelques bateaux qu'il manque et d'atteindre la pleine capacité, nos plaisanciers saisonniers nous procureront un revenu d'environ 150 000 \$ par année.

Si nous avons la possibilité de faire avancer le dossier concernant les développements commerciaux sur la jetée elle-même et d'en faire une attraction... Ce que nous disent les plaisanciers qui passent devant notre port sans s'y arrêter et se rendent directement à Cobourg — qui est un autre port remarquable dont la municipalité s'occupe —, c'est que les services que nous offrons sont insuffisants. Nous devons nous pencher sur notre infrastructure en examinant les possibilités de communications sans fil offertes aux plaisanciers qui emportent du travail en vacances ou qui veulent simplement rester en contact avec leur famille.

Les plaisanciers de passage nous rapportent un revenu annuel moyen d'environ 35 000 \$. Nos ventes de carburant s'établissent entre 120 000 et 141 000 \$ par année. En ce qui concerne les améliorations qui sont prévues dans le contrat qui s'en vient, nous changerons notre système d'alimentation en carburant, ce qui devrait l'améliorer.

Nous sommes en concurrence contre nos voisins de l'ouest, c'est-à-dire de Quinte West, qui sont situés à l'entrée de la voie Trent-Severn. Encore une fois, si nos plaisanciers parcourent la voie Trent-Severn, ils ne s'arrêteront pas à notre port et iront faire le plein aux bassins Fraser.

Si nous offrons ces services supplémentaires, je crois qu'ils les prendraient en considération et qu'ils resteraient. Selon nos projections, en faisant certains investissements, liés au commerce aussi bien qu'à l'infrastructure destinée aux plaisanciers, nous devrions atteindre un facteur de 90 à 95 p. 100.

**M. Peter Stoffer:** Donc, au bout du compte, on peut espérer que les contribuables n'auront à assumer aucun coût et que cela pourrait même être sans incidence sur les recettes.

**Mme Marjorie Buck:** C'est là notre objectif et notre orientation. En ce qui concerne notre budget actuel, par exemple, les contribuables de la ville subventionnent ce site à hauteur de 49 000 \$ par année, mais de ces 49 000 \$, un montant de 38 000 \$ est prélevé annuellement à titre de paiement au gouvernement fédéral — et je le dis sans rancœur aucune. Cette subvention pourra donc être réduite à la source, puisque votre portion des revenus reviendra alors à la municipalité de Belleville.

**M. Peter Stoffer:** Fort bien. Vous excuserez mon ignorance à l'égard de la question suivante.

Le projet comporte-t-il des enjeux liés aux premières nations? Y a-t-il, à cet égard, des problèmes liés à la pêche commerciale, aux territoires ou aux droits?

**Mme Marjorie Buck:** Non, il n'y en a ni au parc Victoria ni au quai Meyers. Il existe un plan daté de 1838 pour le site en question. J'oublie son nom exact, mais il est daté de 1838 et il a été établi adéquatement. En fait, le port de Victoria faisait partie de la commission portuaire dans les années 1800.

**M. Peter Stoffer:** Je vous souhaite la meilleure des chances pour vos plans futurs. La meilleure des chances.

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

Monsieur Calkins.

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

C'est vraiment un plaisir d'être ici, dans la circonscription de Daryl. Il dit vraiment beaucoup de bien des gens qui l'appuient et qui travaillent avec lui dans cette circonscription. C'est vraiment une chance d'être ici. Je suis l'un des rares membres permanents du comité qui viennent de circonscriptions enfermées dans les terres.

Je vis en Alberta et je m'intéresse de très près aux pêches et aux ports pour petits bateaux. Je crois que nous avons trois de ces ports du gouvernement fédéral en Alberta. J'ai visité chacun d'entre eux, et j'ai hâte de voir certains des ports que vous avez ici.

On a déjà répondu à la plupart de mes questions. Je me demande simplement, si vous avez l'information, si elle est disponible... J'imagine que le montant de 15 millions de dollars que vous deviez initialement dépenser s'est accru depuis le début du processus — en 1994, je crois — ou depuis que nous nous sommes lancés sur cette voie. Une partie de ce montant doit servir à régler les problèmes qui préoccupent le gouvernement de l'Ontario. Quelle partie de ces 15 millions de dollars doit être dépensée pour faire face aux préoccupations environnementales du gouvernement de l'Ontario?

**M. Steve Hyndman:** C'est difficile à chiffrer, mais je dirais que c'est certainement la plus grande partie de ce montant. Même lorsque l'on considère certains des matériaux de revêtement...

**M. Blaine Calkins:** De quelle proportion parlons-nous?

**M. Steve Hyndman:** Je dirais qu'il s'agit pratiquement de la totalité. Une partie du montant est affectée au recouvrement du site. Le site doit être recouvert pour des raisons environnementales, alors nous avons pu nous appuyer sur le processus de ce programme pour

faire des choix concernant le recouvrement, afin que la méthode choisie tienne compte des préoccupations du ministère de l'Environnement, mais aussi de notre souci de faire avancer les travaux dans l'optique de notre plan à long terme. Qu'il s'agisse là d'une question environnementale ou non pourrait être sujet à discussion, j'imagine.

• (1100)

**M. Blaine Calkins:** Votre municipalité a-t-elle déjà tenté d'obtenir d'autres fonds, que ce soit de la province de l'Ontario...? Nous parlons de l'IIIM et ainsi de suite, mais je sais qu'il existe des programmes fédéraux pour la remise en état des sites contaminés appartenant au fédéral. Avez-vous tenté d'obtenir certains de ces fonds, ou le MPO a-t-il été la seule source de financement?

**Mme Marjorie Buck:** Lorsque nous avons lancé ce processus, il n'y avait pas seulement des gens du Programme des ports pour petits bateaux à la table de discussion, mais aussi des représentants du ministère fédéral de l'Environnement. Mike MacDiarmid pourrait probablement répondre à cette question mieux que moi, mais pour l'ensemble du projet, le financement de 10 millions de dollars provient du Programme des ports pour petits bateaux et du Conseil du Trésor — et je crois que le ministère de l'Environnement fournit également des fonds.

**M. Blaine Calkins:** Je vais céder la parole à Daryl dans une seconde, mais je crois qu'il est assez surprenant, lorsque l'on considère que le Programme des ports pour petits bateaux consacre environ 1,5 million de dollars par année au dessaisissement de 15 à 25 ports, que vous bénéficiez d'un engagement à long terme d'environ 10 millions de dollars. Il est assez exceptionnel que votre communauté ait obtenu un financement de ce type de la part du Programme des ports pour petits bateaux, et je ne peux que vous en féliciter. Vous avez dû travailler très dur pour obtenir ces fonds.

Je vais céder la parole à Daryl pour le temps qu'il me reste, monsieur le président.

**Le président:** Vous avez une minute et demie, monsieur Kramp.

**M. Daryl Kramp:** Merci. Je vais donc en venir au fait assez rapidement.

Le maire a soulevé un point qui, à mon avis, nous préoccupe tous quelque peu. Si vous disposez d'un budget préétabli et que vous connaissez exactement les dépenses que vous allez engager, vous allez bien entendu faire votre planification en conséquence, vous serez capable d'exécuter vos opérations efficacement, et vous serez en mesure d'atteindre les résultats visés. Parmi les difficultés que nous rencontrons, il y a bien entendu les facteurs impondérables. Les impondérables avec lesquels nous avons dû composer sont attribuables à deux raisons: le projet est en cours depuis un certain nombre d'années et, bien entendu, les normes environnementales ont été modifiées, et des changements ont été apportés aux règles bureaucratiques.

Le maire a parlé de dépenses imprévues. Une marge pour les dépenses imprévues a-t-elle été prise en compte dans les estimations initiales? En d'autres mots, si vous vous apprêtez à construire un immeuble, vous ajoutez 15 p. 100 ou 20 p. 100 à l'estimation pour les dépenses imprévues. Les estimations tenaient-elles compte des dépenses imprévues?

**Mme Marjorie Buck:** Oui, elles en tenaient compte.

**M. Daryl Kramp:** Et à quel pourcentage ont-elles été établies? En avez-vous une idée?

**Mme Marjorie Buck:** Lorsque nous avons tenu les réunions initiales qui ont précédé le lancement de ce vaste projet, nous nous attendions à des dépenses imprévues normales, soit 15 p. 100 des estimations.

**M. Daryl Kramp:** Et nous avons l'impression que nous avons un problème; manifestement, nous allons dépasser cette prévision.

Lorsqu'on a affaire à quelque chose d'hors norme comme ceci, lorsque ces facteurs vont au-delà d'un plan d'activités normal, je me demande si le comité pourrait envisager certaines possibilités ou certaines options afin de voir s'il y a des moyens ou des mécanismes, comme un fonds de prévoyance, qui permettraient de faire face à des circonstances inhabituelles. Le MPO et/ou le Conseil du Trésor ne devraient-ils pas envisager des mesures de ce genre?

Je lance cette idée pour que le comité l'examine parce qu'elle est liée à ce qui est dit ici, puisque la situation est quelque peu exceptionnelle. Cette situation fait exception à la norme, et il ne semble pas que nous soyons prêts pour ce qui va suivre. Nous souhaitons tous que les préoccupations environnementales soient prises en considération, nous voulons que les municipalités et les gouvernements partagent les coûts, et je crois que la situation a été avantageuse pour tous jusqu'ici. La relation de travail a été sensationnelle, et j'aimerais qu'elle puisse se poursuivre.

**Le président:** Merci, monsieur Kramp, et merci à nos témoins. La discussion que nous avons eue aujourd'hui a été différente de celles auxquelles nous nous sommes habitués au cours de nos déplacements. Mais c'est une bonne chose que nous ayons une idée des succès que vous avez obtenus jusqu'à maintenant. Encore une fois, je vous remercie de votre présence ici ce matin.

Chers collègues, nous allons prendre une pause de cinq minutes pour nous préparer à recevoir nos témoins du comté de Prince Edward.

Je vous remercie encore une fois.

•(1105)

(Pause)

•(1115)

**Le président:** Encore une fois, je souhaite la bienvenue à nos témoins. Ils disposent de quelques minutes pour faire leurs déclarations préliminaires, puis les membres du comité pourront prendre la parole pour une ou deux séries de questions.

D'abord, j'aimerais que vous vous présentiez, puis vous pourrez tout nous dire au sujet de vos...

**M. Leo Finnegan (maire, Comté de Prince Edward):** Je m'appelle Leo Finnegan. J'ai l'honneur d'être le maire du beau comté de Prince Edward. Je suis accompagné ce matin par M. Barry Braun, le commissaire des loisirs, des parcs et de la culture du comté.

J'aimerais commencer par vous souhaiter la bienvenue dans notre comté. Ici, c'est presque une île. Nous comptons 500 milles de côtes et nous sommes reliés à la terre ferme par quatre ponts et par un traversier. Notre comté est principalement une région agricole. Mais au cours des dernières années... notre comté comprend maintenant 14 vignobles, ce type d'établissements existant depuis une quinzaine d'années. Ce sont de véritables attractions. Nous avons aussi un parc provincial, le parc Sandbanks, qui est bien connu. Le parc accueille environ un demi-million de personnes chaque été, et environ un million de touristes visitent le comté chaque année.

Comme je l'ai dit tantôt, notre collectivité est principalement une collectivité agricole. Le comté comprend l'un des meilleurs ports naturels sur la rive Nord du lac Ontario à Picton, dont vous entendrez parler plus tard aujourd'hui, si je comprends bien. Il y a aussi un port

à Wellington, et vous aurez aussi de l'information à ce sujet. Nous sommes très fiers de notre comté et son développement nous tient à cœur. Le comté est vraiment en train de se développer. Beaucoup de gens arrivent ici par bateau. Ils sont partis en voilier de Toronto, ou d'une autre ville, et ils viennent jusqu'au comté de Prince Edward. Comme on dit, ils viennent ici pour une journée, mais ils y restent pour la vie.

Je vais maintenant céder la parole à M. Barry Braun, notre commissaire, pour qu'il explique où nous en sommes dans le dessaisissement des quais.

La parole est à vous, Barry.

•(1120)

**M. Barry Braun (commissaire des loisirs, des parcs et de la culture, Comté de Prince Edward):** Merci, Léo.

Bienvenue. Comme Léo, j'aimerais vous remercier de nous donner l'occasion de témoigner devant ce comité. Il semble que le comité ne se rend pas très souvent dans les régions de l'Ontario, alors je me réjouis d'autant plus de votre présence.

J'aimerais d'abord vous fournir des renseignements de base sur le dessaisissement des ports de plaisance dans le comté de Prince Edward. Lorsque le gouvernement a décidé de procéder au dessaisissement des ports en 1995, la municipalité a décidé de faire mener une étude. Il s'agissait d'une étude d'évaluation économique, qui portait sur le dessaisissement des ports et les infrastructures, et qui visait à déterminer si ce type de transfert était dans l'intérêt de la municipalité.

Dans le comté, six installations pouvaient être cédées, six propriétés fédérales. L'étude a recommandé que cinq de ces installations soient cédées, et le conseil a approuvé cette recommandation. Seules les installations de Point Traverse, à l'extrémité sud-ouest du comté, n'ont pas été cédées. Depuis, ce secteur est devenu une réserve nationale de faune, donc c'est probablement le ministère de l'Environnement qui en assume la responsabilité.

J'aimerais rapidement faire le point sur les transferts qui ont été effectués et sur les installations qui restent, pour vous donner une idée de ce qui s'est passé dans chaque cas et des avantages que le comté a tirés de cette expérience.

Les premières installations qui ont été transférées sont celles de Northport, à Sophiasburgh Ward dans la baie de Quinte, au nord de la municipalité. Comme vous le savez, nous partageons la baie de Quinte avec Belleville et d'autres municipalités.

À cet endroit, il y avait un quai fédéral d'environ 30 mètres, et à côté, un quai intérieur, si je peux dire, qui était plus petit, et mesurait de 12 à 15 mètres. C'était la seule propriété fédérale, mais la municipalité possédait une rampe de mise à l'eau qui était tout près. Et la propriété fédérale était rattachée à un parc municipal de trois acres sur la partie continentale.

Le ministère des Pêches et des Océans a fourni 10 000 \$ en 2001 pour faire effectuer les réparations nécessaires sur les quais, en se fondant sur les recherches, les prix et les analyses dont disposait la municipalité. La propriété a été légalement transférée en 2003, une fois les réparations terminées.

Il s'agit maintenant d'une propriété municipale, qui continue à servir comme installation d'amarrage, surtout pour la navigation de plaisance et la pêche. Cette installation et le parc à proximité sont utilisés pour de nombreuses activités communautaires, pour des pique-niques, des réunions de famille et d'autres activités de ce genre. C'est pour nous d'une grande utilité du point de vue récréatif.

Ensuite, c'est le quai de Waupoos, sur la partie continentale, qui a été cédé. Ce quai est à North Marysburgh Ward, au bord du lac Ontario. La propriété en question incluait un quai en bois d'environ 30 mètres, qui devait être entièrement remplacé. En 2003, le ministère des Pêches et des Océans, par l'intermédiaire du ministère fédéral des Travaux publics, a remplacé le quai, ce qui a coûté environ 240 000 \$. La propriété a été cédée officiellement au comté en 2004.

Cette installation est le point d'ancrage d'une barge qui permet d'accéder à l'île Waupoos. La barge est en fait le seul moyen de transport pour se rendre sur l'île. Là-bas, on pratique l'élevage de moutons. La barge, qui est amarrée au quai de Waupoos, permet aux gens de faire des allers-retours entre l'île et la terre ferme pour des visites ou pour les besoins de la ferme, et elle permet aussi de transporter le bétail et l'équipement.

• (1125)

Ensuite, ce fut le tour du port de l'île Waupoos, qui est située sur le lac Ontario, de l'autre côté de North Marysburgh Ward. On y trouve un quai en béton de 20 mètres, qui nécessitait alors des réparations. En 2004, le MPO a versé un financement de 20 000 \$, ce qui a permis à la municipalité d'effectuer les réparations nécessaires. Le transfert de propriété a eu lieu en 2005.

Le quai sert surtout aux agriculteurs de l'île. Nous avons reçu des demandes de personnes qui souhaitent résider en permanence sur l'île. Il y a des maisons sur l'île, mais celles-ci sont inoccupées depuis des années. Les propriétaires envisagent de rendre ces maisons habitables, et il se peut donc que la barge serve un jour à transporter des habitants de l'île.

En bref, voilà les trois ports qui ont été cédés à la municipalité.

Le processus de cession pour le port de Wellington est en cours — les documents de transfert sont entre les mains de notre avocat. Ce projet de cession est un exemple d'expérience réussie. La collectivité s'est investie dans le développement du port de Wellington, où il y a aussi une grande plage. En travaillant de concert avec la municipalité, le MPO et le gouvernement fédéral sont devenus réellement des partenaires du développement du port, tout comme nombre d'organismes bénévoles. Il est bon de voir le gouvernement fédéral prendre part à ce partenariat.

Cette année, le ministère des Pêches et des Océans a fourni un financement de 266 000 \$ pour remplacer un quai de 58 mètres appartenant au gouvernement fédéral. Les travaux viennent tout juste d'être terminés, et vous pourrez voir vous-même le produit fini aujourd'hui.

Plusieurs améliorations importantes ont été apportées au port au cours des deux ou trois dernières années. La jetée principale du port est un trésor potentiel, et nous sommes reconnaissants au gouvernement fédéral de sa participation.

Nous ajouterons quelques points au sujet de Wellington un peu plus tard.

Il ne reste qu'un bien fédéral à céder, soit le port du Prince Edward Yacht Club dans l'installation portuaire de Picton.

Un accord de sous-traitance a été conclu avec le club nautique depuis des années. Le club perçoit et gère les droits d'accès au quai. Nous espérons commencer le processus de cession avec le MPO en 2009.

Travaux publics a effectué, me semble-t-il, une étude sur les besoins liés à ce port. Il faudra étudier la question de la digue avant que la municipalité ne puisse prendre possession des lieux, ce qui devrait se produire en 2009.

Les ports de Picton et de Wellington sont de loin les plus occupés. On utilise entre 85 p. 100 et 90 p. 100 de la capacité du port de Picton pendant toute la saison de navigation de plaisance. Nous nous attendons à la même chose pour le port de Wellington compte tenu des travaux d'élargissement et de développement des deux dernières années. L'an dernier, le port de Wellington a fonctionné entre 65 p. 100 et 70 p. 100 de sa capacité. Nous nous attendons à une augmentation cette année en raison des quais qui ont été ajoutés.

• (1130)

De façon générale, la municipalité de Prince Edward County est très satisfaite du processus de cession. Le personnel du MPO s'est montré très coopératif et nous a aidés de bien des façons. Nous avons eu la chance de traiter avec les mêmes personnes depuis le début, ce qui est certainement un avantage.

Nous avons été satisfaits dans tous les cas. Nous avons obtenu le financement requis pour rendre les installations acceptables, et le processus administratif n'était pas trop lourd. Les modalités à respecter n'ont pas posé de problème grave, et les retombées politiques ont été minimales. Nous sommes donc très satisfaits du processus de cession qui se déroule depuis les cinq ou six dernières années.

Le port de Wellington est celui qui pose le problème le plus important. Tous les deux ans, la municipalité dépense entre 80 000 \$ et 100 000 \$ pour draguer le chenal et assurer un accès sécuritaire au port et à ses installations. Si je me rappelle bien, le chenal a été aménagé vers la fin des années 1980 grâce à un partenariat entre la municipalité, la province, le gouvernement fédéral et l'office de protection de la nature. Je ne pourrais pas dire exactement quelles étaient les responsabilités de chacun des intervenants à ce moment, mais je sais que tous ont participé à la construction du chenal reliant le lac Ontario au port de Wellington. Depuis, ni le gouvernement provincial, ni le gouvernement fédéral n'ont investi d'argent dans ce chenal. Or, les jetées de chaque côté du chenal se sont beaucoup détériorées. Il faudra maintenant investir beaucoup d'argent au cours des deux ou trois prochaines années pour corriger la situation.

Nous avons étudié différentes solutions à long terme au problème d'envasement. En fait, depuis quatre ans, nous avons étudié toutes les solutions auxquelles nous pouvions penser. Nous avons pris connaissance d'une situation presque identique à Pickering, dans la baie Frenchman. Les autorités municipales travaillent actuellement avec les gouvernements fédéral et provincial afin d'obtenir des fonds. Les deux gouvernements partageraient également les coûts d'un projet de 7 millions de dollars visant à prolonger les jetées pour corriger un problème très semblable au nôtre. Là aussi, le chenal est dragué tous les deux ans.

Nous espérons pouvoir entreprendre un projet semblable avec l'appui des gouvernements fédéral et provincial, afin de corriger le problème à Wellington et ne plus avoir à dépenser jusqu'à 100 000 \$ tous les deux ans pour permettre aux embarcations d'aller et venir.



Voilà donc où nous en sommes. Comme je l'ai déjà dit, la municipalité est généralement satisfaite, monsieur le président, et nous sommes prêts à répondre à vos questions.

• (1135)

**Le président:** Merci monsieur Braun et monsieur le maire Finnegan.

Monsieur Simms.

**M. Scott Simms:** Je vais partager mon temps avec mes collègues.

D'après les témoins que nous avons entendus précédemment et ceux ici aujourd'hui, la région est un exemple pour le programme de cession. C'est donc une bonne nouvelle.

J'aimerais poser quelques questions au sujet de la barge. De quel port s'agissait-il au sujet?

**M. Barry Braun:** Celui de Waupoos.

**M. Scott Simms:** À qui appartient cette barge?

**M. Barry Braun:** À l'heure actuelle, la barge est détenue par des intérêts privés. Auparavant, elle appartenait aux pères Oblats, une congrégation de l'église catholique romaine, si je ne m'abuse.

**M. Scott Simms:** À part les droits de mouillage, tirez-vous un revenu de cette barge?

**M. Barry Braun:** Non. Nous avons conclu une entente avec l'exploitant de la barge, qui a acheté celle-ci des pères Oblats et qui exploite une ferme ovine sur l'île. Il s'agit d'une entente écrite portant sur les dommages au quai et d'autres éléments. Nous examinons les différentes conditions chaque année et nous en discutons avec lui.

**M. Scott Simms:** Il ne s'agit donc pas d'un service essentiel pour la municipalité?

**M. Barry Braun:** Non.

**M. Scott Simms:** D'accord. Passons maintenant au dragage. Vous avez indiqué que vous devez draguer le chenal tous les deux ans, n'est-ce pas? Vous souhaitez toutefois un financement semblable à celui proposé dans le cas de Pickering. Ai-je bien compris?

**M. Barry Braun:** D'après ce que nous savons jusqu'à maintenant, cette solution serait selon moi parfaite pour nous, puisque la situation à Pickering est très semblable à la nôtre. Nous pourrions voir comment les choses progressent là-bas. Nous avons effectué de nombreuses études afin de trouver une solution à long terme, et il semble que prolonger les jetées, dans un angle, plus loin dans le lac Ontario, soit la meilleure solution.

**M. Scott Simms:** Combien coûterait selon vous un tel projet?

**M. Barry Braun:** Si nous prenons l'exemple de Pickering, qui est de taille semblable, nous estimons qu'un tel projet pourrait coûter entre cinq et sept millions de dollars.

**M. Scott Simms:** Avez-vous communiqué avec le MPO à ce sujet?

**M. Barry Braun:** Pas officiellement.

**M. Scott Simms:** Vous avez l'intention de le faire par contre?

**M. Barry Braun:** Oui. Pour l'instant, nous cherchons à obtenir d'autres renseignements au sujet du projet à Pickering, dans la baie Frenchman afin de présenter un projet qui se tient bien.

**M. Scott Simms:** D'accord. Est-ce que des négociations en vue de la cession des installations sont en cours à Pickering?

**M. Barry Braun:** Oui. Je crois que le processus a été entamé en 2006, mais je ne sais pas exactement où ils en sont. Les autorités locales travaillent avec l'Office de la protection de la nature de

Toronto et de la région à ce projet. Nous avons rencontré les représentants de cet organisme, et d'après eux, les deux gouvernements appuient le projet. Je ne sais pas exactement si le tout a été approuvé.

**M. Scott Simms:** D'accord. Est-ce que je me trompe en disant que, jusqu'à présent, vous vous êtes dessaisis de cinq autres ports?

**M. Barry Braun:** En réalité, il y en a trois. Nous sommes encore dans le processus de dessaisissement du quatrième.

**M. Scott Simms:** Alors, dans le processus de dessaisissement jusqu'à maintenant, quels obstacles environnementaux se sont présentés?

**M. Barry Braun:** Pour tout vous dire, il n'y en a pas eu.

**M. Scott Simms:** Il n'y en a pas eu.

**M. Barry Braun:** Non. Dans tous les cas, il s'agissait d'installations portuaires et de rampes de mise à l'eau. Nous n'avons eu aucun problème d'ordre environnemental à régler.

**M. Scott Simms:** Et avec le processus de dessaisissement du port de Wellington?

• (1140)

**M. Barry Braun:** Non plus.

**M. Scott Simms:** Donc, aucune industrie lourde n'a jamais exploité d'activités quelconques dans cette région?

**M. Barry Braun:** Pas en ce qui concerne les biens fédéraux. Par exemple, à Wellington, il y avait une usine de mise en conserves. Or, cela n'a pas affecté le terrain appartenant au gouvernement fédéral. Si nous pouvons implanter une solution à long terme au problème de dragage, à ce moment-là, nous pourrions avoir à régler des questions environnementales.

**M. Scott Simms:** D'accord. Une dernière chose avant que mes collègues vous posent des questions. Les activités de pêche sont-elles principalement récréatives? Avez-vous des entreprises de pêche commerciale quelconques?

**M. Barry Braun:** Nous avons de petites entreprises de pêche commerciale, je crois, surtout au port de Picton. Nous comptons par contre un grand nombre de bateaux de pêche affrétés. Je crois qu'on a laissé tomber la pêche commerciale d'envergure il y a plusieurs années. Nous avons toujours quelques petites opérations de pêche commerciale, mais je crois qu'à part les bateaux de plaisance et la pêche récréative, les excursions de pêche par bateaux affrétés représentent la majorité des activités de nos ports.

**M. Scott Simms:** Et à combien estimez-vous le nombre d'entreprises?

**M. Barry Braun:** Je dirais que nous avons probablement de 30 à 40 entreprises de pêche par bateaux affrétés dans la municipalité.

**Le président:** C'est le tour de M. Byrne.

**L'hon. Gerry Byrne:** Merci Monsieur le président.

Messieurs, merci de nous offrir des renseignements utiles sur les opérations. Je crois que mon collègue l'a bien exprimé: il semble que le processus de dessaisissement des ports n'ait connu que du succès, à l'exception d'un projet. Rappelez-moi le nom du port où vous avez...

**M. Barry Braun:** Wellington

**L'hon. Gerry Byrne:** Oui, le port de Wellington.

Vous avez mentionné qu'à Pickering, il y a une demande de l'ordre de 7,5 millions de dollars qui semble se concrétiser. Vous n'êtes pas certain si elle a été autorisée ou acceptée, mais il semble...

**M. Barry Braun:** À ce que nous sachions, la réaction est très positive.

**L'hon. Gerry Byrne:** En ce qui concerne Wellington, vous nous avez indiqué que vous-même n'avez pas fait de demande spéciale. Si je peux me permettre d'extrapoler — dites-moi si je me trompe, je ne veux pas parler en votre nom —, comme cela se produit à Pickering, avant que cette possibilité fasse surface à Pickering, vous ne pensiez pas pouvoir obtenir la somme de 7,5 millions pour Wellington. Est-ce que c'est exact...?

**M. Barry Braun:** C'est certainement une partie du problème, oui. Par contre, nous nous acharnons à trouver une solution. Pendant au moins quatre ans, nous nous sommes penchés sur la question de façon exhaustive. Nous avons étudié les solutions mises à l'essai aux États-Unis et partout au Canada, là où nous pouvons obtenir des renseignements sur des installations semblables. C'est drôle que nous en ayons une tout près de chez nous que nous n'avions pas abordée auparavant. Nous croyons que leur solution fonctionnerait aussi dans notre cas.

**L'hon. Gerry Byrne:** Du point de vue technique de l'administration du Programme des ports pour petits bateaux, en particulier comme superviseurs de plusieurs ports dans cette région particulière, croyez-vous que ce serait utile d'établir des critères fondés sur la transparence et la responsabilisation, qui orienteraient ces décisions de plusieurs millions de dollars, de façon à ce que vous ne vous sentiez pas isolés ou laissés pour compte dans le processus?

Par exemple, si une solution technique était disponible à Pickering et que les circonstances étaient transférables à Wellington, ce que l'on déterminerait évidemment par l'entremise de critères, d'une évaluation d'admissibilité, est-ce que cela conviendrait à votre exigence politique qu'il y ait une forme de responsabilisation? Vous sauriez par le fait même que vous êtes sur la liste, si l'on peut dire.

**M. Leo Finnegan:** Oui, beaucoup. Nous apprécierions cela. D'ailleurs, comme Barry l'a mentionné, c'est un peu par hasard qu'il en a fait la découverte. En cherchant une solution partout sur les rives du lac, il en a trouvé une assez près, qui avait déjà été établie. S'il y avait moyen que nous soyons renseignés à ce sujet, ce serait très utile.

**L'hon. Gerry Byrne:** Et cela aiderait le ministère à prendre des décisions.

**M. Leo Finnegan:** C'est exact.

•(1145)

**L'hon. Gerry Byrne:** Par exemple, le ministre dispose d'une réserve discrétionnaire de cinq millions de dollars chaque année. Il arrive qu'elle soit plus élevée, mais c'est évidemment à la discrétion du ministre. Du point de vue du ministère, en ce qui concerne l'affectation de ces fonds... afin que vous soyez à l'aise et qu'à mesure que les autres négocient des ententes autour de vous, vous sentiez qu'il y a une sorte de transparence et de responsabilisation, que chaque port n'est pas laissé à lui-même. Vous pourriez faire partie d'un processus où vous sentez que vos intérêts sont défendus, non seulement que vous êtes au courant des positions de négociation des autres ports.

**M. Leo Finnegan:** J'aimerais ajouter que nous avons parlé à vos homologues provinciaux à ce sujet. Nous avons présenté un exposé au ministre responsable en février. On nous a fait remarquer qu'il n'y avait pas d'argent pour le moment. Comme Barry l'a mentionné, plusieurs études ont été faites. L'une d'entre elles propose d'établir les angles de jetées de façon à ce que le vent dominant ne fasse pas dériver le sable.

À mesure que les coûts de dragage augmentent, le problème prend de l'ampleur. Cette année, nous avons dépensé 90 000 \$ à cet effet. Il y a deux ans, nous avons dépensé 65 000 \$. En outre, il y a plusieurs années, environ une quinzaine, lorsque je travaillais pour une cimenterie locale, nous avons littéralement donné des tonnes de pierres de carapace pour des constructions le long du mur brisant.

Lorsque vous visiterez le port aujourd'hui, vous serez surpris de ce que vous y trouverez. C'est un quai complètement remis à neuf. Le club Rotary de Wellington, qui compte une trentaine de personnes seulement, a entrepris de construire une promenade, ce qui représente un grand projet. Les membres du club ont obtenu des fonds de diverses sources à cet effet. Il semble y avoir beaucoup d'enthousiasme et de dynamisme dans le port de Wellington. C'est aussi la seule façon de se rendre au lac West.

J'étais là samedi dernier, lorsque la Police provinciale de l'Ontario a remis un bateau de police usagé à la garde côtière auxiliaire qui vient de s'organiser à Wellington. Les membres étaient ravis. La collectivité se trouve sur la rive nord du lac Ontario. C'est un grand lac et il arrive souvent que les gens de Toronto qui naviguent dans ces eaux se trouvent en difficulté. Le bateau nous sera d'une grande aide.

Nous voyons que le port prend de l'expansion. Nous serions donc extrêmement heureux de trouver un moyen de résoudre ce problème.

**Le président:** Merci monsieur Finnegan et merci monsieur Byrne.

Monsieur Blais.

[Français]

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

Bonjour, messieurs.

Tout d'abord, je voudrais vous indiquer que je vais avoir l'occasion, dans les prochaines minutes, de vous donner un petit souvenir du Québec, notre fleur de lys nationale. À défaut d'un drapeau, je vais vous offrir ces épinglettes.

J'aimerais vous entendre sur deux choses en particulier.

[Traduction]

**Le président:** J'ai des drapeaux du Canada dans ma serviette.

[Français]

**M. Raynald Blais:** Vous pouvez les donner, si vous le voulez.

J'aimerais vous entendre sur deux éléments en particulier. Le premier concerne la pêche commerciale, et le deuxième, la façon dont ça s'est passé pour que le Programme de dessaisissement réussisse dans le cas des trois quais.

Parlons d'abord de la pêche commerciale. À ma connaissance, il existe toujours une pêche commerciale dans la région. Ce qu'ont dit les témoins jusqu'à maintenant donne l'impression qu'on en tient moins compte, ou presque pas, dans les plans de développement et d'avenir. Je me demandais pourquoi. J'ai l'impression que cela fait aussi partie du patrimoine et que cela a une valeur économique et sociale. En ce sens, le fait qu'il existe toujours une certaine forme de pêche commerciale peut représenter un avantage pour la communauté. Elle n'a probablement pas l'importance qu'elle a déjà eue dans le passé, mais cela fait quand même partie de votre histoire, de votre patrimoine. De plus, elle a une valeur économique certaine. J'ai vu qu'il y avait encore des espèces de poisson sur votre territoire. Je me demande donc pourquoi je ne vous entends pas dire qu'une forme de développement de la pêche commerciale est possible.

• (1150)

[Traduction]

**M. Leo Finnegan:** Vous n'en entendez pas parler parce que cette pêche n'a presque pas lieu dans les ports que nous avons mentionnés. La plupart des activités de pêche commerciale ont lieu à partir de Point Traverse. Sur la carte, ça se trouve dans le coin sud-est... Il y a des pêcheurs commerciaux là-bas et ils pêchent l'éperlan et d'autres petits poissons du genre. En ville, il y a un vendeur des produits de la pêche commerciale.

La raison pour laquelle nous n'en avons pas parlé, c'est que la pêche n'est plus ce qu'elle était et qu'elle n'a pas lieu à partir des quais mentionnés — ou très peu. La pêche commerciale a lieu à Point Traverse et à Long Point et dans les régions environnantes.

Comme je l'ai déjà dit, notre comté compte 500 milles de côte. Nous avons plein de petites jetées et de petits quais, mais ce n'est pas eux que nous cédon.

**M. Barry Braun:** Monsieur le président, je peux répondre à la deuxième question sur le processus de dessaisissement.

[Français]

**M. Raynald Blais:** Je vais préciser ma deuxième question, mais avant, j'aimerais mieux comprendre. Une forme d'association, de lien ou de collaboration avec les gens qui font de la pêche commerciale est-il envisageable?

[Traduction]

**M. Leo Finnegan:** Oui, mais ce que j'essaie de dire, c'est qu'ils ne viennent pas à nous en disant « Nous avons un problème avec les quais dans les zones où nous pêchons », comme à Point Traverse, ou à Indian Point — je pourrais vous montrer sur la carte —, et dans les environs. Ça ne semble pas être un problème pour eux. Donc aux quais dont nous parlons — par exemple, celui de Wellington que vous verrez cet après-midi —, il n'y a pas de pêche commerciale du tout à ce que je sache. Il y a des bateaux d'excursion. Je ne sais pas combien exactement, mais il y a des entrepreneurs qui amènent les gens sur le lac Ontario pour pêcher le saumon. Mais il s'agit de pêche par bateaux affrétés. La pêche commerciale a lieu entièrement dans l'est du comté: Point Traverse, Long Point...

[Français]

**M. Raynald Blais:** En ce qui a trait au Programme de dessaisissement, j'aimerais que vous m'expliquiez comment il se fait qu'il a fonctionné. J'imagine qu'il y a eu une certaine forme de négociation et que cela s'est fait de gré à gré. J'aimerais connaître les raisons pour lesquelles cela a fonctionné. Cela nous fournirait probablement des pistes de solution pour des endroits où cela ne fonctionne pas ou que ça fonctionne plus difficilement. Pourquoi cela a-t-il fonctionné, selon vous?

[Traduction]

**M. Barry Braun:** Certainement. Il me semble que, dans les cas qui nous intéressent, les choses ont été simples puisque toutes les propriétés du gouvernement fédéral comprenaient uniquement un quai et, parfois, une rampe de mise à l'eau. La municipalité n'avait donc qu'à prendre sa décision. Nous savions que nous voulions les ports, ces biens fédéraux. Nous pensons qu'ils doivent être gérés par la municipalité parce qu'alors, nous serons en mesure de décider, à bien des égards, de leur avenir et, comme l'ont dit les représentants de Belleville, il n'était pas envisageable pour la municipalité de ne pas saisir l'occasion, et de laisser peut-être ces ports aux mains de promoteurs qui les exploiteraient à des fins commerciales.

Il n'y a eu aucun problème environnemental. Par conséquent, les choses ont été, pour la plupart, relativement simples. En toute honnêteté, ce qui a fait la différence dans notre cas, c'est la relation que nous avons avec le personnel des Ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans. Cette relation a été cruciale, à mon avis. C'est moi qui ai traité directement le dossier de dessaisissement pour chacun de ces ports. J'ai eu la chance de travailler avec le même employé du programme des Ports pour petits bateaux depuis le début. En conséquence — une telle collaboration crée des liens —, nous avons réussi à résoudre toutes les difficultés que nous avons rencontrées. C'est aussi simple que cela, à mon sens.

• (1155)

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

Monsieur Stoffer.

**M. Peter Stoffer:** Merci, monsieur le président et merci, messieurs, d'être venus témoigner. Merci pour la tasse.

Dans l'hypothèse où le dessaisissement se serait passé différemment, avant que la municipalité fasse part de son intérêt pour ces ports et ces quais, des entreprises privées avaient-elles exprimé un intérêt également? Par exemple, quelqu'un s'est-il manifesté en disant : « Voilà, je vais prendre le tout »? Je sais que les témoins précédents craignaient que, si le quai ou le front de mer de Belleville passait aux mains d'un promoteur privé, celui-ci puisse en restreindre l'accès au public. Avez-vous également des craintes de ce genre?

**M. Leo Finnegan:** Non. Il n'y a pas beaucoup d'industries dans le comté de Prince Edward. Il y a une usine de ciment au bord de la baie de Quinte. Vous le constaterez quand vous serez à Picton, plus tard aujourd'hui. L'usine avait son propre quai. Il y avait autrefois des arrivages de minerai de fer en provenance de Marmora. Vous verrez le quai où était débarqué ce minerai. Il sert uniquement aujourd'hui à débarquer un ou deux chargements de sel par année.

C'est à peu près tout pour l'industrie dans la région. Les autres entreprises sont toutes des exploitations agricoles. Aucun industriel n'a donc exprimé un quelconque intérêt pour nos quais.

**M. Peter Stoffer:** L'autre aspect qui me préoccupe, c'est la gestion; qui gère ces quais pour vous? À l'île Fogo, à Terre-Neuve-et-Labrador, il y a cinq quais et cinq ports qui sont gérés par une administration portuaire. Est-ce une administration portuaire qui gère les cinq quais dont vous parlez, ou sont-ils gérés directement par vous et par le conseil municipal?

**M. Barry Braun:** Les quais sont gérés directement par mon service, par l'entremise du conseil. Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons une entente de partenariat avec le club nautique Prince Edward pour les installations du port de Picton. À Wellington, nous employons un capitaine de port qui est chargé de la gestion des quais et des rampes de mise à l'eau, mais il travaille à la demande, dans le cadre d'une entente que nous avons conclue avec lui pour Wellington.

Il n'y a pas de personnel dans les trois autres ports. C'est notre service qui en assure la gestion et c'est la municipalité qui prend en charge l'entretien et les réparations. Par ailleurs, nous ne tirons aucun revenu de ces trois ports. Nous tirons des revenus de Picton et de Wellington. L'utilisation des trois autres ports est, en grande partie, gratuite.

Nous avons envisagé de placer des boîtes de collecte à contribution volontaire, mais nous ne l'avons pas encore fait et nous ne sommes pas sûrs que le jeu en vaille la chandelle. Embaucher des employés pour ces trois ports et percevoir des droits ne serait tout simplement pas rentable.

**M. Leo Finnegan:** Barry, vous pourriez peut-être parler au comité.

**M. Barry Braun:** La municipalité a de nombreux comités, dont le comité consultatif sur les ports qui fait des recommandations au conseil municipal. Ses membres sont tous, d'une façon ou d'une autre, concernés par la gestion des installations. Par exemple, un pêcheur commercial en fait partie, ainsi que des personnes qui vivent sur le port, des plaisanciers et des personnes qui s'intéressent depuis un certain temps aux activités du port, d'une manière ou d'une autre. Le comité se réunit une fois par mois et fait des recommandations au conseil sur divers aspects de la gestion des cinq ports.

**M. Peter Stoffer:** La question du prolongement des jetées pour éviter des coûts de dragage est très semblable à un dossier que nous avons étudié sur l'Île-du-Prince-Édouard. J'ai oublié le nom de la localité en question, mais les représentants de cette localité pensaient que, si on pouvait rallonger les jetées, ils pourraient faire des économies sur les coûts du dragage. C'est intéressant de voir la même idée exprimée ici.

Merci beaucoup.

• (1200)

**Le président:** Monsieur Kramp.

**M. Daryl Kramp:** Globalement, votre système et votre programme de dessaisissement ont très bien fonctionné. Manifestement, certains aspects suscitent des inquiétudes à Wellington. Qu'en est-il de Picton? Quel échéancier vous fixez-vous pour faire avancer le dossier du dessaisissement de Picton?

**M. Barry Braun:** Nous avons eu des discussions préliminaires avec le MPO. Des études techniques ont été faites et des plans ont été élaborés pour les travaux à entreprendre, il y a environ trois à cinq ans.

Le personnel du MPO cherche les documents relatifs à cette étude pour les réexaminer et voir s'ils sont toujours valables, et pour les mettre à jour, au besoin. Nous espérons pouvoir mener à bien les travaux et procéder au dessaisissement en 2009.

**M. Daryl Kramp:** Un autre aspect qui m'a beaucoup plu est la création de partenariats. Ainsi, la municipalité ne sera pas l'unique responsable de la gestion des ports. Vos dépenses courantes n'augmenteront donc pas exagérément.

À Wellington, en particulier, je vois que vous avez conclu un partenariat avec la communauté et avec le club Rotary, entre autres. Pourriez-vous apporter des précisions sur la capacité de tels partenariats? Y a-t-il des partenariats semblables ailleurs, ou est-ce le cas uniquement dans la région de Wellington?

**M. Barry Braun:** Je vais vous répondre et je suis sûr que Leo pourra apporter des précisions. Les liens avec la communauté pour la gestion des ports existent surtout à Wellington et à Picton. À Northport, nous avons des relations avec la communauté. Le port est adjacent à un parc municipal, et le comité des loisirs de Sophiasburgh ainsi que le conseil scolaire de la région utilisent régulièrement le parc. Ils ont participé à l'amélioration du parc et des environs du quai, mais leur participation a été modeste.

Le partenariat de Wellington est très fructueux. Depuis environ quatre ans, le club Rotary et la municipalité travaillent ensemble au projet de la plage dans lequel ils ont investi plus de 40 000 \$. Cette somme ne comprend ni leurs heures de travail, ni les services en nature qu'ils ont pu obtenir de la communauté.

Par ailleurs, le club Lions organise, chaque année, une manifestation d'envergure, à savoir une course de canots dragons. L'école de voile pour catamaran West Lake s'y est installée l'an dernier. Elle a participé au financement des travaux d'aménagement du port pour pouvoir démarrer ses activités, et il semble qu'elle soit une des rares écoles de catamaran de la province à atteindre un tel niveau. Elle est un de nos partenaires.

Le Wellington Harbour Improvement Program Group rassemble des membres de la communauté qui souhaitent participer à l'aménagement du port de Wellington. C'est un organisme à but non lucratif; il peut donc bénéficier de divers programmes de financement. Nous travaillons avec ce groupe, ainsi qu'avec le club Rotary et d'autres groupes communautaires, depuis environ trois ans. Le Wellington Harbour Improvement Program Group a acheté plusieurs des rampes et des pontons supplémentaires que nous utilisons maintenant pour augmenter la capacité du port afin de pouvoir accueillir davantage de visiteurs et de permettre à un plus grand nombre de résidents d'utiliser les installations.

**M. Daryl Kramp:** En ce qui concerne Picton, vous avez dit que le club nautique se charge de certains aspects de la gestion du port. Lorsque vous prendrez les choses en main, ou lorsque le gouvernement se dessaisira de ces biens, prévoyez-vous que la municipalité continuera de les gérer selon les mêmes modalités? Deveniront-ils des biens municipaux gérés par le club nautique, ou la municipalité envisagerait-elle d'en céder la propriété au club nautique? Comment entrevoyez-vous l'avenir en ce qui a trait à la propriété et à la gestion de ces biens?

• (1205)

**M. Barry Braun:** Je ne suis pas sûr. Je crois que les pourparlers que nous avons eus jusqu'ici avec le club nautique vont dans le sens d'une continuité de l'entente actuelle. Si, à un moment donné, le club nautique s'estimait en mesure de prendre en charge les installations, je suis sûr que la municipalité engagerait des discussions en ce sens. Cependant, comme le club nautique est un organisme à but non lucratif, je pense qu'il souhaiterait plutôt poursuivre l'entente que nous avons actuellement.

Nous nous sommes surtout concentrés sur Wellington ces deux dernières années. Dans quelques semaines, toutefois, nous organiserons des réunions, à la demande du comité consultatif sur les ports, avec plusieurs riverains pour discuter du développement à long terme du port de Picton.

Comme ce fut le cas pour Wellington, nous espérons que toutes les parties concernées s'intéresseront à la question et nous essaierons de susciter l'intérêt du plus grand nombre pour le développement à long terme. Ce processus est sur le point de commencer.

**M. Leo Finnegan:** L'arrangement que nous y avons maintenant fonctionne et cela nous satisfait. Le propriétaire de Tip of the Bay prévoit démolir ce bâtiment et bâtir 44 maisons en rangée, avec des quais, des rampes d'accès à l'eau et tout le tralala. Il y aura donc du changement à cet endroit.

**M. Blaine Calkins:** Merci, monsieur le président. Je sais que vous alliez me donner le droit de parole pendant le reste du temps attribué à M. Kramp. Voici ma question.

J'apprécie beaucoup l'occasion qui m'est donnée d'assister à la réunion. Je n'ai que quelques questions concernant l'énoncé de mission relatif aux ports pour petits bateaux, qui existe de toute évidence pour appuyer la pêche commerciale.

Dans votre cas, vous avez déjà déclaré qu'il ne s'agit pas réellement d'un problème à votre port. Je suppose toutefois que vous aurez des intérêts conflictuels, qu'il s'agisse de plaisanciers, de pêcheurs sportifs ou de pêcheurs sportifs commerciaux — par exemple, des personnes qui gagnent de l'argent en amenant des gens pêcher.

Je me demande, de ce point de vue, comment vous gérez ces intérêts conflictuels pour ce qui est de l'espace d'amarrage, ou disposez-vous de suffisamment d'espace pour tout le monde qui souhaite amarrer? Comment doit-on gérer cela et accorder l'accès, établir la priorité d'accès, après le dessaisissement?

**M. Barry Braun:** Probablement comme nous le faisons maintenant. Puisque nous gérons les ports qui n'ont pas encore fait l'objet d'un dessaisissement, je ne pense pas que nos pratiques vont changer. Pour être bien honnête, cela n'a pas été un problème.

Comme l'a indiqué le maire, M. Finnegan, la majeure partie de la pêche commerciale — c'est-à-dire la pêche commerciale active — est effectuée à l'extrémité sud-est de la municipalité.

Il y a parfois des problèmes lorsque certains bateaux de pêche affrétés se disputent l'espace disponible. Cependant, puisque notre municipalité est pratiquement une île, de nombreux propriétaires possèdent leurs propres installations et n'ont pas réellement besoin des installations portuaires.

Cela ne nous a donc pas réellement causé de problèmes.

**M. Blaine Calkins:** Bien. À certains endroits au pays, cela devient un problème après le dessaisissement. Je suis heureux que cela ne soit pas votre cas.

En ce qui concerne le dragage, je remarque qu'il s'agit de toute évidence d'une préoccupation, surtout à Wellington. Que pensez-vous qu'il va se passer s'il y a un dessaisissement des installations à Wellington? Si vous obtenez ce que vous voulez, pensez-vous que Pêches et Océans poursuivrait le dragage, ou pensez-vous que cela deviendrait la responsabilité de la municipalité? Selon vous, que va-t-il se produire?

**M. Barry Braun:** Je ne pense pas que cela serait considéré comme faisant partie des pratiques de dessaisissement actuelles. D'abord, les jetées sont sur des terres provinciales et non fédérales. Elles permettent toutefois d'accéder à une propriété fédérale.

Dans notre cas, je suppose qu'il serait idéal d'avoir un partenariat comme celui que j'ai mentionné plus tôt au sujet de Frenchman's Bay à Pickering, où le gouvernement provincial et le gouvernement

fédéral collaborent avec la municipalité pour assurer un refuge accessible et sécuritaire à proximité du lac Ontario.

Les plaisanciers des États-Unis et d'un peu partout en Ontario nous répètent sans cesse qu'il s'agit d'un des meilleurs refuges publics, particulièrement entre Cobourg et Kingston. Donc, si on a un problème sur le lac Ontario, le port de Wellington peut nous accueillir, particulièrement si on se trouve entre Cobourg et Kingston.

Nous craignons toutefois qu'un jour la municipalité ne soit plus en mesure de contribuer régulièrement aux travaux de dragage et que le port devienne inaccessible.

• (1210)

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

À titre indicatif pour le comité, certaines personnes dans la salle représentent le comité des pêches commerciales de l'Est de l'Ontario. Leur présence à la réunion n'était pas prévue, mais j'ai maintenant consulté la majorité d'entre vous et je vais leur accorder un court moment pour exprimer leur point de vue.

Nous devons terminer la réunion d'ici 12 h 45 pour respecter notre horaire et retourner prendre le train. J'aimerais bien passer la nuit ici, mais cela ne fait pas partie de nos plans.

Nous allons accorder une série de deux minutes supplémentaires. Veuillez ne pas dépasser cette limite, que j'impose afin de respecter l'horaire de ces deux personnes, et nous allons ensuite terminer nos travaux d'ici 12 h 45.

Deux minutes chacun. Monsieur Byrne, vous avez la parole.

**L'hon. Gerry Byrne:** Nous allons la respecter. Merci, monsieur le président.

Messieurs, vous avez déclaré que la relation avec les représentants du programme de ports pour petits bateaux du MPO est cruciale. Cela faisait partie de votre histoire. Il y a une relation de confiance. Vous négociez ensemble, vous élaborez un plan ensemble et vous établissez un plan de financement ensemble.

Seriez-vous offusqués si cette relation, au cours de son évolution, faisait que le ministère des Pêches et des Océans recommandait de rejeter un projet sur lequel vous avez travaillé avec vos représentants locaux, régionaux et provinciaux? Seriez-vous offusqués?

**M. Leo Finnegan:** Sans aucun doute. Nous nous adresserions immédiatement à M. Kramp.

**L'hon. Gerry Byrne:** Pensez-vous que ce processus devrait inclure une certaine responsabilisation ou transparence?

**M. Leo Finnegan:** Oui, très certainement.

**L'hon. Gerry Byrne:** J'ai terminé. Merci.

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

Nos collègues s'expriment rapidement, mais vous ne pouvez pas utiliser le reste de leurs deux minutes, monsieur Stoffer.

**M. Peter Stoffer:** En ce qui concerne les plaisanciers américains, combien y en a-t-il dans ce secteur? Vous êtes situé assez près des États-Unis.

**M. Barry Braun:** Leo a peut-être plus de renseignements à ce sujet, mais nous commençons à peine à tenir des statistiques. Wellington est le secteur le plus important. Il y a certainement des Américains au port de Picton également, mais c'est à Wellington qu'il y en a le plus. La municipalité est située tout juste de l'autre côté du lac. Pour l'instant, je dirais que, à chaque saison, environ 20 p. 100 de nos plaisanciers sont américains.

**M. Peter Stoffer:** Par curiosité, le phare de Salmon Point existe-t-il toujours?

**M. Leo Finnegan:** Oui, le phare existe encore.

**M. Peter Stoffer:** J'ai posé cette question puisque notre comité a collaboré très étroitement avec le Sénat pour faire adopter un nouveau projet de loi sur la préservation des phares. Et quelque chose de ce genre, s'il n'y a pas eu de dessaisissement, peut en faire l'objet s'il y a un groupe communautaire d'au moins 25 membres. M. Kramp pourrait vous aider à ce sujet.

La préservation des phares est très importante, surtout dans l'Ouest et dans l'Est du Canada, mais beaucoup d'entre nous oublions les phares de la partie centrale du Canada. D'après cette photo, ce phare semble particulièrement intéressant et c'est pourquoi il serait bien de le conserver pendant longtemps.

M. Kramp peut vous fournir ces renseignements.

**M. Daryl Kramp:** Merci, monsieur Stoffer.

• (1215)

**M. Peter Stoffer:** Daryl, c'est au cas où vous auriez besoin de plus de travail.

**Le président:** Monsieur Kamp, vous avez deux minutes.

**M. Randy Kamp:** Merci, monsieur le président.

J'ai une toute petite question.

Il y a des ports qui sont encore la propriété du MPO, mais qui sont gérés par le comté, en quelque sorte, et il y a des ports qui étaient la propriété du MPO, mais dont le comté est maintenant le propriétaire et le gestionnaire. Y a-t-il d'autres types d'arrangements? Y a-t-il des ports qui appartiennent, par exemple, à Parcs Canada ou à un autre organisme?

**M. Barry Braun:** Je ne pense pas que ce soit le cas.

**M. Randy Kamp:** Qui est le propriétaire et le gestionnaire de, par exemple, Point Traverse?

**M. Barry Braun:** Je pense que c'est le gouvernement fédéral. Il s'agit d'une réserve nationale de faune, c'est pourquoi je pense que...

**M. Randy Kamp:** Dans ce cas, c'est probablement Environnement Canada ou Parcs Canada.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci.

Je tiens à remercier les témoins et le comité. Je vais faire une pause de cinq minutes pour préparer la prochaine partie de la séance. Merci.

• \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

•  
• (1220)

**Le président:** Nous reprenons les travaux.

Nous accueillons ce matin nos deux invités. Le préavis était très court et je m'en excuse, mais nous avons un horaire à respecter et avons pu nous pencher sur les points à l'ordre du jour assez rapidement. Je sais que vous avez été très attentifs ce matin, et c'est

pourquoi j'ai pris l'initiative de consulter mes collègues. Il ne s'agit pas d'une pratique régulière, mais puisque le temps le permet, nous allons vous permettre de faire quelques commentaires préliminaires.

Nous espérons avoir le temps de faire une série de questions de cinq minutes, et pour ce faire, nous devons procéder assez rapidement. Je tiens donc à signaler à tous les membres que je vais faire respecter les limites de temps le plus possible.

Si vous souhaitez vous présenter, dire qui vous représentez et faire quelques commentaires préliminaires, ce sera un plaisir de vous écouter.

**M. Roxy Lancaster (à titre personnel):** Je m'appelle Roxy Lancaster. Mon partenaire se nomme Albert Vancott. Nous pratiquons la pêche commerciale à partir du port de Point Traverse. Je dois vous signaler d'emblée que je partage le sentiment du représentant de Belleville. Vous ne voulez pas que votre port ou que vos quais tombent entre de mauvaises mains. C'est ce qui est arrivé au nôtre. La responsabilité de son exploitation incombe maintenant à Environnement Canada, dont l'objectif ultime consiste, en fait, à interdire à quiconque l'accès aux terrains du SCF (Service canadien de la faune) à Long Point. À l'heure actuelle, on encourage les observateurs d'oiseaux à s'y rendre, mais en fin de compte, on veut en faire une réserve naturelle, où aucun homme n'aura le droit d'entrer. C'est ce qui semble être le mandat d'Environnement Canada

Au moment où Environnement Canada a pris possession des terrains privés, nous avons dû nous battre, mais nous avons réussi à conclure une entente nous permettant de conserver des terrains le long du port et les quais qui étaient les nôtres, afin de pouvoir continuer à pratiquer la pêche commerciale dans le secteur.

Nous sommes présents dans la région depuis au moins quatre générations, et remontons aux Loyalistes de l'Empire-Uni. Mes ancêtres étaient tous pêcheurs. Du côté de mon père, nous sommes entrés dans le monde de la pêche un peu par la petite porte; le père de mon père était fermier.

Environnement Canada n'a pratiquement pas de budget. Probablement en raison de ses manoeuvres politiques d'il y a quelques années, la plupart des employés à Ottawa ont été licenciés. J'ai travaillé pour Environnement Canada comme contractuel à temps partiel, à faire des petits travaux de réparation et autres besognes. En fait, notre port est tombé en ruines à un point tel que l'entrée du port a été complètement fermée. La plage a simplement envahi les lieux et obstrue maintenant l'entrée du port.

Au cours des dernières années, la plupart des travaux d'entretien ont été financés personnellement par des pêcheurs commerciaux et des groupes d'utilisateurs intéressés. Les pêcheurs à la ligne et les pêcheurs commerciaux s'entendent très bien ici. Tout le monde est fin prêt à contribuer ce qu'il peut lorsque vient le temps du dragage. En fait, l'opérateur de l'équipement de dragage offre une bonne partie de son temps gratuitement. Toutefois, il faut maintenant faire des travaux dans le chenal du port et l'entourer de pierres de protection pour prévenir toute fermeture. Le problème, c'est que, dans les années quarante et cinquante, avant la construction de la voie navigable, le niveau d'eau était élevé. Cela a eu pour effet d'éroder l'entrée protectrice de l'avant-port, ce qui est à l'origine des problèmes que nous éprouvons actuellement. Si on y déposait des pierres de carapace une fois, qu'on creusait jusqu'à une profondeur de neuf pieds, et qu'on enlevait le limon du port comme il se doit, le port serait en bon état pour de nombreuses années.

Le port de Long Point est un havre de sécurité. Du moins il l'a déjà été. À vrai dire, je ne veux pas détourner l'attention de l'exposé de M. Finnegan, mais si vous êtes en danger sur le lac Ontario et que vous essayez de vous réfugier dans le port de Wellington par un jour de tempête, vous allez mourir très certainement. La Garde côtière canadienne — je pense que c'était la Garde côtière canadienne, mais c'était peut-être aussi la Garde côtière américaine — a perdu un navire dans la baie juste à l'extérieur de Wellington. C'est un vaisseau de la Garde côtière. L'occupant du vaisseau a perdu la vie. Ce n'est pas l'endroit idéal en cas de tempête. Nous avons besoin de ports offrant un refuge sécuritaire dans le lac Ontario. Notre port est essentiellement le seul entre Cobourg et, disons Waupoos, qui offre un refuge sécuritaire pour les embarcations qui cherchent à se réfugier du lac ouvert.

Les pêcheurs viennent souvent en aide aux occupants de voiliers et d'embarcations de plaisance. À deux reprises le printemps dernier, deux jours de suite, nous avons tiré des embarcations de l'extrémité de Waupoos et de False Ducks. Ces vaisseaux s'étaient aventurés sur les hauts-fonds sans le savoir et se seraient probablement brisés rapidement si nous n'étions pas intervenus pour les sauver, à grand risque pour notre propre vaisseau.

Nous devons trouver un autre propriétaire pour ce port, que ce soit le comté ou quiconque. En gros, nous devons faire en sorte que le port appartienne à quelqu'un qui se préoccupe de son sort. Les propriétaires actuels s'en fichent. Pour eux, il pourrait aussi bien être fermé.

Nous exploitons environ six vaisseaux dans le port à l'heure actuelle : le plus gros a 60 pieds, le mien 35 pieds.

• (1225)

C'est une pêche active jusqu'à présent. Je sais que l'avenir de la pêche n'est pas très reluisant, mais nous continuons de pêcher. Nous devons accepter parfois d'autres emplois, mais nous avons passé la plus grande partie de notre vie dans la pêche commerciale

**Le président:** Monsieur Byrne.

**L'hon. Gerry Byrne:** Messieurs, merci.

C'est très important. Le présent comité attache une très grande importance au point de vue des pêcheurs commerciaux. C'est pourquoi nous sommes très heureux de votre présence aujourd'hui.

Je vais avouer un préjugé. Je m'attendais à vous entendre parler d'un conflit entre les ports récréatifs et les ports commerciaux. Mais ce n'est pas ce que vous nous dites. Le conflit concerne un autre ministère du gouvernement fédéral.

Que vous a dit exactement Environnement Canada lorsque vous lui avez demandé des ressources ou la permission d'utiliser les ressources?

**M. Albert Vancott (à titre personnel):** Que rien n'était disponible.

**L'hon. Gerry Byrne:** Que rien n'était disponible.

Vous avez mentionné que le vent avait tourné à Environnement Canada. Vous avez évoqué un incident qui s'est produit il y a environ deux ans. Pouvez-vous le décrire de manière plus détaillée?

**M. Roxy Lancaster:** Le scandale durant lequel divers organismes gouvernementaux ont détourné des fonds au profit d'un de nos partis politiques.

**L'hon. Gerry Byrne:** : Quel est le lien entre cet événement et la décision d'Environnement Canada?

**M. Roxy Lancaster:** : Environnement Canada était un des ministères accusés d'avoir détourné des sommes d'argent dans les coffres d'un parti politique. Des têtes sont tombées à Ottawa.

**L'hon. Gerry Byrne:** Êtes-vous un organisme politique?

**M. Roxy Lancaster:** Je travaillais pour Environnement Canada à cette époque. Mon superviseur immédiat a été licencié. En fait, licencié n'est peut-être pas la bonne expression. Toute son équipe et lui ont été mutés. Les employés des finances ont été mutés d'Ottawa à Burlington. Je travaille maintenant pour un homme qui relève du bureau de Long Point, à Lake Erie. Auparavant, je travaillais pour un homme dont le bureau était à Ottawa.

Nous avons signé un bail pour les propriétés, mais à ce stade-ci nous ignorons où envoyer l'argent du bail parce que le ministère a fermé son bureau d'Ottawa. Le préposé à Long Point ne sait pas à qui envoyer notre argent dans son ministère, alors nous sommes dans l'incertitude à bien des égards.

• (1230)

**L'hon. Gerry Byrne:** Est-ce qu'un employé quelconque d'Environnement Canada de cette région en particulier a été impliqué dans un scandale où de l'argent a été envoyé à un organisme politique?

**M. Roxy Lancaster:** Je crois que le ministère à Ottawa a été accusé. Je ne connais pas la suite des événements. Cet incident a été très public. Vous vous en rappelez sûrement, n'est-ce pas?

**L'hon. Gerry Byrne:** Mais vous êtes persuadé que c'est très important pour nous.

**M. Albert Vancott:** C'est l'une des raisons pour lesquelles nous ne pouvons obtenir d'aide financière. Je crois que ce que Roxy essaie de dire, c'est qu'ils affirment être incapables d'octroyer des fonds pour l'entretien des quais et qu'ils ne sont pas en mesure d'entretenir un port dont ils ont la responsabilité. Tous les jours, les journaux décrivent des transferts de fonds à un parti politique ou à un gouvernement quelconque ou encore à un pays étranger. Or, quant il s'agit de s'occuper des affaires de la région, il semble que l'on soit toujours à court d'argent.

Nous n'avons rien contre les ports, les pêcheurs à la ligne, l'utilisation des ports à des fins multiples ou la mise en valeur du secteur riverain pourvu que l'on procède de la bonne façon. Quant vient le temps d'entretenir le port, c'est toujours la même rengaine: les fonds sont insuffisants.

Même quand le ministère des Richesses naturelles propose de contribuer à notre projet si nous effectuons le travail... nous sortons toujours perdants. Si les pêcheurs à la ligne étaient ici pour se plaindre, messieurs Finnegan et Braun vous donneraient une multitude de raisons pour lesquelles nous devrions construire de nouveaux quais. Il affirme qu'il n'y a pas de pêcheurs à Wellington. La baie Athol est située à environ deux miles de Wellington. Ce n'est pas très loin sur la côte.

Nous pêcherions le corégone dans la baie Athol si nous ne devions pas le faire à partir de pointe Traverse. Il n'y pas de quai pour nous au port de Wellington. Il y en avait un, mais de nos jours, seuls les pêcheurs à la ligne y sont les bienvenus. Les autres pêcheurs n'y sont pas accueillis des plus chaleureusement. Il est impossible d'y laisser son bateau sans surveillance; il sera vandalisé. C'est plus facile de trouver un autre endroit où pêcher.

L'aire de pêche visée par notre permis s'étend de l'autre côté de Wellington jusqu'à l'île Wolfe, près de Kingston. Nous disposons d'une vaste zone de pêche, et nous avons choisi de ne pas aller là-bas, car c'est préférable pour nous.

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

Monsieur Blais.

[Français]

**M. Reynald Blais:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, je vous félicite. Je vous remercie d'avoir entendu ma recommandation d'entendre les pêcheurs commerciaux.

Quel genre de pêche faites-vous? Combien y a-t-il de pêcheurs dans la région? De quelle façon sont-ils répartis? Y a-t-il une ou des associations? Comme cela fonctionne-t-il?

[Traduction]

**M. Albert Vancott:** Nous faisons partie de l'Ontario Commercial Fisheries' Association, qui délivre certains permis de pêche visant des zones allant jusqu'au Québec. Des pêcheurs du Québec participent à nos assemblées annuelles.

Je crois que vous détenez 16 permis pour la récolte de la civelle, une anguille de 14 centimètres, dans une zone allant de la frontière du Québec jusqu'à la côte Est. Je ne sais pas si M. Simms connaît bien ce type de pêche, puisqu'il est originaire de la côte Est; M. Manning est peut être au courant. La pêche à l'anguille est maintenant interdite, car ce poisson ne figure plus sur la liste des espèces pouvant être récoltées.

Dans la région, le nombre de pêcheurs continue de chuter. Beaucoup d'entre eux sont trop âgés, passent l'arme à gauche, ou prennent tout simplement leur retraite. Il est difficile de recruter des pêcheurs quand on leur promet un pourcentage des recettes indéterminé. Ça peut rapporter gros ou coûter cher.

Le nombre de pêcheurs dans la région a probablement diminué de 400 à 500 p. 100 au cours des 20 dernières années. Dans les années 1980, le gouvernement a racheté plusieurs permis de pêche, ce qui a encore réduit le nombre de pêcheurs. Il ne reste plus qu'un seul acheteur dans la région. Il est titulaire d'un permis d'exportation et possède une usine de transformation agréée qui ne compte parfois qu'une dizaine d'employés. En d'autres temps, une centaine d'employés se partagent trois quarts de travail. Le nombre de travailleurs de l'industrie de la pêche fluctue énormément dans la région.

À l'heure actuelle, six permis de pêche commerciale sont utilisés régulièrement, à longueur d'année, à partir de la pointe Traverse. Quelque 20 autres permis sont détenus par des personnes trop âgées pour pêcher. Elles n'arrivent pas à recruter de jeunes travailleurs pour leur prêter main-forte. Nous sommes une espèce en voie d'extinction dans les environs.

Comme vous pouvez le constater, le maire et ses conseillers estiment que les pêcheurs de la région ont disparu. Il est donc difficile d'évaluer le nombre de pêcheurs commerciaux encore actifs. Je crois qu'une soixantaine de permis ont été délivrés, des permis familiaux pour la plupart. Un même permis peut être utilisé par une dizaine de membres de la même famille; c'est pourquoi il est difficile d'établir de façon précise le nombre de pêcheurs.

•(1235)

[Français]

**M. Reynald Blais:** Quel genre de pêche faites-vous? Quelle est la valeur économique des débarquements à l'échelle de la région?

[Traduction]

**M. Albert Vancott:** Le 2 avril, nous avons rencontré des représentants du ministère des Richesses naturelles. L'année dernière a été l'une des pires pour l'industrie de la pêche dans la région. Je

crois que les revenus s'élevaient à 4 ou 5 millions de dollars pour l'ensemble du comté. L'industrie est encore viable. Les stocks de poissons sont de plus en plus abondants. Nous avons lancé la pêche d'été pour le corégone. Nous participons au programme d'évaluation estival du ministère des Richesses naturelles depuis six ans. La population de dorés jaunes est de plus en plus nombreuse. M. Kramp pourra vous le confirmer, c'est le poisson de pêche sportive par excellence dans les environs. La pêche commerciale de cette espèce sera permise cette année, à titre d'essai. Bien entendu, jusqu'à la semaine dernière, l'utilisation des filets requis pour ce type d'activité était illégale. Peu de pêcheurs des environs en possèdent donc.

L'industrie de la pêche et celle du tourisme pourraient être jumelées. Les gens s'arrêtent souvent pour nous poser des questions lorsque nous nous occupons des filets. La plupart d'entre eux sont étonnés par notre présence.

Je crois que c'est M. Stoffer qui a mentionné le phare. Le phare situé à la pointe Traverse a subi de nombreux changements et il tombe littéralement en ruine. Le service du parc national du Canada des Îles-du-Saint-Laurent, situé à Gananoque, en est responsable, ce qui est tout à fait logique. De temps à autre, la Garde côtière canadienne vient inspecter, à bord d'un hélicoptère, le phare fonctionnel qui se trouve à côté.

Quant à l'entretien du phare, on y a apposé quelques planches de bois et on espère qu'il ne s'effondrera pas. Il est impossible d'y pénétrer, mais on peut se promener autour. Il a été le sujet de bien des tableaux et des photos, mais il ne peut pas vraiment servir à guider les bateaux. Le comté n'a jamais montré d'intérêt envers le phare. L'ancien phare de l'île False Ducks est maintenant installé au musée maritime situé au fond de la baie South. Il reçoit de nombreux visiteurs. Un musée de la marine a ouvert ses portes en ville. J'ai entendu dire qu'il attire beaucoup de gens.

La pêche commerciale est une activité viable à la pointe Long. Il fut un temps où, au cours d'une fin de semaine comme la fin de semaine dernière, il pouvait y avoir jusqu'à 30 navires de plaisance — yachts et voiliers. Les plaisanciers ne viennent plus, car ils savent que c'est dangereux. On aurait dû s'occuper de ce problème il y a bien longtemps.

**Le président:** Monsieur Vancott, je dois maintenant céder la parole à M. Stoffer.

Monsieur Stoffer.

**M. Peter Stoffer:** Messieurs, entretenez-vous des liens quelconques avec les pêcheurs autochtones?

**M. Albert Vancott:** Non.

**M. Roxy Lancaster:** Et bien, il y a M. Leonard Hill. Il y a eu des pêcheurs commerciaux autochtones.

**M. Albert Vancott:** Et bien, oui. Des Mohawks ont déjà détenu des permis de pêche commerciale. Ils ne nous ont jamais causé d'ennuis sérieux.

Le Service canadien de la faune a bien plus de problèmes avec les Autochtones qui chassent le cerf sur le territoire là-bas.

**M. Peter Stoffer:** Qu'en est-il de vos interactions avec les pêcheurs commerciaux américains?



**M. Albert Vancott:** À une certaine époque, le père de Roxy, mon grand-père et mon père étaient bons amis avec les pêcheurs commerciaux de l'autre côté de la frontière. Ils ne sont plus nombreux là-bas maintenant. Ils sont confrontés à la même situation que nous. Beaucoup d'entre eux ont dû cesser leurs activités parce qu'on ne voulait pas des pêcheurs commerciaux à cet endroit. On préférerait la pêche sportive, les excursions de pêche à la truite et d'autres choses du genre.

• (1240)

**M. Peter Stoffer:** Vous avez mentionné en privé que vous utilisez désormais des filets maillants pour pêcher à cet endroit, ce qui est évidemment nouveau.

**M. Albert Vancott:** Nous les utilisons déjà pour le corégone et la perche, mais pour le doré, c'est effectivement nouveau.

**M. Peter Stoffer:** Qu'en est-il des espèces envahissantes? Cela a toujours été un problème dans les Grands Lacs, avec les préoccupations au sujet de la lamproie marine, la carpe asiatique, le gobie, etc. Avez-vous capturé bon nombre de ces espèces envahissantes? Il y a aussi le problème de la moule zébrée.

**M. Albert Vancott:** La situation n'est pas si mauvaise en ce qui concerne la lamproie marine... probablement depuis 30 ou 40 ans. C'était sans doute pire lorsque j'étais enfant que ça ne l'est maintenant.

La moule zébrée pose un grave problème depuis son apparition, mais les poissons ont commencé à s'en nourrir. Je crois qu'il y a deux ou trois ans à peine, on retrouvait très peu de tissus de moule zébrée dans l'œsophage de certains corégonos, alors que la moule zébrée forme maintenant la moitié de leur régime alimentaire.

Nous pensions que le gobie allait être un gros problème. Mais si le poisson est plus gros que le gobie, il mange ce dernier, et vice-versa. On retrouve des gobies dans les entrailles des dorés jaunes. Plus le doré est gros, plus il se nourrit de gros spécimens de gobie.

**M. Roxy Lancaster:** En fait, c'est la plus petite des espèces envahissantes, le cladocère épineux, qui nous cause les plus graves problèmes. Il se loge dans les branchies du poisson et le noie. Il s'incruste dans les filets, et les abîme presque instantanément.

**M. Albert Vancott:** Le cladocère épineux fait des ravages. Il faut essayer de nettoyer les filets. La plupart d'entre nous utilisent du savon et de l'eau ou encore du chlore. Même si l'on pêche avec un lest automatique, aussi bien rejeter sa capture si le cladocère épineux s'accroche à la ligne pendant que l'on remonte celle-ci; elle n'est plus bonne à rien. Elle devient si engluée.

**M. Roxy Lancaster:** Le cladocère épineux adhère au plastique; même s'il est petit, il s'y agglutine. Nous utilisons bien sûr aussi des filets en monofilament, et ils ne sont plus utilisables après cela.

**M. Peter Stoffer:** Merci.

**Le président:** Monsieur Kamp.

**M. Randy Kamp:** J'ai une petite question, et M. Calkins en a une également.

D'après ce que je comprends, Environnement Canada est devenu propriétaire en mai 2000. Avant cela, était-ce Pêches et Océans Canada qui possédait et gérait l'installation portuaire? En fait, ma question est la suivante: au moment de la prise de possession par Environnement Canada, y a-t-il eu des discussions avec les utilisateurs, vous et les autres, au sujet de la responsabilité en matière d'entretien et ainsi de suite?

**M. Roxy Lancaster:** Il n'y a eu aucune discussion avec nous au moment de la prise de possession. D'un jour à l'autre, l'installation leur appartenait.

**M. Randy Kamp:** Était-ce la propriété du ministère des Pêches et des Océans avant cela?

**M. Roxy Lancaster:** Oui, c'est bien cela.

**M. Randy Kamp:** Le port lui-même?

**M. Roxy Lancaster:** Le port et le quai, qui étaient bien sûr entretenus dans le cadre du Programme des ports pour petits bateaux.

**M. Blaine Calkins:** Merci Randy.

Je vais sans doute vous poser la même question qu'aux autres témoins au sujet des intérêts conflictuels au sein du Programme des ports pour petits bateaux.

Le Programme des ports pour petits bateaux, comme vous le savez, distingue deux types de ports de pêche: à vocation récréative et à vocation commerciale. Je crois que la plupart des ports dont il est question ici ont été désignés ports de pêche sportive ou récréative, peu importe comment vous voulez les appeler, et leur cession est prévue.

Cependant, nous avons un mandat, et M. Byrne a tout à fait raison: le comité prend très au sérieux la pêche commerciale. Je pense que vous avez mentionné plus tôt les désaccords qui surviennent parfois entre les pêcheurs sportifs et les pêcheurs commerciaux sur certains sujets d'intérêts conflictuels.

Monsieur Lancaster, je crois que vous avez dit que la relation était bonne, mais j'ai entendu M. Vancott affirmer par la suite que les bateaux ne seraient peut-être pas particulièrement les bienvenus dans certains ports. C'est sur cela que porte ma question. Pouvez-vous préciser? Il me semble que, si vous allez continuer de discuter de la question de Point Traverse, vous n'allez peut-être pas arriver à grand-chose en raison de la façon dont Environnement Canada fonctionne. Cela signifie que vous devez trouver un autre endroit où accoster. Je me demande à quoi ressemblerait votre avenir dans la mesure où vous tentez de rivaliser avec les autres intérêts dans ces ports.

• (1245)

**M. Albert Vancott:** Pour ce qui est des ports, des pêcheurs ont plus ou moins eu à construire leur propre installation portuaire.

M. Kramp connaît peut-être Dave, Harold et John Harrison d'Indian Point. Le port où ils pêchaient habituellement a été acheté par un particulier. Ce dernier ne voulait plus des pêcheurs commerciaux à cet endroit. Les Harrison ont littéralement eu à construire leur propre port.

Pour ce qui est de l'acquisition et de la construction d'un port... À l'endroit où Roxy habite, il y a une voie d'accès jusqu'à la baie, mais la construction d'un mur de retenue à cet endroit coûterait bien davantage que ce qu'aucun d'entre nous ne pourrait se permettre. Il ne serait donc pas vraiment envisageable de construire son propre port. Je peux utiliser de l'équipement, mais les bulldozers ne fonctionnent pas bien sous l'eau.

Pour ce qui est de la relation avec les pêcheurs sportifs, nous nous entendons vraiment bien avec eux la plupart du temps. Lorsque nous avons eu des problèmes à la pointe et qu'il a fallu élargir le port en catastrophe, quelques pêcheurs sportifs nous ont prêté main-forte. Ils contribuaient à l'achat de bidons d'essence pour faire fonctionner l'excavatrice.

Beaucoup de ceux qui s'adonnent à la pêche sportive au port nous connaissent. Ils savent aussi que s'ils ont des ennuis sur l'eau, ils peuvent compter sur nous pour les tirer d'affaire et les ramener, alors qu'avec la Police provinciale de l'Ontario ou la Garde côtière, c'est moins certain.

Tous ceux qui connaissent des pêcheurs savent que ceux-ci s'aventurent parfois sur l'eau par temps inclément.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Calkins. Nous avions prévu lever la séance à 12 h 45, et il est maintenant 12 h 47. Cela n'est pas mal du tout.

Je tiens à remercier une fois encore les témoins de s'être déplacés dans un si court délai. Merci également aux membres du comité.

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.**