



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent des pêches et des océans

---

FOPO • NUMÉRO 057 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le mardi 29 mai 2007**

—  
**Président**

M. Gerald Keddy

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 29 mai 2007

• (1110)

[Traduction]

**Le président (M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC)):** La séance est ouverte.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous poursuivons l'étude sur les ports pour petits bateaux, qui est un sujet que le comité connaît bien. Je suis sûr qu'il va y avoir beaucoup de questions.

Nous allons inviter nos témoins à commencer.

**M. Cal Hegge (sous-ministre adjoint, Ressources humaines et services intégrés, ministère des Pêches et des Océans):** Merci, monsieur le président.

C'est un plaisir pour moi que d'être ici ce matin pour vous parler du programme des ports pour petits bateaux. Je sais que ce sujet suscite un intérêt considérable de la part des membres du comité et que cela n'est pas nouveau.

Je suis accompagné aujourd'hui par Robert Bergeron, directeur général des Ports pour petits bateaux et Micheline Leduc, directrice des Opérations portuaires et génie.

Si vous voulez, monsieur le président, je pourrais vous présenter quelques diapositives. Je ne pense pas qu'elles contiennent beaucoup d'information nouvelles pour le comité et je ne vais donc pas vous les présenter en détail. Mais si le comité m'accorde quelques minutes, je propose de commencer par cela.

Évidemment, nous sommes heureux de l'intérêt que manifeste le comité pour ce sujet, comme je l'ai dit. Nous savons fort bien que vous avez prévu quelques séances jeudi de cette semaine et jeudi prochain, je crois, au cours desquelles vous allez rencontrer nos directeurs régionaux des ports pour petits bateaux. Je vous félicite encore une fois d'avoir pris l'initiative de faire participer nos régions à ces discussions très importantes. Bien évidemment, nous continuons à vous accorder notre soutien pour votre enquête — pas votre enquête, mais votre étude.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Cal Hegge:** C'était un lapsus freudien. Nous nous engageons à vous appuyer dans toute la mesure de nos capacités et nous pouvons vous fournir tous les renseignements supplémentaires que vous souhaitez pendant la durée de votre étude.

J'aimerais passer directement à la diapositive 2, qui vous montre le budget et nous avons essayé de simplifier les choses, pour ce qui est des chiffres réels de ce budget. Vous pouvez donc constater que le budget actuel, qui est le premier chiffre correspondant à l'exercice 2007-2008, est d'environ 96,8 millions de dollars. Le chiffre supérieur représente ce montant plus les services internes. Nous répartissons les services internes, si vous le voulez, entre les différents programmes, mais le chiffre le plus pertinent est celui de 96,8 millions de dollars.

La diapositive 3 présente les principaux aspects du programme. Ce n'est pas une liste exhaustive, comme vous le savez, mais nous avons essayé de présenter nos priorités sur cette diapositive. Nous savons tous qu'il faudra des fonds supplémentaires pour entretenir les ports essentiels. Cette question a d'ailleurs fait l'objet de longues discussions devant le comité.

Nos administrations portuaires, dont nous ne pourrions pas nous passer, ont récemment présenté leurs points de vue au comité et vous savez que même si elles font de l'excellent travail, elles sont tout de même un peu démoralisées à cause des difficultés que leur posent certains programmes.

Il existe également un certain nombre de ports non essentiels ou de ports de pêche inactifs, de ports récréatifs dont nous essayons de nous dessaisir. C'est toujours une des priorités du programme.

Et enfin, le comité connaît bien le rapport public qui préconise la création de sept ports au Nunavut.

La diapositive 4 présente ce que l'on peut appeler notre vision. Toute organisation devrait avoir une vision, et c'est la vision que nous avons élaborée pour ce programme, et je ne pense pas que vous allez être surpris. Nous voulons créer un réseau national de ports, qui doivent être, évidemment, en bon état. Nous pensons que la façon la plus rentable de le faire consiste à confier l'exploitation de ces ports aux administrations portuaires.

En fin de compte, nous espérons que le financement sera assuré, les ports améliorés, dans la mesure où les administrations portuaires réussiront à obtenir davantage de recettes et à prendre en charge, ou plutôt sous leur responsabilité, devrais-je dire, l'entretien des ports.

Passons à la diapositive 5, qui traite de l'entretien des ports essentiels; là encore vous connaissez très bien l'information qui figure sur cette diapositive. Nous avons en fait effectué une étude considérable de l'état des ports essentiels et nous avons mis à jour les résultats de l'étude, en 2004 et en 2006. La conclusion est que d'après cette analyse, il demeure un manque à gagner pour cette année qui s'élève à 32 millions de dollars, montant qui passera à 35 millions de dollars l'année prochaine, lorsque le financement de trois millions de dollars affectés au plan de transformation prendra fin.

Pour ce qui est des administrations portuaires, nous aimerions renforcer le modèle des administrations portuaires. Nous pensons que c'est l'orientation à retenir. Ce modèle s'est avéré un moyen efficace et tout à fait responsable d'exploiter les ports essentiels. Nous nous préoccupons, tout comme elles, de la durabilité à long terme du modèle des administrations portuaires, du faible taux de roulement de certaines administrations portuaires et du problème de moral.

Avec la diapositive 6, nous reconnaissons que, si nous pouvions améliorer l'état des ports, chose que nous sommes en train de faire, les administrations portuaires pourraient obtenir des recettes supplémentaires et contribuer davantage à l'entretien des ports. Mais tant que cela ne sera pas fait, nous n'allons pas évidemment nous soustraire à nos responsabilités.

Je devrais ajouter que nous entretenons d'excellents rapports avec les administrations portuaires. Je pense qu'elles vous l'ont fait savoir lorsqu'elles ont comparu devant le comité. L'année dernière, j'ai personnellement assisté à plusieurs conférences régionales des administrations portuaires et grâce à ces mécanismes et à ces moyens, nous essayons de leur fournir une formation supplémentaire et de répondre à leurs préoccupations. Nos relations sont donc toujours très positives, même s'il ne faut pas sous-estimer l'importance des questions de moral, notamment.

Pour ce qui est du dessaisissement, la diapositive 8, je pense que le comité sait qu'il nous reste un peu plus de 350 ports dont nous voulons nous dessaisir. Ce programme dépend en fait d'un financement supplémentaire. À l'heure actuelle, nous n'avons réussi à mettre de côté qu'environ 1,5 million de dollars de notre budget annuel pour le dessaisissement de ces ports, ce qui veut dire que nous arrivons à nous dessaisir d'environ 15 à 25 ports par an.

Comme vous le savez, nous avons mentionné au comité le chiffre de 82 millions de dollars, qui nous permettrait, d'après nos calculs, de nous dessaisir au cours des cinq prochaines années des ports restants. Il est probable que même en disposant que ces fonds, il nous faudrait plus de cinq ans pour nous dessaisir de ces ports.

Passons maintenant aux ports du Nunavut, et je crois que le comité sait — en fait, vous avez reçu une copie du rapport qui préconise la construction de sept ports de petits bateaux au Nunavut — qu'il n'y a pas de port dans cette région pour le moment.

La diapositive suivante mentionne que cette construction relèverait du mandat du programme des ports pour petits bateaux, mais compte tenu de l'insuffisance de notre budget, nous aurions besoin d'un montant supplémentaire d'environ 40 millions de dollars, avec des fonds pour l'entretien, pour le faire. Ces chiffres sont fondés sur les prévisions de 2004.

Enfin, pour ce qui est de la gestion interne du programme, nous veillons à répartir, de façon équitable, nos ressources entre les différentes régions du pays. Nous travaillons en étroite collaboration avec le ministère des Travaux publics pour ce qui est de réduire les coûts d'ingénierie et de gestion de projet. Nous pourrions vous fournir d'autres détails sur cet aspect, si le comité le souhaite, pendant la période des questions.

Je crois que vous m'avez déjà entendu dire que nous allions examiner notre méthode d'allocation des fonds au cours des mois qui viennent. Je vois que nous avons invité le comité, à sa suggestion, à participer à cet examen.

La diapositive 13 mentionne notre revue fonctionnelle, dont vous avez, je crois, déjà entendu parler. C'est une étude en cours que nous espérons terminer cette année, au moins pour ce qui est des recommandations, et qui vise à rentabiliser le plus possible la prestation de ce programme.

Enfin, nous avons joint plusieurs annexes, dont je ne parlerai pas. Elles contiennent essentiellement de l'information concernant la répartition des ports et un rapport sur la rationalisation des ports non essentiels. Vous pouvez voir le chiffre de 447, qui est ventilé — 447 représentent les ports non essentiels que l'on trouve dans la première annexe. Dans l'annexe D, nous présentons la répartition régionale du budget de base de l'exercice financier courant.

Nous avons donc passé en revue assez rapidement cette série de diapositives, mais comme je l'ai dit plus tôt, je pense que, dans l'ensemble, les membres du comité connaissent déjà cette information. Mes collègues et moi serons très heureux de répondre de notre mieux à vos questions.

• (1115)

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

Nous allons passer à notre premier intervenant, M. Matthews.

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

Je voudrais remercier les témoins d'être venus.

Quand pouvons-nous espérer faire approuver ce budget pour cette année? Nous sommes bientôt en juin. D'après mon expérience, tant que le programme n'a pas été annoncé, il n'y a pas grand-chose qui se fait, parce que bien souvent, chaque année, les projets sont approuvés vers la fin de l'année, ce qui ne permet pas d'effectuer les travaux à temps et il faut donc les reporter. Quand pouvons-nous donc espérer obtenir des déclarations au sujet de l'exercice financier?

**M. Cal Hegge:** Nous avons en fait annoncé certaines choses cette année, mais pour répondre plus précisément à votre question, nous sommes toujours en contact avec le cabinet du ministre pour obtenir l'approbation de notre projet de budget. Nous ne l'avons pas encore tout à fait obtenu. Je dois vous dire que nous espérons l'obtenir dans les jours qui viennent.

**M. Bill Matthews:** Très bien, j'en suis heureux.

Pour votre budget d'entretien et de réparations, vous dites que vous avez un manque à gagner de 32 millions de dollars pour cet exercice financier, qui passera ensuite à 35 millions pour les exercices financiers suivants.

**M. Cal Hegge:** Oui.

**M. Bill Matthews:** Sur combien d'années? Allez-vous sans cesse avoir besoin de ce montant pour éviter que l'infrastructure ne se détériore?

**M. Cal Hegge:** D'après les principes de gestion du cycle de vie, dont nous pourrions parler plus en détail, nous pensons que nous aurions besoin de ce montant de 32 millions de dollars...

**M. Bill Matthews:** De façon permanente.

**M. Cal Hegge:** ... de façon permanente, pour stopper la détérioration des ports et les remplacer, etc.

**M. Bill Matthews:** Vous avez parlé du fait que le Nunavut avait demandé sept ports. Est-ce une demande réaliste? Puisqu'ils n'en ont aucun à l'heure actuelle, je me demande s'ils ont vraiment besoin de sept ports? Si vous disposiez des fonds aujourd'hui, décideriez-vous de construire sept ports au Nunavut?

• (1120)

**M. Cal Hegge:** Je peux demander à M. Bergeron de vous fournir davantage de détails sur cette question, mais ma réponse immédiate serait oui. Cette étude a été menée sur une longue période, combinée à de nombreuses consultations, et la justification qui a été fournie pour la création de ces sept ports semble convaincante.

C'est donc une question d'argent maintenant. Nous avons parlé avec le gouvernement du Nunavut du cas où nous n'aurions pas les fonds demandés — par exemple, si nous ne recevions que 20 ou 25 millions de dollars. Dans un tel cas, nous établirions une liste de priorité pour la construction des ports.

Robert, voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. Robert Bergeron (directeur général, Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans):** Oui. J'ajouterais qu'en fait, ils ont besoin de beaucoup plus de ports que les sept qui ont été mentionnés. Il y a 26 collectivités qui ont besoin d'une infrastructure portuaire, mais le gouvernement du Nunavut a décidé de donner la priorité à sept ports.

C'est ce dont nous avons parlé avec eux. Dans le rapport, nous avons principalement étudié les sept ports qui constituaient les grandes priorités du gouvernement du Nunavut.

**M. Bill Matthews:** Merci. Voilà qui répond à mes questions.

J'ai hâte d'entendre les directeurs jéudi.

Étant donné que je suis membre de ce comité depuis que je suis arrivé au Parlement, il y a une dizaine d'années, je tiens à dire que je ne peux que vous féliciter pour le travail que vos collaborateurs ont accompli à Terre-Neuve-et-Labrador. Ce sont des gens vraiment très bien. Ils ne peuvent pas tirer de l'argent des pierres, mais il est très satisfaisant de travailler avec eux. Je voulais dire officiellement devant mes collègues ce que je pensais de ces fonctionnaires, et j'ai bien hâte d'entendre M. Goulding en particulier, qui va comparaître jéudi, parce qu'ils ont tous fait de l'excellent travail.

Nous avons fait des progrès, je dois le reconnaître. On vous ne le dit peut-être pas très souvent. Dans la circonscription que je représente, je peux dire que nous avons fait des progrès importants en dix ans. Il reste pas mal de choses à faire, mais nous y arriverons.

**Le président:** Merci.

Monsieur Dhaliwal, il reste quelques minutes, si vous voulez poser une brève question.

Monsieur Blais, je suis certain que vous voulez poser une question.

[Français]

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

Madame et messieurs, bonjour.

Tout d'abord, j'aimerais aborder le thème de la répartition du budget. Vous avez une première répartition pour les travaux de moins d'un million de dollars et vous avez une autre répartition pour les travaux supérieurs à un million de dollars. Quand je regarde la répartition du budget pour les travaux d'un million de dollars et moins, je remarque que le quart de la répartition est basé sur le nombre d'administrations portuaires, le nombre de ports essentiels, le nombre de quais en général, etc.

D'une certaine façon, je trouve cela frustrant. Je l'ai déjà mentionné à quelques reprises, mais je reviens là-dessus aujourd'hui. Je trouve cela frustrant parce qu'au Québec, à ce que je sache, on a fait un effort sur le plan du dessaisissement. Autrement dit, le nombre de quais a diminué. Sachant ce que je sais aujourd'hui, j'aurais probablement conseillé, il y a quelques années, aux gens qui travaillaient au dessaisissement de ne pas travailler à cela, de laisser tomber totalement, afin d'en conserver un nombre important. C'est pourquoi je dis que l'effort n'est pas récompensé.

Qu'en pensez-vous?

**M. Cal Hegge:** Comme je l'ai mentionné lors de notre dernière rencontre, nous avons l'intention d'évaluer notre processus de répartition des budgets. Cela prendra quelques mois, peut-être plus. Nous utilisons cette méthode depuis six ou sept ans. Je pense que c'est donc le temps de l'évaluer. Nous attendions le montant contenu dans le budget de 2007. Comme vous le savez, nous recevrons 20 millions de dollars de plus. Le budget n'est pas suffisamment important pour couvrir les besoins du programme. Il y aura donc des régions qui y gagneront et d'autres qui y perdront. C'est le défi, et nous sommes prêts à y faire face, mais je commence au commencement.

Je vais demander à Robert d'expliquer un peu plus en détail comment a été créée la formule qu'on a utilisée.

• (1125)

**M. Raynald Blais:** J'aimerais auparavant que vous puissiez vous exprimer. Partagez-vous ma frustration, ou non?

**M. Cal Hegge:** Suis-je d'accord sur la formule? Comme je le disais, c'est le temps de l'évaluer. Il est vrai que lorsque je visite les régions, on me dit partout que c'est le temps d'évaluer le processus. Cela signifie que les régions ne sont pas toutes d'accord sur la formule. Cela veut dire quelque chose. Si on change la méthode ou la formule — et c'est possible, comme je le disais —, il y aura des régions gagnantes et des régions perdantes. Il est absolument nécessaire qu'on évalue avec beaucoup d'attention cette question si on veut trouver une formule meilleure que la formule actuelle.

**M. Raynald Blais:** Malheureusement, je dois vous dire que j'ai des appréhensions. Compte tenu de ce qui s'est passé et de ce qui s'est fait, j'ai la ferme conviction que ceux qui ont fait leurs devoirs ont été pénalisés. Qu'est-ce qui pourrait m'assurer aujourd'hui que la nouvelle formule que vous trouverez sera plus équitable que l'ancienne?

**M. Cal Hegge:** Il est très difficile de répondre aujourd'hui alors que nous n'avons pas eu le temps d'en faire l'évaluation. Je peux dire que si les faits suggèrent que c'est le temps de changer notre méthodologie, j'imagine qu'on la changera pour avoir un système plus équitable.

**M. Raynald Blais:** Dans le cadre de l'évaluation que vous faites actuellement, avez-vous l'intention de tenir compte du fait que certaines régions, dont le Québec en particulier et possiblement d'autres, ont fait un effort de dessaisissement. Je pense que, sans nécessairement les récompenser, cela devrait être pris en compte lors de la nouvelle évaluation que vous ferez. Allez-vous tenir compte de cet élément?

**M. Cal Hegge:** Oui, absolument.

**M. Raynald Blais:** De quelle façon?

• (1130)

**M. Cal Hegge:** Il y a beaucoup de facteurs et je ne peux préciser cela de façon exacte, mais je peux mentionner, par exemple, que j'ai l'impression que la formule qu'on utilise aujourd'hui ne correspond pas aux conditions des ports dans chaque région. C'est un facteur qu'on doit évidemment considérer, ainsi que l'autre facteur dont vous venez de parler.

**M. Raynald Blais:** En même temps, permettez-moi de souligner, monsieur le président, qu'il est malheureux qu'on en vienne à un tel débat, parce que cela devient un faux débat. Le problème majeur est le manque de soutien financier du ministère en ce qui a trait au dossier des ports pour petits bateaux. Si suffisamment d'argent était versé à votre direction, on n'aurait pas à critiquer la répartition... On pourrait peut-être le faire, mais disons que ce débat serait beaucoup moins important. Vous comprenez que chaque millier de dollars qu'on réussit à obtenir, compte tenu de la répartition, correspond à une quantité de travaux qui peuvent être faits pour des quais qui sont dans des situations affreuses. Cela devient un faux débat, mais malheureusement, on est obligé de le faire. Je voulais souligner que la répartition actuelle, selon moi, est préjudiciable au Québec. J'aimerais qu'en 2007-2008, on puisse tenir compte de cette évaluation.

M. Bergeron a-t-il quelque chose à ajouter là-dessus?

**M. Robert Bergeron:** J'ajouterais que je suis un peu surpris par la critique que vous faites de la formule actuelle. En réalité, un seul des critères qu'utilise notre formule tient compte des ports qui restent à dessaisir. C'est le dernier critère, auquel on n'attribue que 5 p. 100. Vous avez mentionné plus tôt que ce critère porte sur le total des quais ou des ports dans chaque région, mais il s'agit du dernier critère, auquel on n'attribue que 5 p. 100. Tous les autres critères sont davantage axés sur les ports essentiels. Ce sont ceux qu'on veut conserver à long terme.

**M. Raynald Blais:** Cela porte-t-il sur un nombre, oui ou non?

**M. Robert Bergeron:** Oui, cela porte sur un nombre. C'est la répartition de l'ensemble des ports dans le programme, mais seulement 5 p. 100 de l'allocation est attribué...

[Traduction]

**Le président:** Je comprends cela, monsieur Bergeron, mais le temps de parole est épuisé. Je ne sais pas pourquoi, mais je ne m'en suis pas rendu compte.

Nous devons maintenant passer à notre prochain intervenant, M. Manning.

**M. Fabian Manning (Avalon, PCC):** Merci, monsieur le président et bienvenue à nos invités.

Premièrement, je me fais l'écho des commentaires qu'a faits M. Matthews de Terre-Neuve-et-Labrador au sujet des relations qu'il a eues avec le personnel local. M. Goulding et les autres ont fait de l'excellent travail. Ça fait moins de deux ans que je suis ici et, dans ma circonscription d'Avalon, j'ai 227 collectivités et 68 administrations portuaires; inutile de vous dire que ce dossier est un dossier très actif dans mon bureau et nous bénéficions d'une excellente collaboration avec le ministère. Je pense que c'est comme pour le reste, il n'y a jamais suffisamment d'argent pour faire ce qu'il faudrait faire.

Si vous me le permettez, j'aimerais simplement poser la question suivante. En 2007-2008, le rapport sur les plans et priorités du ministère mentionnait des choses comme le renouvellement des pêcheries, la gouvernance internationale, la gouvernance de l'aquaculture, le plan d'action pour les océans, le renouvellement de la science, le rajeunissement de la Garde côtière canadienne et la modernisation du processus environnemental. Il ne semble pas que les ports pour petits bateaux correspondent à une de ces priorités et je me demande si vous pouvez nous expliquer pourquoi les ports pour petits bateaux n'ont pas été reconnus comme un programme prioritaire indépendant.

**M. Cal Hegge:** Merci d'avoir posé cette question.

Comme notre sous-ministre l'a mentionné la dernière fois que nous étions ici, il est ouvert à l'idée d'ajouter les ports pour petits bateaux à cette liste; c'est pourquoi je voudrais souligner que cela ne vient pas du fait que le programme des ports pour petits bateaux n'est pas considéré comme un programme essentiel.

J'ajouterais que pendant l'exercice financier 2006-2007, l'exercice précédent, au moment où nous avons élaboré notre liste des priorités qui devaient se refléter dans nos accords de rendement individuels, une des priorités du ministère était de renforcer le programme des ports pour petits bateaux. Cela figurait dans l'accord de rendement du sous-ministre, dans le mien, dans celui de M. Bergeron, etc., ce qui montre que c'est un programme qui suscite beaucoup d'attention. Il a une forte priorité. Vous avez raison, il ne figure pas dans le rapport sur les plans et priorités. Le rapport y fait toutefois référence indirectement.

Nous avons une autre priorité appelée le renouvellement du ministère, qui concerne davantage le côté gestion. Le travail interne que nous effectuons au sujet de l'efficacité de la prestation du programme fait partie de ce renouvellement du ministère. L'examen fonctionnel en cours, le travail que nous effectuons avec Travaux publics pour réduire les coûts, tout cela fait partie de la priorité plus large du renouvellement du ministère, ce qui explique que ce programme soit pris en compte également sous cet angle.

**M. Fabian Manning:** Lorsque nous demanderons au Conseil du Trésor d'accorder un financement supplémentaire, ne pensez-vous pas que le fait que ce programme ne figure pas parmi les priorités soit un handicap? Il semble que vous êtes obligé de lutter constamment pour essayer de faire comprendre cela au Conseil du Trésor, mais je me demandais si ce n'était pas un aspect du problème?

**M. Cal Hegge:** Je pense qu'essayer de rehausser la visibilité de ce programme dans ce contexte est évidemment une bonne chose, mais je dois vous dire franchement que je ne pense pas que cela influencerait davantage le Conseil du Trésor si nous en faisons une priorité. Ce ministère sait que ce programme est sous-financé sous de nombreux aspects, et même s'il figurait parmi les priorités du ministère, il faudrait quand même suivre le processus habituel pour obtenir des fonds supplémentaires, et le fait qu'il figure en bonne place dans notre rapport sur les plans et priorités ne serait pas un facteur important de leur point de vue.

● (1135)

**M. Fabian Manning:** Une des questions que vous avez soulevée dans vos remarques d'ouverture, et en fait, elle figure sur la liste des sujets que notre comité va examiner, est celui de la baisse de moral dans les administrations portuaires et le fait que, comme je l'ai mentionné plus tôt, il y a 68 administrations portuaires dans ma circonscription. Les bénévoles font un travail exceptionnel pour fournir le service. Il me semble que cette baisse de moral vient du fait qu'ils essaient de répondre aux préoccupations des pêcheurs et d'amener les collectivités à s'entendre sur l'utilisation des quais, notamment.

Il y a une chose qui pourrait remédier en partie à cette situation; ce serait d'avoir des fonds supplémentaires pour que nous puissions mieux répondre à leurs préoccupations. Je me demande si, outre les questions de financement, le ministère a essayé de travailler au niveau de l'organisation des administrations portuaires? Je sais que ces administrations connaissent d'autres problèmes. Elles offrent un service inestimable aux personnes qui résident dans ma circonscription.

**M. Cal Hegge:** Comme je l'ai dit, les bénévoles, grâce à qui nous réussissons à exploiter les ports, jouent un rôle absolument essentiel. C'est peut-être une question que vous pourriez aborder le jour où les directeurs régionaux seront ici, parce qu'ils connaissent mieux que moi la situation de leurs régions.

Ce que nous faisons, compte tenu de nos contraintes budgétaires — j'ai fait allusion plus tôt aux conférences auxquelles nous avons participé — c'est travailler constamment avec eux, leur fournir une formation supplémentaire, des manuels, qu'il s'agisse de questions environnementales auxquelles ils doivent être sensibilisés ou de procédures de passation de marché, par exemple. Nous continuons à faire ce genre de choses. Nous travaillons en collaboration très étroite avec chacune des associations des administrations portuaires des régions ainsi qu'avec le comité exécutif que vous avez rencontré. Nous faisons ce que nous pouvons.

Cela dit, nous reconnaissons également qu'il s'agit là d'un autre secteur, qui n'est pas comparable, si l'on pense au montant du financement dont il faudrait disposer pour pouvoir rendre un peu plus dynamique le programme des administrations portuaires. Là encore, si jamais nous obtenons un financement supplémentaire, nous affecterions certainement, je dirais, entre deux et trois millions de dollars, aux autorités portuaires.

**M. Fabian Manning:** Uniquement pour la formation ou pour répondre à leurs besoins.

**M. Cal Hegge:** Exactement.

**M. Fabian Manning:** Pour ce qui est du dessaisissement, ai-je raison de dire que le budget ne comprend pas de montant fixe consacré au dessaisissement? Est-ce bien exact? Je sais que vous utilisez ces fonds, mais vous n'avez pas d'article d'exécution prévu « pour dessaisissement ».

**M. Cal Hegge:** Nous le faisons dans la répartition de notre budget, mais je ne pense pas que vous trouveriez nécessairement cela dans le budget principal, par exemple.

**M. Fabian Manning:** Vous prenez des sommes de votre budget de base et c'est ainsi que vous financez les dessaisissements.

Avez-vous tenté de faire certaines choses dans ce domaine? Terre-Neuve-et-Labrador ont connu, par exemple, un problème grave avec les dessaisissements. Il y a un grand nombre d'infrastructures portuaires qui se sont écroulés et, dans bien des cas, c'est une question de sécurité. Si vous vous rendez sur les quais, il y a des barrières et c'est un danger.

Je me pose quelques questions. Nous essayons d'augmenter le budget. Cela veut-il dire que vous voulez avoir un montant directement affecté aux dessaisissements, ou voulez-vous quand même obtenir une somme globale et la répartir ensuite vous-mêmes? J'essaie de trouver le moyen de régler cette question des dessaisissements, parce qu'elle semble se poser de plus en plus fréquemment.

**M. Cal Hegge:** Comme notre série de diapositives le montre, nous devons nous dessaisir encore d'environ 350 ports. Vous avez tout à fait raison. Sur le plan des priorités, nous dirions que l'entretien des ports essentiels est critique, parce que comme vous le savez, nous prenons du retard dans ce domaine. Nous ne pouvons pas toutefois ne pas tenir compte du nombre des ports dont nous devons nous dessaisir. C'est pourquoi nous mettons de côté, sur une base annuelle, environ 1,5 million de dollars.

En passant, vous savez peut-être que nous avons obtenu un financement spécial de la part du Conseil du Trésor en 2000-2001

pour faciliter cette opération. D'après notre évaluation, il nous faut encore 82 millions de dollars pour nous dessaisir de ces ports.

Je pense que le système d'établissement des priorités que nous utilisons pour décider quels sont les ports dont nous devons nous dessaisir est assez bon, parce qu'il utilise plusieurs critères. Mais si vous en avez 350 et que vous ne pouvez vous dessaisir que de 15 à 20 ou 25 par an, cela devient assez difficile. Nous ne procédons pas sur une base ponctuelle. Nous essayons de déterminer quels sont les ports dont il est urgent de se dessaisir, si je peux m'exprimer ainsi. Nous devons nous dessaisir de ces ports. Tant qu'ils restent dans notre inventaire, nous sommes obligés d'utiliser une partie des fonds destinés à l'entretien, qui sont très limités, pour les maintenir dans un état acceptable. Nous en sommes conscients.

**M. Fabian Manning:** Avec la formule d'attribution actuelle... Je constate qu'une formule qui est utilisée depuis des années comporte nécessairement des forces et des faiblesses. Je m'intéresse davantage aux faiblesses, telles que vous les voyez. Voulez-vous nous en dire davantage à ce sujet? N'est-ce pas une bonne chose de vous poser cette question aujourd'hui, au sujet des faiblesses que comporte, d'après vous, la répartition actuelle? Si nous voulons être en mesure de faire quelque chose, il serait bon que vous nous disiez exactement les aspects qui soulèvent, d'après vous, certains problèmes.

• (1140)

**M. Cal Hegge:** Je vais demander à M. Bergeron de vous parler de cela.

**M. Robert Bergeron:** D'après ce que nous avons entendu, la formule fait l'objet de deux grandes critiques. C'est la raison pour laquelle j'ai été un peu surpris par le commentaire qui a été fait un peu plus tôt.

La première critique est le fait que la formule ne tient pas compte de la nécessité d'entretenir les ports non essentiels dont nous voulons nous dessaisir, en attendant que cela se fasse. Si vous étudiez la formule actuelle, vous constaterez qu'elle ne tient pas compte du fait qu'il y a, dans certaines régions, un grand nombre de ces ports non essentiels qu'il faut entretenir, en attendant de s'en dessaisir. Ces ports n'obtiennent rien et c'est un problème pour les régions concernées.

En fait, ce sont nos deux régions les plus petites, Centre et Arctique et Québec, qui sont les plus touchées par cet aspect. C'est pourquoi elles auraient besoin d'un budget supplémentaire pour pouvoir entretenir correctement ces ports non essentiels. C'est la première critique qui a été faite à la formule.

La deuxième est le fait qu'il ne tient pas compte des opérations de dragage récurrentes. Comme vous le savez, nous sommes obligés, chaque année au printemps, de draguer plusieurs ports pour en permettre l'accès. La formule actuelle ne tient pas compte de la nécessité de procéder à un dragage supplémentaire. En fait, une des régions qui est peut-être la plus touchée par cet aspect, à savoir la nécessité de draguer tous les ans par rapport au budget, est le Québec. La formule ne tient pas compte de ce besoin.

Ce sont là les deux principales critiques qui ont été faites à cette formule.

La troisième critique est plus technique. Nous utilisons cinq critères à l'heure actuelle et ces cinq critères sont reliés entre eux. S'il y a dans une région un grand nombre de ports essentiels, on y trouve également un grand nombre d'administrations portuaires, et au total, un grand nombre de ports. Il est très probable que la taille de la flotte de pêche dans cette région est également très importante. Par conséquent, si une région, une grande région, obtient un score élevé pour une des variables, elle obtient un score également élevé pour toutes les autres. C'est pourquoi la formule tend à avantager les grandes régions au détriment des petites.

Ce sont les trois principales critiques que l'on a faites jusqu'ici à cette formule.

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

Avant de passer à M. Matthews, je vais rappeler à mes collègues, encore une fois, qu'il est très gênant — et là j'essaie d'être poli — pour les interprètes que les membres du comité utilisent leur BlackBerry dans la salle. Je sais qu'il n'est peut-être pas possible de les fermer, mais si vous recevez un message sur votre BlackBerry et que vous voulez y répondre, je vous demanderais de quitter la salle pour le faire.

Tant que nous n'aurons pas changé le système électronique pour l'adapter à cette nouvelle technologie, tous ces bruits continueront d'être captés par les micros. Les interprètes entendent une série de bip et ils ont beaucoup de mal à entendre correctement ce que nous disons.

J'essaie en fin de compte de sauver des vies. Si les interprètes se révoltaient, notre situation serait très délicate.

**Une voix:** J'en ai pris bonne note, monsieur le président.

**Le président:** Nous allons maintenant passer à M. Matthews.

**M. Bill Matthews:** Merci. Oui, cela est très gênant.

**Le président:** En fait, je m'en sers moi-même.

**M. Bill Matthews:** Je m'en sers régulièrement. Quoi qu'il en soit, vous avez réglé ce problème, je l'espère.

J'aimerais parler un peu des administrations portuaires. La décision d'adopter le modèle des administrations portuaires repose sur le fait qu'à un moment donné, ces administrations devraient être financièrement autonomes. Ai-je raison ou est-ce un peu utopique, d'après vous?

Je travaille très étroitement avec elles. J'ai une idée des recettes moyennes qu'elles obtiennent en fonction du nombre de navires qui utilisent leurs installations, des droits qu'elles perçoivent, par exemple. Votre objectif est-il toujours de leur faire atteindre l'autonomie financière et de leur faire assurer toutes vos responsabilités, ou est-ce que votre objectif ou votre but ou le sentiment du ministère est que vous serez toujours appelé à intervenir d'une façon ou d'une autre dans ce domaine.

J'essaie de savoir ce que vous pensez sur cette question. Lorsque j'examine les administrations portuaires dont je m'occupe, les ports, les recettes, les possibilités de recettes et autres...

• (1145)

**Le président:** Excusez-moi.

Messieurs, nous devons faire attention à la façon dont nous utilisons nos BlackBerry et cela vise également le personnel, parce que cela est amplifié par le microphone.

Merci.

Excusez-moi de vous avoir interrompu, monsieur Matthews.

**M. Bill Matthews:** Je vous en prie.

Je me demande ce que vous en pensez ou est-ce un peu utopique?

**M. Cal Hegge:** Je ne pense pas que cela soit utopique; cela fait partie de notre vision à long terme. Par contre, il est difficile de savoir à quel moment nous atteindrons cet objectif ultime. Pour être juste, je peux vous dire que cela va prendre encore quelques années.

Comme je l'ai dit plus tôt dans mon exposé, nous pensons que c'est l'orientation à retenir. Nous sommes tout à fait convaincus que les administrations portuaires sont bien mieux placées que nous pour prendre les mesures qui vont aider les pêcheurs dans leurs régions.

À l'heure actuelle, nous nous trouvons tout de même devant un dilemme. Les administrations portuaires ne pourront renforcer leur indépendance que si elles disposent de ports en bon état ou raisonnablement sûrs. Il nous est très difficile, et nous ne leur demandons pas, d'augmenter les recettes alors que les ports essentiels ne sont pas dans un état qui nous paraît satisfaisant. Si nous réussissons à les remettre en état — et nous l'avons fait dans certains cas — alors les administrations pourront obtenir des recettes supplémentaires; elles pourront contribuer davantage et seront bien sûr fières de pouvoir le faire, au moins pour ce qui est des opérations mineures d'entretien de leurs ports.

En fin de compte, et je sais que cela concerne un avenir un peu lointain, pouvons-nous envisager qu'un jour certaines administrations seront effectivement propriétaires des ports? Je pense que tout cela est possible. Nous devons examiner cette question de très près. Notre but n'est évidemment pas de nous soustraire à nos engagements. Nous voulons être sûrs que la situation s'y prête, c'est-à-dire le contexte, les conditions, avant d'en arriver là.

**M. Bill Matthews:** C'est également un peu ce que je pense. Je ne pense pas que je doive m'inquiéter d'une prolifération éventuelle d'administrations portuaires autonomes pendant que je suis en vie, et je ne parle pas de ma vie politique. C'est un bon objectif.

Il y a sans doute beaucoup de services qui veulent obtenir des fonds provenant de votre budget — c'est ce qui se passe dans ma propre province. En plus de la détérioration naturelle de l'infrastructure et de l'insuffisance des fonds consacrés à l'entretien, il y a un aspect qui a eu des répercussions considérables sur votre budget dont je voudrais vous parler et qui exerce des pressions supplémentaires, c'est la modification des types de pêche. Dans ma propre province, la pêche à la morue a disparu. Les gens ont acheté des bateaux de pêche de plus fort tonnage et ont gagné en mobilité. Il y a des ports qui, il y a quelques années encore, n'étaient pas très actifs. À certaines périodes de l'année, on pouvait traverser le port sans toucher l'eau, en passant d'un bateau à l'autre parce qu'il y avait du poisson. Quel effet cela a-t-il eu sur vos budgets? Toutes les régions risquent de subir des répercussions semblables à celles que nous avons connues et cela doit limiter considérablement vos ressources, c'est du moins ce que je pense. Je sais que c'est ce qui s'est passé dans mon cas.

**M. Cal Hegge:** C'est effectivement le genre de chose que l'on peut dire. L'évolution, si je peux m'exprimer ainsi, de l'utilisation des ports a eu des répercussions sur le budget du programme. Pour vous donner un exemple — et c'est peut-être ce à quoi vous avez fait allusion — avec tous ces changements et l'utilisation accrue des ports par les premières nations, par l'industrie de l'aquaculture, par les pêcheurs eux-mêmes, il arrive qu'il y ait trop de bateaux. Nous le savons.

Dans un monde idéal, nous aurions suffisamment de fonds pour remédier à ce problème et j'espère qu'un jour nous y parviendrons peut-être. Mais entre-temps, nos priorités vont encore, je vous le dis franchement, à maintenir les ports essentiels en bon état et à nous dessaisir des ports non essentiels. Nous sommes au courant des changements qui découlent d'une fréquentation accrue des ports, et ce n'est qu'un exemple. Cela exerce effectivement des pressions supplémentaires sur un budget déjà limité.

**M. Bill Matthews:** J'ai constaté dans un certain nombre de mes ports qu'en plus de la détérioration de l'infrastructure, il y avait davantage de gros bateaux. Il y a également un manque de places à quai. Il y a donc deux problèmes. D'un côté, il faut entretenir ce qui existe déjà mais en plus, les administrations portuaires ont un besoin urgent d'expansion et d'extension. Il est très difficile de satisfaire ce besoin. Je me demandais ce que vous en pensiez. Que faites-vous à ce sujet?

**Le président:** Monsieur Matthews vous devrez attendre le deuxième tour pour avoir cette opinion.

Nous allons maintenant passer à M. Carrier.

• (1150)

[Français]

**M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ):** Bonjour, messieurs et mesdames. Je ne suis pas un habitué du comité permanent; cela me permet de poser des questions simplistes, mais qui doivent être posées quand même.

Ce qui me frappe, dans votre présentation, c'est que pour un pays dont la devise est « D'un océan à l'autre », la question des ports de pêche est très importante. Par ailleurs, vous admettez d'emblée que des fonds additionnels sont nécessaires pour entretenir les ports essentiels. Je vois donc tout de suite une incohérence.

Il y a des ports essentiels, mais on manque de fonds pour les entretenir. D'ailleurs, vous le démontrez un peu plus loin. À la page 5, vous soulignez qu'il manque 32 millions de dollars pour pouvoir entretenir les ports comme il avait été établi en 2006.

Le fait que vous n'avez pas les fonds nécessaires constitue-t-il un phénomène récent ou cela a-t-il toujours été le cas? Le changement de gouvernement en l'an 2006 a-t-il modifié la situation? Quelles sont les raisons pour lesquelles on manque de fonds actuellement? Quand on compare 32 millions de dollars à tout ce qui se dépense en armements et en interventions militaires à l'étranger, on se demande pourquoi on ne s'occupe pas d'entretenir les ports essentiels, surtout si on pense aux conséquences économiques pour le pays et aux conséquences sociales que vit mon collègue aux Îles-de-la-Madeleine et en Gaspésie. Je n'ai pas ce problème, étant député de la région de Montréal, mais je ressens toute la pression qui doit s'exercer sur nos députés où il y a plusieurs ports de pêche qui ne sont pas entretenus adéquatement par notre gouvernement, qui ne manque pourtant pas d'argent, car il enregistre des surplus faramineux depuis plusieurs années.

Je voudrais entendre votre explication. Les ministres des Pêches et Océans ont-ils fait les pressions nécessaires afin d'obtenir ces fonds? Je voudrais connaître votre point de vue là-dessus.

**M. Cal Hegge:** Je vous remercie de votre question.

Je peux dire que le problème du manque de fonds existe depuis longtemps. Je dirais que cela fait environ 10 ans, même plus. Nous avons fait une évaluation en 2002 de la situation de nos ports pour nos petits bateaux. Cette analyse démontrait précisément qu'il y avait un véritable manque de ressources. La proportion des ports pour petits bateaux en mauvais état était de 20 p. 100. Ce chiffre a

diminué depuis 2002. Le problème existe depuis longtemps. On ne connaît pas précisément le montant nécessaire, mais comme vous l'avez mentionné, ça se situe entre 32 et 35 millions de dollars. Il n'y a pas de lien avec le gouvernement au pouvoir, car il y en a eu plusieurs au cours des dernières années.

Comme notre ministre l'a mentionné à maintes reprises, ce programme est très important pour lui. On travaille en étroite collaboration avec le Conseil du Trésor et le ministère des Finances afin de trouver des fonds supplémentaires pour le programme. Je pense qu'en général, c'est une question de priorités gouvernementales. Vous avez raison, nous sommes convaincus que le programme a besoin de plus de fonds, mais cette décision est entre les mains du gouvernement. Nous sommes heureux que 20 millions de dollars aient été ajoutés à notre budget permanent. De plus, 11 millions de dollars ont été ajoutés à notre budget l'an dernier, et nous avons droit de nouveau à cette somme cette année. Cependant, il y aura une petite réduction de 3 millions de dollars l'an prochain.

Nous avons reçu des fonds dans le passé, mais ce n'était pas suffisant. Ce n'est pas moi qui définis les priorités du gouvernement. Officiellement, on travaille très fort à préparer des arguments pour justifier l'obtention de nouveaux fonds.

• (1155)

**M. Robert Carrier:** Je le constate, je vous remercie. Ça fera sûrement partie d'une recommandation du comité à la suite de son étude.

Je voulais vous parler de votre vision pour les ports pour petits bateaux, que l'on trouve à la page 4. Il n'est question d'échéancier nulle part. C'est comme s'il s'agissait d'une vision à long terme. Ne serait-il pas utile d'avoir un échéancier? Pour atteindre un objectif, habituellement, il faut se donner un échéancier. Je voudrais savoir pour quelle raison il n'y a pas d'échéancier ou de date cible prévue pour la vision des administrations portuaires efficaces et professionnelles que vous voulez établir.

**M. Cal Hegge:** Notre vision est fondée sur le budget requis pour le programme, mais présentement, on n'a pas suffisamment de fonds. Alors, il est impossible d'établir un échéancier quelconque.

[Traduction]

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

Monsieur Lunney.

**M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, PCC):** Merci, monsieur le président.

J'essaie de comparer certains chiffres, en me reportant au nombre de ports qui existaient en 2001 d'après le rapport du comité permanent par rapport au nombre actuel. Je lis dans le document de la Bibliothèque du Parlement qui nous a été distribué...

Avez-vous le document que la Bibliothèque du Parlement a préparé pour nous?

**Une voix:** Non.

**M. James Lunney:** Peut-on distribuer ce document?

Il contient des chiffres, de toute façon.

Pour revenir à 2001, le rapport du comité mentionnait que nous avions environ 1 300 ports au total à cette époque, dont 800 étaient des ports de pêche actifs.

J'examine l'annexe A des diapositives que vous avez apportées aujourd'hui — voilà qui montre une jolie image de notre pays. Il y a 1 189 ports au total, avec 742 et 447. Comment ces chiffres se comparent-ils aux chiffres de 1 300 et 800 qui correspondent à l'année 2001.

**M. Cal Hegge:** Je pense qu'ils correspondent bien, étant donné que nous nous sommes dessaisis d'un certain nombre de ports depuis cette époque.

**M. James Lunney:** Oui, et d'après ce que j'ai lu dans ce document, il semble que nous nous dessaisissions de 15 à 25 ports par an.

**M. Cal Hegge:** Oui.

**M. James Lunney:** Je constate que le comité recommandait à cette époque d'affecter 400 millions de dollars sur cinq ans pour remettre les ports en état. Je constate que le gouvernement au pouvoir à l'époque a décidé de consacrer 20 millions de dollars par an au cours des cinq prochaines années plus 40 millions de dollars pour remédier à la détérioration des actifs, ce qui représente environ 8 millions de dollars par an, je crois, pendant cinq ans. Le gouvernement a donc décidé de consacrer à peu près 28 millions de dollars par an pour remédier à ce problème.

Il est peut-être difficile pour vous de répondre à cette question, parce que vous n'avez pas les chiffres devant vous.

**M. Cal Hegge:** On vient de me remettre quelque chose. Je ne sais pas si c'est...

**M. James Lunney:** Je suis à la page 4 du document de la Bibliothèque du Parlement.

**M. Cal Hegge:** D'accord, je l'ai maintenant, oui.

**M. James Lunney:** Vous pouvez lire la recommandation qui se trouve en bas de la page: que le gouvernement fédéral accorde 400 millions de dollars sur cinq ans pour remédier au problème de la détérioration des actifs dans les ports essentiels pour petits bateaux qui restent, afin d'assurer qu'ils sont remis dans un état acceptable. Je pense que nous en sommes actuellement à près de 97 millions de dollars par an, si je me souviens bien de ce que mentionnaient les autres documents.

Mais il semble que le gouvernement au pouvoir ait décidé d'accorder 28 millions de dollars environ par an, si je comprends bien ces chiffres — à moins que quelque chose ne m'échappe? — pour remédier à ce problème entre 2001 et l'année courante.

**M. Cal Hegge:** Je pense qu'il faudrait que j'examine ces chiffres de façon plus détaillée, mais le montant de 28 millions de dollars, par exemple, semble comparable — et c'est peut-être pour des raisons différentes — au montant de 35 millions de dollars qui nous manque actuellement pour remédier à la détérioration des actifs ou remettre en état les ports. Mais il faudrait tenir compte de...

Nous avons effectivement obtenu ce montant de 20 millions de dollars, qui devait être temporaire mais qui est maintenant permanent. Je ne sais pas comment cela affecte cette analyse, parce que je vois que ce montant est également mentionné ici.

**M. James Lunney:** Il n'est pas très facile de comparer les chiffres correspondant à ce années, mais je crois que nous reconnaissons tous qu'il y a eu un grave sous-financement pendant une longue période.

Je suis à la page 5, « Entretien des ports essentiels » et là, vous mentionnez le montant de 82 millions de dollars, qui laisse un

manque à gagner de 32 millions de dollars en 2007-2008, qui passera à 35 millions de dollars en 2008-2009 et après. Cela figurait peut-être sur la page précédente, la page 4, mais j'ai lu quelque part que, même avec cette somme de 82 millions de dollars...

• (1200)

**M. Cal Hegge:** Ce doit être à la page qui traite des dessaisissements.

**M. James Lunney:** C'est une autre page, la page 9. « Même en ayant de nouveaux fonds de 82 millions de dollars sur cinq ans », selon l'estimation des réparations raisonnables des ports à faire avant le dessaisissement... À quelles années faites-vous référence ici? Est-ce que cette somme de 82 millions de dollars fait partie du financement actuel?

**M. Cal Hegge:** Non. C'est le montant dont nous aurions besoin, d'après nos prévisions, sous la forme d'un financement temporaire sur cinq ans, pour nous dessaisir des 354 ports, je crois que c'est le chiffre, dont nous devons encore nous dessaisir.

**M. James Lunney:** Très bien, il faudrait donc environ 82 millions de dollars pendant cinq ans?

**M. Cal Hegge:** Oui.

**M. James Lunney:** Très bien, j'aime bien examiner ces chiffres, parce qu'ils vont peut-être donner au comité une cible qu'il pourra présenter au gouverneur en conseil pour l'inviter à fournir suffisamment d'argent pour pouvoir faire quelque chose dans ce dossier. Merci.

J'essayais de comparer certains de ces chiffres. Il est exact que le budget actuel est stabilisé à un niveau d'environ 97 millions de dollars, qui va passer à 94 millions de dollars, pour remédier à ces problèmes.

Tout ce que je peux dire, je crois, est qu'il semble qu'il existe un nombre disproportionné de ces ports dans les régions anciennes du pays — mon collègue d'Avalon a de nombreux ports pour petits bateaux dans sa circonscription — qui ont besoin d'être entretenus. Il y en a aussi beaucoup sur la côte ouest qui ont besoin de réparations, mais peut-être pas autant. Les collectivités ont évidemment besoin de ces ports.

La question du dragage a déjà été mentionnée, et je sais qu'elle suscite beaucoup de frustration chez certaines administrations portuaires. Il est possible que je confonde cet aspect avec le fait qu'il y a des ports récréatifs qui réussissent tout juste à draguer leur port et même à obtenir la permission de le faire, à cause de la présence de zostère marine et de l'envasement, notamment. Je vais maintenant passer à une autre question, celle de la gestion de l'habitat, que nous avons, je crois, déjà soulevée devant d'autres fonctionnaires. Vous ne pourrez peut-être pas répondre à cette question, parce que notre spécialiste de l'habitat n'est pas ici aujourd'hui. Mais c'est certainement un problème parce que ces administrations n'arrivent pas à obtenir l'autorisation ou la permission de nettoyer les ports, pour qu' l'on puisse avoir accès à ces ports.

Elles ont le sentiment que le MPO a décidé de les laisser mourir ou que le ministère ne tient pas compte de l'effet que cela peut avoir sur les ports qui sont utilisés à des fins récréatives et sur les gens qui en dépendent.

Je vais me contenter de faire ce commentaire. Je ne sais pas si vous pouvez répondre à cela, monsieur Bergeron, ou si vous souhaitez parler de ce sujet, monsieur Hegge. Je sais que votre domaine est plutôt la finance.

Je me demande si quelqu'un voudrait faire un commentaire sur cette question.

**Le président:** Il va peut-être nous falloir attendre le prochain tour. Vous avez pris presque une minute et demi pour formuler votre question.

Monsieur Matthews.

**M. Bill Matthews:** Merci, monsieur le président.

Pour la question du dragage, vous faites toujours un peu de dragage, n'est-ce pas? Êtes-vous limité pour ce qui est des opérations de dragage ou du coût des projets de dragage, ou est-ce que cela doit être relié à autre chose? Quel est le pourcentage de votre budget qui est affecté annuellement aux opérations de dragage?

**M. Cal Hegge:** Je ne sais pas si nous avons cette information, mais nous pourrions certainement choisir une année et vous donner ces renseignements. Je serais obligé de deviner. Je ne sais pas.

Voulez-vous dire quelque chose?

**Mme Micheline Leduc (directrice, Opérations portuaires et génie, ministère des Pêches et des Océans):** Je préférerais chercher dans nos dossiers pour vous fournir cette information, mais le dragage fait certainement partie de notre mandat. Il s'agit de permettre l'accès à nos ports et c'est donc un aspect fondamental. Nous faisons de l'entretien.

Le dragage est une priorité. Le dragage de capitalisation fait partie de la catégorie de l'expansion de nos ports, mais le dragage d'entretien est certainement une priorité pour nous, et il figure habituellement dans notre budget.

**M. Bill Matthews:** Non, je sais qu'il s'agit de l'expansion d'un port, de l'élargissement ou du creusement d'un bassin ou quelque chose du genre.

Je ne sais pas si M. Hegge a fait allusion à cela, mais dans certains cas, il faut chaque année nettoyer un secteur à cause de l'action des vagues et ce genre de choses. Très souvent, les représentants locaux n'arrivent pas à faire approuver ces travaux à temps pour la saison. Il y a parfois des problèmes avec le processus budgétaire. C'est donc un problème récurrent auquel je fais face depuis très longtemps.

Il me semble que c'est probablement un autre domaine où il faudrait davantage d'argent. En fait, lorsque nous faisons allusion au dragage, j'ai dit au président que nous devrions en prendre note, parce que je suis sûr que nous avons tous été confrontés à ce problème dans nos diverses provinces, à savoir le manque de fonds pour le dragage. Il arrive que les pêcheurs ne puissent quitter le port lorsque certains chenaux ne sont pas nettoyés. C'est donc un problème.

Mais j'aimerais passer à autre chose. Vous avez une formation en génie, je crois, madame Leduc. Avez-vous des connaissances en génie pour ce qui est des ports pour petits bateaux? Est-ce que cela fait partie de votre travail? D'après ce que je comprends, vous demandez bien souvent à Travaux publics, je crois, d'effectuer une bonne partie de vos travaux. Est-ce que ce ministère effectue tous vos travaux ou est-ce qu'il y a une sorte de répartition entre vous?

• (1205)

**Mme Micheline Leduc:** Je dirais qu'il y a une répartition. Cela dépend de la région; la participation de Travaux publics Canada varie d'une région à l'autre. Par exemple, à Terre-Neuve, nous nous en remettons énormément à Travaux publics pour tous les travaux exécutés pour ce programme.

Nous essayons de prendre nos distances avec Travaux publics — du moins pour les petits projets. Nous avons constaté qu'il était plus

rentable de passer par le bureau des ports pour petits bateaux, par des consultants privés, ou par les administrations portuaires. En fait, cela fait partie de l'initiative que nous avons lancée avec Travaux publics qui consiste à chercher des façons plus rentables de faire des économies et d'abaisser le coût des projets et, par conséquent, d'être en mesure d'en effectuer davantage nous-mêmes.

Dans certaines régions, par exemple, dans la région du Pacifique, nos bureaux sont pratiquement indépendants de Travaux publics. Ils ont une unité technique plus importante au sein du bureau des ports pour petits bateaux dans la région, ce qui leur permet de faire davantage de travaux à l'interne. Ces bureaux ont donc une capacité interne beaucoup plus grande dans cette région.

**M. Bill Matthews:** Je pense que les représentants de Travaux publics doivent s'occuper de leurs propres responsabilités ministérielles et de leurs propres travaux. Si les ports pour petits bateaux espèrent que ce ministère fera leur travail, cela risque de ralentir quelque peu le processus. Je ne sais pas si c'est exact, mais c'est un peu mon sentiment. Il est presque nécessaire d'avoir son propre personnel.

Tous les ans nous avons un problème, en particulier dans les régions où il n'est pas possible de travailler à la fin de l'automne à cause du climat. Si les travaux pour ma province ne sont pas approuvés bientôt, une grande partie de ces travaux ne pourront être faits cette année. Cela pose ensuite des problèmes de report. Pour être plus efficaces et pour pouvoir travailler comme nous le voulons, il faudrait presque que nous ayons cette expertise dans nos ports pour petits bateaux dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador.

Bien sûr, on ne peut pas obliger le ministre à faire des annonces lorsqu'il n'est pas prêt à les faire, mais vous comprenez ce que je veux dire. Si le ministre annonce un peu tardivement un programme, prend du temps à publier les communiqués de presse, et que les ports pour petits bateaux ont besoin de l'expertise en génie de Travaux publics, alors nous sommes obligés de faire de trop nombreux reports. Je suis sûr que vous le savez. Je ne dis pas cela pour vous critiquer, mais c'est la réalité. Il y a tous les ans des projets dont le financement a été approuvé mais qui ne sont jamais réalisés.

Avez-vous envisagé de renforcer votre propre expertise pour ne pas avoir à dépendre de Travaux publics?

**Mme Micheline Leduc:** C'est une des recommandations qui a été formulée par l'initiative conjointe à laquelle nous avons participé avec Travaux publics l'année dernière: renforcer la capacité interne. C'est également relié à l'examen fonctionnel dont notre SMA a parlé tout à l'heure. À l'heure actuelle, nous n'avons pas la capacité interne d'effectuer tous les travaux que Travaux publics effectue pour nous. Ce ne serait pas faisable pour nous, pour le moment.

Bien évidemment, c'est un aspect que nous examinons sérieusement. Étant donné que Travaux publics prend un pourcentage, cela nous ferait faire des économies. Cependant, pour les grands projets, nous serons probablement toujours obligés de nous en remettre à l'expertise de Travaux publics. Ce sont des professionnels et ils possèdent les bases techniques nécessaires pour effectuer le genre de travaux que nous demandons.

Il existe d'autres façons de réduire nos coûts, en leur demandant d'intervenir plus tôt dans le processus pour que nos projets soient mieux planifiés. Commençons à planifier la chose cette année, de façon à être prêts au début de l'année prochaine pour ne pas nous retrouver dans la situation où l'année est déjà passée et nous ne pouvons pas réaliser nos projets.

Nous faisons davantage de planification et de planification préalable pour ne pas nous retrouver dans ce genre de situation délicate. La planification pluriannuelle a pris de l'importance, en particulier pour les grands projets.

• (1210)

**Le président:** Merci.

Monsieur Blais.

[Français]

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

Une évaluation a-t-elle été faite pour savoir combien de quais sont à ce point en mauvais état qu'ils ne sont plus réparables?

**M. Cal Hegge:** Je pense avoir mentionné l'évaluation qu'on a déjà faite. Je crois qu'on a une bonne appréciation des ports qui ont besoin de réparations.

Avez-vous demandé s'il y avait des ports dont la condition est trop mauvaise pour qu'on puisse les améliorer? Ai-je mal compris la question?

**M. Raynald Blais:** Je vous rappelle qu'il y a beaucoup de quais dans ma circonscription. J'imagine que c'est le cas ailleurs aussi. Pour des raisons de sécurité, on a installé des clôtures. Cela signifie non seulement qu'on est incapable de les réparer, mais il sont tellement en mauvais état qu'on ne peut les utiliser. Alors, je me demande si on a fait l'évaluation de cette situation.

**M. Robert Bergeron:** On sait qu'environ 28 p. 100 de nos structures au pays, dans nos ports essentiels, sont en mauvais état. Une bonne majorité de ces structures doivent donc être barricadées ou l'usage qu'on en fait doit être restreint pour assurer la sécurité des gens. Effectivement, ces structures auraient besoin d'être reconstruites.

**M. Raynald Blais:** Vous parlez de ports essentiels. Qu'en est-il des ports non essentiels?

**M. Robert Bergeron:** En ce qui a trait aux ports non essentiels, leur situation est probablement pire que celle de nos ports essentiels. Cela dit, on n'a pas d'évaluation précise en termes de chiffres de la condition des ports non essentiels. Mais on sait que leur condition en général est moins bonne, à l'exception peut-être de certains ports de plaisance dont on veut se départir mais qui sont toujours très actifs. Compte tenu de l'usage qui est fait des ports de plaisance actifs, il faut quand même s'assurer que ces structures demeurent assez sécuritaires.

**M. Raynald Blais:** Un autre aspect dont on doit tenir compte de plus en plus, ce sont les tempêtes. Le budget ne contient pas de dispositions en cas de tempête ou de situation exceptionnelle qui pourrait survenir. Compte tenu de ce qu'on connaît au sujet des changements climatiques, des grandes marées, etc., et compte tenu de l'état, comme vous le mentionnez, de certains quais, j'imagine qu'une tempête et des vents beaucoup plus forts que la moyenne pourraient faire en sorte qu'un quai déjà en mauvais état se dégrade davantage.

Lorsque j'avais posé la question la première fois, il n'y avait pas de dispositions prévues. Je ne veux pas dire à l'intérieur du budget des ports pour petits bateaux, mais ailleurs. Je craignais que si on mettait une disposition là, on pourrait peut-être l'annuler éventuellement, mais j'ai l'impression que les situations de tempêtes sont plutôt exceptionnelles. Compte tenu des changements climatiques prévus, je me dis que cela va peut-être survenir plus souvent que par le passé. Est-ce que cet aspect a été évalué?

**M. Cal Hegge:** Oui. À l'intérieur de notre budget, on a une petite réserve pour les situations que vous avez mentionnées. Alors, on vérifie le montant de la réserve durant l'année pour voir si on a besoin des fonds. Sinon, on dépense les fonds autrement.

**M. Raynald Blais:** De combien d'argent s'agit-il pour l'année 2007-2008?

**M. Robert Bergeron:** En principe, au début de l'année, la réserve est établie à 5 millions de dollars. Mais il y a un certain nombre de projets qui ont été financés, au cours des années antérieures, à même la réserve. Alors, au début de l'année, il faut que l'on déduise le coût de la poursuite de ces projets du montant de la réserve. En principe, il s'agit de 5 millions de dollars. Par la suite, si la réserve n'est pas utilisée pour des urgences ou des imprévus, on la distribue en trois tranches au cours de l'année: une première fois en juin, une deuxième fois en septembre et une troisième fois en novembre. Donc, ce sont des tranches d'un tiers à la fois. Ces tranches sont octroyées à chacune de nos régions, et on utilise cet argent pour des projets réguliers.

• (1215)

**M. Cal Hegge:** Je voudrais ajouter aussi que si on n'a pas de fonds pour répondre à une situation grave — je parle de manière hypothétique —, on peut examiner le budget consacré au *slippage* afin de voir si on pourrait utiliser des fonds d'autres programmes. Ça arrive parfois.

**M. Raynald Blais:** Qu'est-ce que ça veut dire, *slippage*?

[Traduction]

**Le vice-président (M. Bill Matthews):** Votre temps est écoulé.

Monsieur Calkins.

**M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC):** Je pensais que c'était au tour de M. Manning.

**Le vice-président (M. Bill Matthews):** Je vous donnais la parole parce qu'il était déjà intervenu.

Monsieur Manning.

**M. Fabian Manning:** Merci, encore une fois.

Je veux simplement revenir sur la planification pluriannuelle et sur le processus d'appel d'offres. Si j'ai bien compris, et corrigez-moi si je me trompe, le budget va être adopté dans quelques jours, du moins nous l'espérons, et le ministre va faire des annonces au cours du mois de juin. Nous arriverons ensuite en juillet et en août, une période de vacances pour beaucoup de gens, pour essayer de coordonner certains projets... Et ensuite, c'est le début de l'automne. Quand les appels d'offres seront lancés, nous serons presque arrivés à Noël. Lorsque les travaux commenceront à Terre-Neuve-et-Labrador, nous serons en janvier.

Je me suis rendu dans ma circonscription en janvier et j'ai visité trois ou quatre chantiers. En fait, chaque fois que j'ai voulu en visiter un, il était fermé ce jour-là, pour une raison ou pour une autre — trop de vent, trop de neige, trop de grêle, par exemple. La situation est extrêmement difficile.

Cela augmente, d'après moi, le coût de réalisation des projets. Je vous mentionne cet aspect et j'aimerais avoir... S'il faut prendre des assurances supplémentaires, ou prévoir davantage de temps pour réaliser ces projets, je sais que cela cause des problèmes, mais il faudrait penser à un processus pluriannuel ou à la possibilité de faire quelque chose qui pourrait ralentir le processus pour une année donnée mais l'accélérait pour les années suivantes, pour ce qui est de remettre certaines choses à plus tard. Ce n'est peut-être pas le bon terme, mais j'essaie de dire qu'il faudrait approuver les projets qui vont être approuvés, soit à la fin de l'automne soit au début de l'hiver, pour être prêts à lancer des appels d'offres et pour que les travaux puissent commencer en juin.

Je me demande si c'est un sujet que vous avez abordé, parce que c'est un problème grave. Je suis sûr que si l'on tient compte de tous ces éléments, on constatera que cela entraîne des coûts importants. Je voulais vous mentionner cet aspect pour avoir vos commentaires.

**M. Cal Hegge:** Je vais faire un commentaire général. Je dirais que vous avez assez bien décrit le problème que nous avons avec la gestion d'un budget annuel, même si c'est un projet pluriannuel, parce que nous l'obtenons tous les ans. Il n'est pas facile de gérer un budget annuel en fonction de projets qui, bien souvent, ne permettent pas le décalage mais qui connaissent des retards, d'essayer de jongler avec le budget pour éviter que des crédits soient périmés à la fin de l'année...

Et je dois vous dire, entre parenthèses, que, compte tenu des besoins, le budget des ports pour petits bateaux ne devient jamais périmé. Nous utilisons intégralement notre budget. En fait, nous avons souvent recours au décalage, technique que j'ai mentionnée plus tôt, qui consiste à affecter dans ce cas-ci aux ports pour petits bateaux, des fonds qu'un autre programme n'est pas en mesure de dépenser.

C'est Micheline qui s'occupe de jongler avec tous ces chiffres pour éviter la péremption de crédits et pour répondre aux besoins urgents et c'est ce à quoi elle passe ses nuits pour essayer d'y arriver correctement ou du moins de façon aussi efficace que possible.

C'est un commentaire général qui confirme effectivement que c'est une situation délicate.

Micheline, vous voulez sans doute ajouter quelques commentaires à ce sujet.

**Mme Micheline Leduc:** Nous essayons évidemment d'accélérer le processus budgétaire, et c'est pourquoi nous demandons à nos régions de commencer à planifier plus tôt les projets pour l'année suivante. Nous sommes limités par un cadre financier qui empêche le ministère d'attribuer des fonds avant une certaine date.

Mais ce que nous faisons à l'heure actuelle — et là encore cela découle du travail conjoint que nous avons effectué avec Travaux publics — c'est de les inviter à commencer plus tôt la planification, tout comme nous le faisons nous-mêmes, pour être prêts à démarrer les projets dès qu'ils sont approuvés.

Il faut également tenir compte des particularités régionales et le cas de Terre-Neuve me vient effectivement à l'esprit, parce que la saison de la construction est plus courte, et il faut donc en tenir compte. Nous constatons également qu'il faut régler des questions de propriété et des questions environnementales, aspects qui viennent compliquer le processus de planification.

Nous nous donnons donc un peu plus de temps pour faire ce travail, de façon à ce qu'il soit plus rentable, et à réaliser plus rapidement nos projets. Mais votre remarque est tout à fait juste.

● (1220)

**M. Fabian Manning:** Je sais que le montant de 20 millions de dollars qui devait se terminer cette année fait maintenant partie du budget de services votés. Il semble que nous travaillions sur une base annuelle et je comprends que cela vient du processus budgétaire. Mais dans ma circonscription, je vous donne un exemple, j'ai un port important qui abrite 150 bateaux et qui aura besoin d'améliorations régulières, alors que d'autres ont besoin de petites réparations, de travaux d'entretien, comme nous les appelons.

Supposons qu'il y ait un port qui a besoin d'un projet de trois ou quatre millions de dollars. Si je m'adresse au ministre, je ne m'attends pas du tout à ce que cela soit approuvé pour une année financière particulière, pour la simple raison qu'il faut faire des économies. Je dirais au ministre, si nous sommes encore là, que nous pensons à un échéancier de trois ou quatre ans et que nous pourrions faire une partie des travaux chaque année pendant trois ans. Ensuite, lorsque je rencontrerai l'administration portuaire, je n'aurai pas à me battre constamment pour être sûr de trouver du financement supplémentaire d'ici quelques mois.

Serait-il possible, au moins dans vos discussions, d'examiner la possibilité de dire que nous pouvons étaler ces travaux sur une période de trois ans? Est-ce que cela est possible avec le budget actuel? Cela peut-il se faire? Je sais que cela atténuerait une bonne partie des inquiétudes qu'ont certaines administrations portuaires de ma circonscription si je pouvais les assurer que le ministère était disposé à faire les choses de cette façon.

**M. Robert Bergeron:** Nos projets sont souvent des projets pluriannuels, en particulier nos grands projets d'immobilisation, les projets de plus d'un million de dollars. Il est rare que nous achevions intégralement un projet en une année. Ces projets s'étalent sur plusieurs années, parfois trois, quatre ans ou plus. Même avec les petits projets, il arrive bien souvent qu'ils chevauchent deux exercices financiers.

**M. Fabian Manning:** C'est une question politique, et si vous n'êtes pas en mesure d'y répondre, je le comprendrais.

**Le président:** C'était votre dernière question, monsieur Manning. Nous allons maintenant passer à M. Dhaliwal.

**M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Merci aux membres du panel d'être venus.

Je suis en fait un tout nouveau membre. C'est peut-être la deuxième séance à laquelle j'assiste. Je ne connais donc pas très bien ce sujet, mais vous avez parlé de la question du dragage et M. Lunney la connaît peut-être très bien également. En Colombie-Britannique, c'est une question clé dans notre partie de la circonscription.

Quel est votre mandat en matière de dragage, plus précisément lorsqu'il s'agit du mandat de votre ministère?

**M. Robert Bergeron:** Nous nous occupons de draguer nos installations. Nous draguons les chenaux d'accès à nos ports et nous draguons le bassin mais nous ne faisons pas de dragage à l'extérieur. Notre mandat en matière de dragage se limite à nos installations.

**M. Sukh Dhaliwal:** Nous savons que les administrations portuaires bénéficient de ces travaux mais pensez-vous qu'elles devraient contribuer au volet dragage de votre budget?

**M. Robert Bergeron:** S'il s'agit de travaux mineurs, en particulier de dragage récurrent, dans la mesure où l'administration portuaire peut contribuer, nous allons certainement l'encourager à le faire, mais habituellement, il s'agit de montants très faibles. Nous ne les obligeons pas toujours à contribuer au dragage.

**M. Sukh Dhaliwal:** Quel est le budget en Colombie-Britannique?

**M. Robert Bergeron:** Le budget...?

**M. Sukh Dhaliwal:** Pour le dragage.

**M. Robert Bergeron:** Pour le dragage, je ne sais pas très bien. Je peux vous dire que le budget global pour les ports pour petits bateaux en Colombie-Britannique est légèrement supérieur à 12 millions de dollars pour cette année. Pour le dragage en particulier, je ne sais pas si nous avons ce renseignement ici. Nous pourrions vous le fournir.

**Mme Micheline Leduc:** Nous pouvons vous le fournir. Je pense au dragage que nous effectuons à Steveston, qui est un travail qui se fait assez régulièrement chaque année quand nous dépensons de l'argent dans cet endroit. Nous faisons également un peu de dragage dans le fleuve Fraser. Cette année en particulier, à cause des risques d'inondation, nous attendons de voir ce qui se passe, mais nous serons peut-être obligés d'intervenir et de faire du dragage dans le fleuve Fraser.

Cela varie d'une année à l'autre, mais d'une façon générale, ce sont les deux secteurs où nous faisons du dragage.

• (1225)

**M. Sukh Dhaliwal:** Cela veut dire que vous n'avez pas affecté d'argent cette année dans le cas du fleuve Fraser.

**Mme Micheline Leduc:** Oh oui, absolument, en fait, nous avons fait une annonce à ce sujet il n'y a pas très longtemps. M. Randy Kamp a annoncé un programme de lutte contre les inondations pour le fleuve Fraser. Je pense qu'il s'agissait d'un montant de 550 000 \$, dont une partie devait être utilisée pour réparer l'estacade flottante et faire des travaux de dragage à Steveston et sur le fleuve Fraser.

**Le président:** Monsieur Carrier.

[Français]

**M. Robert Carrier:** Merci, monsieur le président.

À la page 5, vous parlez de budgets totalisant 114 millions de dollars par année pour des travaux d'entretien et de réfection. Si je comprends bien, c'est pour les ports essentiels. Est-ce que ça implique que vous n'avez aucun budget pour les ports jugés non essentiels?

**M. Cal Hegge:** Aucun montant n'est réservé pour les ports non essentiels, mais selon la situation, si des questions de sécurité ou de santé sont en jeu, par exemple, nous pouvons allouer une petite partie de notre budget à des ports non essentiels.

**M. Robert Carrier:** Vous évaluez donc la situation cas par cas afin de déterminer s'il y a un besoin vraiment critique.

Vous parlez d'une mise à jour remontant à 2004 et 2006 et visant à refléter l'augmentation de la valeur des biens et des matériaux de construction. Est-ce qu'une évaluation sur le terrain a été réalisée également? Comme mon collègue le soulignait plus tôt, les réparations qui ne sont pas effectuées faute de budget entraînent nécessairement des dégâts supplémentaires. Donc, d'année en année, votre évaluation des coûts d'entretien devrait tenir compte de cela. Vous dites vous-même vouloir mettre un terme à la dégradation.

Êtes-vous conscients de cette situation et essayez-vous d'établir les budgets requis en tenant compte de la dégradation qui agit de façon continue?

**M. Cal Hegge:** Je pense que oui, mais...

**M. Robert Bergeron:** La somme de 114 millions de dollars est un budget qui nous est nécessaire pour entretenir, d'année en année, l'ensemble des structures essentielles de pêche incluses dans le programme. Si nous disposions de ces 114 millions de dollars demain matin, nous pourrions arrêter la détérioration, mais nous ne pourrions pas, du jour au lendemain, réparer la totalité des installations qui sont en mauvais état. En 2001, on avait précisé qu'il serait nécessaire de faire des réparations pour un total de 400 millions de dollars. On n'a pas vraiment fait de décompte cas par cas depuis ce temps afin de déterminer si ce montant était passé à 500 ou 600 millions de dollars. On n'a fait que des mises à jour pour tenir compte de l'inflation.

Nous sommes maintenant en mesure de dire qu'environ 500 millions de dollars seraient nécessaires demain matin pour vraiment remettre en bon état la totalité de nos installations. Les 114 millions de dollars nous permettraient d'avoir un budget d'autosuffisance. Nous pourrions stopper la détérioration et, par la suite, entretenir convenablement toutes nos installations, les réparer au fur et à mesure jusqu'à ce qu'elles arrivent à la fin de leur durée de vie utile. Il faudrait peut-être que l'ensemble de notre infrastructure traverse un cycle de vie complet avant que nous puissions réparer la totalité de nos installations.

**M. Robert Carrier:** On a déterminé que certains ports étaient non essentiels. Est-ce le ministère qui a déterminé qu'ils l'étaient ou est-ce que les utilisateurs ont contribué à cette évaluation? Avez-vous reçu beaucoup de demandes, sans toutefois y avoir acquiescé, de ces administrations locales qui voudraient être incluses dans la liste des ports essentiels?

• (1230)

**M. Robert Bergeron:** Parmi les ports non essentiels, il y a les ports de plaisance. En 1995, le gouvernement a décidé que le programme des ports allait se départir de la totalité de ces installations de plaisance. Cette décision a été communiquée à tout le monde. Je pense que dans toutes les collectivités où l'on a des ports de plaisance, les gens savent qu'on veut se départir des installations en question.

Pour ce qui est des ports de pêche que nous jugeons non essentiels, je dirais que la grande majorité des 172 ports dont nous devons encore nous départir a déjà fait l'objet de discussions avec les collectivités concernées. Les gens savent que nous voulons nous en départir. Le problème auquel nous faisons face présentement est que nous n'avons pas les fonds suffisants pour accélérer la cession de ces installations.

Il reste que dans le cas d'un certain nombre de collectivités, nous n'avons pas encore vraiment discuté avec les usagers. Ils ne savent donc pas nécessairement que nous avons l'intention de nous départir de ces installations. Remarquez qu'on parle ici d'installations où le niveau d'activité est vraiment très faible. En général, il s'agit d'installations qui sont en assez mauvais état.

**M. Robert Carrier:** Vous avez bien dit que 172 ports étaient considérés non essentiels?

**M. Robert Bergeron:** Oui, et nous voulons nous en départir.

**M. Robert Carrier:** À votre connaissance, dans combien de cas les gens du milieu n'approuvent pas cette évaluation et voudraient vous convaincre de considérer leur port comme essentiel?

**M. Robert Bergeron:** Dans un peu plus de 50 cas, la décision de procéder à la cession n'est pas nécessairement finale. Nous avons l'intention de le faire, mais nous n'avons pas vraiment amorcé de discussions avec les collectivités en vue de prendre une décision. La cession d'un port est une décision que nous prenons en collaboration avec les collectivités concernées.

[Traduction]

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

Nous avons épuisé notre temps il y a environ une minute.

J'aimerais avoir une précision avant de passer à notre prochain intervenant; vous avez déclaré que le programme d'entretien des ports avait un budget d'environ 82 millions de dollars pour 2007-2008 et que nous aurions besoin d'environ 114 millions de dollars pour pouvoir vraiment faire l'entretien nécessaire. Si les fonds consacrés à l'entretien augmentaient, est-ce que les chiffres concernant les salaires et les régimes d'avantages sociaux, l'administration du programme de l'exploitation des ports et le budget des dessaisissements augmenteraient également? Est-ce que ces postes augmenteraient automatiquement proportionnellement?

**M. Robert Bergeron:** Non.

**Le président:** Très bien. C'était la précision que je souhaitais. Merci.

Monsieur Lunney.

**M. James Lunney:** Merci, monsieur le président.

Je travaille toujours sur ces chiffres, j'essaie de les comparer et de les comprendre. Je pense qu'il y a encore un peu de confusion ici au sujet de ces montants de 82 et 114 millions de dollars. Le montant de 82 millions de dollars est celui qui est demandé — il n'est pas là encore, n'est-ce pas? C'est la question que j'ai posée la dernière fois. Ce montant de 82 millions de dollars viendrait combler ce qui manque au budget des ports pour petits bateaux. Est-ce que cela concerne uniquement les frais d'exploitation?

**M. Cal Hegge:** C'est un hasard mais, il y a deux chiffres identiques. Le montant de 82 millions de dollars qui est mentionné sur la diapositive 2, par exemple, représente le montant de notre budget d'entretien pour les ports pour cet exercice financier. Il y a un deuxième chiffre de 82 millions de dollars qui représente ce dont nous aurions besoin sur cinq ans pour nous dessaisir des ports récréatifs non essentiels. Ce sont donc deux chiffres complètement différents.

**M. James Lunney:** Très bien. Il s'agit donc de 82 millions de dollars par an...

**M. Cal Hegge:** C'est 82 millions de dollars par an...

**M. James Lunney:** ... multiplié par cinq, ce qui donne environ 400 millions de dollars.

**M. Cal Hegge:** Non, ce montant de 82 millions de dollars qui figure dans notre budget de services votés demeurerait — eh bien, il baisserait un peu l'année prochaine et l'année suivante, mais cela figure dans notre budget de services votés. C'est le montant que nous avons actuellement pour l'entretien dans notre budget. Ce n'est pas suffisant, comme nous l'avons dit, mais c'est ce qui nous a été attribué.

Le montant de 82 millions de dollars serait un montant non récurrent qui serait versé sur cinq ans; 82 millions serait le total. Corrigez-moi si je me trompe, mais c'est la somme de 82 millions de dollars sur cinq ans que nous utiliserions pour nous dessaisir des 354 ports. Nous n'avons pas cette somme. C'est parce que nous ne l'avons pas que nous essayons de le faire de façon ponctuelle en

détournant pour ces dessaisissements 1,5 million de dollars de notre budget .

● (1235)

**M. James Lunney:** M. Bergeron a mentionné, il y a quelques instants une prévision qui avait été faite en 2001; il aurait fallu à cette époque de 400 millions de dollars sur cinq ans pour achever le programme de dessaisissement. N'est-ce pas ce qu'il a fait? C'était pour remettre les ports en état de fonctionnement.

**M. Robert Bergeron:** Oui, c'était pour moderniser tous les ports essentiels. Il aurait fallu pour le faire 400 millions de dollars en 2001.

**M. James Lunney:** Si j'ai bien compris ce que vous avez dit à notre collègue qui est assis en face, il semblerait que nous ayons reculé dans ce domaine. Ce montant serait peut-être de 500 millions de dollars à l'heure actuelle, voire même 600 millions de dollars.

**M. Robert Bergeron:** À cette époque, 20 p. 100 environ de nos installations essentielles étaient en mauvais état ou non sécuritaires. Ce pourcentage s'est maintenant rapproché de 28 p. 100, de sorte que la situation s'est quelque peu détériorée.

Si nous voulions tout remettre en bon état aujourd'hui, il faudrait certainement y consacrer beaucoup plus que 400 millions de dollars. Je pense qu'en 2004, nous avons calculé que ce 400 millions de dollars était devenu 475 millions de dollars. Compte tenu de l'inflation dans le secteur de la construction et du fait que la situation s'est peut-être légèrement aggravée depuis cette époque, il faudrait probablement aujourd'hui plus de 500 millions de dollars pour remettre tout cela en état... Nous parlons de cinq ans, parce que nous savons qu'il est irréaliste de penser que cela peut se faire en un an. C'est en fait le montant dont nous aurions besoin pour effectuer des réparations conformes aux normes.

**M. James Lunney:** Des mesures ont-elles été prises pour essayer d'obtenir cet argent? Avez-vous présenté des demandes dans le dernier budget, par exemple, au Conseil du Trésor, et ont-elles été rejetées? C'est ce que vous avez demandé.

**M. Cal Hegge:** Comme je l'ai dit plus tôt, nous avons eu des discussions. Nous poursuivons nos discussions avec les agences centrales au sujet des besoins de ce programme, et nous allons continuer à le faire.

**M. James Lunney:** Merci.

[Français]

**Le président:** Monsieur Blais, s'il vous plaît.

**M. Raynald Blais:** Merci beaucoup.

J'aimerais maintenant aborder un autre volet que j'ai déjà mentionné à quelques reprises. Je voudrais profiter du fait que nous entamons une nouvelle étude pour faire une mise à jour de ce sujet.

Avez-vous déjà évalué en quoi il pourrait vous être utile que le ministère accepte l'aspect multifonctionnel d'un quai ou d'un port pour petits bateaux? M. Matthews disait plus tôt que la flottille avait changé, mais il reste que certaines installations sont considérées comme des ports de plaisance ou des marinas. Dans certains cas, l'usage est à la fois commercial, touristique et maritime. C'est ce qu'on retrouve à l'Anse-à-Beaufils, qui est située dans le comté que je représente. Il s'agit donc d'installations multifonctionnelles. Dans certains cas, on parle de deux usages. Avez-vous envisagé cette façon de voir les choses, afin de permettre éventuellement qu'il y ait une injection de fonds? Les quais multifonctionnels pourraient améliorer les revenus de l'administration portuaire.

**M. Cal Hegge:** Je vais répondre et ensuite je laisserai la parole à M. Bergeron.

Nous avons actuellement des exemples, dans certaines régions, de ports multifonctionnels. C'est grâce aux efforts des administrations portuaires, c'est-à-dire qu'il y a eu des développements commerciaux qui ont permis de rendre les ports multifonctionnels.

Mais, pour répondre à la deuxième partie de votre question, à savoir si on a de l'argent ou si on peut investir de l'argent dans pareille initiative, je vous répondrais que la situation est la même que par le passé. Le problème, c'est qu'on n'a pas assez de ressources pour maintenir les ports essentiels.

**M. Raynald Blais:** Est-ce que ça ne pourrait pas être une façon de présenter au Conseil du Trésor une demande d'argent supplémentaire? Habituellement, lorsqu'on demande de l'argent supplémentaire au ministère, c'est pour un meilleur entretien compte tenu des besoins, de ce que vous avez mentionné tout à l'heure. Mais, ce serait une nouvelle façon de demander de l'argent supplémentaire, en présentant la situation sous un jour différent. Ça pourrait permettre d'injecter de l'argent supplémentaire, mais de façon complètement différente. À la limite, on pourrait arriver à améliorer la situation de façon plus intéressante parce qu'il ne s'agirait pas d'entretenir une installation portuaire, mais plutôt de lui permettre d'avoir accès à des fonds supplémentaires pour diversifier son produit, donc augmenter sa part de revenus. C'était le sens de ma question.

• (1240)

**M. Cal Hegge:** Je pense que c'est une bonne idée d'allier cette perspective à notre vision parce que éventuellement, avec le transfert, par exemple, des ports pour petits bateaux au secteur privé, plus d'accent pourrait être mis sur les développements commerciaux. Ça pourrait placer les demandes et les ressources dans un contexte un peu différent. C'est une bonne idée, mais est-ce qu'on a pensé à cela ou est-ce que cela se reflète dans nos discussions avec le Conseil du Trésor ou le ministère des Finances? Pas directement parce que — et je me répète — on met l'accent sur le besoin de maintenir les ports essentiels. Mais étant donné que ça pourrait faire partie de notre vision, je pense que c'est une idée qui mérite plus de considération. Je suis d'accord.

Aimerais-tu ajouter quelque chose?

**M. Robert Bergeron:** On est conscient du fait qu'il y a plusieurs usagers qui ne sont pas des pêcheurs commerciaux. Effectivement, lorsqu'on présente le programme à nos collègues des agences centrales, c'est certain qu'on fait valoir le fait que non seulement on dessert les pêcheurs commerciaux mais aussi une autre clientèle commerciale, entre autres l'aquaculture, le tourisme, etc. Donc, c'est certain qu'on fait valoir ce facteur lorsqu'on en a l'occasion.

On encourage aussi le développement de cette clientèle par les administrations portuaires parce qu'elle contribue au financement des installations. Donc, c'est avantageux pour la viabilité des administrations portuaires. Là où on a une certaine hésitation, c'est à investir dans de nouvelles structures destinées spécifiquement à desservir une nouvelle clientèle. On vient de discuter des manques à gagner pour l'entretien des installations qu'on possède déjà. Alors, lorsqu'il s'agit de faire de nouveaux investissements, à plus forte raison quand il s'agit de desservir une autre clientèle que celle des pêcheurs commerciaux, on a certaines hésitations à ce chapitre.

[Traduction]

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

Monsieur Calkins.

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

Je viens de l'Alberta et je n'ai pas beaucoup de questions à poser concernant ma région d'origine pour ce qui est des ports pour petits bateaux. Je pense qu'ils se trouvent tous sur le Petit lac des Esclaves, si ma mémoire est juste. Le gros de la pêche commerciale se fait l'hiver, à une époque où l'eau est un peu plus dure.

J'ai tout de même quelques questions à vous poser au sujet des ports pour petits bateaux de la côte, à titre de précision. J'imagine que dans ces ports pour petits bateaux, un bateau de 40 ou 50 pieds de long pourrait probablement s'amarrer à quai. J'aimerais savoir ce que vous faites dans ces ports pour petits bateaux sur le plan de la sécurité. Avec un bateau de 40 pieds, y a-t-il des bateaux étrangers qui s'amarront parfois dans ces ports pour petits bateaux? Est-ce que l'on vérifie ce que l'on introduit? Est-ce qu'il y a de la contrebande dans ces ports pour petits bateaux qui sont près d'autres ports pour petits bateaux d'autres pays, par exemple, ceux des États-Unis, et bien entendu, certains ports qui se trouvent de l'autre côté de l'eau douce?

Je me demandais si vous pourriez me parler de ces questions.

**M. Cal Hegge:** Personnellement, je n'ai aucune information à ce sujet et je ne sais pas si Robert en possède. Ce n'est pas un problème ou du moins jusqu'ici. J'imagine que les administrations portuaires assurent la sécurité des ports de différentes façons, mais nous n'avons pas eu de graves problèmes de contrebande ou de trafic de drogue ou de choses de ce genre, à ce que je sache.

**M. Robert Bergeron:** Aucun cas précis n'a été porté à notre attention. Comme M. Hegge vient de le mentionner, le fait qu'il existe des administrations portuaires dans la plupart de ces ports est un point fort de ce point de vue, parce que ces gens sont des bénévoles de la collectivité, et le quai, les installations, tout cela est très important pour eux. Ils sont donc incités à vérifier ce qui se passe sur les quais.

Il y a maintenant près de 670 sites au Canada qui sont administrés par des administrations portuaires. Le programme serait absolument incapable d'embaucher suffisamment de gens pour avoir des représentants sur place pour surveiller la situation. De ce point de vue, je dirais que le programme des administrations portuaires est très utile.

• (1245)

**M. Blaine Calkins:** C'est ce que je pensais. Il est évident qu'il n'y a pas de représentants du MPO ou des douanes dans ces ports. Évidemment, il n'y pas beaucoup de trafic international; ce sont les résidents qui utilisent ces ports. Mais en réalité, cela pourrait en théorie se produire. Mais comme vous dites, les collectivités locales sont évidemment motivées à éviter que leurs ports pour petits bateaux ne deviennent une nuisance pour elles.

**Le président:** J'aurais une précision au sujet des douanes, monsieur Calkins. Tout bateau étranger qui entre dans les eaux canadiennes doit passer aux douanes avant de s'amarrer à un quai.

**M. Blaine Calkins:** D'accord, et j'imagine que les navires étrangers doivent se rendre obligatoirement dans des ports d'entrée officiels. Je dis simplement que du point de vue juridique, ou du point de vue de la sécurité nationale, il y a toujours le risque que quelqu'un qui a de mauvaises intentions puisse utiliser un de ces ports. C'est une question que je posais. Je ne dis pas que cela se produit. Je comprends la situation. J'ai posé cette question par curiosité, monsieur le président.

J'aimerais par contre obtenir quelques précisions. Je sais que M. Carrier a soulevé cet aspect. Je me demandais comment vous distinguez les ports de pêche essentiels des ports de pêche non essentiels. Je me demandais si vous vous basiez sur l'utilisation ou sur l'existence d'une pêche commerciale? Est-ce basé sur les besoins de l'industrie de l'aquaculture dans cette région? Est-ce basé sur les besoins de la pêche sportive ou de la pêche récréative, sur le fait d'offrir des biens ou des services aux pourvoyeurs et ce genre de chose?

Je me demande si vous pourriez me fournir quelques renseignements de ce point de vue sur la façon dont le ministère distingue ces deux types de port.

**M. Cal Hegge:** Je vais demander à Robert de compléter ma réponse mais je dirais que c'est principalement pour appuyer l'industrie de la pêche commerciale. Mais il y a bien sûr d'autres utilisateurs.

Voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. Robert Bergeron:** Oui. Essentiellement, nous voulons favoriser la pêche commerciale et un port essentiel est un port qui est utilisé pour la pêche commerciale. De plus, le taux d'utilisation est important. S'il n'y a pas beaucoup de bateaux dans un lieu donné, et qu'il serait possible de fournir des services à cette petite flotte de pêche dans une autre installation qui se trouve à proximité, alors c'est un autre élément qui va nous permettre de décider s'il convient de considérer ce port comme étant essentiel ou s'il y a lieu d'encourager les pêcheurs de cette collectivité à se déplacer et à utiliser des installations situées à proximité.

Mais comme je l'ai déjà dit, nous ne sommes pas les seuls à prendre cette décision. Nous le faisons en consultation avec les pêcheurs concernés.

Dans un cas de ce genre, lorsqu'il y a très peu d'activités, il arrive bien souvent que le port soit en mauvais état et nous avons une discussion franche avec les pêcheurs de cette collectivité et nous leur disons: « Écoutez, compte tenu des fonds dont dispose le programme, nous n'avons pas les moyens de reconstruire le quai compte tenu du niveau d'activité actuel. Nous pourrions vous fournir un bien meilleur service si vous acceptiez de vous déplacer dans la collectivité voisine. »

Le point essentiel est que vous favorisons la pêche commerciale et que le niveau d'activité est un élément dont nous tenons compte.

**M. Blaine Calkins:** Merci.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

Monsieur Blais.

[Français]

**M. Raynald Blais:** Pour faire suite à ce que M. Calkins vient de dire, je vous donnerai un exemple bien précis.

Les quais de Shigawake et de Port-Daniel-Ouest sont situés à 2 km de distance l'un de l'autre. Celui de Port-Daniel-Ouest est jugé non essentiel, alors que celui de Shigawake est jugé essentiel. Celui de Port-Daniel-Ouest pourrait être utilisé par huit pêcheurs, ce qui pourrait représenter environ un million de dollars en débarquements par année. Malheureusement, le quai de Port-Daniel-Ouest est à ce point dégradé qu'il n'est presque plus utilisable depuis plusieurs années déjà. Il y a une façon différente de faire les choses. Si on consacre moins d'argent à un quai non essentiel, on finit par forcer les pêcheurs à aller ailleurs. Cela aussi fait partie du jeu. Le quai de Shigawake est donc surchargé. On y a installé des ponts flottants récemment pour recevoir tous ces gens.

Nous avons deux installations portuaires, l'une jugée essentielle et l'autre non essentielle, et il y a eu un changement de clientèle. Dans les faits, les deux quais ne sont pas énormes. On ne parle pas d'installations portuaires nécessitant des investissements de plusieurs millions de dollars comme c'est le cas dans d'autres endroits. En ce sens, je me dis que l'évaluation en vertu de laquelle un quai est déclaré essentiel ou non pourrait quelquefois être réévaluée. Je comprends que parfois l'évaluation est sensée, et c'est bon à moyen ou long terme. Toutefois, dans d'autres cas, par exemple dans ce cas bien précis dont j'ai parlé, j'ai l'impression qu'un besoin de réévaluation se fait sentir. Les gens qui fréquentaient le quai de Port-Daniel-Ouest, ou Marcil, et les gens du quai de Shigawake sont différents. Il est possible de faire une réévaluation, car ce ne sont pas de gros montants. Le quai de Shigawake aurait moins de pression, et celui de Port-Daniel-Ouest pourrait être réutilisable sans qu'on investisse une grosse somme pour sa remise en état.

En ce sens, on peut trouver des solutions qui ne coûtent pas nécessairement très cher, mais qui feraient en sorte qu'on ait deux quais essentiels. On plairait à tout le monde sans avoir à investir de gros montants. J'ai eu l'occasion d'écrire au ministre au sujet de ce dossier et je vous mentionne cet exemple pour illustrer ce que peut être l'histoire d'un quai essentiel. Êtes-vous ouverts à de telles propositions?

• (1250)

**M. Robert Bergeron:** En principe, les décisions devraient être prises en se basant sur ce qui est le plus économique pour bien desservir la pêche commerciale. S'il est plus économique de maintenir deux petits sites avec des installations assez limitées et que nous sommes capables de bien desservir de cette façon la pêche commerciale, il est peut-être plus avantageux d'agir ainsi. Je pense qu'on doit se demander quel est le coût des réparations, entre autres dans le cas de Port-Daniel-Ouest, et quel est le coût pour ajouter des pontons à Shigawake afin de bien desservir les pêcheurs commerciaux dans le secteur.

**M. Raynald Blais:** J'aimerais maintenant parler de la fameuse histoire de dragage. On me raconte des choses, et la conclusion est la suivante: si on agrandissait le brise-lames, on n'aurait plus à faire du dragage année après année ou après quelques années. Avez-vous évalué cela? Je sais bien qu'un dragage coûte moins cher que l'installation d'un brise-lames, mais éventuellement, si nous n'avons plus de dragage à faire, le brise-lames peut constituer une opération intéressante financièrement, mais échelonnée sur quelques années.

**M. Robert Bergeron:** Micheline peut en parler. On considère ces choses, mais souvent le coût d'acquisition, de construction ou de prolongement d'un brise-lames est très élevé. De plus, ce n'est pas toujours une solution au phénomène de dragage récurrent. L'investissement est coûteux, compte tenu de ce que l'on pourrait éviter d'année en année en dragage récurrent. Il est souvent plus économique de continuer à faire le dragage que de faire une extension au brise-lames.

• (1255)

**Mme Micheline Leduc:** Nous sommes sensibles aux coûts du dragage récurrent, étant donné qu'on a l'impression que c'est de l'argent jeté à l'eau. Nous sommes donc très sensibles à cela, c'est certain.

La semaine dernière, un groupe d'ingénieurs s'est réuni et a analysé la situation pour essayer de voir s'il y a d'autres façons de faire. Évidemment, chaque cas est différent. Les conditions climatiques et la géographie diffèrent d'un endroit à un autre. On est sensible au fait que cela coûte cher. Il faut voir quels sont les coûts et les avantages du brise-lames avant de déterminer s'il faut mettre le dragage d'entretien de côté. C'est du cas par cas.

Il faut également dire que pour chaque cas, on fait des analyses techniques, des analyses d'agitation de vagues et des analyses des coûts techniques associés à cette démarche. Il faut les considérer dans l'ensemble des coûts. C'est ce que nous faisons lors de chaque étude de cas, afin de déterminer quelle est la meilleure option à long terme pour desservir la clientèle de pêche.

**M. Raynald Blais:** Merci beaucoup.

[Traduction]

**Le président:** Très bien.

J'aimerais remercier les témoins d'être venus aujourd'hui. Nous avons eu une excellente discussion.

Notre comité s'est toujours effectivement intéressé aux ports pour petits bateaux. C'est un comité qui essaie de collaborer avec le gouvernement, avec les autres gouvernements, tout comme l'ont fait les présidents qui m'ont précédé.

Si nous pouvons faire quoi que ce soit pour vous aider à obtenir davantage de fonds, nous aimerions que vous essayiez de le faire. Nous essayons d'être utiles.

Merci encore.

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.**