



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 058 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 31 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 jeudi 31 mai 2007

• (1100)

[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 notre étude des ports pour petits bateaux.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins, MM. Goulding, Kathan et Bouchard.

M. Goulding va commencer.

M. Bill Goulding (directeur régional, Ports pour petits bateaux, Région de Terre-Neuve et Labrador, ministère des Pêches et des Océans): Oui, monsieur le président.

Le président: Avez-vous un bref exposé à présenter?

M. Bill Goulding: Je n'ai que quelques commentaires liminaires à faire.

Le président: Très bien.

M. Bill Goulding: Très bien.

Je tiens sincèrement à remercier les députés de nous avoir invités ce matin à être des vôtres pour participer à votre examen des ports pour petits bateaux. Nous vous sommes fort reconnaissants de votre intérêt envers le programme.

Dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador, près de la moitié des bateaux sont des bateaux de pêche. Près d'un tiers des débarquements de la pêche de la région atlantique se fait à Terre-Neuve-et-Labrador. Vingt-six mille personnes sont employées dans la province dans le secteur de l'exploitation et de la transformation.

Quant aux ports pour petits bateaux, il existe dans la région 376 ports de pêche et un port de plaisance qui relèvent du programme des ports pour petits bateaux. Quelque 246 de ces ports sont gérés par 204 administrations portuaires. Ainsi, 35 p. 100 des ports du Canada qui sont gérés par des administrations portuaires se trouvent dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador.

Il est également intéressant de noter que dans quatre circonscriptions de la province — dont celle de M. Matthews — on retrouve 33 p. 100 des administrations portuaires canadiennes.

Nous savons que les ports pour petits bateaux représentent un programme important dans nombre de collectivités côtières. En fait, ces ports constituent un aspect important et visible de la présence du gouvernement fédéral dans ces collectivités. Nul besoin de le signaler aux députés.

Je sais qu'il existe divers défis qu'il nous faut relever à l'égard du programme national et je sais qu'on vous en a parlé mardi dernier. Nul besoin de les passer en revue maintenant. Je m'attarderai peut-être à un défi qui est tout particulièrement important pour la région de Terre-Neuve-et-Labrador car nous avons dans cette région un très grand nombre de ports de petite et de moyenne tailles. Évidemment,

cela est attribuable à la pêche dans la région qui est répartie sur une grande zone géographique le long d'un long littoral, où il n'est pas toujours pratique, raisonnable ou même sécuritaire ou rentable d'insister pour qu'un petit groupe de pêcheurs débarquent leurs prises ou s'amarrent à 10 ou 20 kilomètres plus loin.

Les bateaux deviennent de plus en plus gros, ce qui exerce des pressions plus marquées sur le programme dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador car on veut y trouver des infrastructures améliorées et nouvelles, ainsi que des ports qui ont des bassins plus profonds. Cependant, il nous faut conserver et entretenir de notre très grand nombre de petits ports.

Les régions rurales du Canada ont une caractéristique unique car les députés doivent être le plus près possible de leurs commettants, puisque le gouvernement fédéral offre divers programmes et projets qui touchent de près les résidents des régions rurales. En fait tout cela est illustré par le rôle que jouent les ports pour petits bateaux dans les collectivités côtières.

Nous sommes très heureux d'être des vôtres pour avoir l'occasion de discuter avec vous du sujet et de participer à votre étude du programme des ports pour petits bateaux.

Je demanderai à mon collègue, M. Gervais, de dire quelques mots.

• (1105)

[Français]

M. Gervais Bouchard (directeur régional, Ports pour petits bateaux, Région du Québec, ministère des Pêches et des Océans): Monsieur le président, je vous remercie beaucoup de nous donner la chance de faire des commentaires sur le programme et sur les enjeux du Québec.

Le Québec est divisé en quatre régions principales. Nous avons un réseau de 55 ports essentiels, de 27 ports de pêche qui sont peu ou pas actifs et de 32 ports de plaisance que nous devons céder au cours des prochaines années. Notre budget pour 2007-2008 est de 8,9 millions de dollars pour la région du Québec. Environ 93 p. 100 de la flotte commerciale du Québec utilise les ports du ministère des Pêches et des Océans et environ 2 p. 100 de la flotte utilise les ports de Transports Canada pour des activités commerciales.

En ce qui a trait aux ports essentiels, on fait face à des enjeux très importants au Québec. Les conditions climatiques et l'âge des infrastructures — on parle en moyenne de 25 à 35 ans — nous amènent à constater une détérioration assez importante de nos installations et un taux de recapitalisation très faible. Il y a donc des problèmes assez importants, principalement sur le plan de la sécurité.

Si on considère les capacités financières actuelles, il est certain qu'on a beaucoup de difficulté à maintenir les opérations sécuritaires à tous les endroits. La coordination, les investissements et la fermeture des sites ne peuvent être réalisés. On a beaucoup de problèmes à coordonner la fermeture des sites non essentiels et la capacité d'investissement. Il y a donc beaucoup de problèmes, dont l'insatisfaction de la clientèle, sur le plan de la sécurité et de l'accessibilité dans les ports peu actifs, considérant le faible taux de recapitalisation.

Parlons d'un enjeu important au Québec, les ports de plaisance. Nous avons 32 ports de plaisance à céder. Les enjeux socioéconomiques sont extrêmement importants. Les ports à céder sont situés entre Québec et Montréal. Ils demandent des investissements considérables. Les municipalités, principalement celles qui sont entre Québec et Montréal, sont de plus en plus intéressées à prendre en charge ces installations, mais faute de budget, il est très difficile de finaliser les ententes.

Au Québec, nous possédons 42 administrations portuaires qui sont en bon état de viabilité. On maintient de bonnes communications, harmonieuses, avec ces administrations portuaires. Environ 500 bénévoles travaillent dans le réseau des ports de pêche au Québec. Malgré leur insatisfaction relative aux investissements, je peux vous dire que les communications entre le ministère et les bénévoles sont très efficaces.

C'est la situation au Québec.

Je vous remercie. Je suis disponible si vous avez des questions.

[Traduction]

M. Al Kathan (directeur régional par intérim, Ports pour petits bateaux, Région du Centre et de l'Arctique, ministère des Pêches et des Océans): Merci beaucoup. Je suis fort heureux d'avoir l'occasion de participer à votre examen.

Je suis le directeur régional par intérim de la région du Centre et de l'Arctique. J'occupe en ce moment un poste par intérim, mais je travaille au sein du programme depuis déjà 18 ans. J'ai joué un rôle clé dans l'élaboration du rapport sur les ports pour petits bateaux pour le Nunavut.

La région compte quatre provinces et deux territoires. En 1995, la région du Centre et de l'Arctique comptait 516 ports. Aujourd'hui il n'y en a plus que 218, dont 165 sont des ports de plaisance ou des ports non essentiels et 57 sont des ports de pêche commerciaux.

Nous pouvons regrouper nos principaux défis dans quatre grands secteurs. Tout d'abord, nos ports de pêche sont répartis dans une vaste région, souvent dans des collectivités autochtones éloignées. En raison des distances qu'il faut parcourir et la difficulté de se rendre en avion dans certaines de ces collectivités, difficultés auxquelles s'ajoute une pénurie de personnel, le programme des ports pour petits bateaux n'est pas vraiment en mesure d'assurer pleinement un service adéquat aux administrations portuaires ou même d'assurer le niveau de service permanent auquel d'autres s'attendent. Cela explique dans une large mesure l'épuisement des membres des administrations portuaires dans la région du Centre et de l'Arctique.

Deuxièmement, moins de la moitié des pêcheurs commerciaux de la région ont accès aux installations de ports pour petits bateaux. Par conséquent, nombre de ces pêcheurs doivent utiliser des infrastructures peu sécuritaires. Le programme des ports pour petits bateaux a recensé 16 sites où un groupe d'au moins 25 pêcheurs pourrait avoir accès à des installations portuaires.

Troisièmement, et cela est au programme depuis déjà au moins 15 ans, il existe une importante pêche commerciale de la crevette au Nunavut, et la pêche du flétan dans cette région prend un essor toujours plus grand. Le Nunavut a demandé au programme des ports pour petits bateaux de construire des ports dans sept collectivités. Ces ports assureraient aux résidents du Nunavut la possibilité de procéder à une pêche commerciale et à exploiter les quotas qui leur sont accordés, et leur offriraient divers autres débouchés économiques. Une étude indépendante a conclu que la région obtiendrait des avantages socio-économiques importants si ces ports étaient construits. De plus, et il est important de le signaler, cela permettrait aux propriétaires de bateaux du Nunavut de naviguer sans danger pour leur vie ou leurs embarcations.

Quatrièmement, la région compte un nombre important de ports non essentiels qui doivent être cédés, particulièrement en Ontario. Nombre de ces ports sont de grande taille. Ils sont situés dans des communautés riveraines. Ainsi, ils sont souvent le centre des activités au sein de ces collectivités et offrent le seul ou le principal accès au cours d'eau. Les coûts augmentent parce que nombre de ces installations n'ont pas été remises en état depuis le début des années 90, et nombre des installations, et par cela j'entends les quais flottants et certains appontements, en sont pratiquement à la fin de leur vie utile. Les coûts augmentent et les municipalités se posent des questions sur l'abordabilité à long terme de ces ports.

De plus, les ports restants qui doivent être cédés posent un problème un peu plus compliqué parce qu'il y a des questions d'ordre immobilier que nous n'avons pas encore réglées ou qui sont difficiles à régler. De plus la consultation accrue des premières nations à la suite des décisions rendues par la Cour suprême du Canada rend le processus un peu plus long. Certains de ces ports sont d'anciens ports industriels et il existe alors un problème de responsabilités et de contamination.

Je vous remercie de m'avoir laissé vous tracer le tableau de la région.

• (1110)

Le président: Merci, messieurs.

Notre premier intervenant sera M. Matthews.

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

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos témoins ce matin, et tout particulièrement à M. Goulding, de la région de Terre-Neuve.

Très heureux de vous voir ce matin, Bill.

Je vais vous dire ce que j'ai dit mardi lorsque les autres témoins étaient des nôtres; depuis que je suis à Ottawa représentant une circonscription rurale du littoral de Terre-Neuve-et-Labrador, j'ai constaté que vous et votre personnel étiez des gens avec qui il faisait bon travailler, et je suis parfaitement conscient des pressions qui sont exercées sur vous.

Vous avez mentionné l'évolution du secteur des pêches et le nombre de ports et d'administrations portuaires qu'on retrouve dans notre province. Pour ce qui est du secteur des pêches, dans notre province au cours des 10 ou 15 dernières années, nous avons constaté qu'on demande des espaces ou des postes d'amarrage de plus en plus grands, des ports plus profonds et des choses du genre; avons-nous réussi à nous adapter à ces demandes attribuables à l'évolution du secteur des pêches? Avons-nous encore beaucoup à faire pour répondre à cette demande parce qu'après tout, les bateaux qui sont plus gros sont de plus en plus mobiles?

M. Bill Goulding: Je crois que des progrès ont été effectués dans ce dossier, mais il nous reste encore beaucoup à faire. Il y a certains gros ports sur la côte Nord-Est — je pense, par exemple, à Old Perlican — où la profondeur du bassin ne permet pas d'accueillir... Il s'agit d'un port très décentralisé où vont s'amarrer les plus gros bateaux, cependant la profondeur du bassin ne suffit pas pour assurer un accès à longueur d'année.

Nous avons effectué des progrès, c'est vrai, mais il reste encore beaucoup de lacunes à combler. Il nous faut des ressources pour nous acquitter de nos responsabilités en matière de gestion du cycle de vie, mais il y a toujours des améliorations qui s'imposent à Terre-Neuve-et-Labrador simplement pour s'assurer que les bateaux de pêche ont un endroit sécuritaire et accessible pour s'amarrer.

M. Bill Matthews: Merci.

M. Manning et moi avons abordé mardi le besoin de voir les travaux commencer le plus tôt possible en raison de la brève durée de la saison de la construction dans la région. Nous avons souvent du très mauvais temps. Puis nous avons parlé de l'aspect ingénierie. Je sais personnellement, en raison de mes contacts avec les administrations portuaires et les membres de votre service, que nous dépendons énormément des services d'ingénierie offerts par d'autres ministères comme Travaux publics Canada.

Est-ce qu'à Terre-Neuve-et-Labrador votre travail est à l'occasion ralenti parce que vous dépendez d'un autre ministère pour les besoins d'experts en ingénierie? Est-ce qu'il serait préférable que vous ayez vos propres services d'ingénierie, ce qui permettrait peut-être d'effectuer les travaux plus rapidement?

• (1115)

M. Bill Goulding: Je pense qu'il s'agit simplement de faire la part des choses. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada offre des services de gestion de projets de construction et de génie spécialisés, et je crois qu'il le fait de façon fort efficace. Je crois que nous, les gestionnaires du programme, devons simplement nous assurer que nous leur demandons de faire les travaux qu'ils sont le mieux en mesure de faire. Ainsi, il y a également un aspect de ce dossier, par exemple les projets qui sont moins complexes au point de vue technique, qui représente des investissements moins importants, des projets qui pourraient donc être faits assez efficacement par notre service sans avoir recours à des tiers.

Je crois justement qu'il s'agit de faire la part des choses. Dans le cadre du programme des ports pour petits bateaux, nous procédons actuellement à un examen fonctionnel, et je crois que l'on conclura qu'il ne s'agit pas de choisir simplement des services internes ou de faire appel aux services d'ingénierie des autres ministères, mais simplement d'avoir un service bien équilibré pour que les gens des régions sachent vraiment à qui faire appel dans quelles circonstances. Je pense que dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador nous pouvons prendre plus d'expansion et participer nous-mêmes à la réalisation de projets, et demander à Travaux publics Canada de se concentrer sur les travaux qui présentent de plus importants défis, qui sont de nature plus technique, et ils sont quand même assez nombreux.

M. Bill Matthews: Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Cuzner, voulez-vous vous servir du reste du temps?

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): Merci beaucoup. Et je me dis que si Bill fait des compliments comme ça, c'est qu'il y a certainement des travaux de dragage à faire faire dans sa circonscription.

Avez-vous constaté qu'il y a un nombre plus important de bateaux abandonnés dans certains ports parce qu'il coûte très cher de s'en défaire, surtout en raison des coûts associés à la responsabilité environnementale? Lorsque M. Murray a comparu devant le comité, je lui ai posé une question sur un incident particulier, quelque chose qui s'était produit dans ma circonscription.

Dans l'ensemble, est-ce qu'il y a un plus grand nombre de bateaux abandonnés et, dans l'affirmative, que pouvons-nous faire? Dans deux ports particuliers auxquels je pense, des bateaux ont été abandonnés. Il est un peu difficile de naviguer dans le port en raison de leur présence, sans mentionner que c'est peu attrayant et tout le reste, mais comment peut-on composer avec ce problème. J'aimerais savoir ce que vous en pensez et quel est l'état de la situation. Pensez-vous que c'est une question qui prendra de plus en plus d'importance?

M. Bill Goulding: Eh bien, l'expérience m'a appris — et je connais assez bien ce qui se passe partout au pays, pas seulement dans ma propre région — que c'est un problème qui fait surface plus souvent. Nous avons en fait un cas dans notre région, à Bay Roberts, dans la circonscription de M. Manning, où deux chalutiers de Lithuanie, ils font 180 pieds de longueur, 750 tonnes, ont été abandonnés; ils y sont depuis déjà cinq ans. Nous avons consacré quand même assez de ressources pour essayer de convaincre les propriétaires d'assumer la responsabilité de ces bateaux. Il nous faut maintenant étudier les solutions de rechange qui s'offrent à nous. Il y a des pouvoirs législatifs, dans notre cas la Loi sur les ports de pêche et de plaisance, qui nous autorisent à saisir ces bateaux, et c'est ce que nous avons d'ailleurs fait. Cependant, nous l'avons fait à reculons parce qu'aucune autre option ne s'offrait à nous.

C'est un problème qui prend de l'importance. Tout compte fait, c'est le propriétaire du bateau qui est responsable, et nous travaillons en collaboration avec les administrations portuaires, à une plus petite échelle, afin de veiller à ce qu'il y ait des ententes d'amarrage, qu'il existe des dispositions dans ces ententes qui permettraient une protection par une police d'assurance si jamais ces bateaux étaient abandonnés.

Il est vrai que c'est un problème de plus en plus important, et je pense qu'il nécessite des efforts coordonnés entre divers ministères pour vraiment s'attaquer au problème. Ce n'est pas vraiment mon domaine, mais j'aimerais signaler qu'un receveur d'épaves travaille pour Transports Canada. Il y a donc un aspect juridique. Il y a aussi des questions environnementales qui entrent en ligne de compte quand on parle de rejet en mer. Il ne s'agit plus simplement de couler un navire, comme c'était peut-être le cas dans le passé, c'est quand même une bonne chose. Il y a des répercussions, et c'est une question fort complexe qui a des ramifications juridiques.

• (1120)

M. Rodger Cuzner: J'ai constaté que les représentants des ports pour petits bateaux en région veulent eux aussi s'occuper du problème, mais ils n'ont pas vraiment de moyens de pression. Ils ont retiré tous les liquides combustibles de ces bateaux, et ils ont fait tout ce qu'ils pouvaient pour en limiter l'impact, mais ils n'ont simplement pas les moyens de pression nécessaires pour agir dans ce dossier. Je me demandais si vous aviez le même problème et si vous aviez noté une augmentation du nombre de bateaux abandonnés.

Mon autre question porte sur la centralisation des ports. Je sais que certains des ports qui ont été dessaisis auraient peut-être dû être conservés de l'avis des intervenants du secteur des ports pour petits bateaux. Dans le système de pointage que vous employez, si le nombre de bateaux dans le port n'est pas très élevé, ce port aura moins de chance d'obtenir les ressources financières et humaines nécessaires, ce qui ne fait que compliquer les choses. Souvent, simplement en raison de leur emplacement, certains ports représentent un refuge sécuritaire pour les navigateurs... Je me demande comment il serait possible de modifier le système de pointage pour mieux tenir compte de l'importance des petits ports. Comment peut-on mieux évaluer l'importance des ports pour tenir compte justement de ces petits ports? Nombre d'entre eux sont toujours essentiels, nécessaires pour diverses raisons, comme des raisons de sécurité. Les gros ports semblent retenir pratiquement toute l'attention dans nos circonscriptions.

M. Bill Goulding: Je ne pense pas que je dirais que les petits ports sont négligés.

M. Rodger Cuzner: Non, pas nécessairement négligés.

M. Bill Goulding: D'accord, pas négligés, mais auxquels on pourrait peut-être accorder une plus grande attention. Par exemple, il y a un système d'établissement des priorités à l'égard des projets, et il est clair que l'achalandage d'un port est un facteur. Pour les plus petits ports, qui sont moins fréquentés, évidemment ils n'auraient pas la même cote. Encore une fois, il faut faire la part des choses. Parfois, même si le port n'est pas très fréquenté, mais que ses besoins sont plus modestes peut-être pourrait-on défendre la décision d'y faire des travaux.

Il y a des circonstances où un port a peut-être des installations qui sont à la fin de leur vie utile et qu'il existe une solution de rechange à proximité. Vous ne connaissez peut-être pas Frenchman's Cove et Garnish. Je sais que c'est toute une complication que de déménager à un autre endroit, mais lorsque vous étudiez... Si les besoins du port qui a été dessaisi étaient assez modestes comparativement au niveau d'activité, peut-être aurait-on pu justifier la décision de conserver ce port dans l'inventaire. Je crois donc...

Le président: Monsieur Goulding, nous devons équilibrer le temps de parole et il est temps de passer à la prochaine question.

Monsieur Blais, s'il vous plaît.

[Français]

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

Bonjour, messieurs. Je vais commencer par des questions faciles. Monsieur Bouchard, vous avez mentionné que pour 2007-2008, le budget prévu était de 8,9 millions de dollars. De combien était-il l'an passé?

M. Gervais Bouchard: Le budget était légèrement supérieur à 8,9 millions. Il varie d'une année à l'autre, principalement en fonction des budgets en immobilisations. Le montant peut varier. Le budget de fonctionnement et d'entretien est assez constant, en comptant le budget de dragage. En ce qui a trait aux immobilisations, cela peut varier d'une année à l'autre. Je peux vous donner le montant exact. L'année dernière, le budget était de 9,8 millions de dollars. Cette année, il est de 8,9 millions de dollars.

•(1125)

M. Raynald Blais: On part toujours du principe qu'il y a le budget prévu et les dépenses réelles. À la lecture d'un certain tableau qui couvre la période de 2000 à 2006, cela augmente à chaque année.

Par exemple, en 2005-2006, le budget estimé était de 10,9 millions de dollars et les dépenses ont été de 12,1 millions de dollars.

Cela veut-il dire que ce serait la même chose pour l'année 2006-2007? Vous me dites que le budget était de 9,8 millions de dollars et que les dépenses réelles étaient de 12 millions de dollars. Cette année, on parle de 8,9 millions de dollars. Qu'est-ce qui fait que cela augmente en cours de route? Comment cela fonctionne-t-il?

M. Gervais Bouchard: La prévision du début d'année ne comprend pas tous les projets en immobilisations. La grande variation a lieu à cause des projets en immobilisations qui peuvent être approuvés au courant de l'année. L'argent est donc ajouté un peu plus tard. C'est la raison pour laquelle on compare souvent les budgets du début d'année aux budgets de fin d'année, car, régulièrement, des fonds sont ajoutés en fonction des immobilisations, c'est-à-dire des projets qui sont approuvés en cours d'année.

Comme je le disais un peu plus tôt, le budget de fonctionnement et d'entretien est relativement constant parce qu'il est basé sur l'allocation du programme, qui est fixe et attribuée selon la formule d'allocation budgétaire. Ce montant est relativement fixe.

M. Raynald Blais: En ce qui a trait aux grandes immobilisations ou à ce que vous appelez des projets majeurs, si on consulte le tableau des répartitions, permettez-moi de vous dire qu'à la limite, les pourcentages sont très aléatoires. On parle ici d'un pourcentage de 30 p. 100 établi selon les contributions, les réalisations et les résultats du ministère, d'un pourcentage de 20 p. 100 relatif aux stratégies, d'un pourcentage de 15 p. 100 établi selon les besoins des clients externes, le rendement financier, les échanciers, etc. On dit qu'il y a deux façons de calculer. Il y a le calcul pour les projets d'un million de dollars et moins, et le calcul pour les projets d'un million de dollars et plus, ce que vous appelez des projets majeurs. Considérez-vous que ce système est juste et équitable envers le Québec?

M. Gervais Bouchard: En ce qui a trait au système qui est en place présentement, il ne faut pas oublier que le programme des Ports pour petits bateaux bénéficie d'une très forte collaboration de la part des régions. La majorité des projets en immobilisations, c'est-à-dire qui nécessitent de grands investissements, sont établis selon le mérite, car ils sont évalués selon des critères fixes. De plus, ils sont aussi évalués par un comité des pairs, qui réunit l'ensemble des régions pour discuter des priorités nationales. Par la suite, il y a une entente sur le programme de capitalisation, donc le programme de projets majeurs, et cette entente est conclue par les directeurs régionaux. Je crois que toutes les régions peuvent faire valoir leurs priorités. Ces gens peuvent voir quels projets peuvent être réalisés et à quel moment ils peuvent l'être dans le cadre du budget disponible, ce qui est toujours la question.

M. Raynald Blais: Je vais vous poser la question différemment. S'il était possible de modifier le système de répartition actuel, souhaiteriez-vous que cela soit fait? Quelles seraient les modifications que vous verriez d'un bon oeil?

M. Gervais Bouchard: Comme M. Hegge l'a mentionné mardi, on procèdera quand même à une certaine révision de la question budgétaire. Il a pris un engagement à ce sujet. Je ne peux pas vraiment répondre à votre question.

M. Raynald Blais: C'était la question la plus difficile.

M. Gervais Bouchard: C'est une question un peu plus difficile, mais je peux dire quand même qu'il y a une bonne collaboration entre les régions et une véritable ouverture pour une réaffectation de budgets quand il y a des priorités nationales sur la table.

M. Raynald Blais: J'imagine qu'il y a une forme de concurrence entre les régions. Qu'on le veuille ou non, lorsqu'on a deux systèmes de répartition, que des notes sont accordées selon certains chiffres qu'on ne peut pas changer, que des pourcentages peuvent être accordés dépendamment de la façon dont c'est vu au centre, j'imagine qu'il y a une concurrence entre les régions pour avoir plus d'argent. Vous nous dites — et tout le monde dit la même chose — qu'il n'y a pas suffisamment d'argent. Je présume que tout le monde se chicane un peu.

• (1130)

M. Gervais Bouchard: Oui, mais je pense que cette chicane entre les régions est quand même amicale. En ce qui a trait aux facteurs, il est bien important que toutes les régions pondèrent leurs projets. Cela veut dire qu'on évalue nos critères de façon régionale et qu'ensuite, il y a une consolidation au niveau national. Il y a une discussion sur l'ensemble des critères, et c'est à ce moment qu'on réajuste les priorités des régions pour en faire un plan national. C'est lors de ces discussions que l'ensemble du plan d'investissement de la Direction des ports pour petits bateaux s'élabore. C'est à ce moment aussi qu'on peut faire valoir nos priorités, lorsque cela est nécessaire.

M. Raynald Blais: Monsieur Goulding, à combien s'élève le budget de départ en 2007-2008 pour votre région?

[Traduction]

M. Bill Goulding: Le budget actuel pour les ports pour petits bateaux, région de Terre-Neuve, s'élève à 26,5 millions de dollars.

[Français]

M. Raynald Blais: Ce sont donc 26,5 millions de dollars.

Qu'en est-il pour vous, monsieur Kathan?

[Traduction]

M. Al Kathan: C'est 6,3 millions de dollars.

[Français]

M. Raynald Blais: C'était la question facile. Je passe à une question un peu plus difficile maintenant.

Monsieur Goulding, si on avait à modifier la répartition, verriez-vous d'un bon oeil qu'on puisse revoir le processus, compte tenu de ce que M. Hegge nous a dit mardi, de ce qu'on pense, de ce qu'on vise? En effet, on est en train de réviser la façon dont cela fonctionne. Verriez-vous cela d'un bon oeil, même si, éventuellement, vous aviez un peu moins d'argent?

[Traduction]

M. Bill Goulding: Il est toujours bon que le gouvernement et les ministères examinent leurs politiques et méthodes d'approche et je ne peux donc pas être contre l'idée d'examiner cela pour nous assurer que c'est toujours adapté. Pour ce qui est de la région de Terre-Neuve, elle compte environ un tiers des bateaux de pêche du Canada. La province compte un quart des ports pour petits bateaux, l'essentiel des immobilisations utilisées par l'industrie de la pêche. D'après la formule de répartition budgétaire, la part de Terre-Neuve est actuellement de 28 p. 100, donc à peu près au milieu. Il est toujours utile de réexaminer ce genre de choses.

[Français]

M. Raynald Blais: Mais vous comprenez...

[Traduction]

Le président: Il faudra revenir sur ces questions au prochain tour. Nous avons dépassé votre temps d'une minute et demie et je sais que M. Stoffer veut également poser sa question.

Monsieur Stoffer.

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD): Merci, monsieur le président. Veuillez m'excuser d'être arrivé en retard.

Messieurs, j'aurais en fait une seule question à vous poser. En Nouvelle-Écosse, nous avons toujours le problème du quai de Digby. Le problème est de savoir s'il relève du programme des ports pour petits bateaux, de Travaux publics ou de Transports Canada. La situation est désastreuse. Le dessaisissement de ce quai fut une catastrophe à tout point de vue. J'espère que nous essayons d'éviter que ce genre de choses ne se reproduise ailleurs au Canada.

Je sais que le responsable pour l'Atlantique n'était pas forcément ici ce matin mais je me demandais si vous pouviez me répondre. Il y a une quinzaine de jours, dans le journal, il y avait une grande photo de gars qui essayaient de stabiliser le quai en assurant ses différents éléments à l'aide de chaînes. La question est de savoir si c'est la responsabilité de Transports Canada, des ports pour petits bateaux ou de l'administration portuaire.

Pourriez-vous nous aider. Êtes-vous au courant du problème de Digby? Pourriez-vous nous dire quels sont les plans actuels pour remédier au problème dont je vous parle en Nouvelle-Écosse? Sinon, serait-il possible de poser cette question à la personne compétente, soit ici soit à Transports Canada, afin que nous puissions dire aux pêcheurs de Digby que la question va être réglée une fois pour toutes?

M. Bill Goulding: Monsieur, notre collègue de la région du golfe des Maritimes devrait être ici jeudi prochain. Il serait probablement mieux de lui poser la question à ce moment-là.

M. Peter Stoffer: Jeudi prochain, bien, parfait. Merci.

Autre chose. Lorsque dans un village de pêcheurs, la pêche diminue, comme à Canso ou ailleurs, et qu'il y a un quai mais pas d'activités de pêche à un moment donné, il peut tout de même y avoir des réparations nécessaires pour attirer d'autres activités. Comment les ports pour petits bateaux considèrent-ils une telle situation? Lorsqu'on retire un quota à un village ou à un autre et que les bateaux sont déplacés ou vendus ou que les gens arrêtent de pêcher, on se retrouve avec un port pour petits bateaux que l'on n'utilise plus mais les gens disent que si on pouvait l'entretenir, on pourrait peut-être attirer d'autres activités. Quel est le point de vue du programme des ports pour petits bateaux dans une telle situation?

•(1135)

[Français]

M. Gervais Bouchard: Je peux peut-être essayer de répondre à votre question. Dans la majorité des cas, quand il y a peu ou pas d'activités dans un endroit, le mandat du ministère est vraiment de fournir des services pour appuyer la pêche commerciale. Dans certains cas, il y a des enjeux que l'on pourrait qualifier de sociaux et qui sont reliés à la fermeture d'un quai. Dans la plupart des cas, des options sont offertes aux pêcheurs pour les relocaliser à des endroits où le service va être d'un niveau acceptable et qui va leur permettre de poursuivre leurs activités de pêche commerciale, efficace et efficiente. Cela se fait de cette façon. Cela se fait toujours en collaboration avec des communautés. On cherche aussi à optimiser des installations essentielles, c'est-à-dire centraliser la majorité des pêcheurs dans des installations pour leur donner le meilleur service possible. C'est beaucoup plus économique pour le ministère d'agir ainsi. En même temps, il faut, dans certains cas, aussi considérer des questions d'ordre social ou d'intérêt des communautés. Chaque cas est particulier. Il est important d'examiner chacun d'entre eux.

[Traduction]

M. Peter Stoffer: Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie, monsieur Stoffer.

Monsieur Manning.

M. Fabian Manning (Avalon, PCC): Je vous remercie, monsieur le président.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos invités et j'aimerais saluer M. Goulding de Terre-Neuve-et-Labrador, avec qui j'ai eu de nombreux entretiens. Je me fais un plaisir de m'entretenir davantage avec lui. Comme je l'ai dit à M. Blais, à Terre-Neuve-et-Labrador, nous avons toujours besoin de plus d'argent.

J'aimerais enchaîner sur les questions de M. Blais concernant le budget et la répartition des fonds. D'après ce que je crois comprendre, des critères existent depuis 2001-2002. Ai-je bien compris lorsque vous avez dit que Terre-Neuve-et-Labrador compte un tiers de la flotte de pêche du Canada ou quel qu'en soit le nombre, en plus du nombre de ports que nous avons?

Si j'examine la formule d'affectation en vigueur, elle se fonde sur la valeur de remplacement des ports de pêche essentiels, la flotte de pêche commerciale, le nombre d'administrations portuaires, le nombre de ports de pêche essentiels, et le nombre d'emplacements portuaires. Je crois que ce sont les cinq critères qui existent. Cela nous amène aux alentours de 28,4 p. 100. Est-ce le processus, la même formule d'affectation qui est utilisée partout au pays?

M. Bill Goulding: La même formule est utilisée partout au pays.

M. Fabian Manning: Très bien.

Si on examinait la valeur de remplacement à Terre-Neuve-et-Labrador aujourd'hui — et je veux parler précisément de Terre-Neuve-et-Labrador — qui permettrait de donner suite aux préoccupations que nous avons... Vous mentionnez que nous avons un budget d'environ 26 millions de dollars. Est-ce exact?

M. Bill Goulding: Cette année, il est de 26,5 millions de dollars.

M. Fabian Manning: Je sais qu'il existe des plans quinquennaux, mais votre bureau a-t-il déterminé un montant qui permettrait de donner suite aux préoccupations générales?

Ce que nous sommes en train d'essayer de faire, je suppose, c'est qu'une partie de notre processus ici consiste à essayer de montrer au Conseil du Trésor que nous avons besoin de fonds supplémentaires

pour notre ministère, et plus particulièrement pour le programme des ports pour petits bateaux. Une demande a été faite, une motion a été adoptée en 2006 à la Chambre — à l'unanimité, d'après ce que je crois comprendre — pour demander une augmentation au budget. Pouvez-vous nous donner une idée du montant précis dont nous avons besoin à Terre-Neuve-et-Labrador pour donner suite à nos préoccupations?

M. Bill Goulding: Si vous examinez le budget de 26,5 millions de dollars prévu cette année, il faut reconnaître que de ce montant, 19,9 millions de dollars seront consacrés à d'importants projets. C'est-à-dire des projets de plus de 50 000 \$. Un montant de 2,4 millions de dollars est également prévu pour des travaux mineurs. Donc, un montant de 22,4 millions de dollars est destiné à l'infrastructure. Le montant supplémentaire qui est prévu ne vise pas forcément un port en particulier mais est destiné, par exemple, à des activités portuaires, aux frais généraux et aux coûts qui se rattachent à l'administration du programme. Si on s'en tient au montant de 20 millions de dollars — c'est-à-dire le volume d'activités prévu pour la région de Terre-Neuve-et-Labrador pour cette année — cela fait partie du budget total. En ce qui concerne le programme des ports pour petits bateaux, un montant de 82 millions de dollars sera consacré cette année aux projets qui s'y rapportent.

Selon une étude de la gestion du cycle de vie qui a été faite, 114 millions de dollars sont nécessaires pour entretenir correctement les actifs. Il s'agirait d'un montant supplémentaire de 32 millions de dollars. Pour Terre-Neuve, cela représenterait le quart de cette somme. Je dirais que nous sommes passés de 20 millions de dollars à 28 millions de dollars; ce serait notre portion de ce budget. On pourrait dire qu'un budget de 28 millions de dollars consacré à des projets importants à Terre-Neuve-et-Labrador nous permettrait de mieux entretenir et conserver l'inventaire.

•(1140)

M. Fabian Manning: De donner suite à nos préoccupations.

M. Bill Goulding: Oui.

M. Fabian Manning: Je vous remercie.

En ce qui concerne l'information dont je dispose, et nous en avons déjà discuté ici, à quelle catégorie appartient le dragage? Dans ma circonscription, il y a toujours plusieurs demandes de dragage. Je sais que dans bien des projets de plus de 50 000 \$... Devrions-nous envisager...? En ce qui concerne la cession, et j'y reviendrai dans un instant, on demande constamment que nous ayons un fonds distinct pour la cession, parce qu'à l'heure actuelle cela provient des fonds réguliers et nous avons beaucoup de préoccupations en matière de cession. En ce qui concerne le dragage, devrions-nous envisager d'établir un fonds distinct à cet égard? Cette activité ne semble pas relever de... Lorsque ce problème survient, on doit s'en occuper mais les fonds pour le dragage sont prélevés à même les fonds affectés à la construction à proprement parler.

M. Bill Goulding: Je considère toujours plus ou moins le dragage comme un autre investissement qu'il faut faire pour entretenir ou construire un port. Il fait partie d'un tout et lorsque nous établissons tous nos priorités pour l'année, la première chose que nous examinons habituellement c'est le dragage. Il y a le dragage d'entretien, en d'autres mots, le remplissage. Je sais que vous avez un certain nombre de ports dans votre circonscription où l'on procède périodiquement à du remplissage. Puis il y a le dragage de capitalisation, comme nous l'appelons, pour pouvoir acquérir des navires plus gros qui sont plus centralisés et pour utiliser des ports qui ne leur sont pas accessibles à l'heure actuelle. Lorsque nous établissons nos plans de projet, le dragage fait partie des travaux prioritaires parce que si on n'a pas accès aux ports, on n'ira pas très loin.

Je sais que le Québec a d'importants besoins en matière de dragage. Nous avons de la chance relativement à Terre-Neuve parce que nos besoins en matière de dragage ne sont pas aussi importants qu'ils le sont dans d'autres régions.

M. Gervais Bouchard: Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter quelque chose.

Au Québec, le dragage représente un très grave problème parce que nous consacrons environ 30 à 40 p. 100 de notre budget d'entretien au dragage. Cela a beaucoup nui aux projets d'entretien. Mais nous recevons dans le cadre du programme national de ports pour petits bateaux, une allocation particulière — je crois qu'elle est de 400 000 \$ par année — pour gérer ce problème dans la région. Le dragage représente un problème très grave et nous sommes conscients que le dragage augmente, de même que les coûts. Pour nous, il s'agit d'une pression financière supplémentaire.

M. Fabian Manning: J'aimerais revenir, monsieur Goulding, à la question du moment et, je crois que M. Matthews l'a soulevée, où sont octroyés les contrats. À l'heure actuelle, les plans de cette année n'ont pas encore été annoncés et juin approche. Je ne blâme personne en particulier pour cette situation. Tout ce que je dis c'est que des projets seront annoncés au cours du mois prochain, je l'espère, et que des contrats seront octroyés beaucoup plus tard. Par conséquent, la majeure partie de la construction se fait surtout pendant l'hiver.

Je suis sûr, et vous pourrez peut-être fournir plus de précisions à cet égard, que travailler sur un quai au cours des mois de juillet, août ou septembre nous permettrait d'économiser beaucoup d'argent plutôt que d'essayer de travailler sur ce quai en janvier, février et mars. Le budget destiné à Terre-Neuve est de 20 millions de dollars. Si nous arrivions à économiser 2 millions de dollars par année, ce qui représenterait un petit montant... Faire en sorte d'exécuter ces projets plus tôt dans l'année au lieu de le faire à une époque où le travail sera plus difficile — même en septembre, trois ou quatre mois avant Noël — permettrait d'économiser beaucoup d'argent. Avez-vous des propositions à faire sur la façon dont nous pourrions nous attaquer à ce problème ou au moins essayer de le corriger, même si cela cause certaines difficultés à court terme jusqu'à ce que l'on remédie une fois pour toutes à la situation?

• (1145)

M. Bill Goulding: Pour le faire, il faut une planification efficace. On ne saurait trop insister sur l'importance d'une planification efficace — sur l'importance de faire le travail initial; il faut reconnaître que la durée d'un projet, depuis sa conception jusqu'à son exécution, ne correspond pas forcément au cycle de l'exercice financier. Inévitablement, un projet s'étendra sur plusieurs exercices financiers. Il est important de faire le travail qui s'impose sur le terrain; de bien comprendre les besoins de l'utilisateur; de faire le

travail structurel nécessaire; le travail du sol; les relevés géotechniques, les levés bathymétriques, l'étude des vagues; donc de faire tout ce travail initial.

Il ne faut pas non plus oublier que le processus de réglementation occupe une partie importante du cycle de mise en oeuvre d'un projet — ce n'est pas une critique mais une réalité de ce genre d'activité —, qu'il s'agisse d'examen environnementaux préalables qui sont exigés, d'approbations en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables ou de la Loi sur les pêches, des dispositions relatives à l'habitat auxquelles il faut se conformer. Un permis pourrait prévoir l'immersion en mer. Il faudrait publier des avis dans la Gazette du Canada, publier des avis publics pour certaines choses; il y a les règlements provinciaux auxquels nous devons nous conformer. Donc la période de gestation d'un projet est très importante.

M. Fabian Manning: Nous n'arriverons jamais à construire un quai.

M. Bill Goulding: Exactement, sans compter le processus d'appel d'offres, les exigences de l'ALENA et tout le cycle du projet. C'est une chose que je sais.

Pour revenir à ce qui a été dit plus tôt, à savoir la raison pour laquelle parfois le budget prévu ne correspond pas aux dépenses finales. Le programme des ports pour petits bateaux consiste en majeure partie à administrer un programme de construction d'infrastructures civiles maritimes et cela comporte des appels d'offres, donc il y a tant de...

Lorsque nous présentons nos prévisions budgétaires au meilleur de nos connaissances, et je pense que c'est une situation que certains d'entre vous connaissent bien, il arrive que des projets — et cela ne nous plaît pas — se présentent sans avoir fait forcément l'objet d'une grande planification. Parfois, le fait de devoir en faire l'annonce publique signifie que le travail complémentaire n'a peut-être pas été nécessairement fait, donc nous devons essayer de... À mon avis, l'important est de faire une planification efficace. Une bonne planification nous permet de gérer ces contraintes pour nous assurer que le travail se fait.

Le président: Je vous remercie, monsieur Goulding.

Construire un quai, c'est une énorme tâche, mais vous n'avez que peu de temps pour répondre à la question.

Nous cédon maintenant la parole à M. Cuzner.

M. Rodger Cuzner: Bill doit s'excuser parce qu'il a un important projet de dragage à annoncer.

Mon collègue Peter a posé une question à propos de Canso. Je croyais que M. Murray avait expliqué la situation qui existe à Canso. Je tiens à préciser que Canso était une collectivité qui a été construite grâce à l'industrie du poisson de fond, et l'épuisement des stocks de poisson de fond a eu d'énormes répercussions sur cette collectivité. Le syndicat à l'usine de poisson continue à tenir une liste de plus de 200 noms, de 225 noms à l'usine. D'aussi loin que je me souviens, cette usine avait au plus 70 personnes qui y travaillaient.

Mais Bill Barry n'envisage pas transformer du poisson là-bas cette année parce qu'il va jouer le jeu du « nous avons besoin de quotas supplémentaires », et nous en sommes tous conscients. À Canso, la pêche côtière demeure saine, dynamique, viable et florissante. Canso travaille maintenant avec les responsables du programme des ports pour petits bateaux à un projet important au quai de Canso. Il s'agit d'une pêche très active et très florissante et qui continuera de l'être.

Chers collègues, je tiens à dissiper l'impression que vous pourriez avoir selon laquelle il n'y a pas de pêcherie à Canso. Le fait est que Bill Barry est propriétaire de l'usine là-bas et qu'il n'y transforme pas de poisson. Et quant aux 70 personnes qui ont travaillé là-bas à temps partiel au cours des dernières années, il ne semble pas qu'il y aura du travail pour elles là-bas. Par conséquent elles ont cherché du travail ailleurs. Est-ce que nous aimerions avoir du poisson à transformer là-bas? Tout à fait. Cependant, la pêche à Canso se porte bien et est florissante.

Je vais céder la parole à mon collègue.

• (1150)

Le président: Monsieur MacAulay, voulez-vous enchaîner sur la question concernant Canso?

L'hon. Lawrence MacAulay (Cardigan, Lib.): Non.

Merci beaucoup, messieurs, et bienvenue. En fait, si le fait de nous occuper de vos intérêts nous permet d'obtenir un financement accru, j'ai l'intention de faire tout ce que je peux pour vous aider.

Je crois comprendre que le ministère a l'intention de réévaluer la formule d'attribution des fonds aux différentes régions. Est-ce que vous y participez? Je poserai à M. Bouchard la question suivante: est-ce que vous y participez et qu'est-ce que cela apportera comme changement, à votre avis? J'aimerais vous offrir mes services afin de vous aider de toutes les façons possibles, si vous modifiez la formule.

M. Gervais Bouchard: Nous participons à un processus...

L'hon. Lawrence MacAulay: Croyez-vous qu'elle changera beaucoup?

M. Gervais Bouchard: Nous l'ignorons pour l'instant. Je pense que nous devons y travailler afin de déterminer quels sont les critères, les critères qui pourraient être efficaces pour l'avenir du programme, et la façon dont nous attribuerons les fonds à l'avenir.

Mais les difficultés sont énormes. Nous devons faire face à un grand nombre de défis et c'est la raison pour laquelle il est très important d'examiner la formule et de régler ce problème. Comme M. Hegge l'a dit mardi, je crois qu'il a indiqué dans quelques mois, mais nous devons y travailler. Nous y travaillons en équipe; il est préférable de travailler en équipe, et chaque région participe au processus.

L'hon. Lawrence MacAulay: Mais vous ne prévoyez pas de grands changements?

M. Gervais Bouchard: Nous le saurons à la fin du processus.

L'hon. Lawrence MacAulay: S'il y a de grands changements, j'aimerais les connaître avant qu'ils soient apportés, bien sûr.

Monsieur Goulding, il y a un certain temps que vous vous occupez de cette question. J'ai entendu Bill parler des aspects techniques et de Travaux publics, et j'ai pensé vous donner l'occasion, que vous n'avez pas saisie, d'en obtenir davantage pour votre ministère mais vous ne l'avez pas fait, ce qui est remarquable.

Vous étiez là à l'époque où les changements ont été apportés, au moment où les ports ont été cédés à des administrations portuaires. J'aimerais que vous nous indiquiez ce que vous pensez des administrations portuaires, du rôle qu'elles ont joué. Lorsque vous avez mis sur pied les administrations portuaires, est-ce que cela a eu une incidence sur le coût des réparations dans les ports pour petits bateaux? C'est une mesure qui a suscité beaucoup d'opposition — et je dois dire que je n'y étais pas particulièrement favorable non plus — mais de toute évidence, à mon avis, pour ce qu'il vaut, je

crois que la situation est nettement meilleure. J'aimerais que vous nous donniez un peu plus de précisions à ce sujet.

Pendant que vous y êtes, vous pourriez indiquer, comme M. Manning l'a mentionné, qu'une motion a été présentée à la Chambre qui rétablirait, je crois, le montant de 20 millions de dollars — je ne veux pas que vous vous étendiez trop longuement là-dessus — en plus de 15 millions de dollars, et tous les députés l'ont appuyée. Est-ce qu'on a pleinement adhéré à cette motion? J'aimerais que vous répondiez à cette question.

Je vous remercie.

Le président: Je vous remercie de la question, monsieur MacAulay. Je suis sûr que lorsque votre prochain tour viendra, ils se feront un plaisir d'y répondre mais pour l'instant ils devront attendre, parce que nous avons dépassé de 30 secondes le temps alloué, et je sais que M. Asselin a une question très importante qu'il essaie de poser.

[Français]

M. Gérard Asselin (Manicouagan, BQ): Effectivement, monsieur le président, vous avez tout à fait raison.

Depuis quelques semaines, le comité a entrepris une étude sur les ports pour petits bateaux. Malheureusement, on va devoir ajourner pour la période estivale. On reprendra nos travaux à l'automne et on entendra des témoins qui viendront d'un peu partout au Canada. Nous aurons aussi à nous déplacer sur le territoire pour aller voir les impacts et mener des consultations auprès des pêcheurs, des bénévoles et des administrateurs des corporations portuaires.

M. Bouchard, M. Blais et moi avons besoin de vous pour nous aider à bien faire notre travail au comité. Comme le disait M. Manning, nous allons aussi devoir convaincre le ministre. Ce dernier est convaincu qu'il lui manque de l'argent pour les ports pour petits bateaux. De même, je suis convaincu que vous êtes en mesure de constater vous aussi que pour les remettre en excellent état au Québec, il vous manque de l'argent.

Quel montant devrions-nous investir pour les cinq prochaines années? Le ministre attend cela. Nous devons lui remettre par écrit un rapport des consultations qu'on aura faites. Alors, j'aimerais le savoir avant d'entreprendre une tournée au Canada et au Québec.

Je représente la circonscription de Manicouagan, qui s'étend de la rivière Betsiamite jusqu'à Blanc-Sablon, aux limites du Labrador, incluant l'île d'Anticosti. Je pourrais ajouter Fermont et Schefferville, mais cela n'a aucune importance.

Pour mes fins personnelles ainsi que pour les fins du comité, j'aurais besoin du portrait exact de la situation des ports pour petits bateaux au Québec. Je ne veux pas d'un portrait qui date de 2004. Je voudrais un portrait exact, le plus à jour possible, pour le bénéfice du comité. J'aimerais savoir quels ports pour petits bateaux seront réparés, cédés ou démolis en 2007. J'aimerais connaître la situation, soit les ports à réparer, ceux qui seront cédés, ceux qui seront démolis. Je ne sais pas si c'est difficile pour vous de nous donner cela par secteur d'activité. Je suis convaincu que le problème n'existe pas à Hochelaga-Maisonneuve, à Montréal, mais j'aimerais connaître la situation en Gaspésie, sur la Côte-Nord, aux Îles-de-la-Madeleine, à l'île d'Anticosti.

Prenons un exemple. Dans ma circonscription, il y a un port pour petits bateaux qui appartient à Pêches et Océans Canada. Depuis quatre ans, les gens du ministère viennent à Rivière-au-Tonnerre et nous disent que les plans et devis sont faits, qu'il y a des soumissions, mais les travaux ne se réalisent pas. Pourtant, cette année, il y a de l'argent dans le budget. On essaie d'obtenir des réponses pour savoir où on en est rendu, à quelle étape est rendue la réalisation du quai de Havre-Saint-Pierre. La même situation existe en Basse-Côte-Nord, entre Kégashka et Blanc-Sablon. Vous savez comme moi que ce sont des villages de pêcheurs. C'est donc un outil, un moteur indispensable pour la région.

Monsieur Bouchard, pouvez-vous nous dire, pour le bénéfice du comité et pour mes fins personnelles, ce qui se passe chez nous? Avez-vous un plan triennal? Que se passe-t-il cette année? Que se passera-t-il l'année prochaine?

Monsieur le président, j'ai été assez bref, assez rapide, parce que je veux laisser du temps à M. Blais. Je fais appel à votre grande indulgence.

• (1155)

Le président: Merci beaucoup.

M. Gervais Bouchard: Pour répondre aux questions très précises de M. Asselin, il est certain qu'en ce qui a trait au partage de l'information que nous avons sur l'état des installations, aux priorités et aux raisonnements qui nous amènent parfois à prendre une décision plutôt qu'une autre, nous faisons cela de façon transparente, avec les autorités portuaires et les utilisateurs. Cela peut également être fait dans le cadre de l'étude du comité. Il s'agirait, pour le ministère, de voir de quelle façon on peut coordonner le tout pour répondre précisément à vos questions.

En ce qui me concerne, il s'agit d'informations connues. Il est certain que nous avons une très bonne connaissance de notre territoire et de l'état des installations. Nous sommes capables d'expliquer où nous voulons nous diriger pour le bénéfice des pêcheurs commerciaux, pour leur donner le meilleur service possible.

Pour ce qui est des projets comme celui de Rivière-au-Tonnerre, dans mes remarques d'ouverture, j'ai dit que le déficit d'entretien augmentait tout le temps. Le taux de recapitalisation est le coeur du problème auquel nous faisons face à plusieurs niveaux au Québec. Le taux de recapitalisation, c'est-à-dire l'argent disponible au ministère en investissements majeurs de plus d'un million de dollars, compte tenu que nos installations ont entre 25 et 35 ans qu'elles sont rendues à la fin de leur vie utile, nous allons avoir besoin de plusieurs dizaines d'années pour arriver à répondre aux besoins de reconstruction au Québec.

Si on garde le taux de recapitalisation actuel, il est certain que nous allons vivre de plus en plus de problèmes de sécurité et d'accessibilité. Ceux-ci vont augmenter parce que la dégradation des infrastructures n'est pas nécessairement linéaire, elle s'accélère avec le temps. Ce sont des facteurs qu'il faut considérer. En ayant des arrangements avec le ministère, on peut discuter de certaines situations et les expliquer en détail pour le bénéfice des membres du comité.

M. Gérard Asselin: Est-ce que vous allez produire un rapport pour nous sur...

[Traduction]

Le président: Je vous remercie, monsieur Bouchard.

Monsieur Calkins.

Excusez-moi, je n'avais pas vu M. Stoffer. C'est une erreur de ma part, et je m'en excuse.

Monsieur Stoffer.

• (1200)

M. Peter Stoffer: Ne vous inquiétez pas, et j'allais vous féliciter. Samedi marquera votre dixième anniversaire en tant que député. Félicitations.

Le président: Le vôtre aussi.

M. Peter Stoffer: J'ai simplement une brève question puis, pour ce qui est du temps qu'il me reste, dans l'esprit de la coopération parlementaire, vous pourriez peut-être répondre également aux questions que vous a posées M. MacAulay.

La question que je vous adresse est la suivante. Au Nunavut, les discussions — je ne suis même pas sûr qu'il y a des discussions — concernant la construction d'installations destinées à aider les collectivités de cette région à développer des possibilités de pêche relèvent-elles de votre compétence, ou la responsabilité de répondre à ce genre de question relève-t-elle d'un autre ministère? S'il y a des discussions en cours, comment se déroulent-elles, et d'où proviendraient les fonds destinés à la construction de ce genre d'installations?

Si vous pouviez prendre le temps de répondre à la question de M. MacAulay pendant le temps qu'il me reste, je vous en serais reconnaissant. Je vous remercie.

M. Al Kathan: Le mandat du programme des ports pour petits bateaux étant d'appuyer la pêche commerciale, la construction de ports au Nunavut pourrait y être intégrée. Comme nous le savons tous, il s'agit d'une nouvelle pêche pour laquelle il n'existe pas d'infrastructure au Nunavut.

D'autre part...

M. Peter Stoffer: En discute-t-on en ce moment?

M. Al Kathan: Oui, activement. L'essentiel des discussions se déroule pour l'instant à l'administration centrale. Si je ne m'abuse, le ministère est en pourparler avec Industrie Canada quant à la possibilité d'obtenir des fonds supplémentaires.

M. Peter Stoffer: Merci. Et la question de M. MacAulay...

M. Bill Goulding: La première partie de la question portait sur l'utilité des administrations portuaires. Premièrement, je dois vous dire qu'il n'y a pas très longtemps que je m'occupe du dossier. Même s'il y a un certain temps que je m'occupe du sujet, je n'ai pas assisté au début du programme des administrations portuaires.

Le président: Vous voulez dire depuis le tout début?

M. Bill Goulding: C'est cela. C'était en 1987. De toute façon, les administrations portuaires fournissent un service plus efficace aux clients que le programme dessert. Les pêcheurs, les utilisateurs des ports pour petits et gros bateaux, peuvent compter sur plus de 600 organisations à but non lucratif, qui prennent les décisions sur les aspects opérationnels des ports. Vous ne pouvez espérer mieux. Ces décisions ne peuvent être prises dans un environnement centralisé, fonctionnarisé. Donc, cela est acquis. Ce sont les usagers qui paient pour les services et les opérations et le niveau de service est adapté aux ressources que chaque administration portuaire peut obtenir des usagers. Donc, je suis convaincu que c'est un succès sur le plan des opérations.

S'agissant des travaux d'entretien et de réparation de l'infrastructure, le ministre a accordé, par l'intermédiaire du Conseil du Trésor, un pouvoir spécial en vertu du programme moyennant quoi les administrations portuaires peuvent adjudger des contrats à hauteur de 40 000 \$ à des fournisseurs uniques. Cette méthode est utilisée assez efficacement dans toute les régions. Nous avons déjà parlé du fait que l'on n'a pas nécessairement besoin de tout l'attirail d'une organisation gouvernementale pour services communs. Le fournisseur unique peut traiter directement avec l'administration portuaire, laquelle peut choisir la façon la plus efficace de procéder et établir des partenariats avec RHDC et d'autres sources pour obtenir le financement.

Le président: Monsieur MacAulay, c'est le temps de parole réservé au NPD et le témoin répond à la question.

M. Bill Goulding: C'était une de vos questions, si je ne m'abuse.

Nous sommes convaincus que les administrations portuaires sont d'une grande utilité.

Cette somme de 20 millions de dollars a été injectée dans le programme pour cette année et elle sera reconduite. Est-ce...? Je le sais. Pourriez-vous répéter votre question pour me rafraîchir la mémoire?

Le président: Allez-y, rapidement, je vous prie. Il vous reste une minute.

L'hon. Lawrence MacAulay: Une motion adoptée à la Chambre prévoyait que ces 20 millions de dollars feraient partie de votre financement de base, auxquels s'ajouteraient 15 millions de dollars, ce qui ferait au total 35 millions de dollars. Je voulais savoir si effectivement ces 35 millions de dollars avaient été versés pour servir à vos activités de base.

M. Bill Goulding: D'après ce que l'on me dit, ces 20 millions de dollars font partie de notre financement de base.

L'hon. Lawrence MacAulay: Mais les 15 millions de dollars n'en font pas partie, n'est-ce pas?

M. Bill Goulding: C'est cela, oui.

Le président: Merci, monsieur Goulding.

Monsieur Calkins.

Je me sens généreux aujourd'hui.

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

Merci, messieurs, d'être venus aujourd'hui. Mes questions s'adresseront essentiellement à M. Kathan car je suis le député de la région du Centre et de l'Arctique et comme on sait que si l'occasion se présente, on la saisit, eh bien, si l'on construit des ports pour petits bateaux dans ma circonscription, des propriétés riveraines suivront tôt ou tard, car, quant à moi, je dois parcourir une grande distance pour me rendre à la plage en ce moment.

Vous avez dit dans votre déclaration liminaire que 16 endroits avaient été retenus dans la région où au moins 25 pêcheurs pourraient avoir accès à un port. Pouvez-vous me donner un petit aperçu? Savez-vous où se trouveraient ces ports? En avez-vous une liste?

• (1205)

M. Al Kathan: Je n'ai pas de liste et nous n'avons pas fait une analyse en profondeur de chaque endroit. La pêche s'est développée dans certains de ces endroits. À l'arrière du lac Winnipeg, il y a des endroits éloignés qui ne sont accessibles que par avion ou par bateau. Ils essaient de déménager leurs usines de transformation du poisson

là où il y a un accès routier, pour faire baisser les coûts et accroître la viabilité de l'entreprise. Dans d'autres cas, il n'y a jamais eu d'infrastructure, ou s'il y en a une, elles est très limitée. Aucune autre administration provinciale ou municipale ne fournit cette infrastructure. Le programme des ports pour petits bateaux est un intervenant de taille s'agissant des ports dans les Prairies. L'infrastructure est très limitée à part les parcs.

Nous cherchons des endroits où il y a au moins 25 pêcheurs ou plus. Bien sûr, il y a des localités où 15 pêcheurs souhaiteraient également avoir un port. Comme il fallait établir des priorités, nous nous sommes intéressés aux endroits où il y en avait plus de 15.

Par rapport au coût dans certaines régions où les marées sont grandes, les coûts dans notre cas sont relativement bas pour chaque pêcheur ou pour chaque emploi créé.

M. Blaine Calkins: Ces endroits, pour la plupart, se trouveraient sur la côte, n'est-ce pas?

M. Al Kathan: Ils sont tous situés dans les Prairies ou dans les Territoires du Nord-Ouest.

M. Blaine Calkins: De ce point de vue, je ne sais pas... Vous avez parlé du lac Winnipeg et de certains endroits au Manitoba et dans les provinces des Prairies. Ce serait sans doute les plus grosses exploitations mais la pêche commerciale en Alberta se fait essentiellement l'hiver. Je pense qu'il existe des débouchés là-bas mais d'un point de vue... Y a-t-il une pêche commerciale importante dans les provinces des Prairies l'été?

M. Al Kathan: Oui, et il y en a également en Alberta. Vous avez raison... Autour du petit lac de l'Esclave, on pêche l'été et l'hiver. Certaines localités se trouvent au Manitoba et d'autres en Saskatchewan.

M. Blaine Calkins: C'est intéressant.

Je pense qu'on vous a posé une question directe sur le budget effectif de la région du Centre. Je n'ai pas entendu votre réponse. Avez-vous dit que c'était 6,2 millions de dollars?

M. Al Kathan: C'est 6,3 millions de dollars.

M. Blaine Calkins: D'accord.

Je vais changer de sujet et ma question s'adresse à un ou l'autre de vous.

D'après la discussion, j'ai l'impression qu'il y a une difficulté du point de vue de votre budget annuel d'exploitation. Je ne sais pas si les sommes que vous ne dépensez pas pendant un exercice financier donné vous sont reversées ou retirées. Manifestement, ces projets s'étendent sur plus d'un exercice financier. Ces sommes réservées pour les ports pour petits bateaux servent-elles essentiellement à l'entretien? Comment avez-vous intégré cela à votre budget d'immobilisations? Pour un grand projet d'immobilisations, les budgets sont alloués pour trois ou quatre ans. Comment les choses se passent-elles du point de vue de la répartition budgétaire.

M. Bill Goulding: En fait, le programme des ports pour petits bateaux n'a jamais vraiment de crédits non utilisés. Il est fort plus probable que nous recevions les crédits non utilisés des autres secteurs. Nous n'avons donc pas vraiment de problème au niveau de crédits non utilisés ou de récupération de crédits accordés; mais tout cela nous amène à parler de la question de l'administration financière: il y a un budget d'immobilisations et un budget de F&E, et vous essayez de transférer d'un budget à l'autre des montants afin de pouvoir financer le projet à même l'affectation qui vous a été accordée. Il est rare que nous n'utilisions pas les fonds, et dans l'ensemble nous sommes prêts à utiliser les ressources qui proviennent des autres secteurs.

• (1210)

Le président: Monsieur MacAulay, je sais que vous voulez revenir à la question que vous aviez posée tout à l'heure.

L'hon. Lawrence MacAulay: Monsieur Goulding, ou la question peut s'adresser aux autres témoins, avez-vous noté une différence au niveau du calcul des coûts pour les réparations? On s'est toujours inquiété de cet aspect des ports pour petits bateaux, soit le coût des réparations, et les besoins en matière d'ingénierie, je ne pense pas que ces besoins aient vraiment changé au fil des ans. J'aimerais revenir à la question des fonds non utilisés; je peux vous assurer que je pourrais m'en servir dans ma région. Jugez-vous qu'il y a vraiment une différence au niveau du coût réel des réparations de nos jours?

Je ne pense pas que nos témoins occupaient ces postes lorsqu'on a mis sur pied le programme des administrations portuaires, mais je pense que les pêcheurs qui se servent de ces ports ont beaucoup mis la main à la pâte, et cela a certainement permis de limiter les coûts généraux associés aux réparations apportées aux ports pour petits bateaux. Est-ce exact? Je pose la question à tous nos témoins. Je ne sais pas si vous avez des données, ou si vous vous êtes même penchés sur la question.

M. Gervais Bouchard: Je crois que cette question est fort importante. Il importe que le ministère puisse se fier aux utilisateurs pour certains des travaux. C'est pourquoi il est très important que vous puissiez déléguer des travaux d'entretien aux administrations portuaires. De cette façon, nous pouvons économiser beaucoup d'argent.

L'hon. Lawrence MacAulay: Parce que les administrations portuaires jouent un rôle à cet égard?

M. Gervais Bouchard: Elles participent au processus et peuvent s'occuper de projets moins importants. Par exemple, dans la région du Québec, nous déléguons beaucoup de travaux aux administrations portuaires. Il est évident que nous avons économisé beaucoup d'argent en procédant de cette façon. Les administrations portuaires n'ont pas toujours les connaissances nécessaires pour s'occuper de gros projets, mais elles peuvent assumer la responsabilité de projets moins importants dont le coût s'élève à moins de 400 000 \$. Le ministère doit trouver une façon de leur permettre de s'occuper de ces travaux.

L'hon. Lawrence MacAulay: Mais ce ne sont pas des spécialistes de la construction, ce ne sont pas des entrepreneurs, ce sont des pêcheurs. Si vous pouvez les aider, très bien. Je ne pense pas qu'ils seraient offensés si vous leur disiez que vous vouliez les aider. Cependant, à l'occasion, ils ont jugé que les paramètres établis, lorsqu'on ne leur avait pas confié le dossier, étaient un peu exagérés.

Je ne crois pas — et vous pouvez en ajouter là-dessus — que les exigences en matière d'ingénierie changeraient, mais à mon avis les coûts généraux ont probablement évolué. Je ne veux pas trop m'attarder là-dessus, mais...

M. Gervais Bouchard: Il ne faut pas oublier qu'il nous faut respecter toutes sortes de normes. Très souvent, les administrations portuaires ne sont pas vraiment conscientes des impacts possibles de certains travaux. Nous devons alors expliquer les circonstances et nous devons leur montrer comment elles doivent effectuer les travaux.

L'hon. Lawrence MacAulay: Ils ont certainement voix au chapitre. De plus, vous avez parlé des projets dont le coût est inférieur à 400 000 \$; cependant, même pour ces projets, il y aurait des paramètres d'ingénierie tout comme s'il s'agissait d'un projet qui coûte un million de dollars, n'est-ce pas? Ou y a-t-il une différence?

J'aimerais également que vous nous parliez... M. Goulding a parlé de montants inférieurs à 40 000 \$, et je sais qu'on s'est servi du montant de 50 000 \$ et moins pour les réparations d'urgence dans diverses régions à plusieurs reprises. S'agit-il de deux choses différentes? Je voudrais simplement bien comprendre.

M. Bill Goulding: Le 40 000 \$ représente une autorisation de passer des marchés. Le président du Conseil du Trésor délègue au ministère une autorisation de passer des marchés pour des travaux de construction. Cela lui permet donc de signer un contrat avec une administration portuaire.

L'autorisation de passer des marchés de 50 000 \$ est justement cela, il s'agit de la possibilité d'autoriser des projets au sein du ministère. À notre avis, il serait utile que ces deux chiffres soient le même, mais ce n'est pas le cas. Alors il y a un montant de 40 000 \$ maximum prévu pour la passation de marchés, et 50 000 \$ c'est l'autorité que l'on m'accorde, à titre de directeur régional de Terre-Neuve, pour autoriser des travaux.

L'hon. Lawrence MacAulay: Mais ce montant de 50 000 \$ peut représenter un contrat également? Non, il s'agit simplement de réparations générales?

M. Bill Goulding: Il ne s'agit pas d'un contrat à un fournisseur unique dans le cas d'une administration portuaire.

L'hon. Lawrence MacAulay: Ah bon.

Les représentants des administrations portuaires sont venus nous rencontrer il y a quelques mois. Un de leurs principaux problèmes — et tous les partis peuvent s'en attribuer le crédit — est qu'il n'y a pas suffisamment d'argent dans le budget des ports pour petits bateaux pour leur permettre de faire tout ce qui doit être fait. Ces représentants, et je suis convaincu que tous ceux qui sont dans la salle sont dans la même situation, s'en inquiètent gravement. Mais le problème ne date pas d'aujourd'hui. Il faut beaucoup plus d'argent dans le budget des ports pour petits bateaux pour permettre à ces gens de faire leur travail. Je suis convaincu que vous entendez cette rengaine assez souvent.

Combien d'argent faudrait-il pour vous permettre de faire ce que vous devez dans certaines régions? Trois régions sont représentées ici. Combien d'argent faudrait-il pour remettre ces quais dans un état acceptable?

Le problème avec les quais c'est qu'ils essaient toujours de rattraper le temps perdu. On installe toujours des barricades. Vous parlez d'essayer d'évaluer ce qu'il en coûtera chaque année. Vous ne pouvez pas prévoir les tempêtes, je sais cependant qu'il existe des fonds d'urgence, mais il y a toujours des imprévus.

J'aimerais que vous m'en parliez. Nous essayons toujours de rattraper le temps perdu. Que faut-il faire? Vous avez une bonne idée de la situation. Que doit-il se produire et combien d'argent devrait être investi pour que l'on puisse remettre ces quais en bon état au lieu de simplement être forcés d'installer des barricades pour les enlever plus tard?

• (1215)

Le président: Je vous remercie de cette question, monsieur MacAulay, mais vous devrez attendre au prochain tour pour entendre la réponse. Il vous a fallu près d'une minute dix secondes pour poser la question, et vous avez dépassé d'une minute la période qui vous était réservée.

M. Blais est impatient de poser une autre question.

[Français]

M. Raynald Blais: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Vous devrez répondre, messieurs, au prochain tour. Je m'excuse de devoir vous interrompre de cette façon.

L'hon. Lawrence MacAulay: Vous n'êtes pas du tout désolé.

[Français]

M. Raynald Blais: Monsieur MacAulay, je vais peut-être vous aider un peu parce que ça rejoint la question que je voulais poser. Mais j'aimerais d'abord clarifier une chose. Un chiffre que M. Bouchard a mentionné plus tôt ne cadre pas avec les miens.

Vous dites que dans le cas du Québec, entre 30 et 40 p. 100 du budget est consacré annuellement au dragage.

M. Gervais Bouchard: Il s'agit de 40 p. 100 du budget de fonctionnement et d'entretien.

M. Raynald Blais: Je crois que c'est environ un million de dollars par année.

M. Gervais Bouchard: C'est en moyenne 1,5 million de dollars par année pour le dragage. Dans le budget de fonctionnement et d'entretien, qui varie légèrement, on parle d'environ 3,5 millions de dollars.

M. Raynald Blais: Vous comprendrez qu'il est de plus en plus difficile de vous suivre, et ici, je ne parle pas de vous en particulier. On nous parle de budget de capitalisation, d'immobilisation, de fonctionnement. On emploie des termes qui varient complètement d'une fois à l'autre, et dans tous les cas, il s'agit d'enveloppes budgétaires différentes. Il devient incroyablement difficile de vous suivre. Je ne vous parle même pas du tableau qu'on nous a remis mardi dernier et qui traitait du programme de dessaisissement, des salaires, des opérations portuaires et de l'administration du programme. Ce sont tous des budgets différents, établis région par région. Cependant, c'est une autre histoire. On va pouvoir y revenir plus tard.

Je vais poursuivre dans la foulée de ce que disait M. MacAulay. Je pars du principe que le dossier des ports pour petits bateaux est comme un toit qui coule. Il coule de plus en plus et risque de s'écraser. Autrement dit, les coûts de réparation deviennent de plus en plus énormes, et parce qu'on ne peut plus assumer le coût des réparations, la solution adoptée consiste à installer des clôtures. Il reste que cette situation n'est pas sécuritaire. Je voudrais que vous me fassiez part tous trois de vos commentaires à ce sujet.

J'ai l'impression que le problème, qui était au départ un problème de capitalisation, donc d'argent, est devenu plus sérieux avec le temps. En effet, même avec l'argent qu'on vous fournissait, vous

n'étiez plus capables de vous rendre jusqu'à la fin de la durée de vie des installations. J'aimerais savoir comment, au fil du temps, le problème de manque de fonds a évolué et dans quelle mesure il a donné lieu à de la dégradation.

M. Gervais Bouchard: Je pourrais commencer et laisser ensuite mes collègues parler de problèmes qui touchent leur région.

En ce qui concerne le Québec, la dégradation est relativement importante. J'ai mentionné plus tôt que l'âge moyen des structures se situait entre 25 et 35 ans. Le problème est que nous sommes rendus exactement à l'étape où l'on devrait investir un montant substantiel pour remettre les installations en état. Quand le taux de recapitalisation n'est pas suffisant — et c'est ce qui a été dit en d'autres mots —, il est certain qu'on accumule chaque année ce qu'on appelle un déficit d'entretien ou de recapitalisation. C'est très difficile de reprendre le dessus par la suite. M. Hegge a dit qu'il s'agissait d'un montant substantiel. M. Bergeron a parlé cette semaine d'un montant qui, en tenant compte de l'inflation, était évalué à 400 ou 500 millions de dollars.

En parallèle à cela, tous les coûts de construction ont augmenté. Dans la majorité des cas, les problèmes climatiques accélèrent la dégradation parce que les installations sont maintenant très âgées. Assurer la sécurité des pêcheurs est ce qui nous intéresse avant tout. Chaque année, des inspections sont réalisées par des ingénieurs sur les sites. Quand on nous indique qu'un quai n'est pas sécuritaire, nous n'avons pas d'autre choix que de prendre des mesures pour en limiter l'accès. On essaie toujours de minimiser les impacts de ces mesures et d'offrir des solutions temporaires aux pêcheurs. Pour nous qui sommes les gestionnaires des installations, arriver à investir dans un projet au bon moment représente chaque année un défi. Nous sommes souvent déphasés, en raison des questions financières.

• (1220)

[Traduction]

Le président: Vous n'avez plus de temps. Six secondes ne suffisent certainement pas pour une autre question.

Monsieur Stoffer.

M. Peter Stoffer: Merci, monsieur le président.

Monsieur, six millions de dollars ne semblent pas être un montant très important pour la région du Centre et de l'Arctique. Vous êtes responsable, si je ne me trompe, également de la région des Grands Lacs. Est-ce que la majorité des ports dans cette région sont exploités par des administrations portuaires? Relèvent-ils toujours de vous, en matière d'entretien tout au moins?

M. Al Kathan: Même les administrations portuaires relèvent de nous lorsqu'on parle de grands travaux et de choses du genre. Il y a trois administrations portuaires dans la zone des Grands Lacs. Il y a d'autres ports qui pourraient un jour relever d'administrations portuaires. Nous allons nous pencher sous peu sur ce dossier.

M. Peter Stoffer: Vous avez parlé d'un montant de 40 000 \$ dont disposent les administrations portuaires pour faire faire des travaux d'entretien; lorsque ces administrations décident de se servir de ce budget, qui est chargé de surveiller les travaux? Y a-t-il un système d'examen par les pairs? Dit-on, par exemple, que vous avez reçu 35 000 \$, montrez-moi ce que vous avez fait avec cet argent? Est-ce que quelqu'un de la direction des ports pour petits bateaux sera dans la région pour s'assurer que les deniers publics ont été dépensés conformément aux lignes directrices établies au ministère?

M. Al Kathan: J'aimerais apporter une petite précision si vous le voulez bien.

Puisque notre budget n'est pas très important, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada n'a peut-être pas les appels-les économies d'échelle pour avoir un bon réseau de spécialistes de génie maritime à sa disposition. C'est donc un problème dans notre région. Évidemment, si notre budget était plus important, le problème lui serait moins lourd.

Cela nous encourage donc à collaborer de plus près avec les administrations portuaires. Dans toutes les circonstances, nous nous assurons d'avoir de bons plans et de bons devis et les documents des contrats pertinents bien à l'avance; nous signons alors un contrat et nous traitons les administrations portuaires comme des entrepreneurs. Ainsi, si vous faites le travail, nous vous payons. Nous les aiderons, en ayant recours à tous les mécanismes appropriés, affectant du personnel du ministère, embauchant un expert-conseil si nécessaire ou même nous demanderions à Travaux publics de nous aider pour s'assurer que le travail est bien fait. Ils ne seront rémunérés que lorsque le travail sera fait conformément aux plans et devis.

M. Peter Stoffer: Merci.

Le président: Merci, monsieur Stoffer.

Monsieur Kamp.

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

Je tiens à vous remercier, messieurs, d'être venus nous rencontrer. Je vous remercie également des excellents renseignements que vous nous fournissez.

J'aimerais d'entrée de jeu apporter une petite précision, parce que je sais que notre comité veut être bien au courant de tous les faits. La motion qui a été adoptée par la Chambre des communes visait un rapport de notre comité présenté en mai dernier. Aux fins du compte rendu, parce qu'il serait possible que nous ayons oublié le texte de la motion, et puisqu'on en a parlé à quelques reprises ce matin, j'aimerais rappeler qu'on y disait: « que le gouvernement étudie l'opportunité d'augmenter le budget actuel, qui est de 86.6 millions de dollars pour 2006-2007, de 15 millions de dollars pour l'exercice 2007-2008 ». Vous pouvez trouver ce texte dans les notes d'information préparées par M. Côté.

Un peu plus tard dans le document, on nous rappelle que le budget des ports pour petits bateaux s'élève aujourd'hui à 109,2 millions de dollars pour l'année en cours. Tout semble indiquer que nous avons obtenu plus que les 15 millions de dollars que nous demandions, si vous faites les calculs. Cependant, ma question ne porte pas là-dessus.

Permettez-moi de vous rappeler la vision des ports pour petits bateaux:

L'existence d'un réseau national essentiel de ports en bon état pouvant répondre aux principaux besoins de l'industrie de la pêche commerciale. Ces ports doivent être exploités et gérés par de solides administrations portuaires (AP) professionnelles et indépendantes. Ces AP, qui représentent les utilisateurs et les collectivités locales, assument l'entière responsabilité de toutes les activités de leurs ports, notamment la gestion et les activités d'entretien mineures, ainsi que l'apport d'importantes contributions financières au financement de leurs ports.

J'aimerais commencer par cette dernière phrase. Quand on parle des sources de revenus pour faire les travaux qui doivent être faits dans les ports pour petits bateaux, qu'entend-on quand on dit « l'apport d'importantes contributions financières au financement de leurs ports »? Entend-on simplement les travaux mineurs d'entretien dont ils assument la responsabilité?

De plus, compte tenu du modèle que nous employons, y a-t-il eu des discussions ou devrait-il y avoir, à votre avis, des discussions sur

l'industrie — appelons-la comme ça — ou d'autres intervenants du secteur des ressources halieutiques pour s'assurer qu'ils auront une plus grande responsabilité à l'égard du financement des ports pour petits bateaux.

• (1225)

[Français]

Le vice-président (M. Raynald Blais): Monsieur Goulding, c'est à vous. Vous allez pouvoir en profiter pour répondre à la question que j'ai posée un peu plus tôt. Aussi bien en profiter!

[Traduction]

M. Bill Goulding: J'utiliserai la période qui m'est réservée de façon judicieuse.

Je ne pense pas que vous l'ayez mentionné, mais je pense qu'il devrait peut-être y avoir une discussion distincte portant sur les chiffres. Je ne pense pas qu'il est juste de dire que la motion qui avait été adoptée a été respectée. Je crois qu'une des questions importantes est celle de facilitateurs de programme, c'est-à-dire les services ministériels au ministère. Lorsque vous pouvez dire 109 millions de dollars, évidemment vous incluez 12 millions de dollars pour les frais généraux du ministère. Il faut donc s'assurer lorsque nous comparons des chiffres qu'ils sont bien exacts.

Quant aux sources de revenus, les administrations portuaires jouent un rôle très important à cet égard. Je crois que la dernière fois que j'ai vérifié, dans la région de Terre-Neuve, les administrations portuaires généraient des revenus d'environ 4 millions de dollars de sources autres que le MPO, et investissaient cet argent directement dans les ports. Cet argent provient de droits d'utilisateurs, de droits payés pour les services de déchargement, de la location de propriétés et de choses du genre. Ainsi, les administrations portuaires ont des sources de revenus importantes qu'elles peuvent réinvestir. On se sert de cet argent pour le fonctionnement, et dans une certaine mesure, pour l'entretien; nous voudrions que le montant affecté à l'entretien augmente parce que cela permettrait au budget dont dispose le ministère pour l'entretien d'aller plus loin.

Pour ce qui est de l'apport de l'industrie et des autres intervenants, j'aimerais vous rappeler que les administrations portuaires reçoivent des conseils et des consignes de la Direction des ports pour petits bateaux pour s'assurer que leurs installations sont rentables, pour qu'elles puissent obtenir des revenus, soit en imposant des taux fondés sur le marché pour ceux qui se servent de leurs installations, ou en imposant des droits d'utilisateur pour les services de chargement ou de déchargement ou tous les autres services offerts comme l'amarrage évidemment, les droits d'accès à l'administration et les choses du genre.

Le gros avantage des administrations portuaires est que ces dernières ont pu avoir accès à des sources de revenus qui n'existaient pas en fait pour le ministère des Pêches et des Océans. Nous savons tous qu'il y a d'autres sources de revenus comme l'APECA dans la région atlantique et RHDSC, Service Canada également. Cela a permis aux ports de se tourner vers diverses sources de revenus.

[Français]

Le vice-président (M. Raynald Blais): Merci, monsieur Goulding. Merci, monsieur Kamp.

Avant de passer la parole à M. Cuzner, j'aimerais profiter du siège que j'occupe actuellement pour vous demander si vous pouvez, monsieur Goulding, répondre à la question que j'ai posée un peu plus tôt, parce que je dois quitter à 12 h 45.

Ma question était celle-ci: conformément au principe qui veut qu'un toit qui coule finit par couler davantage et risquer de s'écraser, comment voyez-vous la situation dans votre région, au fil des années, en ce qui a trait aux ports pour petits bateaux et au manque de budget?

•(1230)

[Traduction]

M. Bill Goulding: Je crois que d'importants progrès ont été effectués et le dossier continue toujours d'évoluer. Lorsque vous disposez d'actifs dont la valeur dépasse 2 milliards de dollars, des immobilisations qui sont exposées aux dures conditions de l'environnement marin, il suffit de mentionner la dépréciation et l'usure normale, l'argent que vous investissez vise simplement à assurer que ces installations sont sécuritaires et peuvent être utilisées par nos employés. Lorsque M. Hegge et M. Bergeron étaient ici mardi dernier, ils vous ont cité des chiffres associés à l'étude de la gestion du cycle de vie et ont dit que nous devrions en fait dépenser 114 millions de dollars par année dans des projets d'infrastructure. Nous dépensons actuellement 82 millions de dollars si je ne me trompe cette année. Il y a donc un manque à gagner, un écart de 32 millions de dollars, même si l'on tient compte du 20 millions de dollars du PRI qui a été rétabli. Il s'agit d'un manque à gagner important, et cela veut dire que nous n'arrivons pas vraiment à protéger pleinement les biens mobiliers et que nous ne dépensons pas en fait autant qu'un bon intendant devrait dépenser dans ce secteur. Tout au moins c'est ce que certains diraient.

[Français]

Le vice-président (M. Raynald Blais): Monsieur Kathan, avez-vous quelque chose à ajouter?

Monsieur Cuzner, c'est à vous.

[Traduction]

M. Rodger Cuzner: Je me souviens qu'un des projets qui a été effectué lorsque j'ai été élu en 2001 avait été reporté pendant une certaine période parce qu'on avait prévu la construction d'un brise-lame important dans le cadre du projet. Il fallait qu'on lance une initiative de rétablissement de l'habitat qui serait perturbé dans le cadre du projet; le groupe avait assumé la responsabilité du projet. En fait, on a retardé ce projet de près d'un an pour ces raisons.

Il semble qu'aujourd'hui, les gens en région accumulent ces crédits en matière d'habitat. Est-ce que c'est une pratique qui se fait aujourd'hui à l'échelle nationale?

M. Al Kathan: Je ne veux pas parler pour une autre région, mais je crois que cela se fait dans la région du Pacifique. Dans notre région, nous avons certains problèmes car nous voulons trouver un projet visant à rétablir l'habitat lorsque nous construisons des ports dans des régions plus éloignées. Nous rencontrons donc nos collègues qui s'occupent de l'habitat pour voir s'il est possible d'intervenir. Nous voulons faire preuve d'innovation, c'est-à-dire trouver une façon de trouver d'autres associés, par exemple, le gouvernement du Manitoba, les services hydroélectriques ou d'autres intervenants, pour mettre en commun nos ressources et trouver un projet qui nous permettrait d'intervenir dans le secteur de l'habitat.

Vous avez parlé d'accumulation de crédits, nous pourrions également mettre en commun nos ressources pour lancer un projet ou rétablir l'habitat à l'avance même pour avoir des crédits plus tard.

M. Rodger Cuzner: C'est donc une pratique qui est de plus en plus acceptée.

M. Bill Goulding: C'est exact. Dans la région de Terre-Neuve, nous commençons simplement à faire les choses de cette façon. Nous avons collaboré avec les intervenants du secteur de l'habitat pendant des années, mais la plupart de nos projets n'ont pas entraîné de détérioration ou destruction de l'habitat du poisson. Cependant, quand on étudie les choses de plus près, on constate que cela s'est peut-être produit dans certains dossiers; c'est pourquoi nous avons l'intention de lancer des plans de surveillance et d'obtenir les approbations nécessaires s'il y a détérioration, destruction ou perturbation de l'habitat dans le cadre d'un de nos projets.

M. Rodger Cuzner: Trouvez-vous que cela représente un défi toujours plus important? Dans certains des projets de dragage, l'élimination des boues de dragage fait-elle augmenter le coût des projets dans les ports? Pouvez-vous nous en dire un peu plus long? Est-il difficile de se défaire de ces boues de dragage? À une époque, on pouvait simplement procéder au dragage et se défaire de ces boues dans l'océan. Vous n'êtes plus autorisés à agir de cette façon de nos jours.

M. Bill Goulding: Je crois que nos collègues d'Environnement Canada ne diront pas que vous n'avez plus le droit de le faire, mais vous devez tout de même respecter les dispositions de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et le Règlement sur l'immersion des déchets en mer.

Il est vrai que dans nombre de travaux de dragage que nous avons faits dans la région atlantique, très peu de boues de dragage sont déversées dans l'océan en raison du régime réglementaire; c'est pourquoi une bonne partie de ces boues sont enfouies. Je sais que dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador, par exemple, nous recevons la permission des responsables provinciaux pour apporter nos boues de dragage, si elles ne sont pas contaminées, aux sites d'enfouissement municipaux. Et cela fonctionne de façon assez efficace, parce que les provinces essaient de consolider leurs lieux d'enfouissement, et elles sont fort heureuses de recevoir cette couverture. Cependant, puisqu'elles veulent consolider leurs lieux d'enfouissement, les coûts du transport par camion augmentent — parce qu'il y a peu de lieux d'enfouissement — de plus les coûts du dragage augmentent, et cette situation devrait se poursuivre.

•(1235)

M. Rodger Cuzner: La même situation existe-t-elle dans les autres régions? A-t-on recours aux lieux d'enfouissement provinciaux?

M. Bill Goulding: Oui.

M. Gervais Bouchard: La même situation existe au Québec.

M. Al Kathan: Nous ne nous servons pas de lieux d'enfouissement municipaux. Les travaux de dragage dans ma région sont beaucoup plus limités que dans celles de mes collègues, mais il nous faut trouver d'autres façons de procéder au dragage et éliminer les boues de dragage. Habituellement, c'est un endroit éloigné du site, au-dessus de la laisse de haute mer.

M. Rodger Cuzner: Très bien.

Le président: Merci, monsieur Cuzner.

Monsieur Asselin.

[Français]

M. Gérard Asselin: Monsieur le président, nous sommes habitués, à ce comité, à demander certains documents, mais ça tombe souvent entre deux chaises. Bref, entre la commande et la livraison, il y a des délais excessivement longs.

Monsieur Bouchard, je suis convaincu que vous avez pris bonne note des trois questions que je vous ai posées sur les quais qui seront réparés, ceux qui seront démolis et ceux qui seront cédés. Peut-on penser qu'il est possible d'obtenir le portrait réel de la situation des ports au Québec pour le 15 septembre, lors de la rentrée parlementaire?

M. Gervais Bouchard: Il n'y a aucun problème à fournir l'information précise que vous avez demandée. Si, par la suite, vous voulez plus de détails et certaines informations et explications, il faudra évaluer la situation avec vous ainsi qu'avec les autorités du ministère pour déterminer vraiment de quelle façon on peut répondre à votre demande.

M. Gérard Asselin: C'est bien, c'est tout.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Asselin.

Vous avez la parole, monsieur Calkins.

M. Blaine Calkins: Merci, monsieur le président. Je voulais poser d'autres questions sur la région du Centre.

J'ai reçu un document mardi qui faisait état... Dans votre exposé, monsieur, vous avez mentionné combien de ports essentiels et de ports non essentiels ou de ports de plaisance avaient été recensés. Pouvez-vous me répéter ces chiffres, s'il vous plaît?

M. Al Kathan: Vous voulez dire à l'échelle régionale?

M. Blaine Calkins: J'aimerais connaître le pourcentage par région.

M. Al Kathan: Il y a actuellement 57 ports de pêche et 165 ports de plaisance ou ports non essentiels.

M. Blaine Calkins: De ces ports — les 57 ports essentiels et les 165 autres — combien avez-vous l'intention de céder?

M. Al Kathan: Les 165 ports. Des 57 ports, certains n'ont pas encore fait l'objet d'une décision officielle. Il s'agit de ports de pêche, et nous devons peut-être consulter les pêcheurs afin de décider si nous allons les conserver ou procéder au dessaisissement.

M. Blaine Calkins: Au cours des dernières années — les cinq, six ou dix dernières années —, peu importe, combien de ports ont été dessaisis dans la région du Centre?

M. Al Kathan: Il y avait à l'origine 516 ports, et si nous soustrayons 218, cela représente environ 300 ports.

M. Blaine Calkins: Je suppose qu'il y a eu des ententes de dessaisissement pour chacun de ces 300 ports. Est-ce exact? C'est fait sur une base individuelle. Ai-je raison?

M. Al Kathan: À l'occasion, nous retirons l'infrastructure et cédon le territoire ou le terrain à la province.

M. Blaine Calkins: Très bien. Dans les autres cas, si cela se trouve dans une municipalité ou quelque chose du genre, on l'aurait peut-être cédé à la municipalité ou à un groupe d'intérêt qui voudrait assurer l'entretien du port. Est-ce exact?

M. Al Kathan: Je ne sais pas vraiment ce qui s'est passé dans le cas de tous les ports de l'Ontario, mais je sais que dans les Prairies, tous les ports ont été cédés à la province ou à la municipalité. En Ontario, je crois que la majorité ont été cédés aux municipalités pertinentes.

M. Blaine Calkins: Des 6,3 millions de dollars qui sont prévus dans le budget de fonctionnement ou d'entretien, ou dans le budget général des ports pour petits bateaux de la région du Centre, je suppose qu'une partie sera utilisée pour les provinces des Prairies. Est-ce qu'une partie de cet argent est utilisée pour les ports pour

petits bateaux qui ont été dessaisis ou est-ce qu'une fois que l'on a procédé au dessaisissement, on met fin automatiquement au financement provenant du ministère des Pêches et des Océans?

• (1240)

M. Al Kathan: Une fois qu'un port est dessaisi, nous ne dépensons plus d'argent du tout dans ce site.

M. Blaine Calkins: Des 57 ports de pêche qui sont toujours exploités, combien sont administrés par une administration portuaire? Le savez-vous? Combien d'entre eux sont représentés par une administration portuaire?

M. Al Kathan: Il y a 30 administrations portuaires qui s'occupent si je ne me trompe de 34 ports; il y en a peut-être une ou deux qui sont sur le point de conclure une entente.

M. Blaine Calkins: Je crois que vous avez dit dans votre exposé que la région du Centre — non pas les Prairies, mais la région du Centre — prévoit construire plus de ports et qu'il existe une demande pour la construction de sept ports si je ne me trompe dans la région de l'Arctique. Est-ce exact?

M. Al Kathan: Deux nouvelles demandes ont été reçues. Il y a quelques 16 ports dans les provinces des Prairies, dans la région lacustre, et sept au Nunavut.

M. Blaine Calkins: Je m'excuse, vous avez dit sept au Nunavut...?

M. Al Kathan: Dans les Prairies, il s'agit de 16 ports d'eau douce.

M. Blaine Calkins: Seize ports en eau douce. Très bien, je vois.

Je peux partager la période qui m'a été réservée avec M. Kamp.

Le président: Monsieur Kamp, vous disposez d'une minute et demie.

M. Randy Kamp: Ah, ça veut dire que j'ai tout le temps du monde.

Dans quelle mesure pensez-vous que vos rôles ou responsabilités évolueront, si c'est le cas, au fur et à mesure que l'aquaculture deviendra une industrie de plus en plus importante dans vos régions?

M. Bill Goulding: Je crois que l'on aura de plus en plus recours aux ports pour petits bateaux au fur et à mesure que l'aquaculture deviendra partie intégrante du secteur des pêches. À la Direction des ports pour petits bateaux, nous avons pensé au secteur de l'aquaculture et aux meilleures façons de composer avec son expansion; nous pensions que peut-être la Direction des ports pour petits bateaux pourrait jouer un rôle en offrant des services de base à cette industrie. Ainsi, la Direction des ports pour petits bateaux offrirait des services et des installations de base; les services spécialisés — la biosécurité ou des zones de sécurité intensives où il faudrait du matériel spécial et des choses du genre ne feraient pas partie des services offerts par les ports pour petits bateaux.

L'aquaculture présente des défis importants pour toutes les régions du pays. L'infrastructure maritime du secteur aquacole est bien différente de celle de nos clients de tous les jours. Comment offrir des services à ces utilisateurs au sein des ports actuels, comment composer avec un achalandage accru et les conflits qui pourraient exister entre les utilisateurs sont tous des problèmes associés à l'épanouissement du secteur aquacole.

Je crois que les ports pour petits bateaux pourront certainement jouer un rôle dans ce secteur. Comme c'est le cas dans bien d'autres secteurs, des ressources financières supplémentaires s'imposeront si l'on veut assurer l'infrastructure et les services dont a besoin l'industrie aquacole; donc, je pense que ce secteur demandera une aide financière supplémentaire au ministère.

M. Randy Kamp: Je me demande, et c'est peut-être un peu philosophique, si les contribuables devraient en fait financer le secteur aquacole dans la même mesure qu'il assure un financement à la pêche commerciale?

Le président: C'est simplement une question philosophique.

M. Bill Goulding: Je crois qu'il serait possible de mettre sur pied un cadre stratégique politique raisonnable qui permettrait à notre programme, celui des ports pour petits bateaux, de jouer un certain rôle pour aider l'industrie. Le reste des responsabilités seraient celles de l'industrie.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Dans la négative, j'aimerais rappeler que M. Asselin a demandé des renseignements sur les ports pour petits bateaux dans sa circonscription. Je vous demanderais si possible de fournir les mêmes renseignements à tous les députés pour leur circonscription. Cela serait fort utile. Nous pouvons vous fournir la liste des circonscriptions des députés membres du comité.

Je pense que M. Asselin parlait des travaux en cours ou des travaux projetés.

[Français]

M. Gérard Asselin: Monsieur le président, j'apprécierais certainement beaucoup si M. Bouchard pouvait nous donner cela par circonscription. Je ne représente pas seulement les intérêts de ma circonscription au comité, je représente les intérêts de l'ensemble du Québec, avec M. Blais.

On veut avoir un portrait réel de la situation des ports pour petits bateaux au Québec, parce qu'on va voyager et on voudrait savoir dans quelles régions aller. En outre, avant de partir, on aimerait connaître la situation, entre autres choses.

Deuxièmement, je pense qu'un député d'une circonscription comme Manicouagan, sur la Côte-Nord, n'est jamais trop informé de l'état des infrastructures portuaires qui sont la propriété du gouvernement fédéral. J'ai de la difficulté à expliquer à l'association de bénévoles qu'on n'a pas d'argent, que le quai se détériore, que le cancer est généralisé, alors que le rapport de la vérificatrice générale indique qu'il y a un surplus de 15 milliards de dollars cette année. J'ai bien de la difficulté à comprendre cela.

• (1245)

M. Gervais Bouchard: J'ai bien pris vos questions en note. Elles sont tout de même assez précises. C'est de l'information qu'on peut rendre disponible pour vous. Ensuite, on peut vous donner des explications sur la signification des chiffres en tant que tels afin que vous soyez informés lors de vos visites des sites.

[Traduction]

Le président: Merci.

J'aimerais remercier nos témoins d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. Les discussions sur les ports pour petits bateaux sont toujours fort intéressantes. Nous vous remercions d'avoir pris le temps de venir nous rencontrer. Merci beaucoup.

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.