



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 039 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 19 mai 2005

Président

M. Tom Wappel

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des pêches et des océans

Le jeudi 19 mai 2005

• (0935)

[Traduction]

Le président (M. Tom Wappel (Scarborough-Sud-Ouest, Lib.)): La séance est ouverte.

Je voudrais remercier nos témoins d'être venus aujourd'hui à l'occasion de notre examen du budget principal des dépenses de 2005-2006, conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.

Nous en sommes à notre quatrième séance consacrée au budget principal des dépenses. Comme le comité en a convenu plus tôt, nous allons nous concentrer aujourd'hui sur les ports pour petits bateaux. Comme je l'ai dit à la réunion de mardi, pour le cas où il n'y aurait plus de questions sur les ports pour petits bateaux—et je doute fort que cela se produise—, les responsables du ministère, y compris le sous-ministre, ont eu l'obligeance de venir pour que nous puissions examiner d'autres domaines.

Monsieur Kamp, il y a quorum. Par conséquent, avant de céder la parole à M. Da Pont, je vais peut-être vous demander de dire ce que vous avez à dire.

M. Randy Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission, PCC): J'ai une motion que j'aimerais proposer. Je crois que le texte a été distribué. La motion est très simple. Elle demande au comité de discuter le plus tôt possible des mesures à prendre au cas où le gouvernement n'aurait pas répondu, d'ici le 21 mai 2005, au deuxième rapport du comité, comme celui-ci l'a demandé.

Le président: En principe, vous avez besoin du consentement unanime pour proposer la motion. Vous n'avez pas besoin du consentement unanime pour donner un avis qu'à la prochaine séance du comité, vous proposerez cette motion.

M. Kamp a-t-il le consentement unanime pour proposer sa motion aujourd'hui?

Des voix : D'accord.

Le président : Vous pouvez donc proposer la motion aujourd'hui. Débat?

Vous avez la parole, monsieur Kamp.

M. Randy Kamp: Vous vous en souviendrez, nous avons demandé au gouvernement de répondre dans les 60 jours, notamment à cause de la gravité de la situation sur le Fraser et parce que le délai normal de 120 jours prévu dans le Règlement nous aurait menés bien au-delà du début de la saison de pêche. Nous avons donc jugé important d'indiquer au gouvernement que nous souhaitons une réponse rapide.

Vous vous souviendrez également que nous avons dit dans ce paragraphe qu'à défaut d'une réponse rapide, nous envisagerions à nouveau de demander une enquête judiciaire. Je crois donc qu'il conviendrait au moins d'en discuter une fois que l'échéance du 21 mai sera passée.

Le président: Tout d'abord, nous avons bien demandé que le ministère nous réponde dans les 60 jours. Toutefois, il faudrait dire, par souci d'équité, que les règles de procédure accordent en principe au ministère jusqu'à 120 jours pour répondre, indépendamment du nombre de jours que nous avons fixé.

Collègues, l'adoption de cette motion nous imposerait seulement de discuter de cette question à notre prochaine réunion, le mardi qui suivra la suspension, en supposant que nous soyons de retour. L'adoption de la motion ne nous imposerait rien de plus.

Plaît-il donc au comité d'adopter la motion?

(La motion est adoptée.)

Le président: Je vous remercie.

Nous avons avec nous M. Larry Murray, sous-ministre, M. David Bevan, sous-ministre adjoint, George Da Pont, sous-ministre adjoint, et Robert Bergeron, directeur général, Ports pour petits bateaux.

Comme je ne sais pas comment les événements évolueront, je voudrais dire certaines choses dès le début de la séance. Nous devons avoir une interruption et, bien sûr, nous aurons ce soir un important vote qui pourrait aboutir au déclenchement d'élections, ou peut-être pas. Par conséquent, il est bien possible que ce que je vais dire soit hors de propos, mais, pour le cas où nous aurions des élections, je voudrais souligner que cela a été un plaisir pour moi de travailler avec ce comité.

Je voudrais remercier nos interprètes, je voudrais remercier notre greffier, M. Jim Latimer, nos attachés de recherche, M. François Côté et M. Alan Nixon, qui est absent aujourd'hui.

Au nom du comité, je voudrais aussi dire quelques mots à M. Murray et son équipe.

Monsieur Murray, je dois vous dire, au nom du comité, que nous pensons que vous avez fait un excellent travail. Nous avons été très impressionnés par votre dévouement à un ministère vraiment labyrinthique qui doit s'occuper d'innombrables questions. Je crois que personne ne peut envier la tâche du ministre ou du sous-ministre. Bien sûr, nous aimerions bien disposer de la limousine et de tout le reste, mais le travail de gestion d'un ministère, et particulièrement de ce ministère, constitue, je crois, un défi extrême. Je voudrais juste dire, au nom du comité : félicitations. Ce que nous avons vu nous porte à croire que vous faites un travail exceptionnel.

Cela étant dit, je cède la parole à M. Da Pont pour qu'il présente son exposé préliminaire.

M. George Da Pont (sous-ministre adjoint, Ressources humaines et services intégrés, ministère des Pêches et des Océans): Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis très heureux d'être ici aujourd'hui pour répondre à vos questions concernant le programme des ports pour petits bateaux. Sachant que le comité connaît très bien ce programme, je serai bref.

Nous savons tous que le programme des ports pour petits bateaux fournit de précieuses infrastructures portuaires à des centaines de petits villages de pêche. Nous avons actuellement un total de 1 240 ports au Canada, dont 1 008 sont des ports de pêche et 232, des ports de plaisance. Ces infrastructures stimulent la croissance économique de l'industrie de la pêche et des localités côtières et génèrent de l'emploi. Par exemple, en Nouvelle-Écosse 58 000 personnes ont des emplois dans des secteurs de la province qui utilisent directement les ports ou en bénéficient, ce qui représente 14 p. 100 du total des emplois dans le secteur privé de la Nouvelle-Écosse.

Comme vous le savez, l'objectif du programme des ports pour petits bateaux est d'entretenir un réseau de quelque 750 ports de pêche essentiels pour appuyer l'industrie de la pêche, de promouvoir la création d'administrations portuaires pour assurer la gestion locale des ports de pêche commerciale et de se dessaisir de tous les ports récréatifs et des ports de pêche non essentiels.

Comme nous en avons déjà parlé, le budget alloué au programme des ports pour petits bateaux dans le budget principal des dépenses est de 86,1 millions de dollars. Ces fonds sont répartis comme suit. Je vous donne ici une ventilation plus détaillée que celle qui figure dans le rapport sur les plans et les priorités, dont le comité dispose.

Nous avons, pour le fonctionnement et l'entretien, environ 43,4 millions de dollars; 34,1 millions de dollars pour les grands et les petits travaux d'immobilisation; 500 000 \$ pour les subventions et les contributions; et environ 8,1 millions de dollars pour les salaires. Sur ces montants, 1,5 million de dollars sont réservés à des fins de dessaisissement.

Comme les membres du comité le savent par suite de nos discussions antérieures, le budget du programme a été considérablement augmenté en 2002, lorsque le gouvernement a annoncé des crédits supplémentaires de 100 millions de dollars sur cinq ans pour remédier à certaines des situations les plus urgentes.

De plus, le MPO a pu bonifier dans les dernières années le budget des ports pour petits bateaux en réaffectant des fonds initialement destinés à d'autres projets d'immobilisation pour lesquels des délais imprévus ont modifié les plans de dépenses prévus. Cela nous a permis de faire face à des événements imprévus, comme les dégâts causés par l'ouragan Juan en 2003 ainsi que les ondes de tempête de l'an dernier en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve.

Comme le ministre Regan l'a dit au comité plus tôt cette semaine, malgré l'importante augmentation du budget, les ressources disponibles pour maintenir un réseau de ports aussi vaste et diversifié ne sont pas suffisantes pour faire tout ce qui serait nécessaire aussi rapidement que nous le souhaitons. Nous accordons donc la priorité aux réparations les plus urgentes dans les ports de pêche les plus actifs.

Plus de 1 500 projets sont réalisés chaque année dans des centaines de ports. Certains d'entre eux sont évidemment très importants, et d'autres très petits.

Vous savez peut-être aussi que nous avons établi un barème de priorité pour nous assurer que les fonds sont consacrés aux situations les plus urgentes. Dans l'exposé qu'il a présenté au comité, le ministre a souligné l'importance et la priorité qu'il a accordées au financement du programme.

En sus des considérations budgétaires, je souhaite attirer l'attention du comité sur d'autres aspects du programme.

Tout d'abord, je voudrais souligner le dévouement des volontaires qui constituent les administrations portuaires, sans lesquels nous n'aurions pas pu mettre en oeuvre le programme. Comme vous le savez, il y a plus de 5 000 bénévoles qui consacrent leur temps et leur énergie à la gestion des administrations portuaires.

Le ministère finance des initiatives, tant nationales que régionales, pour aider les administrations portuaires à assumer leurs responsabilités. Au cours des dernières années, le programme a consacré plus de 3 millions de dollars par an au renforcement et au soutien des administrations portuaires, en concentrant ses efforts sur des questions telles que la formation, la fatigue des administrations portuaires et l'inquiétude suscitée par l'assurance-responsabilité civile. Nous savons que nous devons en faire plus, et nous travaillons de concert avec le Comité consultatif national des administrations portuaires ainsi qu'avec les comités consultatifs régionaux des administrations portuaires pour définir les priorités sur lesquelles nous devons nous concentrer ensemble à court terme.

● (0940)

Comme vous le savez, l'un des principaux objectifs du programme des ports est de garder les ports essentiels à l'industrie de la pêche ouverts et en bon état. Tous les ports de pêche jugés non essentiels et les ports récréatifs doivent être cédés. Depuis le début du programme de dessaisissement, le programme de ports pour petits bateaux a cédé 1 029 ports. La plupart ont été cédés à des municipalités et à des associations sans but lucratif de petites collectivités côtières. Ces collectivités sont souvent mieux placées pour agrandir ces installations et favoriser le développement économique d'une façon novatrice.

Avant de céder ces ports, le programme des ports pour petits bateaux fait des réparations raisonnables ou offre une compensation financière équivalente aux bénéficiaires pour faciliter la prise en charge du port. Au total, 61,8 millions de dollars ont été consacrés depuis 1994-1995 à des réparations liées à des activités de dessaisissement. Les ports cédés demeurent ouverts et actifs et restent donc à la disposition des collectivités locales. Le programme de dessaisissement a été efficace. Il n'a été limité que par les fonds disponibles pour réparer les ports avant leur cession. Depuis 2003-2004, le programme des ports pour petits bateaux a réservé chaque année 1,5 million de dollars dans son budget pour financer des cessions de ports prioritaires.

C'est malheureusement tout ce que nous pouvons faire, compte tenu des besoins d'entretien plus pressants des ports de pêche essentiels. Quelques collectivités impatientes d'acquiescer leur port et de le voir réparer ont exercé des pressions croissantes. Nous discutons des besoins de dessaisissement avec les organismes centraux dans le cadre des besoins généraux de financement du programme.

Je tiens à remercier le comité de son intérêt constant pour le programme des ports pour petits bateaux. Cela termine mon exposé préliminaire, monsieur le président.

● (0945)

Le président: Merci, monsieur Da Pont.

Conformément à l'entente du comité, nous limiterons les questions aux ports pour petits bateaux jusqu'à ce que le sujet soit épuisé. Merci, monsieur Da Pont.

Nous commencerons par M. Keddy.

M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC): Nous ne pourrions pas parler du saumon de l'Atlantique?

Le président: Non, pas tant que le comité a encore des questions sur les ports pour petits bateaux.

M. Gerald Keddy: Ce n'est pas important. Je plaisantais.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins du ministère.

Je n'étais pas député lorsque le rapport sur l'infrastructure maritime a été déposé en 2001, mais j'en ai lu la plus grande partie, et je pense qu'il était très bon. Je ne sais pas si toutes les recommandations ont été mises en oeuvre. L'un des plus grands échecs, c'est que nous voyons un ministère aux ressources limitées réaffecter des fonds destinés aux ports pour petits bateaux afin de financer le dessaisissement. Ces fonds doivent servir à des réparations et à de l'entretien que le gouvernement faisait dans les ports avant leur cession à des administrations portuaires.

Le ministère a prévu 20 millions de dollars par an pendant cinq ans pour les réparations de l'infrastructure. Je crois que le rapport du comité recommandait 400 millions de dollars pour des réparations immédiates et un budget permanent d'environ 80 millions de dollars par an pour les réparations courantes et le processus de dessaisissement.

La circonscription que je représente, South Shore—St. Margaret's, est une énorme région de pêche. Je ne pourrais pas vous dire combien de quais ou combien de ports on y trouve, mais il y en a sûrement plus d'une centaine ou, en tout cas, des douzaines et des douzaines.

Pouvons-nous nous attendre à ce que ce programme se termine, à ce qu'il donne des résultats? Pouvons-nous attendre à ce que l'argent que le gouvernement dépense à droite et à gauche serve finalement à quelque chose? Y aura-t-il de l'argent à offrir aux administrations portuaires? J'ai également quelques questions à poser au sujet de ports particuliers de la circonscription que je représente.

M. George Da Pont: Pour ce qui est de la disponibilité de fonds, je ne peux que répéter ce que le ministre a dit au comité il y a quelques jours, de même que les arguments qu'il a présentés au Comité consultatif national des administrations portuaires à Halifax, il y a quelques semaines.

Il a dit que le financement du programme des ports pour petits bateaux constitue l'une de ses priorités, et qu'il fera tous les efforts possibles pour stabiliser le financement du programme. Cette année, nous avons une réduction de 5 millions de dollars dans le financement des grandes immobilisations. En 2007, le programme existant de 100 millions de dollars se terminera. Je crois que le ministre s'est fixé pour objectif d'essayer de stabiliser ce financement et de se présenter devant ses collègues du Cabinet avec un dossier très convaincant pour obtenir un financement supplémentaire.

De plus, il nous a demandé cette année d'examiner toute possibilité d'ajouter des fonds au budget. Je répète donc que c'est une priorité pour le ministre.

• (0950)

M. Larry Murray (sous-ministre, ministère des Pêches et des Océans): Si vous le permettez, je vais ajouter quelques précisions pour que le comité comprenne mieux ce dont nous avons besoin

pour faire le travail. Nous croyons que si nous pouvions garder les 20 millions de dollars et augmenter le financement du fonctionnement et de l'entretien de 30 millions, nous serions en mesure de bien gérer le programme et d'entretenir les 750 ports essentiels.

Nous estimons en outre que pour faire avancer assez rapidement le dessaisissement, il nous faudrait environ 61,5 millions de dollars sur cinq ans pour terminer le programme.

Que ces chiffres soient exacts ou non, ce sont nos estimations de ce qu'il nous faut au chapitre du fonctionnement et de l'entretien pour gérer adéquatement les ports pour petits bateaux et terminer le programme de dessaisissement en cinq ans.

M. Gerald Keddy: Les dépenses du ministère entre 2003 et 2008 ont été estimées à 80 millions de dollars pour 2005-2006, 80 millions de dollars pour 2006-2007 et 60 millions de dollars pour 2007-2008. Êtes-vous en train de dire maintenant que le maintien, après la présente année, d'un budget de 60 millions de dollars par an vous permettrait de moderniser les ports et de gérer le processus de dessaisissement et les administrations portuaires?

M. Larry Murray: Je dis que d'après nos estimations, nous aurions besoin de conserver les 20 millions de dollars, c'est-à-dire de garder 86 millions de dollars. Nous pensons en outre avoir besoin de 30 millions supplémentaires pour mettre en oeuvre un bon programme et entretenir convenablement 750 ports essentiels. Pour les dessaisissements, nous croyons avoir besoin d'un montant ponctuel supplémentaire de 60 millions de dollars sur cinq ans. Ce sont là de nos estimations.

Le ministre fera tout ce qu'il pourra pour conserver les 5 millions de dollars déjà mentionnés au chapitre des immobilisations. Ce montant est enterré dans les grandes dépenses en capital, ici. C'est une autre petite difficulté, mais nous y travaillons.

M. Gerald Keddy: Merci beaucoup, monsieur Murray. Vous m'avez donné en fait une réponse très claire.

Je crois que le problème, comme les membres du comité l'ont dit et comme l'étude l'a établi, est que le financement est toujours en difficulté. Ma grande inquiétude pour beaucoup trop des projets du MPO—nous ne parlons ici que des ports pour petits bateaux—est que vous devez constamment trouver des sources de financement internes, ce qui impose de grandes contraintes à d'autres parties de votre organisation.

J'ai quelques autres questions à poser au sujet de votre programme des ports pour petits bateaux. Il y a de grands problèmes qui semblent constamment revenir. Dans le cas des ports directement exposés à la mer, qui ne sont pas protégés du vent par une île ou un autre relief, vos carapaces en pierre... Je sais que vous avez modifié ces dernières années la façon dont le revêtement en pierre est appliqué. Le revêtement contient beaucoup de petits moellons, ce qui fait que les vagues ne peuvent pas pénétrer pour renverser les pierres. Cette façon de procéder coûte un peu plus cher, mais elle est beaucoup plus efficace. Je voudrais simplement avoir l'assurance que vous maintiendrez cette méthode. Même certains des brise-lames devraient probablement être remplacés et être entourés de petits moellons.

Mon autre question porte sur le dragage. Je crois savoir que la politique de dessaisissement du MPO et la collaboration avec les administrations portuaires comprennent le dragage. Un certain nombre de ports ont demandé ce service, mais on leur a répondu qu'il n'était pas applicable dans leur cas.

Je voudrais connaître la position du ministère sur le dragage et sur le revêtement de pierre des brise-lames. Un certain nombre de brise-lames devraient être prolongés ou recevoir des ajouts et devraient être construits de façon à supporter les ravages de la mer.

• (0955)

M. George Da Pont: Je vais commencer par une observation générale, après quoi mon collègue, M. Bergeron, répondra aux questions précises que vous avez posées.

Vous avez abordé dans votre première question un problème dont nous sommes très conscients et qui nous cause certains soucis, particulièrement après les dégâts causés par les ondes de tempête que nous avons eues sur la côte Est. Ce que nous envisageons, d'une façon générale, de concert avec Protection civile Canada, c'est de réaliser une étude systématique pour déterminer les meilleures méthodes et techniques de construction, et essayer de tenir compte de certaines des situations que vous avez mentionnées et des conditions atmosphériques inhabituelles qui ont occasionné beaucoup de dégâts.

Pour ce qui est de vos questions précises, je crois que mon collègue essaiera d'y répondre.

M. Robert Bergeron (directeur général, Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans): Pour les brise-lames, nous appliquons ordinairement les normes de l'industrie. Les normes que nous utilisons sont également recommandées par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Cela étant dit, il est vrai que nos installations semblent avoir été soumises ces dernières années à toutes sortes de tempêtes. Nous envisageons donc évidemment de réexaminer les normes de façon à construire des brise-lames un peu plus solides et plus capables de résister aux tempêtes de l'avenir.

Nous assumons effectivement la responsabilité du dragage dans nos ports, quand c'est nécessaire. Toutefois, comme pour tout le reste, nous concentrons nos efforts sur les travaux de dragage essentiels au bon fonctionnement des ports et à la sécurité des utilisateurs. Nous devons refuser de nous occuper de certains travaux de dragage parce que nous estimons, à cause de notre budget limité, que ces travaux ne sont pas absolument essentiels pour la sécurité. C'est le premier critère que nous prenons en considération chaque année après l'inspection du printemps. Nous concentrons habituellement nos efforts sur le dragage nécessaire pour assurer le fonctionnement des ports pendant la saison de la pêche.

Le président: Merci, monsieur Bergeron.

Merci, monsieur Keddy.

[Français]

Monsieur Blais, s'il vous plaît, vous disposez de sept minutes.

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

Je vais commencer par quelques petites questions. Le Programme de dessaisissement vise 1 029 ports dessaisis ou cédés. De ces 1 029 ports, combien y en a-t-il au Québec?

C'est une question facile.

M. George Da Pont: Oui, j'ai ces chiffres; donnez-moi quelques minutes pour les trouver.

M. Raynald Blais: Ce temps me sera-t-il crédité?

M. Robert Bergeron: Le nombre de ports est 229. Vingt-quatre ports de pêche et 205 ports de plaisance ont été dessaisis.

M. Raynald Blais: Combien y en a-t-il à Terre-Neuve?

M. Robert Bergeron: À Terre-Neuve, il y a 98 ports de pêche et un de plaisance.

M. Raynald Blais: Cette question en amène une autre, ainsi que des commentaires.

Lorsqu'on agit correctement, avec diligence et qu'on fait nos devoirs, il ne faudrait être pénalisé par rapport à d'autres qui en font peut-être moins, agissent avec moins de diligence ou font leurs devoirs moins correctement.

Les gens du Québec ont fait un effort louable, mais il ne faudrait pas que cet effort louable les pénalise en bout de ligne. Prenons l'exemple du Programme de dessaisissement; le budget alloué actuellement et pour les prochaines années est d'un million et demi de dollars. On sait déjà que ce montant n'est pas suffisant pour faire face à la réalité.

Chez nous, au Québec, et plus particulièrement dans le comté de Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, où l'on retrouve beaucoup d'installations portuaires, il y a des situations malheureuses que je considère, pour ma part, scandaleuses. Certains quais se détériorent au point où la seule solution envisageable est de clôturer le quai. C'est le cas des quais délabrés de Grande-Vallée et de Rivière-au-Renard. Je ne crois pas que ce soit une solution louable ni une solution responsable.

Je connais votre degré de responsabilité et l'intérêt que vous portez au dossier. Toutefois, vous comprendrez que les commentants que je représente et moi-même voulons tout simplement — et ce n'est pas très compliqué — des actions concrètes qui nous permettraient d'avoir un programme de dessaisissement avec suffisamment de fonds pour relever les différents défis, sûrement pas pour en arriver aux solutions faciles comme celle de clôturer des quais lorsqu'ils sont en mauvais état.

En ce qui concerne le Programme de dessaisissement, j'ai cru comprendre que vous aviez l'intention de demander un budget de 61,5 millions de dollars échelonné sur cinq ans. C'est M. Murray qui en a parlé tout à l'heure. Je trouve cela très intéressant, mais j'imagine que cette option est à l'horizon de 2006-2007.

• (1000)

M. George Da Pont: Comme je l'ai dit, on n'a pas assez de fonds pour le programme des diverses structures. C'est clair, on est d'accord, on a fait les calculs. On sait, comme le sous-ministre l'a dit, qu'on a besoin d'environ 60 millions de dollars sur cinq ans pour agir avec une certaine rapidité.

Aujourd'hui, presque 300 ports sont prêts, mais on n'a pas les fonds nécessaires. Quand on répartit les fonds dont on dispose, on met la priorité sur les ports que l'on va conserver, les ports qui sont essentiels pour la pêche. On fait de notre mieux avec les fonds que l'on a.

On a créé un système pour établir les priorités d'une façon claire et égale pour tous et dans toutes les régions du pays. On a alloué tous les fonds selon ces critères pour s'assurer d'être équitable, tout en mettant l'accent sur les situations les plus urgentes, bien que l'on sache que cela n'est pas suffisant.

M. Raynald Blais: Parlons justement de l'établissement des priorités. Ce n'est pas la première fois que je lis dans vos documents que le travail sera fait dans des ports jugés essentiels. Dans mon vocabulaire, les ports jugés essentiels sont assez différents des ports actifs. Qu'est-ce qui détermine qu'un port est essentiel? J'imagine qu'il faut des données plus complexes ou des chiffres plus élevés pour qu'un port soit jugé essentiel plutôt que simplement actif.

Vous savez comme moi que la manière dont certains quais sont installés les rend essentiels pour la sécurité, dans mon langage à moi, même s'ils ne sont pas forcément très actifs. Par exemple, ils sont positionnés pour permettre aux bateaux de s'arrêter dans un moment de tempête ou quelque chose du genre. Je ne voudrais pas que le vocabulaire puisse permettre d'éliminer des quais ou des ports pour petits bateaux qui, à mon avis, même s'ils sont moins achalandés, peuvent être essentiels sur un autre plan, notamment celui de la sécurité.

Il ne faudra pas non plus tomber dans le piège de croire qu'un port essentiel demande plus d'activité qu'un port que je considère comme actif. S'il y a une quinzaine ou une vingtaine d'embarcations qui utilisent un quai, dira-t-on que ce port est peut-être actif mais pas essentiel parce que les gens pourraient aller à un autre quai situé à une demi-heure de navigation? Dans ce cas, on choisira de dessaisir l'un des deux quais, et il y en aura seulement un qui fonctionnera désormais et qui sera inclus dans le programme. Vous comprendrez que le vocabulaire finit par avoir une incidence importante. J'aimerais comprendre ce que vous voulez dire par « port essentiel ».

• (1005)

M. George Da Pont: En général, comme vous l'avez dit, le critère le plus fréquent est celui du nombre de pêcheurs qui utilisent le port. Je vais demander à M. Bergeron d'expliquer les critères de façon un peu plus détaillée. L'année dernière, on a donné au comité la liste de tous les ports essentiels, de tous les ports de plaisance et de toutes les autres catégories.

Monsieur Bergeron, pouvez-vous répondre?

M. Robert Bergeron: La définition d'un port essentiel est établie en fonction du mandat du programme, qui est de desservir la pêche commerciale. Pour nous, un port essentiel est un port nécessaire pour desservir la pêche commerciale d'abord et avant tout. Comme critère supplémentaire, nous examinons la proximité d'autres ports où les pêcheurs commerciaux pourraient être desservis à moindre coût. S'il n'y a pas d'autre port à proximité, s'il y a une certaine activité de pêche à un port donné, nous considérons qu'il s'agit d'un port essentiel.

M. Raynald Blais: Que signifie « à proximité »?

M. Robert Bergeron: Tout dépend. On fait un examen cas par cas. Tout dépend de l'emplacement des lieux de pêche, et ainsi de suite. On se fie au bon jugement de notre personnel sur le terrain. Ce sont ces gens qui déterminent quels sont les critères de proximité. Dans certains cas, cela peut être 20 kilomètres; dans d'autres, cela peut être moins. Tout dépend de l'endroit où la flotte commerciale va pêcher normalement. Il y a différentes municipalités qui pêchent à des endroits différents. Il faut en tenir compte.

Essentiellement, s'il y a une certaine activité de pêche à un port donné, on considère qu'il s'agit d'un port essentiel. L'autre critère dont on tient compte est la volonté des usagers de former une administration portuaire et de prendre la responsabilité de la gestion et du fonctionnement du port. Si les usagers, la communauté ou la collectivité décident de former une administration portuaire, il y a une certaine activité de pêche. On considère alors que c'est un port de pêche essentiel.

On utilise nos ports à d'autres fins. Certains sont très importants, mais nous n'en tenons pas compte dans notre définition des ports essentiels. Cela dit, nous tenons compte de ces autres usages lorsque nous cédon les ports. C'est pour cette raison que nous acceptons généralement de faire des réparations raisonnables à nos ports avant de les céder. En effet, l'intention est de faire en sorte que les collectivités ou les organisations qui en prennent possession puissent

maintenir le service. Même si ce n'est pas un service nécessaire pour la pêche commerciale, c'est tout de même un service essentiel pour la collectivité. Nous acceptons donc de faire des réparations avant de céder les ports, de façon à ce que ces installations puissent continuer à servir la collectivité.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur.

Monsieur Matthews, vous avez 10 minutes.

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

Je voudrais poursuivre dans la même veine que M. Blais en parlant de ports essentiels et de dessaisissement. J'ai constaté que ces questions deviennent très importantes quand on demande à des pêcheurs d'aller dans un port essentiel qui se trouve à une certaine distance de leur zone de pêche habituelle. C'est là que vous entendez les plus grandes objections. C'est peut-être une chose qu'il est très difficile pour vous de déterminer. J'ai constaté que, si vous demandez aux pêcheurs de passer de leur port habituel à un port plus proche de leur zone de pêche, ils se montrent très souvent réceptifs. Toutefois, si vous leur demandez d'aller 15, 20, 25 ou 30 kilomètres plus loin de leur zone de pêche, il est évident qu'il leur en coûtera plus cher pour faire la pêche, etc. C'est cela qui suscite les plus grandes objections, à mon avis. Ce n'était cependant qu'un commentaire.

Vous dites qu'en définitive, votre objectif, si vous arrivez à obtenir ce que vous voulez, est de vous occuper de 750 ports essentiels, ce qui revient à dire que vous aurez besoin de vous dessaisir d'un bon nombre d'autres ports. C'est ce que je comprends.

• (1010)

M. George Da Pont: Oui, nous devons nous dessaisir, je crois, de 300 à 320 ports de plus pour en arriver à ce nombre.

M. Bill Matthews: Croyez-vous que ce soit raisonnable, compte tenu de ce que le programme de dessaisissement a donné jusqu'ici? Croyez-vous qu'il soit réaliste d'envisager de céder autant de ports dans les quelques prochaines années?

M. George Da Pont: Oui, monsieur le président, nous croyons que c'est réaliste parce que nous avons actuellement quelque 300 ports prêts au dessaisissement dès que nous disposerons des fonds nécessaires. Les collectivités ou les associations locales sont intéressées à les reprendre. En fait, il existe une demande refoulée à cause du manque de fonds.

En toute franchise, dans certaines régions du pays, et notamment au Québec, en Ontario et dans les Prairies, certaines collectivités exercent d'importantes pressions parce qu'elles sont impatientes d'aller de l'avant. Si un port ne figure pas dans la liste des ports essentiels à l'industrie de la pêche, comme nous l'avons dit en réponse à la question précédente, nos investissements sont minimes, ce qui entraîne une détérioration constante, comme vous l'avez constaté. Il est évident que les collectivités souhaitent accélérer le programme de dessaisissement dans toute la mesure du possible.

M. Bill Matthews: J'ai remarqué, dans la ventilation des montants affectés dans votre budget, que vous avez des subventions et contributions d'un demi-million de dollars. Il y a un aspect des ports pour petits bateaux que je ne comprends pas très bien, parce que je n'ai pas vraiment eu à m'en occuper dans ma circonscription.

Est-ce que cela explique l'origine des ententes de contribution? Que ce soit le cas ou non, pouvez-vous m'expliquer ce qu'est une entente de contribution? Je crois savoir que ces ententes s'appliquent parfois à des biens qui n'appartiennent pas au ministère, comme un quai ou autre chose. Pouvez-vous me dire ce qu'il en est?

M. George Da Pont: Je vais commencer par la question générale. Le demi-million de dollars que vous voyez à la rubrique des subventions et contributions représente l'une des techniques que nous utilisons pour accélérer le dessaisissement. Nous avons essentiellement deux possibilités : réparer nous-mêmes le port et le céder une fois réparé, ou, selon l'entente conclue et les vœux de la collectivité, céder le port à celle-ci et lui accorder une subvention ponctuelle en remplacement des réparations que nous aurions faites nous-mêmes. C'est simplement un mécanisme, que nous utilisons dans le programme, pour faciliter la cession des ports, selon que les réparations sont faites par le ministère ou qu'une certaine somme est accordée à la collectivité ou au groupe en cause qui s'occupe des réparations.

M. Bill Matthews: Je ne suis pas sûr de comprendre parce que je sais qu'il y a des cas où des installations ont été réparées dans le cadre d'une sorte d'entente de contribution. Comment cela marche-t-il?

M. George Da Pont: Ce serait en fait une subvention, je crois.

Je ne suis pas sûr que nous utilisons des contributions dans ce domaine. Le faisons-nous, Robert?

M. Robert Bergeron: Il y a de rares cas, vraiment très peu fréquents, dans lesquels nous avons antérieurement financé des projets portuaires au moyen de contributions. Habituellement, c'est parce que les installations ne nous appartenaient pas. Nous offrons alors une contribution à la collectivité pour lui permettre de réparer le port ou de construire une nouvelle installation.

Comme je l'ai dit, nous ne procédons pas souvent de cette façon. Nous le faisons s'il y a un grand besoin de réparations. La raison pour laquelle nous ne le faisons que très rarement, c'est que, comme vous le savez, nous essayons de réserver le budget du programme à la réparation des installations qui appartiennent au programme.

•(1015)

M. Bill Matthews: Est-ce que ces ententes prévoient le versement de montants équivalents par des tiers ou un partage des coûts du projet avec d'autres sources?

M. Robert Bergeron: De nos jours, lorsque nous procédons ainsi —encore une fois, c'est très rare—, nous finançons habituellement jusqu'à 75 p. 100 du coût du projet. C'est la limite des pouvoirs qui nous sont conférés.

M. Bill Matthews: Quelle somme devez-vous consacrer cette année au dragage?

M. Robert Bergeron: Je crois que le budget global du dragage est de l'ordre de 6 millions de dollars.

M. Bill Matthews: Cela comprend-il principalement de petits travaux de dragage de chenaux, par opposition à de grands travaux de dragage de ports, qui ont été très courants à un moment donné? Faites-vous surtout des travaux à petite échelle?

M. Robert Bergeron: Oui. Dans la plupart des cas, c'est du dragage régulier destiné à assurer le bon fonctionnement du port pendant la saison de pêche suivante. De temps en temps, nous faisons de grands travaux de dragage dans le cadre d'un grand projet d'immobilisation. Lorsque nous construisons un nouveau port, un nouveau bassin, etc., nous devons faire d'importants travaux de

dragage, mais, dans la plupart des cas, il s'agit simplement de dragage d'entretien.

M. Bill Matthews: Monsieur le président, je voudrais dire, par votre intermédiaire, que la plupart du temps, des chenaux sont obstrués complètement ou partiellement tous les ans ou tous les deux ans par suite des conditions de l'océan, ou à cause de déversements dans des cours d'eau ou autre. Je constate qu'il nous arrive souvent d'être incapables de faire approuver les sommes nécessaires pour le dragage. Les pêcheurs ne peuvent plus faire leur travail, ils ne peuvent pas atteindre leur zone de pêche parce que le dragage n'a pas été fait, les budgets n'ayant pas été approuvés à temps.

Je sais que c'est un problème budgétaire, mais n'y a-t-il pas un moyen d'y remédier? Je reçois chaque année des appels de gens qui me disent : « Si le chenal n'est pas dégagé d'ici telle ou telle date, Bill, nous ne pourrons pas aller prendre du homard. » J'appelle alors le représentant des ports pour petits bateaux qui me dit : « Écoutez, Bill, notre budget n'a pas été approuvé. » C'est un drôle de dilemme. Y a-t-il des mesures que le ministère peut prendre pour régler ce problème? Je sais que vous devez l'affronter chaque année. Et je dois le faire moi aussi.

M. George Da Pont: Encore une fois, c'est un commentaire très justifié. Nous travaillons très fort pour essayer de réduire les délais de décision relatifs aux projets budgétaires. Je sais qu'on nous a critiqués, non seulement pour le dragage, mais en général, parce qu'il arrive que les décisions soient prises tellement tard dans l'année que les travaux doivent être réalisés en haute saison, à un moment où ils coûtent nettement plus cher.

Au cours des deux dernières années, surtout à cause de l'insistance du ministre, nous avons beaucoup réduit les délais. Toutes les décisions budgétaires de base ont été prises beaucoup plus tôt que ce n'était le cas les années précédentes. En général, cette année, presque toutes les décisions ont déjà été prises et annoncées. Il est probable que nous avons encore besoin d'améliorer les choses pour nous rapprocher encore plus du début de l'exercice financier. Nous y travaillons, mais je crois que les délais ont sensiblement diminué.

Le président: Merci, monsieur Matthews.

Comme il reste un peu de temps, je vais le prendre moi-même. J'hésite un peu à poser une question dans un domaine auquel je ne connais rien, mais je vais quand même m'aventurer.

Je ne comprends pas très bien la question des contributions. Les contributions sont-elles limitées aux ports pour petits bateaux qui n'appartiennent pas au MPO?

M. George Da Pont: Non. La plus grande partie de nos fonds est consacrée aux ports qui appartiennent au MPO. Il est extrêmement rare que nous offrons des contributions à un port qui n'appartient pas au ministère. Comme M. Bergeron l'a signalé, il y a eu dans les dernières années quelques cas d'exception. Très franchement, dans toute la période où je me suis occupé du programme, je crois n'avoir été témoin que d'un seul cas en deux ans et demi.

Le président: Monsieur Da Pont, les choses sont encore plus confuses. Utilisez-vous les contributions pour réparer vos propres ports pour petits bateaux?

M. George Da Pont: Non. Nous utilisons les subventions et contributions comme élément du programme de dessaisissement.

Lors de la cession d'un port, nous le remettons raisonnablement en état. Dans la plupart des cas, le ministère fait le travail et le finance sur son budget avant de céder le port à la collectivité ou à l'association sans but lucratif en cause.

Dans certains cas, les bénéficiaires préfèrent s'occuper eux-mêmes des travaux. Autrement dit, ils acceptent la cession du port tel quel, mais la cession s'accompagne d'une subvention ou d'une contribution ponctuelle qui remplace les réparations que nous aurions autrement faites nous-mêmes. L'organisme bénéficiaire utilise cet argent pour faire lui-même les réparations.

• (1020)

Le président: Mais quel est l'avantage de procéder ainsi? Si les réparations devaient coûter, mettons, 75 000 \$ au ministère, donneriez-vous à l'organisme bénéficiaire une contribution de 75 000 \$?

M. George Da Pont: Nous lui donnerions une subvention. Il y aurait un plafond, oui, d'environ le maximum...

Le président: Alors pourquoi ne faites-vous pas vous-même les réparations?

M. George Da Pont: Il arrive souvent que l'organisme bénéficiaire soit mieux placé pour obtenir un financement équivalent du gouvernement provincial ou d'un autre ministère fédéral. Il pourrait envisager un projet plus vaste que ce que nous pourrions faire dans le cadre du programme des ports pour petits bateaux. Par conséquent, il pourrait préférer obtenir l'argent, qui s'ajouterait alors aux sommes obtenues d'autres sources.

Le président: Je vois. Je vous remercie.

Deuxième tour de table. À vous, monsieur Kamp.

M. Randy Kamp: Merci, monsieur le président.

Je vais me joindre à vous pour poser une question ou deux sur un sujet que je connais peu. Si j'ai bien compris ces chiffres, environ 70 p. 100 des ports de pêche sont gérés par des administrations portuaires. Est-ce que c'est exact jusqu'ici?

M. George Da Pont: Nous avons environ 700 ports qui sont gérés par des administrations portuaires.

M. Randy Kamp: Combien d'entre eux sont des ports essentiels?

M. George Da Pont: Je crois que ce sont tous des ports essentiels.

M. Randy Kamp: Cela signifie donc que les ports non essentiels ne sont pas gérés par des administrations portuaires.

M. George Da Pont: Il y a quelques ports essentiels qui ne sont pas encore exploités par une administration portuaire, mais, dans la plupart de ces cas, une administration portuaire est en train d'être mise en place.

M. Randy Kamp: Lorsque vous confiez un port à une administration portuaire, le faites-vous parce que vous croyez que c'est plus efficace? C'est ma première question. Je voudrais savoir ensuite quels mécanismes ont été mis en place pour veiller au respect des normes environnementales, de sécurité et autres. Le ministère a-t-il des données, a-t-il réalisé des études pour déterminer si le système fonctionne, s'il est plus efficace et s'il donne de meilleurs résultats que dans le cadre d'une approche différente?

M. George Da Pont: Nous croyons, monsieur le président, que ce système est beaucoup plus efficace. L'avantage d'une administration portuaire, c'est que toutes les décisions relatives à l'exploitation du port, à sa gestion et à son fonctionnement au jour le jour sont prises par des gens qui représentent les utilisateurs ou qui en font partie. Cela entraîne, de toute évidence, de meilleures décisions et une meilleure administration locale que ce ne serait le cas si nous nous occupions nous-mêmes de ces ports.

Le système est également très efficace. Comme je l'ai mentionné, nous avons plus de 5 000 volontaires qui donnent du temps et des

efforts. Évidemment, si le ministère était resté responsable de ces ports, non seulement la gestion aurait été moins sensible aux besoins locaux, mais il aurait fallu beaucoup plus de ressources pour assurer le même niveau de service. Nous aurions eu à engager beaucoup de gens pour faire le travail. Nous aurions donc dû consacrer aux salaires des ressources qui vont maintenant à la réparation et à l'entretien des ports.

Pour ce qui est de l'application des normes, les arrangements conclus prévoient que les administrations portuaires adoptent toutes les normes que le ministère aurait normalement appliquées. En fait, nous fournissons de l'aide et de la formation pour nous assurer du respect des normes environnementales et de toutes les autres normes applicables.

Oui, nous inspectons les ports au moins une fois par an, sauf dans le cas des plus isolés. Nous avons des contacts réguliers avec les administrations portuaires. Cela fait partie de la surveillance active et de l'aide destinées à faire respecter les normes et à assurer un fonctionnement harmonieux.

• (1025)

Le président: Merci, monsieur Kamp.

Monsieur Roy, cinq minutes.

[Français]

M. Jean-Yves Roy (Haute-Gaspésie—La Mitis—Matane—Matapédia, BQ): Merci, monsieur le président.

Depuis quelques années, j'observe la façon dont fonctionne le Programme de dessaisissement des ports pour petits bateaux et je dois dire que celui-ci me semble vraiment très vicieux. On dirait une fronde, mais à l'envers. En d'autres mots, le gouvernement va finir par recevoir la pierre en plein front. En fait, le processus est déjà commencé.

Lorsqu'on se dessaisit d'installations portuaires, on répare celles-ci pour ensuite les confier à des collectivités. Après un certain temps, pour remettre ces infrastructures en état, il faut investir de nouveaux fonds, mais la plupart des collectivités n'en ont pas les moyens. Même s'il se charge à prime abord de leur restauration, le gouvernement se débarrasse d'installations qui ne sont pas rentables.

Au Québec, on a procédé au dessaisissement des premières installations il y a quelques années. Aujourd'hui, les collectivités viennent toutes frapper à la porte des deux ordres de gouvernement, car elles n'ont pas les moyens d'entretenir ou de remettre en état ces installations. C'est un peu comme si le gouvernement se débarrassait du problème en le confiant aux collectivités et que celles-ci se trouvaient à devoir par la suite frapper à la porte du gouvernement.

Je vais vous donner un très bel exemple de cela. Le port de Matane a fait l'objet d'un dessaisissement il y a plusieurs années. Sur place, les gens ont tenté pendant longtemps d'obtenir des fonds. Ils ont fini par en obtenir du gouvernement fédéral, mais par l'intermédiaire de Développement économique Canada. Le ministère des Pêches et des Océans a donc pelleté un problème qui lui appartenait dans la cour de Développement économique Canada.

Je comprends que vous vouliez protéger votre budget, mais en fin de compte, cela fait simplement dévier le problème. Ce dernier est redirigé ailleurs. Par la suite, les gens viennent frapper à la porte des députés et disent ne plus avoir les moyens d'entretenir ces installations. Je dois vous avouer que le Programme de dessaisissement des ports pour petits bateaux me semble vicieux et menaçant pour l'avenir.

M. George Da Pont: Monsieur le président, je vais d'abord répondre, et mes collègues, j'en suis sûr, vont ensuite ajouter quelques commentaires.

Nous avons cédé deux catégories de ports. Pour ce qui est de la première, il s'agit des bateaux de plaisance. Bien que cela puisse arriver quelquefois, il est rare qu'à la suite de la cession d'un tel port, il y ait des problèmes. Il reste que ces ports ont une base de revenus stable du fait qu'ils appliquent un système de frais d'utilisation.

Dans la plupart des cas, une fois qu'on a fait les réparations majeures et cédé le port, plusieurs années passent avant qu'il soit nécessaire de refaire ce genre d'investissement. Cela donne suffisamment de temps pour créer un fonds destiné à payer les réparations.

M. Jean-Yves Roy: Je ne voudrais pas vous interrompre, monsieur Da Pont, mais je vais vous parler d'un cas typique. Dans la région de Rimouski, les embarcations de plaisance doivent utiliser les installations de Pêches et Océans, car on a procédé à un dessaisissement il y a quelques années. Actuellement, les installations sont complètement désuètes. La collectivité n'a pas les moyens d'investir dans leur remise en état. Cela rend la situation difficile et dangereuse. En effet, un grand nombre d'embarcations de plaisance et de bateaux de pêche se mêlent les uns aux autres.

M. Bergeron est sans doute au courant du problème que connaît Rimouski. Ce genre de difficulté est appelé à se multiplier dans l'avenir, et ce, très rapidement. Une collectivité de 300 habitants ne peut tout simplement pas investir trois millions de dollars dans la réparation d'une installation portuaire, même si elle l'a reprise. Pour ma part, je dis aux gens qui sont dans ce genre de situation de ne pas reprendre les installations. Quand ils viennent me voir, je leur dis de ne pas adhérer à ce programme et je leur explique que dans 10 ans, ils seront incapables d'entretenir l'installation en question et d'en assurer la survie. Voilà en quoi consiste le problème.

• (1030)

M. George Da Pont: Je ne connais pas la situation à Rimouski. Je ne sais pas si mon collègue a cette information.

M. Jean-Yves Roy: Par exemple, un bateau de pêche a coulé pendant une tempête à cause de cela. Il a été obligé d'accoster à un endroit où il n'aurait pas dû et il a touché le fond. Bonjour et merci.

M. George Da Pont: J'ai eu connaissance de quelques cas comme celui que vous décrivez, mais en général, j'ai la très nette impression que le Programme de dessaisissement des ports est très efficace.

M. Jean-Yves Roy: Excusez-moi. Pouvez-vous me garantir que dans 10 ans ou 15 ans, la majorité de ces collectivités seront capables d'investir des montants substantiels pour entretenir les installations?

M. George Da Pont: Je ne peux pas vous donner de garantie, mais dans bien des cas, on a cédé des ports il y a déjà 10 ans. Jusqu'à maintenant, il n'y a pas eu de problèmes, sauf dans quelques cas, vous avez raison. Mais en général, je ne vois pas de problèmes.

M. Jean-Yves Roy: J'ai une dernière question, monsieur le président.

Quelle est la durée de vie d'un port?

M. George Da Pont: Cela dépend du port.

M. Jean-Yves Roy: C'est sûrement plus que 10 ans.

M. George Da Pont: Cela dépend de quelle façon le port a été construit, de sa fabrication, en bois ou en béton. Cela dépend vraiment des conditions locales.

[Traduction]

Le président: Monsieur Da Pont, le programme de dessaisissement n'est pas obligatoire, n'est-ce pas? Il est facultatif.

M. George Da Pont: Oui, il est facultatif. Évidemment, il faut que les gens s'y intéressent.

Le président: Dit-on de la façon la plus claire possible aux gens qui acceptent le dessaisissement qu'il n'y a plus d'argent par la suite?

M. George Da Pont: Absolument. Cela est très clairement expliqué dans le cadre du programme de dessaisissement.

Le président: Vous voulez augmenter vos chances, n'est-ce pas?

M. George Da Pont: En toute justice, je dois signaler que, compte tenu de la situation du financement, l'essentiel des fonds d'entretien va aux ports de pêche essentiels. Cela revient à dire que nous n'investissons que très peu ou pas du tout dans les ports récréatifs et les ports de pêche non essentiels. Ainsi, en l'absence de dessaisissement, les installations se dégradent constamment. Je ne tiens pas à brosser un tableau idéal de la situation parce que la décision doit le plus souvent être prise au niveau de la collectivité.

Le président: Je voulais simplement savoir s'il est parfaitement clair pour ceux qui acceptent d'assumer la responsabilité qu'à l'avenir, ils doivent compter sur eux-mêmes et non sur le ministère.

M. George Da Pont: Absolument.

Le président: Très bien.

Monsieur Stoffer.

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD): Monsieur le président, je suis arrivé tard ce matin parce que j'avais un examen médical destiné à m'assurer que je suis en état pour ce soir!

Des voix : Oh, oh!

M. Peter Stoffer: Je vais bien maintenant. Merci beaucoup.

J'ai deux questions à poser, mais j'aimerais attendre le prochain tour de table. Je voudrais donc céder mon temps de parole à mon collègue, M. Blais, si c'est possible.

Le président: Aucun inconvénient. Cinq minutes, c'est cinq minutes.

Monsieur Blais.

• (1035)

[Français]

M. Raynald Blais: Merci beaucoup. Si vous avez des problèmes d'ordre physique, vous n'en avez sûrement pas d'ordre mental, parce que vous agissez très intelligemment en me laissant un peu de temps.

Un nouveau phénomène se produit de plus en plus dans nos collectivités et dans les comtés: le port de pêche polyvalent. J'aimerais bien que le ministère soit plus réceptif à ce nouveau phénomène, parce que cela réduit les flottes de pêche et qu'il y a moins de bateaux et d'embarcations qu'avant. Dans des communautés comme la nôtre — je pense à la circonscription de Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine —, des gens s'aperçoivent qu'un quai peut avoir plusieurs utilisateurs. Cela peut aussi signifier des revenus pour l'administration portuaire qui dit haut et fort qu'elle est épuisée, qu'elle a beaucoup de difficultés et qu'elle n'a pas suffisamment d'argent pour les surmonter. Enfin, ces administrations portuaires peuvent générer une forme de revenu supplémentaire, mais il faut accepter le principe d'un port polyvalent. Si on l'accepte, les pêcheurs ne seront plus les seuls à utiliser le quai. Il y aura des utilisateurs commerciaux et touristiques, comme dans les ports de plaisance. J'aimerais que le ministère soit plus réceptif à cela qu'il ne l'est actuellement.

Êtes-vous disposé à me rassurer à cet égard?

M. George Da Pont: Oui. Le ministère est ouvert à changer le mandat du programme. On en a déjà discuté plusieurs fois avec les représentants des gens qui gèrent les ports. On sait qu'il y a maintenant toutes sortes d'autres usages.

Le mandat du programme est actuellement basé sur les activités de la pêche commerciale. Il s'agit de la priorité la plus importante. On tient compte de toutes les autres activités, mais elles sont des priorités secondaires. Nous avons discuté avec les représentants qui gèrent les ports de la possibilité d'ouvrir le mandat. Nous sommes prêts à considérer cela, car cela fait un peu partie de la vision de l'avenir du programme. Cependant, ces gens ont une certaine réticence et une certaine inquiétude. Ils nous disent que s'il n'y a pas davantage de fonds pour le programme, ils préfèrent garder le mandat actuel, car ils ont peur de trop partager l'argent avec les gens qui s'occupent d'activités qui sont maintenant des priorités secondaires. Ils sont donc ouverts à discuter de cela, comme on l'a déjà fait, mais le message est qu'ils aimeraient que l'on règle les questions budgétaires avant d'élargir le mandat du programme.

M. Raynald Blais: Comprenons-nous bien. Je ne dis pas que les marinas ne devraient plus exister, pas du tout. Il y a certaines installations portuaires où il y a une activité de pêche, mais où il pourrait y avoir une autre activité qui serait secondaire et qui permettrait à l'administration portuaire d'obtenir une autre source de revenu. Cela peut être un revenu touristique. Les marinas ont leur utilité. Il est sûr et certain qu'une installation de marina est importante dans une communauté, surtout si elle a son contour, comme c'est le cas en Gaspésie ou aux Îles-de-la-Madeleine. Il ne s'agit pas de mêler tout le monde avec tout cela.

Je pourrais vous donner des exemples bien concrets d'administrations portuaires, comme celle de Cloridorme ou celle de l'Anse-à-Beaufils dans mon comté, où il y a des activités secondaires. Ces gens sont ouverts à cette possibilité. C'est dans ce sens que je demande la collaboration et l'ouverture du ministère.

M. George Da Pont: Vous avez présenté un très bon point, et on est complètement d'accord. On aimerait encourager ce type de développement pour avoir plus de revenus. C'est une très bonne idée.

Il y a maintenant un certain blocage. Le gouvernement fédéral reste le propriétaire du terrain. En raison des politiques qui existent et selon les autorités qui sont en place, il y a parfois certains blocages. Dans certains cas, il est très difficile de donner l'approbation à ce type d'activité. On en a encore discuté avec les représentants des ports et on aimerait changer cela. On a l'intention, après la

consultation plus générale qu'on est en train de mener, d'essayer de changer les autorités des programmes afin de mieux faciliter ce type de développement.

On est vraiment ouverts et on est en train de discuter de la situation avec les représentants des ports.

• (1040)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Da Pont.

Monsieur Murphy.

L'hon. Shawn Murphy (Charlottetown, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je ne crois pas avoir besoin de tout mon temps de parole. J'ai juste deux questions à poser, peut-être à M. Murray ou M. Bevan. Je voudrais parler de la politique de gestion des pêches et, en particulier, des ports pour petits bateaux.

À votre connaissance, que font les autres pays pour affronter toute cette question du financement des ports pour petits bateaux? Étant ici deux fois par semaine, nous pouvons constater que les mêmes thèmes reviennent : il n'y a pas suffisamment de ressources pour la recherche scientifique, la mise en oeuvre, la protection de l'habitat, le dragage, la sécurité et, bien sûr, les ports pour petits bateaux. Je ne crois pas que nous aurons un jour suffisamment de ressources. Pourtant, nous avons au Canada une structure de pêche dans laquelle les pêcheurs font leur travail sur la base d'un permis délivré par le ministre, exploitant une ressource commune qui appartient à tous les Canadiens.

Quelle est l'expérience des autres pays qui font la pêche avec succès? Les ports pour petits bateaux et les quais de pêche sont-ils financés par l'ensemble des contribuables, par les pêcheurs eux-mêmes ou par d'autres sources? Qu'est-ce qui marche dans les autres pays? Car je ne puis pas sûr que notre système fonctionne.

M. George Da Pont: Avec votre permission, monsieur le président, je vais peut-être commencer parce qu'encore une fois, c'est une très bonne question.

Il y a deux ou trois ans, le ministère a commandé une étude qui portait justement sur la façon dont les ports pour petits bateaux, ou l'équivalent, sont gérés dans d'autres pays. Nous avons examiné la situation de plusieurs autres pays.

Si je m'en souviens bien, il existe beaucoup d'autres modèles. Nous sommes l'un des rares pays où les petits ports appartiennent à l'État et où l'État assume de telles responsabilités. Dans la plupart des autres pays, les ports appartiennent aux collectivités locales, dans le cadre de toutes sortes d'arrangements différents, et ces collectivités les gèrent et les exploitent.

M. David Bevan (sous-ministre adjoint, Gestion des pêches et de l'aquaculture, ministère des Pêches et des Océans): Je crois qu'il y a différentes stratégies. Par exemple, l'Islande a maintenant des ports de débarquement désignés, ce qui a réduit sensiblement le nombre des ports. Je ne sais cependant pas qui paie pour les activités, en Islande.

La Nouvelle-Zélande et l'Australie ont adopté un système de recouvrement de l'essentiel des coûts, qui fait que l'industrie assume la plupart des frais des pêches, qu'il s'agisse de bateaux de patrouille, de vérifications, de conformité, de recherche scientifique ou autre. Je ne sais pas si cela couvre les ports eux-mêmes, mais je suppose que si l'industrie doit payer la recherche et la mise en oeuvre, il est probable qu'elle paie également pour les ports.

M. Larry Murray: Si le comité est intéressé, monsieur le président, nous serions heureux de vous fournir l'étude mentionnée par M. Da Pont.

Le président: En fait, si nous en venons à entreprendre ce que le ministre nous a demandé de faire, à savoir de faire un examen de la Loi sur les pêches en vue de sa modernisation, ce serait là un sujet très intéressant.

L'hon. Shawn Murphy: Oui, je crois que c'est un très bon point. Cette étude serait intéressante.

Le président: Oui, ce serait très utile si vous voulez bien nous l'envoyer. Je vous remercie.

L'hon. Shawn Murphy: Je n'ai pas d'autres questions à poser, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie.

Troisième tour de table. Monsieur Keddy.

M. Gerald Keddy: Merci, monsieur le président.

Pour faire suite à la question de M. Murphy, je dirais qu'il envisageait en fait le modèle américain dans lequel le gouvernement s'occupe des brise-lames, du dragage, des aides à la navigation et des garde-côtes, mais ne s'occupe pas du tout, à ma connaissance, de l'infrastructure des quais. Je crois que c'est le modèle auquel il pensait. J'aurais cru qu'il le savait, mais c'est juste un commentaire.

La différence, bien sûr, est que nous discutons ici de deux questions. Nous avons des ports récréatifs et des ports de pêche essentiels. Le gouvernement s'est dessaisi de son intérêt dans certains des ports qui étaient auparavant classés comme ports de pêche essentiels, mais aujourd'hui, il n'y a plus de bateaux de pêche dans ces ports.

Ainsi, les ports de pêche essentiels ont des perspectives, si j'ai bien compris... J'ai manqué la dernière partie de la question de M. Blais à mon arrivée. Les ports de pêche essentiels ont accès au financement public, mais les autorités portuaires n'y ont pas nécessairement accès si leur port n'est plus un port de pêche essentiel. Est-ce exact?

• (1045)

M. George Da Pont: Oui, c'est exact, dans le sens que presque tous les fonds du programme des ports pour petits bateaux vont aux ports de pêche essentiels. Les investissements faits dans les autres ports sont très limités.

M. Gerald Keddy: Nous avons discuté plus tôt, monsieur Da Pont, des travaux effectués sur le quai, le port ou peut-être le brise-lames avant le dessaisissement. En toute honnêteté, il faut reconnaître que c'est un encouragement accordé par le gouvernement du Canada pour inciter différents groupes à assumer la responsabilité du port. Par la suite, le gouvernement fédéral n'a ni revendications ni responsabilités, surtout dans le cas des ports récréatifs ou des installations cédées à une municipalité ou à une province.

M. George Da Pont: Oui, exactement.

M. Gerald Keddy: Je voulais que ce soit clair.

Nous en revenons donc aux ports de pêche essentiels, dans lesquels des pêcheurs gagnent leur vie et où sont amarrés une douzaine de bateaux ou plus, ou encore huit bateaux qui partent à la pêche à partir des ports en question. Prenons un petit port du comté de Shelburne, qui présente une demande pour obtenir des fonds d'infrastructure. L'administration portuaires de Fox Point fait de même, ainsi que celle de Woods Harbour. À tout moment, il y a probablement une demi-douzaine ou une douzaine de ports qui essaient d'obtenir des fonds supplémentaires. Cela est certainement vrai à South Shore—St. Margaret's.

Je veux en arriver à la responsabilité du gouvernement par rapport à la question soulevée par M. Murphy. En fait, il s'agit plus ici d'une déclaration que d'une question. Je me rends compte, monsieur le président, que je n'ai que cinq minutes.

Le président: Il vous reste deux minutes.

M. Gerald Keddy: Je me rends compte que je n'ai que deux minutes.

La question est donc... Nous avons un réseau de transport au Canada. Le gouvernement construit des routes. Nous payons des impôts pour les financer. Nous avons en même temps d'énormes pêches. Nous avons des pêches assez importantes à Southwest Nova. Dans la seule circonscription de South Shore—St. Margaret's, nous avons probablement plus de 1 700 ou 1 800 bateaux de pêche, qui contribuent énormément à l'économie locale. Cela représente probablement plusieurs centaines de millions de dollars, peut-être un milliard de dollars. Les pétoncles débarqués valent 500 millions de dollars. Il y a aussi l'industrie du homard et la pêche de fond, même si elle diminue.

Bref, cette industrie contribue à l'économie. Le gouvernement contribue à notre réseau de transport. Alors pourquoi ne peut-il pas contribuer à notre infrastructure de pêche dans les ports de pêche essentiels? Je ne parle pas de marinas ou de ports récréatifs, même si j'en comprends l'importance. Je crois que le gouvernement fédéral a encore la responsabilité d'entretenir les ports de pêche essentiels.

M. George Da Pont: Nous n'en disconvenons pas, monsieur le président. C'est ce que représente le programme des ports pour petits bateaux. C'est cet investissement.

M. Gerald Keddy: Je vous remercie.

J'ai une autre question concernant l'aspect récréatif mentionné précédemment. Je crois savoir que même dans les ports de pêche essentiels, il peut y avoir un aspect récréatif. Un certain nombre de bateaux peuvent être des embarcations de plaisance. Il y a toujours une question de sécurité, surtout pour quelqu'un qui remonte la côte à la voile et qui peut avoir besoin de se réfugier dans un port en cas de tempête. Cela peut servir à justifier un port de pêche essentiel et un quai de pêche.

M. George Da Pont: Oui.

Le président: Excellent. Nous sommes exactement à l'heure.

Monsieur Roy.

[Français]

M. Jean-Yves Roy: Je n'ai qu'une petite question à poser; je céderai ensuite la parole à M. Blais.

Je voudrais revenir à la question que vous avez posée tout à l'heure, monsieur Wappel, parce qu'elle m'apparaît tout à fait erronée. Habituellement, je suis d'accord avec vous, mais pas cette fois, et je vais vous expliquer pourquoi.

Vous dites qu'il s'agit d'un programme volontaire, monsieur Da Pont. Vous laissez se détériorer l'infrastructure jusqu'à ce qu'elle soit près de disparaître et vous dites aux gens que s'ils ne la prennent pas en charge, vous ne la réparerez pas. Vous appelez cela un programme volontaire? Cela n'a aucun sens. Vous dites aux collectivités que vous n'entretenez pas cette infrastructure et que si elles veulent qu'elle continue d'exister, elles doivent la prendre en charge. Ce n'est pas un programme volontaire. J'appelle plutôt cela du chantage.

M. George Da Pont: Je ne suis pas certain que ce soit vraiment une question.

•(1050)

M. Raynald Blais: Je vais vous en poser une. Trouvez-vous normal que les communautés soient obligées de prendre en charge des installations que vous laissez se détériorer?

M. George Da Pont: La politique actuelle du gouvernement est de donner priorité aux ports essentiels à la pêche. Jusqu'à maintenant, le programme est une réussite. Dans certains cas — et on les connaît —, il y a des problèmes, mais en général, jusqu'à maintenant, je n'ai pas l'impression que ce soit répandu.

L'autre changement touche les ports de plaisance. Ils ont une source de revenu très solide, ce qui n'est pas le cas des ports de pêche. Je ne m'inquiète pas pour l'avenir des ports qui ont une base de revenu stable. Dans les autres cas, la majorité des communautés ont réussi, après le dessaisissement du port, à développer leur port, à trouver des moyens créatifs de le gérer. Je sais qu'elles en sont capables. C'est normal de chercher d'autres programmes gouvernementaux, fédéraux et provinciaux, mais j'ai vraiment l'impression que cela fonctionne très bien.

M. Raynald Blais: Il y a peut-être des millions de dollars supplémentaires dans l'information que M. Murray nous a transmise plus tôt, mais j'aimerais comprendre vraiment ce qui a été dit sur les 20 millions de dollars par année, les 30 millions de dollars par année et le reste. Cela signifie-t-il dire qu'à compter de 2007, on demandera un financement supplémentaire de 30 millions de dollars, ou cela signifie-t-il qu'on le demandera à compter de l'an prochain?

M. George Da Pont: Je souhaite une augmentation le plus tôt possible. On essaie donc d'obtenir des fonds supplémentaires pour l'an prochain. C'est ce que le ministre a dit. Mais la priorité est de conserver les fonds existants.

M. Raynald Blais: Ai-je compris qu'on veut augmenter les 20 millions de dollars à 30 millions de dollars?

M. George Da Pont: Non. On veut les 20 millions de dollars actuels et 30 millions de dollars supplémentaires.

M. Raynald Blais: Cela donnerait 50 millions de dollars.

M. George Da Pont: Oui.

M. Raynald Blais: On approche quelque chose de beaucoup plus intéressant par rapport aux besoins qui, je vous le rappelle, sont de 500 millions de dollars, selon vos propres estimations. Si je m'amuse — malheureusement, je n'ai pas le temps de le faire, mais je le ferai peut-être — à vérifier quai par quai combien cela coûterait vraiment pour les remettre en état, le chiffre auquel j'arriverais serait supérieur à 500 millions de dollars.

M. George Da Pont: Je me fie à notre étude, parce que quand on fait les réparations, on ne refait pas exactement ce qui existe déjà. Parfois, il faut des structures plus complexes, plus grandes, parfois plus petites. Cela dépend de l'usage qu'on en fera. Ce qui existe maintenant n'est pas nécessairement adéquat. Les besoins à venir sont de meilleures balises. C'est ce qu'on doit faire.

M. Raynald Blais: Votre étude ne me pose aucun problème; je la considère comme un point de départ.

[Traduction]

Le président: Monsieur Stoffer.

M. Peter Stoffer: Merci, monsieur le président.

Je me demande si vous pouvez nous renseigner sur le fiasco qui a entouré le dessaisissement du quai de Digby. D'après tout le monde, l'opération ne s'est pas déroulée d'une façon acceptable. Toutes sortes de fonds ont été versés à une administration particulière, mais aucune somme n'a été consacrée à la réparation du quai, qui est aujourd'hui en mauvais état. Il s'agit d'une infrastructure majeure de la collectivité de Digby. Si l'ancien ministre, M. Thibault, avait été ici, il aurait probablement posé des questions à ce sujet. Pourriez-vous au moins nous dire ce qui s'est passé? Sinon, j'aimerais que vous transmettiez plus tard les détails de cette affaire au comité.

•(1055)

M. George Da Pont: Monsieur le président, nous ne pouvons pas vraiment le faire. C'est Transports Canada, et non le MPO, qui s'est occupé de cette opération. Le programme des ports pour petits bateaux n'y est pour rien. Par conséquent, les renseignements devraient provenir de Transports Canada.

M. Peter Stoffer: Est-ce le seul quai du Canada dont Transports Canada se soit occupé?

M. George Da Pont: Non.

Encore une fois, je vais laisser M. Bergeron répondre parce que je sais qu'il a plus de détails à ce sujet.

M. Robert Bergeron: Transports Canada est responsable de tous les grands ports ainsi que des ports régionaux du Canada. Le dessaisissement de tous les ports régionaux fait partie de la politique du ministre. Digby est l'un de ces ports. Transports Canada l'a donc cédé à un organisme local.

M. Peter Stoffer: Ainsi—corrigez-moi si je me trompe—le quai de Digby n'est pas touché par le programme des ports pour petits bateaux parce qu'il relève de Transports Canada. Toutefois, Transports Canada a le même genre de programme que vous, pour ce qui est du dessaisissement. C'est bien cela?

M. Robert Bergeron: C'est à peu près équivalent. À part le financement des réparations, Transports Canada fournit des fonds pour l'exploitation future de l'installation, ce que le MPO ne fait pas.

M. Peter Stoffer: Très bien. Quelle surprise!

J'ai une question à poser au sujet de mon secteur d'Eastern Passage. Je me suis aperçu de ce problème, ainsi que d'autres difficultés relatives à des quais.

Vous avez dit dans votre exposé que « le programme des ports pour petits bateaux fait des réparations raisonnables ou offre une compensation financière équivalente aux bénéficiaires pour faciliter la prise en charge du port ». J'ai cependant remarqué dans quelques cas qu'une route menant à un quai particulier a été asphaltée alors que le quai lui-même tombe en ruine et que personne ne l'utilise. C'est comme si la main gauche—c'est-à-dire les autorités municipales, provinciales ou fédérales—ne sait pas ce que fait la main droite. Autrement, pourquoi asphalté, niveler et réparer une route menant à un quai qui ne doit plus servir à rien?

À Eastern Passage, dans ma circonscription, la route menant au quai relève, sauf erreur, des ports pour petits bateaux. Ce sont les renseignements que nous avons obtenus, même s'ils sèment la confusion. C'est ce que nous ont dit, en tout cas, les responsables du programme des ports pour petits bateaux d'Antigonish. Toutefois, au bureau de M. Bellefontaine, le directeur régional, on nous dit que la route relève des Travaux publics. Nous ne savons pas vraiment ce qu'il en est.

Je sais que c'est une question d'intérêt local, mais auriez-vous des renseignements à nous donner à ce sujet, pour que je puisse savoir à qui m'adresser pour que la route soit réparée? Comme vous le savez, ce quai particulier, à Eastern Passage, constitue une importante infrastructure pour tous les pêcheurs.

M. George Da Pont: Nous allons devoir examiner l'affaire et vous transmettre les renseignements plus tard.

M. Peter Stoffer: Le programme des ports pour petits bateaux est-il responsable de routes ou de voies d'accès menant à des quais?

M. Robert Bergeron: Cela dépend de l'endroit. Il arrive que le chemin d'accès nous appartienne, mais, la plupart du temps, il relève plutôt de la municipalité locale, et nous n'avons rien à voir avec son entretien. Il y a cependant quelques exceptions, selon la longueur du chemin d'accès.

M. Peter Stoffer: Très bien.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Simms.

**M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-
sor, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Je vais commencer par une question portant essentiellement sur la nature de l'industrie de la pêche côtière dans ma circonscription, en ce qui concerne les ports pour petits bateaux. Aujourd'hui, les bateaux qui font l'essentiel de la pêche sont devenus beaucoup plus gros. La question qui se pose est donc la suivante : allez-vous réparer les quais qui sont déjà là pour recevoir les petits bateaux, ou bien allez-vous les agrandir pour recevoir des bateaux plus grands? Quelles pressions cette situation exerce-t-elle sur vous pour ce qui est de l'affectation de vos fonds?

M. George Da Pont: C'est l'un des aspects dont nous tenons compte pour décider de ce qu'il y a à réparer et de ce qu'il y a à construire. Nous essayons de prendre en considération l'utilisation locale et l'évolution des besoins de l'industrie.

Il arrive que cela nécessite, en cas de grands travaux, de construire de plus grandes installations et de prévoir d'accueillir un plus grand nombre de bateaux. Parfois, c'est le contraire : nous mettons en place des installations pour accueillir moins de bateaux. Par conséquent, lorsqu'il est temps de faire d'importantes réparations, c'est l'une de nos principales considérations : quels sont les besoins à ce moment précis et quelles sont nos prévisions quant à l'évolution de ces besoins? Nous essayons de répondre à ces questions en étroite consultation avec l'administration portuaire.

• (1100)

M. Scott Simms: Qu'est-ce qui compte le plus pour vous? Est-ce le nombre de bateaux ou le volume des prises?

Comprenez-vous ce que je demande? En fait, qu'est-ce que vous favorisez? Quelles sont vos préférences quand vous devez affecter vos fonds?

M. George Da Pont: Je crois que nous tenons généralement compte du nombre de bateaux, parce que ce sont les bateaux qui doivent accoster dans les ports. Nous prenons donc en considération

le nombre, le type et la taille des bateaux. Ensuite, comme critère secondaire, nous examinons les autres utilisateurs. S'il y a des plaisanciers, des touristes ou des utilisateurs du secteur de l'aquaculture, nous en tenons compte d'une façon secondaire. Toutefois, dans le processus de planification, la première priorité est l'industrie de la pêche commerciale ainsi que le nombre et la taille des bateaux et...

M. Scott Simms: Le nombre et la taille des bateaux?

M. George Da Pont: Oui, parce que ce sont les principaux facteurs à prendre en considération.

M. Scott Simms: Ainsi, nous pouvons avoir un quai qui reçoit huit petits bateaux et, un peu plus loin, un autre qui n'en reçoit que deux ou trois, mais beaucoup plus grands?

M. George Da Pont: Il peut y avoir de toutes sortes de variantes, selon les pêcheurs qui utilisent les quais. La situation peut varier considérablement.

M. Scott Simms: Je suis un nouveau député, et j'ai toujours été fier du fait que je ne crois pas à l'esprit partisan. Compte tenu de la situation qui nous attend ce soir, je voudrais vous poser une question avant le déclenchement possible d'élections.

Si le gouvernement tombe ce soir, qu'arrive-t-il à l'investissement dans les ports pour petits bateaux?

M. George Da Pont: Bien entendu, le budget de cette année est fixé dans le budget principal des dépenses que vous examinez actuellement. Il dépend de l'adoption du projet de loi de mise en oeuvre du budget. Toutefois, les opérations essentielles du gouvernement ne s'arrêtent jamais. Normalement, les ministères obtiennent des crédits provisoires allant jusqu'à la fin juin tandis que les parlementaires débattent le budget principal des dépenses et l'approuvent dans le cadre du processus budgétaire.

M. Scott Simms: Qu'arrive-t-il à la fin de juin?

M. George Da Pont: Si les circonstances sont telles que le budget n'est pas approuvé, il existe un système grâce auquel les opérations du gouvernement peuvent se poursuivre en vertu de mandats spéciaux du gouverneur général jusqu'à ce qu'un autre gouvernement puisse prendre des décisions au sujet du budget. Par conséquent, en ce qui concerne les 86,1 millions de dollars, nous pourrions continuer à planifier et à faire des dépenses conformément à ce qui est prévu ici.

M. Scott Simms: Et qu'en est-il de la surveillance de la surpêche étrangère?

M. George Da Pont: Pour les nouvelles rubriques du budget, tant que celui-ci n'est pas adopté, nous aurions à demander des instructions au Bureau du Conseil privé.

M. Larry Murray: À mon avis, les instructions sont claires dans ce cas. Nous maintiendrions notre présence là-bas pour prévenir la surpêche étrangère. Quant aux recommandations du comité concernant une mise en oeuvre plus visible dans le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, sur le Fraser et ailleurs, nous mettrions en vigueur nos instructions opérationnelles pendant une période d'incertitude.

Nous avons toujours un ministre. Le ministre continue à diriger le ministère. Pour ce qui est des opérations essentielles du gouvernement, nous userions de notre jugement pour donner les meilleurs conseils possibles au ministre. Nous continuerions à faire les choses que votre comité souhaite nous voir faire.

• (1105)

Le président: Parce que vous êtes un nouveau député, j'ai permis qu'on vous donne une réponse à cette question qui n'avait rien à voir avec les ports pour petits bateaux. Il a réussi à glisser cette question pendant que je prenais un café.

Monsieur Keddy ou monsieur Kamp, avez-vous d'autres questions sur les ports pour petits bateaux?

Monsieur Keddy.

M. Gerald Keddy: J'ai une ou deux petites questions.

Nous avons été témoins, dans Southwest Nova, d'une multiplication des ports de pêche essentiels. Dans la plupart d'entre eux, comme à Port Mouton, le quai est complètement occupé. Il est très difficile d'accueillir d'autres bateaux. Quand ils sont tous là, c'est très encombré. Nous avons vu la même situation dans plusieurs autres ports. S'il y a un certain nombre de bateaux en mer, c'est une chose, mais quand ils sont tous à quai, presque tous les ports de pêche essentiels sont remplis à craquer. Pour faire suite à la question de M. Simms concernant l'encombrement de nos ports, je voudrais savoir si on envisage de prolonger des quais ou d'en ajouter d'autres. Je me rends compte que les fonds sont limités, mais le besoin dans cette région est très réel.

Il y a quelques autres critères que les ministères fédéraux devraient aussi envisager. Il y a par exemple la distance que certains bateaux doivent franchir pour atteindre leur zone de pêche. Si on vit à Gunning Cove, il n'y a pas de raison de placer son bateau à Port La Tour ou à West Port L'Herbert. Il faut trois ou quatre heures de navigation pour atteindre ces ports. Existe-t-il un plan pour répondre à ce besoin urgent?

M. George Da Pont: Oui, nous sommes très conscients de la situation. Comme vous pouvez l'imaginer, de fortes pressions s'exercent dans cette région ainsi que dans plusieurs autres qui affrontent exactement la même situation. Nous essayons d'élaborer une stratégie plus prospective qui nous permettrait de mieux planifier nos investissements. Bien sûr, l'un des principaux facteurs à prendre en considération, c'est l'évolution des besoins et de l'industrie parce que c'est un élément critique de toute bonne gestion du cycle de vie des quais.

En ce moment, le problème est qu'environ 20 p. 100 des ports de pêche essentiels sont encore en mauvais état et nécessitent d'importants travaux. De toute évidence, nous nous basons sur la sécurité comme élément déterminant pour définir la priorité. Ce facteur est de loin le plus important. Je crois que nous avançons autant que nous pouvons le faire dans la direction que vous préconisez, compte tenu du cadre actuel de nos ressources. Toutefois, à défaut d'une amélioration d'ensemble de la situation actuelle des ports de pêche essentiels, il est très difficile pour nous d'intégrer autant que vous le suggérez la planification prospective dans le processus décisionnel. Nous collaborons évidemment avec les administrations portuaires à cet égard, mais cela reste limité.

M. Gerald Keddy: Je vous remercie de votre réponse.

Mon autre question—je ne sais pas si vous avez maintenant ces données—concerne le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse et, en particulier, la circonscription de South Shore—St. Margaret's, qui va de Prospect Bay jusqu'à Charlesville, juste avant d'arriver à Pubnico. Combien y a-t-il de ports de pêche essentiels dans cette région? Le savez-vous?

M. George Da Pont: Je ne pourrais pas vous le dire tout de suite. Nous effectuerons les recherches nécessaires et vous ferons parvenir les renseignements.

M. Gerald Keddy: Je vous en serais très reconnaissant.

Je vous remercie.

Le président: Merci.

Monsieur Roy.

[Français]

M. Jean-Yves Roy: Merci, monsieur le président.

Monsieur Da Pont, si j'ai bien compris ce que vous avez répondu à M. Simms, vous pouvez vous passer de nous pendant un certain temps. Ce n'est pas grave, d'autant plus que ce n'était pas le sujet de ma question.

Vous avez parlé des tempêtes, et selon toutes les prévisions des scientifiques, celles-ci sont appelées à augmenter de façon considérable, particulièrement dans l'Atlantique. De toute évidence, cela cause des problèmes aux infrastructures.

Y a-t-il, dans le budget du ministère, des fonds d'urgence prévus pour les cas où les infrastructures seraient endommagées par des tempêtes, ou aurait-on alors simplement recours au budget des immobilisations?

• (1110)

M. George Da Pont: Nous avons un fonds consacré aux urgences, mais il est entièrement alloué au début de l'année. Nous ne voulons pas le garder trop longtemps, particulièrement quand nous faisons l'objet de toutes sortes de pressions. Jusqu'à maintenant, nous avons réussi à trouver des fonds supplémentaires pour effectuer les réparations, par exemple lorsque l'ouragan Juan a sévi en 2003.

Cette année, nous avons prévu réparer des quais en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve. La plupart de ces réparations sont couvertes par le budget actuel. Comme je l'ai dit déjà, nous tentons d'obtenir des fonds supplémentaires pour cette année, mais jusqu'à présent, nous n'avons pas réussi.

Nous essayons d'accorder la priorité aux réparations qui doivent être faites en situation d'urgence. De plus, comme je l'ai mentionné il y a quelques minutes, nous avons mis sur pied une étude visant à examiner les structures et les moyens de fabriquer celles-ci. L'objectif ici est de les rendre plus sûres en faisant en sorte, lors de leur construction, qu'elles résistent mieux à l'impact des tempêtes.

M. Jean-Yves Roy: Si j'ai bien compris votre réponse, vous avez un budget d'urgence, mais il n'est pas suffisant, et on pige dans le budget régulier au moment où il y a des tempêtes. Cela signifie-t-il que, s'il arrivait une tempête majeure et que vous étiez obligés d'investir 10 millions de dollars, les 20 millions de dollars prévus pour l'entretien, la réparation, le dessaisissement, etc., ne seraient plus disponibles?

M. George Da Pont: Les années précédentes, nous avons toujours trouvé des fonds supplémentaires pour répondre aux besoins de ce genre. Cette année, nous avons fait la planification à l'intérieur du budget actuel, mais nous continuons à explorer la possibilité d'obtenir des fonds supplémentaires.

M. Jean-Yves Roy: Monsieur Bergeron, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Robert Bergeron: J'ajouterais que tout dépend du moment où surviennent les tempêtes. Cette année, les tempêtes sont arrivées en décembre. Il y en a eu aussi au mois de mars. Cela nous a permis d'évaluer les dommages à temps pour le début de l'année financière en cours. Dans le budget de cette année, nous avons pu prévoir des sommes pour faire les réparations nécessaires. Cette année, je crois que nous consacrons environ 6,5 millions de dollars aux réparations des dommages qui ont été causés récemment.

M. Da Pont disait que, lorsque la réserve que nous avons au début de l'année n'est pas utilisée pour des urgences comme celles-là, nous nous empressons de choisir des projets afin de l'utiliser. En effet, nous voulons éviter de nous retrouver avec des sommes importantes à la fin de l'année sans être capables de les dépenser, parce que la saison de la construction est très courte pour les ports pour petits bateaux. En général, si nous ne commençons pas nos projets au printemps ou au tout début de l'été, nous ne sommes pas capables de dépenser nos budgets. C'est pourquoi nous essayons autant que possible d'engager la totalité du budget du programme au tout début de l'année.

Si nous avons identifié des besoins de réparations au début de l'année, nous utilisons la réserve pour y répondre. Le reste de la réserve sert à d'autres projets. Si d'autres tempêtes ou d'autres cas imprévus surviennent au cours de l'année, nous avons un problème. Nous nous tournons vers le ministère et nous lui demandons d'essayer de nous aider en nous octroyant des fonds supplémentaires. Bon an mal an, nous recevons quand même quelques millions de dollars supplémentaires du ministère pour nous aider à faire face aux cas imprévus.

• (1115)

M. Jean-Yves Roy: J'ai une dernière question très brève, monsieur le président.

Au cours des dernières années, avez-vous vu une augmentation des tempêtes de ce type? Les infrastructures sont-elles de plus en plus endommagées?

M. George Da Pont: Oui.

[Traduction]

Le président: Merci.

Collègues, il nous reste 15 minutes. Je voudrais poser au sous-ministre deux questions qui n'ont rien à voir avec les ports pour petits bateaux. Je voudrais simplement qu'elles figurent au compte rendu, juste au cas où...

Monsieur Stoffer.

M. Peter Stoffer: Merci beaucoup, monsieur le président.

Pour revenir à Transports Canada, combien de quais semblables à celui de Digby relèvent de ce ministère au Canada, approximativement?

M. Robert Bergeron: Il y a environ 10 ans, Transports Canada s'occupait d'environ 500 ports, mais je ne saurais pas dire combien il lui en reste aujourd'hui.

M. Peter Stoffer: Nous avons parlé des problèmes du Nunavut et de l'infrastructure de ce territoire. Si des ports devaient être construits au Nunavut ou si d'autres initiatives devaient y être prises, les travaux relèveraient-ils de votre ministère ou bien de Transports Canada?

M. Larry Murray: Le problème du Nunavut est qu'il n'a jamais fait partie du programme des ports pour petits bateaux. La discussion qui a eu lieu lorsque le ministre a comparu devant le comité ainsi que l'initiative lancée de concert avec le Nunavut pour convenir d'une définition—nous aurons le rapport soportaient, je crois, sur sept ports pour petits bateaux et, en gros, un montant de 35 millions de dollars sur cinq ans. Il est probable que cela ferait partie du programme des ports pour petits bateaux et s'ajouterait à l'augmentation dont j'ai parlé plus tôt.

Ainsi, nous espérons que cela sera intégré au programme des ports pour petits bateaux, mais il serait intéressant de penser à la façon dont cette initiative serait financée au départ. Est-ce que ce sera dans

le cadre de la stratégie du Nord? Ou dans le cadre de la stratégie des ports pour petits bateaux? La façon dont cela se fera n'a pas encore été arrêtée. Nous n'avons pas encore reçu le rapport, mais il est certain que le ministre a été clair : l'initiative constitue une priorité et nous essaierons de faire en sorte que le Nunavut dispose de ports pour petits bateaux aussitôt que possible, de la façon la plus indiquée pour atteindre le but poursuivi.

M. Peter Stoffer: Ma dernière question fait suite à celle de M. Roy concernant les tempêtes dans le Canada atlantique.

Comme vous le savez, nous avons eu l'ouragan Juan. Beaucoup de quais, et notamment le Fisherman's Wharf dans ma région, ont été gravement endommagés. Des fonds sont arrivés à la fois du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial. J'ai cru comprendre que l'argent venait du bureau d'Anne McLellan, qui discutait alors avec la province pour injecter les fonds nécessaires aux réparations. Croyez-vous qu'on vous demandera de présenter des devis pour les travaux nécessaires, ou bien les choses seront-elles faites par un autre ministère?

La raison pour laquelle je pose la question est la suivante. Si un événement semblable se produit et que nous, comme représentants de la région, souhaitons nous adresser à un ministère pour accélérer le processus, devrions-nous prendre d'abord contact avec vous à cet égard ou bien faudrait-il aller voir au cabinet du ministre?

M. George Da Pont: Vous trouverez probablement cette réponse plus compliquée que vous ne l'auriez voulu.

Cela dépend de la situation. S'il s'agit d'un bien fédéral, comme les quais, qui nous appartient et dont nous sommes responsables, nous aurions à planifier les réparations.

Je pense par ailleurs que des dépenses comme celles que vous avez mentionnées seraient prélevées sur le fonds de secours en cas de catastrophe, qui s'inscrit dans un programme fédéral-provincial. En général, ce programme s'applique cependant à des choses allant au-delà des biens du gouvernement fédéral. Autrement dit, le programme des ports pour petits bateaux n'a pas accès à ce fonds.

M. Larry Murray: Permettez-moi d'ajouter que nous avons constaté, dans cette situation, que les gens se sont retrouvés très rapidement pour s'occuper, d'une certaine façon, de tous les besoins qui se manifestaient. Dans le cas des ports pour petits bateaux, le fait de s'adresser à nous a accéléré les choses. Nous avons affecté des fonds à cela, de même qu'à d'autres... Dans un scénario comme celui-ci, si les gens s'adressent aux personnes qu'ils vont voir ordinairement, il est probable que les choses se feront plus rapidement. Dans ce cas particulier, cependant, avec la participation de nos gens, de la province, des collectivités locales, bref, tout le monde, tout a très bien marché et l'argent est venu de différentes sources.

Je répète cependant que si les gens s'adressent aux personnes qu'ils vont normalement voir, pour des questions liées à une catastrophe naturelle, c'est probablement là qu'ils obtiendront les meilleurs résultats. Ensuite, on peut chercher à obtenir de l'argent d'autres sources, mais les choses auraient déjà commencé à avancer entre-temps. Que nous obtenions ou non un peu plus d'argent, au moins les réparations auront été faites.

• (1120)

Le président: Je vous remercie.

Monsieur Matthews.

M. Bill Matthews: Est-ce que toutes les affectations relatives aux ports pour petits bateaux sont terminées pour cette année, ou le processus est-il encore en cours? Si ce n'est pas terminé, quand pouvons-nous attendre à recevoir les approbations, compte tenu de ce que vous avez dit de la brièveté de la saison de construction, qui constitue un facteur vraiment important, particulièrement dans le cas du nord de Terre-Neuve et du Labrador? Avez-vous des observations à formuler à ce sujet?

M. George Da Pont: Les fonds ont tous été affectés et ont été annoncés pour la plupart.

M. Bill Matthews: Tout a été affecté?

M. George Da Pont: Oui, dans le cas des grands projets.

M. Bill Matthews: Par conséquent, il ne servirait à rien que je pousse les hauts cris en espérant obtenir quelques millions de plus en échange de mon vote de ce soir.

M. George Da Pont: Je crois que ce serait en effet beaucoup demander, monsieur.

Le président: Très bien. C'est tout?

Y a-t-il d'autres questions concernant les ports pour petits bateaux?

Monsieur Roy.

[Français]

M. Jean-Yves Roy: Vous connaissez sans doute l'Institut Maurice-Lamontagne de Mont-Joli. Une infrastructure y a été construite il y a 15 ans par le ministre des Pêches et Océans de l'époque, qui était mon prédécesseur et qui est devenu sénateur. Le quai en question n'a jamais eu de protection. Il n'a donc jamais été utilisé.

A-t-on l'intention d'investir pour protéger cette moitié d'installation qui, à l'heure actuelle, est rattachée à l'Institut Maurice-Lamontagne?

M. George Da Pont: Monsieur le président, je ne connais pas suffisamment la situation locale. On doit essayer de trouver l'information.

M. Jean-Yves Roy: Combien y a-t-il d'instituts de recherche à Pêches et Océans Canada?

M. George Da Pont: Il y en a 13.

M. Jean-Yves Roy: Cela fait donc partie des 13.

M. George Da Pont: Oui, je sais. Je connais bien l'institut, mais je ne connais pas la situation dont vous avez parlé, monsieur.

M. Jean-Yves Roy: D'accord, merci. C'est bien.

[Traduction]

Le président: Y a-t-il d'autres questions concernant les ports pour petits bateaux?

Monsieur Kamp.

M. Randy Kamp: Pour ma propre gouverne, quel rapport y a-t-il entre le programme des ports pour petits bateaux et, mettons, la stratégie relative aux pêches autochtones? Je suppose que les Autochtones ont quelques ports ou quelques quais. Appartiennent-ils encore au programme des ports pour petits bateaux? Le programme se charge-t-il de leur entretien?

M. David Bevan: Nous avons à l'occasion des questions qui intéressent les quais de pêche des Premières nations. Dans ce cas, c'est le programme des ports pour petits bateaux qui s'en occupe. Je ne suis au courant d'aucun financement important dans le cadre de la

stratégie relative aux pêches autochtones. La plus grande part de cela va aux accords, à la surveillance des pêches, etc.

M. George Da Pont: La seule chose que j'aurais à ajouter est que, dans le cadre de certains des accords et des arrangements mis en place sur la côte Est par suite du programme Marshall, des travaux ont été réalisés pour améliorer certaines installations et en construire d'autres. Cela s'est fait dans le cadre du programme des ports pour petits bateaux.

Le président: Y a-t-il d'autres questions concernant les ports pour petits bateaux?

Je vais donc passer maintenant à une question complètement différente.

Monsieur le sous-ministre, au cours de nos audiences d'automne sur le budget des dépenses, le comité a demandé à votre ministère de présenter une ventilation régionale des dépenses consacrées à l'aquaculture ces dernières années, en précisant les sommes consacrées à la promotion, à la recherche, au développement, à la protection du poisson et de l'habitat, à l'approbation et au traitement des permis d'utilisation. Cela remonte à six mois. Quand pouvons-nous nous attendre à une réponse de la part du ministère?

M. Larry Murray: Je vais m'en occuper, monsieur le président. Je vous présente mes excuses. Nous essaierons de faire parvenir ces données au comité le plus tôt possible. Je ne sais pas où en est cette question à l'heure actuelle.

Le président: Très bien.

Je vous remercie.

Au sujet du rapport sur le pou du poisson, les élections sont terminées en Colombie-Britannique. Je regardais un article dans le numéro de mai 2005 d'une revue qui s'appelle *Pacific Magazine*. L'article cite Brian Riddell, chercheur principal du programme du pou du poisson au ministère des Pêches et des Océans. L'auteur de l'article, Michel Drouin, dit ce qui suit :

Les résultats définitifs de l'échantillonnage réalisé en 2004 ne seront pas publiés avant la mi-avril, mais le ministère signale une incidence accrue d'une espèce de pou qui s'attaque spécifiquement au saumon sur les jeunes poissons locaux. Le saumon kéta semble être plus touché que le saumon rose.

Je voudrais donc savoir si ce rapport a bien été publié à la mi-avril et s'il est différent du rapport sur le pou du poisson dont le ministère a annoncé la publication pour la mi-avril.

• (1125)

M. Larry Murray: Je ne suis au courant que du rapport mentionné par la sous-ministre adjointe des sciences, lors de la comparution du ministre. D'après ce que j'ai appris hier en parlant à Mme Watson-Wright, le rapport est encore examiné par les scientifiques, mais il sera... Il ne m'a pas encore été présenté. Il n'a pas encore été présenté au ministre. C'est le rapport qui a été mentionné et, dans mon esprit, c'est le rapport sur le pou du poisson. Il est possible que ce soit le même rapport, mais je n'en suis pas sûr. Autrement dit, il y a différents processus, y compris la participation du public à l'établissement de ces rapports avant qu'ils ne passent à l'étape de l'examen par les pairs et qu'ils ne forment le rapport final qui est présenté au ministre. Je ne sais pas si le rapport mentionné dans cette revue est bien le rapport sur le pou du poisson que nous attendons tous, ou s'il s'agit d'une initiative distincte. À mon avis, il se pourrait bien que ce soit le même.

David, auriez-vous quelque chose à ajouter à cela?

M. David Bevan: Pas vraiment. Je crois que les scientifiques parlaient d'autres analyses avant d'en arriver à des conclusions. Je pense que cela explique les délais, mais il peut y avoir des données brutes dans ce rapport.

M. Larry Murray: Je serais heureux, monsieur le président, de chercher ces renseignements et d'écrire plus tard pour vous transmettre les résultats.

Le président: Je vais faire une copie de ceci et je vous laisserai faire vos recherches pour déterminer s'il s'agit du même rapport. Si ce n'est pas le cas, si vous avez d'autres renseignements établissant que ce n'est pas ce dont nous avons parlé, nous vous serions reconnaissants de nous en envoyer une copie.

Voici ma dernière question. Le 22 mars, le MPO a publié un communiqué disant que les résultats de l'échantillonnage réalisé au sujet du pou du poisson seraient rendus publics à la mi-avril. Pourquoi avez-vous dit que ces résultats seraient publiés à la mi-avril quand ils ne sont pas encore publiés aujourd'hui?

M. Larry Murray: C'est une très bonne question, monsieur le président. Je dirais que nous avons mal estimé le temps qu'il nous faudrait pour faire passer le rapport par les différentes étapes scientifiques nécessaires pour l'examen par les pairs, etc. Je suppose

que c'est le rapport dont nous parlons. Je dirais que nous avons mal estimé le temps nécessaire pour la publication.

Le président: La Colombie-Britannique a des élections à date fixe. Chacun savait donc quand ces élections auraient lieu. Je sais qu'on a allégué que le rapport a été retenu à cause de ces élections.

M. Larry Murray: Permettez-moi d'être clair. Pour moi, comme pour le ministre, il n'existe absolument aucun lien entre la publication de ce rapport et les élections de la Colombie-Britannique. Absolument aucun. Nous avons peut-être gaffé en évaluant le temps nécessaire, nous n'avons peut-être pas été aussi efficaces qu'il le faudrait dans la production des rapports, mais il n'existe absolument aucun lien entre la date de production de ce rapport et les élections de la Colombie-Britannique.

Le président: Je vous remercie.

Il reste encore assez de temps pour une dernière question s'il y a quelqu'un qui veut en poser une. Sinon, nous leverons la séance.

Messieurs, je vous remercie beaucoup de votre temps et de vos réponses. Nous attendrons avec intérêt les renseignements que vous avez promis de nous faire parvenir.

Merci beaucoup à tous.

La séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire 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.