



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent des pêches et des océans

---

FOPO • NUMÉRO 028 • 2<sup>e</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le vendredi 18 avril 2008**

**Président**

**M. Fabian Manning**

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

## Comité permanent des pêches et des océans

Le vendredi 18 avril 2008

• (0830)

[Traduction]

**Le président (M. Fabian Manning (Avalon, PCC)):** Bonjour, mesdames et messieurs.

Je désire souhaiter la bienvenue aux témoins que nous rencontrons ce matin.

Nous sommes des députés membres du Comité permanent des pêches et des océans du Parlement du Canada. Nous représentons les quatre partis politiques, soit le Parti conservateur, le Parti libéral, le Bloc québécois et le NPD. L'automne dernier nous avons entamé une étude du programme des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans. L'automne dernier, nous avons entendu des témoins représentant le ministère et des parties intéressées à Ottawa. Nous avons déposé un rapport intérimaire au Parlement avant le congé de Noël. Nous avons décidé, dans le cadre de nos discussions, de visiter les quatre provinces de l'Atlantique — Terre-Neuve-et-Labrador, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse — nous terminerons nos réunions cet après-midi à Gaspé au Québec.

Nous nous déplaçons pour visiter certaines des installations portuaires, ce que nous faisons depuis quelques jours déjà, et entendre les représentants des administrations portuaires, ceux qui s'occupent en fait des ports pour petits bateaux. Nous rencontrons donc ceux qui sont les intervenants de première ligne, ceux qui travaillent sur les quais, des bénévoles comme vous, dans l'espoir que vous nous ferez part de vos préoccupations, que vous nous direz ce qui peut être amélioré dans le programme des ports pour petits bateaux — pas simplement l'infrastructure maritime même, mais que vous nous ferez part de vos préoccupations, à titre de bénévoles, en ce qui a trait à l'organisation dont vous faites partie, l'aide qu'on pourrait vous offrir ou qu'on vous offre au niveau de la formation, des choses qui pourraient nous permettre de faciliter l'excellent travail que vous faites au nom de nombreux intervenants.

La majorité des députés qui sont ici aujourd'hui représentent des circonscriptions rurales au Canada et nombre d'entre eux ont des entreprises de pêche et des administrations portuaires dans leur circonscription. Par exemple, dans ma circonscription d'Avalon à Terre-Neuve-et-Labrador, j'ai 68 administrations portuaires — c'est une énorme circonscription — et bon nombre des députés qui m'accompagnent aujourd'hui ont également des administrations portuaires dans leur circonscription. Nous connaissons donc bien le travail que vous faites, le temps que vous consacrez à cette cause, mais aujourd'hui nous sommes venus vous écouter, afin d'en connaître plus long sur vos préoccupations, s'il en est, dans le but de présenter un rapport à la Chambre des communes, si c'est possible avant le congé d'été, dans lequel nous ferons état de tout ce que nous avons appris lors de nos déplacements. Tout cela nous permettra, nous l'espérons, d'améliorer le programme.

C'est notre objectif et j'espère que vous pourrez nous aider aujourd'hui.

J'espère que vous comprenez également que nous avons des services d'interprétation. J'ai appris de bonnes leçons et j'ai appris à ralentir quand je parle. Pour le bien de ceux d'entre vous qui ne parlez peut-être pas les deux langues officielles, je vous encourage à ralentir quand vous présentez vos exposés.

Nous commencerons donc notre réunion maintenant. Je crois que c'est M. Arseneau qui désire intervenir en premier.

Monsieur Arseneau, vous avez la parole.

• (0840)

[Français]

**M. Yvon Arseneau (Administration portuaire de Pointe-Verte):** Je m'appelle Yvon Arseneau. Je suis originaire de Pointe-Verte, où je suis pêcheur.

Je vais m'exprimer en français.

À notre quai, il y a environ 25 pêcheurs, ce qui équivaut à une cinquantaine d'emplois saisonniers directs pour un petit village comme Pointe-Verte. Ce nombre est assez important car, dans le nord du Nouveau-Brunswick, il n'y a pas beaucoup d'emplois à l'heure actuelle.

Nous avons une administration portuaire depuis environ 18 ans. J'en parlais avec Réal tout à l'heure. Caraket a eu le sien il y a 20 ans, et nous avons signé une entente avec l'autorité portuaire il y a environ 18 ans. En vertu de l'entente que nous avons signée avec le ministère, nous prenions en charge l'administration portuaire et tout ce qui concerne la gestion, l'électricité et les choses mineures, et le ministère s'occupait des dossiers majeurs, comme le creusage, la réparation des quais, etc. À la grande surprise de la plupart des administrations portuaires, le ministère n'a pas suivi ces recommandations. Il y a eu un creusage il y a environ 18 ans, et le reste du quai est grandement détérioré. Un affaissement se produit à l'intérieur du quai et il faudrait un mur de soutènement, mais cela ne se fait pas. Toutes ces choses dont je vous parle sont déjà dans le système. On a déclaré cela en 2002 et, d'année en année, on nous répète que c'est dans le système et qu'il n'y a pas d'argent pour faire les travaux.

À l'heure actuelle, on ne peut plus du tout accéder au quai à marée basse. J'ai des photos ici pour le prouver. Peut-on les faire circuler pour que vous puissiez les voir?

Nous fonctionnons du mieux que nous le pouvons. Nous avons été obligés d'envoyer une missive à Pêches et Océans Canada pour dire que nous rejetons toute responsabilité en cas de perte de vie. En effet, lorsque le temps en mauvais au large, certains bateaux peuvent y rester et affronter la houle jusqu'à ce que le temps s'apaise, mais les plus petites embarcations ne le peuvent pas. Lorsqu'on veut entrer au quai et que tous les bateaux sont bloqués à l'entrée, comme ce fut le cas au cours des dernières années, on a un sérieux problème.

Nous réitérons notre demande. Chaque année, nous continuons d'appeler et de demander que le ministère s'occupe de ces quais. C'est quand même un moteur économique de la région. On peut penser que 50 emplois, ce n'est pas beaucoup, mais dans un village comme le nôtre, dont la population est de 700 à 800 personnes, c'est important. Chaque année, à cette période-ci, on peut voir l'effervescence, le roulement qui se fait autour de cette petite roue économique.

La pêche est importante dans l'est du Canada. Je pense que le ministère devrait s'impliquer de plus en plus et maintenir ces quais en état de marche, parce qu'ils sont des outils primordiaux pour nous. À l'heure actuelle, advenant une très grosse tempête, on a peur de perdre l'intérieur du quai. Chaque fois que le vent d'est frappe, on voit des morceaux de quai se soulever. À mon sens, c'est tout à fait inacceptable et cela n'a aucun sens. On ne sait plus quoi dire au ministère. L'argent sort des coffres d'Ottawa, mais on ne sait pas où il est dépensé.

Chaque fois qu'on est près d'avoir un projet de quai, on dirait qu'on recule à cause de telle ou telle raison. Le projet est alors retardé d'une autre année. Depuis au moins une quinzaine d'années, l'Administration portuaire de Pointe-Verte n'a rien reçu. D'autres administrations portuaires sont dans la même situation. J'imagine qu'elles en parleront également.

C'est tout à fait inacceptable. Ces dernières années, on a fonctionné avec le peu d'argent que nous ont accordé successivement les conservateurs, les libéraux, la plupart du temps au début d'une élection. Des gens importants sont déjà venus à Pointe-Verte, ce qui signifie que la pêche y est assez importante pour qu'ils se déplacent. Entre autres, M. Tom Siddon est venu à Pointe-Verte pour constater l'état du quai. Ensuite, on a reçu des fonds parce qu'il avait vu la réalité et constaté l'importance, pour les pêcheurs, d'avoir un outil pour travailler. Si on ne peut pas rentrer avec nos bateaux et accoster à un quai à différentes heures de la journée à cause de la marée, c'est que quelque chose ne fonctionne pas.

En outre, cette situation empêche d'autres secteurs de notre région de se développer. Des gens seraient intéressés à développer le tourisme davantage. Mais comment peut-on investir dans un bateau touristique si on doit limiter ses sorties à cause de la marée? Il faut que le développement touristique soit logique et outiller les entrepreneurs en ce sens.

C'est principalement ce que j'avais à dire. Je pourrais vous exposer le projet que j'ai rédigé, mais comme je l'ai envoyé environ 20 fois, il est déjà dans le système. Je peux quand même vous en donner un exemplaire. Vous pourriez aussi l'obtenir directement en vous adressant aux responsables du Programme des ports pour petits bateaux.

On est un peu fatigués de tout cela. On fait du bénévolat. On essaie de fonctionner avec les moyens du bord, mais à un moment donné, on ne peut plus exercer notre métier en raison d'un manque de vision par rapport à un quai donné. Vous allez me dire qu'il n'y a pas d'argent, mais que vous comprenez. L'administration portuaire fait une partie des travaux, puis elle abandonne. Dix ans après, elle doit refaire ce qu'elle a déjà fait parce qu'il s'est écoulé trop d'années avant qu'elle puisse remettre le quai en bon état.

Par exemple, lors du dernier creusage du quai de Pointe-Verte, on devait dynamiter l'intérieur du quai. On a dû se battre avec les différentes instances pour dynamiter toute la surface du quai. En fin de compte, on nous a permis de dynamiter les trois quarts du quai. On a laissé environ 10 000 mètres de roches dans le quai, faute de fonds. Pourtant, l'argent accordé par le gouvernement fédéral était

amplement suffisant, mais on a interrompu le projet et on a envoyé l'argent ailleurs.

La réalisation d'un projet devrait se faire selon une certaine logique. Il faut le mener à bien et passer ensuite à une autre étape. Il faut suivre un plan d'affaires afin d'obtenir un outil qui ait du sens.

C'est tout ce que j'avais à dire.

● (0845)

[Traduction]

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

Je ne veux pas interrompre qui que ce soit, mais nous devons entendre tous les témoins avant de commencer la période des questions. Nous voulons consacrer une heure et demie à ce groupe et une heure et demie au groupe suivant. Il importe donc que nous ayons suffisamment de temps pour le faire. Je sais que vous avez beaucoup de choses à nous dire, et j'espère que, grâce aux questions qu'on vous posera plus tard, vous pourrez nous en dire un peu plus long sur la situation que vous vivez. Je vous demanderais simplement de présenter les grands points, puis nous passerons à la période des questions.

Monsieur Mallet.

● (0850)

[Français]

**M. Camille-André Mallet (Administration portuaire de Shippagan):** Bonjour. Je m'appelle Camille-André Mallet et je suis le directeur général de l'Administration portuaire de Shippagan, au Nouveau-Brunswick.

Pour commencer, j'aimerais préciser que le programme de l'Administration portuaire est bon. Pour ce qui est de la mise en oeuvre, les fonctionnaires du Programme des ports pour petits bateaux de Pêches et Océans Canada nous ont très bien encadrés et orientés. Le problème majeur auquel nous faisons face aujourd'hui est le même qu'au début du programme, c'est-à-dire les infrastructures. Nous avons à Shippagan des infrastructures qui totalisent 1 182 mètres quai pour l'amarrage de 2 700 mètres bateau dans des conditions normales. Lorsque les conditions se détériorent, nous ne disposons que de 812 mètres quai pour abriter le même nombre de bateaux en des endroits sécuritaires. Les infrastructures manquent sérieusement lorsque la température se détériore, ce qui arrive souvent dans nos régions.

L'Administration portuaire de Shippagan sert de port d'attache à 105 bateaux de pêche commerciale traditionnelle et autochtone durant la saison de pêche au crabe, au homard et au hareng. Durant la saison de pêche, ça représente environ 69 bateaux de pêche commerciale de 65 pieds et 46 bateaux côtiers de 45 pieds. De plus, l'administration portuaire loue durant cette saison 26 sites de déchargement aux acheteurs de crabe, deux sites de déchargement de maquereau et quatre sites de déchargement de hareng. De plus, nous louons des terrains pouvant accueillir deux glaciers.

Selon Statistique Canada, les valeurs pour le débarquement dans la région du golfe sont, pour l'année 2007, de 114 000 tonnes métriques, pour une valeur de 336 millions de dollars. Pour l'année 2007, au port de Shippagan, les statistiques pour le débarquement sont de 11 000 tonnes métriques, pour une valeur de 41 millions de dollars. Vous pouvez constater que c'est très important pour les Maritimes. En effet, ça donne beaucoup de travail à plusieurs personnes de notre communauté.

En outre, nous devons gérer ces infrastructures qui sont pratiquement toutes en phase terminale. En effet, elles en sont presque toutes à la fin de leur durée de vie. En 1999, à la suite d'une recommandation des ingénieurs de Travaux publics Canada, nous avons dû fermer une section des nos installations jugée non sécuritaire. Nous avons mis cinq ans à réaliser ce projet, c'est-à-dire de 1999 à 2003.

En 2004, nous avons dû fermer une autre section de nos installations à la suite d'une autre recommandation des ingénieurs de Travaux Publics Canada. Ce projet de reconstruction est encore sur la table à dessin. Nous sommes présentement en 2008, et le projet n'est toujours pas commencé. Selon les prévisions et le budget des fonctionnaires du MPO, ce projet va devoir être réalisé par phases, sur une période de trois ans, c'est-à-dire que chaque phase va prendre deux ans. Si on fait le calcul, on se rend compte que ce projet de reconstruction va durer six ans. Or, pendant tout ce temps, nous allons devoir composer avec des installations réduites.

Conclusion.

Comme vous pouvez le constater, nous manquons d'infrastructures, compte tenu du nombre de bateaux, de l'importance du volume des débarquements à gérer et du mauvais état de nos installations. De plus, les projets de reconstruction devraient se faire beaucoup plus rapidement. Il est tout à fait impensable que des travaux de reconstruction prennent six ans à se réaliser. Nous sommes défavorisés, même négligés par rapport aux autres infrastructures gouvernementales. Je ne pense pas qu'on accepterait que les autres installations, par exemple celles de la GRC, les aéroports ou vos propres bureaux, subissent un tel traitement. Le gouvernement doit injecter plus d'argent afin que les projets de reconstruction se réalisent plus rapidement.

En terminant, il ne faut pas oublier que les administrations portuaires sont gérées par des bénévoles. Vous ne devez pas abuser de leur patience.

Merci beaucoup.

•(0855)

[Traduction]

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

Monsieur LeBreton.

[Français]

**M. Jacques LeBreton (vice-président, Administration portuaire du Quai de Tracadie):** Je vais donner la parole à M. Philippe Ferguson. Nous faisons partie de la même administration portuaire, soit celle de Tracadie.

**M. Philippe Ferguson (secrétaire, Administration portuaire du Quai de Tracadie):** Bonjour. Mon nom est Philippe. Je suis conseiller municipal à la Ville de Tracadie-Sheila. Je suis affecté depuis six ans à l'administration portuaire. Je n'ai point le pied marin; je ne fais pas de bateau. J'agis entre autres comme bénévole. La raison de mon intervention d'aujourd'hui se résume à ceci.

Au printemps 2006, les administrations portuaires de l'est du Nouveau-Brunswick ont été convoquées à Miramichi. On nous a parlé de l'aspect juridique des administrations portuaires en nous appelant que nous étions les principaux responsables de ces dernières.

À l'automne 2006, on nous a convoqués à Moncton pour assister à une réunion de toutes les administrations portuaires des Maritimes. Au cours de cette réunion, on a parlé des bénévoles. On a voulu

savoir combien de temps on allait pouvoir fonctionner sans épuiser nos bénévoles.

Le temps a passé. Au printemps 2008, on nous a encore réunis à Miramichi. On nous a parlé de l'importance de tenir à jour la comptabilité et on nous a dit que cette tâche nous incombait. Je précise que nos installations sont très modestes: elles desservent une douzaine de pêcheurs et environ 70 plaisanciers. C'est une formule qui fait fortune et qui est très agréable.

Maintenant que Pêches et Océans nous a dicté quoi faire, va-t-on nous donner les moyens de le faire? Nous ne sommes que des bénévoles et il ne faudrait pas nous épuiser. Nos petites installations sont très importantes pour la santé de notre communauté. Nous sommes responsables de la gestion et de toutes les tâches connexes, mais nous n'avons pas les moyens nécessaires.

[Traduction]

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

Madame Payne.

[Français]

**Mme Margot Payne (secrétaire-trésorière, Stonehaven Harbour Authority):** Je vais faire ma présentation en anglais parce que je parle plus vite en anglais qu'en français.

[Traduction]

Tom et moi représentons l'administration portuaire de Stonehaven qui est située entre Bathurst et Caraquet. L'administration portuaire de Stonehaven a été constituée en société en 1996, et son conseil d'administration de 10 membres comprend des représentants de l'industrie de la pêche, de la communauté et des acheteurs de poisson.

L'administration portuaire a très bien su gérer les activités quotidiennes du quai, s'occuper de légers travaux de réparation et apporter des améliorations à la structure. Lorsque nécessaire, nous avons pu obtenir une aide financière du MPO. L'administration portuaire a réussi à obtenir des fonds suffisants par l'entremise de droits d'amarrage, de programmes d'emploi et des dons de produits et de services de la part des utilisateurs du quai.

L'administration portuaire de Stonehaven est un fournisseur de services à l'industrie de la pêche commerciale, aux acheteurs de poisson, à l'industrie aquacole, aux pêcheurs autochtones, à l'industrie touristique et à la communauté locale. Stonehaven est principalement un port où viennent s'amarrer les homardiens, soit environ une trentaine d'entre eux, mais nous avons également un petit nombre de bateaux pour qui Stonehaven représente le port d'attache. Nous accueillons également un certain nombre de bateaux de passage qui demeurent au quai jusqu'à la fin de l'automne chaque année. Les pêcheurs de Stonehaven pêchent également le hareng, le poisson de fond, le pétoncle, le maquereau; il y a également l'aquaculture des moules, la mytiliculture.

À l'occasion, des plaisanciers utilisent notre quai, mais ils sont très peu nombreux. La flottille de pêche commerciale demeure la principale priorité de l'administration portuaire de Stonehaven.

Quels avantages et améliorations découlent de la constitution de l'administration portuaire de Stonehaven? L'administration portuaire est le moyen pour recueillir des fonds pour financer les améliorations du quai qui sont appuyées par les pêcheurs. Et c'est là un facteur très important. Nous proposons certaines améliorations aux pêcheurs, nous acceptons nos propositions, et les propositions que nous présentons au MPO. Nous avons su améliorer à plusieurs égards le quai.

Les ports pour petits bateaux ont voix au chapitre dans le processus, et nous en sommes reconnaissants, mais nous savons parfaitement que nous n'avons pas le même poids que les grands ports commerciaux.

Les membres du conseil d'administration jugent que le port fait partie de la communauté, et que tous les membres de cette dernière en sont les propriétaires. Ils peuvent vraiment influencer sur les changements.

Le conseil d'administration peut adopter des règles et règlements qui permettent d'améliorer le fonctionnement quotidien du port pour tous les utilisateurs.

Nous avons collaboré étroitement avec le personnel du programme des ports pour petits bateaux afin d'élaborer des plans d'entreprise, des plans de sécurité et des plans de gestion environnementale qui n'existaient pas avant la création de l'administration portuaire.

Quels sont les problèmes que nous avons connus depuis la création de l'administration portuaire? Un petit port ne peut pas générer les revenus ou l'intérêt nécessaires pour justifier des améliorations importantes à l'infrastructure, contrairement aux grands ports commerciaux. Il nous faut donc, pour cette raison, jouer le jeu politique. Certaines administrations portuaires sont peut-être plus douées que d'autres à cet égard, et simplement d'un point de vue moral, nous ne devrions pas avoir à jouer ce petit jeu politique pour susciter une réaction appropriée du programme des ports pour petits bateaux.

Le fardeau administratif imposé aux administrations portuaires par le gouvernement, qu'il s'agisse de la Division de ports pour petits bateaux, de l'Agence de revenu du Canada et j'en passe, s'alourdit à tous les jours, comme l'a signalé M. Ferguson. Il faut des connaissances en matière de gestion et de communication toujours plus poussées pour pouvoir fonctionner. Il est utile de connaître la technologie — les ordinateurs, l'Internet, les choses du genre — lorsque vous devez entrer en communication avec les fonctionnaires et d'autres partenaires, mais ces compétences de gestion ne sont pas nécessairement disponibles dans toutes les administrations portuaires.

Ce sont toujours les mêmes qui sont appelés à contribuer, ce qui entraîne l'épuisement des bénévoles. C'est peut-être parce qu'on a besoin de leur expertise ou simplement parce que les autres ne s'intéressent pas à ce genre de chose.

Nous croyons également que le processus qui a été mis sur pied pour les grands travaux et les grands projets comportent certaines lacunes. Est-il possible que les coûts des travaux effectués par les entrepreneurs sont gonflés comparativement aux coûts tels qu'évalués par TPSGC? Est-il exact qu'une bonne partie du budget est réservée aux coûts administratifs versés aux partenaires internes comme TPSGC? Dans l'affirmative, cela veut dire que moins de travaux sont effectués avec les montants attribués aux administrations portuaires pour les projets.

L'administration portuaire est consciente du fait qu'il lui appartient d'élaborer les règles et les règlements; nous savons cependant que nous n'avons pas la capacité nécessaire pour assurer le respect de ces règlements. Nous avons un conseil d'administration composé de bénévoles, nous n'avons aucune présence à temps plein dans le port, et il est impossible de s'assurer que tous les utilisateurs observent les règlements adoptés par le conseil. Tout cela frustre ceux qui désirent que l'administration portuaire prenne des mesures pour pénaliser ceux qui enfreignent les règlements.

Bref, nous aimerions vous faire part de plusieurs petits problèmes qui doivent être réglés si l'on veut que le quai de Stonehaven soit tout au moins aussi bon que les autres ports du nord-est du Nouveau-Brunswick. Notre installation de hissage, la rampe de mise à l'eau, doit être réparée. Il faut reconstruire la jetée ouest. Il faut également procéder au dragage du port. Ces projets font l'objet d'une demande depuis plusieurs années. Nous savons pertinemment que mener à bien ces projets nécessite un engagement financier important de la part du gouvernement fédéral. Nous continuerons cependant à collaborer étroitement avec le personnel des ports pour petits bateaux dans l'espoir d'obtenir l'approbation de ces grands travaux.

Au nom du conseil d'administration de l'administration portuaire de Stonehaven, nous désirons remercier les membres du comité de l'intérêt qu'ils manifestent pour la question. Nous vous sommes fort reconnaissants de nous avoir offert cette occasion de vous faire part de nos préoccupations. Nous sommes d'avis que l'administration portuaire de Stonehaven est un bon exemple de la façon dont le gouvernement fédéral peut collaborer étroitement avec les bénévoles pour le mieux-être de la collectivité.

Merci beaucoup.

● (0900)

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

M. MacAulay posera les premières questions. Vous disposez de 10 minutes.

**L'hon. Lawrence MacAulay (Cardigan, Lib.):** Je partagerai probablement mon temps avec un de mes collègues. Je vous remercie d'être venus nous rencontrer. Je suis très heureux d'être ici aujourd'hui.

Ma première question est probablement légèrement en dehors du sujet, mais vous avez parlé de mytiliculture et je me demande s'il y a des problèmes avec les espèces envahissantes?

**M. Thomas Kenny (Stonehaven Harbour Authority):** Pas du tout, pas dans notre région.

**L'hon. Lawrence MacAulay:** Très bien. C'est une brève réponse. Soyez prudent cependant parce que c'est un énorme problème. Nous le savons. Après tout je viens de l'Île-du-Prince-Édouard, et nous essayons de composer avec les espèces envahissantes. C'est un problème qui nous a été transmis par quelqu'un d'autre. Personne ne veut accepter le blâme et il est très difficile de trouver une solution au problème.

Dans votre exposé, vous avez parlé des coûts associés à la réparation des quais. J'aimerais que vous nous disiez, puisque vous en faites partie, ce que vous pensez du fonctionnement du système d'administration portuaire. Vous avez parlé des coûts et les dépassements possibles de coûts n'ont pas été réglés. Je ne sais pas si vous occupiez du port avant la création des administrations portuaires — probablement pas puisque vous êtes si jeune —, mais peut-être qu'on vous a dit que les coûts sont mieux contrôlés maintenant qu'auparavant. Enfin, une des raisons pour lesquelles les choses coûtent peut-être moins cher aujourd'hui, c'est que les pêcheurs participent à l'entretien des ports, comme vous le savez.

Qu'en pensez-vous?

● (0905)

**Mme Margot Payne:** Je répondrai à votre question, puis peut-être que Tom voudra ajouter quelques mots, parce que nous ne sommes pas tout à fait du même avis.

**L'hon. Lawrence MacAulay:** C'est justement pourquoi nous sommes ici, pour entendre différents sons de cloche.

**Mme Margot Payne:** Je travaille à l'administration portuaire depuis sa création en 1996. Je crois qu'il y a certainement une amélioration au niveau des petits travaux, parce que lorsqu'ils coûtent moins de 50 000 \$, nous pouvons nous occuper de l'administration du projet. Alors, nous obtenons des devis et des coûts et nous faisons faire les travaux et nous nous occupons nous-mêmes de l'embauche du personnel. Pour les projets d'une valeur de plus de 50 000 \$, je crois que les entrepreneurs sont conscients du fait que dans ces circonstances, ils travaillent pour le gouvernement, et qu'ils gonflent les prix. J'en suis convaincue. Écoutez, on fait faire actuellement à notre quai des travaux qui ont commencé en janvier.

**M. Thomas Kenny:** Même avant cela. Cela a commencé à la fin novembre.

**Mme Margot Payne:** Si vous aviez un projet où vous devez utiliser du ciment, le feriez-vous au milieu de l'hiver, lorsqu'il vous faut dégager une route peut-être 10 fois pendant la saison? Il faut assurer le chauffage. Le dépassement des coûts est...

**L'hon. Lawrence MacAulay:** Dites-vous que le gouvernement ne peut pas s'occuper des choses de façon aussi efficace que le secteur privé?

**Mme Margot Payne:** Je dis qu'à l'occasion, le gouvernement ne fait pas les choses de façon aussi efficace que le secteur privé.

**L'hon. Lawrence MacAulay:** Merci beaucoup.

Monsieur Mallet, je suis vivement intéressé par votre exposé. J'aimerais que vous étoffiez un petit peu ce que vous avez dit.

Évidemment, puisque je viens d'une communauté de pêcheurs, je suis parfaitement conscient du manque d'argent et des problèmes associés au MPO. Mais n'oublions pas que le MPO ne peut distribuer que l'argent qu'il reçoit du gouvernement. Nous avons de bons fonctionnaires dans la région ici, je suis convaincu, comme c'est le cas à l'Île-du-Prince-Édouard et dans le reste du pays. À mon avis, je suis convaincu que vous serez d'accord avec moi, les gouvernements doivent investir plus d'argent — évidemment pas tout donner l'argent nécessaire maintenant, mais il faut quand même investir plus d'argent dans le budget de réparation des ports pour petits bateaux si l'on veut régler le problème de ces ports dans toutes les régions.

J'aimerais que vous me disiez comment nous devrions aborder le projet. Devrait-il s'agir d'un plan d'entreprise à long terme qui serait élaboré pour chacun de ces ports ou quais avant que l'argent vous soit attribué? Devriez-vous savoir où vous allez?

Je veux simplement dire que parfois l'argent dépensé pour les réparations est gaspillé. Ou du moins, c'est l'opinion qu'on entend à l'occasion. Peut-être que s'il y avait un plan à long terme pour votre administration portuaire, l'argent investi dans l'entretien ne serait pas gaspillé et vous auriez, en fait, une meilleure optimisation des ressources, si vous comprenez ce que je veux dire.

[Français]

**M. Camille-André Mallet:** Si vous faites le calcul, vous verrez que cela représente des sommes importantes. Dernièrement, nous avons réparé le tiers de nos installations. Le contrat total s'élevait à 5,2 millions de dollars. C'est beaucoup d'argent, mais il ne faut pas oublier que la durée de vie de ces quais est de 40 ans. Si vous divisez le montant total par 40, ça ne donne pas de gros montants par année.

Pour ce qui est de la stratégie, nous travaillons présentement avec les fonctionnaires. Nous avons des plans à long terme. Nous travaillons très fort pour réaliser nos objectifs, mais nous nous butons sans cesse au même problème: le manque d'argent, encore et toujours. Nos installations et l'achalandage dont elles font l'objet nous permettent d'investir un peu de l'argent des pêcheurs dans les

réparations. Nous évaluons que depuis la mise en oeuvre du programme, l'Administration portuaire de Shippagan a investi au-delà de 100 000 \$. Cet argent provient directement des utilisateurs. Toutefois, il ne nous permet de réaliser que des réparations mineures. En effet, les coûts que peuvent exiger les infrastructures marines sont incroyables.

Nous sommes gérés par un comité d'administration. Depuis la fondation de celui-ci, les mêmes administrateurs siègent à nos comités. Mon président, qui fait partie du Comité consultatif national des administrations portuaires, n'a pas pu être présent aujourd'hui, et je trouve que c'est dommage. Il est présentement à Québec pour une réunion nationale.

Nous sommes très impliqués et accomplissons beaucoup de travail. Comme je l'ai dit au début, il y a entre les fonctionnaires et nous une très bonne collaboration. Le problème n'est pas relié aux fonctionnaires. Ils reçoivent nos demandes et y travaillent. Par contre, l'argent n'est tout simplement pas au bout de la ligne.

Je parlais plus tôt avec un représentant du Québec et je lui disais qu'on ne pouvait tout simplement pas comparer la situation du Québec à celle du Nouveau-Brunswick. Le Québec possède des installations extraordinaires. J'ignore comment vous avez réussi une telle chose, mais je lève mon chapeau. Je ne sais pas si c'est dû au fait que le nombre de quais y est moins élevé qu'au Nouveau-Brunswick. Comme je vous l'ai dit, nos installations sont en phase terminale. Nous sommes obligés de les condamner parce que les ingénieurs de Travaux publics Canada nous ont dit de le faire, sans quoi nous risquons de voir des accidents se produire.

Comme le disait mon collègue de Tracadie, nous sommes responsables de nos installations, étant donné qu'au moment de la création des administrations portuaires, on nous a remis un beau *package* en nous disant de nous en occuper. Nous en sommes donc responsables. C'est pourquoi, si un ingénieur nous dit de condamner une installation parce que des problèmes risquent de survenir, nous la condamnons.

Je tiens à répéter ce qui suit parce que c'est important. Lors de conférences et à l'occasion de nos dernières rencontres sur les ports pour petits bateaux, on nous a dit clairement que si un problème se produisait, nous étions responsables. Nous sommes obligés de contracter des assurances pour protéger notre conseil de direction. N'oubliez pas qu'aujourd'hui, surtout dans le cas de mes installations, les utilisateurs ont tous des entreprises valant des millions de dollars. Par conséquent, si un problème se produit lorsque ces gens utilisent nos installations, ils ont les moyens d'engager des avocats et de nous poursuivre en justice. Donc, on est obligé de travailler sur toutes les facettes, que ce soit...

• (0915)

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur MacAulay. Vous n'aurez pas à partager avec personne, parce que votre temps est écoulé.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** À titre de président, j'ai le droit de poser de temps à autre une question, mais d'abord j'ai une précision à apporter. J'aimerais juste vous dire — peut-être le savez-vous déjà — que nous avons entendu le comité consultatif national des administrations portuaires à Ottawa. Notre comité a eu une excellente réunion avec le comité. Peut-être votre représentant y était-il. Nous avons eu une excellente réunion plus tôt avec le comité consultatif, avant Noël.

J'aimerais vous poser une question, monsieur Mallet. Vous avez parlé de l'assurance, c'est-à-dire que l'administration portuaire devait assurer les installations. J'avais compris que les ports de petits bateaux assuraient les installations qui leur appartenaient. Pourriez-vous me l'expliquer? Peut-être ai-je mal compris ce que vous avez dit.

[Français]

**M. Camille-André Mallet:** Oui. Je n'ai peut-être pas eu le temps de développer la question.

Les administrations portuaires, les fonctionnaires et le programme d'administration portuaire nous donnent une assurance pour la responsabilité. Si un touriste ou qui que ce soit vient sur nos installations, qu'il se blesse et qu'il nous poursuit, on a une assurance-responsabilité.

Mais je parlais plus tôt d'une assurance pour couvrir les décisions du conseil d'administration de notre port. Comme je vous l'ai dit plus tôt, les entreprises qui utilisent nos installations sont des entreprises qui, s'il arrive quelque chose à cause d'une mauvaise décision du conseil d'administration du port qui affecte leur entreprise, peuvent nous poursuivre. Nous sommes donc obligés de prendre une assurance pour nous protéger dans le cas d'une mauvaise décision du conseil d'administration.

Cela répond-il à votre question?

[Traduction]

**Le président:** Non, c'est bien pour l'instant. Nous pouvons explorer la question, parce que c'est nouveau — du moins pour moi. Je n'étais pas au courant, c'est pourquoi je voulais cette précision. Nous pouvons étudier cela nous-mêmes maintenant, alors je vous en remercie.

Monsieur Blais, vous avez sept minutes.

[Français]

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

Bonjour, messieurs dames.

Tout d'abord, je travaille beaucoup au dossier des ports pour petits bateaux depuis 2000; depuis 2004, je le fais à titre de député. À l'époque, à l'échelle du Canada, le budget était de 50 millions de dollars. C'était complètement ridicule: 50 millions de dollars pour tous les quais à l'échelle de tout le Canada. Cela n'avait pas de sens.

Le budget est maintenant de 100 millions de dollars. La partie que vous faites, ce que vous avez fait comme travail bénévole, finit par représenter de l'argent. Selon les administrations portuaires à l'échelle nationale, on dit que ça correspond à environ 25 millions de dollars. Vous réussissez donc, bon an mal an, à faire en sorte que le budget n'est plus de 100 millions de dollars, mais bien de 125 millions de dollars. Toutefois, les 25 millions de dollars additionnels ne viennent pas du gouvernement, ils viennent de vous, des utilisateurs, de votre façon de travailler, etc. De l'aveu même du ministère, la situation est très grave parce qu'en 2004, d'après les chiffres du ministère, il fallait 400 millions de dollars à l'échelle de tout le Canada pour tout remettre en état les quais jugés actifs. Et je ne parle pas de programme visant à développer ou à améliorer sensiblement ou à construire de nouveaux quais, je parle seulement de remettre en état les quais jugés actifs. Donc, cela met de côté tous les autres qui ne sont pas jugés actifs. Il y en a parfois quelques-uns qui sont oubliés, mis de côté. Donc, le montant était de 400 millions de dollars, en 2004.

En 2006, le montant était de 475 millions de dollars. Aujourd'hui, il est probablement de plus de 600 millions de dollars. C'est comme un toit qui coule. Si on ne le répare pas, il s'effondrera. C'est ce qui se passe. De façon générale, la situation se détériore. À la limite, compte tenu de ce que j'entends et de ce que je vois, c'est un bris de contrat. Quand les administrations portuaires ont été constituées, on ne disait pas que la situation allait se détériorer. On disait plutôt qu'on allait collaborer et que c'était une bonne chose. On vous menaçait même de ne pas avoir d'argent. C'est très grave.

Quelqu'un devrait souscrire une assurance. Éventuellement, le gouvernement devrait faire la même chose. Y aurait-il lieu de lancer une poursuite pour geste irresponsable ou bris de contrat?

Monsieur Mallet, je vous remercie pour votre message sur les installations portuaires du Québec. Un quai peut être beau en apparence, mais à l'intérieur, il peut être terriblement dégradé. C'est malheureusement le cas au Québec aussi. À certains endroits, c'est l'enfer! La solution du ministère est d'installer une clôture parce qu'il est devenu trop dangereux de circuler sur le quai ou d'y amarrer un bateau. Nous connaissons ces situations.

Il y a une sorte d'« écoeurite » aiguë, si je peux m'exprimer ainsi. J'ai déjà entendu l'expression « c'est comme si les bottines ne suivaient pas les babines ». On dit bien des choses, mais en réalité, ça ne se passe pas comme prévu. J'imagine que ça devient excessivement difficile pour vous. Vous êtes non seulement fatigués mais frustrés. D'une certaine façon, c'est vous qui recevez les critiques. De plus, sur le plan financier, vous devez vous protéger des poursuites civiles ou autres. D'ailleurs, cet aspect est intéressant et on en parlera sûrement dans le rapport.

On est rendu à un point où ça passe ou ça casse. J'ai l'impression que c'est déjà cassé, car la situation ne s'améliore pas. Il faut beaucoup plus d'argent.

Si on est trop gentil, la situation se détériorera. Dans 10 ou 15 ans, il y aura moins d'installations portuaires. Il n'y aura que quelques quais par région, ce qui entraînera la disparition de plusieurs villages. Un quai est essentiel, pour un village.

J'aimerais entendre vos commentaires sur l'« écoeurite » aiguë. Qu'est-ce qui se présente à vous? De quelle façon faudrait-il faire bouger les choses?

• (0920)

**M. Philippe Ferguson:** Il faudrait mieux gérer les fonds. On reçoit certains montants; qu'on les gère. Je m'explique. Lorsqu'on réunit quelques centaines de personnes à Moncton pour parler du bénévolat et de la durabilité, elles sont logées et nourries pendant deux jours. Cela coûte de l'argent. Une fois la réunion terminée, tout le monde s'en va. On a fait un bon travail. On a pu exprimer nos différences, mais qu'est-ce que cela rapporte? Je n'ai aucune idée des coûts d'une telle réunion, mais je suis certain qu'un montant comme celui-là aurait pu satisfaire plusieurs administrations portuaires.

Le défi, pour les administrations portuaires, est de mieux administrer leurs fonds. Tout le monde contribue, les pêcheurs comme les bénévoles. Néanmoins, il faudra quelqu'un pour nous aider un peu plus. Il est question des petites administrations portuaires.

Jacques LeBreton, qui m'accompagne, passe je ne sais combien d'heures et de jours dans une semaine à faire du bénévolat. De plus, on passe deux jours à Moncton, où on est logés et nourris, pour en discuter.



• (0925)

[Traduction]

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

Nous passons à Monsieur Stoffer.

Monsieur Blais, je sais que c'est une bonne question, mais vous avez pris cinq minutes et demie pour la poser ce qui ne laisse pas beaucoup de temps pour une réponse.

Monsieur Stoffer.

**M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NPD):** Merci, monsieur le président, et merci à tous les témoins de leur présence aujourd'hui. Je suis content d'être ici dans cette belle région du pays.

J'aimerais vous poser plusieurs questions. Vous avez dit, monsieur, quelque chose qui était émouvant. Vous avez dit: « Les administrations portuaires sont gérées par des bénévoles. Vous ne devez pas abuser de leur patience. » Nous avons déjà entendu cela de la part de bénévoles qui frôlaient l'épuisement. Qu'est-ce qui arriverait, selon vous, si certaines des administrations portuaires pour petites bateaux qui existent maintenant disaient tout simplement, c'est fini, on ne peut plus le faire; au fond, nous sommes des pêcheurs, et si le gouvernement ne nous aide pas, alors on va en finir une fois pour toutes?

Selon vous, est-ce possible dans cette région précise? Qu'arriverait-il si c'était le cas? Quel serait alors le coût pour le gouvernement?

[Français]

**M. Camille-André Mallet:** C'est une bonne question.

Notre administration portuaire est située à Shippagan. Sur le plan de la géographie, il y a d'autres administrations portuaires non loin de nos installations. Une administration portuaire est vraiment proche. Ses administrateurs ont fait exactement ce qu'il vient de dire: ils s'en sont lavé les mains. Ils sont venus nous voir pour nous demander de les prendre sous notre aile. J'ai soumis cette requête à mon comité de direction, qui a accepté. Je suis convaincu qu'ils ne sont pas les seuls à en être rendus là.

Je ne suis pas un pêcheur; je suis un employé. Et je ne voudrais pas être dans la peau d'un pêcheur qui siège à un comité de direction d'une administration portuaire qui doit instituer des règlements. Comme vous le savez, on n'est pas tous sur la même longueur d'onde. Aussi, des frictions peuvent survenir entre des pêcheurs, à un moment donné, si l'un d'entre eux siègeant au comité de direction doit établir des règlements relativement à son propre quai.

Je sais que cela entraîne des conflits. Mon collègue pourrait peut-être en parler. Ensuite, on doit entreprendre des procédures, on doit aller voir des avocats, on doit envoyer des lettres. Ce faisant, les administrations portuaires ne peuvent plus suivre le courant. Ces pêcheurs doivent se battre contre leurs propres collègues pour faire respecter les règlements liés au quai, et lorsqu'ils se retrouvent en mer, je suis convaincu qu'il y a quelques frictions.

Cela use les personnes qui siègent à titre de bénévoles aux comités de direction des administrations portuaires.

[Traduction]

**M. Peter Stoffer:** Madame Payne, vous me rappelez une femme que nous avons rencontrée l'autre jour au port Woods. Comme vous, elle est très active, très proactive, et elle aime beaucoup ce qu'elle fait au sein de l'administration portuaire. Alors, je vous en remercie.

Vous avez parlé de jouer le jeu. Pourriez-vous nous en parler davantage, s'il vous plaît? Je sais ce que vous voulez dire, mais je

veux que ce soit consigné au compte rendu, parce qu'on ne veut pas que votre port se dispute avec celui de Shippagan ou ces gens-là pour avoir le même argent. À mon avis, ce n'est pas l'intention du gouvernement. Je ne pense pas que les députés, à cause des pressions exercées par les lobbyistes, devraient dire, d'accord, j'ai cette zone et vous avez la vôtre, ou bien je suis plus proche du ministre, ou je pourrais faire quelque chose afin de vous le donner pour me rendre heureux, mais pas ces gens-là, ou vice versa.

Pourriez-vous nous en parler un peu plus, s'il vous plaît?

• (0930)

**Mme Margot Payne:** D'abord, je veux que vous sachiez que ce n'est pas mon gagne-pain. Je suis bénévole, mais, en fait, je travaille pour le gouvernement fédéral.

**Des voix:** Oh, oh!

**Mme Margot Payne:** Je gère un centre d'appel de Service Canada ici à Bathurst pour l'assurance-emploi et le PSR. Mon mari et mon fils sont pêcheurs. On m'a demandé d'y participer à titre de représentante communautaire depuis le début.

Mon engagement envers ce port est tel que je ne pourrais jamais lui tourner le dos. Peu importe le degré d'épuisement; je ne pourrais jamais lui tourner le dos, parce que c'est une bonne chose.

**M. Peter Stoffer:** Qui prendra votre place quand viendra le moment?

**Mme Margot Payne:** Je ne le sais pas.

**M. Peter Stoffer:** Vous voyez, c'est ça qui nous préoccupe. Nous regardons les gens qui comparaissent, et ne le prenez pas mal, mais ils ont le même âge que nous. Où est la prochaine génération pour s'occuper de ces quais? Si le MPO investit des millions de dollars, qui prendra la relève?

**Mme Margot Payne:** Je ne le sais pas.

Si je peux répondre à votre question à propos de jouer le jeu, nous avons aussi reçu de l'argent, comme M. Arseneau, et en général, c'est avant une année d'élection. À Stonehaven, nous avons tout fait exactement comme nous l'ont demandé les gens de Ports pour petits bateaux. Nous avons élaboré des plans, nous avons imposés des droits d'amarrage, nous avons des réunions annuelles, nous conservons les procès-verbaux, nous avons des ordres du jour — nous gérons le port comme une entreprise. Donc, nous croyons que nous devrions être... pas récompensés, mais nous devrions au moins recevoir de ces gens ce qu'ils nous ont promis, pour nous aider à administrer le quai.

Avant une élection, nous écrivons des lettres et nous faisons des appels. J'ai personnellement rencontré les adjoints administratifs de députés. Nous jouons le jeu.

À un moment, nous allions jouer une carte particulière, car nous sommes un quai anglophone à l'entrée de la péninsule acadienne. Nous voyons passer les rochers. Nous voyons les travaux de construction sur les plus gros quais — je serai honnête, à Caraquet et à Shippagan. Et nous avons dit, devons-nous jouer cette carte? Devons-nous vraiment en faire une question de langue? Que devons-nous faire? Je n'aime pas faire cela, car je considère que nous avons travaillé avec le MPO, nous avons travaillé avec les gens de Ports pour petits bateaux, et nous avons fait exactement ce qu'ils voulaient que l'on fasse. Pourquoi dois-je m'abaisser à ce niveau, de dire que je vais faire cela? Je ne veux pas le faire. On m'a dit: ne menace pas; fais-le.

**M. Peter Stoffer:** Merci.

**Le président:** Merci, madame Payne et monsieur Stoffer.

Monsieur Allen, nous sommes heureux de vous revoir.

**M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC):** Je suis heureux d'être ici, monsieur le président. Merci beaucoup.

J'ai plusieurs questions et j'essaierai de vous en poser le plus possible.

Madame Payne, quand vous avez parlé des contrats de 50 000 \$, plus ou moins, vous avez dit que si le contrat est de moins de 50 000 \$, vous vous en occupez vous-même. Est-ce que cela signifie que vous embauchez les entrepreneurs et qu'ensuite le programme de ports pour petits bateaux paye la facture et vous fournissez des documents?

**Mme Margot Payne:** Nous soumettons les documents au MPO, mais nous sommes en mesure d'impartir le travail. Nous devons suivre le processus qu'ils ont établi. Nous devons obtenir deux ou trois soumissions. Nous travaillons exactement de la même manière qu'ils le feraient, mais nous nous en occupons; nous payons. Essentiellement, je leur envoie la facture.

**M. Mike Allen:** Et vous gérez l'administration sur le terrain.

**Mme Margot Payne:** Oui.

**M. Mike Allen:** Une autre question que j'aimerais poser touche un peu ce qu'a dit M. Mallet à propos des contrats et des projets de construction qui prennent trop de temps. Cette question s'adresse à tout le groupe.

Si chacun des ports pour petits bateaux avait un plan pluriannuel en termes de développement, d'entretien et d'infrastructure... manquons-nous de ressources? Nous manquons de ressources dans plusieurs secteurs du pays présentement pour faire les travaux. Donc, quand vous avez parlé de coûts gonflés, ça m'a mis la puce à l'oreille. Avons-nous les ressources disponibles pour un plan pluriannuel? Même si le financement était disponible, avons-nous les ressources pour faire les travaux sans que les coûts soient gonflés?

Pouvez-vous répondre pour vos administrations respectives?

**M. Thomas Kenny:** Je dirais que nous possédons les ressources ici. Pour que les entrepreneurs soumissionnent... il n'y a pas de limite. Il y a toujours deux ou trois entrepreneurs qui soumissionnent pour tous les travaux. Je pense que nous possédons les ressources; il nous faut tout simplement le financement.

**M. Mike Allen:** D'accord. Et c'est la même chose dans les autres secteurs, n'est-ce pas?

Monsieur Arseneau, vous dites que vous avez fait votre dernier dragage il y a 18 ans et à ce moment-là vous avez dû utiliser des explosifs. Ensuite, vous n'aviez plus d'argent pour retirer les débris de pierres.

Lors des témoignages que nous avons entendus à Ottawa, bien des gens ont évoqué le dragage et vous en avez de nouveau parlé à Stonehaven. D'après la photographie de votre quai, on constate que des opérations de dragage seraient nécessaires. Il est clair qu'attendre 18 ans entre deux dragages, c'est trop long. D'après votre expérience des tempêtes et de l'état de chacun de vos quais, combien de temps devrait s'écouler idéalement entre deux dragages... Combien d'années? Quel en serait le coût approximativement?

● (0935)

**M. Thomas Kenny:** Cela dépend beaucoup de l'endroit où est situé le quai. Dans notre secteur, et peut-être dans le secteur de Greenpoint, on trouve beaucoup de fonds rocheux et si le travail est bien fait, il suffit de draguer une fois tous les 20 ans. Dans le cas de notre quai, on l'a fait probablement il y a 30 ans ou plus, mais la vase ne s'accumule là que modérément, car toute la périphérie de notre quai est rocheuse. Nous n'avons pas de boue. La vase et les débris s'accumulent sur 30 ans ou plus, mais dans certains cas, il y a beaucoup de sable à la périphérie qui s'infiltre.

**Mme Margot Payne:** Dans certains cas, il faut draguer tous les ans.

**M. Thomas Kenny:** Donc, cela varie d'un quai à l'autre. Certains sont mieux protégés que d'autres, ce qui m'amène à conclure que cela varie d'un quai à l'autre.

**M. Mike Allen:** D'autres ont-ils quelque chose à ajouter sur les autres quais? Avez-vous un délai plus long en raison des fonds rocheux ou constatez-vous plus...?

[Français]

**M. Jacques LeBreton:** Chez nous, il n'y a pas de problème de roches, il y a plutôt un problème d'ensablement. C'est plutôt de la vase, et chaque année, ça s'accumule. Les services de dragage sont sûrement requis beaucoup plus fréquemment que dans des endroits où il y a de la roche.

**M. Yvon Arseneau:** Nous pensons que s'il y avait eu un entretien régulier et si on avait fait un dragage pendant six ou sept ans à Pointe-Verte, cela aurait fait l'affaire. Quand ils sont venus pour la première fois, il y a 18 ans, et qu'ils ont fait le creusage, ils ont été obligés de dynamiter une grande partie du quai. Quand on laisse 10 000 mètres de roches dans un coin de quai en partant, c'est qu'on n'a pas tout planifié ou qu'on n'a pas fait de suivi. Si une entreprise privée fonctionnait ainsi, elle déclarerait faillite assez rapidement.

Il faut un peu plus de constance quand on fait un projet de quai et quand on prend un quai à sa charge. On nous demande de mettre sur pied des plans d'affaires, mais on a beau les envoyer, le suivi de ces plans ne se fait tout simplement pas. Ou alors, ça prend tellement d'années à se réaliser qu'on est obligés de refaire encore et encore des plans d'affaires. Comme on le disait tout à l'heure, on est tous des bénévoles et on n'est pas directement liés à l'administration. Moi, je suis un pêcheur, je ne peux pas passer mon temps au téléphone à parler avec quelqu'un à Ottawa ou ici ou là. Ça commence à demander beaucoup de temps. J'aurais quasiment besoin d'une secrétaire. Quand on y pense, on n'a pas les moyens de faire ces choses-là. Heureusement, il y a des endroits où des gens ont ces fonctions. La tâche est énorme.

J'aimerais rajouter une chose au sujet des gros et des petits quais. Ce qui reste vrai — et ce n'est pas pour faire de la discrimination —, c'est que les gros quais et les petits quais devraient avoir des budgets distincts. Cela a déjà été dit, d'ailleurs. Je comprends la réalité à laquelle font face les gros quais. Il y a un paquet de bateaux qui y entrent. Je suis allé à Shippagan et à Lamèque, et je sais qu'il y a des coins du quai où on ne peut même pas accoster tant c'est détérioré. Je comprends. Je comprends aussi que l'entièreté de l'argent est mise dans le même pot et que tout le monde se garroche pour l'avoir.

On parlait des élections plus tôt, mais ce n'est pas ce qui compte. Celui qui connaît les personnes qui connaissent les personnes qui connaissent les bonnes personnes, celui-là aura l'argent. C'est ça, la réalité de la chose. C'est la seule manière de réussir à avoir de l'argent pour un quai. Si un ami, ou son fils, connaît un député qui, lui, connaît le ministre à Ottawa, alors on a une très bonne chance d'avoir de l'argent pour son projet.

C'est la façon dont ça fonctionne dans les petites administrations. On en est venus à se comporter comme des chiens qui courent après un os.

● (0940)

[Traduction]

**M. Mike Allen:** Monsieur Mallet, j'aimerais apporter des précisions à vos remarques sur Shippagan.

Vous avez dit qu'on avait fermé une section dangereuse en 1999. Ensuite, pour la même raison, une autre section a été fermée en 2004. Ensuite, vous avez ajouté que vous disposez de 1 182 mètres pour l'accostage alors que la longueur des bateaux exigerait 2 000 mètres.

En 1999 et en 2004, quelle longueur d'accostage a été supprimée sans être restaurée? Cette suppression était-elle permanente?

[Français]

**M. Camille-André Mallet:** Non. D'après mes calculs, nous avons fermé la première section pendant cinq ans. Le quai de Shippagan est divisé en trois sections, et deux d'entre elles étaient fonctionnelles. Nous avons donc dû rediriger nos clients vers ces deux sections et surcharger celles-ci. On a réalisé ce projet, et je peux vous garantir que les travaux accomplis étaient d'excellente qualité. Je suis convaincu que cette section va durer encore 30 ans.

Toutefois, la circulation sur le quai de la section que nous avons fermée en 2004 est accessible pour l'amarrage des bateaux seulement. Au départ, quand les administrations portuaires ont été constituées, ces gens nous ont dit, je crois, qu'ils seraient là pour nous appuyer quand des réparations seraient nécessaires. Or, on peut dire qu'ils ont manqué le bateau. Nous devons maintenant fonctionner avec des installations en mauvais état, et ça nous prend énormément de temps pour réaliser des projets. Et pendant tout ce temps, nos utilisateurs grognent. Je voudrais calculer le nombre d'utilisateurs qui viennent frapper à la porte de mon bureau tous les jours. Ils manquent d'espace, mais la seule chose que je puisse leur dire est que j'espère avoir l'argent nécessaire pour réaliser des projets l'année suivante. L'année suivante, je leur dis la même chose, et il en va de même chaque année.

Comme vous pouvez le constater, juste pour obtenir la décision en vue de refaire le projet, nous avons attendu de 2004 à 2008. En plus, on nous dit que ça va se faire par étapes de deux ans. Nous attendons depuis plusieurs années, mais il a fallu pendant tout ce temps continuer nos activités. Nous ne pouvons pas décider d'aller ailleurs. Ces installations sont tout ce que nous avons pour fonctionner.

Je vais faire une comparaison très simple. Je fais partie des pompiers volontaires de Shippagan à titre de chef pompier. Chaque année, des gens de la Ville de Shippagan vérifient que l'ensemble de notre équipement et de nos installations est de bonne qualité, de façon à ce que nous puissions offrir un bon service à nos citoyens. Je trouve ça tout simplement normal. En revanche, des ingénieurs nous disent que nos installations portuaires sont en mauvais état. M. Blais est aussi de cet avis. Je pensais que celles de sa circonscription étaient meilleures que les nôtres, mais il semblerait que ce ne soit pas le cas.

Quel que soit le gouvernement en place, il devrait s'assurer que nos installations sont acceptables afin qu'on puisse pratiquer nos activités.

● (0945)

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Allen, et merci, monsieur Mallet.

Je m'adresse aux membres du comité. Nous allons passer à un deuxième tour de questions, mais je limiterai le temps de chacun à quatre minutes, car nous devons nous préparer pour accueillir les témoins suivants. Le temps imparti inclut les questions et les réponses. Je vais suivre le temps de près, car il nous faut être prêts pour accueillir les témoins suivants.

C'est monsieur Simms qui commencera. Monsieur Simms, vous disposez de quatre minutes.

**M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.):** J'ai de nombreuses questions, mais je ne dispose que de quelques minutes. Il y a toutefois une chose que je tiens à aborder. Plus que tout, je cherche de bonnes idées ou peut-être, que vous nous fassiez part de votre expérience.

S'agissant de l'épuisement des bénévoles... et madame Payne, vous l'avez bien dit. Vous gérez une entreprise et vous avez évoqué cela également. Comment le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de Ports pour petits bateaux de Pêches et Océans Canada, peut-il vous aider à gérer votre port comme une entreprise du point de vue de son fonctionnement?

**M. Thomas Kenny:** C'est une excellente question.

**Mme Margot Payne:** Quant à moi, je ne tiens pas nécessairement à changer quoi que ce soit et c'est peut-être parce que notre port est dirigé comme une entreprise et les choses fonctionnent correctement à Stonehaven. Plus tard, il sera peut-être nécessaire de regrouper certains quais et de confier à un gestionnaire la gestion de deux ou trois quais. Ainsi, Stonehaven pourrait s'occuper de Miller Brook, Stonehaven et Grande-Anse et la personne qui s'en occuperait sur une base saisonnière serait rémunérée par l'administration portuaire ou le gouvernement du Canada ou bien, on pourrait en confier la gestion à quelqu'un qui dirigerait comme si c'était une entreprise.

**M. Thomas Kenny:** Nous avons constaté que là où le bât blessait le plus, c'était au niveau du financement. C'est le fait d'obtenir des fonds. Pour nous, de toute façon, c'est l'élément majeur. Nous ne semblons jamais obtenir assez de fonds et année après année, c'est toujours à recommencer.

[Français]

**M. Jacques LeBreton:** Comme le disait Mme Payne, on doit faire fonctionner notre petit port de mer comme une *business*. Ce qui est très épuisant, c'est qu'au début, on fait du bénévolat, et si on veut avoir de l'argent pour un projet qu'on a élaboré et auquel on a consacré beaucoup de temps, la réponse est toujours la même au bout du compte: il n'y a pas d'argent, c'est repoussé. On recommence, on soumet un autre projet.

Toutes ces heures qu'on consacre au bénévolat sans obtenir de résultats sont suffisantes pour épuiser quelque peu le bénévole. Au bout du compte, il n'y a toujours rien. Il faut qu'on compose seulement avec la gestion de notre propre petite *business*.

**M. Philippe Ferguson:** J'avais mentionné ceci il y a deux ans, à Moncton. M. Arseneau a parlé de secrétaire et de téléphone. Les administrations des petits ports pourraient-elles avoir de l'argent — des petites sommes — pour pouvoir payer le salaire d'un gérant saisonnier qui s'occuperait de la comptabilité qu'on doit maintenant faire avec l'aide d'un comptable agréé et non pas agréable? Cette personne préparerait les états de compte; elle gérerait les affaires. Ainsi, les cotisations de nos pêcheurs serviraient vraiment à l'entretien des installations.

**M. Jacques LeBreton:** Il est question de petits ports de mer. Qui pourrait me dire quelle est la distinction entre un petit port de mer et un plus gros port de mer?

Ici, on a des petits ports de mer. On considère comme petit notre port de mer. À côté, selon moi, ça devrait être considéré comme un gros port de mer.

**M. Camille-André Mallet:** Je peux répondre à ta question: c'est calculé en mètre bateau.

**M. Jacques LeBreton:** Voilà. J'ai eu ma réponse, mais la question que je me pose concerne le budget. Nos besoins sont les mêmes, mais à une échelle différente. Comme M. Arseneau le disait plus tôt, un budget différent est octroyé aux petits ports de mer de moins de 15 bateaux. De leur côté, les plus grands ports de mer reçoivent des millions de dollars. Selon nous, il serait beaucoup plus efficace qu'un budget soit réservé spécifiquement aux projets relatifs aux petits ports de mer et que les plus grands ports fassent des demandes dans le cadre de grands projets. Présentement, toutes les demandes sont dans le même pot.

• (0950)

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur LeBreton, et merci, monsieur Simms. Il nous faut poursuivre.

Monsieur Blais, allez-y.

[Français]

**M. Raynald Blais:** Vous connaissez l'APECA. Avez-vous eu vent du fait qu'au Nouveau-Brunswick ou ailleurs dans les Maritimes, l'APECA avait permis au cours des dernières années de financer certains travaux?

**M. Yvon Arseneau:** À un moment donné, j'ai pris contact avec des personnes pour vérifier si l'APECA pouvait nous aider. Je pense que le but de l'APECA est de développer les régions. Quoi qu'il en soit, les gens semblent penser que la pêche est un cas à part et qu'un autre secteur va s'en occuper. Nous attendons encore de savoir quel secteur va s'occuper de nous.

Plus tôt, je voulais faire un commentaire sur l'administration, mais je n'ai pas eu l'occasion de le faire. L'administration portuaire est bien rodée. Nos affaires fonctionnent bien. C'est notre *business*.

Nous avons réussi à faire comprendre aux gens et aux pêcheurs qu'il leur fallait payer un quaiage et assumer une certaine responsabilité envers leur quai. Nous avons signé cette entente avec le ministère et avons assumé la partie du travail qui nous revenait, mais nous attendons toujours que le ministère fasse sa part.

Comme madame et la plupart des intervenants l'ont dit, notre grande frustration est due au fait que nous n'avons pas les sommes nécessaires pour réaliser ce que nous voulons accomplir. La détérioration des quais est de plus en plus grave, à un point tel qu'il faut maintenant 600 millions de dollars pour remettre les quais à niveau. De plus, il faut être chanceux pour tomber dans la bonne catégorie. En effet, on nous dit depuis 18 ans que nous ne sommes pas dans la bonne catégorie. Pourtant, plus de 50 ou 60 personnes gagnent leur vie chaque année à notre quai au moyen de la pêche. Pourtant, on leur dit qu'ils ne font pas partie de la bonne catégorie.

Que faudrait-il pour faire partie de la bonne catégorie?

**M. Raynald Blais:** Vous êtes le maire de votre municipalité, n'est-ce pas?

**M. Yvon Arseneau:** Non, et je ne veux pas l'être. Je suis pêcheur, et j'ai aussi été président de l'Administration portuaire de Pointe-Verte pendant plusieurs années, mais je m'en suis fatigué. Il est vrai qu'on vit de la frustration. Il est un peu difficile d'établir des règlements quand on est soi-même pêcheur. Un président est resté en fonction pendant une année, puis M. Léger est arrivé. Il est plus *tough* que les autres. En effet, il occupe cette fonction depuis quelques années.

**M. Raynald Blais:** Ne faudrait-il pas élargir la coalition?

**M. Camille-André Mallet:** Pour répondre à votre question au sujet de l'APECA, j'aimerais vous demander si vous avez déjà fait une demande dans le cadre de ce programme. Faites-le pour voir. Il y a un montant incroyable de tracasseries administratives, et c'est décourageant. Nous avons fait une tentative à un moment où nous voulions mettre en oeuvre un projet touristique sur nos quais. Il s'agissait d'un budget de 2,2 millions de dollars. Nous sommes allés voir les gens de l'APECA, mais ça a pris tellement de temps et de ressources que nous avons décidé d'abandonner.

**M. Yvon Arseneau:** APECA signifie Agence de promotion économique du Canada Atlantique. Cette agence est censée développer l'Atlantique, acheminer et distribuer l'argent parmi les petits rouages économiques des régions, mais elle ne le fait pas. Elle ne respecte pas son mandat, du moins à certains niveaux et surtout dans le domaine de la pêche. À Ottawa, les fonctionnaires se disent qu'il n'y aura plus de pêche d'ici la fin du siècle dans l'est du pays. Or, la pêche n'est pas finie. Chaque année, nous mettons nos bateaux à l'eau et nous pêchons.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Arseneau, et merci, monsieur Blais.

Monsieur Stoffer, vous avez quatre minutes.

• (0955)

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

Dans d'autres endroits où nous nous sommes rendus, nous avons constaté différentes tarifications suivant le choix des administrations portuaires. Certaines perçoivent des droits d'accostage. Certaines perçoivent des droits de visite. D'autres perçoivent des droits de déchargement.

Dites-moi brièvement si vous percevez des droits de déchargement quand le poisson est déchargé sur votre quai, dans votre port? À Terre-Neuve, on nous a dit que de tels droits pouvaient atteindre un quart de cent la livre. Cet argent est versé directement à l'administration portuaire. Cela existe-t-il ici? Percevez-vous des droits de déchargement?

[Français]

**M. Camille-André Mallet:** Oui. Notre administration loue 26 sites de déchargement aux acheteurs. Il y a des frais. Un site rapporte de l'argent.

[Traduction]

**M. Peter Stoffer:** À combien s'élèvent ces droits de déchargement, monsieur? Si des produits valant 100 millions de dollars sont déchargés, et que l'administration portuaire perçoit un quart de cent la livre, c'est une jolie somme, n'est-ce pas?

[Français]

**M. Camille-André Mallet:** La mission des administrations portuaires est de gérer les installations au meilleur coût possible pour les utilisateurs. On prévoit un certain montant d'argent pour faire des réparations mineures, ce qui nous permet de savoir ce que nous devons facturer aux utilisateurs.

[Traduction]

**M. Peter Stoffer:** Mais je vous demande combien vous percevez pour le déchargement? Est-ce que c'est tant la livre de produit? Percevez-vous un droit quelconque?

En d'autres termes, quand du poisson est débarqué, exigez-vous du pêcheur ou de l'acheteur quelque chose pour le déchargement?

[Français]

**M. Camille-André Mallet:** On facture l'acheteur. Cela peut coûter environ 1 300 \$ par site de déchargement.

**M. Yvon Arseneau:** Il faut différencier les grands quais des petits. Si notre administration exigeait un certain montant pour décharger le poisson, ce serait complètement ridicule. On a 25 pêcheurs. On pèse le homard et les harengs. Quant à eux, ils ont une flotte de bateaux qui débarquent des quantités assez importantes de poisson et de crustacés.

[Traduction]

**Mme Margot Payne:** Il existe en fait un barème des droits. Nous avons une liste des pêcheurs de Stonehaven qui pêchent là depuis toujours, depuis que l'administration portuaire existe. Ils versent 12 \$ le pied par année. Nous avons également un barème pour les bateaux de passage. Cela vise les gens qui débarquent du hareng ou du crabe. S'ils accostent à Stonehaven et qu'ils débarquent leur chargement, le droit est calculé par jour, par semaine ou par mois.

Nous avons donc un barème très clair. Quant aux acheteurs de poisson, nous percevons annuellement auprès d'eux certains droits. Ces droits sont imposés à tous les usagers du quai, que ce soit pour des installations récréatives ou autres. Le montant des droits varie.

**M. Yvon Arseneau:** À Pointe-Verte, nous avons des droits d'amarrage semblables. Ils ne sont pas calculés au poids. Vous demandiez quel était le montant des droits selon le poids, mais aucun de nous dans un port pour petits bateaux ne...

**Mme Margot Payne:** Nous non plus nous ne percevons pas de droits selon le poids. Le bateau peut faire un cours séjour à quai et des droits sont perçus pour cela.

**M. Philippe Ferguson:** Autrefois, nous procédions ainsi, mais nous avons cessé de le faire à cause du fardeau administratif. Il faut

dire qu'il vient un moment où, en tant que bénévoles, nous n'avons plus de temps. Mais il nous faut faire attention également. Nous avons un petit quai, une petite collectivité. Il ne faut pas exagérer. Il y a des limites à ce que les pêcheurs peuvent payer. Nous devons être conscients de cela.

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

Monsieur Calkins, vous avez quatre minutes.

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

Je suis très heureux d'avoir entendu ce que j'ai entendu aujourd'hui. À chacune de nos étapes, nous apprenons quelque chose de nouveau et c'est certainement le cas ici.

Je vais lancer une question et sentez-vous libre d'y répondre si vous le souhaitez. Si vous ne le souhaitez pas, c'est pareil.

Selon moi, essentiellement, vous avez quelques possibilités de changement pour l'avenir. À long terme, que souhaiteriez-vous quant à la formule de financement pour les ports pour petits bateaux? On peut évidemment s'en tenir au statu quo.

Nous pourrions maintenir le statu quo, avec la concurrence qui existe pour l'obtention des fonds et les administrations portuaires fatiguées, qui doivent jouer le jeu ou quêter de l'argent afin d'entretenir leurs ports, leurs quais, leurs brise-lames et afin de procéder au dragage.

C'est un choix possible, je suppose, pour l'avenir. Nous pourrions maintenir le statu quo et continuer d'injecter plus d'argent. Le budget des ports pour petits bateaux a déjà été augmenté de 20 millions de dollars par année et nous avons ajouté 10 millions supplémentaires sur les deux prochaines années dans le cadre du programme de dessaisissement. Ainsi, nous continuons d'injecter de l'argent, mais nous ne modifions pas vraiment le statu quo du point de vue de l'administration concrète du programme.

Un choix possible serait de recourir à un gestionnaire régional des ports, rémunéré par Pêches et Océans Canada. Il y aurait un regroupement de cinq ou dix ports, dans une région, et une partie de l'argent permettrait d'en financer la gestion. Il y aurait peut-être assez d'argent pour embaucher un entrepreneur ou quelqu'un qui veillerait aux réparations. Les administrations portuaires pourraient faire bourse commune et avec l'ajout des sommes versées par Pêches et Océans Canada, on pourrait couvrir l'entretien. Mais il y a peut-être une façon de voir les choses sous un autre angle, de sortir des sentiers battus, la possibilité d'une nouvelle formule de financement.

Par exemple, la municipalité qui est la mienne, quand elle a un projet de 20 millions de dollars, se sert d'une formule de financement et émet une obligation sur 50 ans. Les recettes tirées permettent de financer l'emprunt sur 50 ans à un taux d'intérêt fixe, selon le cas. C'est ainsi que les choses sont structurées. Cela permet à la municipalité de profiter de l'argent obtenu maintenant longtemps à l'avenir afin d'effectuer les réparations nécessaires aujourd'hui.

Je ne prétends pas qu'il faille procéder ainsi, mais je vous donne cela comme exemple. Je me demande s'il n'y a pas une meilleure façon de procéder pour optimiser l'argent obtenu. Actuellement, le budget annuel — et il y a eu des fluctuations — est d'environ 100 millions de dollars. Si cette somme était partagée suivant le nombre de ports, une partie évidemment servirait à l'administration, mais les 750 ports à l'échelle du Canada se partageraient les 90 millions de dollars restants, à hauteur de 120 000 \$ chacun par année. Quand on envisage les choses sous cet angle, on se dit qu'il y a une meilleure façon de procéder.

Quelqu'un veut-il me donner sa réaction à cela?

• (1000)

**M. Yvon Arseneau:** Si vous nous donniez à chacun 120 000 \$ par année, j'en serais ravi, car la première année, j'utiliserais 100 000 \$ pour un nouveau revêtement à l'intérieur du quai. La deuxième année, nous précéderions à la moitié des travaux de dragage. La troisième année, nous nous attaquerions au mur intérieur du quai. Il nous serait facile de dépenser cet argent.

Si c'est la solution retenue, c'est vraiment une bonne solution, car de toute façon, on ne nous verse pas d'argent à l'heure actuelle.

**Le président:** Il y a assez de temps pour une dernière réponse.

**M. Philippe Ferguson:** Oublions l'idée d'un regroupement des quais, car nous avons un prêtre qui s'occupe de cinq églises et ça ne fonctionne pas.

Donnez-nous un peu d'argent pour l'administration. Commençons avec ça, tout dépendant de la taille des installations portuaires, et ensuite on pourra trouver autre chose. Nous pourrions ainsi avoir un administrateur qui remplirait les formulaires pour l'APECA et qui pourrait faire d'autres tâches administratives. Mais d'ici là —

[Français]

**M. Jacques LeBreton:** Pour revenir à ce que vous disiez...

[Traduction]

**Le président:** Soyez très bref, monsieur LeBreton. Nous devons entendre les prochains témoins.

[Français]

**M. Jacques LeBreton:** Je voudrais revenir à ce que vous disiez, à savoir que vous pourriez diviser de façon égale les 120 000 \$ entre tous les ports de mer. Comme le disait M. Arseneau, 120 000 \$ feraient bien l'affaire de petits ports de mer comme le nôtre, mais je suis sûr que pour M. Mallet, 120 000 \$...

**M. Camille-André Mallet:** Il nous faudrait des millions de dollars.

**M. Jacques LeBreton:** Exactement. C'est ce dont tu as besoin et c'est compréhensible. C'est la différence.

[Traduction]

**M. Blaine Calkins:** La formule que j'ai suggérée était très simple; elle serait en réalité plus compliquée. Mais c'est le concept général.

**Le président:** Je suis désolé, mais je n'ai pas le choix. Nous devons entendre les prochains témoins.

Je vous remercie pour vos présentations ce matin. Elles ont été intéressantes. Nous allons prendre une pause de cinq minutes pour permettre au prochain groupe de témoins de s'approcher.

Merci.

• \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_

•

• (1010)

**Le président:** Bon retour, chers collègues.

Encore une fois, j'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins.

Pour ceux d'entre vous qui n'étiez pas là lors de la première série de témoins, nous sommes le Comité permanent des pêches et des océans. Nous représentons les quatre parties politiques à la Chambre des communes.

L'automne dernier, nous avons entrepris une étude du programme de ports pour petits bateaux pour le ministère des Pêches et des Océans. Nous avons présenté un rapport provisoire à la Chambre des communes avant le congé de Noël, et nous sommes sur le point de conclure notre étude et nous espérons pouvoir présenter un rapport complet à la Chambre des communes avant la relâche estivale.

Dans le cadre de cette étude, nous avons entendu les responsables du ministère de Pêches et Océans, des directeurs régionaux de Ports pour petits bateaux, du Comité consultatif national des ports pour petits bateaux, et plusieurs autres groupes et organismes.

Notre étude se poursuit cette semaine. Nous voyageons dans les quatre provinces atlantiques, et au Québec cet après-midi, pour entendre les témoignages de gens comme vous qui êtes sur le terrain, ou sur le quai comme on dit, sur le sujet des administrations portuaires et des bénévoles.

Nous cherchons à jeter une base pour permettre au ministre de présenter à ses collègues du cabinet et à d'autres une façon d'améliorer le financement du programme de ports pour petits bateaux, mais nous voulons aussi que vous nous fassiez part des préoccupations que vous avez comme bénévoles dans vos collectivités, ainsi que toute aide que les administrations portuaires pourraient recevoir du gouvernement.

Nous laissons quelques minutes à chaque intervenant pour qu'il puisse se présenter et nous parler un peu de son administration. Puis nous passons à une série de questions. Nous devons limiter le temps d'intervention, sinon nous prendrions beaucoup trop de retard. Nous vous demandons d'en tenir compte lorsque vous intervenez.

Comme je l'ai dit, nous espérons compléter notre rapport avant la relâche estivale. Si, après cette séance, vous sentez que vous n'avez pas eu la possibilité de dire tout ce que vous vouliez dire, sentez-vous bien à l'aise d'envoyer vos observations au comité, et nous les incluons dans nos discussions lorsque nous finalisons le rapport.

La plupart des députés autour de cette table représentent des circonscriptions rurales du Canada et connaissent bien le programme de ports pour petits bateaux et les administrations portuaires elles-mêmes. Je représente une circonscription rurale à Terre-Neuve-et-Labrador, et j'ai 68 administrations portuaires dans ma circonscription. Cela vous donne un exemple, et la plupart des députés sont dans la même situation. Nous connaissons bien le programme, mais nous apprenons toujours quelque chose de nouveau lors de chaque audience.

Nous avons hâte de vous écouter ce matin et d'entendre vos préoccupations.

Je crois que c'est M. Landry qui commence. Vous avez la parole, monsieur Landry.

•(1020)

[Français]

**M. Roland Landry (Administration portuaire de Anse Bleue):** Bonjour. Je m'appelle Roland Landry et je suis le président de l'Administration portuaire d'Anse Bleue. Nous sommes 19 pêcheurs de homard, de hareng et de maquereau. À cela s'ajoutent, durant l'été, une trentaine de plaisanciers.

Je ne sais trop de quelle façon débiter. D'abord, nous avons de graves problèmes: des problèmes d'eau, des problèmes de pavage de quai. Je ne sais pas si c'est ce dont je dois parler, mais nous aimerions obtenir de l'argent pour essayer de réparer le creusage du quai et en finir une fois pour toutes, parce que c'est ridicule de creuser à la pelle à tous les ans. On n'en finit plus. C'est le but de ma visite ici aujourd'hui: essayer de faire en sorte qu'on règle ce problème une fois pour toutes.

Tout le monde chez nous fait du bénévolat. Tous les ans, on a à peu près 12 000 \$ pour le pavage du quai. Je ne crains pas de dire qu'on fait tous du bénévolat en travaillant à la masse et à la mitaine. Les gens commencent à être fatigués de cela. Alors, on aimerait bien obtenir de l'argent pour continuer nos activités de port.

C'est tout ce que j'ai dire.

[Traduction]

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

Monsieur Mallet.

[Français]

**M. Paul-Aimé Mallet (président, Administration portuaire de Le Goulet):** Bonjour, messieurs.

Mon nom est Paul-Aimé Mallet et je suis le président de l'Administration portuaire de Le Goulet.

L'Administration portuaire de Le Goulet a été créée en mars 1996. Les quais étaient un peu désuets, mais on a toujours continué à travailler avec Ports pour petits bateaux pour les améliorer. Une partie du quai relevant de l'Administration portuaire de Le Goulet depuis 1996 avait été construite au début des années 1960. Une partie du quai sert également de brise-lames pour le chenal de Shippagan.

Depuis ces années, on a toujours travaillé fort avec Ports pour petits bateaux afin d'améliorer notre quai. Nous avons 60 bateaux de pêche au homard qui s'amarrent au quai et environ 15 à 20 bateaux viennent d'autres quais pour livrer leurs homards à notre quai. Nous avons environ de 10 à 15 bateaux qui pêchent d'autres espèces, comme le hareng du printemps, le maquereau et un peu de poisson de fond, quand on a des petits quotas.

Nous avons aussi de 10 à 20 pêcheurs autochtones qui pêchent le crabe des neiges. Depuis 1995, nous avons aussi environ de 12 à 15 pêcheurs de crabe des neiges qui viennent d'autres quais pour le déchargement. Au mois de décembre 2006, on a signé une entente à long terme avec Ports pour petits bateaux pour effectuer des réparations majeures au quai, d'une valeur de 8 millions de dollars environ. Au début de janvier 2008, des travaux pour un montant de 200 000 \$ environ étaient presque terminés.

On a constaté qu'il y a un manque de participation des pêcheurs aux réunions annuelles de l'administration portuaire parce qu'ils disent que le quai est de plus en plus désuet. Si des travaux majeurs ne sont pas effectués dans un avenir proche, une partie du quai devra être fermée. Où devrions-nous aller amarrer nos bateaux? Devrions-nous revenir à l'ancien système de cabestan, pour que les pêcheurs puissent continuer à gagner leur vie?

Cela étant dit, je pense que le gouvernement en place doit prendre ses responsabilités et commencer à investir plus d'argent dans les quais.

Là-dessus, je vous remercie beaucoup, messieurs.

•(1025)

[Traduction]

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

Monsieur Larocque.

[Français]

**M. Samuel Larocque (secrétaire-trésorier, Comité portuaire de Pigeon-Hill):** Bonjour. Je m'appelle Samuel Larocque et je suis secrétaire-trésorier du Comité portuaire de Pigeon-Hill.

Au quai de Pigeon-Hill, il y a 68 pêcheurs côtiers. En automne, lors de la pêche au hareng, il y a 15 bateau de plus. Présentement, j'ai sept problèmes aux quais. Le premier, c'est le creusage de Le Goulet. On le fait chaque année, et chaque année, les montants sont approuvés. La problème, c'est qu'on est toujours obligés d'appeler Pêches et Océans Canada et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada 48 heures à l'avance pour faire une demande de creusage. Ils nous accordent seulement 40 heures de creusage, parfois 30 ou même 20 heures. Ce qu'on demande, c'est un contrat d'entretien avec un montant alloué.

Nous, dans la région de Pigeon-Hill, on a l'Amphibec. On est chanceux de ce point de vue. L'Amphibec pourrait creuser le chenal assez large pour que, lors d'une tempête ou de gros vents, même s'il se remplissait sur une largeur de 50 pieds, sa largeur serait d'au moins 200 pieds de plus. Ça, c'est pour le problème de creusage.

Ensuite, notre quai 401 est fermé depuis cinq ans. J'ai beaucoup de mal à obtenir des fonds pour ce quai. Présentement, on le tient fermé, mais des pêcheurs l'ouvrent et des camions y circulent. Qui est responsable? C'est le comité portuaire. C'est pour cela qu'on manque d'argent pour réparer ce quai.

Ensuite, le troisième problème est le *slip*, la descente de bateau. J'ai fait une demande il y a trois ans et j'attends encore les plans et les dessins de TPSGC. Il y a 70 bateaux qui descendent sur le *slip* avec ce qu'on appelle une *float*, un transport. C'est vraiment dangereux. J'ai aussi fait une demande à ce sujet. On attend encore les plans et devis.

Un autre de mes problèmes, c'est que l'année passée, on a reçu 25 000 \$ pour faire une étude sur les plans futurs. J'ai appelé Pêches et Océans Canada à ce sujet, mais je n'ai reçu aucune nouvelle. J'ai appelé TPSGC. C'est la même chose, les gens là-bas ne sont pas au courant. C'est ce qui nous manque pour agrandir le quai. On attend toujours.

Le cinquième problème, c'est le quai de fer. Mon grand-père a construit le quai de fer il y a 32 ans. Il a été inspecté et on va avoir des fonds pour le remettre à neuf. Pêches et Océans Canada a beaucoup travaillé à cela, et j'en suis bien content.

Comme vous pouvez le constater, il y a beaucoup de problèmes à Pigeon-Hill.

Le sixième problème touche les quais flottants. Quatre quais flottants ont vraiment empiré. Ils ont plus de 25 ans. On fait toujours des demandes à ce sujet, mais on manque d'argent.

Le septième problème, c'est que Pêches et Océans Canada n'a jamais d'argent. On aimerait avoir beaucoup plus d'argent pour les ports pour petits bateaux. Il faut que les petits quais soient traités distinctement des gros ports de mer. Il faut vraiment régler ce problème.

Quand le gouvernement a cédé les ports de mer aux comités portuaires, ils étaient en mauvais état. On ne peut pas céder quelque chose en mauvais état. Si le gouvernement avait réparé tout de suite les quais, on ne serait pas assis à cette table.

Merci.

[Traduction]

**M. Fabian Manning:** Merci, monsieur Larocque.

Monsieur Paulin.

[Français]

**M. Marc Paulin (président, Administration portuaire de Ste-Marie-St-Raphaël):** Je m'appelle Marc Paulin et je suis président de l'Administration portuaire du quai Ste-Marie-St-Raphaël.

Chez nous, au quai, on est à peu près une trentaine de pêcheurs de homard. On pêche le hareng et le maquereau. Selon les années, quelques navires viennent de l'extérieur pour la pêche au hareng à l'automne. On a déjà eu du débarquement de crabe, mais on ne peut plus le faire parce qu'il n'y a pas assez d'eau à l'entrée du quai. Comme ces bateaux ne veulent pas courir le risque d'entrer, ils sont obligés d'aller à d'autres ports un peu plus loin.

Notre plus grand problème est l'ensablement. Chaque printemps, on doit creuser pour sortir pêcher. On doit aussi creuser dès qu'il y a un vent du nord-est. Les projets prioritaires annuels qu'on soumet à Pêches et Océans ont trait au creusage. Je ne vois pas pourquoi il faudrait demander chaque année des fonds pour procéder au creusage. Comme le ministère sait que Ste-Marie-St-Raphaël a et aura toujours besoin de creusage, il devrait prévoir des fonds à cette fin.

Le problème s'aggrave. L'état de la côte et de la batture de sable s'est beaucoup détérioré depuis 10 ans. J'en ai fait part à Pêches et Océans et à Travaux publics et Services gouvernementaux. Ces ministères m'ont répondu ne pas avoir de fonds pour faire d'étude ou autre chose. La batture de sable est en train de se déplacer à l'avant du quai, de sorte que le creusage coûtera encore plus cher.

Des réparations ont été faites sur le quai. On a pavé certains endroits. On a construit un *slip*, une nouvelle descente de bateau, mais elle n'a pas été terminée. Cette descente est belle, mais on ne peut y accéder que par bateau. On a demandé un quai flottant pour l'installer le long de la descente, et on l'a obtenu. Il est dans le clos, mais on n'a pas de rampe à installer le long de ce quai flottant, le long de la descente. Ce projet n'est pas complété. Le gouvernement nous dit qu'il n'a pas d'argent à cette fin.

Un autre problème fait son apparition. Une partie du quai commence à se désagréger et à ramollir. La grue, les excavatrices et les véhicules de transport chargés de hareng doivent passer sur un quai mou et dangereux. Or, ils ne peuvent pas barrer le quai parce que c'est le seul endroit accessible pour aller creuser au bout. J'ai avisé Pêches et Océans, et Travaux publics et Services gouvernementaux a fait des études. Ils savent que le quai est en mauvais état. On ne peut pas attendre qu'il y ait un accident. Quand un véhicule de

transport passera au travers du quai, le creusage sera fini. Autant dire qu'on met la clé sur la porte du quai.

Je reviens encore au creusage parce que c'est un de nos grands problèmes. Ils ne creusent qu'un petit corridor parce que c'est seulement ce qu'ils nous ont alloué. S'ils pouvaient creuser plus large, ce serait beaucoup plus avantageux pour nous. Au lieu de prendre une seule tempête, ça en prendrait peut-être deux ou trois avant qu'il y ait trop de sable pour passer en bateau. Des bateaux se sont échoués et des vies ont presque été perdues. Une vie n'a pas de prix. Malgré tout, le gouvernement refuse de nous donner de l'argent.

Quand les administrations portuaires ont été fondées et nous ont été imposées, soit on mettait sur pied un comité d'administration portuaire, soit on fermait le quai. Alors le gouvernement nous a garoché ces quais sur le dos.

Comme le disait mon confrère Samuel, les quais étaient en très mauvais état, et ils le sont encore. On est seulement des bénévoles et on fait notre possible pour gérer ces quais. Les pêcheurs font pression sur nous pour qu'on fasse ceci et cela. On fait notre possible, mais sans financement, on a les mains liées. C'est là que réside le problème.

C'est tout.

• (1030)

[Traduction]

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

Monsieur Chiasson.

• (1035)

[Français]

**M. Aurèle Chiasson (Comité portuaire de Lamèque):** Bonjour. Je m'appelle Aurèle Chiasson. Je suis le gérant du Comité portuaire de Lamèque. En 1968, on a été les premiers à former un comité portuaire de tous les quais.

Dans le temps, le ministère des Pêches et des Océans avait affirmé qu'il laisserait les quais en état de fonctionnement, c'est-à-dire sécuritaires à tous égards. Cependant, ça n'a pas été le cas. Chaque année, il fallait se battre contre ce ministère pour que des réparations soient effectuées sur tous les quais.

Depuis 2000, les demandes ont été faites tous les ans, et ce, auprès de chaque ministre des Pêches et des Océans. Depuis que je suis en poste, le ministre des Pêches et des Océans a changé quatre fois. D'une fois à l'autre, il fallait refaire la demande, puisque le ministre en poste n'était pas exactement au courant du dossier. Ça n'a donc jamais été de l'avant.



Dans le temps, le ministre Dhaliwal m'avait donné son accord quant au projet de réparation du quai. Par la suite, le nouveau ministre, M. Thibault, qui n'avait alors pas été mis au courant du dossier, m'a parlé d'un projet qui était vraiment hautement positionné en vertu des budgets du ministère des Pêches et des Océans. Il appelait cela un projet *rust proof*. Il m'accordait environ 900 000 \$ pour faire la réparation de la partie la plus usée du quai, c'est-à-dire celle du côté de l'usine. J'avais le choix: accepter ce projet ou ne rien avoir du tout. On l'a accepté. La partie dont il est question et pour laquelle j'ai fait mes demandes concernait la partie des quais 407 et 408, selon l'Association coopérative des pêcheurs de l'Île.

Cet automne, une firme d'ingénieurs a fait une vérification du quai. Après l'inspection, l'ingénieur en question m'a dit que cette partie du quai — les quais 407 et 408 — était en mauvais état et n'était pas sécuritaire. Je lui ai demandé jusqu'à quel point elle ne l'était pas. Il m'a alors suggéré de fermer une partie du quai et d'y faire circuler un camion de trois quarts de tonne. N'oublions pas que tous les pêcheurs qui travaillent au quai de Lamèque ont tous des camions d'une tonne et plus. Ce sont tous des pêcheurs de crabe et de crevette.

Cinquante bateaux de pêche commerciale accostent à mon quai. Ce ne sont pas des petits bateaux de 40 ou 45 pieds; ce sont des bateaux de 65 pieds et plus. Dans la partie dont il est question, soit celle des quais 407 et 408, il n'y a même pas de place pour amarrer un bateau de façon sécuritaire. Bien que le ministère des Pêches et des Océans ait dit tout au début qu'il maintiendrait les quais dans un état acceptable selon les normes de sécurité de la construction, cela n'a jamais été le cas.

De plus, chaque année au quai de Lamèque sont déchargés des produits de la pêche d'une valeur de 15 millions de dollars. C'est de l'argent! Il y a aussi environ 500 emplois qui sont générés par ces activités de pêche.

Je n'ai pas encore eu la confirmation de la fermeture de cette partie du quai, mais tout porte à croire qu'elle sera fermée ce printemps. Depuis un mois, il y a des personnes qui travaillent sur ce quai, dont deux aquaculteurs. Il y a une compagnie qui achète le crabe; il y a une glacière qu'il faudra déménager; il y a deux sites de débarquement, et une douzaine de bateaux doivent s'y amarrer pour y faire le déchargement. Je dois donc relocaliser tous ces gens sur les autres quais, soit les quais 401, 402 et 403, qui sont déjà achalandés.

Pour toutes ces raisons, je me demande ce que le ministère des Pêches et des Océans va faire ce printemps. Va-t-il nous donner de l'argent pour le quai?

Aujourd'hui, je ne demande pas des réparations. Ça nécessiterait environ un million de dollars, et même dans ces conditions, le quai ne serait pas acceptable, d'après moi. Ce qu'on demande aujourd'hui c'est un quai neuf, un quai conforme aux normes de construction et sécuritaire.

J'ai élaboré un document et j'en ai préparé des copies pour les personnes ici présentes. Ce document, avec photos à l'appui, vous montre exactement dans quel état est le quai de Lamèque. Je parle ici des quais 407 et 408. En voyant ces photos, certains auront peur d'aller marcher sur ces quais. J'ai des lettres d'appui provenant des chambres de commerce, des maires, de la Coalition pour la viabilité de l'environnement de Shippagan et des Îles Lamèque et Miscou. Ces gens appuient tous la construction d'un quai neuf à Lamèque.

Je vous remercie.

● (1040)

[Traduction]

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

Monsieur Savoie.

[Français]

**M. Roger Savoie (trésorier, Autorité portuaire de Grande-Anse):** Bonjour, mesdames et messieurs membres du Comité permanent des pêches et des océans. Je représente le comité de l'Autorité portuaire de Grande-Anse. Nous désirons profiter de cette occasion pour vous remercier de nous permettre de vous présenter notre projet de creusage au quai de Grande-Anse. Que ce soit du point de vue économique ou touristique, le site portuaire est dans bien des cas le coeur des communautés rurales. Il ne faut pas l'oublier.

Au cours des dernières années, de nombreux travaux touchant les infrastructures portuaires de notre village ont été effectués, et nous en sommes très reconnaissants. Les installations précédentes n'étaient plus sécuritaires et ne répondaient plus aux besoins des pêcheurs côtiers. Le gagne-pain de ces derniers dépend de ces installations, et toute une activité économique en découle. L'honorable Claudette Bradshaw avait annoncé que l'ensemble des travaux allait être effectué sur une période de quelques années. Il s'agissait d'un projet d'environ 1,5 million de dollars.

À notre avis, la phase la plus importante du projet de modernisation des installations portuaires est le creusage de l'entrée et du bassin du port. À marée basse, aucun bateau ne peut avoir accès au quai, étant donné que l'ensablement ne laisse pas une profondeur d'eau suffisante pour que les bateaux puissent passer. Actuellement, il n'y a que 1,5 pied d'eau environ, ce qui ne représente qu'un quart de la norme, qui est de 6 pieds. Le coût du projet de creusage est estimé à 417 000 \$.

Si le problème d'ensablement n'est pas réglé, la situation actuelle va représenter un danger pour les pêcheurs ainsi que pour les plaisanciers, car à marée basse, ils doivent attendre avant d'être en mesure d'entrer au quai. Advenant qu'une tempête se lève à marée basse et qu'une personne se blesse ou soit victime d'une crise cardiaque, il serait impossible d'accéder au quai. La vie des pêcheurs, des plaisanciers et des gens sera donc mise en danger si le creusage de l'entrée du quai n'est pas effectué. L'an passé, une situation similaire s'est produite. Les conditions météo étaient mauvaises et un des bateaux a essayé d'entrer. La marée n'était pas tout à fait basse. Le bateau s'est fait prendre par les vagues et a failli se briser. Il aurait pu y avoir des pertes de vies humaines. Ça a été évité, mais doit-on attendre que ce genre d'événement se produise pour réagir?

Si vous regardez les pages suivantes, vous verrez l'intérieur du quai et un bateau sur le côté. Il est évident que même à l'intérieur du bassin, il n'y a pas suffisamment d'eau à marée basse pour que les bateaux puissent flotter. Je crois que les photos parlent d'elles-mêmes. Les besoins sont criants. Le creusage est une nécessité pour nous.

Merci.

[Traduction]

**Le président:** Merci monsieur Savoie.

Je vous remercie tous pour vos présentations.

Nous allons commencer notre première série de questions, avec 10 minutes pour le Parti libéral.

Monsieur Simms.

**M. Scott Simms:** Je vais partager mon temps, monsieur le président.

Au cours des derniers jours, nous avons voyagé à Terre-Neuve-et-Labrador, et nous sommes allés à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse, et ici. Un des points communs que nous retrouvons touche l'évolution de l'industrie: les bateaux sont beaucoup plus gros et il y a plus d'investissements dans l'industrie elle-même. On en arrive à un point où beaucoup de vos quais n'ont pas été conçus pour ces bateaux qui sont maintenant plus gros. Il y a des problèmes de congestion à un point tel que les bateaux ne peuvent plus sortir. Et bien entendu, comme vous l'avez dit, monsieur Savoie, il y a des problèmes de dragage. Donc, selon l'endroit où vous êtes, le problème est soit le dragage soit la taille du quai, mais le point commun est que l'industrie comprend maintenant des bateaux beaucoup plus gros et des clients plus gros et de plus grosses dépenses en investissement. Donc, à mon avis, cela accentue les frustrations, car on ne parle plus d'une simple entreprise de pêche, mais bien d'une grosse industrie.

J'aimerais que vous nous parliez des problèmes auxquels vous ferez face à l'avenir, compte tenu de la façon dont évolue l'industrie. Parlez-nous aussi de la façon dont se présentera le problème, compte tenu du fait que vos clients changent la façon dont ils pêchent et ce avec quoi ils le font.

De plus, il y a de la concurrence. Je commence à voir certaines régions où on dirait que les ports sont dressés les uns contre les autres. Ce n'est pas juste ici; c'est partout. Mais j'aimerais que vous nous expliquiez pourquoi. Est-ce davantage le cas maintenant que dans le passé, ou est-ce que cette concurrence a toujours existé?

Commençons par le premier intervenant et ainsi de suite.

● (1045)

[Français]

**M. Paul-Aimé Mallet:** Au sujet de la pêche côtière dans le golfe, il existe une politique selon laquelle on ne peut remplacer son bateau que par un autre de la même longueur ou du même tonnage. Pour ma part, je pêche depuis 46 ans sur un bateau de 40 à 45 pieds ayant un tirant d'eau de 4,5 à 5 pieds. Je ne comprends pas pourquoi vous avez dit que les bateaux seront de plus en plus gros. Ce sera peut-être le cas dans d'autres régions, comme Terre-Neuve et Scotia-Fundy.

Au cours des 30 dernières années, les pêcheurs ont conservé à peu près la même longueur de bateau. Au moment de creuser des ports, il faut tenir compte des effets de la nature, que ce soit les tempêtes, l'érosion ou le déplacement des sables. Du côté du golfe, par exemple de la Miramichi à la pointe de Miscou, il y a du sable tout le long des côtes. À Terre-Neuve, c'est de la roche et des cailloux. Ce n'est pas la même chose.

Il faut se mettre à la place des gens qui demandent de l'aide. Il faut savoir où ils sont situés et sur quel genre de terrain ils se trouvent.

J'espère que cela répond à votre question.

**M. Régnald Haché (maire, Ville de Lamèque):** Bonjour, monsieur Simms.

Mon nom est Régnald Haché et je suis maire de la Ville de Lamèque.

Vous avez dit que les bateaux sont de plus en plus gros. Le quai de Lamèque est de catégorie pêche commerciale. Il accueille des pêcheurs côtiers, mais semi-hauturiers et hauturiers. Donc, il y a des bateaux de gros gabarit dans lesquels les pêcheurs ont investi des montants importants. On parle de bateaux d'une valeur de 2 à 3 millions de dollars.

En ce qui a trait à la pêche à la crevette, on parle de gros bateaux. Ce qui nous inquiète, c'est la sécurité du quai par rapport à cette flotte importante en termes d'investissements financiers des pêcheurs.

Vous avez aussi mentionné la compétition entre les quais. Actuellement, je dirais qu'il n'y a pas de compétition, étant donné que chaque région a une flotte qui remplit les activités de chaque quai. Même s'il y avait une compétition, chaque quai est complètement occupé par les bateaux qu'il dessert. De plus, la plupart des pêcheurs aiment utiliser les quais près de chez eux. Une clientèle est donc déjà établie pour chaque quai. Il y a plutôt une collaboration entre les quais de la région.

Merci.

● (1050)

**M. Samuel Larocque:** Chez nous, il y a un petit port de mer dans un petit village de 700 ou 800 personnes. Vous avez dit que les bateaux sont trop gros. À notre quai, pour 68 bateaux, on n'a que trois mètres par bateau. Je me rappelle qu'il y a 35 ans — je n'avais alors que sept ans —, mon père pêchait sur le bord de la côte avec des cabestans. Le bateau mesurait juste 21 pieds. Je me rappelle de cela. Maintenant, il faut évoluer. Le gouvernement fédéral a donné des quais qui, au début, étaient en bon état, mais avec le temps, ils ont vieilli et sont devenus pas mal maganés. C'est pour cette raison que je dis que le monde a beaucoup évolué et que ça prend maintenant des gros bateaux pour aller chercher le poisson.

Dans notre petit village, les retombées économiques sont de 7 à 8 millions de dollars. Dans un petit village de 700 personnes environ, 7 ou 8 millions de dollars, c'est beaucoup pour le magasin général, les dépanneurs, etc.

Concernant l'ensablement de notre chenal, si on perd une journée de pêche pour 68 bateaux de homard, qui est la pêche principale, si on calcule 400 livres à 5 \$ la livre, cela fait 2 000 \$. Si on compte rapidement, 68 pêcheurs à 2 000 \$ chacun, cela fait environ 200 000 \$. En fait, ça donne 140 000 \$, mais parfois certains peuvent rapporter 500 livres de homard. Au village, quand on perd une journée de pêche, cela signifie 150 000 \$ de moins. C'est pour cela qu'on a évolué. On a besoin de ports très efficaces pour nous servir.

On a parlé de conflits entre les administrations portuaires. Il y a si peu d'argent au ministère des Pêches et des Océans qu'une personne dont le projet a été accepté ne dira à une autre comment elle a obtenu de l'argent. C'est là le problème. Parfois, le ministère des Pêches et des Océans nous trouve pas mal tannants — moi, il me trouvait pas mal tannant, il me connaissait pas mal —, mais cela me tient à coeur et je le fais bénévolement. Je siège au comité depuis huit ans et j'adore mon travail, mais je le fais de façon bénévole. J'ai d'autres projets d'avenir. Je suis jeune et j'ai trois jeunes garçons âgés respectivement de 4 ans, 7 ans et 11 ans. Un d'entre eux sera pêcheur, c'est sûr et certain. Il faut que ça nous tienne à coeur, c'est notre domaine. On a été élevés là-dedans. C'est la raison pour laquelle on aimerait avoir des ports bien structurés. C'est mon point de vue.

Merci.

[Traduction]

**Le vice-président (M. Bill Matthews (Random—Burin—St. George's, PC)):** Merci beaucoup, messieurs.

Monsieur Blais, s'il vous plaît.

[Français]

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

Bonjour, tout le monde.

Ce que vous venez de dire, monsieur Larocque, me touche beaucoup. À la limite, je pense que c'est au coeur du problème parce que c'est une question de priorités, c'est une question de choix. Ce n'est pas un problème d'argent, mais bien une façon de le répartir, de le partager. Le budget du Canada est d'environ 240 milliards de dollars. Le budget du ministère des Pêches et des Océans est de 1,7 milliard et le budget du ministère des Pêches et des Océans pour les ports pour petits bateaux est de 100 millions de dollars. Au début des années 2000, le budget était de 50 millions de dollars.

Ce sont de gros chiffres, mais cela montre où on est rendus. En 2004, il fallait 400 millions de dollars pour réparer et remettre les quais en état. Aujourd'hui, il faudrait plus de 600 millions de dollars. La situation s'est dégradée, elle s'est détériorée. On ne parle malheureusement pas de projets de développement, monsieur Chiasson, on parle de projets pour réparer, pour rapiécer. C'est la triste réalité.

Monsieur Larocque, le message qu'il faut répéter sans cesse c'est que pour vous, c'est un mode de vie, c'est une façon de faire les choses. Cela vous touche au plus haut point parce que vous avez l'impression qu'on vous a trahis, en quelque sorte, et que c'est un bris de contrat. C'est exactement ce qui s'est produit. On vous a lancé la merveilleuse idée des administrations portuaires. Je n'ai rien contre cette idée, mais il faut que cela fonctionne des deux côtés, ce qui n'est visiblement pas le cas.

L'autre chose que j'ai à dire, et je pense qu'il faut le dire et continuer à le dire, c'est que c'est toujours une question de priorité. Il faut que la priorité soit éventuellement mise à la bonne place. Ce n'est pas un problème d'argent. Pour moi, les quais sont essentiels. Je le dis souvent, c'est le coeur d'une communauté ou d'un village. Certains diraient même que c'est l'âme d'un village. C'est beaucoup plus qu'un lieu de débarquement. C'est également un lieu de rassemblement, de vie. Plus de quai, plus de débarquement. Plus de quai, plus de vie. C'est aussi la triste réalité.

En ce sens, j'apprécie beaucoup vos propos, monsieur Larocque, mais on est rendus à un tel point que la grosseur des bateaux cause certains problèmes. Certains d'entre eux ne sont peut-être pas plus longs, mais ils sont plus larges. Il y a aussi les changements climatiques. Les tempêtes sont beaucoup plus fortes qu'auparavant. Cela aussi a une influence. Selon l'endroit où il est situé, le quai se dégradera davantage parce que les tempêtes seront beaucoup plus grosses.

On est à un point tel qu'il faut réussir à « brasser la cabane ». Je le disais aux premiers témoins. J'aimerais vous entendre à ce sujet.

Monsieur Roussel.

**M. Denis Roussel (maire, Administration portuaire de Le Goulet):** Je m'appelle Denis Roussel et je suis le maire du village de Le Goulet. Je fais partie de l'administration portuaire de Le Goulet.

En 1996, vous ne nous avez pas donné un quai, vous nous l'avez imposé. C'est pas mal pareil dans toutes les administrations portuaires. De façon générale, Le Goulet ainsi que tous les autres ont reçu des quais qui étaient déjà en réparation ou qui avaient

besoin de réparations. Vous nous avez demandé de nous prendre en main, et c'est ce qu'on a fait. On a formé des comités et on a bien participé jusqu'à tout récemment. En effet, on dirait que le nombre de membres commence à diminuer. Ce n'est pas parce qu'on ne travaille pas, c'est parce qu'on n'a pas l'appui des gouvernements. Les quais actuels ont besoin de réparations majeures. Je ne parle pas seulement de Le Goulet, je parle de partout où il y a des quais. Lamèque a besoin d'un nouveau quai. On n'a même pas d'argent pour réparer ces quais. Des quais comme le nôtre et comme celui de Ste-Marie-St-Raphaël, tous les quais qui sont représentés ici sont à la veille de fermer. Où les bateaux iront-ils une fois que ce sera fait?

Je me dis que si le gouvernement n'investit pas... Et je ne parle pas seulement du gouvernement actuel mais aussi des gouvernements précédents. Il y a eu un manque d'investissement dans les infrastructures des quais. Si vous êtes ici aujourd'hui — et je vous en remercie —, c'est pour prendre notre pouls. Je n'irai pas par quatre chemins et je ne lancerai de fleurs à personne aujourd'hui. Si vous n'investissez pas dans les quais immédiatement — voyez-le comme un ultimatum si vous voulez —, je me propose de communiquer avec toutes les administrations portuaires, de prendre nos livres et de vous les apporter, parce qu'on est rendus à bout. Toutes les administrations portuaires sont rendues à ce point.

Je vous fais la promesse que si rien n'est fait, s'il n'y a pas d'investissement dans nos quais, je me ferai un devoir de communiquer avec toutes les administrations portuaires pour boycotter et pour faire bouger les choses.

Merci.

• (1055)

**M. Marc Paulin:** Vous avez dit que le quai était l'âme d'une communauté. C'est vrai, car chez nous, la communauté a vécu de la pêche. Je suis dans la trentaine et je m'attends à finir ma vie dans le secteur de la pêche. Pour cela, on a besoin de beaucoup d'investissements. Je suis le président de l'administration portuaire depuis le début.

On s'aperçoit maintenant qu'on a du mal à trouver des gens pour participer aux comités. Ils sont derrière nous et ils voient que lorsqu'on frappe à la porte du ministère, avant même qu'on parle, celui-ci nous dit ne pas avoir d'argent.

Nos quais sont en ruine. On nous a imposé les administrations portuaires. Je pense qu'on fait du très bon travail d'administration. Nous sommes partis de zéro pour arriver là où nous sommes aujourd'hui. Nous n'avons jamais reçu le financement qu'on nous avait promis lorsqu'on nous a imposé les administrations portuaires. On nous a dit de former un comité et de demander de l'argent pour réaliser nos projets. Le financement a été oublié. C'est ce qui nous manque.

C'est tout.

• (1100)

**M. Paul-Aimé Mallet:** Vous avez parfaitement raison quand vous dites qu'un quai est le coeur d'un village ou d'une communauté. Je ne compte plus depuis combien d'années je m'occupe de l'Administration portuaire de Le Goulet. Tous les ans, à la fin mars, ce sont les pêcheurs retraités qui appellent pour savoir quand le chemin du quai ou le quai sera déblayé. C'est un lieu de rassemblement.

Il n'y a pas d'argent pour réparer les infrastructures, mais il y en a encore moins pour déblayer les quais au printemps. Ce sont les pêcheurs qui payent pour faire déblayer les quais. Je sais bien qu'on a eu un hiver exceptionnel pour ce qui est de la neige. Cependant, quand ce sont les pêcheurs qui doivent payer pour faire déblayer et enlever la glace sur les quais, il manque quelque chose.

Il faudra secouer la cage assez fort pour que quelque chose de concret en ressorte et qu'on puisse continuer. Les pêcheurs sont des gens très courageux. Or, ils sont découragés et abandonnent. Ils ne participent plus au conseil d'administration parce que ça n'avance plus. Certains ne veulent même plus avancer.

Comme on l'a dit, il y a un bris de contrat. On a signé un contrat et on nous en impose encore plus. Il faut fournir des états financiers vérifiés, ce qui représente une dépense de 1 500 \$ à 2 000 \$ qui s'ajoute aux autres coûts. Cela fait 10 ans qu'on a signé des ententes avec Pêches et Océans. On relève une petite clause du contrat et on nous dit qu'il faut la respecter. On n'a pas les moyens de le faire. Dans certains cas, les pêcheurs ne peuvent plus payer. Les utilisateurs du quai ne peuvent plus payer 400 \$, 500 \$ ou 600 \$ par année. On peut bien presser la roche, il n'en sortira plus rien.

Les pêcheurs commencent à en avoir assez. Si rien n'est fait, on s'organisera avec les moyens du bord.

Merci.

**M. Peter Stoffer:** Monsieur Savoie.

**M. Roger Savoie:** Je constate que le rôle des comités permanents, dont celui des pêches et des océans, est justement d'influencer le processus budgétaire. Compte tenu de tout ce que vous entendez ici, je souhaite que vous saurez rapporter le bon message pour essayer d'obtenir plus d'argent pour les ports pour petits bateaux. Vous voyez que les besoins sont criants, mais qu'il en va aussi de la sécurité des utilisateurs.

Merci.

[Traduction]

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

Monsieur Stoffer.

• (1105)

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

Messieurs, merci beaucoup pour vos présentations.

Je vais me faire l'avocat du diable. Évidemment si un quai n'est pas sécuritaire, s'il est fermé pour des raisons de sécurité, le pêcheur ira ailleurs avec ses prises. Nous avons entendu, très clairement, que chaque quai que nous avons visité a besoin d'investissement. Pas une seule personne ne nous a pas demandé d'argent — pour des agrandissements, pour le dragage, pour la réparation du quai, pour de nouveaux quais, etc. Toutes ces demandes représentent beaucoup d'argent.

Si, comme nous l'a dit une personne, l'avenir de la pêche est une consolidation possible de l'industrie avec moins de bateaux — des bateaux plus gros, mais moins de pêcheurs ayant accès aux poissons, et si c'est en effet le cas dans 15 ou 20 ans, alors pourquoi avez-vous besoin de tous ces quais dans les collectivités?

Souvenez-vous, je me fais l'avocat du diable.

Si le MPO en arrive à un point où il dit: « Non, nous n'avons pas l'argent, ce quai devra fermer pour des raisons de sécurité, ces gens devront aller ailleurs », et ainsi de suite. Pensez-vous alors — je dis cela pour vous aider dans vos réflexions — que chaque collectivité devrait avoir un port et un quai? Sinon, devrait-il y avoir une

consolidation dans l'industrie afin d'améliorer la gestion et de mieux utiliser l'argent? Ou chaque collectivité devrait-elle continuer d'avoir son quai et son port comme le coeur de la collectivité, comme vous l'avez indiqué plus tôt?

J'en parle, car j'ai à l'esprit le démantèlement des silos-élévateurs dans les Prairies, qui étaient le coeur des petites collectivités rurales. Lorsqu'on a démantelé les silos-élévateurs, les agriculteurs ont dû transporter leurs céréales plus loin. J'envisage une situation semblable dans le cas de l'industrie de la pêche.

S'il vous plaît, dites-moi que je me trompe.

**M. Roger Savoie:** Je pense que votre position est en contradiction avec ce que vient de dire M. Simms. Il y a des bateaux plus gros et moins de quais, donc nous devons conserver ces ports et les améliorer afin de répondre aux besoins des pêcheurs.

**M. Peter Stoffer:** Non, mais si l'on fermait trois ports et on en améliorerait un de façon à ce qu'il puisse gérer tous les bateaux, tout le monde irait à ce port.

**M. Roger Savoie:** Vous avez parlé de céréales, mais les céréales sont sur la terre ferme. Si le camion a une avarie, on est en sécurité. Mais lorsqu'on est sur l'eau, on peut être forcé de voyager pendant des heures sur une mer mauvaise. Le principe n'est pas le même que pour la terre ferme, pour le côté de la route.

Avoir un port pour petits bateaux à un endroit où on peut y avoir facilement accès, c'est une question de sécurité. Si on l'enlève, on peut mettre une vie en danger.

[Français]

**M. Samuel Larocque:** Vous parlez d'un moins grand nombre de bateaux. Vous, vous avez tous chacun un bureau, je pense?

**M. Raynald Blais:** Et même plus.

**M. Samuel Larocque:** Votre budget est bon.

**M. Raynald Blais:** Non.

**M. Samuel Larocque:** Demain, on vous installe tous dans le même bureau. Non? C'est la même chose pour nous.

Entre voisins, il y a des conflits de pêche. Présentement, nous avons un conflit avec nos voisins de Miscou et Pigeon-Hill. Pensez-vous qu'on ira débarquer là? Je ne le pense pas.

Comme le disait mon collègue Roger, vous travaillez dans le domaine de la sécurité des transports. Quand on transporte du grain, on est en sécurité. Mais nous, sur l'eau, nous ne sommes pas en sécurité. Dans une tempête, on a perdu un de nos collègues de Miscou. On a un conflit avec eux, mais on avait bien de la peine quand même. Quand il s'agit de la mort et la sécurité, on ne rit pas.

Je pense que déménager d'un quai à l'autre alors que le prix du fuel monte — il est de 1 \$ le litre et il sera de 1,50 \$ le litre — risque d'entraîner des coûts imprévisibles. Ce n'est pas évident.

Supposez que demain matin vous soyez tous dans le même bureau.

**M. Marc Paulin:** Tu parles de fermer des quais. J'ai justement eu une discussion il n'y a pas longtemps avec un employé de Pêches et Océans qui m'a demandé pourquoi on ne fermerait pas un quai. N'y pensez même pas: c'est l'âme de la communauté. Les quais sont là depuis des générations et ils vont toujours y rester. On ne va pas permettre qu'un quai soit fermé, que ce soit chez nous ou à Lamèque. On va se battre pour qu'ils restent ouverts.

Si, par exemple, nous allions au quai de Pigeon-Hill, qui est une communauté tout près de chez nous, ce ne serait pas si mal. Dans le secteur des pêches, il y a des ententes entre nous, et avec les gens de cette communauté, ça fonctionne bien. Par contre, si tout le monde devait partager le même quai, les communautés au complet en souffriraient parce qu'il y aurait des conflits partout. L'idée de fermer des quais ne devrait jamais être un sujet abordé dans les réunions.

• (1110)

**M. Régnald Haché:** Il ne faut pas oublier que chaque quai de la région est utilisé à sa pleine capacité. Si vous en fermez un, le quai voisin n'aura pas les infrastructures ou l'espace nécessaires pour accueillir une flotte supérieure à celle qu'il dessert actuellement. Fermer un quai et en agrandir un autre ailleurs n'est vraiment pas une solution. Il n'y a pas d'économie à faire de ce côté. Je pense qu'il faut opter pour la réparation et continuer à entretenir ces quais convenablement. On ne serait pas dans une telle situation si l'entretien avait été régulier. Maintenant, des investissements majeurs doivent être faits pour conserver ces infrastructures qui sont indispensables pour l'économie de chaque région.

[Traduction]

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

Merci, monsieur Stoffer.

Monsieur Thériault, nous allons vous laisser quelques minutes si vous voulez répondre à la question de M. Stoffer.

**M. Roméo Thériault (Autorité portuaire de Grande-Anse):** Merci.

Monsieur Stoffer, je suis ici parce que je suis le maire de Grande-Anse. C'est une petite collectivité. Notre quai a désespérément besoin de dragage. Et maintenant, vous parlez de regrouper les quais ensemble.

**M. Peter Stoffer:** Souvenez-vous, j'ai débuté en disant que je me faisais l'avocat du diable. Ce n'est pas une idée que je défendrais.

**M. Roméo Thériault:** C'est vrai. Eh bien, il arrive souvent que l'avocat du diable devienne celui du Seigneur.

Cette idée n'est pas acceptable en raison de l'emplacement de chaque quai. M. Savoie a mentionné plus tôt la sécurité des pêcheurs et la sécurité des plaisanciers et le reste.

Je pense que le plus gros problème avec Pêches et Océans Canada est que les gens qui gèrent cette situation sont dans des bureaux à Moncton. Ces bureaux devraient être situés ici dans le nord, là où sont les pêcheries, de sorte qu'ils puissent voir les problèmes tous les jours. On parle à ces gens à Moncton, et rien n'est fait.

C'est comme pour le projet qui nous a été donné il y a trois ans par le ministre d'alors, Robert Thibault. Aujourd'hui, le projet n'est fait qu'à moitié alors qu'il aurait dû être complété déjà. Nous avions recommandé à Pêches et Océans Canada au bureau de Moncton, à Denis Haché, le directeur qui remplace Charles Gaudet, d'ouvrir le coin nord-ouest du quai et de laisser le courant entrer et sortir du chenal. Cela nettoierait sans doute une bonne partie du sable et nous éviterait d'avoir à procéder au dragage, comme ça été fait il y a 30 ans, quand cette section a été ouverte. On pourrait ainsi régler le

problème pour la somme de 75 à 100 000 \$, plutôt que 500 000 \$ pour le dragage. Ou du moins, cela aiderait à résoudre le problème.

J'apprécie que vous m'ayez laissé du temps pour mon intervention.

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

Monsieur Chiasson, je crois que vous vouliez répondre à la question de M. Stoffer. Si vous le souhaitez, vous pouvez le faire maintenant.

[Français]

**M. Aurèle Chiasson:** Vous parlez des ports pour petits bateaux, mais à Lamèque, Shippagan ou Caraquet, il n'y en a pratiquement pas. Une « pigne » ne peut pas vraiment être utilisée pour faire ce genre de travail sur les quais. Ceux-ci sont bien trop gros et trop hauts. Notre port est destiné aux bateaux commerciaux. Vous parlez de ports pour petits bateaux, et je sais qu'il y a des quais, mais les quais majeurs de la péninsule se trouvent à Lamèque, Shippagan et Caraquet. Ce sont des quais commerciaux. Je n'ai rien contre les autres quais et je leur souhaite d'obtenir de l'argent, mais il faut que chacun reçoive sa part.

Merci.

• (1115)

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Merci, monsieur Stoffer.

Monsieur Allen.

**M. Mike Allen:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier tout le monde d'être venu ce matin pour parler de cette question. J'apprécie tous les efforts que vous faites comme bénévoles. Dans nos petites collectivités rurales, il y a des bénévoles pour toutes sortes de choses. Même s'il n'y a pas de ports pour petits bateaux dans ma circonscription, il y a des activités de bénévolat dans toutes sortes de domaines.

J'aimerais vous poser trois questions. La première touche la production de recettes. Quelle méthode employez-vous dans vos régions pour recueillir de l'argent pour les coûts liés aux quais? Il apparaît clairement dans votre témoignage que ce n'est pas assez. Et il est impossible de tirer du sang d'une pierre; je suis tout à fait d'accord avec vous. Quels sont les mécanismes que vous employez pour recueillir des recettes, et qu'est-ce que cela couvre? Vos recettes ne couvrent-elles que l'essentiel, c'est-à-dire l'électricité et les services publics?

Pourriez-vous répondre rapidement à cette question avant que je vous pose la seconde?

[Français]

**M. Aurèle Chiasson:** Les revenus du comité portuaire de Lamèque proviennent des frais d'amarrage, d'électricité et de location de sites de débarquement que nous facturons aux utilisateurs. Nos revenus équivalent à nos dépenses annuelles. Parfois, à la fin de l'année, notre rapport financier fait état d'un déficit de 2 000 \$ ou 3 000 \$.

On attend ensuite le 1<sup>er</sup> avril pour que ceux qui ont des frais de location nous remettent de l'argent. On recommence l'année. Il n'y a jamais eu 15 000 \$, 20 000 \$ ou 30 000 \$ dans les coffres du comité portuaire. On nous demande de financer 20 p. 100 des projets. Donc, un quai de 5 millions de dollars représenterait un investissement d'un million de dollars, ce qu'on n'aura jamais.

Merci.

[Traduction]

**M. Mike Allen:** Je vous remercie.

[Français]

**M. Paul-Aimé Mallet:** En 1996, quand on a mis sur pied l'Administration portuaire de Le Goulet, il a fallu établir un budget prévoyant certaines cotisations et le présenter aux utilisateurs éventuels du quai. Par exemple, les pêcheurs devaient payer des frais d'amarrage et d'entreposage des cages à homards, par exemple, ainsi que de montée et de descente des bateaux. Les autres utilisateurs étaient ceux qui achetaient des permis sur les quais. Cependant, année après année, en raison de l'augmentation des coûts, il a fallu présenter un budget d'exploitation prévoyant de légères hausses. On va chercher de l'argent partout où on peut, mais ce n'est pas suffisant.

L'Administration portuaire de Le Goulet paye un gardien, un gérant de quai à mi-temps. Nous avons beaucoup de dépenses, mais nous n'avons plus assez de revenus. Comme mon collègue le disait, on devait investir un certain pourcentage dans chaque projet ou dans les réparations qu'on entreprenait. La situation est telle que même pour un projet de 5 000 \$ et moins, on ne demande plus d'argent au Programme des ports pour petits bateaux. On effectue les réparations, surtout les plus urgentes.

Merci.

**M. Samuel Larocque:** Vous parlez d'augmenter les revenus. Je ne vous retarderai pas en vous parlant de bureau.

Je sais que votre revenu augmente chaque année, mais les revenus que nous tirons de la pêche vont en diminuant. Les revenus provenant du homard diminuent chaque année.

Si on demande aux pêcheurs d'augmenter la cotisation pour les bateaux, on est vus comme le diable en personne. Avec 68 bateaux et une cotisation d'environ 250 \$ ou 300 \$, le revenu n'est pas élevé. De plus, il faut payer l'enlèvement des déchets et des huiles usées, l'électricité, les petites réparations et le déblaiement de la neige. C'est ce qui est difficile.

● (1120)

[Traduction]

**M. Mike Allen:** La question que je vous posais concernait les recettes que vous recueillez et visent à déterminer si vous avez effectivement un manque à gagner. Vous avez plus ou moins répondu à ma question — il est impossible de tirer du sang d'une pierre. Je suis tout à fait d'accord avec cela. C'est très difficile, et je tenais simplement à comprendre la situation.

Le fait que nous devons passer quatre heures dans la même pièce avec tous ces types chaque semaine indiquerait que ce n'est pas ce que je veux non plus. Ça suffit.

Le groupe précédent qui a comparu devant nous a parlé un peu de la situation financière et de la capacité d'aider nos bénévoles, et que si des fonds étaient disponibles, cela permettrait de faire appel à des personnes qui pourraient s'occuper du côté administratif. Il y a aussi l'autre aspect, l'infrastructure et le dragage.

Donc, je sais que nous aimerions pouvoir tout avoir et tout faire, mais si vous deviez mettre l'accent sur certains aspects et consacrer plus d'argent à un aspect ou à un autre, qu'est-ce qui serait le plus utile à ceux qui sont obligés de faire du bénévolat? Est-ce que serait l'investissement dans l'infrastructure et le dragage, ou est-ce que cet investissement devrait être davantage axé sur l'administration? Qu'est-ce qui serait le plus utile aux bénévoles?

J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet.

[Français]

**M. Samuel Larocque:** Lorsqu'on nous accorde des fonds pour réparer le quai ou réaliser un projet majeur, ça soulage un peu. Ça satisfait passablement les pêcheurs et les bénévoles du comité. Quand il y a un projet par année ou par deux ans, beaucoup de gens sont satisfaits. Comme le disait M. Chiasson, si on a un quai, les pêcheurs sont contents. C'est l'âme du village ou de la ville.

[Traduction]

**M. Mike Allen:** Je vous remercie.

Voici ma prochaine question. J'ai trouvé les commentaires de M. Chiasson très intéressants en ce qui concerne les demandes annuelles qui ont été présentées depuis 2000, et chaque fois qu'il y a un nouveau ministre, vous devez reformuler votre demande.

Il semble donc que le dragage soit un thème commun dans votre groupe. Le dragage est une question clé.

Quels sont les changements au processus que vous proposeriez que nous apportions dans le cas du MPO et du programme de ports pour petits bateaux? Il semble que ce soit un aspect opérationnel. Le dragage est une activité qui revient constamment, selon votre emplacement. À quoi ressemblerait ce processus? Est-ce que vous établiriez un plan quinquennal pour indiquer le dragage que vous allez faire de manière à ne pas avoir à présenter une nouvelle demande chaque année et de disposer ainsi du capital nécessaire? Comment à votre avis devrait-on modifier le processus afin que le MPO et le programme de ports pour petits bateaux puissent fonctionner de façon plus intelligente et permettre de mieux planifier les besoins financiers?

[Français]

**M. Marc Paulin:** Chaque année, à l'automne et au printemps, il faut faire une demande pour effectuer un projet de dragage à Pigeon-Hill. Je parle des quais de l'île de Lamèque. On investit de l'énergie dans ces projets, mais en fin de compte, on ne fait que changer la date sur les documents du projet et on soumet ensuite celui-ci à Pêches et Océans Canada. Les gens de ce ministère et ceux de Travaux publics Canada savent que le dragage est pour nous une nécessité. Ils savent déjà que l'année suivante, il va y avoir du dragage à Ste-Marie et à Pigeon Hill, et que ça va être encore le cas dans deux, cinq ou dix ans.

Alors pourquoi ne réservent-ils pas ces fonds pour le dragage, vu que c'est inévitable? C'est la nature qui veut ça. En tant qu'administration portuaire, nous pourrions alors faire en sorte que nos priorités n° 2 deviennent nos priorités n° 1. Dans les conditions actuelles, on doit continuellement insister pour qu'il y ait du creusage. On n'a pas le choix, c'est une priorité, mais on a beaucoup d'autres priorités.

[Traduction]

**M. Mike Allen:** Quelqu'un d'autre peut-il faire un commentaire?

• (1125)

[Français]

**M. Aurèle Chiasson:** À Lamèque, on n'a pas de dragage à faire. Tout ce qu'on demande, c'est de l'argent pour un quai. C'est tout.

[Traduction]

**M. Mike Allen:** Très bien, donc il s'agit d'un nouveau quai.

[Français]

**M. Samuel Larocque:** Monsieur Allen, nous, nous avons un problème de dragage chaque année. Moi, je pêche depuis 27 ans. Je me rappelle que depuis la première année, ça creuse. Ça fait 27 ans. Je suis content qu'on ait des fonds chaque année. Même les pêcheurs sont contents. Mais comme mon collègue l'a demandé, pourquoi sommes-nous obligés de refaire une demande tous les ans? Pour nous, c'est normal que ça bouche chaque année, et on a besoin d'argent pour déboucher. Il faut le faire chaque année.

C'est une priorité. Si on veut s'amarrer à Le Goulet, par exemple, il faut que ce soit creusé. On doit mettre de côté ce qu'on enlève. Il faudrait un système juste pour les projets de dragage et un autre système pour les autres choses. On doit payer pour mettre de côté ce qu'on enlève quand on creuse. Ça prend un permis environnemental. C'est de la bureaucratie. On paie pour mettre de côté ce que le mauvais temps met à nouveau dans le trou. Il faut payer de nouveau, et le mauvais temps le remet dans le trou. À quoi ça rime? Sur un projet de 200 000 \$ destiné au creusement, si à la fin de l'année, TPSGC en prend 25 000 \$ ou 30 000 \$ pour creuser, qu'est-ce que donne Pêches et Océans. Vers qui on se tourne à ce moment-là? Encore vers le ministère des Pêches et des Océans. C'est comme ça.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Coombs, je pense que vous vouliez dire quelque chose.

**M. Winston Coombs (Autorité portuaire de Grande-Anse):** Oui. Je représente Grande-Anse, et je suis moi-même pêcheur.

Je pense qu'un plan quinquennal serait très utile et permettrait de déterminer les besoins de chaque quai. Un certain montant d'argent pourrait être versé aux quais chaque année. Si le MPO avait un plan quinquennal pour chaque quai, il serait alors à même de constater les besoins de chaque quai. Il pourrait alors verser un montant d'argent pour chaque quai par année. Il est préférable d'avoir un certain montant d'argent plutôt que de ne pas en avoir du tout.

Je vous remercie.

**Le président:** Je vous remercie.

Ma question s'adresse à M. Paulin — mais tout le monde peut y répondre —, plus tôt, vous avez dit que l'on fait des travaux de dragage chaque année dans votre port simplement pour y creuser un chenal. Vous avez mentionné que s'ils faisaient des travaux de dragage plus importants, vous seriez en mesure de faire face à trois ou quatre tempêtes, selon le cas.

Quel est le montant d'argent dépensé en moyenne pour le dragage de votre port chaque année? Êtes-vous au courant du montant du contrat, approximativement? A-t-on fait un effort pour prendre en compte précisément ce que vous demandez, c'est-à-dire d'importants travaux de dragage pour atténuer certains des coûts?

[Français]

**M. Marc Paulin:** Le dragage coûte environ 200 000 \$ par année. Cela dépend toujours de la température. Chez nous, l'ensablement se fait avec le vent du nord-est. Si on n'a pas trop de vent du nord-est

pendant la saison de pêche, il n'y a pas de problème, il y a de l'eau. Mais aussitôt qu'il y a un vent du nord-est, ça se remplit.

Une certaine année, il est resté de l'argent du budget pour le creusement et le dragage. On a une digue, un brise-lames. On a creusé à l'intérieur du brise-lames. Cela a réglé le problème pour plusieurs semaines. Puis, il y a eu des vents du nord-est. On s'est aperçu qu'au lieu de boucher le trou, le sable s'étendait. C'est comme pour la neige. Quand on déneige une entrée, s'il y a quatre pieds de neige de chaque côté, on nettoie le corridor. Par contre, aussitôt que le vent s'en mêle, le trou se remplit. Si on l'ouvre assez grand, ça va prendre plus de temps avant que ce soit bouché. C'est pour cela qu'on dit que le dragage ne nécessite qu'une petite structure. Comme on a 200 000 \$, on s'organise avec 200 000 \$. Mais si on avait plus d'argent, ce qui nous permettrait d'élargir l'ouverture, l'entrée du quai serait beaucoup plus sécuritaire.

À l'entrée du quai, le problème n'est pas seulement que le bateau frappe le fond. Ce qui nous cause le plus de difficulté, c'est la vague qui vient par derrière. Elle déporte le bateau vers la gauche, puis vers la droite, et si on se retrouve carrément à côté du chenal, c'est là que ça devient le plus dangereux. Enlever le sable coûte à peu près 200 000 \$ par année. Le sable est enlevé et transporté sur le bord de la côte, mais quand la mer lave la côte, le sable disparaît.

• (1130)

[Traduction]

**Le président:** Dans certains endroits que nous avons visités, nous avons appris que l'installation d'un brise-lame — et vous avez mentionné que vous en avez un — et certains autres travaux permettraient de réduire la quantité de sable qui s'accumule aux abords du port. Je me demandais simplement si dans le cas de votre port en particulier, on avait envisagé de prendre des mesures pour ne pas avoir à faire continuellement d'importants travaux de dragage. Si ces travaux représentent 200 000 \$ par année, existe-t-il un projet d'un million de dollars qui permettrait de réduire l'importance de ce problème? Ou est-ce que le sable continuera de poser problème? Y a-t-il quelque chose qui peut être fait dans ce port en particulier?

[Français]

**M. Marc Paulin:** À l'entrée de notre quai, il y a un brise-lames. S'il s'avancait plus vers le large, là où il y a plus d'eau, on pourrait entrer de plusieurs directions et contourner l'accumulation de sable qui se fait à la longue dans la batture. Or, le brise-lames a été construit en deux phases. Il était censé être orienté vers le sud, et un autre brise-lames devait être orienté vers le sud-est, mais pendant les travaux, les fonds ont manqué. Ces gens ont laissé tomber la section qui devait être orientée vers le sud-est et ont orienté le brise-lames davantage vers le sud.

Le projet initial a été transformé en bout de chemin, et ça nous a causé un problème d'ensablement. Les ingénieurs nous ont dit qu'ils avaient construit un brise-lames pour arrêter la mer. C'est vrai qu'il a arrêté la mer, mais le sable nous a créé un sérieux problème. Et plus ça va, plus la situation empire parce que le sable de la batture est en train de franchir le devant du quai. À un moment donné, il n'y aura plus d'eau.

[Traduction]

**Le président:** Je vous remercie; je suis en train de regarder une photo de votre port grâce à la technologie.

Une fois de plus, je tiens à remercier nos témoins d'avoir été ici ce matin. À chacune de nos visites, nous apprenons quelque chose de nouveau, et je suis sûr que mes collègues ont appris quelque chose de nouveau de votre part ici ce matin. Je tiens également à vous remercier, au nom de tous mes collègues, pour le temps et les efforts que vous avez consacrés à vos collectivités à titre de bénévoles, car je comprends qu'il n'est pas facile de traiter avec des personnes qui s'attendent à ce que des projets soient réalisés alors qu'il vous est

impossible de le faire. Mais nous applaudissons les efforts que vous déployez à cet égard. Nous espérons que grâce à notre étude, nous pourrions présenter un rapport qui permettra d'améliorer non seulement les programmes, mais les possibilités qui s'offrent à vous de fournir les services à la population que vous représentez.

Merci beaucoup. Nous espérons avoir l'occasion de vous revoir.

La séance est levée.

---









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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :**

**Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:**

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

---

**Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.**

**The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.**