



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 047 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 26 novembre 2009

Président

M. Rodney Weston

Comité permanent des pêches et des océans

Le jeudi 26 novembre 2009

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Rodney Weston (Saint John, PCC)): La séance est ouverte.

Messieurs, je tiens à vous remercier d'avoir accepté de venir témoigner devant le comité aujourd'hui. J'aimerais tout d'abord passer en revue quelques points d'ordre administratif.

En général, nous allouons une dizaine de minutes pour les exposés. Je sais que vous avez tous quelques remarques liminaires à faire avant que nous passions à la période des questions. N'oubliez pas que les membres du comité doivent respecter certaines règles concernant le temps alloué et ils essaient de poser le plus grand nombre de questions possible et d'entendre le plus grand nombre de réponses possible pendant cette période.

Messieurs, à moins qu'il y ait autre chose, je vous invite à présenter vos exposés. Je ne sais pas qui veut commencer.

D'accord, monsieur Fudge, vous commencez, puis nous passerons ensuite à votre collègue. Est-ce que cela vous convient? Je m'en remets à vous pour décider dans quel ordre vous voulez intervenir.

D'accord, monsieur Fudge, vous pouvez commencer. Merci.

M. Morris Fudge (membre, Terre-Neuve-et-Labrador, Comité consultatif national des administrations portuaires): Merci, monsieur.

J'aimerais d'entrée de jeu vous remercier de nous avoir invités à comparaître devant le comité, et je tiens à remercier tous et chacun d'entre vous pour l'argent qui a déjà été débloqué pour le programme. Cet argent sera fort utile mais, comme je l'ai dit, insuffisant. Il nous faut beaucoup plus d'argent.

Notre infrastructure se détériore de façon dramatique depuis plusieurs années et il faudra beaucoup d'argent pour tout remettre en état. En fait, même lorsque les installations seront remises en état, il faudra beaucoup d'argent pour les entretenir.

Actuellement, dans la région de Terre-Neuve, il y a environ une centaine de quais qui sont vraiment à la fin de leur vie utile. Nous avons dû fermer trois de ces installations cette année. Deux d'entre elles sont dans le sud-ouest, où l'industrie aquacole est très importante. Ils ont besoin de ces quais dans la région.

Si vous avez des problèmes à déboursier l'argent accordé à d'autres secteurs, si vous ne pouvez pas utiliser l'argent qui est déjà réservé au programme de ports pour petits bateaux, ne vous inquiétez pas. Nous pourrions nous en servir pour ces ports.

Le plan d'action économique va bon train et j'entends par là que nous avons déjà une bonne longueur d'avance. Cette réussite est attribuable au personnel de la division des ports pour petits bateaux et de Travaux publics. Je dois les inclure, parce qu'ils font des pieds et des mains pour nous épauler.

La dernière fois que je me suis adressé au comité, j'avais demandé une brouette pleine d'argent. Grâce à vous encore une fois, nous avons reçu une demi-brouette. Cette fois-ci, je demande deux brouettes, de sorte que peut-être nous serons chanceux et que nous obtiendrons toute une brouette.

Merci beaucoup.

M. Osborne Burke (membre, Maritimes et le Golfe, Comité consultatif national des administrations portuaires): Bonjour, monsieur Weston, et bonjour à vous, madame et messieurs les députés. Je suis heureux d'être des vôtres aujourd'hui pour vous parler des installations portuaires pour petits bateaux dans les communautés côtières du Canada.

Je m'appelle Osborne Burke, et je suis l'un des bénévoles du Comité consultatif national des administrations portuaires; je représente plus particulièrement la région des Maritimes et du Golfe. J'ai eu le plaisir de comparaître devant votre comité à deux occasions à titre de représentant du CCNAP, accompagné de certains de ceux qui se trouvent derrière moi dans la salle. J'aimerais également signaler qu'un bon nombre des 15 membres, excluant ceux qui sont à la table des témoins, sont assis derrière nous.

Nous sommes très reconnaissants de l'appui que nous avons reçu du comité. Je sais que nous prêchons à des convertis quand nous parlons du besoin d'aider financièrement les ports pour petits bateaux. Nous sommes donc très heureux de la situation. Nous avons également été très heureux de l'argent qui a été investi dans ce secteur à ce jour. Comme Morris l'a signalé, cela ne suffit pas, mais c'est quand même un pas dans la bonne direction.

Permettez-moi de vous donner un aperçu de la région des Maritimes et du Golfe. Elle comprend trois provinces, et deux des cinq régions du ministère des Pêches et des Océans. Nous avons environ 236 administrations portuaires, et environ 281 ports essentiels administrés par ce groupe, soit environ 41 p. 100 du nombre d'administrations portuaires au pays.

La pêche commerciale de la région produit environ un milliard de dollars par année et l'aquaculture, environ 300 millions de dollars, et grâce aux administrations portuaires, d'après nos meilleurs calculs, nous ajoutons dix millions de dollars de plus à l'activité économique de la région.

Comme je l'ai signalé, avec les 200 millions de dollars prévus dans le plan d'action économique, je constate les bienfaits dans ma collectivité et dans nombre de régions. Cependant, au même moment, dans la région des Maritimes et du Golfe, des travaux de réparation s'élevant à plus de 700 millions de dollars pourraient être effectués et nous pourrions lancer à plus long terme entre 1 500 et 1 700 projets. Je crois que tout dépend du budget des services votés. C'est bien joli d'avoir ces 200 millions de dollars maintenant, mais qu'arrivera-t-il quand tout cet argent aura été dépensé? Nous espérons que nous pourrions utiliser le plein montant et ce, de façon fort efficace, mais il nous faut plus de temps pour planifier et plus d'argent. C'est dans le budget des services votés qu'il faut ajouter de l'argent pour que nous ayons suffisamment de temps pour planifier les travaux le plus efficacement possible, en partenariat avec la Direction des ports pour petits bateaux, Travaux publics et d'autres organismes gouvernementaux.

Comme Morris l'a signalé, nous devons les féliciter pour ce qu'ils font, compte tenu de-s échéanciers dont ils disposent. De plus, il y a des ports qui ne sont pas en très mauvais état. Ce n'est pas que tout est en train de s'effondrer, mais il faut quand même faire beaucoup de travaux.

De plus, dans la région des Maritimes et du Golfe, un autre problème existe, soit celui des administrations portuaires qui n'ont pratiquement aucune autorité — ce qui rend la tâche très difficile aux bénévoles qui essaient de percevoir des droits, de créer des sources de revenus —, qui exploitent des services loués qui appartiennent au gouvernement fédéral et qui n'ont bien souvent aucun moyen d'appliquer les règlements. Il faut absolument que votre comité se penche sur ce problème.

Merci beaucoup.

• (1540)

[Français]

M. Luc Legresley (membre, Québec, Comité consultatif national des administrations portuaires): Monsieur le président, mesdames et messieurs, je m'appelle Luc Legresley et je représente la région du Québec. D'entrée de jeu, je tiens à remercier les membres du comité de nous permettre d'être présents aujourd'hui et d'entendre notre point de vue. Je pense que nous sommes directement impliqués auprès des communautés et des utilisateurs des havres de pêche. L'important, aujourd'hui, est que les personnes devant vous vont vous dire la vérité, autrement dit ce qui se passe directement sur les lieux.

Je crois que vous avez reçu aujourd'hui un mémoire que j'ai préparé. Je ne serai donc pas obligé de répéter les données du budget concernant les havres de pêche. Tout est inclus dans le document que vous avez reçu et qui reflète assez bien la situation du Québec.

Aujourd'hui, je crois qu'il est important de s'intéresser à certains fonds. Les préoccupations du Québec sont les suivantes: la perception des droits; le manque de fonds; le programme de dessaisissement ou, si vous préférez, la rétrocession; le dragage, un problème extrêmement sérieux dans la région du Québec; la relève au sein des administrations portuaires, une question à laquelle on doit vraiment s'attarder. Il y a aussi l'intensité et le nombre des tempêtes.

Je peux vous dire que le 22 décembre de l'année dernière, il y a eu dans le secteur de la Gaspésie une tempête énorme dont je vais toujours me souvenir. Elle était si intense qu'on ne pouvait plus voir un des havres de pêche: il était totalement enfoui sous les vagues. Imaginez si des bateaux s'étaient arrêtés à ce quai-là.

J'ai une autre préoccupation. On a maintenant 200 millions de dollars, et les gens sont heureux, mais que va-t-il se passer ensuite? Il ne faut pas que ça s'arrête là; il faut que ça continue. Les décisions qui vont être prises au sein du gouvernement vont être très importantes pour le Programme des administrations portuaires.

Merci beaucoup.

[Traduction]

M. Stacy Linington (membre, Centre et de l'Arctique, Comité consultatif national des administrations portuaires): Je m'appelle Stacy Linington et je viens de Canyon Creek, en Alberta. Je représente les régions du Nord, du Centre du Canada et de l'Arctique.

Nos installations actuelles connaissent les mêmes problèmes opérationnels que celles des autres régions. Cependant, ce qui nous différencie, c'est le nombre de pêcheurs qui n'ont accès à aucune installation.

Dans une grande partie de notre région, il n'y a aucune présence du MPO. Il n'y a pas de recherche et de sauvetage ni aucune autre présence du MPO, mis à part les ports pour petits bateaux. Ces ports pour petits bateaux sont exploités et entretenus par des bénévoles et ils desservent seulement environ 40 p. 100 des pêcheurs dans la région centrale et arctique.

Il y a beaucoup d'autres régions où l'on pourrait exploiter des pêcheries commerciales durables. Beaucoup sont des régions éloignées du Nord habitées par des peuples autochtones. Nous avons besoin des débouchés économiques qu'une pêche commerciale pourrait offrir.

Le projet Panguitong est un bon début. Cependant, il existe beaucoup d'autres possibilités pour l'exploitation de pêcheries commerciales rentables et durables dans notre région. Il y a des débouchés dans les communautés du Nord du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des territoires. Compte tenu du manque d'installations dans les collectivités autochtones éloignées, il y a en effet très peu de pêcheurs éventuels dans la région du Centre et de l'Arctique qui ont accès à des installations financées par le gouvernement. Ces pêcheurs méritent des ports sécuritaires.

J'ai accepté de participer en tant que bénévole à cette administration portuaire parce que j'estime que j'ai la responsabilité de travailler avec le gouvernement à obtenir des ports sécuritaires pour tous nos pêcheurs. À cette fin, je vous demande, avec respect, d'envisager d'octroyer du financement supplémentaire pour contribuer au développement économique de pêches commerciales rentables et durables dans nos collectivités du Nord.

Avec environ cinq millions de dollars, la région du Centre et de l'Arctique pourrait construire 15 ports supplémentaires pour 400 à 500 pêcheurs sur le Grand lac des Esclaves, dans les Territoires du Nord-Ouest, sur le lac Chip dans le Nord de l'Alberta, sur le lac Baker au Nunavut, sur le lac Deschambault en Saskatchewan ou dans la région du Nord du lac Winnipeg. À titre d'exemple, il n'y a aucune installation à Goodman's Landing actuellement, alors que près de 60 à 80 bateaux y accostent et que 500 000 de livres de produits y sont déchargées. Il n'y a même pas de quai. Pour l'instant, les pêcheurs font échouer leurs bateaux sur la plage et déchargent leur marchandise directement de la plage. S'il y a une tempête, ils ne peuvent pas accoster. Ils perdent leurs produits, car il n'y a pas d'installation pour les décharger.

Je ne peux trop insister sur le besoin de ports sécuritaires dans notre région pour la pêche commerciale. Nous connaissons tous des pêcheurs qui sont morts dans des lacs ces dernières années. Nous estimons que nous méritons d'avoir des ports sécuritaires et nous aimerions que nos familles nous sachent en sécurité lorsque nous sommes en mer, surtout lorsque nous déchargeons nos prises.

Merci.

• (1545)

M. Ben Maberley (membre, Pacifique, Comité consultatif national des administrations portuaires): Je m'appelle Ben Maberley. Je suis pêcheur commercial dans la région de l'île Galiano en Colombie-Britannique. J'ai comparu à ce comité lorsqu'il s'est rendu en Colombie-Britannique et je suis très heureux de comparaître de nouveau.

Nous sommes aux prises avec des problèmes de toutes sortes dans la région du Pacifique. Il y a les dragues abandonnées, et les problèmes de ce genre, mais le plus important, partout au Canada, c'est la question des bénévoles. Nous avons 5 000 bénévoles qui s'occupent de biens du gouvernement fédéral totalisant trois milliards de dollars. Ces chiffres sont tirés de votre rapport provisoire, que nous avons étudié. Si vous regardez les recettes générées par les administrations portuaires au cours des dix dernières années, il y a dix ans, les administrations portuaires engendraient des recettes de 11 millions de dollars, destinées au programme. Aujourd'hui, il s'agit de 24 millions. Cela ne comprend pas les heures-personne que nous investissons, soit 135 000 heures-personnes, en plus des 24 millions.

Au cours de cette période, notre budget de base a augmenté d'environ dix millions. En d'autres mots, alors que les bénévoles qui exploitent les biens du gouvernement ont fait augmenter les recettes de 250 p. 100, le financement du gouvernement a augmenté de moins de 10 p. 100. En bout de ligne, tout est une question de financement de base en réalité. Si le gouvernement soutenait le rythme des administrations portuaires et si vous regardez le succès du programme — il suffit de voyager au Canada et de visiter ces ports, de parler aux gens, de voir leur fierté et l'état des ports depuis que le programme a été créé —, vous comprendrez ce dont je parle.

Le gouvernement devrait passer à l'action et augmenter le financement de base des ports pour petits bateaux. Je ne dis pas qu'il faut l'augmenter de 250 p. 100, mais il faut suivre le pas de ceux qui exploitent les ports pour le gouvernement. Ce sont des bénévoles qui exploitent vos installations au profit de tous les Canadiens. Si vous regardez les chiffres, vous verrez qu'il s'agit de quelque 700 collectivités. C'est beaucoup. Il y a beaucoup de gens qui investissent beaucoup de temps et d'efforts.

Je suis impatient de répondre à vos questions.

Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

Monsieur Andrews, je crois que vous êtes le premier.

M. Scott Andrews (Avalon, Lib.): Messieurs, merci d'être venus aujourd'hui.

Plus tôt cette semaine, j'ai eu le plaisir de participer à une cérémonie de remise des prix d'excellence pour les ports pour petits bateaux et de vous féliciter pour le travail que vous faites. Nous avons décerné des prix à des administrations portuaires ou à des personnes, en reconnaissance du travail qu'elles font. C'était une très belle soirée. J'ai eu beaucoup de plaisir à rencontrer certains d'entre vous. Je suis très content d'y avoir participé. Je vous félicite des prix que vous avez gagnés cette semaine et du travail que vous faites.

J'ai trois questions. La première ne s'applique pas à une région précise, mais elle peut s'appliquer à la vôtre.

Il y a quelques années, la responsabilité des quais maritimes est passée de Transports Canada à la Direction générale des ports pour petits bateaux, puis aux administrations portuaires individuelles. Comme vous le savez, un grand nombre de ces quais étaient beaucoup plus gros que ceux auxquels vous êtes habitués. Je me demandais quelle a été l'incidence de ce transfert de responsabilité des quais à la Direction des ports pour petits bateaux, puis maintenant aux administrations portuaires, alors que ces quais vieillissent. Je ne sais pas si la situation est la même partout. Je sais que c'est ce qui se passe dans notre région, à Terre-Neuve.

• (1550)

M. Morris Fudge: Ce n'est pas tout récemment que Travaux publics et Services gouvernementaux ont cédé un quai public à l'administration portuaire de Burin.

Le ministère nous en a cédé un aussi et cela a permis d'accroître nos revenus substantiellement. Nous pouvons maintenant recevoir de gros bateaux, parce qu'auparavant, il n'y avait pas de place pour amarrer les gros bateaux de pêche. Il est trop tôt pour constater les répercussions que ce transfert aura sur l'administration portuaire, parce que cela ne fait que deux ans, mais l'accueil des gros bateaux a vraiment généré plus de revenus.

M. Scott Andrews: Je connais une administration portuaire qui possède l'un de ces quais maritimes, mais il avait besoin de réparations. Ce type de quai génère beaucoup de revenus pour les administrations portuaires. Toutefois, lorsqu'on en a parlé aux responsables des ports pour petits bateaux, ils ont répondu qu'ils ne construisaient plus ce type de quai et qu'ils n'avaient pas l'intention de garder des quais de cette taille. Ils préféreraient les démolir pour les remplacer par des quais de plus petite taille à quelque 50 verges plus loin, là où l'eau est moins profonde. Ils n'avaient surtout pas l'intention de garder des quais de cette taille.

L'administration portuaire en était bouleversée, parce que les grands quais génèrent des revenus considérables pour les ports. Morris, pourriez-vous donner des détails sur ces revenus?

M. Morris Fudge: Eh bien, comme je l'ai dit, nous en tirons des revenus. L'année dernière, quatre bateaux de la Nouvelle-Écosse ont débarqué leurs prises chez nous. Ils sont restés pendant environ un mois, et nous en avons tiré environ 4 200 \$. Ils s'amarrèrent à ce quai, car c'était le seul endroit possible. Alors je confirme qu'ils génèrent des revenus.

Avant que nous ne prenions possession du quai, il avait été remis à niveau. Je ne sais pas s'il y a beaucoup d'autres administrations portuaires qui ont pris possession de ce type de quai. Je ne crois pas qu'il n'y en ait beaucoup.

M. Scott Andrews: C'est une bonne question. Je suis au courant de quelques incidents dans ma région et je ne sais pas si c'est ce qui s'est produit à la grandeur du pays.

Puisque l'on parle de la taille des bateaux qui ne cesse de s'accroître, depuis que le règlement a été modifié, les gens semblent s'acheter des bateaux de plus en plus gros. Quelles seront les répercussions sur les administrations portuaires?

M. Luc Legresley: Morris, si vous le permettez, j'aimerais faire un commentaire.

Une des choses que nous avons constatée dans le cadre de l'initiative de renouvellement des pêches et d'autres programmes du ministère des Pêches et des Océans, hormis dans le cas des ports pour petits bateaux, c'est que beaucoup de consultations sont menées avec les organisations de pêcheurs et d'autres intervenants. D'après les gestionnaires des programmes de pêche et d'aquaculture, ce sont les personnes à consulter. Mais dans bien des cas, ils oublient les administrations portuaires et les répercussions éventuelles que cette omission aura. Lorsqu'il s'agit des bateaux qui pénètrent dans les eaux terre-neuviennes de 64 pieds sur 11 pieds à 89 pieds sur 11 pieds, il y aura des répercussions, qu'il s'agisse de la taille des bateaux ou de leur nombre. Dans certains cas, il y a eu un accroissement du nombre de bateaux attribuable à un changement de politique en matière de pêche.

Parmi les points que nous avons soulevés à l'échelle nationale, citons la nécessité de consulter des groupes comme les nôtres pour obtenir la perspective des administrations portuaires, car nous sommes les derniers intervenants auxquels ils pensent dans l'analyse des répercussions éventuelles. Parallèlement, les gens aiment parler de la production de revenus et nous avons des politiques qui changent, mais nous ne sommes pas consultés. Pensons-y. Les bateaux doivent quitter un port et y revenir, si bien que les politiques et les changements mis en oeuvre ont des répercussions. Sur la côte ouest, nous avons constaté des achats ou rachats de permis ainsi que des accès aux permis, mais aucune mesure n'est prise à l'égard des bateaux, et certaines administrations portuaires doivent s'occuper de bateaux abandonnés.

Alors il y a un certain nombre de questions où il aurait été sans aucun doute très utile de mener des consultations très tôt dans le processus.

M. Ben Maberley: J'ai quelques commentaires à formuler.

Quand vous avez parlé des quais de Transports Canada, je crois que dans votre région, vous avez dû regrouper les diverses activités menées dans différents ports à un seul port. Je sais que dans ma région plus particulièrement, nous avons un quai de Transports Canada qui servait d'installation de déchargement.

Après le dessaisissement, nous n'avons plus eu accès à cette installation de déchargement. Nous nous sommes tournés vers deux autres ports sur notre île, mais cela fait dix ans que nous essayons graduellement de pratiquer des déchargements sur l'île. Nous avons perdu dix années au cours desquelles il était impossible l'été de se décharger convenablement. Je pense qu'Osborne en a parlé. La clé, c'est la consultation au moment où les choses se produisent.

Les rachats constituent vraiment un bel exemple. Prenons l'Initiative des pêches commerciales intégrées du Pacifique, l'IPCIP, qui achète des permis. Il ne s'agit donc pas d'un rachat, mais d'une réaffectation de permis aux premières nations. Nous ne savons pas encore quelles formes prendront ces activités de pêche. Nous devons être en mesure de planifier en vue d'accepter non seulement ces bateaux, mais également le poisson capturé et le débarquement des prises. Il faudrait surtout faire partie du processus de sorte que nous puissions faire une planification dans nos installations portuaires lorsque des changements s'annoncent. C'est très important.

•(1555)

[Français]

M. Luc Legresley: Les bateaux sont de plus en plus gros, ce qui a causé un problème de congestion aux Îles-de-la-Madeleine. Une quarantaine de bateaux vont devoir utiliser des infrastructures de Transports Canada plutôt que celles de Pêches et Océans Canada, ce qui représente un problème assez sérieux. Aux Îles-de-la-Madeleine,

les travaux d'élargissement qui permettraient d'offrir un service adéquat aux 40 ou 50 bateaux supplémentaires coûteraient plus de 10 millions de dollars. Il faut aussi penser au fait que l'accroissement de la taille des bateaux fait en sorte qu'un plus grand tirant d'eau est nécessaire.

Il va donc falloir faire de plus en plus de dragage afin de permettre aux bateaux d'entrer dans les havres de pêche actuels. Qu'on le veuille ou non, le dragage est très coûteux. De plus, il y a beaucoup plus d'exigences concernant la consommation énergétique, notamment. Ça cause beaucoup de problèmes aux administrations portuaires. Les coûts sont de plus en plus élevés. J'aimerais enfin mentionner, à titre d'exemple, qu'une dizaine de bateaux sont si gros qu'ils doivent rester dans l'eau, dans la glace, parce qu'on ne peut pas les en sortir pour les mettre en cale sèche. Ça cause beaucoup de problèmes.

[Traduction]

M. Scott Andrews: Enfin, j'ai un autre point à soulever. Nous en avons parlé à la dernière réunion également. Il s'agit de la relation de travail que vous entretenez avec les plaisanciers et le lien entre la navigation commerciale et récréative ainsi que la place qu'occupent les ports pour petits bateaux dans ce contexte, parce que dans bon nombre de cas, vous avez beaucoup de bateaux de plaisance. Si vous pouviez faire quelque chose pour eux, les installeriez-vous dans une seule partie du port pour faire davantage de place à la navigation commerciale.

J'aimerais savoir ce que vous pensez des plaisanciers et de la façon dont les ports pour petits bateaux traitent les plaisanciers dans ce contexte. Est-ce important?

M. Osborne Burke: Je vais répondre si vous le permettez.

Je suis président d'une administration portuaire qui compte six ports. Nous avons fusionné ces ports de façon volontaire. Dans certaines installations, nous accueillons des bateaux de plaisance, alors il s'agit davantage d'installations portuaires pour petits bateaux que de ports pour petits bateaux. Nous allons demander du financement pour la réfection des installations ou sinon, nous allons nous débrouiller du mieux que nous le pouvons. Dans la mesure du possible, nous essayons d'installer des quais flottants pour les bateaux de plaisance d'un côté du port, car nous envisageons en soutirer des revenus éventuels. Dans certaines installations, il n'est tout simplement pas convenable d'installer une composante pour les plaisanciers, mais il y a une volonté de le faire dans certains endroits.

Par exemple, le conseil d'administration de notre administration portuaire comprend des représentants de plaisanciers. Nous essayons d'encourager cela le plus possible. À long terme, je crois qu'il existe un potentiel pour accueillir les bateaux de plaisance, d'un océan à l'autre, dans la mesure du possible, pour accroître les revenus. Je répète que cela fait partie de notre bail. On y mentionne les pêches commerciales — notre priorité, bien sûr —, mais il est également question d'un accès public. Je crois que la majorité des administrations portuaires essaient d'accueillir les plaisanciers lorsqu'il existe un potentiel pour la navigation touristique ou récréative.

M. Morris Fudge: Dans la région de Terre-Neuve, nous accueillons les navires de plaisance, mais les pêcheurs ont la priorité. Si nous avons l'espace et la capacité d'accueil, nous le faisons. C'est d'ailleurs passablement lucratif et nous nous efforçons d'offrir un service aux plaisanciers. Nous n'avons rien à redire à leur sujet et je suis convaincu qu'ils sont reconnaissants. Et il ne s'agit pas seulement de gens de Terre-Neuve. Les yachts viennent de partout dans le monde. Nous accueillons les yachts à Burin. Nous les accueillons autant que possible. Cela ne pose aucun problème.

•(1600)

M. Stacy Linington: Dans notre secteur, en Alberta, nous adaptons les saisons de pêche commerciale aux besoins de la pêche sportive. Nous pêchons tôt au printemps et tard à l'automne, normalement avant la fin des classes et avant la reprise des classes. Nous nous efforçons consciemment de faire une place aux pêcheurs sportifs, étant donné qu'ils contribuent à financer nos installations. Les droits de pêche qu'ils versent financent la plus grande partie de notre installation pour l'année, et nous faisons donc tout le nécessaire pour bien les accueillir.

Pour nous, ils ne constituent pas un problème, même si l'inverse est parfois vrai. Nous faisons tout ce que nous pouvons pour leur faciliter les choses, et j'estime qu'il en va de même dans la région du Centre et Arctique.

M. Ben Maberley: Dans la région du Pacifique, comme vous le savez, il s'agit d'une importante source de revenus. Nous dépendons beaucoup des navires de plaisance. Nous avons évidemment l'avantage du mouillage à longueur d'année. Nous n'avons pas à sortir les bateaux de l'eau et nous n'avons aucun problème de glace. Par conséquent, notre capacité d'accueillir les plaisanciers durant tout l'hiver nous procure des revenus importants.

Ne perdez pas de vue que nous sommes des ports de pêche. Les administrations de ports pour petits bateaux entretiennent dans une large mesure des rapports avec les navigateurs de plaisance. Notre administration portuaire accorde la priorité aux pêcheurs commerciaux. Nous accueillons les plaisanciers dans la mesure du possible, compte tenu des revenus nécessaires qu'ils nous procurent. Il ressort clairement des chiffres que nous devons exploiter toutes les sources de revenus possibles.

J'estime que les relations sont bonnes. Comme l'a dit Stacy, on peut parfois nous considérer comme étant un problème, mais il s'agit de quais de pêche: c'est leur fonction prioritaire.

Le président: Merci.

Monsieur Blais, vous avez la parole.

[Français]

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

Membres du Comité consultatif national des administrations portuaires, bonjour.

Cette semaine, les membres du comité ont eu une discussion. On se posait beaucoup de questions sur le processus d'appel d'offres. On annonce qu'il y a un certain montant d'argent prévu dans le budget pour la réparation, etc. Le processus proprement dit est-il suffisamment bien suivi pour qu'on n'ait pas de délais? Ce pourrait être que les appels d'offres sont annoncés quelque part au début de l'automne et que, par conséquent, les travaux ne peuvent se faire avant l'année suivante.

Je voulais vous entendre et savoir si, pour chacune des régions, le processus actuel d'appel d'offres est suffisamment clair, correct, suffisamment court entre le moment où l'argent est prévu dans le programme et celui où vous apprenez que votre dossier est priorisé? Y a-t-il des choses à modifier dans ce processus d'appel d'offres? J'aimerais d'abord entendre M. Legresley, et les autres par la suite.

M. Luc Legresley: Les meilleures personnes pour parler de ce sujet sont celles qui font partie des directions régionales. Toutefois, après avoir parlé avec différentes personnes qui attendent certains travaux, je puis dire que le processus est parfois lent, surtout lorsqu'on sait que l'hiver approche, par exemple. Sans prendre la part

de qui que ce soit et dire que le travail n'est pas bien fait, je trouve que le ministère des Pêches et des Océans a fait un travail assez colossal pour être en mesure de respecter les normes du gouvernement. En effet, on lui demande de dépenser 200 millions de dollars en deux ans. Si on lui demandait de le faire en trois ans, ce serait une autre façon de faire. Je vous répondrai par l'affirmative, mais cela dépend des régions.

Au Québec, ce n'est pas toujours facile, compte tenu du fait que les entrepreneurs se font de plus en plus rares, ce dont vous êtes conscients. Ainsi, chaque fois qu'on va en appel d'offres, il peut y avoir un ou deux soumissionnaires alors qu'antérieurement, il pouvait y en avoir trois, quatre, cinq ou plus. Je suis certain que le ministère des Pêches et des Océans fait son possible au Québec, mais je suis convaincu qu'il y a peut-être un manque de personnel, qu'il n'a pas tout le personnel nécessaire pour faire avancer les dossiers davantage. Ça peut être une certaine lacune.

•(1605)

M. Raynald Blais: Morris?

[Traduction]

M. Morris Fudge: À mon avis, plus on lancera tôt les projets, dans la région de Terre-Neuve, et mieux ce sera. Sur la côte nord-est où nous sommes, on ne peut pas faire grand-chose après l'arrivée des glaces en janvier. Il faut donc mettre en branle les projets tôt au printemps et terminer le travail au cours de l'été. La plupart des projets sont lancés en mars et il faut attendre juillet, août ou peut-être septembre pour les mettre en branle. L'automne est alors trop avancé. J'estime donc qu'il faudrait annoncer et lancer les projets plus tôt durant l'année.

[Français]

M. Raynald Blais: Osborne?

[Traduction]

M. Osborne Burke: Pour ce qui est du personnel des ports de petits bateaux, du ministère des Travaux publics et des administrations portuaires, j'estime que nous avons eu beaucoup de temps pour planifier, comme nous l'avons déjà dit au comité par le passé. Il y a donc eu beaucoup de planification et de préparatifs. Il faut aussi tenir compte du processus d'appel d'offres, et vous seriez certainement les premiers à dire qu'il faut veiller à ce que nos gouvernements respectent les processus d'appel d'offres comme il se doit. Tout cela prend du temps. Mais sachez que lorsqu'un projet est annoncé, l'administration portuaire, le personnel des ports de petits bateaux et le ministère des Travaux publics s'efforcent de respecter les échéanciers. À l'échelle locale, nous sommes des chiens de garde. Nous collaborons avec eux. Il s'agit d'un effort d'équipe en vue de faire tout ce qui doit l'être.

Certaines des activités pourraient-elles se faire plus rapidement? Dans certains cas, nous avons à déplacer du matériel de dragage, parfois sur de longues distances, vers des endroits isolés. Il peut y avoir des retards pour les commandes et les approvisionnements. Il y a donc toutes sortes de défis, mais j'estime que les responsables font un excellent travail compte tenu des ressources dont ils disposent. Les effectifs ont été renforcés. Il continue d'exister certains problèmes de dotation mais, compte tenu des ressources disponibles, j'estime que ces gens-là font un excellent travail, en collaboration. J'espère que les 200 millions de dollars seront dépensés et que nous réussirons à trouver quelques dollars de plus avant l'échéance de deux ans.

[Français]

M. Raynald Blais: Stacy?

[Traduction]

M. Stacy Linington: Dans notre région immédiate, il n'y avait rien d'urgent à faire, de sorte qu'aucun grand projet n'est en cours. Je sais que certains projets sont prioritaires et l'ont été depuis plusieurs années avant l'annonce de ce fonds. Il semble qu'ils soient en voie d'exécution selon l'ordre de priorité établi et qu'ils ont été lancés bien avant l'annonce du fonds. Je sais que de nombreux travaux d'ingénierie ont été faits avant l'annonce des 200 millions de dollars. Et, selon l'information dont je dispose, les projets avancent comme prévu.

Pour ce qui est des appels d'offres, les seuls projets auxquels nous avons participé dans nos ports ont été des projets de petite taille que nous avons pu gérer nous-mêmes sans l'aide du service des ports pour petits bateaux de Winnipeg. Je ne suis donc pas vraiment...

M. Ben Mabblerley: Dans la région du Pacifique, il me semble qu'il ne faut pas perdre de vue que les 200 millions de dollars ne visaient que le tiers des ports, de sorte que les deux tiers des ports continuent d'être en attente de financement.

À titre de président de l'administration portuaire, je dois veiller à ce que notre processus de planification soit à la hauteur. Nous fonctionnons par plans quinquennaux. Nous veillons à ce que tout projet jugé nécessaire soit intégré au plan de manière à pouvoir agir si un financement devient disponible. Je pense que personne ne doute de la valeur de l'apport de la Direction générale des ports pour petits bateaux, qui offre d'excellentes ressources humaines partout au Canada.

Une administration portuaire a tout de même ses limites. Nous élaborons nos plans quinquennaux et nous sommes prêts à intervenir lorsqu'un financement est disponible. Il revient ensuite aux intéressés de décider quels seront les projets à exécuter.

[Français]

M. Luc Legresley: Ben a mentionné que les 200 millions de dollars touchaient le tiers des administrations ou infrastructures portuaires. Or ce n'est pas parce qu'un tiers des administrations ou infrastructures portuaires reçoivent des investissements que le problème des havres de pêche est réglé pour autant. Demain, on pourrait dire que l'ensemble des administrations portuaires a encore des problèmes en matière de sécurité. Il faut être prudent quand on parle du tiers et des deux tiers. À certains endroits, on a construit des rampes, mais le quai, à côté, n'est peut-être pas sécuritaire.

• (1610)

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Kamp, à vous la parole.

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

Je vous remercie, messieurs, de votre comparution. Nous sommes toujours contents d'entendre ce que vous avez à dire. Vous répondez sans détour à nos questions et nous vous en sommes reconnaissants.

J'aimerais aussi vous remercier de votre travail. En effet, les administrations portuaires font un excellent travail. Nous sommes toujours fort impressionnés lorsque nous nous rendons sur le terrain ou lorsque nous vous recevons ici. Vous faites des investissements au nom du gouvernement, et nous vous en remercions.

Je partagerai mon temps de parole avec M. Allen. Je vous prie donc de ne pas me laisser dépasser les cinq minutes, si possible.

Je tiens à vous remercier, Ben, de votre observation de tout à l'heure. Nous n'avions peut-être pas suffisamment conscience jusqu'à

maintenant dans le cadre de notre étude de la nécessité de consulter davantage lorsque des aspects ayant trait à la gestion du poisson ou aux océans ont des répercussions sur les ports pour petits bateaux. J'estime que nous devons mieux vous tenir au courant que nous ne l'avons fait jusqu'à maintenant.

J'aimerais poursuivre dans la même veine que M. Blais, qui vous interrogeait au sujet de l'exécution du travail. Nous avons appris en cours de route qu'il serait utile aux administrations portuaires que la limite de 40 000 \$ soit accrue de façon importante, pour la faire passer peut-être à 200 000 \$. C'est un chiffre qui a été évoqué, je crois, durant nos déplacements. Je me demande donc ce que vous en pensez. Cela vous aiderait-il dans votre travail et vous permettrait-il de dépenser de façon plus optimale?

M. Ben Mabblerley: Merci.

Il a déjà été question autour de cette table de ce montant de 40 000 \$ et nous devons nous rendre compte que ces 40 000 \$ ne font pas avancer beaucoup un projet par les temps qui courent. La plupart du temps, nous devons fragmenter un projet pour ne pas dépasser la limite. Dans le cadre du processus du CCNAP, nous avons conclu qu'un montant de l'ordre de 200 000 \$ serait approprié pour les projets des administrations portuaires.

Je viens d'une petite localité et il est très important pour les gens de chez moi d'être en mesure d'effectuer le travail et de mener les projets avec les membres de la collectivité. Nous souhaitons que cet argent nous revienne. Nous ne voulons pas que le ministère des Travaux publics lance des appels d'offres. Nous voulons que la concurrence se fasse à l'échelle de notre collectivité.

Il nous faut bien un chiffre, du fait que les 40 000 \$ ne suffisent pas. Évidemment, lors d'un précédent témoignage, nous avons fait la demande, mais le montant a été réduit. Peut-être que, si je demandais qu'il soit réduit, on l'augmenterait. Je ne sais pas trop sur quelle stratégie nous devrions nous appuyer, mais il est clair que nous avons besoin de faire augmenter le montant à un niveau raisonnable, de sorte que les administrations portuaires puissent gérer leurs propres projets.

C'est la meilleure chose à faire pour bien dépenser l'argent. Nous en sommes tous conscients.

M. Randy Kamp: Merci, Ben.

M. Osborne Burke: Pour faire suite à ce que vient de dire Ben, ces 40 000 \$ ne sont en réalité qu'environ 34 800 \$, si l'on tient compte de la TVH. C'est un chiffre approximatif.

Deuxièmement, ce montant de 40 000 \$ a été établi il y a très longtemps, et il ne reflète probablement pas l'inflation, le coût des matériaux et tout le reste.

En troisième lieu, une augmentation est certainement nécessaire puisque, dans bien des cas, c'est l'administration portuaire qui lance les appels d'offres. Nous pouvons faire le travail tout aussi efficacement sous la surveillance du ministère des Travaux publics ou d'ingénieurs du secteur privé, tout en embauchant des entrepreneurs locaux, en faisant travailler des gens de la localité dans la mesure du possible, et en entreprenant des tâches qui correspondent aux capacités des administrations portuaires, qui peuvent varier d'une région à l'autre et même à l'intérieur d'une même région. Il me semble que si l'on cherche à dépenser l'argent de façon efficace, quelqu'un doit faire comprendre la situation au Conseil du Trésor.

De plus, les administrations portuaires ont déjà fait leurs preuves relativement aux ports pour petits bateaux. Elles réalisent des projets dans ce domaine depuis plus de 20 ans et le font avec un grand souci d'économie. Après tout, nous sommes tous des contribuables, nous aussi.

[Français]

M. Luc Legresley: Je pense qu'avant d'augmenter ce montant, il faut s'assurer que les travaux seront faits selon les normes. Un quai flottant, par exemple, est une installation mineure, mais au Québec, il ne s'agit pas de quais flottants. Les marées sont assez hautes. C'est le cas aussi dans les Maritimes.

Pour ma part, je n'aimerais pas qu'on me donne 200 000 \$ pour réaliser des choses pour lesquelles je n'ai aucune expérience. Bien entendu, au Québec, il faut en plus tenir compte des normes de la construction. Certains travaux ne peuvent pas y être faits, alors qu'ils peuvent l'être dans d'autres régions. On peut toujours donner 200 000 \$ à une personne qui a les compétences requises pour réaliser les travaux. Ceux-ci vont alors être très bien exécutés. En revanche, on peut donner cette même somme à une personne qui va faire quelque chose de plus gros mais de moins durable. La qualité des travaux ne sera peut-être pas la même. Je pense qu'il est important de faire cette distinction. On ne donne pas 200 000 \$ à n'importe qui. Il faut que la personne ait les compétences nécessaires et puisse assurer la qualité des travaux. C'est important.

•(1615)

[Traduction]

M. Randy Kamp: Excellent. Je vous remercie.

Mon temps est écoulé. J'allais poser une question connexe: Avez-vous à l'esprit des effets désavantageux possibles d'une augmentation du montant? Je pense donc, Luc, que vous avez raison de dire qu'un montant plus élevé devrait être bien dépensé dans la mesure où de bonnes balises sont en place.

M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie messieurs, d'être ici aujourd'hui. Je vous suis reconnaissant de parler franchement. C'est très bien.

Luc, c'est à vous que je voudrais tout d'abord poser une question. Dans votre rapport, sous la rubrique « situations et questionnements », vous dites notamment ceci: « Des quais pour dessaisissement sont situés tout près de sites culturels à proximité ou à l'intérieur de villages et, comme bon nombre de ces quais sont en abandon, cela n'est pas esthétiquement beau ». La question est la suivante: est-il normal pour le gouvernement fédéral d'autoriser de telles structures?

J'aurais également une question à poser au sujet du financement à même le budget des services votés, puisque vous en avez tous parlé, et je suis convaincu que chacun d'entre vous envisage ce genre de possibilité pour les quais pour dessaisissement. Nous allons vérifier ce qu'en pensent les gens du ministère et faire un rapport en conséquence, mais vous, sur le terrain, qu'en pensez-vous?

Étant donné que les budgets sont si restreints et que vous, monsieur Morris, avez demandé deux brouettes pleines, vous devrez peut-être demander la moitié d'une brouette pour en avoir toute une, selon la même logique. J'aimerais savoir si vous vous inquiétez, du fait que les budgets sont si restreints, qu'un élargissement du mandat entraînerait des difficultés pour les ports de pêche essentiels.

J'aimerais entendre vos observations à ce sujet.

[Français]

M. Luc Legresley: Le quai dont vous parlez est situé dans ma communauté.

Il y a environ 14 ans, lorsque l'on a commencé à travailler sur ce dossier, on parlait de travaux d'environ 250 000 \$ ou 300 000 \$. Aujourd'hui, ces travaux sont évalués à 1 million de dollars ou à 1,5 million de dollars.

Plus tôt, j'ai dit que je ne pouvais pas oublier la tempête du 22 décembre, parce que c'est la journée de mon anniversaire. Ce jour-là, on m'a téléphoné pour me dire qu'il se passait quelque chose de très sérieux. On ne voyait plus le quai, on ne voyait que le lampadaire.

Dans ce dossier, il est aussi important de reconnaître le travail des gens du ministère des Transports du Québec. Un homme y a travaillé pendant 35 ans. Il y a la route 132 et un pont. En 35 ans de carrière, cet homme n'avait jamais vu la marée aussi haute. D'ailleurs, on a envoyé des photos aux ingénieurs de Pêches et Océans Canada et ils ont tous eu la même réaction. Ils se demandaient ce qui se passait. La marée était à 4,4, ce qui est très bas. Normalement, les dangers surviennent à 5,2 ou 5,4. C'est un dossier assez particulier.

De plus, la région reçoit beaucoup de touristes. On a mené plusieurs combats, et je trouve qu'il est dommage de voir des installations... Des gens de partout viennent nous visiter — des Européens, etc. Lorsqu'ils voient cela, ils nous demandent toujours à qui cela appartient. La réponse est toujours la même, c'est au gouvernement canadien. C'est un peu désolant de voir cela. C'est directement à l'intérieur d'un village. On n'est pas les seuls. Je suis convaincu que cela se produit dans différentes régions du Canada.

[Traduction]

M. Mike Allen: Y aurait-il d'autres commentaires concernant l'idée d'élargir le budget des services votés?

M. Osborne Burke: Lorsque vous parlez d'élargissement, voulez-vous dire que les ports pour petits bateaux devraient obtenir des sommes additionnelles pour le dessaisissement?

M. Mike Allen: Compte tenu du fait que les quais pour dessaisissement sont en mauvais état — et constituent en réalité une forme de pollution visuelle —, devrions-nous cibler le budget des services votés sur les ports de pêche essentiels et peut-être d'autres éléments?

M. Osborne Burke: Pour ce qui est des ports pour petits bateaux — et la question mériterait d'être posée —, je proposerais au comité d'affecter les sommes au budget des services votés. Il me semble que les responsables des ports pour petits bateaux devraient avoir un plan de dessaisissement pour chaque région ou pour toute région où le dessaisissement d'un grand nombre de ports est prévu. J'ai bien confiance qu'ils cibleraient en priorité les ports essentiels mais, avec suffisamment d'argent et de temps pour la planification, j'estime qu'ils pourraient se charger de toutes les installations existantes: les ports essentiels mais aussi, graduellement, les ports qui doivent faire l'objet d'un dessaisissement.

Je me fierais à leur bon jugement. Je sais qu'ils ont leurs plans et leurs objectifs prioritaires et qu'ils s'efforcent de traiter un certain nombre de cas chaque année. Je leur laisse le soin de gérer cela. Ils en sont tout à fait capables.

•(1620)

[Français]

M. Luc Legresley: Permettez-moi de vous donner un complément d'information à propos du programme de dessaisissement. Il y a deux ou trois ans, on parlait de 82 millions de dollars. Aujourd'hui, je suis convaincu que ce chiffre est près de 100 millions de dollars. Il ne faut pas toucher ce qu'on appelle l'*ABase* pour les ports essentiels.

Selon le document que je vous ai remis, 70 p. 100 de l'argent, au Québec, va pour le dragage, et il reste environ 1,1 ou 1,2 million de dollars pour une centaine de havres de pêche ou de ports de plaisance. Ça devrait être un budget complètement séparé. Si on va chercher de l'argent pour réparer les quais essentiels, ce sont ces quais qui souffriront. On manque déjà d'argent. C'est certain qu'il faut un budget complètement à part. Ce doit être un programme complètement à part en ce qui a trait aux havres de pêche essentiels.

[Traduction]

M. Osborne Burke: La prudence s'impose cependant. Je dirais donc à mon collègue représentant que je ne souhaiterais pas que les responsables des ports pour petits bateaux aient les mains liées s'il existait une source de financement distincte et qu'ils n'avaient aucune souplesse. Supposons qu'un port essentiel soit visé par le budget des services votés et que nous devons nous fier à leur jugement. Avec une source distincte de financement, auront-ils la capacité de l'appliquer à un port de pêche essentiel si l'ordre de priorité est modifié? La prudence s'impose à cet égard.

M. Ben Mabberley: En effet, j'estime qu'il ne faut pas perdre de vue le fait que nous disposons à l'heure actuelle d'un fonds pour le dessaisissement. Je crois qu'il est de l'ordre de 45 millions pour cinq ans. Il continue d'être disponible. J'abonde donc dans le sens de mon collègue. Le budget des services votés est essentiel. Si ce budget est enrichi, advenant des problèmes, nous serons en mesure de les résoudre. Cependant, il serait difficile d'agir si les sommes étaient affectées à un problème particulier, au détriment des services votés.

Le président: Merci beaucoup, messieurs.

Nous passons maintenant à M. MacAulay.

L'hon. Lawrence MacAulay (Cardigan, Lib.): Merci beaucoup. Je vous souhaite la bienvenue, mesdames et messieurs. Vous faites un excellent travail. J'étais ici au moment de la création des administrations portuaires. Je n'étais pas particulièrement chaud à l'idée, à l'époque, mais la formule s'est avérée passablement efficace. Je pense que les gens les mieux placés pour prendre des décisions sont ceux qui arpentent les quais et qui sont bien au fait des problèmes.

Je tiens également à souhaiter la bienvenue à ceux qui sont derrière vous. Je tiens absolument à vous dire que vous représentez des gens merveilleux, partout au pays, qui font beaucoup de travail sans être rémunérés. Nous le savons tous et nous vous en sommes reconnaissants.

J'ai de nombreuses questions et peu de temps.

Vous avez dit qu'il existe 237 administrations portuaires dans votre région. Vous avez parlé d'un chiffre — je ne sais pas si vous le connaissiez —, qui représente votre estimation des sommes nécessaires pour une mise à niveau raisonnable des ports. Ce chiffre est-il disponible?

Quelqu'un a fait savoir, je crois, qu'un certain projet de 200 000 \$ s'était transformé en un projet de 1,5 million de dollars et que c'est ce qui advient lorsque la face du quai laisse l'eau passer derrière, et que la glace... Alors, j'aimerais que vous m'expliquiez ce qui se passe

lorsque l'argent n'est pas dépensé. Les 200 000 \$ peuvent finalement représenter une facture de un ou deux millions de dollars pour le gouvernement. Il est honteux que le gouvernement ait laissé les quais du pays se dilapider de la sorte.

J'aimerais entendre vos commentaires, Osborne, sur ma première question et, ensuite, ceux qui le veulent pourront intervenir.

M. Osborne Burke: Certainement. En ce qui concerne les chiffres, je crois que des témoins ont déjà mentionné 500 millions de dollars ou quelque chose de ce genre. La Direction générale des ports pour petits bateaux serait probablement mieux placée pour vous fournir les chiffres réels. Ce que je disais tout à l'heure, c'est que juste pour les projets que nous pourrions peut-être terminer dans les ports des Maritimes et de la région du Golfe, le montant serait de l'ordre de 600 à 700 millions de dollars pour environ 1 500 à 1 700 projets, si nous voulons faire tout ce qui doit l'être à long terme.

Je pense que nous n'aurons jamais assez d'argent pour tout faire. Nous nous faisons des illusions si nous pensons que c'est possible. Nous essayons d'être aussi créatifs que possible. Cela m'amène à votre deuxième point, c'est-à-dire que nous devons faire de l'entretien préventif chaque fois que c'est possible. Nous avons plusieurs initiatives nationales que nous réalisons avec le personnel des ports pour petits bateaux et des régions. Nous préparons des guides d'entretien pour les administrations portuaires ainsi que des listes de vérification pour les bénévoles, ou les employés rémunérés, lorsque nous en avons, pour qu'ils puissent aller sur place vérifier les installations et essayer de déceler les problèmes.

C'est la même chose dans votre maison. Si vous avez une petite fuite et que vous ne vous en occupez pas, un peu plus tard, c'est tout le mur que vous allez devoir remplacer, et c'est une réparation majeure. Au fil des années, nous avons constaté que lorsque nous n'avons pas assez d'argent dans le budget des services votés, un problème qui pourrait être réparé dès maintenant pour 40 000 \$, si on le néglige, et que le port subit des dommages causés par la glace ou un orage, si la structure est affaiblie, avant qu'on le sache, c'est tout le quai qui s'effondre.

•(1625)

L'hon. Lawrence MacAulay: Il y a aussi la glace.

M. Osborne Burke: La glace est un facteur. Il y a le réchauffement planétaire et l'impact du niveau des océans plus élevé. C'est une autre chose qui nous inquiète et dont nous voyons les conséquences. Nous constatons qu'il y a plus de rives atterries, plus d'orages et une couche de glace moins étendue.

C'est une question que le comité pourrait également étudier, car cela aura un impact important dans l'avenir. À l'heure actuelle, dans bien des cas, si vous parlez à Travaux publics, je crois qu'ils ajoutent environ un mètre de hauteur additionnelle pour les nouvelles installations pour faire face à ce problème. Ici, bien sûr, nous nous contentons surtout de rapiécer et de réparer les installations existantes. Nous n'avons même pas assez d'argent pour aller inspecter bon nombre des nouvelles installations pour le moment.

L'hon. Lawrence MacAulay: Est-ce que vous pensez qu'il nous faudrait une analyse, ou est-ce que le MPO devrait examiner la situation des quais — ce qui est essentiel, ce qui doit être fait au cours des deux ou trois prochaines années, ce qui doit être fait au cours des cinq prochaines années?

À mon avis, et c'est une question dont je me suis occupée, c'est que... Je sais qu'il y a un port dans ma circonscription qui aurait dû coûter 150 000 \$, mais le temps que nous nous en occupions, cela a coûté 1,5 million de dollars. On l'a fait, mais vous savez ce que cela fait au budget de services votés.

M. Osborne Burke: Bien sûr, et je demanderais aux autres d'intervenir s'ils le souhaitent.

L'hon. Lawrence MacAulay: Je ne veux pas répondre à la question, mais c'est...

M. Ben Maberley: Je pense que vous soulevez une question très importante. Pendant des années, nous avons fait du rattrapage. À un moment donné, ce ne sera plus possible: nous allons perdre des installations. Nous avons maintenant des installations que nous abandonnons à cause de leur état de délabrement.

L'hon. Lawrence MacAulay: Pourquoi?

M. Ben Maberley: Eh bien, nous savons pourquoi. C'est parce qu'il manque de financement. Il est bien de recevoir 200 millions de dollars; cela permet de faire beaucoup de travail en très peu de temps. Mais nous savons que ce n'est pas réaliste pour la planification à long terme.

On voit la même situation partout au Canada. Ici et là, des quais se détériorent peu à peu. On ne reçoit pas les fonds pour faire les petits travaux qui devraient être réalisés au moment voulu. Je ne parle même pas des gros travaux. Le problème, c'est qu'on ne reçoit pas l'argent nécessaire pour faire le travail. Si nous n'avons pas d'argent, nous ne pouvons rien faire.

La plupart des administrations portuaires ont des plans de cinq à dix ans. Nous savons déjà quels problèmes doivent être corrigés dans notre port. Je ne suis donc pas convaincu qu'une étude serait utile.

L'hon. Lawrence MacAulay: Les administrations portuaires ont des plans, mais le MPO en a-t-il un?

Je crois que l'augmentation de 40 millions de dollars permettrait de régler certains des plus gros problèmes à long terme.

M. Ben Maberley: Vous le croyez vraiment?

L'hon. Lawrence MacAulay: Je parle du fonds d'urgence, qui s'élève à 20 millions de dollars. Si les sommes accordées grâce au fonds d'urgence étaient majorées, on pourrait régler une bonne part des principaux problèmes.

M. Ben Maberley: Je crois... que le montant doit être beaucoup plus élevé.

L'hon. Lawrence MacAulay: Moi aussi, en fait.

M. Ben Maberley: Oui, c'est une question d'échelle. Au bout du compte, les résultats sont liés aux sommes investies.

Le président: Merci, monsieur MacAulay.

Monsieur Lévesque.

[Français]

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

Bonjour, messieurs. Je salue également toutes les personnes qui vous accompagnent et qui semblent très intéressées. Elles ne manquent pas un mot de ce qui se dit.

Luc, vous parlez dans votre rapport d'un montant de 2,3 millions de dollars, uniquement pour le dragage. Selon vous, serait-il préférable que les frais de dragage soient retirés de votre budget et qu'on les affecte à la marine? Vous pourriez alors utiliser le reste du budget pour vous occuper de l'entretien des petits ports.

Ben, il a été question d'un problème auquel vous faites face, sur la côte du Pacifique. On a parlé d'établir une loi en vertu de laquelle vous pourriez vous dessaisir des petits bateaux abandonnés. Je ne sais pas si quelque chose a été fait à cet égard. Quand Luc aura répondu, pourriez-vous répondre à cette question?

S'il reste du temps, je vais céder la parole à Raynald.

• (1630)

M. Luc Legresley: Il existe présentement une formule dans les prévisions budgétaires, mais on ne va pas se disputer pour obtenir de l'argent. Certains politiciens ne veulent pas en donner plus. Quoi qu'il en soit, je crois que pour la région du Québec, l'idéal serait certainement de faire en sorte que tout ce qui touche le dragage soit considéré à part. Il faut comprendre que ça représente 66 p. 100 du budget et que l'année prochaine, ce pourcentage va monter à 70 p. 100. Il ne s'agit pas de dragage permanent. À un moment donné, ça devient récurrent, et c'est à refaire chaque année. Si les travaux pouvaient régler la question pour 10 ou 15 ans, on aurait la paix, mais aujourd'hui, il y a tellement de problèmes de dragage au Québec que c'est à recommencer tous les ans. C'est de plus en plus coûteux, surtout à cause des tempêtes. Cette situation va devenir de plus en plus désastreuse pour la région du Québec. Évidemment, je parle du Québec parce que je ne peux pas parler pour les autres régions.

Il faudrait faire en sorte que le Québec ne soit pas aussi désavantagé à cause du dragage. Il ne nous reste plus rien pour réparer les quais. Nous ne disposons que de 1,2 million de dollars sur cinq ans pour réparer nos quais et c'est un sérieux problème. En fait, on ne répare plus les quais, on les colmate. Plutôt que de réaliser des travaux de 30 000 \$ ou 40 000 \$, on dépense 1 000 \$ ou 2 000 \$ et on doit tout refaire l'année suivante. On ne règle aucun problème, malheureusement.

[Traduction]

M. Ben Maberley: Parlez-vous des bateaux abandonnés dans la région du Pacifique? Je ne suis pas sûr de bien comprendre.

[Français]

M. Yvon Lévesque: Je parle des bateaux abandonnés.

[Traduction]

M. Ben Maberley: D'accord.

Dans la région du Pacifique, un comité a été chargé d'étudier la question. Il réunit des représentants de ports pour petits bateaux de partout dans la province, mais aussi des représentants d'organismes de bénévoles, d'administrations portuaires et de la HABC, la Harbour Authority Association of British-Columbia, comme on l'appelle. Le comité a effectué une étude pour trouver des pistes de solutions au problème.

C'est un dossier très complexe, car il concerne de nombreux territoires de compétence. Le problème découle du fait que, encore une fois, la lourde tâche qui consiste à trouver une solution revient à des bénévoles. Cependant, une étude est en cours. Selon les chiffres que nous avons obtenus, il s'agit d'une étude de grande envergure. Nous espérons qu'elle permettra de trouver des solutions, mais il s'agit d'un dossier très complexe, et nous n'avons, pour l'instant, aucune réponse à apporter.

Au cours de la conférence, il y a eu des exposés sur les bateaux abandonnés. La réalité, c'est qu'il suffit qu'un bateau abandonné coule dans le port pour que l'administration portuaire fasse faillite. C'est aussi simple que cela. Nous devons trouver une solution à ce problème. La même situation peut être observée partout au Canada. Morris m'a dit plus tôt que c'était le cas à Terre-Neuve.

Je répète que le problème vient du fait que ce sont des bénévoles qui tentent de trouver une solution.

[Français]

M. Luc Legresley: J'aimerais faire un commentaire à ce sujet.

Malheureusement, aujourd'hui, l'ensemble des administrations portuaires et des ministères interviennent une fois que le problème a eu lieu. Pourquoi n'essaie-t-on pas de trouver des solutions avant que le désastre ne se produise? Je suis convaincu que si le Parlement du Canada décide de régler le problème plutôt que d'attendre de se trouver devant les faits accomplis, ça va faciliter le travail de l'ensemble des ministères et, bien entendu, des administrations portuaires impliqués.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Calkins.

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Monsieur le président, je suis membre du comité depuis presque trois ans, et c'est la première fois qu'un tel cas se produit: nous accueillons un témoin de l'Alberta...

Des voix: Oh, oh!

M. Blaine Calkins: ... J'aimerais donc souhaiter la bienvenue à M. Linington.

Je suppose que vous remplacez M. Benson, qui a représenté la région du Centre et de l'Arctique l'an dernier. C'est bien cela?

• (1635)

M. Stacy Linington: En fait, c'était Dave Thomas.

M. Blaine Calkins: C'était Dave? Très bien.

Quoi qu'il en soit, je peux maintenant mourir en paix...

Des voix: Oh, oh!

M. Blaine Calkins: C'est tout ce qu'il fallait.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à tout le monde. J'ai l'impression d'avoir passé toutes ces années à représenter l'Alberta — le seul garçon des Prairies — au sein du comité et je vais perdre tout mon temps à me réjouir, plutôt que de poser ces questions.

Mais permettez-moi d'aller droit au but.

J'aimerais parler du financement accordé à la région du Centre et de l'Arctique. Lorsque les fonctionnaires ont comparu devant nous, ils nous ont dit que le financement de la région du Centre et de l'Arctique est beaucoup moins élevé que celui des autres régions. Cela va sans dire.

Dans votre témoignage, monsieur Linington, vous avez indiqué qu'il y a toutes sortes de problèmes entourant les zones de débarquement du poisson, en raison du manque d'autorités adéquates, et que les poissons sont, pour ainsi dire, jetés parce qu'on ne peut pas les entreposer comme les céréales dans les prairies, comme vous le savez bien.

Dans le cadre de témoignages précédents, nous avons entendu des pêcheurs, lorsque nous étions au Manitoba, parler de cette question au début de notre étude. Ils ont dit que la Loi sur la commercialisation du poisson d'eau douce constitue un autre élément

qui distingue les pêches en eau douce des pêches en eau salée. Pourriez-vous indiquer aux membres du comité les incidences du manque de ports sur l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce, les incidences de l'office sur vos pêches et la façon dont le comité devrait aborder cette question pour formuler des recommandations au gouvernement?

Notre comité devra faire quelque chose de différent une fois que le rapport aura été produit, et j'aimerais que nous nous penchions sur la pertinence de la Loi sur la commercialisation du poisson d'eau douce et de l'office afin de déterminer s'il est logique de les conserver pour les pêcheurs en eau douce.

M. Stacy Linington: À l'heure actuelle, notre seule solution est de parler de l'élimination de la Loi sur la commercialisation du poisson d'eau douce et de l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce. Il faudrait s'y préparer des années à l'avance. Nos usines devraient être mises à niveau tout d'abord, puis il faudrait commencer à développer des marchés bien avant de même penser à un tel changement. Je sais que parfois, la loi et l'office n'ont pas l'air très utiles. Les prix ne sont pas aussi élevés que nous le voudrions, mais c'est quelque chose qu'il faut planifier en pensant à l'avenir, en prévoyant probablement dix ans à l'avance.

Plus tôt, j'ai parlé du manque de ports dans notre région. Il y a de nombreuses occasions de pêche commerciale en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, car il y a beaucoup de plans d'eau et un grand potentiel de production de poisson. La sous-production dans les zones d'eau douce atteint probablement six ou sept millions de livres par année. C'est une estimation prudente. Si nous commençons à utiliser certaines des espèces que nous jetons, ce chiffre serait probablement triplé ou quadruplé. Bon nombre de ces pêches ne sont pas accessibles actuellement parce que les infrastructures pour y avoir accès n'existent pas. Ce sont des problèmes que les pêcheurs dans notre région aimeraient voir régler. Le budget ne le permet pas pour l'instant, mais nous espérons qu'un jour, ce sera possible.

Étant donné que le programme est orienté vers le maintien des ports existants, le pourcentage du montant attribué à la région du Centre et de l'Arctique est peu élevé. Nous avons toujours eu moins de ports, et nos ports sont plus petits et plus faciles à entretenir. Le pourcentage est peu élevé, et dans un avenir rapproché, il semble peu probable que de tels ports soient construits ailleurs, sauf s'il y a une certaine pression politique, comme ça été le cas dans le projet de Pangnirtung. On parle ici de millions de dollars, et ces montants ne sont pas comptabilisés dans les budgets dont nous avons parlé aujourd'hui.

Il faut beaucoup de pressions politiques pour qu'un nouveau port soit construit. Nous tentons d'entretenir les vieux ports, mais pour en construire de nouveaux, il faut des pressions politiques et des fonds doivent être mis de côté. Il faut que ce financement vienne d'une autre source que le financement de base dont nous parlons actuellement.

M. Blaine Calkins: Passons à la région de l'Arctique. Une étude a été réalisée au sujet de la viabilité économique, et on nous mentionnait que sept ports fonctionneraient pour les pêches de l'Arctique. Un de ces ports serait construit à Pangnirtung, et notre gouvernement a déjà engagé les fonds pour le faire.

Comment les choses se dérouleront-elles, selon vous? Vous êtes dans une position intéressante. Vous êtes la seule région où les pêches en eau salée feraient concurrence aux pêches en eau douce. Si la question du financement était déterminante, quelle serait votre recommandation? Favoriseriez-vous les pêches en eau douce ou les pêches dans l'Arctique?

M. Stacy Linington: Nous avons toujours dit que tous les pêcheurs méritent d'avoir un endroit sécuritaire où débarquer leur poisson. Ce sont des pêcheurs, comme nous. On les ignore depuis toujours. C'est leur tour, ils doivent bénéficier de l'argent dépensé là-bas. Il y a des pêches dans le lac Baker et dans d'autres régions de ce qui est aujourd'hui le Nunavut depuis des années, mais rien n'a été dépensé pour ces pêches. C'est leur tour. Nous aimerions que notre tour vienne, éventuellement. Nous continuerons d'être patients et nous espérons que notre tour viendra, mais pour l'instant c'est le leur, ils ont besoin de cet investissement.

• (1640)

Le président: Merci.

Monsieur Simms.

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.): Tout d'abord, merci d'être ici. Je vous félicite également pour le travail que vous faites tous.

Ma question porte sur les épaves. Je vous remercie d'avoir répondu à la question. J'ai découvert l'ampleur de cette question et j'ai constaté à quel point elle était compliquée il y a un peu plus d'un an, lorsque nous sommes allés en Colombie-Britannique; de retour à Terre-Neuve-et-Labrador, j'ai constaté que le même problème existe là aussi. Il commence à s'étendre là aussi.

L'un des principaux messages que nous avons entendus, c'est que les navires ne rapetissent pas — ils deviennent de plus en plus grands, ce qui devient un problème. Quand on parle de cette question, il semble qu'elle découle en grande partie du nombre de pêcheurs par quai, mais on ne tient pas compte de la taille des navires. Quelqu'un a parlé du changement concernant la réglementation sur les grandes embarcations.

Ma question porte sur le financement. Comme M. MacAulay me l'a expliqué plus tôt, vous êtes ceux qui marchez sur les quais. Parfois, c'est un peu comme si on s'attendait à ce que vous marchiez sur l'eau, et ce n'est pas facile. Outre le financement du gouvernement, le budget des services votés, qu'est-ce qui a changé ces dernières années concernant les revenus et les frais que vous demandez? Il y a une différence là aussi. Dans certaines provinces, les frais facturés sont plus élevés, et dans d'autres, ils le sont moins. Ça dépend du marché. Pourquoi votre modèle actuel ne fonctionne-t-il pas? Bien entendu, je parle non seulement des loisirs, mais également des grandes jetées, et ainsi de suite.

M. Ben Maberley: Voilà une question qui me plaît vraiment.

Les administrations portuaires sont des organisations indépendantes. Leur structure nous permet d'établir nos propres tarifs. Je ne serais pas d'accord pour dire que cela ne fonctionne pas. Nos recettes étaient de 11 millions de dollars il y a 10 ans. Aujourd'hui, elles sont de 24 millions de dollars au bas mot. Nous pensons que le chiffre est en fait beaucoup plus élevé. Nous avons demandé aux ports pour petits bateaux d'effectuer une étude à ce sujet, parce que nous pensons que le chiffre est beaucoup plus important. Autrement dit, au cours des 10 années écoulées, nous avons fait notre travail. Nous avons trouvé différentes sources de recettes; nous sommes parvenus à augmenter de 250 p. 100 les sources de revenu du programme des

ports pour petits bateaux. Je ne serais donc pas d'accord pour dire que nous devons chercher d'autres sources.

Nous en arrivons au point où toutes nos structures fonctionnent à pleine capacité, si bien que, à un moment ou à un autre, il va y avoir un plateau quant aux mesures possibles hormis d'augmentation des tarifs. Mais il ne faut pas perdre de vue que, dans la région du Pacifique, la quote-part moyenne d'un pêcheur est inférieure à 20 000 \$. C'est le seuil de pauvreté. On ne peut pas s'attendre à ce que les gens paient... Partout le long de la côte, on dit qu'on finit toujours par passer à la caisse. Que l'on augmente ou pas les tarifs, l'argent sort d'une poche ou de l'autre. Ce sont des pêcheurs. Prenez les 5 000 bénévoles: ce sont des pêcheurs. Ce sont des pêcheurs qui siègent aux conseils des administrations portuaires, des pêcheurs qui font fonctionner ces administrations portuaires. En fait, en 10 ans, ces pêcheurs, ces administrations portuaires ont été en mesure d'augmenter leurs recettes de 250 p. 100, ce qui m'amène à penser que nous avons fait notre travail. Nous faisons notre travail.

M. Scott Simms: Je vais élargir la question. Je vous laisserai y répondre, mais, dans la lignée de ce que vous avez dit, à ce que j'entends, une bonne part de l'argent supplémentaire que vous obtenez va à l'exploitation du port lui-même. Maintenant, vous cherchez à effectuer une dépense d'investissement. Quelle partie de vos recettes couvre seulement les frais d'exploitation?

[Français]

Je ne connais pas la situation du Québec. Je ne sais pas si c'est la même ou non.

M. Luc Legresley: En ce qui concerne la région du Québec, il est assez particulier de vouloir augmenter les revenus. On a fait notre part. À titre d'exemple, lorsque je suis arrivé, l'ensemble des bateaux payaient en moyenne 200 \$. C'est rendu parfois à 500 \$ ou 600 \$. Il faut considérer les revenus des pêcheurs, et l'année a été désastreuse pour les homardiers.

Tout à l'heure, on a fait allusion au fait qu'il y avait un problème de perception de l'argent. De plus en plus de pêcheurs ont de la difficulté à payer leur amarrage. Qu'on le veuille ou non, il va y avoir de plus en plus de poursuites aux petites créances au Québec. On pourrait augmenter la facturation, mais les gens ne pourraient pas plus payer. Je crois qu'en bons Canadiens, on doit dire au gouvernement qu'on a fait notre part, comme le disait Ben. C'est maintenant la responsabilité du gouvernement canadien de voir ce qui va être fait pour venir en aide à l'industrie, aux administrations portuaires et aux pêcheurs.

• (1645)

M. Scott Simms: Quelle est la situation avec...

[Traduction]

Le président: Répondez très rapidement, s'il vous plaît.

M. Scott Simms: Il vaut mieux que je vous laisse faire vos observations à ce sujet, vu que d'autres personnes n'ont pas eu la chance de le faire.

M. Osborne Burke: Laissez-moi faire un commentaire rapide: les administrations portuaires ont un bail avec le gouvernement fédéral pour une installation fédérale. Ce bail stipule que, en tant que bénévoles, ils sont responsables des frais d'exploitation. Un point, c'est tout. En matière de viabilité économique, si un port a 10 vaisseaux ou 6 vaisseaux qui engendrent des recettes de 2 000 \$ ou 3 000 \$ et que cela couvre les coûts d'exploitation, les bénévoles ont, selon moi, satisfait les exigences de base de leurs fonctions. Mais, dans la vaste majorité des cas, vous avez des administrations portuaires qui vont beaucoup plus loin que cela et qui contribuent, projet par projet, certaines sommes. Tout l'argent ne va pas aux frais d'exploitation. Les autorités portuaires consacrent certaines sommes à des projets. Dans notre région, certaines ont investi des centaines de milliers de dollars. Certaines ont peut-être investi 2 000 \$, mais 2 000 \$ qui comptent autant pour le port que de plus grosses sommes ailleurs et qui vont bien au-delà des exigences du bail.

Et nous cherchons continuellement des fonds. Nous avons pour la toute première fois fait une demande auprès de notre municipalité. Nous avons obtenu 100 000 \$ sur cinq ans en contributions. C'est 100 000 \$ d'une autre source que nous pouvons maintenant investir ailleurs dans le programme des ports pour petits bateaux. C'est donc avantageux pour tout le monde. Nous faisons toujours notre possible pour trouver ces fonds.

J'espère vraiment que le message, c'est que nous avons fait plus que notre travail. Ce qu'il nous faut, c'est du financement fondé sur des services votés. Donnons-le aux ports pour petits bateaux. Des contributions d'urgence et des apports ponctuels, comme dernièrement, sont une bonne chose. Nous en avons désespérément besoin depuis des années. Merci beaucoup. Je pense que Lawrence a mentionné 40 millions de dollars de plus, plus tôt. Ce serait formidable. Nous accepterions volontiers. Mais pour faire les choses comme il faut et pour que cela bénéficie à tout le monde, aux contribuables du Canada également, il nous faut un financement stable à plus long terme, qui nous permet de planifier comme il faut et de dépenser à bon escient. Des contributions ponctuelles, c'est formidable, mais pas s'il faut d'abord vivre 5 ou 10 ans de vache maigre. Cela ne fonctionne pas, un point c'est tout. Ici comme ailleurs, il faut savoir sur quoi on peut compter pour pouvoir planifier.

Le président: Monsieur Linington, vous avez un commentaire?

M. Stacy Linington: Je ne sais pas comment cela se passe ailleurs, si bien que je ne peux parler que de mon port. Quand nous avons mis sur pied notre administration portuaire, il y a quelques années, nous avons repris une installation pour laquelle personne n'aurait donné un cent, dans le secteur privé. On aurait dû payer pour s'en débarrasser. Au fil des années, la Direction générale des ports pour petits bateaux a sans doute investi environ 100 000 \$ dans notre port. De notre côté, nous y avons investi 300 000 \$ ou 400 000 \$ de plus de notre propre argent, sans compter notre temps et nos efforts. Nous avons fait de cette installation quelque chose qui vaut aujourd'hui des millions de dollars. C'est vous qui profitez de cette augmentation de la valeur. Nous, non, malgré tous nos efforts pour réaliser ce projet. Certaines personnes estiment que nous n'en avons pas pour notre argent, mais ce n'est pas le cas. C'est peut-être parfois le cas — je ne peux pas parler de la situation dans tous les ports —, mais si vous prenez tous les ports du pays et que vous calculez la différence entre leurs valeurs aujourd'hui et celles qu'ils avaient quand les autorités portuaires ont pris le relais, vous constaterez, je crois, qu'ils valent beaucoup plus d'argent maintenant que vous en avez investi au fil des ans.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Blais.

[Français]

M. Raynald Blais: Merci, monsieur le président.

Si vous le permettez, au cours des prochaines minutes, on pourrait parler du problème de la relève et du bénévolat en général. La dernière fois que l'on s'était vu, j'ai entendu un message clair, c'est-à-dire un grand niveau de frustration, d'épuisement et de fatigue. Je sens aujourd'hui, comme je l'avais vu à l'époque, que vous demeurez tenaces et pas découragés pour autant. En même temps, cela pose le problème de la relève.

Des gens vous voient aller et, à un moment donné, ils se disent que cela n'est pas nécessairement intéressant d'être obligé de gratter des fonds de tiroirs et, à la limite, de faire en sorte que les utilisateurs puissent en avoir pour leur argent. Vous subissez aussi leurs frustrations. Il ne faut pas l'oublier. Je sais que des gens ne l'oublient pas, particulièrement les membres des comités. Cela fait quand même partie du problème.

Le bénévolat d'hier, d'aujourd'hui et de demain nécessite une certaine relève. J'aimerais vous entendre sur le niveau d'épuisement, d'agacement et de frustration que vous aviez. Existe-t-il encore, aujourd'hui?

• (1650)

M. Luc Legresley: La réponse est oui. Par contre, je peux vous dire que les 200 millions de dollars ont été très utiles. Toutefois, s'il n'y a pas d'autre argent, cela reviendra peut-être dans deux ans. Si la marmite bout trop, le couvercle va sauter.

Je fais partie des administrations portuaires depuis 14 ans et des comités consultatifs régional et national depuis 10 ans. On a rencontré plusieurs personnes. Je suis convaincu que si le gouvernement n'avait pas donné 200 millions de dollars cette année, le Québec ne serait plus sur la carte des administrations portuaires, je peux vous le garantir. J'avais une trentaine de résolutions des administrations portuaires qui étaient prêtes à quitter le programme des administrations portuaires. Je vais vous dire pourquoi. Je ne tiens pas à faire de la politique, mais je veux rester moi-même.

On est tannés de se faire dire d'être patients. Dans la vie, il faut savoir donner un échancier. C'est là que ça devient important. Depuis 14 ans, on se fait dire que cela s'en vient. Après 14 ans, c'est finalement arrivé. Ça a pris énormément de temps. À partir d'aujourd'hui, la plus belle chose qui doit être faite est de cesser de vendre des rêves. Il faut dire quelle est la réalité. On peut ou on ne peut pas. On sera en mesure de se retourner et de réagir ou d'agir pour en arriver à des solutions pour pouvoir s'aider. Si on se fait dire d'être patients car cela viendra, on va attendre. Il faut arrêter cela, à partir d'aujourd'hui.

Si nos gouvernements ne sont pas capables d'investir, qu'ils nous le disent et on verra ce que l'on peut faire. On ne peut plus faire grand-chose.

[Traduction]

M. Osborne Burke: Dans la lignée des commentaires de Luc et de la remarque de Morris sur une brouette ou deux pleines d'argent, je dirais que, avec les sommes voulues, la lassitude a tendance à disparaître. Oui, nous avons des défis, comme n'importe quel autre groupe de bénévoles au pays. Il faut recruter les gens, les amener à participer. Dans une collectivité, ce sont généralement les mêmes visages que l'on voit comme bénévoles, dans 10 organismes différents. Si jamais tous les organismes de bénévoles convoquaient une réunion le même soir, la situation serait problématique.

Il y a des défis et il y en aura toujours. Il faut travailler à recruter des bénévoles. Mais le problème qui revient, quand on parle à des conseils d'administration, est le niveau de frustration: une jetée barricadée, un dragage nécessaire. Donc nous aurons toujours les défis que vous évoquez, dans bien des groupes. Nous devons toujours y travailler, et nous sommes avec le personnel des ports pour petits bateaux.

Nous avons des fonds pour la formation et nous nous efforçons de constituer des séances d'orientation et de recruter des gens. Une fois que les gens sont dans le programme et font du bénévolat, généralement, ils restent. Il se sont engagés, ils sont là, souvent à vie. Nous les avons; il nous en faut juste quelques-uns de plus.

Mais, dans l'ensemble, on en revient à... Là aussi, l'argent peut aller loin si nous avons des installations correctes. Nous pouvons nous attacher à recruter des bénévoles, si nos installations sont sûres.

J'ajouterai que nos jetées sont comme les autres ou comme votre lieu de travail ici. Si vous deviez vous rendre à un lieu de travail barricadé, en voie de détérioration, avec un pont qui se démantèle ou un toit qui s'effondre, les responsables de la santé et de la sécurité au travail le fermeraient sans doute; il faudrait faire quelque chose. N'oublions pas que, pour nos pêcheurs, le port est un lieu de travail, comme le navire. Il leur faut un lieu de travail sûr où se rendre et où revenir à la tombée du jour. C'est à ce problème qu'il faut remédier.

M. Morris Fudge: Pour ma part, je ne sais pas ce que c'est que la lassitude. Je dis que, si l'on ne peut supporter la surchauffe, on n'a qu'à s'abstenir. Toutefois, je deviens impatient quand il s'agit des gens, des pêcheurs. Ma collectivité attend encore un brise-lame que nous réclamons depuis trois ou quatre ans. On nous a dit que oui nous l'obtiendrions, cette année, l'année prochaine. Espérons que nous l'obtiendrions l'année prochaine. C'est là la difficulté. Quand on dit à quelqu'un que l'argent sera là cette année, que nous allons l'obtenir, il vient ensuite vous demander pourquoi l'argent n'est pas arrivé. Où est l'argent? Nous ne l'avons jamais reçu. C'est cela qui est un peu décourageant, mais je ne dirais pas que c'est de la lassitude, absolument pas.

Des voix: Oh, oh!

M. Scott Andrews: Du moins, ce n'est pas le cas dans la région de Terre-Neuve.

• (1655)

Le président: Monsieur Linington, allez-y.

M. Stacy Linington: S'agissant de lassitude, si vous avez un groupe de bénévoles qui travaille 1 000 heures avec pour résultat des installations nettement améliorées, ces bénévoles rentrent chez eux satisfaits. Ils sont contents, mais ne ressentent pas de la lassitude. Par contre, si le même groupe de bénévoles fournit 1 000 heures de travail, et que ses installations paraissent délabrées et ne sont pas mieux qu'au départ parce qu'il n'y a aucun investissement dans les installations, ce groupe ressent de la lassitude.

Dans la mesure où l'on constate des améliorations à nos installations au fur et à mesure, la lassitude n'est pas un problème. Toutefois, ceux qui consacrent beaucoup de temps pour constater que leurs installations ne cessent de se délabrer, ceux-là éprouvent de la lassitude.

M. Ben Maberley: Je suis un pêcheur commercial. Nous subissons cet enfer depuis si longtemps, n'est-ce pas? Nous ne sentons plus la chaleur des flammes.

Je vais vous parler du problème. Nous constatons qu'il n'y a pas beaucoup de jeunes qui souhaitent intégrer le secteur de la pêche. Nous espérons améliorer la situation car cela va nous permettre d'attirer plus de recrues.

Il y a longtemps que nous nous occupons de ces conseils consultatifs dans la région du Pacifique. Quand il y a une difficulté, d'ordinaire les pêcheurs peuvent la résoudre. À la table de consultation, on se penche sur les questions d'assurance, les manuels d'entretien, les initiatives recommandées par les conseils consultatifs — nous avons résolu un assez bon nombre de problèmes pour les bénévoles en procédant ainsi. Nous savons ce dont nous sommes capables.

Nous ne nous inquiétons pas de la lassitude des bénévoles quand des progrès sont réalisés. Tout le monde s'entend pour dire cela. Au bout du compte, il faut pouvoir démontrer que nous remplaçons les planches du quai. Il faut le faire. Sinon, les bénévoles ne reviennent pas. Comme l'a dit Morris, qu'est-ce que la lassitude? Nous sommes des pêcheurs, n'est-ce pas?

Le président: Merci.

Madame O'Neill-Gordon.

Mme Tilly O'Neill-Gordon (Miramichi, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à tous et bienvenue. Nous sommes ravis de vous accueillir ici.

Je suis de Miramichi au Nouveau-Brunswick. Je comprends très bien l'importance de nos quais et j'apprécie le travail que vous avez fait, vous et tous les bénévoles.

Quelqu'un a évoqué les municipalités. Je me demandais s'il n'y avait pas une autre forme d'aide que les municipalités pourraient vous donner, comme par exemple une exonération fiscale ou encore d'autres mesures.

Comme vous le savez, nous préparons un rapport. S'il est une chose que vous voudriez que nous réclamions auprès du gouvernement, bien entendu, c'est de l'argent. S'il y a d'autres suggestions que vous voudriez nous faire, nous serons ravis de les accueillir.

M. Osborne Burke: Je sais que nous avons dû traiter de la question des impôts avec le Nouveau-Brunswick en ce qui concerne les Maritimes et la région du Golfe. En Nouvelle-Écosse, nous sommes exonérés. Nous avons réussi à changer les choses au Nouveau-Brunswick. Je pense que l'exonération vaut également pour l'Île-du-Prince-Édouard. Il y a peut-être des contestations dans d'autres régions, mais de façon générale, les administrations portuaires ne paient pas d'impôt foncier pour les structures.

Il y a eu certaines contestations de factures précédentes, mais comme je vous l'ai dit, je ne peux pas parler en détail de la situation dans les autres régions.

Dans les Maritimes et la région du Golfe, outre l'aide financière, qui est primordiale dans tous les cas — même si je sais que l'aide financière ne donne pas réponse à tout, mais elle permet de régler bien des problèmes — il y a, comme je le disais tout à l'heure, la question de l'application. Nous avons parlé de la collecte des droits. Nous sommes des administrations portuaires sans pouvoir. Nous gérons des installations gouvernementales, mais nous faisons face aussi à des problèmes du côté des opérations; il ne s'agit pas uniquement de la perception des droits. Il y a des problèmes d'opération dans les ports et avec les bateaux qui y sont amarrés. C'est alors que les bénévoles doivent intervenir.

Il se peut qu'un bateau soit amarré et que cela cause un problème. Comment pouvons-nous le régler? Dans bien des cas, surtout dans les Maritimes et la région du Golfe, les propriétaires habitent la localité. Ils sont connus. Ce sont souvent des parents et il faut s'adresser à eux. Nous n'avons pas le moyen de le faire. Du point de vue du port, il y a des allocations qui sont prévues. Il a été question que les droits non perçus deviennent une dette envers l'État, mais cela ne résout pas vraiment les problèmes, car en l'occurrence, le trésor public percevrait ces sommes et non pas l'administration portuaire.

Il faut donc que nous puissions prendre des mesures musclées, que nous ayons pour mandat la perception. Que ce soit au titre de la conservation et de la protection, qui viendraient s'ajouter à leur rôle, les bénévoles doivent recevoir un appui. On ne peut pas vraiment demander aux bénévoles de faire cela. Nous l'avons déjà fait du reste. Ils doivent esquiver les coups, sur les quais, alors c'est urgent.

Par ailleurs, et je ne pense pas qu'on en ait beaucoup parlé ici aujourd'hui, nous constatons que l'aquaculture qui prend de l'expansion a des conséquences dans les Maritimes et la région du Golfe et, que je sache dans d'autres régions. Ce secteur engendre des revenus. Toutefois, là où cette culture est exercée, nous constatons un impact considérable dans les ports pour petits bateaux, du point de vue des besoins de ce secteur et de nos relations avec lui.

Je ne sais pas si mes collaborateurs veulent ajouter quelque chose.

• (1700)

M. Morris Fudge: Dans la région de Terre-Neuve, bien des municipalités, si on négocie avec elles, accordent des exonérations fiscales. Nous sommes exonérés de l'impôt, de la taxe d'eau — nous ne payons rien. Toutefois, il y a des localités dans la région de Terre-Neuve où ce n'est pas le cas. Nous aimerions donc que l'exonération soit édictée dans une loi.

M. Ben Maberley: Je pense que, dans la région du Pacifique, la situation est la même qu'à Terre-Neuve. Il y a des administrations portuaires qui font aux municipalités des dons tenant lieu d'impôts, mais dans l'ensemble, la plupart des administrations portuaires sont

exonérées. Certaines municipalités insistent pour se faire payer des impôts fonciers.

Nous avons trouvé encourageante la récente décision rendue par un tribunal en Ontario, selon laquelle les administrations portuaires sont exemptées de taxes dans cette province et je suppose que nous pouvons compter là-dessus. Comme le dit Morris, ce devrait être uniforme partout au Canada. À vrai dire, notre administration portuaire refuse de payer de toute façon. Nous sommes une installation fédérale alors nous disons: venez prendre l'argent. Qu'allez-vous faire?

S'il y a un message clair à transmettre, c'est le travail que font tous ces bénévoles pour gérer les actifs au nom du gouvernement fédéral. Je pense que Stacy en a parlé tout à l'heure. Nous avons ajouté une valeur phénoménale à votre actif depuis 10 ans. On n'insiste probablement pas assez là-dessus. Nous avons parlé des bénévoles, mais nous n'insistons probablement pas suffisamment, parce que nous avons passé tellement de temps à discuter d'argent. Mais c'est un message que je tiens à transmettre.

M. Stacy Linington: Un autre message que je voudrais voir ressortir de tout cela, c'est qu'il s'agit ici d'un groupe de pêcheurs commerciaux venus des quatre coins du pays. Il y en a parmi nous qui ne font pas de pêche commerciale, mais pour l'essentiel, nous représentons le secteur de la pêche commerciale d'un océan à l'autre et même dans les Prairies. Nous devrions servir de conseil consultatif à chaque fois que vous envisagez d'apporter des changements dans le domaine des pêches n'importe où au Canada. Si l'on nous demande conseil, nous serons mieux équipés pour composer avec les changements qui sont apportés dans le domaine des pêches. Nous ne serons pas pris de court par des choses comme les navires abandonnés et tout le reste, si l'on nous écoutait à titre d'organe consultatif avant de prendre des décisions dans le domaine des pêches.

Le président: Merci beaucoup.

Messieurs, au nom du comité, je tiens à vous remercier beaucoup d'être venus témoigner aujourd'hui devant le comité. Merci aux autres intervenants qui ont pris le temps, malgré leur horaire chargé, de venir conseiller le comité alors que nous nous apprêtons à rédiger notre rapport. Nous vous sommes reconnaissants pour le travail que vous faites dans vos collectivités respectives. Nous apprécions beaucoup le temps et le dévouement que vous apportez à votre tâche.

Merci beaucoup, messieurs.

Mesdames et messieurs, avant de lever la séance, je veux seulement vous rappeler que la semaine prochaine, mardi et jeudi, le comité se réunira à la salle 112-N de l'édifice du Centre.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>