



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 003 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 21 novembre 2007

Président

M. Fabian Manning

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

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

Comité permanent des pêches et des océans

Le mercredi 21 novembre 2007

• (1535)

[Traduction]

Le président (M. Fabian Manning (Avalon, PCC)): La séance est ouverte. Bienvenue à nos invités.

J'aimerais dire rapidement quelques mots aux membres du comité. Nous avons un budget pour notre étude sur les ports pour petits bateaux. Le greffier va vous le faire distribuer dans le courant de la réunion. J'espère que nous aurons l'occasion d'en discuter pendant quelques minutes à la fin de la réunion, sans oublier qu'il nous faut retourner à la Chambre pour un vote.

J'ai d'autre part ici une demande de l'Association aquicole et dont il me faut m'entretenir avec vous pendant quelques instants avant que nous ne quittions la salle. Que personne ne bondisse donc vers la porte pour s'enfuir tout à l'heure.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue ici au comité aux témoins ainsi qu'aux autres invités qui se trouvent au fond de la salle. Nous avons appris que vous alliez être à Ottawa cette semaine et c'est ainsi que nous avons décidé de profiter de l'occasion pour vous faire venir ici afin que nous puissions bénéficier de vos connaissances et vous permettre de vous entretenir avec nous.

Nous effectuons une étude sur les ports pour petits bateaux de partout au pays. Nous avons entendu un certain nombre de directeurs régionaux et nous en entendrons encore d'autres. Les fonctionnaires responsables ont également participé à la discussion.

Nous espérons déposer un rapport intérimaire à la Chambre avant le congé de Noël, car les discussions relatives au budget sont en cours et nous souhaitons que le ministre dispose des renseignements que le comité aura pu réunir, ce qui l'aidera, nous l'espérons, à obtenir que des fonds supplémentaires soient intégrés au budget des ports pour petits bateaux.

Nous avons discuté entre nous d'inviter des gens comme vous, les bénévoles, qui travaillez sur le terrain dans ces localités, et lorsque nous avons appris, comme je l'ai dit, que vous vous trouviez ici à Ottawa, nous avons décidé de réorganiser les choses.

Nous tenons à vous remercier d'avoir accepté notre invitation ainsi que de vous être mis à notre disposition en dépit du très court préavis. Nous vous en sommes très reconnaissants.

À l'occasion de la plupart de nos réunions, les témoins que nous entendons disposent de dix minutes pour nous livrer une déclaration préparée ou autre chose. Aujourd'hui, étant donné le court préavis que nous vous avons donné, nous aimerions, si possible, donner l'occasion, pour commencer, à M. Benson, ou à M. Burke, en sa qualité de président, — c'est comme vous voulez —, de faire les présentations, d'expliquer le rôle que vous jouez et la région que vous représentez, pour ensuite faire quelques commentaires au sujet des administrations portuaires en général ou d'autres thèmes que vous voudrez aborder, pour ensuite passer à une période de questions

afin que nous puissions entamer le dialogue entre les membres du comité et vous-mêmes.

Ce scénario convient-il aux membres du comité?

Des voix: D'accord.

Le président: Très bien.

Monsieur Burke.

M. Osborne Burke (président, Maritimes et le Golfe, Comité consultatif national des administrations portuaires): Merci, monsieur le président.

Je peux certainement vous dire, au nom du Comité consultatif national des administrations portuaires, que je suis extrêmement heureux que vous ayez profité de l'occasion pour nous inviter ici. Notre exécutif a comparu devant vous en mars de cette année, et vous devriez avoir copie de son exposé. Ce dossier de présentation renfermait beaucoup de renseignements au sujet des bénévoles dans le contexte du Programme des administrations portuaires.

Je m'appelle Osborne Burke, et je suis le président. Je représente la région des Maritimes et du Golfe et je suis installé à l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, dans la zone de l'Administration portuaire d'Antigonish.

Je vais simplement faire quelques brèves observations, après quoi chacun d'entre nous parlera à tour de rôle. Nous prendrons également quelques instants pour vous présenter nos deux collègues qui sont assis derrière nous.

J'aimerais d'autre part prendre une petite minute pour féliciter le président sur sa récente nomination, et je crois que sont également ici M. Byrne et M. Lévesque, de récents ajouts au comité.

Nous sommes extrêmement heureux que le comité entreprenne cette étude. Nous avons le sentiment et la conviction que nous nous adressons ici autour de cette table à un groupe de représentants de tous les parties qui sont tout comme nous autres bénévoles engagés à l'égard des ports. Merci encore de l'occasion qui nous est ici donnée de nous entretenir avec vous à ce sujet.

Mes deux collègues qui se trouvent au fond de la salle sont Bonnie Morse, de l'Administration portuaire de Grand Manan, dans la région des Maritimes et du Golfe, et Clarence Buote, qui vient de la partie ouest de l'Île-du-Prince-Édouard.

Vu l'heure, je vais maintenant céder la parole à Luc.

• (1540)

[Français]

M. Luc Legresley (vice-président, Québec, Comité consultatif national des administrations portuaires): Bonjour, mesdames et messieurs membres du comité. Je suis heureux de comparaître une fois de plus devant vous. Je crois que depuis notre première rencontre, nous fondons beaucoup d'espoir dans ce comité. Nous en sommes donc à une deuxième rencontre.

Je m'appelle Luc Legresley. Je viens d'une région du Québec, la Gaspésie. Je suis accompagné de M. Laurent Normand, qui vient également de la Gaspésie, et de M. Marvin Buckle, qui est originaire de la Basse-Côte-Nord. Je vais faire des commentaires plus tard et répondre à vos questions du mieux que je pourrai. Pour l'instant, ça me suffit. Je vais céder la parole à Bob Baziuk.

[Traduction]

M. Bob Baziuk (secrétaire, Colombie-Britannique, Comité consultatif national des administrations portuaires): Merci, Luc.

Je m'appelle Bob Baziuk. Je représente l'Administration portuaire de Steveston, qui se trouve dans la région du Pacifique, à l'embouchure du fleuve Fraser. Il s'agit du plus gros port au Canada, un port de pêche commerciale. Je suis aujourd'hui accompagné d'Elizabeth McLeod, de l'Administration portuaire de Comox, ainsi que de Ben Maberley, de Whaler Bay, Galiano Island. Encore une fois, nous sommes ravis d'être ici et très reconnaissants de l'occasion qui nous est ainsi donnée de vous aider dans votre travail.

Voici maintenant quelques petits renseignements au sujet de la Colombie-Britannique. Nous avons 52 administrations portuaires, qui assurent la gestion de quelque 70 ports. Je n'en connais pas le nombre exact, mais il y en a entre 70 et 80, et nous avons donc sur le terrain des équipes de gestion multiples. Les choses fonctionnent très bien, pour la plupart, dans la région du Pacifique. J'en suis très fier. Nous avons également une association distincte qui fonctionne à distance et qui a pour nom la Harbour Authority Association of British Columbia. J'en suis l'actuel directeur et Elizabeth en est l'actuelle présidente.

Cela étant dit, je vais maintenant céder la parole à Bruce.

M. Bruce Benson (membre, Centre et Arctique, Comité consultatif national des administrations portuaires): Je m'appelle Bruce Benson, et je viens d'une petite localité du nom de Gimli, au Manitoba, sur le lac Winnipeg. Je suis pêcheur commercial. Je suis président du Freshwater Harbour Authority Advisory Council, dans la région Centre et Arctique. Le pays est divisé en cinq régions, comme vous le savez sans doute. La mienne est très vaste et diversifiée. Elle recouvre quatre provinces et deux territoires. Si nous formions un pays, celui-ci serait la cinquième au monde pour sa superficie, ce que ceux et celles qui m'accompagnent commencent à en avoir assez d'entendre, mais ce n'est pas le cas de nombre d'entre vous.

Mes compatriotes sont David Tomasson, d'une petite localité du nom de Hecla, et Al Matthews, de Wheatley, en Ontario, sur le lac Érié.

Une chose dont je veux vous parler, si vous voulez bien m'accorder un instant votre indulgence — nous sommes tous bénévoles —, est la passion que nous inspirent ces ports. J'aimerais vous raconter rapidement une petite histoire. Je sais que je suis censé être bref. J'ai pêché commercialement en Islande, en Australie et le long de la côte Ouest du Canada, et c'est sur le lac Winnipeg que j'ai le plus près frôlé la mort. Nous étions à environ cinq milles de la côte, le vent s'est levé et nous avons bien failli ne pas rentrer. Il nous

a fallu environ trois heures pour rentrer avec notre petit bateau de 20 pieds équipé d'un moteur hors bord, et ce n'est que lorsque nous sommes arrivés à quai que je me suis retourné vers mon copain et que je lui ai dit: « Nous avons survécu ». Voilà ce que représentent les ports pour beaucoup d'entre nous: la vie — la vie des pêcheurs et la vie de la collectivité.

Merci de nous avoir invités ici.

M. Morris Fudge (membre, Terre-Neuve-et-Labrador, Comité consultatif national des administrations portuaires): Je m'appelle Morris Fudge et je viens de Terre-Neuve.

Nous avons à Terre-Neuve un vaste territoire pour les ports. Le gros des infrastructures relevant du programme se trouvent dans la région de Terre-Neuve. Si vous avez ici une brouette débordante d'argent, alors nous aimerions l'emporter avec nous à Terre-Neuve. Voilà pour ce qui est de la première chose.

Les collègues qui m'accompagnent sont David Duffet, de Catalina, et Larry Butt, qui appartient à La Scie.

Comme vous le savez, le cas de Terre-Neuve est quelque peu différent. Nous avons de la glace d'un côté de l'île et pas de glace du tout de l'autre, et c'est ainsi que nous avons beaucoup d'infrastructure et que nous subissons beaucoup de dommages. Le programme est vraiment essentiel pour nous. Dans nos régions, ce que nous constatons à l'heure actuelle est que les bateaux commencent à être plus gros et ainsi de suite, et il nous faut donc de l'argent, des tas d'argent.

Fabian, c'est toi qui l'as.

• (1545)

Le président: Eh bien, Morris, originaire que je suis du côté de Terre-Neuve où il fait plus doux, je sais ce que tu veux dire.

M. Osborne Burke: Monsieur le président, ce que j'aimerais dire ici et que j'ai omis de mentionner, est que dans la région des Maritimes et du Golfe, nous avons environ 242 administrations portuaires et 282 ports. Voilà quels sont les chiffres approximatifs. Nous avons trois provinces ainsi que les glaces avec lesquelles nous devons composer.

Il y a certainement des défis à relever d'un bout à l'autre du Canada. De façon générale, notre comité national se concentre sur le programme, et, à l'échelle nationale, la principale frustration pour les bénévoles à l'heure actuelle est la question des dollars à investir dans l'infrastructure vieillissante. Le fait est que les gens arpentent les quais pour essayer d'obtenir que leurs camarades pêcheurs contribuent, et nous contribuons environ 25 millions de dollars annuellement, si vous comptez la participation au programme des bénévoles. Il est frustrant d'être engagé, dévoué, puis de voir votre infrastructure se détériorer lentement au point où il vous faut injecter des dollars dans le programme. C'est vraiment sur ce message-là que nous voulons insister, parmi tous les autres défis auxquels nous sommes confrontés.

Nous sommes tout à fait prêts à vous céder maintenant la parole, monsieur le président, et nous accueillerons avec plaisir toutes les questions auxquelles nous pourrions répondre ou tenter de répondre.

Le président: Merci, monsieur Burke.

Juste pour vous donner une petite idée, la plupart des membres du comité ici présents ont tout à fait l'habitude de traiter avec les ports se trouvant dans leurs circonscriptions. Dans ma circonscription d'Avalon, à Terre-Neuve, j'ai 68 administrations portuaires. Cela a été et continue d'être un dossier très prenant pour mon bureau. Voilà, j'imagine, ce pour quoi nous sommes tous ici réunis, soit pour essayer de voir s'il nous serait possible d'améliorer le lot de vous autres qui surveillez ces projets et des pêcheurs dont le gagne-pain en dépend.

Notre mode de fonctionnement ici est de faire le tour de la table, et je vais donc demander à M. Simms d'entamer notre période de questions de cet après-midi.

Monsieur Simms.

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

Vu la proximité de nos deux circonscriptions, nous partageons tous les deux les mêmes frustrations et problèmes, peu importe notre allégeance politique.

J'aimerais dire, pour commencer, que je vais partager mon temps avec M. Byrne pour les cinq premières minutes.

Monsieur Benson, j'ai apprécié vos commentaires sur la passion qui vous anime et sur le fait que les ports sont un signe de vie que l'on repère de loin. Cela illustre à merveille ce que beaucoup de gens ici oublient lorsque nous parlons dollars et cents, nombre et grandeur, infrastructure et ainsi de suite. J'ai donc beaucoup apprécié cette petite analogie.

En ce qui concerne l'infrastructure vieillissante, nous avons reçu la semaine dernière des nouvelles plutôt troublantes quant au montant d'argent à consentir pour mettre les choses à niveau — tout juste pour les mettre à niveau.

J'aimerais maintenant vous interroger plus particulièrement au sujet du stress que vivent les administrations portuaires, les deux angles. Il y a, tout d'abord, la fatigue des bénévoles. Pourriez-vous nous donner une bonne illustration de la fatigue des bénévoles, des personnes qui se portent volontaire auprès d'administrations portuaires, et des pressions auxquelles celles-ci sont soumises? Et pourriez-vous nous dire ce qu'il faudrait de la part du gouvernement du Canada — pas simplement les dollars mais également les types de programmes que vous aimeriez voir en place en vue d'alléger la fatigue des bénévoles?

Deuxièmement, si vous regardez la progression de notre pêcherie, si vous remontez 30 ou 20 ans en arrière, vous verrez que les petits bateaux d'alors sont devenus beaucoup plus gros et une source de fatigue supplémentaire pour l'infrastructure elle-même. En ce qui concerne les annonces et l'argent que nous consacrons à l'amélioration de l'infrastructure, comment se fait-il que cela soit depuis quelque temps devenu si inefficace qu'il faille maintenant livrer tout un combat pour obtenir ne serait-ce qu'une fraction de ce que nous avions auparavant? En d'autres termes, ce que nous essayons de cerner ici c'est votre perspective quant à ce à quoi l'argent devrait être consacré et quand il devrait rentrer, dans le contexte d'appels d'offres et d'autres choses du genre.

Permettez que je vous demande de traiter tout d'abord de la question de la fatigue des bénévoles, avant d'aborder des solutions possibles en ce qui concerne l'infrastructure.

M. Osborne Burke: Nous serons sans doute plusieurs à répondre à votre question.

Pour ce qui est de définir la fatigue des bénévoles — et j'étais ici pour la séance de lundi et quelqu'un a posé des questions là-

dessus —, ce dont nous parlons c'est un genre de programme unique. Vous avez un certain nombre de bénévoles, et, dans bien des cas, ces personnes ne sont pas rémunérées. Il s'agit de collègues pêcheurs composant au quotidien avec les stress amenés par le fait de vouloir pêcher eux-mêmes et gérer les opérations portuaires — production de revenus, perception des droits à payer, traitement des huiles usées, ramassage des déchets, questions environnementales — tout en essayant de monter des projets et des propositions et d'accéder à des sources de financement. Ils font cela à titre bénévole et il leur faut rendre compte à leurs collègues pêcheurs au sein de la collectivité. Et, qu'il s'agisse d'un port qui accueille dix embarcations ou d'un port qui en abrite 500, la collectivité dépend pour sa survie de celle du port.

Les simples stress au jour le jour du fait d'essayer de s'occuper de ces questions et de fournir, dans certains cas, des explications sur l'infrastructure, ce à quoi ils consacrent temps et efforts — dans bien des cas du travail bénévole — et de ne pas pouvoir expliquer aux collègues pêcheurs que nous leur demandons de contribuer davantage d'argent alors qu'ils demandent en même temps pourquoi le gouvernement fédéral ne fait rien, étant donné qu'il s'agit d'un bien fédéral... Ce sont donc des frustrations quotidiennes, qui reviennent jour après jour.

Vient s'ajouter à cela le fait qu'il y ait eu un réel mouvement en vue de l'établissement du programme des administrations portuaires. Certains pêcheurs en parlent comme si l'on avait porté un pistolet contre leur temple en leur disant « Ou vous formez une administration portuaire ou nous abandonnerons peut-être le port ». Voilà qui explique pourquoi la formation d'administrations portuaires a été si réussie. Cependant, une chose qui a échoué dans la bousculade pour les former, alors que ces administrations portuaires étaient toujours en devenir, est qu'il n'y avait pas en place beaucoup de services d'appui sous forme de formation ou d'aide. Vous gérer l'activité quotidienne, peu importe le nombre d'embarcations dont il est question, et vous vous efforcez d'en assurer la bonne marche. Il y a maintenant une réelle reconnaissance de cela, et l'on tend vers une amélioration à cet égard sur le plan de la formation, qu'il s'agisse de création de conseils, de formation permanente, de questions de sécurité ou autres. Sans compter qu'il y a beaucoup plus de dossiers qui ont atterri sur la table depuis que nous avons pris les choses en mains en tant qu'administrations portuaires — dossiers environnementaux, sites contaminés, pollution et enlèvement des déchets. Nous sommes confrontés à nombre de défis, mais ce qui est certain, c'est que nous ne sommes pas prêts à baisser les bras.

J'invite l'un ou l'autre de mes collègues à intervenir ici également au sujet de la question de la fatigue des bénévoles.

● (1550)

M. Bob Baziuk: J'aimerais me faire l'écho de ce qui vient d'être dit. J'ai moi aussi été sur la ligne de front en ce qui concerne ces ports. Lorsque vous arpentez les quais et vous efforcez de répondre lorsqu'on vous demande pourquoi telle ou telle chose n'est pas réparée ou pourquoi telle ou telle chose est dans tel état... Ces personnes sur la ligne de front se font beaucoup malmener. J'ai moi-même vécu la chose, et vous n'avez parfois pas de réponse à donner. Voilà le stress qui vient s'ajouter à la fatigue.

D'autre part, dans la vie, et, je pense, dans toutes les localités, ce sont toujours les mêmes personnes qui se portent volontaire. Ce sont toujours les mêmes personnes qui montent au marbre. Elles commencent à vieillir et il est difficile de trouver de nouveaux administrateurs pour les remplacer. Tous ces aspects, l'exposition et les risques pour la sécurité que vivent ces personnes en tant que bénévoles, sont énormes. C'est beaucoup demander aux gens, mais il y a, dans le cadre du programme, énormément de gens bien.

[Français]

M. Luc Legresley: Au Québec, il existe 45 administrations portuaires. Ça représente environ 52 installations jugées essentielles, reconnues par Pêches et Océans Canada, et environ 300 bénévoles. Si vous connaissez un peu le Québec et sa géographie, vous savez peut-être que les havres de pêche sont situés aux Îles-de-la-Madeleine, en Gaspésie et sur la Côte-Nord.

Faire le tour de la Gaspésie et visiter chacun des havres de pêche prend environ trois jours. La Gaspésie est immense. En ce qui concerne la Côte-Nord, c'est la même chose, mais il n'y a pas de chemin pour se rendre directement sur la Basse-Côte-Nord. Les havres de pêche sont en quelque sorte la route des gens de cette région. Sans havre de pêche, ces gens sont isolés. La situation est la même aux Îles-de-la-Madeleine.

Au Québec — et ça concerne également l'ensemble des autres régions —, le fait que des bénévoles aient à se charger de la gestion des havres de pêche, avec toutes les responsabilités que ça comporte, crée une grande frustration. Cette situation devient déplaisante à vivre. Ce n'est pas le gouvernement du Canada qui risque des poursuites, ce sont les bénévoles. Ce problème a souvent été soulevé au Québec. La situation est devenue si difficile, qu'il y a quelques années, l'ensemble des administrateurs des havres de pêche du Québec voulaient se retirer. Pourquoi? Parce qu'ils n'étaient protégés par aucune assurance. Nous en avons une maintenant. Heureusement, sinon nous ne serions pas ici pour en parler aujourd'hui.

Par ailleurs, le gouvernement fédéral consacre de plus en plus des fonds insuffisants au ministère. On nous demande d'en faire autant avec les mêmes sommes. C'est impossible. Ça fait en sorte que bien des administrations portuaires font des travaux sans passer par Travaux Publics Canada. Pourquoi? Pour en faire davantage. Mais est-ce que les travaux sont réalisés selon les normes de sécurité? On doit se poser la question. Bien des gens aiment travailler bénévolement parce que les sommes disponibles sont limitées. Par exemple, si Travaux Publics Canada aménageait une route, ça coûterait environ 150 000 \$ alors qu'autrement, il s'agirait de 100 000 \$. Par contre, le fait d'avoir économisé 50 000 \$ risque de donner lieu à des déficiences. C'est l'avenir qui nous le dira.

Une autre frustration est due au fait que d'année en année, on nous demande d'en faire toujours davantage. Au début, on nous demandait de gérer des havres de pêche. Aujourd'hui, on nous demande de faire des inspections, de nous occuper des eaux usées, de faire attention aux questions d'environnement, de ne pas oublier de faire des bilans financiers, et ainsi de suite. On demande à des bénévoles de faire un travail qui devrait normalement être effectué par des gens rémunérés. Comment pourrait-on expliquer à un pêcheur qu'on va lui envoyer une facture simplement pour pouvoir lui offrir un minimum de services, une présence, une certaine sécurité, en s'assurant que les bateaux sont bien amarrés, par exemple? En fait, nous demandons à 5 000 bénévoles de faire ce travail.

Je trouve déplorable que les gens, peu importe le parti auquel ils appartiennent, n'aient pas le courage de reconnaître ce travail. On nous dit qu'il est reconnu, mais aucun résultat ou signe positif n'est

communiqué à l'ensemble des bénévoles. On ne les encourage pas à rester en place en attendant qu'on leur fournisse de l'aide, qu'on intervienne sur le plan financier. Si ce message n'est pas transmis par le gouvernement canadien et l'ensemble des élus, que va-t-il se produire? Posez-vous la question. Mais nous ne serons peut-être plus là pour répondre.

• (1555)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Legresley.

Je tiens simplement à vérifier que vous comprenez bien le processus. Ce que nous allons faire, c'est permettre à chaque représentant de parti de poser une question, et le temps dont disposera chacun sera limité car nous aimerions que tous puissent intervenir.

Nous allons donc maintenant entendre M. Byrne, en sachant bien que ce n'est peut-être pas tout le monde qui pourra répondre à chacune des questions. Vous pouvez donc vous partager le temps entre vous si vous le voulez, car je tiens à ce que chacun des partis ait l'occasion de poser des questions. Nous essaierons de faire deux tours de table.

Je demande par ailleurs aux membres du comité d'être quelque peu indulgents ici aujourd'hui en ce qui concerne les réponses. Nous n'allons pas être indulgents pour ce qui est des questions.

Allez-y, monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Merci beaucoup, messieurs. Merci de comparaître devant le comité.

Lundi, nous avons entendu le sous-ministre adjoint responsable du dossier des ports pour petits bateaux, qui était accompagné du directeur général du dossier des ports pour petits bateaux. Ils nous ont dit très explicitement, très clairement, qu'il y a à l'heure actuelle un déficit de 475 millions de dollars pour les travaux de maintenance requis ne serait-ce que pour maintenir le cap, pour, en gros, assurer aux ports le niveau de maintenance pour lequel ils avaient au départ été conçus ou aménagés.

Nous avons entendu dire qu'il y aurait potentiellement au sein du ministère un déficit de 50 millions de dollars pour les nouveaux besoins portuaires dans le Nord, au Nunavut. Le ministère a dit qu'il y a un déficit de 82 millions de dollars au titre de l'aliénation de ports de plaisance, argent qu'il n'a pas. Il y a donc un déficit de financement de 600 millions de dollars au sein du ministère pour les cinq prochaines années, et cela exclut la construction ne serait-ce que d'un seul nouveau port. Nous ne faisons que maintenir ce qui existe déjà, exception faite de la situation dans le Nord.

Face aux besoins émergents pour les nouvelles pêcheries, y compris l'aquaculture et la pêche autochtone, et aux travaux nécessaires du fait de l'évolution de la taille des navires, avez-vous, en tant qu'administrations portuaires, en tant que société de gestion collective — car c'est ce renseignement que nous n'avons pas pu obtenir des fonctionnaires —, calculé ce qu'il vous faudrait en tant qu'administrations portuaires pour construire de nouveaux ports, pour faire face aux nouveaux besoins, du fait de l'activité aquicole et de l'évolution de la taille des navires et de changements dans les pêcheries elles-mêmes?

•(1600)

M. Osborne Burke: Je vais entamer la discussion là-dessus. Je pense que nous passons tellement de temps à nous inquiéter des installations en détérioration que nous n'avons pas eu le temps de nous préoccuper de nouvelles constructions. C'est cela qui a été la priorité: la pêche au jour le jour, les activités au jour le jour, les défis dont vous parlez et le manque d'argent. D'année en année, ces installations deviennent de plus en plus difficiles à entretenir et coûtent de plus en plus cher. Voilà pourquoi je ne pense pas que nous ayons eu le loisir de marquer un temps d'arrêt et de réfléchir à de nouvelles constructions.

L'hon. Gerry Byrne: Étant donné la mise en garde que nous a faite le président, voici un renseignement dont le comité a, je pense, réellement besoin dans le contexte de l'élaboration d'un rapport. Je pense que nous faisons face à un déficit d'infrastructure d'environ 1 milliard de dollars pour ce qui est des petites embarcations. Le chiffre que j'ai en tête est de 400 millions de dollars, mais il me faut entendre de la bouche des experts, et les membres du comité doivent entendre de la bouche des experts — c'est-à-dire vous —, ce dont vous avez besoin sur le plan immobilisations majeures et immobilisations mineures pour améliorer les ports de ce pays, afin que lorsque nous ferons rapport au Parlement nous ayons un chiffre qui nous permette de dire, voici l'argent qui sera nécessaire dans un avenir très rapproché pour pouvoir remplir vos attentes et satisfaire à vos besoins en tant qu'industrie professionnelle et en tant qu'intervenants qui livrez ce juste combat sur le terrain.

Vous serait-il possible de vous asseoir en tant que groupe pour tenter de cerner, de manière approximative, ce que pourraient être vos besoins futurs?

M. Osborne Burke: Eh bien, je pourrais tout de suite vous parler de la situation actuelle dans la région des Maritimes et du Golfe. Bon nombre des administrations portuaires ont entrepris un exercice visant à élaborer un plan quinquennal. L'idée est d'essayer de mettre à profit l'argent que nous avons pour les travaux généraux de réparation, pour mieux planifier du fait des exigences sur le plan réglementation, évaluations environnementales et habitats. Ce sont là des défis qui existent à l'heure actuelle. Nous espérons que, grâce à cette planification, nous serons en mesure d'identifier, pour chaque administration portuaire, non seulement ce qui doit être immédiatement réparé mais également quels autres travaux devraient être entrepris sur le plan construction.

Nous abordons tout juste ces étapes, sur le plan de la planification dans la région des Maritimes et du Golfe, et je pense que cela nous donnera une meilleure idée de ce que nous pourrions faire. Nous pourrions faire un maximum de planification à l'avance.

Je ne sais pas si quelqu'un d'autre aimerait intervenir ici maintenant.

M. Bob Baziuk: Oui, je pense que c'est ce que feront les directeurs régionaux, dans le contexte de la chaîne de commandement. Ils s'efforceront de cerner ces chiffres d'un point de vue régional... selon la façon dont ils obtiennent leurs renseignements auprès de leurs chefs de zone ou autre. Mais j'aurais pensé que ç'aurait été plus que 475 millions de dollars. Je pense que nous devrions aller à côté et voter tout de suite là-dessus pour que cela soit réglé une fois pour toutes.

Cela ne vise, vous avez raison, que les travaux de réparation pour les ports existants, mais il faut ajouter à cela l'entretien. Le dragage est une activité énorme d'un bout à l'autre du pays. J'en sais quelque chose, avec l'envasement que vit à l'heure actuelle le fleuve Fraser, et il y a les problèmes au Québec, dans la vallée du lac Comox, et tout

le reste. C'est donc là un autre aspect. Ce sont des choses que n'entrent même pas en ligne de compte lorsqu'on parle réparations, mais c'est énorme.

L'hon. Gerry Byrne: Monsieur Burke, ce serait extrêmement utile au comité si, d'ici peu... Du fait que nous ayons des exigences en matière de rapport et que nous nous efforcions de déposer d'ici le 12 décembre un rapport intérimaire auprès de la Chambre, avant le prochain cycle budgétaire, il serait très très utile... La grosse lacune quant aux renseignements dont nous disposons, Bob, la chose que les fonctionnaires n'ont pas été prêts à nous fournir, c'est une estimation. Vous avez dit qu'ils font de la planification et que c'est là leur rôle, mais il nous faut entendre de la bouche de quelqu'un, d'experts auxquels nous puissions faire confiance, quels seraient les besoins en immobilisations majeures et mineures au cours des cinq premières années pour satisfaire les attentes de vos membres, de vos pêcheurs, et essayer de déterminer...

Nous savons qu'il y a un déficit de 600 millions de dollars qui n'est pas en train d'être comblé. Cela ne correspond qu'à un côté de l'équation. L'autre côté du grand livre concerne la construction de nouveaux éléments d'infrastructure. Je pense que vous conviendrez avec moi que de nouvelles infrastructures doivent être construites.

Nous ne possédons pas les données, et, en l'absence de ces données, il y aura un trou dans notre rapport. Osborne, si vous pouviez, avec vos collègues, compiler ces données pour nous, une estimation de ce chiffre, cela serait extrêmement utile au comité.

Le président: Vous avez le temps de fournir une brève réponse, monsieur Burke.

M. Osborne Burke: Nous ferons définitivement tout notre possible pour faire cela. Nous travaillerons également en partenariat avec le personnel des ports pour petits bateaux dans toutes les régions ainsi qu'à Ottawa, car nous avons là une bonne relation de travail. Je pense qu'il nous sera possible, collectivement, de déterminer ce chiffre. Si cela peut être utile au processus, alors nous sommes tout à fait pour et nous ferons notre maximum.

Le président: Monsieur Blais.

•(1605)

[Français]

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

Bonjour à tous.

Je me rallie entièrement aux propos de mes collègues concernant l'importance de ces questions et de tout ce que vous avez souligné plus tôt. J'aimerais aborder un autre problème, qui est lié aux changements climatiques. Comme vous le savez, avec le phénomène des hautes marées associées à des vents violents, les travaux que vous devez assumer sont beaucoup plus importants et risquent de le devenir encore plus. Je n'ai jamais vu de quai qui ne soit pas attaqué par les éléments. Avec le temps, donc, les quais se dégradent de plus en plus.

Il ne faut pas oublier que sans une intervention massive et rapide, ces infrastructures risquent de disparaître. Elles sont dans un état tel qu'il faudra tout simplement les remplacer ou les abandonner pour des raisons de sécurité. C'est un autre facteur qui, malheureusement, ne peut pas être estimé en termes financiers. Par contre, il influe sur les situations que nous vivons actuellement et sur celles auxquelles nous ferons face au cours des prochaines semaines et des prochains mois.

Pour terminer, j'aimerais entendre le représentant du Québec. Vous comprendrez mon attachement particulier envers M. Legresley, j'en suis sûr.

J'ai déjà eu l'occasion de poser des questions sur la répartition équitable des fonds consacrés aux ports pour petits bateaux. Comme vous le savez, 80 ou 90 millions de dollars sont, bon an mal an, alloués aux travaux. Bien sûr, ces fonds sont répartis selon une certaine méthode. J'aimerais entendre le représentant du Québec nous parler de cette façon de procéder.

M. Luc Legresley: En ce qui a trait aux tempêtes, en 2005 et 2006, 40 p. 100 du budget du Québec était consacré au dragage. On a une enveloppe budgétaire d'environ 2,5 millions de dollars ou 2,6 millions de dollars. Je suis navré, je n'ai pas le chiffre exact. En 2007, 50 p. 100 du budget sera consacré au dragage. En 2008, 60 p. 100 du budget des travaux mineurs seront consacrés au dragage. Imaginez une enveloppe de 2,2 millions de dollars dont 60 p. 100 seront consacrés au dragage, justement à cause des intempéries. Cette information peut être confirmée par le directeur général de la région du Québec. Il reste donc 40 p. 100 de l'enveloppe budgétaire consacrée aux travaux mineurs, et seulement aux travaux mineurs. Il ne reste pas grand-chose pour l'entretien des 52 havres de pêche.

On fait face à un autre problème dont je ne suis pas sûr qu'il existe dans les autres régions, et c'est l'évaluation des coûts. Présentement, en Gaspésie, il y a un havre qui subit des réparations. La soumission est 35 p. 100 plus élevée que ce que Travaux publics et Services gouvernementaux Canada avait évalué. Imaginez ce qui reste au Québec. Il ne reste plus grand-chose. Compte tenu du dragage et des coûts qui augmentent, il ne reste plus beaucoup d'argent pour le Québec.

En ce qui concerne la formule d'allocation budgétaire, je peux vous dire ceci. Je fais partie du Comité consultatif national des administrations portuaires depuis 1999-2000. Cette question est assez sensible pour l'ensemble des gens du comité. Cependant, ce qui demeure vrai, c'est qu'en 1999 ou en 2000, le budget a été coupé et la formule d'allocation budgétaire a été modifiée. Qu'est-ce que cela a donné? Le Québec a perdu un million de dollars cette année-là. Depuis l'an 2000, le budget du Québec pour les travaux mineurs a été coupé d'un million de dollars. Depuis ce temps, on essaie d'obtenir plus d'argent. Pourquoi? Parce qu'on est frappés par des tempêtes et que le dragage ne cesse d'augmenter. Avec les tempêtes qu'on a eues récemment, cela a été assez effrayant.

À titre d'information, une étude a été faite sur les havres de pêche à Newport. Travaux publics et Services gouvernementaux Canada avait fait une étude. Dans l'étude, il a calculé que le brise-lame était adéquat pour faire face aux tempêtes qui s'en venaient. Lorsqu'on a fait faire l'étude par la firme d'ingénieurs indépendante Genivor, elle a estimé que le brise-lame actuel ne répondait pas à ce qu'on attend dans l'avenir. Il faudrait investir de 100 000 \$ à 150 000 \$ pour s'assurer que le brise-lame pourra répondre aux demandes. Pourtant, le brise-lame est encore dans un tel état. La preuve, c'est que les deux dernières tempêtes ont fait en sorte que le brise-lame est en train de tomber. Pourtant, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada avait bel et bien dit que le brise-lame tiendrait le coup. Ce n'est pas le cas. Il faut investir des sommes d'argent supplémentaires pour protéger nos quais lors de tempêtes.

La situation budgétaire, au Québec, met le programme en danger. Il est impossible de répondre à la demande des administrations portuaires lorsque 60 p. 100 du budget est consacré au dragage.

Voilà la situation en ce qui a trait à la répartition du budget.

●(1610)

M. Raynald Blais: Si vous me le permettez, j'ajouterais que ce n'est pas la première fois qu'on parle de l'épuisement des bénévoles. J'ai eu l'occasion de rencontrer des administrateurs de quais et d'infrastructures de mon comté.

Vous en avez parlé plus tôt, et peut-être aurez-vous d'autres commentaires à formuler à ce sujet, mais cet épuisement est associé à un autre phénomène, celui du stress que vous devez vivre compte tenu de la frustration des pêcheurs et de ceux qui utilisent les quais, et compte tenu du fait que vous n'avez pas suffisamment d'argent pour faire face à la situation. Lorsque quelqu'un se défoule quelque part, vous devez essuyer cette première frustration puisque vous êtes les premiers intervenants. Cela doit ajouter à l'élément de fatigue.

[Traduction]

Le président: Nous avons du temps pour une courte réponse, si vous voulez répondre, monsieur Legresley.

[Français]

M. Luc Legresley: Vous avez entièrement raison. On pourrait repasser chacun des points, mais au bout du compte, il y a un manque d'argent et un surplus de responsabilités. Les situations entraînées par les tempêtes et l'augmentation du dragage créent une très grande frustration.

Il y a deux semaines, la section québécoise du comité consultatif s'est réunie. La première chose que le membre provenant des Îles-de-la-Madeleine m'a dite, c'est qu'il démissionnait parce qu'il n'en pouvait plus. Aux Îles-de-la-Madeleine, lorsqu'une personne décide de démissionner, c'est l'ensemble de l'administration portuaire qui démissionne. Ce membre de ce comité prévoit que les sept autres administrations portuaires des Îles-de-la-Madeleine vont aussi démissionner. C'est impensable, elles ne peuvent rien faire. C'est simple, elles ont les mains liées. Elles ne peuvent rien faire.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Legresley.

Merci, monsieur Blais.

Madame Bell.

Mme Catherine Bell (Île de Vancouver-Nord, NPD): Merci, monsieur le président.

J'ai vraiment beaucoup apprécié les commentaires passionnés que vous avez faits, monsieur Benson, et vous également, monsieur Legresley. Je pense que vous avez tout à fait raison. Il est malheureux que les bénévoles ne soient pas prisés dans notre société. En gros, le gouvernement est en train de sauver de l'argent sur le dos de ces bénévoles. En dollars réels, que vous faudrait-il dépenser sur ces personnes si elles étaient des employés du MPO ou de quelqu'un d'autre, s'il vous fallait les payer vous-mêmes...?

Je pense que cela se fait également aux dépens de nos petites localités, où sont implantés ces ports, car je pense que ce dont nous entendons parler c'est d'une accumulation de frustration, de stress et d'angoisse et d'une incidence élevée d'épuisement professionnel. Je suis intriguée, car lorsque nous avons rencontré le SMA l'autre jour, il a mentionné que des ateliers avaient été organisés et que l'on s'occupait du problème, mais d'après ce que j'entends ici, le problème n'est pas en train d'être réglé de façon satisfaisante et l'on n'y consacre toujours pas suffisamment d'argent.

Pour ce qui est de ma première question, donc, je serais tout simplement curieuse de savoir si, selon vous, il y a davantage qui pourrait être fait ou s'il pourrait y avoir une plus grosse injection d'argent, peut-être en recrutant certaines de ces personnes et en créant pour eux des postes rémunérés. Ce que nous constatons chez les bénévoles est qu'en règle générale ils ont un emploi à temps plein et se consacrent bénévolement à d'autres fonctions presque à temps plein. Je pense que cela fait sans doute partie des pressions que vivent ces gens.

•(1615)

M. Bruce Benson: Vous avez tout à fait raison de dire que le fait d'embaucher quelqu'un pour exécuter certaines de ces fonctions, comme par exemple la préparation d'états financiers et ainsi de suite, aiderait beaucoup. Une personne pourrait s'occuper de huit, dix ou 20 ports. Cela allégerait vraiment le fardeau.

Je pense que le problème des bénévoles est peut-être en quelque sorte un problème de société, en ce sens que les gens ne sont pas si nombreux que cela à faire du bénévolat, et le gouvernement pourrait peut-être lancer une campagne de promotion à l'appui du bénévolat dans les collectivités. Ce pourrait être là une solution à long terme à certains des problèmes, mais, oui, la frustration est là, cela ne fait aucun doute, et il faut que quelque chose soit fait. Cela aiderait définitivement d'avoir plus d'argent, mais ce n'est pas une panacée. Comme je l'ai dit, j'estime que c'est un petit peu un problème sociétal.

J'aimerais à ce stade-ci, monsieur le président, demander l'indulgence du comité. J'ai tout juste hier soir pris connaissance de cette réunion-ci, mais il y a de cela deux semaines j'ai pris rendez-vous avec un autre député pour 16 h 30 aujourd'hui, et j'aimerais donc vous demander si vous accepteriez que David Tomasson me remplace ici.

Le président: Oui, monsieur.

M. Osborne Burke: Si vous permettez que j'ajoute quelques commentaires, j'aimerais dire qu'ils travaillent avec nous en ce moment au sein du ministère pour ce qui est de la formation et d'une intervention régionale, comme je l'ai mentionné. Nous oeuvrons à un programme de reconnaissance des administrations portuaires à l'échelle nationale, dans le but de faire reconnaître les bénévoles.

Il vous faut comprendre que dans toutes ces localités, vous voyez toujours les mêmes personnes se porter volontaire auprès de l'administration portuaire, du service d'incendie, de la filiale locale de la Légion ou du groupe ou de la salle communautaire. Je pense que quelqu'un a dit tout à l'heure que nous autres qui sommes assis ici sommes sans doute parmi les plus jeunes à siéger à une administration portuaire.

Le président: Vous pouvez toujours rêver!

M. Osborne Burke: Nous pouvons toujours rêver! Exactement.

Nous avons encore des cheveux lorsque nous nous sommes portés volontaire pour siéger aux administrations portuaires — c'était mon cas à moi, en tout cas.

Oui, Bob.

M. Bob Baziuk: Une bonne chose que l'on constate en Colombie-Britannique avec le HAABC est que nous organisons notre congrès annuel autour de notre assemblée générale annuelle, au cours de laquelle nous offrons des ateliers sur la gouvernance, le droit maritime et d'autres choses du genre, ce pour aider les gens à s'améliorer dans la gestion de ces ports et à être bien informés. Sur ce plan-là, les choses ont vraiment très bien fonctionné.

Mme Catherine Bell: J'ai demandé tout à l'heure quels étaient les plus gros problèmes pour vous, et vous avez répondu que ce sont l'entretien, le dragage et les bénévoles.

En ce qui concerne le dragage, cela fait-il partie de l'argent consacré aux travaux de réparation ou pas? Sur ces 2,2 millions de dollars que vous recevez, 1,2 million, soit 60 p. 100, sont utilisés pour le dragage. Dans quelle mesure cela vous enfonce-t-il? Je songe tout simplement à ces 475 millions de dollars. Pour ce qui est de vous mettre tout simplement à niveau, ce chiffre est-il réaliste compte tenu de l'importance des travaux de dragage?

Nous avons parlé du changement climatique et de l'envasement et de quantité d'autres choses. Nous constatons que les tempêtes violentes se multiplient; je sais que les gens de la côte Ouest viennent tout juste d'en essayer encore une. Quelle incidence ces genres de choses vont-elles avoir sur ce chiffre en dollars?

M. Osborne Burke: Elles vont avoir une incidence énorme sur certains de ces ports. L'on voit des tempêtes qui transforment le littoral en y déposant de la terre. Comme le SMA l'a, je pense, expliqué ici l'autre jour, le budget renferme un montant de dollars précis. Je pense qu'il est cette année de 99 millions de dollars. Qu'il s'agisse de dragage dans l'Est, dans l'Ouest ou au centre du pays, tout cela doit être couvert par ce montant d'argent.

Il vous faut comprendre que, dans certaines de ces zones et collectivités côtières, ce sont des unités mobiles qui viennent, et les opérations de dragage sont de ce fait très coûteuses. L'on ne parle pas de 10 000 \$, mais de centaines de milliers de dollars. Et lorsque nous essayons de travailler ensemble collectivement et de couvrir plusieurs zones en même temps, d'être novateurs et d'aider avec les ports pour petits bateaux, une grosse partie de l'argent qui doit sortir du budget d'ensemble est accaparée par le dragage. C'est tout ce qu'ils ont. Une fois le dragage terminé, vous voyez ce qui reste dans chacune des régions.

Le président: Merci, monsieur Burke. Je me rends bien compte qu'il y a peut-être d'autres aspects dont vous aimeriez parler, mais il me faut, pour donner à chacun ici l'occasion d'intervenir, garder la balle en jeu.

Monsieur Kramp.

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

Merci, messieurs, d'être venus. Pour certains d'entre vous, cette rencontre est la deuxième, et j'apprécie la présence de ceux pour qui c'est une première.

Je vais partager mon temps avec M. Calkins, s'il m'en reste.

Pourriez-vous m'aider à comprendre la structure? Je sais que vous êtes chacun l'un des 15 administrateurs de cet organe national. Pourriez-vous m'aider à en comprendre la structure de haut en bas? Je suppose que vous êtes là à cause du rôle que vous jouez en qualité de leader au sein de votre région. Si l'on va au-delà de cela, je devine que vous faites chacun partie d'une administration portuaire. Êtes-vous chacun membre bénévole de votre administration portuaire? Êtes-vous des employés? Commençons par là.

• (1620)

M. Osborne Burke: Le Comité consultatif national des administrations portuaires est composé de 15 personnes émanant des cinq régions, trois par région. Nous sommes ici du fait soit d'avoir été nommé par les gens dans notre région, soit d'avoir été élu par des comités consultatifs régionaux ou des associations chez nous. Au bout du compte, donc, les administrations portuaires, les utilisateurs finaux, identifient les personnes et nous avons des comités régionaux dans le cadre desquels nous nous rencontrons, et c'est ce qui alimente le palier national.

Étant donné ce mode de composition, il faut en gros que la personne soit membre d'une administration portuaire. Peut siéger au conseil d'administration un pêcheur actif, un gestionnaire de port ou un bénévole issu de la communauté. Mais il faut en gros être membre d'une administration portuaire quelque part dans le pays pour pouvoir participer et offrir de son temps jusque et y compris à ce niveau.

M. Randy Kamp: Une administration portuaire type se compose de quoi?

M. Osborne Burke: En règle générale, qu'il y ait 10, 20, 50 ou 200 embarcations, chaque pêcheur ou usager du port serait membre de l'administration portuaire, y compris, possiblement, les transformateurs et les acheteurs. Dans certains cas, lorsqu'on est en présence d'une industrie aquicole mixte, alors toutes ces personnes seraient membres. L'administration portuaire tiendrait au moins une assemblée annuelle et, c'est à espérer, des réunions régulières, et dirigerait les affaires du port au quotidien. Lors de chaque assemblée annuelle, on élirait le conseil d'administration. Voilà le mode de fonctionnement type. Certaines des plus grosses administrations peuvent avoir des employés rémunérés. Certaines peuvent avoir des personnes qui sont payées pour faire du travail sur les quais, mais c'est très limité, et la grande majorité du travail est fait entièrement bénévolement.

M. Randy Kamp: Le président du conseil...

M. Osborne Burke: Le président du conseil ou le président de l'administration portuaire est en règle générale le premier responsable pour ce qui est de la communauté locale. Si vous regardez autour, il ou elle est sans doute le président du conseil d'administration ou le président d'une demi-douzaine d'organisations locales.

M. Randy Kamp: Et dans certains cas, ce conseil embauche un capitaine de port. Y en a-t-il parmi vous qui êtes des membres employés?

M. Bob Baziuk: Oui, c'est mon cas, monsieur Kamp.

M. Randy Kamp: Êtes-vous le seul dans ce cas?

M. Luc LeGresley: Dans le cas de mon administration portuaire, et de la plupart des administrations portuaires dans la région du Québec, les gens sont bénévoles. Certaines personnes ont peut-être une autre occupation, mais la plupart d'entre elles sont bénévoles. Pour pouvoir faire partie de ce qu'ils appellent le comité original, il leur faut tout d'abord faire partie de l'administration portuaire et être bénévole. Ces personnes ne peuvent pas travailler pour l'administration portuaire.

Après cela, dans la région du Québec, nous sommes huit qui venons de quatre secteurs différents. Ces huit personnes forment ce que l'on appelle l'administration portuaire régionale ou le comité consultatif régional. Puis, parmi ces huit personnes, trois personnes sont élues ou nommées pour siéger au comité national.

M. Randy Kamp: Dans cette administration portuaire standard, donc, chaque pêcheur utilisant le port en devient membre. Lorsque vous parlez des bénévoles, s'agit-il de ce groupe-là de personnes, de

ces 50 pêcheurs? Est-ce là votre groupe de bénévoles? Ou bien y a-t-il d'autres personnes à l'âme tout simplement communautaire et qui pourraient également travailler pour vous à titre de bénévoles?

M. Morris Fudge: Pas vraiment. Dans notre région, il y a des médecins qui siègent au conseil de notre comité. Étant donné la façon dont le tout a été conçu, quiconque était présent à la première réunion tenue pour créer l'administration portuaire devenait automatiquement membre.

M. Randy Kamp: Cela veut dire que je pourrais devenir membre d'une administration portuaire sans être pêcheur ni même utiliser le port.

M. Morris Fudge: Oui. Tout ce qu'il vous faut faire c'est écrire une lettre au président du comité, qui décidera alors s'il veut vous accepter à bord. Vous deviendriez alors membre du conseil.

M. Osborne Burke: Certains ports sont cependant limités à la pêche commerciale, car c'est là leur principal objet. Certains engloberont les pêcheurs récréatifs; certains offriront des sièges de membres affiliés pour la collectivité dans son ensemble. L'on reconnaît de plus en plus cela, car ce n'est pas comme si l'activité commençait et s'arrêtait avec les simples pêcheurs; toute la collectivité dépend du port, qui devient ainsi le centre d'activité principal.

M. Randy Kamp: Merci beaucoup. Je vous suis reconnaissant de ces explications.

M. Luc LeGresley: Je pense qu'il y a encore autre chose que nous devons examiner.

Nous avons eu l'occasion de faire le tour de toutes les administrations portuaires de la région du Québec à cause de l'actuelle situation de pénurie de fonds et ainsi de suite. Nous avons éprouvé beaucoup de difficulté à trouver des bénévoles désireux de faire partie de l'administration portuaire. Je sais qu'en ce moment il y a certaines administrations portuaires chez qui il y a peut-être une ou deux personnes qui s'occupent des quais; ces personnes commencent à accuser la fatigue et ne veulent pas faire partie de l'administration portuaire. Nous leur disons de rester et qu'il va peut-être se passer quelque chose, mais s'il ne vient pas un message fort du gouvernement, alors je pense que nous pourrions perdre beaucoup de gens.

• (1625)

Le président: Merci, monsieur Kamp.

Cela vous intéresserait peut-être de savoir que j'ai été l'un des membres fondateurs de l'administration portuaire de ma propre collectivité de St. Bride's. Vous auriez pu verser dans une baignoire tout le poisson que je prenais, mais j'étais très intéressé par la collectivité dans son ensemble, et c'est pourquoi j'étais devenu membre de l'administration portuaire.

La parole est maintenant à M. Calkins.

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

Merci beaucoup, messieurs, d'être des nôtres ici aujourd'hui, et merci également à tous ceux qui vous appuient.

En tant que membre du comité ne possédant pas de littoral, je m'intéresse de près au volet eau douce. Je sais que M. Benson avait d'autres obligations et je vais probablement adresser la plupart de mes questions à vous, M. Tomasson.

En considérant le budget de base et la ventilation régionale, nous constatons que la région Centre et Arctique, qui est vaste au point de pouvoir être le cinquième plus grand pays du monde, reçoit proportionnellement la plus petite part du budget. Étant donné qu'un si grand nombre de ces ports ont probablement un usage mixte, pourriez-vous m'expliquer, pour ma gouverne et celle du comité, si vous jugez que votre part est proportionnelle? Je ne cherche pas du tout à créer de dissensions ni rien du genre entre vous et vos collègues, mais votre part est-elle équitable, considérant la quantité de travail et d'effort qu'il faut pour entretenir les ports en eau douce?

Manifestement, vous ne connaissez pas les mêmes difficultés que sur la côte maritime, mais vous avez des problèmes de glace et de dragage, j'imagine, dans certains endroits. Pourriez-vous me parler des difficultés particulières que connaissent les ports en eau douce?

M. David Tomasson (à titre personnel): Pour répondre à votre question, de façon générale nous jugeons insuffisants les crédits alloués à notre région. Nous nous en plaignons sans cesse. Mes collègues vont être fatigués de m'entendre le répéter encore, mais oui, nous estimons que notre région est sous-financée. Mais nous avons conscience que les fonds sont limités.

Notre région s'en est plainte à maintes reprises au gouvernement fédéral qui a apporté quelques ajustements.

Je dois dire que l'ensemble du programme a reçu quelques fonds pour compenser la fatigue. Ces derniers n'ont jamais été répartis selon la formule de partage du budget, mais ont plutôt été partagés à égalité entre toutes les régions. Nous en avons été très heureux. Ils ont semblé reconnaître que nous avons les mêmes problèmes que toutes les autres régions et apporté quelques changements positifs, mais nous estimons néanmoins être défavorisés.

J'ajouterais aussi que peu de gens savent qu'il y a une pêcherie commerciale dans les provinces des Prairies, et c'est peut-être à cause de cela que la formule originale est ce qu'elle est, mais le lac Winnipeg à lui seul, je crois, est le douzième plus grand lac du monde. C'est un lac très dangereux, traître. Comme Bruce l'a mentionné, le programme des ports est très important pour nous. Je dirais que la très grande majorité de nos pêcheurs sont des Autochtones. Pour un grand nombre de nos ports, les crédits d'infrastructure sont cruciaux.

M. Blaine Calkins: En ce qui concerne le mandat du Programme des ports pour petits bateaux, son énoncé de vision dit clairement qu'il a pour vocation de soutenir la pêche commerciale, mais j'ai entendu dire aujourd'hui que certains de ces havres et quais, ou tout ce que vous voudrez, servaient également aux fins récréatives. Par « récréatives », entendez-vous les bateaux de plaisance, ou bien les pêcheurs de loisir, ou bien les pêcheurs sportifs commerciaux? Cela fait une légère différence.

Je serais curieux de savoir également, du point de vue de la responsabilité civile, si l'administration portuaire doit être assurée pour couvrir les risques des usagers de ces quais? Pouvez-vous m'en dire un peu plus sur les épreuves et les tribulations que vous avez vécues? Quels obstacles entrevoyez-vous au fur et à mesure que la demande d'utilisation augmente ou s'élargit?

M. David Tomasson: En gros, la majorité de nos ports dans la région Centre et Arctique sont utilisés par des pêcheurs commerciaux. Dans tous les cas, certains plaisanciers les utilisent aussi, mais à un degré beaucoup moindre — du moins dans notre région.

Pour ce qui est de l'assurance, c'était un gros problème pour nous tous dans ce programme, car nous n'avions pas d'assurance responsabilité civile ou autre, ni pour les administrateurs ni pour les employés ou bénévoles ou quiconque, mais nous en avons

obtenue une maintenant, en concertation avec le gouvernement fédéral.

Nous nous assurons nous-mêmes. L'argent ne vient pas du gouvernement fédéral, nous payons nous-mêmes. Il y a une formule de partage des coûts, et nous contribuons. Mais nous sommes maintenant assurés, depuis tout juste l'an dernier.

• (1630)

Le président: Merci, monsieur Calkins.

Nous allons faire maintenant un deuxième tour, avec cinq minutes pour chaque parti.

Monsieur Matthews, avez-vous une question?

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

Je veux souhaiter la bienvenue à nos témoins, en particulier à M. Fudge de l'excellente circonscription de Random-Burin-St. George's. Il est bon de vous voir, Morris.

Comme député, j'ai consacré davantage de temps au problème des ports pour petits bateaux qu'à tout autre sujet au cours de mes 10 années ici. Ma circonscription est située sur la côte et vit principalement de la pêche, avec quantité de ports et de problèmes.

Je pense que tous les membres du comité admettent, d'après les témoignages que nous avons entendus jusqu'à présent, qu'il faut une injection considérable de fonds dans le programme des ports pour petits bateaux — cela ne fait aucun doute.

Les régions établissent habituellement une liste des priorités de financement chaque année, et qu'ils envoient ici. En tant qu'administration portuaire, pensez-vous que les gens que vous représentez ont suffisamment accès au personnel de la Direction des ports pour petits bateaux? Vous estimez-vous équitablement traités par le personnel régional — les directeurs régionaux et leur personnel — pour ce qui est des crédits? Pensez-vous que les problèmes sont évalués et la liste des priorités dressée de manière équitable?

M. Morris Fudge: Bill, je dirais que dans la région de Terre-Neuve — et je ne parle que de la région de Terre-Neuve — nous avons une excellente coopération avec le programme des ports pour petits bateaux. Dans notre district, ce n'est pas un problème.

Le problème est que dans notre région nous avons 225 ports, avec 205 administrations portuaires exploitant 225 ports. Le problème ne réside pas au niveau du personnel de la Direction des ports pour petits bateaux. Nous n'avons pas de difficulté avec eux, cela je dois le dire. Ils font tout leur possible, vu les circonstances, avec les moyens dont ils disposent.

J'ai entendu Fabian dire la semaine dernière qu'il avait besoin de 40 millions de dollars dans sa région — sur la péninsule Connaigre il leur faut 40 millions de dollars rien que pour l'aquaculture — et nous recevons environ 27 millions de dollars.

Donc, non, nous n'avons pas de problème avec le programme des ports pour petits bateaux; le problème est que nous n'avons tout simplement pas assez d'argent pour faire le travail.

M. Bill Matthews: Je pose la question car en tant que députés nous faisons continuellement l'objet d'interventions portant sur les besoins respectifs des ports. Bien entendu, nous sommes également en liaison et en communication avec les bureaux régionaux de Ports pour petits bateaux. Je me demandais simplement quelle était votre impression.

Vous représentez les administrations portuaires de Terre-Neuve et du Labrador, c'est votre rôle ici. Je me demandais simplement quel est le sentiment général de ces représentants des administrations portuaires de la province concernant la relation. Estiment-ils être traités équitablement et correctement, sur le plan de l'accès et de l'établissement de la liste des priorités? Si vous n'êtes pas sur la liste des priorités régionales, vous n'allez pas obtenir de crédits.

C'est le seul motif de ma question. Je ne minimise pas le besoin d'argent — nous avons besoin de chaque sou réclamé par M. Byrne et de plus encore —, mais je me demandais quelle était votre impression à ce sujet. J'apprécie votre franchise.

Le président: Nous avons du temps pour M. McGuire, si vous partagez avec lui le temps qu'il vous reste.

Vous avez du temps pour une question. Vous en êtes à moins de deux minutes.

L'hon. Joe McGuire (Egmont, Lib.): Je veux cinq minutes.

Le président: Vous ne les aurez pas; désolé.

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Joe McGuire: Eh bien, merci pour les deux minutes, monsieur le président.

Je suis ici depuis assez longtemps pour connaître l'ancienne façon de faire les choses et la nouvelle, et je pense que la nouvelle façon est de loin meilleure. Les pêcheurs sont plus fiers de leur lieu de travail, ils s'y intéressent plus, et je pense que l'ensemble de la situation est meilleur.

Auparavant, il manquait des planches sur les quais, et l'on craignait que les enfants ne passent à travers. Il n'y avait personne pour faire les réparations, pour remplacer quelques planches; le travail n'était jamais fait. Je pense que les ports, dans l'ensemble, sont en bien meilleur état maintenant que les pêcheurs sont impliqués et font pression pour que les réparations soient faites.

Monsieur le président, j'aimerais poser cette question à peut-être deux personnes: qui paye pour le fonctionnement de l'administration elle-même? Je sais que les pêcheurs payent des droits d'accostage. Je me demandais si, en sus des pêcheurs, la province contribue. Je sais qu'elles ont un rôle dans d'autres aspects de la gestion fédérale de la pêche, mais sont-elles impliquées et contribuent-elles quelque chose, Morris et Luc? Ou bien un autre ministère fédéral est-il impliqué dans l'exploitation de l'un ou l'autre des ports de votre zone?

• (1635)

M. Morris Fudge: Nous facturons les sociétés, les acheteurs de poissons, qui viennent sur les quais. C'est de là que provient le gros de nos revenus; lorsque l'acheteur de poissons vient à quai, nous lui facturons un quart de cent par livre pour tout le poisson débarqué.

Ensuite, les pêcheurs payent pour l'accostage. Les pêcheurs payent des droits d'amarrage.

C'est de là que vient le gros de nos revenus pour l'exploitation du port et les réparations mineures.

Le président: Monsieur Legresley.

M. Luc LeGresley: Oui, s'il vous plaît.

Il faut réaliser aussi que nous connaissons beaucoup de problèmes en ce moment. Par exemple, dans les îles de la Madeleine — juste l'une de nos administrations portuaires — il leur faut trouver 25 000 \$ pour l'enlèvement des déchets.

Ils doivent également payer un surcroît de taxes municipales. Notre administration portuaire va devoir trouver 22 000 \$ chez les pêcheurs. Où vont-ils trouver cet argent?

L'hon. Joe McGuire: Peut-être la province pourrait-elle vous aider?

M. Luc LeGresley: Non. J'ai eu quelques contacts avec Nathalie Normandeau, qui est la ministre du Québec responsable des municipalités, et elle est prête à parler des taxes municipales et peut-être à faire quelque chose pour nous, mais je n'ai rien de plus pour le moment.

Le président: Merci, monsieur McGuire.

L'hon. Joe McGuire: Lorsque j'étais président, je ne me comportais jamais de cette façon.

Le président: Vous avez une meilleure chance d'obtenir un quai que d'obtenir plus de temps.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Monsieur Lévesque.

[Français]

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

Étant donné que je suis un nouveau membre du comité, je vais partager mon temps, qui n'est pas très long, avec mon collègue.

Je trouve que le nombre de bénévoles qui travaillent là est phénoménal et que cela représente énormément de temps. On sait qu'en 2005, une étude indiquait que le Canada économisait environ 7 milliards de dollars grâce au bénévolat. Avec l'inflation, ça pourrait bien être maintenant 8 milliards de dollars. Peut-être pourrait-on voter une motion à l'effet de vous accorder 10 p. 100 de ce 8 milliards de dollars.

Le ministère emploie actuellement une formule qui tient compte de cinq critères pour établir la répartition des fonds. Vous la connaissez. Pouvez-vous commenter cette formule?

M. Luc Legresley: Cette question est très délicate. N'oubliez pas qu'il y a un budget et que différents critères servent à le partager. Si demain on décidait de me donner un million de dollars, on serait obligé d'enlever ce million de dollars à une autre région. C'est malheureux.

En 2005, la région du Québec a décidé d'exercer des pressions énormes sur le gouvernement. On a dit au gouvernement que si on n'avait pas plus d'argent, c'était fini, on ne voulait plus rien savoir. Quel a été le résultat? La région du Québec et celle du Centre et de l'Arctique ont reçu 500 000 \$ supplémentaires, en plus de l'enveloppe budgétaire. Le message qui m'a été transmis est clair. Je suis prêt à exercer d'autres pressions demain, et ça ne me dérange pas du tout de dire au gouvernement ce que je pense afin d'obtenir un million de dollars pour l'ensemble des administrations portuaires et ne pas pénaliser les autres régions. Pourquoi aller chercher de l'argent dans les autres régions et en donner à celle du Québec et à celle du Centre et de l'Arctique, qui présentement ont une situation financière désastreuse? Ce n'est pas correct. Il a déjà trouvé 500 000 \$ pour la région du Québec et 500 000 \$ pour celle du Centre et de l'Arctique. Pourquoi n'en trouverait-il pas un peu plus pour nous aider?

S'il n'est pas prêt à le faire, je m'excuse, mais c'est clair que la région du Québec va réagir, parce qu'on a besoin d'argent. Soixante pour cent des dépenses sont consacrées au dragage. Ça n'a aucun sens. C'est la situation, et cela sans compter les à-côtés que vous ne connaissez pas. Vous devriez passer une semaine dans chacun des havres de pêche et administrer ces havres. Vous verriez que les pêcheurs vous parleraient, vous diraient qu'ils veulent de l'argent et vous présenteraient leurs problèmes. Vous comprendriez la situation. Il faut aller sur le terrain.

Depuis 12 ans, je suis conseiller municipal pour la deuxième ville en importance en Gaspésie et je n'ai jamais vu un gouvernement porter si peu attention aux havres de pêche. Dans notre MRC, il y a sept havres de pêche importants, et l'argent n'est pas au rendez-vous. C'est la même chose pour les Îles-de-la-Madeleine et dans n'importe quelle autre région. En tant qu'élu municipal, je suis déçu. Et je suis très poli dans mes commentaires. Quand on parle des régions, de Terre-Neuve ou d'ailleurs, on ne parle pas des grandes villes mais des petites régions. Le fédéral pourrait injecter un montant déterminé, et ça pourrait aider l'économie des régions. Elles sont en train de décliner, et aujourd'hui, on réduit les sommes allouées. Pourquoi n'investirait-il pas dans les havres de pêche pour aider les pêcheurs et aider l'économie des régions? Il ne le fait pas.

En tant qu'élu municipal, je suis énormément frustré et mécontent des élus fédéraux, parce qu'ils sont en train d'abandonner les régions. J'en veux pour preuve le fait qu'ils ne sont même plus là pour les bureaux de poste et pour les havres de pêche. Si c'est ce qu'ils veulent, on ne votera pas pour eux, on va s'en tenir au provincial. C'est ma philosophie, maintenant. C'est frustrant et il y a beaucoup d'individus qui pensent comme moi aujourd'hui. Le fédéral n'est pas présent dans les régions. On parle des régions les plus pauvres. Je m'excuse de ma frustration, mais c'est ce qui se passe en ce moment.

• (1640)

M. Yvon Lévesque: Monsieur le président, je vais céder la parole à mon collègue de la deuxième ville en importance de la Gaspésie.

[Traduction]

Le président: C'est très aimable. Vous avez 45 secondes.

[Français]

M. Raynald Blais: Je vais également témoigner de ma frustration et je terminerai sur ces paroles.

Oui, nous allons fournir un rapport et continuer de faire pression. Pour ma part, cela fait plusieurs années que je fais pression sur les gouvernements pour qu'ils investissent plus d'argent. Je crois que nous sommes rendus au point où il faudra une mobilisation

beaucoup plus large et des actions beaucoup plus intenses et importantes pour avoir une visibilité, afin qu'il y ait des fonds suffisants dans le prochain budget pour le dossier des ports pour petits bateaux. Lorsqu'on parle de fonds suffisants, ce n'est pas 35 millions de dollars de plus par année, c'est un minimum de 100 millions de dollars de plus par année pour une longue période. Dans ce sens, pour obtenir tout cela, il faut une vaste mobilisation.

Vous le savez, certains agriculteurs de l'Ouest ou d'ailleurs viennent ici avec leurs tracteurs. Je ne dis pas qu'il va falloir venir ici avec les infrastructures, mais quelque part, il va falloir cette mobilisation beaucoup plus large pour réussir à influencer le gouvernement actuel.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Blais.

Ce sera très intéressant de voir les bateaux alignés sur la rue Wellington.

Nous allons passer à Mme Bell.

Mme Catherine Bell: Merci, monsieur le président.

Eh bien, je pense que l'an dernier, lorsque j'étais fraîchement élue, j'ai vu pendant les premières semaines de mon quart une foule de tracteurs. Je ne vois donc pas pourquoi nous ne pourrions pas voir ici des bateaux. La rivière vient jusque-ici.

Je dois dire qu'il est très rafraîchissant d'entendre les gens qui font le travail sur le terrain dans nos collectivités et s'occupent de nos ports pour petits bateaux. Ce que je retire de toute cette séance, c'est qu'il faut beaucoup d'argent — cela semble être le thème dominant — pour aider les bénévoles, pour assurer l'entretien, pour mettre les ports à niveau, et pour toute une série d'autres choses si l'on songe à des agrandissements. Ensuite, il y a le dragage.

Je me demande, alors que nous avons un excédent de 14 milliards de dollars dans les coffres fédéraux, pourquoi aucune mention n'a été faite des ports pour petits bateaux. Le montant dont vous avez besoin, 600 millions de dollars prélevés sur cette somme, n'est pas trop demander. C'est à se demander quelles sont les priorités du gouvernement.

Cela dit, nous savons ce qui s'est passé et nous devons maintenant, je suppose, compter sur le prochain budget. J'avais posé une question sur le dragage lors du dernier tour, mais nous avons été en quelque sorte interrompus.

Monsieur Legresley et monsieur Baziuk, vous pouvez répondre si vous vous souvenez de ma question, ou bien simplement faire quelques remarques là-dessus. Je trouve ce sujet très intéressant.

M. Bob Baziuk: Désolé, je ne me souviens pas exactement de la question.

Mme Catherine Bell: Je crois que je parlais du coût et de ce qu'il représente par rapport au chiffre que vous avez mentionné, les 475 millions de dollars pour l'entretien. Sur les montants que vous touchez chaque année, vous dépensez 60 p. 100 pour le dragage, si les chiffres sont exacts. Je crois que M. Burke a donné une réponse partielle. Je sais que M. Legresley voulait ajouter quelque chose.

• (1645)

M. Luc LeGresley: Le chiffre que je connais concerne les autres régions. La plus grande partie du budget de la région Québec va au dragage. Pour ce qui est des autres régions, ce pourrait être 10 à 15 p. 100 du budget. Quels que soient les chiffres, les provinces Maritimes reçoivent beaucoup d'argent, mais elles en ont besoin pour faire le travail. Elles ont moins de dragage.

Le problème est que le coût du dragage devient tellement élevé. La région du Québec a pour position qu'elle ne pourra pas payer plus de 1,3 million de dollars par an pour le dragage. Que va-t-il donc se passer s'il n'y a pas de dragage dans certains des ports? Voilà le problème qui se pose. Il va lui falloir fixer un plafond, dire qu'elle ne peut payer plus que ce montant. Voilà la solution sur la table. Est-elle rationnelle? J'en doute. On va peut-être constater, si le dragage n'est pas fait, que les navires auront du mal à entrer dans le port. Oui, nous allons rencontrer des problèmes dans l'avenir proche.

Cela n'a pas de sens de dire que l'on ne peut pas dépenser plus qu'un certain chiffre, mais c'est ce qui se passe.

M. Bob Baziuk: Les coûts du dragage peuvent fluctuer en fonction de facteurs comme le prix du carburant. La mobilisation est énorme. Pour mobiliser une plate-forme de dragage, il faut compter environ 30 000 \$ à prélever sur vos crédits. Il y a donc toutes sortes de choses qui s'additionnent. C'est un travail très coûteux.

M. Osborne Burke: Un autre problème avec le dragage est que l'élimination des rejets de drague devient de plus en plus problématique, s'il y a le moindre risque de contamination qui limite les lieux de dépôt, et cela représente un coût majeur, sans parler des évaluations environnementales et des études d'habitat et contraintes réglementaires qui nous sont imposées par la loi.

M. Luc LeGresley: Si vous cherchez une solution, de la façon dont je vois les choses — car je représente la région du Québec —, pourquoi ne pas mettre de l'argent de côté pour le dragage dans toutes les régions, après avoir calculé le coût? Mettez-le dans une enveloppe, et ensuite utilisez une formule de partage pour distribuer l'argent aux régions. Nous connaissons un énorme problème; d'autres régions n'en souffrent pas.

Mme Catherine Bell: Merci. C'était intéressant.

Le président: Il reste quantité de temps pour une courte question.

Mme Catherine Bell: Très courte. Quelle chance.

Le président: Très courte. Vous êtes chanceuse. Je me montre aussi généreux que possible.

Mme Catherine Bell: Vous avez fait état de taxes, et pour que les choses soient claires, s'agit-il là des taxes municipales imposées aux administrations portuaires? Est-ce là ce que vous devez payer?

M. Luc LeGresley: Oui. Pour quelque raison, dans le passé, les municipalités ne taxaient pas l'infrastructure. Par exemple, si nous avions un hangar ou quelque chose du genre, elles ne... Mais puisque les municipalités ont besoin de plus d'argent, parce qu'elles-mêmes éprouvent des problèmes — et n'oubliez pas les coupures fédérales, et les autorités provinciales coupent les crédits aux municipalités. Les citoyens payent de plus en plus de taxes et ainsi de suite. Dans la région du Québec, aujourd'hui chaque administration portuaire, dès

lors qu'elle est propriétaire de quelque chose, va devoir payer des taxes sur ce bien. Notre administration portuaire des îles de la Madeleine — j'ai appris cela il y a deux semaines — va devoir payer 1 000 \$ de plus rien que pour cette année. Il en sera de même pour chaque administration portuaire.

Je sais que dans les Maritimes ils ont la possibilité de discuter, et ils n'y payent plus de taxes municipales, sauf erreur, ce qui est très bien.

J'ai eu quelques entretiens avec Natalie Normandeau. Comme vous le savez tous, elle est très en vue au sein du gouvernement du Québec. Elle est disposée à discuter de cette situation. Si elle répond non, mon Dieu, je ne sais pas ce qui va se passer.

M. Osborne Burke: À titre de clarification, dans la région des Maritimes et du Golfe, nous sommes à toutes fins exemptés de la taxe pour ce qui est du quai lui-même; cependant, s'il y a dans le port des structures, des hangars à poisson, des hangars à engins, le bâtiment lui-même est imposé — pas le terrain qui est un bien fédéral. À un moment donné, les municipalités ont tenté de nous taxer, car elles avaient coutume de recevoir du gouvernement fédéral une subvention tenant lieu de taxes, une fois que nous avons repris le port et bien que le gouvernement fédéral en reste propriétaire. Mais nous avons pu régler cela dans la région des Maritimes et du Golfe avec toutes les provinces qui ont adapté leur législation — la Nouvelle-Écosse l'avait déjà fait. Du moment qu'il y a accès public, nous n'étions pas imposés sur les structures elles-mêmes, ce qui aurait été impossible.

• (1650)

Le président: Merci, monsieur Burke.

Monsieur Allen.

M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC): Merci, monsieur le président, et merci messieurs d'être venus, ainsi que tous vos collègues.

Je vais tâcher de ne pas dépasser mon temps, juste au cas où je voudrais un quai dans ma circonscription, monsieur le président.

J'apprécie, Bob, vos commentaires concernant l'épuisement des bénévoles, car il y a dans le pays un nombre énorme d'organisations bénévoles, dans tous les domaines, et ce sont toujours les mêmes qui se portent volontaires.

En ce qui concerne l'infrastructure — et je soupçonne que la fatigue des bénévoles a réellement commencé lorsque l'infrastructure à commencer à se dégrader —, à quel moment les régions ont-elles vraiment vu la situation se détériorer et avez-vous vraiment commencé à essayer les doléances venant des gens dans les régions?

M. Bob Baziuk: Il est difficile de répondre à cette question. Je pense que cela est remonté par notre forum national, ce réseau au niveau du CCNAP, et c'est vraiment par ce biais que nous avons constaté cette fatigue au niveau national. Mais vous avez mis le doigt sur le problème. C'est lorsque les choses ont commencé à se dégrader au point que le niveau de stress augmentait que nous avons commencé à voir tout cela. Je ne sais pas, cela a réellement commencé il y a peut-être cinq à sept ans.

Le bois est organique, et si vos quais sont en bois et commencent à pourrir... une fois que cela commence, c'est rapide. La détérioration va en s'accéléralant.

M. Osborne Burke: Pour ajouter un mot à cela, l'année prochaine sera la 20^e année d'existence des administrations portuaires. Des mécanismes de consultation ont été mis en place au cours des dix dernières années à peu près. Cela a donné l'occasion aux clients des membres des administrations portuaires d'exprimer leurs préoccupations et leurs doléances. Cela a probablement joué un rôle, ainsi que l'accroissement du stress au fur et à mesure que l'infrastructure a commencé à se détériorer. Si vous regardez la plupart des administrations portuaires, 20 ans après, ce sont toujours les mêmes personnes dans la salle et elles commencent à être fatiguées.

M. Mike Allen: Lors d'une incarnation précédente de ce comité, en 2001, celui-ci a recommandé que le gouvernement fédéral alloue 400 millions de dollars au cours des cinq années suivantes. Je sais que nous-mêmes avons touché 20 millions de dollars par an au cours de ces cinq années pour remettre en état les installations. J'ai quelques questions à ce sujet.

Est-ce que ces 400 millions de dollars à l'époque comprenaient un montant pour le dragage? Sinon, quelle escalade de ces coûts prévoyez-vous?

Je réalise que vous nous donnerez des chiffres selon votre optique. Mais lorsqu'il s'agit de budgétiser pour ce genre de chose, dans quelle mesure est-il pratique de le faire sur une base quinquennale? Nous réalisons tous la difficulté sur le plan des ressources humaines à effectuer ce travail. Concrètement, peut-on envisager que vous dépensiez 100 millions de dollars de plus au cours des cinq prochaines années? Sera-t-il possible de faire le travail de toute façon?

M. Osborne Burke: Nous arrivons tout juste à la fin des cinq années avec les 20 millions de dollars chaque année. Nous avons pu nous concerter avec la direction des ports pour petits bateaux, dépenser la somme et réaliser des améliorations majeures. Maintenant, ce montant est inscrit de manière permanente dans notre budget de base, ce que nous apprécions grandement.

Je crois que le SMA a expliqué ici lundi que si vous avez 500 millions de dollars sur la table demain, la réalité est que vous ne pourrez utiliser toute la somme en une année. Il faut une planification et du temps pour utiliser les crédits. Mais donnez-les et étalez-les sur cinq ans ou dix ans. S'il y a un engagement du gouvernement fédéral et de toutes les parties à débloquent les montants, je suis sûr que nous pourrions collaborer avec la Direction des ports pour petits bateaux. Lorsqu'on cherche à planifier pour les administrations portuaires individuelles, on se rend compte qu'il faut être mieux préparé.

Nous allons toujours être confrontés aux effets des tempêtes et conditions environnementales. Cependant, si 32 millions de dollars seront sur la table annuellement, il y aura une volonté et moyen d'utiliser cet argent pour relever, dans les meilleurs délais, les défis que nous connaissons dans les différentes régions du fait des conditions météorologiques et du temps limité pour faire le travail. Il faut réellement réaliser que la planification représente un facteur clé.

Donc, si le gouvernement voulait mettre l'argent sur la table, je suis sûr que nous relèverions volontiers ce défi avec nos partenaires du Programme des ports pour petits bateaux et serions très heureux.

[Français]

M. Luc Legresley: Ce qui m'inquiète le plus aujourd'hui, c'est que pendant cinq ans, le gouvernement a dépensé 100 millions de

dollars. Tout l'argent a été bien dépensé, je n'ai aucun doute à ce sujet. Les régions se disputaient pour obtenir un maximum de fonds.

Par ailleurs, il faut comprendre que des travaux avaient été évalués à 10 millions de dollars, mais qu'ils se sont élevés à 4 millions de dollars. Alors, avec les 4 millions de dollars qui ont été dépensés, la structure sera-t-elle en mesure de supporter des tempêtes pendant cinq ans ou dix ans? Normalement, on parle de 20 ans de tempêtes.

À Rivière-au-Renard, c'était un projet de 10 millions de dollars, mais ils ont obtenu un peu plus de 4 millions de dollars. Donc, la structure qui a été mise en place va résister pendant un certain temps. Par contre, dans peu de temps, ce sera à recommencer.

Les 100 millions de dollars ont été tellement étirés et réduits qu'à un moment donné, on se demande si le travail est adéquat pour répondre efficacement à toutes les circonstances, tant aux opérations, aux besoins des administrations portuaires et, surtout, aux intempéries actuelles, etc. La question se pose.

Si vous dites aujourd'hui que vous donnez 100 millions de dollars sur cinq ans, ce sera la même chose. Par contre, si vous allez faire un travail dans un des havres de pêche, assurez-vous de donner 20 millions de dollars, si ça coûte 20 millions de dollars. N'allez pas mettre 15 millions de dollars pour épargner de l'argent alors qu'on sait très bien que ce qui sera construit ne sera peut-être pas conforme aux normes, selon Travaux publics et Services gouvernementaux Canada ou les ingénieurs. Il faut faire attention. AU niveau monétaire, il faut être prudent. On peut investir 100 millions de dollars dans des infrastructures qui ne dureront pas 20 ans comme prévu, mais 10 ans. C'est là où il faut être prudent.

• (1655)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Allen.

Nous avons bouclé nos deux tours. Je suis sûr que nous pourrions passer encore pas mal de temps à échanger des questions et des réponses.

Je veux remercier les témoins de leur présence aujourd'hui et de la franchise et de la sincérité de leurs commentaires et réponses. Je réalise que cette rencontre a été hâtivement organisée et nous vous remercions grandement de votre coopération, qui nous aide à faire notre travail de député. Je vous souhaite également des délibérations fructueuses dans les jours qui viennent.

Si vous le permettez, j'inviterai M. Burke à dire quelques mots de clôture au comité.

M. Osborne Burke: Tout le groupe apprécie certainement l'invitation à venir ici parler aux membres et répondre aux questions.

Somme toute, il s'agit d'un programme, le programme des administrations portuaires. J'ai entendu M. McGuire parler de fierté à l'égard de nos ports. Elle est réelle et c'est probablement un programme qui n'a rien à envier à aucun autre au Canada. Il comporte des défis, et ils ne sont pas nécessairement toujours d'ordre monétaire, mais lorsqu'il s'agit de l'infrastructure, c'est une question de dollars. Nous sommes confrontés à cela.

Quelqu'un a évoqué une formule de répartition budgétaire. À mon sens, il vaut mieux laisser cela aux mains des administrateurs du ministère, une fois que les crédits seront au rendez-vous. Notre objectif premier est d'amener le gouvernement fédéral à injecter davantage de fonds dans ce programme. Comment cet argent sera réparti, c'est le débat d'un autre jour.

Disons les choses clairement. Nous sommes résolus, collectivement, à faire tout notre possible pour aider le gouvernement à prendre la décision de débloquer ces crédits. Comment ils seront distribués ensuite, nous verrons bien et les régions s'occuperont de cela. Les directeurs régionaux des ports pour petits bateaux, le directeur général et le SMA pourront se concerter entre eux... Ils sont probablement mieux préparés à cerner les besoins et à distribuer les fonds, en faisant de leur mieux et sachant qu'eux aussi sont aux prises avec des défis.

Aujourd'hui, les fonds disponibles dans chaque région ne suffisent pas. Si vous regardez dans notre région, comme dans n'importe quelle autre, ils peuvent se voir soumettre plusieurs centaines de projets majeurs dépassant 50 000 \$, et ce peut être pareil d'un bout à l'autre du pays. Ils n'ont que des fonds limités à dépenser dans leur région. Il leur faut donc opérer des choix et on ne peut que respecter les décisions qu'ils prennent. Cependant, sans doute une vingtaine d'administrations portuaires seulement reçoivent des fonds pour leurs grands projets et les 50 autres sont très fâchées et appellent leur député et demandent : « Où sont mes dollars »? Je n'aimerais certes pas être à la place des responsables du Programme des ports pour petits bateaux qui sont obligés de prendre ces décisions. Je pense que nous pouvons tous collectivement travailler ensemble pour leur obtenir davantage de crédits.

Une partie de cet argent pourra servir à dispenser et à améliorer la formation et à réaliser les initiatives que nous avons en cours avec le Programme des ports pour petits bateaux et qui vont, en bout de route, aider les administrations portuaires. Chaque fois qu'elles le peuvent, ces dernières essaient de collaborer entre elles dans une région donnée. Certaines administrations portuaires gèrent cinq ou six ports, lorsque c'est possible. Ce n'est pas possible partout. Mais tous ces outils qui peuvent aider les ports individuellement et l'ensemble, collectivement, contribuent quelque chose. Nous essayons de trouver des fonds partout où c'est possible.

Je mentionnerais juste très brièvement les ports de plaisance. Si vous avez une rampe de mise à l'eau pour vos bateaux de pêche commerciaux et si vous pouvez récolter 1 000 \$ de plus par an dans un petit port en permettant aux gens du coin de mettre leur bateau à l'eau, eh bien c'est excellent. Pour générer des revenus, nous sommes très créatifs dans notre recherche d'argent. Chaque fois que nous pouvons dégager des revenus pour aider... Finalement, au total, cela aide tout le monde dans le programme, et c'est ce qu'il faut viser.

Merci.

• (1700)

Le président: Merci, monsieur Burke.

Merci encore à tous.

Nous allons faire une pause de cinq minutes pour libérer la table et nous reviendrons pour discuter de nos autres travaux.

Merci beaucoup.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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

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

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

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

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

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

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