



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 049 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 24 avril 2007

Président

M. Gerald Keddy

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

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

Comité permanent des pêches et des océans

Le mardi 24 avril 2007

• (1110)

[Traduction]

Le président (M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC)): Conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, nous procédons à une étude du Budget principal des dépenses 2007-2008, crédits 1, 5 et 10 sous la rubrique Pêches et Océans, renvoyé au comité le 27 février.

J'aimerais souhaiter la bienvenue au ministre, monsieur Hearn.

Nous sommes reconnaissants au ministre et à ses fonctionnaires d'avoir pris le temps de venir rencontrer le comité. Les fonctionnaires qui accompagnent le ministre sont Larry Murray, sous-ministre, George Da Pont, commissaire de la Garde côtière canadienne, David Bevan, sous-ministre adjoint, Gestion des pêches et de l'aquaculture, et Cal Hegge, sous-ministre adjoint, Ressources humaines et services intégrés.

Bienvenue.

Nous avons à l'origine réservé une heure pour votre comparution, puis nous avons l'intention de poursuivre nos travaux à huis clos pour terminer notre rapport sur la chasse au phoque. Le ministre nous a dit qu'il pouvait être des nôtres pendant 90 minutes; je serai donc très strict en ce qui a trait au temps réservé aux questions. Si vous ne me forcez pas à vous interrompre, je n'aurai pas besoin de le faire.

Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, voulez-vous présenter des commentaires liminaires?

L'hon. Loyola Hearn (ministre des Pêches et des Océans): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis très heureux d'être des vôtres encore une fois. Vous avez déjà présenté ceux qui m'accompagnent aujourd'hui. Il y a d'autres fonctionnaires qui sont dans la salle et auxquels vous pourrez faire appel si vous posez des questions plus techniques. Nous essaierons de nous assurer de répondre à toutes les questions.

Depuis notre dernière rencontre en novembre, notre gouvernement a pris d'autres mesures en faveur des pêcheurs du Canada. Je suis fier de vous donner un aperçu de ces réalisations avant de répondre à vos questions.

Commençons par le budget fédéral de cette année. Nous avons annoncé des dépenses d'un peu plus de 581 millions de dollars pour des initiatives liées au MPO et à la santé de nos océans. De ce montant, l'investissement le plus important ira à la Garde côtière canadienne, qui obtient 324 millions de dollars, sur une période de dix ans, pour acheter, exploiter et entretenir six nouveaux navires. Ces fonds portent à 750 millions de dollars les engagements de notre gouvernement au profit du renouvellement de la flotte de la Garde côtière jusqu'à maintenant.

Cela signifie que quatre nouveaux navires de recherche en haute mer et 12 nouveaux patrouilleurs semi-hauturiers sillonneront les eaux d'ici 2014. Les navires seront déployés dans leurs régions d'affectation respectives au fur et à mesure qu'ils seront disponibles. J'aimerais préciser que tous ces navires seront construits ici, au Canada.

Huit des nouveaux patrouilleurs semi-hauturiers seront affectés principalement à des fonctions de conservation et de protection dans les Maritimes, au Québec et sur la côte du Pacifique. Les quatre autres bâtiments sont de nouvelles acquisitions pour notre flotte et ils seront affectés à des fonctions de sécurité maritime dans la région Saint-Laurent-Grands Lacs. Les quatre navires de recherche en haute mer seront des bâtiments à la fine pointe de la technologie. Trois d'entre eux serviront à des missions de recherches halieutiques dans les régions du Pacifique, des Maritimes et de Terre-Neuve-et-Labrador, et le quatrième, qui aura son port d'attache dans les Maritimes, se consacrera à des recherches océanographiques.

Dans l'ensemble, cinq des nouveaux navires constituent des additions à la flotte de la Garde côtière et les 11 autres viennent remplacer des navires sur le point d'achever leur durée de vie utile. Il est aussi question de faire l'acquisition d'un hydroglisseur à grande vitesse qui serait affecté à des fonctions de recherche et sauvetage dans la région du Québec.

Pour ce qui est de renouveler la flotte, nous faisons ce qu'il faut. Nous ajoutons des ressources et en remplaçons d'autres là où les besoins se font sentir. Par exemple, j'ai annoncé aussi le redéploiement de deux brise-glace lourds de la Garde côtière, le *Terry Fox* et le *Louis St-Laurent* de la région des Maritimes à celle de Terre-Neuve-et-Labrador. Cette mesure fera économiser aux Canadiens quelque 10 millions de dollars en frais d'infrastructures additionnelles qui auraient été nécessaires pour garder ces navires dans le port de Halifax. Ces deux brise-glace sillonnent les eaux de l'Arctique de juin à novembre, et ils sont affectés dans le golfe en hiver. Nous disposons de plus d'espace qu'il n'en faut dans les ports de St. John's et d'Argentia pour les y accueillir. Et ces deux ports sont un peu plus proches de l'Arctique, leur principale zone de desserte. Il n'y a donc aucun besoin opérationnel qui justifie le maintien de ces deux bâtiments dans les Maritimes. La construction d'infrastructures additionnelles à Halifax serait un gaspillage de fonds publics — ce que la vérificatrice générale a déjà mentionné d'ailleurs.

En suivant les nouvelles nationales dernièrement, vous avez peut-être entendu ou lu que le *Terry Fox* arrive à Terre-Neuve pour libérer des glaces plusieurs des 90 bateaux qui y sont immobilisés. Les besoins opérationnels pour ces navires sont bien évidents.

Les pêcheurs du Canada ont également eu leur part du gâteau dans d'autres parties du budget de cette année, dont 39 millions de dollars consacrés à la recherche halieutique sur deux ans, et 20 millions de dollars, sur deux ans aussi, à l'Initiative des pêches commerciales intégrées de l'Atlantique. Le MPO a également reçu 30 millions de dollars, sur deux ans, sur les 110 millions prévus pour la mise en oeuvre de la Loi sur les espèces en péril. Et nous obtiendrons aussi 9 millions de dollars dans les deux prochaines années, sur les 19 millions de dollars prévus pour une nouvelle initiative liée aux océans, qui nous aideront à nous acquitter de nos responsabilités dans le cadre du *Plan d'action pour les océans du Canada*.

Nous avons porté à 750 000 \$ l'exemption d'impôt à vie sur les gains en capital. Cette mesure, qui aidera les pêcheurs à prendre leur retraite à leurs propres conditions, nous facilitera la tâche dans la rationalisation de l'industrie de la pêche.

Je dois souligner que le Budget principal des dépenses que vous avez vu ne reflète que partiellement la situation financière de mon ministère. Je dépose aujourd'hui deux présentations qui vont un peu plus dans le détail : une qui concerne le Budget principal des dépenses comme tel, et une seconde, qui brosse un tableau à jour du financement sur lequel nous comptons cette année, y compris les fonds du récent budget. Bien sûr qu'il reste encore des écueils et des contraintes de financement. Et bien sûr que, même si nous aimerions en faire plus, nous ne pouvons tout simplement pas faire tout ce qu'on nous demande de faire.

J'aimerais ajouter un mot au sujet de l'autre point qui intéresse le comité, le programme des Ports pour petits bateaux. J'ai le plaisir de vous dire que le financement temporaire de 20 millions de dollars, que l'ancien gouvernement avait prévu de terminer cette année, sera ajouté de façon permanente à notre budget. Avec cette somme, et les 11 millions de dollars supplémentaires accordés au programme cette année, le financement total de ce programme pour cette année atteindra 96,8 millions de dollars. Voilà une bonne nouvelle, qui stabilise le budget au niveau de l'an dernier. Mais j'espère pouvoir obtenir d'autres fonds afin de maintenir ces ports, qui sont si essentiels pour nos collectivités côtières.

•(1115)

Passons maintenant au renouvellement des pêches. Au cours de la dernière année, j'ai passé beaucoup de temps à parler avec des pêcheurs, des ministres des provinces et d'autres intervenants. Ce qui est ressorti de ces discussions, et nos propres recherches, c'est que les pêches canadiennes sont toujours en proie à des défis importants.

Dans cet esprit, j'ai eu le grand plaisir d'annoncer récemment quelques-unes des initiatives que nous lançons afin de mieux appuyer l'industrie de la pêche. D'un point de vue national, nous avons annoncé une nouvelle approche intégrée de la gestion des pêches, que l'on connaît maintenant sous l'appellation « De la mer à la table ». Cela signifie une approche qui met l'accent sur les avantages les plus grands de la ressource offerts aux pêcheurs et à tous les Canadiens.

Une bonne partie du travail qui nous attend comprend la restructuration et la rationalisation des diverses composantes de l'industrie de la pêche. L'exemption d'impôt à vie sur les gains en capital, dont j'ai parlé plus tôt, jouera un rôle essentiel à la réalisation de ces initiatives. Les pêcheurs comprennent que la restructuration et la rationalisation sont nécessaires à la viabilité à long terme de l'industrie. Et nous examinons différentes approches fondées sur le marché pour atteindre cet objectif pour diverses pêches.

En même temps, les pêcheurs veulent veiller à ce que, après la mise en oeuvre de la consolidation et de la rationalisation, les permis

se retrouvent entre les mains des pêcheurs indépendants. Compte tenu de cela, j'ai pris des mesures pour renforcer les politiques du propriétaire-exploitant et de la séparation des flottilles pour le Canada atlantique, qui contribuent à veiller à ce que la santé, les avantages et le contrôle des pêches demeurent dans les mains des pêcheurs indépendants. Je mets donc un terme aux prétendues pratiques « conventions de fiducie ». J'espère que, comme votre comité l'a demandé à plusieurs reprises, cela permettra de régler nombre des problèmes qui existent dans le secteur des pêches. J'estime que ces mesures aideront grandement les pêcheurs à exploiter leurs entreprises pour en tirer le maximum de profit.

J'ai aussi annoncé mon intention d'établir une liste de contrôle de la viabilité de nos pêches commerciales au Canada, qui servira à démontrer si une pêche est viable ou non à nos marchés et à d'autres parties. Cette mesure devrait aider le secteur canadien du poisson et des fruits de mer à se tailler une place sur les marchés mondiaux, en cette période où les détaillants et les consommateurs exigent de plus en plus de produits « écocertifiés ».

Nous avons eu le plaisir aussi d'annoncer un certain nombre de mesures financières qui aideront les pêcheurs canadiens à s'établir sur des bases plus solides.

Nous réviserons la structure tarifaire des droits de permis à la grandeur du pays afin d'assurer un traitement juste à tous les pêcheurs, compte tenu de la hausse des frais d'exploitation d'une entreprise de pêche.

Le ministère des Ressources humaines et du Développement social versera une contribution d'un demi-million de dollars dans le cadre d'une stratégie de formation et de développement des compétences en pêche. L'application de cette stratégie sera organisée par le Conseil canadien des pêcheurs professionnels et nous aidera à appuyer notre nouvelle approche « De la mer à la table » au sein de l'industrie.

Pour les pêches du Québec, je me suis engagé à apporter permanence et stabilité aux modalités de partage des pêches d'ici 2010. Je me suis aussi engagé à établir des parts de flottilles géographiques qui contribueront à une stabilité accrue. En outre, nous prévoyons mener une étude de viabilité pour l'industrie de la crevette nordique en haute mer.

Nous savons tous que les crevettiers du Nouveau-Brunswick et du Québec souhaitent obtenir un répit dans les droits de permis qu'ils doivent acquitter afin de compenser, d'une part, la baisse des prix de la crevette et, d'autre part, la hausse de certains frais, par exemple celle du carburant, qui a un impact sur tous les segments de l'industrie. Je peux vous dire que je surveille la situation de près et que les droits de pêche de la crevette feront partie de la révision nationale de la structure tarifaire.

Je suis convaincu aussi que les autres mesures que nous mettons en place permettront aux pêcheurs de gérer leurs entreprises avec plus d'efficacité.

Dans cet esprit d'autodétermination pour les pêcheurs, j'ai aussi le plaisir de prendre plusieurs autres mesures dans le cadre de l'Initiative fédérale-provinciale de renouvellement de l'industrie des pêches pour Terre-Neuve-et-Labrador. Ces mesures découlent de consultations importantes que nous avons tenues auprès des intervenants de l'industrie et d'un travail considérable de la part de la province et de mon ministère.

Afin d'aider à l'autorationalisation de l'industrie, nous avons éliminé un certain nombre d'obstacles réglementaires. Par exemple, nous permettrons aux pêcheurs de combiner leurs entreprises de pêche et nous avons établi de nouvelles catégories de bateaux selon la taille. Les gens pourront construire de plus gros bateaux pour des raisons de sécurité entre autres choses. Les pêcheurs du noyau auront ainsi la possibilité d'utiliser les bateaux qui répondent mieux à leurs besoins. Nous allons également éliminer les restrictions sur le volume dans les politiques actuelles de remplacement des navires. Nous allons aussi aider à la restructuration et à la rationalisation de la flottille de pêche côtière de la crevette dans cette province en convertissant les permis côtiers temporaires en permis ordinaires.

• (1120)

Je crois que, globalement, ces mesures et investissements accorderont aux pêcheurs du Canada une marge de manoeuvre accrue dans la direction de leurs entreprises, pour ainsi améliorer la viabilité et la durabilité de l'industrie pour ceux qui en dépendent aujourd'hui, et qui en dépendront demain.

J'aimerais maintenant vous dire quelques mots sur ce qui se passe sur la scène internationale. L'automne dernier, le Canada a joué un rôle de premier plan pour aider l'OPANO à se réformer et à améliorer son efficacité comme organisation régionale de gestion des pêches. La saison de pêche est déjà bien amorcée et je vous annonce avec fierté qu'il n'y a pas eu, à ce jour, une seule contravention pour surpêche ou fausse déclaration de capture. Les navires ne peuvent plus se permettre d'infraction, grâce au régime de sanctions plus sévères que nous avons contribué à faire adopter. Ça aussi, c'est un progrès réel.

Alors, qu'est-ce qui nous attend? Le projet de loi C-45, qui vise à renouveler la Loi sur les pêches, constitue une grande priorité. Bon nombre des modifications qui y sont proposées vont nous aider à poursuivre notre objectif d'améliorer la viabilité économique de l'industrie canadienne des pêches, tout comme elles vont nous aider à mettre l'accent sur l'inclusivité, sur la responsabilisation et sur la transparence de la gestion des pêches au Canada.

À l'heure actuelle, ce projet de loi fait l'objet d'un amendement en renvoi, qui risque effectivement de provoquer tout simplement sa mort. Contrairement à ce que prétendent ceux qui le critiquent, cela ne nous accordera pas plus de temps pour tenir des consultations. Cela mènera tout simplement à la mort de ce projet de loi.

On nous a accusés de n'avoir pas assez consulté sur ce projet de loi. Pourtant, dans les faits, le ministère a tenu d'innombrables consultations sur le renouvellement de la Loi sur les pêches au fil des ans. Cela comprend des centaines de séances de consultation et d'information, de l'Atlantique au Pacifique, en passant par l'Arctique. Et j'ajouterai en plus que le texte du projet de loi C-45 est à la disposition du public depuis le 13 décembre.

Notre objectif sera donc de renvoyer le projet de loi au comité pour qu'il en fasse l'examen article par article, de façon à produire le cadre législatif moderne dont nous avons besoin pour assurer la durabilité des pêches pour les décennies à venir. Mais comme rien n'est jamais parfait, je suis disposé à travailler avec tous ceux qui ont aussi à coeur que moi l'avenir de l'industrie des pêches, afin d'améliorer le principal texte de loi qui la régit. Si nous n'avons pas le meilleur projet de loi possible, nous serons les seuls à blâmer.

Je remercie le comité à nouveau pour m'avoir invité à comparaître devant lui et je me ferai un plaisir maintenant de répondre à vos questions.

J'espère que nous avons pu vous convaincre que notre gouvernement et mon ministère ont à coeur les intérêts de tous les

Canadiens. Comme je l'ai toujours dit, vous pouvez peu accomplir seuls, mais grâce à la collaboration des membres du comité et d'autres parties intéressées, nous pouvons accomplir beaucoup.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur le ministre. Nous vous remercions d'être venu nous rencontrer.

Notre premier intervenant, M. Cuzner, partage la période qui lui est réservée avec M. Russell.

J'encourage tous les membres du comité à se servir de la période qui leur est réservée de façon judicieuse. Si vous dépassez la période allouée, je vous interromprai. Nous ne disposons que de 90 minutes avec le ministre, et tout le monde désire avoir l'occasion d'intervenir.

Monsieur Cuzner.

M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.): J'espère que le temps que vous avez pris pour nous donner cet avertissement ne sera pas enlevée du temps qui m'a été accordé — c'est 30 secondes.

Merci beaucoup, monsieur le ministre, d'être venu nous rencontrer aujourd'hui.

Je ne suis pas d'accord avec vos commentaires, soit que les pêcheurs ont été consultés quant à la nouvelle Loi sur les pêches. J'ai certainement eu beaucoup de contacts avec les pêcheurs, pour discuter de diverses questions, depuis que j'ai été élu député. Cependant je peux vous assurer qu'ils jugent avoir été écartés du processus de consultation.

J'aimerais vous poser immédiatement trois questions.

Nous avons discuté ensemble de la question qui suit lorsque vous étiez député de l'opposition. Nous avions parlé, dans le cadre de nos discussions sur le programme de centralisation des ports pour petits bateaux, du grand nombre de ports qui avaient été cédés, des ports qui demeurent aujourd'hui des ports commerciaux. Pensez-vous qu'un jour on pourra débloquer des fonds pour ces ports cédés?

Je vous laisserai répondre à cette question, monsieur le ministre, avant de passer aux deux autres questions.

L'hon. Loyola Hearn: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais, pour la gouverne de M. Cuzner, faire un bref commentaire sur la consultation. Je comprends ce que vous dites, mais vous savez quand même comment les choses se passent. Si vous deviez aller consulter chaque pêcheur du pays tout entier — vous savez très bien que cela ne se produira jamais, que cela ne s'est jamais produit; en fait personne n'aurait mentionné le problème, n'eût été l'attention particulière que reçoit la nouvelle loi. Divers groupes et organisations ont participé aux consultations, et vous et moi sommes élus par ces pêcheurs pour veiller à ce que leurs intérêts soient représentés à la Chambre des communes.

Pour ce qui est des ports, je suis d'accord avec vous. Le secteur des pêches est en pleine évolution, et nous avons toujours dit que, outre les ports qui ont été cédés — par exemple, M. Russell a soulevé la question — et j'aimerais signaler, monsieur le président, qu'il y a toujours des gens qui attendent impatiemment pour avoir quelques minutes avec le ministre. Chaque jour, quelqu'un vient s'asseoir à côté de moi à la Chambre pour discuter de diverses questions. En fait, M. Blais a pu discuter avec moi plus longuement que l'ensemble du comité.

De toute façon, comme je le disais, le secteur des pêches est en pleine évolution et certains ports qui n'étaient pas des ports pour petits bateaux appartenant exclusivement à un intervenant sont plus importants pour les pêcheurs aujourd'hui, peut-être, que certains des ports que nous exploitons et dont nous sommes les propriétaires. Nous en sommes conscients et nous nous penchons sur la question. Nous n'avons rien écarté et le dossier demeure actif.

Évidemment, ce qui nous inquiète, c'est que nous devons continuer à assurer le service aux ports dont nous sommes responsables et avec les coûts qui augmentent sans cesse, il est difficile d'envisager le financement du très grand nombre de ports et de quais qu'on retrouve partout au pays. Cependant, comme je l'ai signalé, les priorités sont des priorités, et il existe des façons d'aider dans certaines circonstances.

• (1125)

M. Rodger Cuzner: Encore une fois, je sais que vous concentrez vos efforts sur les ports opérationnels, mais j'aimerais vous signaler, monsieur le ministre, que les ports qui ont été cédés et qui existent toujours... Je pense que si on pouvait revenir en arrière, certains ports qui ont été cédés seraient conservés par le ministère. En fait, ce sont des commentaires qu'ont faits certains fonctionnaires du MPO en région.

Passons maintenant aux règlements sur la sécurité des bateaux de pêche et à la stabilité des bateaux. Est-ce que les nouveaux règlements qui seront mis en oeuvre par le ministère représenteront des coûts supplémentaires pour les pêcheurs?

L'hon. Loyola Hearn: Je ne sais pas très bien. Vous parlez de coûts —?

M. Rodger Cuzner: Pour les pêcheurs. Est-ce que les pêcheurs recevront une aide particulière pour assurer que les règlements sur la stabilité —

L'hon. Loyola Hearn: Vous voulez savoir si un programme d'allègement sera prévu pour les pêcheurs?

Évidemment, la stabilité des bateaux et les coûts associés au programme connexe relèvent du ministère des Transports. À ma connaissance, il n'existe pas de programme visant à alléger, tout au moins pas directement, le fardeau associé à ces coûts. Le sous-ministre pourra peut-être vous en dire un peu plus long là-dessus.

M. Larry Murray (sous-ministre, ministère des Pêches et des Océans): David Bevan voudra peut-être également ajouter quelque chose.

Nous avons noté avec intérêt à la suite des consultations à Terre-Neuve que les intervenants s'intéressaient beaucoup à la santé et à la sécurité au travail, et dans le cadre du programme de professionnalisation, des fonds ont été réservés à cette question.

Encore une fois, je dois signaler que nous n'avons pas classé le dossier et que la question de la stabilité des bateaux est une chose qui nous intéresse vivement. Nous collaborons étroitement avec le ministère des Transports. Nous avons signé un protocole d'entente, mais je ne sais pas si des montants particuliers ont été annoncés. Cependant, nous avons noté avec intérêt, lors des 40 séances de consultation que nous avons tenues à Terre-Neuve, qu'on a abordé une question que nous n'avions pas prévue. Nous avons —

M. Rodger Cuzner: On n'avait pas parlé des coûts?

M. Larry Murray: Je parle plutôt de la santé et de la sécurité, des choses du genre.

Je crois que nous devons collaborer avec le ministère des Transports et les représentants de l'industrie pour en venir à une

solution parce que, pour être honnête, tout le monde reconnaît qu'il existe un grave problème.

Je ne sais pas, David, si vous pouvez nous donner des renseignements plus précis.

M. David Bevan (sous-ministre adjoint, Gestion des pêches et de l'aquaculture, ministère des Pêches et des Océans): J'aimerais simplement ajouter que Transports Canada, évidemment, participe aux négociations et aux consultations des divers intervenants, et si j'ai bien compris, le ministère n'a pas l'intention de publier dans la *Gazette* les nouveaux règlements dans l'immédiat. Le ministère poursuit les consultations, et ces dernières ne sont pas encore terminées. Je suppose que dans le cadre de ces discussions, les personnes consultées aborderont la question des coûts et des méthodes qu'on pourrait employer pour les réduire.

M. Rodger Cuzner: Très bien. Pour finir, j'ai une toute petite question —

Le président: Monsieur Cuzner, je dois être juste envers tous et vous dire que vos cinq minutes sont terminées.

M. Rodger Cuzner: Très bien. Merci.

Le président: Monsieur Russell.

M. Todd Russell (Labrador, Lib.): Merci, monsieur le président. Bonjour, monsieur le ministre, messieurs les fonctionnaires.

J'aimerais aborder la question du redéploiement de la Garde côtière. Vous avez signalé lors de votre exposé que vous aviez redéployé deux brise-glaces de la région, je suppose, des Maritimes à celle de Terre-Neuve-et-Labrador. N'allez pas penser que je ne dis pas que nous devrions avoir une plus grande présence dans notre province, une plus grande présence de la Garde côtière dans le pays tout entier, mais vous avez dit « ces deux ports sont un peu plus proches de l'Arctique, leur principale zone de desserte ».

Il y a environ un an et demi, si j'ai bien saisi, le MPO avait mis sur pied et mis en oeuvre un plan visant à assurer la présence de la Garde côtière au Labrador — et cela aurait été la première fois qu'il y avait des installations de la Garde côtière au Labrador — la Garde côtière aurait justement pu s'acquitter du travail que vous avez mentionné dans vos commentaires.

Pourquoi a-t-on choisi St. John's et Argentinia plutôt que ce qui avait été prévu il y a un an et demi, soit Goose Bay? On avait annoncé un projet de 96 millions de dollars, appelé l'initiative La porte du Nord, pour Goose Bay et l'ensemble du Labrador; ce projet a par la suite été annulé même si le MPO semblait avoir pu justifier parfaitement ce projet. Pourquoi choisir Argentinia, par exemple, plutôt que le Labrador qui a de grands besoins, pour ne mentionner que les services hydrographiques, la cartographie pour assurer la souveraineté du Canada dans l'Arctique et des choses du genre qui sont si importantes non seulement pour le Labrador, la province, mais également le pays tout entier?

• (1130)

L'hon. Loyola Hearn: Je vous remercie de votre question.

Les arguments qu'il avance sont ceux que nous avons nous-mêmes avancés au sujet de la nécessité d'avoir une présence plus importante dans l'Arctique et au Labrador.

Les plans dont il parle, toutefois, sont ceux de l'ancien gouvernement pour lesquels il n'y avait aucun financement. Ce n'était qu'une promesse électorale — comme nous sommes tous enclins à en faire — sans rien pour l'épauler. Ils ont parlé de revitaliser un navire de la Garde côtière. Nous sommes très conscients de... De fait, il y a d'importantes discussions en cours entre nous et la Défense nationale, etc., à propos d'une présence dans le Nord. Nous discutons de souveraineté et de sécurité, deux questions très importantes.

Dans ce cas-ci, avec les infrastructures, nous devons faire des économies pour pouvoir faire des choses dans le domaine des ports pour petits bateaux, de l'entretien, etc. Nous avons des installations à St. John's et à Argentia et à propos du travail que ces navires peuvent faire, ces régions conviennent mieux que d'autres. Il ne s'agissait pas de les retirer de la Nouvelle-Écosse pour les mettre à Terre-Neuve uniquement pour le plaisir; ce n'était pas du tout le cas. Ce n'était pas motivé par des considérations politiques. Les faits montrent bien que cette possibilité n'a été évoquée par aucun politicien, de quelque bord qu'il soit. C'est un plan auquel travaille la Garde côtière depuis plusieurs années et c'est parfaitement sensé dans le cadre de la reconfiguration de la Garde côtière.

Cela fait donc partie d'un plan à long terme. C'est ce qui est sensé actuellement si l'on veut faire les choses comme il faut et faire le plus d'économies possible pour la population canadienne.

M. Todd Russell: Dans la même veine, je ne pense pas que vous ayez présenté les choses comme il faut, monsieur le ministre. Je veux dire, l'initiative La Porte du Nord, c'était du vrai. Elle a été développée par la Garde côtière, par le MPO, et ils étaient même rendus à la phase initiale de mise en oeuvre du plan. Des représentants de la Garde côtière étaient là pour l'annonce. Ce n'était pas seulement un numéro électorale. Des fonctionnaires qui sont toujours au ministère ont constaté un besoin et ont dit qu'ils allaient mettre quelque chose à Goose Bay ou au Labrador, un plan qui était en préparation depuis un certain temps déjà, à ma connaissance.

Alors pourquoi Argentia plutôt qu'au Labrador, où une présence est absolument essentielle?

L'hon. Loyola Hearn: Eh bien, encore une fois, monsieur le président, il est clair que l'on peut présenter les choses sous le jour qu'il nous plaît. Il n'y avait absolument aucun financement en place pour réaliser cette initiative. Plusieurs des initiatives que nous avons entreprises étaient des plans faits par le passé, avec de l'argent identifié et du travail fait. Quand vous avez un rêve et que vous ne mettez pas la main à la poche, ça ne va pas loin.

M. Todd Russell: Vous l'avez annulé.

L'hon. Loyola Hearn: Dans les circonstances actuelles, avec les installations que l'on a, au lieu d'essayer de recréer les infrastructures — il est tout aussi facile de dépenser de l'argent en Nouvelle-Écosse qu'à Goose Bay ou ailleurs — il est tout à fait sensé, en application du plan de la Garde côtière, de mettre ces navires où nous les plaçons.

M. Da Pont voudra peut-être ajouter à cela.

Faire des économies de bouts de chandelle pour ensuite jeter son argent par les fenêtres, ce n'est pas sensé. On l'a trop fait par le passé. Nous essayons donc d'en avoir le plus possible pour notre argent.

Le président: Faites vite, parce que c'est le tour de M. Blais.

Commissaire George Da Pont (commissaire, Garde côtière canadienne): La principale considération, si nous avons conservé les navires dans la région de Halifax-Dartmouth, c'est qu'il aurait

fallu dépenser dix millions de dollars ou plus que cela n'aurait été le cas pour construire un quai. Nous voulions placer les navires là où il y avait déjà des quais.

Si nous avons envisagé d'autres emplacements, comme Goose Bay, il aurait fallu faire d'importants travaux de construction. Il se serait agi de tout autre chose.

Le président: Merci, monsieur Da Pont.

Monsieur Blais, s'il vous plaît.

[Français]

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

Bonjour à vous, monsieur le ministre, et à vos hauts fonctionnaires également.

Sans trop de préambule, je vais aborder le sujet des ports pour petits bateaux. Je vais y aller de façon à mieux comprendre la politique du ministère. Le financement de 20 millions de dollars qui prenait fin le 31 mars est renouvelé d'une certaine façon, mais tous les chiffres démontrent que la situation se dégrade d'année en année parce que les sommes consacrées au programme des Ports pour petits bateaux ne sont pas suffisantes.

Même si revient à peu près au même budget que l'an dernier, ce n'est pas vraiment suffisant pour faire face à la situation. Chez nous, à Saint-Georges-de-Malbaie, en Gaspésie, l'état du quai était suffisamment dégradé pour que le ministère installe une clôture de protection pour des raisons de sécurité. Ce quai était et est encore utilisé plus particulièrement par des pêcheurs de homard. On peut donc dire qu'il est essentiel. Il fait partie de la grille des priorités pour les prochaines années, sauf qu'on revient toujours à la même chose : on n'a pas suffisamment d'argent.

Monsieur le ministre, n'avez-vous pas l'impression qu'il faudra donner un sérieux coup de barre à ce programme? Si on se contente de l'ajout de cette année, malheureusement, la situation des ports pour petits bateaux se dégradera davantage.

• (1135)

[Traduction]

L'hon. Loyola Hearn: Je remercie le député de sa question. Cela ne m'étonne pas que sa première question porte sur les ports pour petits bateaux. Il soulevait la question lorsque je siégeais au comité avec lui et ne cesse de le faire depuis parce qu'il représente une région de pêche. Je dirais, monsieur le président, que c'est une question que tous ceux d'entre nous qui représentent des secteurs de pêche peuvent soulever tout à fait logiquement. C'est une question que j'ai moi-même soulevée.

De fait, si vous consultez le journal des débats, vous verrez que c'est moi qui ai soulevé la question quand on a obtenu les 100 millions de dollars qui ont été affectés à l'origine. Comme le député l'a dit, ce financement est désormais permanent — pas temporaire, mais permanent. En plus, nous avons ajouté 11 millions. Ce n'est encore qu'une goutte d'eau. Faut-il plus de fonds? Tout à fait. Sommes-nous à la recherche de plus d'argent? Oui. Mais on cherche aussi plus de fonds pour les autoroutes, l'éducation, la santé. C'est donc une question parmi d'autres. Il n'y a jamais suffisamment d'argent pour faire tout ce qu'il faut faire.

La chose à propos des ports pour petits bateaux, c'est que le financement est attribué sur une base régionale, et le Québec en obtient un certain pourcentage. Ce n'est donc pas quelque chose qui puisse être manipulé par un gouvernement ou un ministre. Ça pourrait l'être, j'imagine, mais ça ne l'est pas. À l'intérieur de la région, la division des ports pour petits bateaux établit ses priorités en fonction d'un certain nombre de facteurs: le nombre de gens qui se servent du quai, son état, etc.

Est-ce qu'on fait de véritables progrès? Non. Nous essayons d'insuffler un peu d'oxygène à un moribond. Ensemble, il faudra continuer de nous battre pour obtenir plus de fonds, mais nous rivalisons aussi avec d'autres secteurs.

Pour ce qui est de Saint-Georges, à titre temporaire, des travaux ont commencé pour installer des quais flottants parce que vous avez dit vous inquiéter du fait que les gens ne puissent pas pêcher au début de la saison. Est-ce la solution? Non, mais ça leur permet d'aller sur l'eau. Ensuite, il faudra examiner le budget de votre région pour voir à partir de quand les travaux peuvent commencer sur ces quais.

[Français]

M. Raynald Blais: Ce que vous dites ne m'étonne pas beaucoup, mais cela m'inquiète et inquiète un peu tout le monde. Si un toit coule et qu'il n'est pas réparé, il s'effondrera à un moment donné. C'est la situation dans laquelle se trouvent les ports pour petits bateaux. C'est aussi grave que cela. De plus, certaines personnes s'en trouvent brimées. D'autres groupes, comme les administrateurs bénévoles d'administrations portuaires, sont au bout du rouleau. Ils sont épuisés, frustrés et découragés. Si on n'investit pas massivement à court terme dans les ports pour petits bateaux, la frustration et le découragement rendront la situation irréparable.

C'est pour cette raison que je maintiens la pression sur ce dossier. Soyez sans crainte, je vais continuer à vous harceler. Je vais même en parler aux membres du Conseil des ministres, s'il faut convaincre d'autres personnes de l'importance de ce dossier. Vous en convenez, mais de la parole aux actes, il y a une marge. Je vous le répète et je le répète à tout le monde, le degré de dégradation de ce dossier a atteint un point tel que la situation risque d'être irréparable. La seule solution à court terme serait d'installer des clôtures sur des quais si dégradés qu'ils posent un problème de sécurité. C'est en ce sens que la situation risque d'être irréparable.

En êtes-vous conscient?

● (1140)

[Traduction]

Le président: Très rapidement, monsieur le ministre.

L'hon. Loyola Hearn: Oui, j'en suis très conscient.

Je vous ramène encore une fois à il y a cinq ans quand c'est moi qui disais ce que vous êtes en train de dire. Je me suis amené avec des photos d'un quai gouvernemental qui avait été fermé, était dangereux, ce genre de chose. Avec l'aide du comité, nous en avons fait tout un plat et le gouvernement de l'époque a investi 100 millions de dollars sur cinq ans. Ce programme est venu à expiration l'an dernier. Nous, nous avons pris cet argent et en avons fait un financement permanent. Nous avons aussi ajouté 11 millions. C'est donc dire qu'il y a 31 millions de plus qu'il y a cinq ans quand nous avons ouvert le débat.

Par contre, vous avez raison. Ce budget ne peut pas faire durer ce que l'on a et nous permettre de faire ce qu'on nous demande de faire, de bâtir plus de quais, etc. Mais c'est ce que disent tous ceux qui réclament des soins de santé, de l'éducation, des autoroutes. Il s'agit

de se servir de ce qu'on a. Si vous allez déshabiller Saint-Pierre pour habiller Saint-Paul dans le domaine des pêches, où faut-il retirer les fonds dans le ministère — dans quel secteur — pour investir dans les ports pour petits bateaux?

J'apprécierais toute l'aide possible pour faire comprendre les besoins dans vos régions. Nous essayons sans cesse de le faire. Mais c'est le combat pour obtenir le dollar tout-puissant et c'est pourquoi, chaque fois que l'on peut — Les navires de la Garde côtière en sont un bon exemple. Nous essayons d'économiser jusqu'au dernier sou pour pouvoir les affecter dans les zones où les besoins sont les plus pressants.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Stoffer.

M. Peter Stoffer (Sackville—Eastern Shore, NDP): Merci, monsieur le président.

Monsieur Da Pont et monsieur Hearn, j'aimerais offrir mes remerciements personnels à l'équipage de la Garde côtière qui vient actuellement en aide aux chasseurs de phoque bloqués dans le nord et l'est de Terre-Neuve. Je pense que ces gens font de l'excellent travail d'assistance auprès de tout le monde. Il est renversant qu'il n'y ait eu aucune mort; c'est fantastique.

Monsieur le ministre, vous avez annoncé et M. Da Pont a confirmé le fait qu'en raison des éventuels 10 millions de travaux qui doivent être faits aux quais de l'IOB, la décision a été prise de retirer deux navires de la région maritime pour les placer à Terre-Neuve-et-Labrador.

Monsieur le ministre, nous jouons le jeu de la politique. Vous savez comme moi que si quelque chose a l'air louche c'est sans doute que ça l'est.

Le fait est que j'ai parlé au syndicat, aux fonctionnaires locaux du MPO et à la Garde côtière et personne n'a été informé de ça. La ville de Halifax n'a pas été informée. La province non plus. On aurait pu croire que si vous aviez l'intention de supprimer 130 équivalents temps plein dans une région, deux navires et les infrastructures connexes, la province et la municipalité auraient au moins été prévenues.

Je sais que le premier ministre conservateur de Terre-Neuve, M. Williams, tempête très dur contre les conservateurs actuellement. Un navire qui va dans la circonscription de M. Manning et un autre dans la vôtre, je ne peux pas m'empêcher de trouver qu'il y a anguille sous roche. Si c'était l'inverse, monsieur le ministre, et si vous étiez dans l'opposition, vous seriez du même avis. C'est ce que je pense.

J'ai une question qui n'est pas très souvent posée à propos de l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce. Dans les médias, il est question de système mixte de mise en marché ou de statu quo. Pourriez-vous nous dire ce qu'il en est?

Comme le temps presse, voici ma dernière question. Je crois que M. John Duncan, ancien député conservateur, est aujourd'hui votre conseiller spécial pour la côte Ouest. A-t-il été informé au préalable du dépôt duprojet de loi C-45 et consulté sur le texte avant son dépôt le 13 décembre 2006?

Merci, monsieur le ministre.

● (1145)

L'hon. Loyola Hearn: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je remercie M. Stoffer de ses propos à l'intention de la Garde côtière. Ils sont tout à fait mérités. Ils ont traversé des moments difficiles. La façon dont ils voient les choses, je pense, c'est que ce n'est pas aussi difficile que pour le type assis à côté du flanc de son bateau sur un radeau de glace en se demandant s'il va être écrasé. Ça a été dur pour tout le monde mais tout le monde a eu la vie sauve, Dieu merci. On dirait que la glace est en train de casser un peu et qu'on pourra ramener tout le monde sain et sauf à bon port.

Je ne conteste pas la façon dont le député perçoit le dossier de la Garde côtière ni les apparences. Mais si j'ai assez de pouvoir ou si M. Manning en a assez dans une période de 10 jours après le dernier esclandre à Terre-Neuve pour pouvoir prendre deux brise-glaces, faire un peu d'analyse et les mettre dans la province, alors on est pas mal puissants. Je peux dire en toute franchise, monsieur le président, évidemment, qu'il y a des gens qui pensent que c'est une excellente idée de les mettre là-bas, mais je n'ai absolument rien eu à voir avec cette décision jusqu'à ce qu'elle me soit communiquée. Vous pouvez faire prêter serment à qui vous voudrez autour de la table pour leur poser la question. Nous avons beaucoup d'autre pain sur la planche lorsque l'idée a été avancée et le document a été présenté dans le cadre d'une réorganisation reliée aux nouveaux navires en cours de construction et de réaffectation. Plus de navires vont être affectés aux Maritimes, qui seront très bien desservies. Nous investissons beaucoup dans l'Institut de Bedford et il y aura une consolidation majeure dans cette région. Elle se tirera très bien d'affaire.

En réponse aux deux autres questions, j'ai rencontré les gens de l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce il y a quelques mois. La réunion s'est très bien passée. Nous avons nommé un nouveau président et un certain nombre de nouveaux membres depuis mon arrivée. Il ne s'agit pas de nominations politiques, mais des contrôles d'antécédents ont été faits et approuvés. Ce sont d'excellents éléments.

Il n'y a pas la moindre ingérence. Quelqu'un pourra nous en dire davantage, mais le Conseil du Trésor a entrepris une étude pour déterminer s'il y avait d'autres options à envisager. C'est entre ses mains. Il n'y a aucune ingérence de notre part et nous n'allons pas leur dire de faire telle ou telle chose. Nous pouvons les aider à préparer quelques options à examiner au sujet de certaines espèces, là où cela pourrait leur être avantageux, mais nous ne nous ingérons nullement dans le travail de l'Office de commercialisation du poisson d'eau douce.

En ce qui concerne M. Duncan, il ne travaille plus du tout pour moi. Il a démissionné du ministère il y a quelque temps déjà, quand il a décidé de se présenter à l'investiture. En fait, c'était avant même qu'il annonce qu'il allait le faire. Il était aux alentours quand on travaillait à la loi, mais je ne suis pas sûr qu'il était toujours avec nous quand on l'a déposée. Je ne le sais vraiment pas. Il était là quand on faisait le travail préparatoire, et il est certain qu'il y a participé.

Nous avons beaucoup de gens, dont certains avaient des connaissances politiques, pour nous assurer que la loi contenait les points qu'elle devait contenir et nous nous sommes occupés des questions dont on devait s'occuper. Je pense que nous les avons réglées. Il y a quelques interprétations qui ont besoin d'être précisées et des changements devront peut-être être apportés sur certains points. Ça ne nous dérange pas.

Mais il faut s'y mettre sans quoi il faudra peut-être attendre encore 137 ans avant de nous y atteler. C'est ce que je voulais éviter.

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Calkins, vous partagez votre temps avec M. Lunney.

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

Monsieur le ministre, merci beaucoup d'être venu devant le comité.

Je n'ai qu'une question. La Loi sur la protection des eaux navigables relève de Transports Canada mais son application dépend elle en partie du ministère des Pêches et des Océans. En vertu de l'article 35 de la loi actuelle sur les pêches, tout projet concernant à la fois l'habitat du poisson et une voie navigable peut faire l'objet d'un examen par les deux ministères. La Loi sur la protection des eaux navigables ne définit ni « navigables » ni « navigation ». L'interprétation est si lâche qu'à peu près n'importe quel canal ou fossé de petite dimension peut être considéré navigable.

Chaque fois qu'une municipalité dans ma circonscription entreprend des travaux sur un pont ou un ponceau qui enjambe un ruisseau ou le moindre filet d'eau, elle doit obtenir l'approbation de Transports Canada, de Pêches et Océans et du ministère de l'Environnement de l'Alberta.

En 2004, le comté de Lacombe a envoyé une lettre dans laquelle il disait que la Loi sur la protection des eaux navigables entrave les travaux sur des tranchées de drainage qui ne servent jamais à la navigation.

•(1150)

Le président: Pardon, monsieur Calkins. Il va falloir que vous ralentissiez un peu. Les interprètes ont du mal à vous suivre quand vous parlez à toute allure.

Merci beaucoup.

M. Blaine Calkins: D'accord.

Le comté de Leduc, en 2005, a écrit que l'interprétation actuelle de la loi nuit aux travaux municipaux de construction et d'entretien, et augmente considérablement les coûts et les délais pendant que la documentation et les autorisations sont obtenues.

Le conseil municipal de Millet a écrit à votre prédécesseur que traiter avec un ministère fédéral peut se solder par des retards et des coûts exorbitants; se conformer aux exigences des deux ministères pourrait entraver davantage les travaux de construction.

Monsieur le ministre, comme vous le savez, en Alberta, le bâtiment est en plein essor. L'économie chauffe. Chaque mois qu'un projet est retardé fait augmenter les coûts de construction.

Essentiellement, je vous pose cette question, monsieur le ministre. Notre gouvernement s'est engagé à alléger les formalités administratives. Je me demande quel plan a votre ministère pour simplifier et accélérer le processus d'approbation de manière à ce que ces municipalités puissent s'atteler au travail qui doit être fait sans avoir à subir de retards et absorber ces coûts.

L'hon. Loyola Hearn: Je vous remercie beaucoup de votre question. C'en est une qui a été posée par beaucoup de gens qui sont peut-être plus touchés par les voies navigables et les ruisseaux et les rivières par rapport aux développements qu'ils ne le sont par le poisson et l'industrie. Mais c'est tout aussi important et sans doute plus frustrant comme problème. Beaucoup de vos collègues des deux côtés de la Chambre ont soulevé la question.

Quand nous sommes arrivés au ministère, nous aussi nous avons été ennuyés par ces formalités administratives.

Nous avons tous entendu l'histoire. Je l'ai entendue la première année où je suis arrivé ici, et je l'entends encore. J'entends le même exemple de l'agriculteur qui essaie de mettre un ponceau et six types armés qui apparaissent pour l'en empêcher. Il n'a jamais vu de truite de sa vie. Que ce soit vrai ou pas, ça existe encore. Il y a eu des histoires de cas frustrants.

Nous sommes responsables des poissons et de leur habitat. Nous ne sommes responsables de rien d'autre. S'il n'y a pas de destruction de poissons ou de leur habitat, ça ne nous touche pas. Ce qu'on a fait, c'est de prendre les types armés, nos agents de protection, et nous les avons mis là où on en a besoin. On a fait venir les gens chargés de l'habitat et on a élaboré des plans pour essayer de nous familiariser le plus vite possible avec la zone. Il suffit parfois d'un seul coup de fil pour déterminer si ça nous concerne : « Non. Ce n'est pas un ruisseau à poisson. Il n'y a pas d'habitat à poisson ».

Si c'en est un, alors parfois il y a un problème. Nous sommes régis non seulement par notre propre loi mais aussi par la Loi sur les espèces en péril et d'autres lois environnementales. Parfois nous avons les mains liées. On nous a accusés de bloquer la construction d'un pont parce qu'un aigle avait fait son nid sur une partie inachevée. Ce n'était pas nous. Nous ne sommes pas responsables des aigles, mais c'est nous que l'on blâme.

Je vais demander au sous-ministre de parler de certaines des choses qu'on a faites récemment. On prend cela très au sérieux. On a essayé de réduire les formalités et la bureaucratie pour permettre que les travaux se fassent. Par contre, il y a parfois des gens qui regimbent dans des domaines qui relèvent de nous. Nous sommes régis par la loi et nous n'avons pas le choix.

M. Larry Murray: Je vais faire très vite. Monsieur le président, nous pourrions revenir vous faire une séance d'information sur le sujet si vous le voulez parce que c'est une question qui suscite beaucoup d'intérêt. Nous avons mis en place quelque chose pour moderniser le processus environnemental pour régler ce problème du mieux possible. Nous avons désormais un régime de directives opérationnelles en vertu duquel ceux qui remplissent un énoncé n'ont pas à suivre toute la filière. Cela permet de régler un certain nombre de problèmes semblables à ceux dont vous parlez. Comme le ministre l'a dit, nous mettons actuellement en place un régime de surveillance et tant que les gens le respecteront, ça ira.

La Loi sur la protection des eaux navigables à Transports Canada, qui relevait de nous, a été transférée par décision du gouvernement le 12 décembre 2003, mais nous essayons toujours de travailler en étroite collaboration avec eux. Le gouvernement avait de l'argent dans le dernier budget. Un groupe de travail de sous-ministres depuis un an à peu près essaie de voir comment on peut faire les choses de manière plus coordonnée.

Il y a de l'argent dans le budget actuel pour essayer de faire en sorte que les ministères qui ont une grande responsabilité dans le domaine, comme le nôtre, reçoivent certains fonds, mais aussi pour veiller à ce qu'il y ait un mécanisme pour mieux améliorer la coordination, pour que les gens ne traitent pas avec Transports Canada une semaine et puis nous voient nous pointer la semaine d'après pour leur dire « Bel effort pour ce qui est de la navigation, mais maintenant il va falloir vous occuper des poissons ». Il y a donc de l'argent dans le budget pour essayer de corriger ça.

Mais nous serions très heureux, soit pour le député, soit pour le comité, de vous faire un exposé à un moment donné sur ce que nous essayons de faire et, de manière plus générale, ce que le gouvernement essaie de faire parce que c'est une question très

importante qui cause beaucoup de frustration. C'est en partie chose du passé et en partie très actuel et on essaie d'améliorer les choses.

• (1155)

Le président: Merci, monsieur Murray. Je pense qu'un compte rendu au comité serait de mise. Ce serait une excellente idée.

Monsieur Lunney.

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, PCC): Merci, monsieur le président.

Je souhaite à nouveau la bienvenue au ministre. Je voudrais moi aussi féliciter la Garde côtière qui travaille avec les chasseurs de phoque dans des conditions difficiles. Les Canadiens se réjouissent de voir qu'ils reçoivent de l'aide et j'exprime l'avis des autres députés qui sont ici quand je dis que nous sommes heureux que personne n'ait trouvé la mort dans ces circonstances difficiles.

Au sujet de la Garde côtière, je veux exprimer ma reconnaissance et celle des gens de la côte Ouest au sujet du programme de renouvellement de la flottille de la Garde côtière. Je pense qu'il faut vraiment investir dans ces infrastructures. Je m'en réjouis.

Ma question porte sur la formation des agents. Je sais que dans les équipages des SCTM qui surveillent le trafic maritime sur la côte, par exemple, nos agents prennent de l'âge. Ils sont très bien formés mais occupent des fonctions complexes. On a exprimé des inquiétudes au sujet des investissements dans la formation de la main-d'oeuvre.

Quelqu'un pourrait-il nous expliquer, monsieur le ministre, vous ou un de vos collaborateurs, où nous en sommes dans la formation des agents des SCTM et de la Garde côtière? Aurons-nous les agents qu'il faut pour équiper les nouveaux navires qui entreront en service et mettre à niveau le personnel qui atteindra l'âge de la retraite dans les centres des SCTM?

Comm. George Da Pont: Monsieur le président, c'est une excellente question.

Pour moi, ce genre de question, pas seulement pour les opérateurs radio mais pour les officiers des navires, les équipages des navires, et les autres parties de notre organisation, c'est, je crois, le plus gros risque de notre organisation, vu notre profil démographique. Nous consacrons beaucoup d'énergie à la préparation de projections, de plans pour l'avenir et à essayer de mettre en place une formation accélérée. En particulier pour les opérateurs radio, nous cherchons des moyens d'améliorer les capacités au collège de la Garde côtière. Aussi, nous cherchons à investir dans des capacités supplémentaires pour donner la formation au moyen d'Internet, par téléapprentissage. On examine toutes ces choses et j'espère que nous aurons de bons plans en place d'ici un an.

M. James Lunney: Formidable. Merci.

Voici une deuxième question. J'aimerais revenir à notre discussion sur les ports pour petits bateaux.

Je suis bien sûr ravi, monsieur le ministre, que vous ayez réussi à obtenir 20 millions de dollars de financement permanent pour le programme des Ports pour petits bateaux. Ajoutés aux 11 millions de dollars supplémentaires, cela fait 31 millions de dollars, ce qui se rapproche en tout cas des 35 millions de dollars qu'il faudra probablement, au cours des prochaines années, selon ce que M. Murray nous a dit, pour mettre sur la bonne voie ce programme négligé, malheureusement, pendant bien des années par les administrations précédentes.

Ma question concerne le programme de dessaisissement. Il y a encore un grand nombre de ports qui sont bloqués à une étape quelconque de ce programme, qui ne sont plus utilisés comme ils l'étaient auparavant, et avec un programme de dessaisissement en cours —

Pouvez-vous nous donner une idée des niveaux de financement qui seront requis — et je pense qu'ils sont assez élevés — et des défis que nous devons relever pour remettre en état et dépolluer certains de ces ports avant de nous en dessaisir?

L'hon. Loyola Hearn: Je vais demander à un des fonctionnaires de vous donner une idée des chiffres.

Notre principe de base est de ne pas fermer intentionnellement ces ports, même certains de ceux que M. Cuzner a mentionnés. L'utilisation des ports change à mesure que les pêches changent. Je connais des ports qui n'étaient plus beaucoup utilisés il y a cinq ans et qui sont très occupés aujourd'hui. M. Russell sait certainement de quoi je parle. Il y a aussi des ports qui étaient très occupés auparavant et qui ne le sont plus maintenant. Parfois les pêcheurs remplacent un petit bateau par un plus grand, ou le contraire, ou alors ils pêchent une espèce différente dans la région. Les pêcheurs se déplacent vers de plus grands centres ou de meilleurs débarcadères, etc.

Nous avons donc toujours des ports qui ne sont pas utilisés. Parfois il s'agit de grands ports rudimentaires et très solides avec de vastes quais sur la côte du Labrador ou sur la côte nord-est de Terre-Neuve. Ailleurs, ce sont des ports de plaisance bien abrités en Colombie-Britannique ou en Ontario.

Au sujet de ces derniers, il est très souvent facile de trouver des acheteurs, soit des clubs de canotage ou des villes qui souhaitent développer leur tourisme. Par contre, ils sont rares ceux qui cherchent un quai dans une région sauvage du Labrador; ils ne seraient jamais capables de l'entretenir.

Nous avons donc tous ces défis à relever. Chaque année, nous réservons une partie du budget pour le dessaisissement. Parfois, nous réussissons à nous défaire d'un certain nombre de ces ports en travaillant avec les groupes locaux intéressés, mais cela nous coûte toujours quelque chose. Très peu de gens sont prêts à nous en débarrasser. Ça coûte cher, et nous ne pouvons pas vraiment rogner sur l'entretien des quais qu'utilisent les pêcheurs pour essayer de nous dessaisir d'un port. Nous réservons donc une très petite somme à cette fin.

Voulez-vous ajouter quelque chose, Cal?

• (1200)

M. Cal Hegge (sous-ministre adjoint, Ressources humaines et services intégrés, ministère des Pêches et des Océans): Bien sûr.

Je serai bref. Il y a environ 350 ports dont nous aimerions encore nous dessaisir. Il s'agit de ports de plaisance ou peu utilisés. Nous avons dépensé environ 65 millions de dollars depuis la décision de céder ces ports suite à l'examen des programmes. Pour nous dessaisir des 350 ports qui restent — je pense que nous avons déjà fourni cette information au comité — il nous faudrait environ 82 millions de dollars d'avance.

Comme le ministre le disait, et comme nous en avons discuté ce matin, avec toutes les pressions qui pèsent sur le budget des ports pour petits bateaux, nous pouvons dépenser seulement environ 1,5 million de dollars chaque année pour ces ports dont nous devons nous dessaisir.

Le président: Merci.

Le prochain sera M. Simms, mais auparavant j'aimerais poser une petite question au ministre.

Ma question porte sur le transfert des deux brise-glaces de la Garde côtière, le *Terry Fox* et le *St-Laurent*, à Terre-Neuve en 2008 et 2009. Nous savons que cette politique a été adoptée en 1997. Ce qui m'inquiète, ce n'est pas tellement la politique que les emplois des personnes qui travaillent sur ces navires. Bon nombre d'entre elles sont de la Nouvelle-Écosse et habitent dans la circonscription de South Shore—St. Margaret's que j'ai le plaisir de représenter. D'autres habitent en Ontario, ou au Nouveau-Brunswick, ou à l'Île-du-Prince-Édouard.

Je pense qu'il faut garantir que ces emplois suivront les navires. Certains disparaîtront par attrition. Certaines personnes prendront leur retraite; d'autres seront peut-être envoyées sur d'autres navires de la Garde côtière. Cependant, il faut garantir que ces emplois ne seront pas éliminés.

L'hon. Loyola Hearn: Monsieur le président, il n'y a pas un seul emploi qui sera perdu en raison de ce transfert. En fait, il y aura une période de transition de cinq ans. Par conséquent, nous allons protéger ces emplois. En outre, aucun des vieux navires que nous voulons remplacer n'est retiré du service tant que le nouveau n'est pas arrivé. En fait, nous aurons quatre ou cinq navires de plus que le nombre que nous retirons.

Ainsi, nous allons ajouter, et non pas éliminer, des emplois dans la Garde côtière.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur Simms.

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

Je remercie le ministre et les membres de son personnel d'être venus.

Tout d'abord, j'aimerais féliciter la Garde côtière pour tout ce qu'elle fait au large de la côte nord-est de Terre-Neuve-et-Labrador. J'aimerais également vous féliciter pour l'annonce récente concernant la taille des navires. C'est une chose que je vous avais demandé de faire il y a quelques mois dans un communiqué et vous l'avez fait. Je ne m'en attribuerai pas le mérite, puisque vous y réfléchissiez à haute voix bien avant que je n'arrive ici, et je me contenterai donc de vous féliciter.

Ma première question porte sur les ports pour petits bateaux et s'adresse à M. Murray. Vous avez dit, en novembre 2006, que le programme des Ports pour petits bateaux « nécessiterait 96 millions de dollars — en d'autres mots, le financement de 20 millions de dollars ne serait pas éliminé — ainsi que 35 millions de dollars additionnels », pour un total d'environ 130 millions de dollars par année.

Est-ce que vous maintenez cette affirmation? Oui ou non?

M. Larry Murray: Oui. Le ministre a utilisé le même chiffre, tout comme M. Hegge. C'est notre estimation —

M. Scott Simms: Merci beaucoup.

Monsieur Hearn, pouvez-vous répondre à ma question? Il me semble que nous avons 89,2 millions de dollars, plus vos 20 millions pour le développement durable et l'infrastructure, ce qui m'étonne un peu, puisque ce n'était pas dans le Budget principal des dépenses. C'est 15 millions de moins que la somme votée à la Chambre des communes, lors de l'adoption d'une motion présentée par mon honorable collègue, M. MacAulay.

L'hon. Loyola Hearn: En fait, monsieur le président, c'est 4 millions de dollars de moins, puisqu'on a ajouté 11 millions de dollars au service voté de sorte que nous nous retrouvons avec 31 millions de plus qu'auparavant. Je pense que la résolution adoptée à la Chambre visait 35 millions de dollars, ce qui, comme nous l'avons dit, n'est pas suffisant pour remettre à niveau tous nos quais. Il y a des dommages chaque année.

Nous ne pouvons pas prévoir ce que nous allons faire l'an prochain, parce qu'une tempête de verglas ou une surabondance de glace, comme ce fut le cas cette année, peuvent causer des dommages considérables et nous obliger à revoir totalement nos priorités, particulièrement dans des régions comme la vôtre.

•(1205)

M. Scott Simms: Est-ce quelque chose de permanent, alors?

L'hon. Loyola Hearn: Oui, cette somme de 31 millions de dollars est un ajout permanent.

M. Scott Simms: Mais si vous examinez les dépenses prévues pour 2007-2008, vous trouverez 89,2 millions de dollars. Ce qui est étrange c'est que pour l'année suivante, cette somme baisse à 84 millions de dollars. Vous avez en fait réduit le budget des services votés. Vous nous dites que vous cherchez de l'argent partout où vous pouvez en trouver, or vous avez déjà réduit le budget des services votés pour la période commençant après l'an prochain.

L'hon. Loyola Hearn: Lorsque j'ai fait mes observations préliminaires, j'ai dit que si l'on regarde les chiffres qui ont servi pour élaborer les budgets — ce que l'on a dépensé et ce que l'on n'a pas dépensé — vous constaterez qu'on peut leur faire dire toutes sortes de choses, comme on l'apprend à Terre-Neuve en ce moment.

M. Scott Simms: Oui, on peut leur faire dire toutes sortes de choses, mais —

L'hon. Loyola Hearn: Je vais demander à M. Hegge d'éclaircir ce qui se passe ici avec les 20 millions de dollars.

M. Cal Hegge: Comme vous l'avez dit, les 20 millions de dollars n'ont pas été octroyés au cours du cycle budgétaire. Ils ne figurent pas dans le budget, il s'agit d'une initiative qui a été annoncée avant le budget —

M. Scott Simms: Très bien, mais qui a donc pris la décision de l'insérer au budget? Savez-vous qui c'était, monsieur Hegge?

M. Cal Hegge: On a présenté une demande au Conseil des ministres.

M. Scott Simms: Qui l'a présentée?

M. Cal Hegge: Le ministère des Pêches et des Océans.

M. Scott Simms: Le ministère des Pêches et des Océans a présenté une demande au Conseil des ministres, qui a été ensuite approuvée à hauteur de 20 millions de dollars, c'est cela?

M. Cal Hegge: Oui.

M. Scott Simms: Est-ce que c'est un poste budgétaire permanent?

M. Cal Hegge: Oui.

M. Scott Simms: Très bien.

J'aimerais maintenant revoir la question de la Garde côtière. Est-ce que le fait d'avoir un brise-glace à Argentia, sur la côte sud, changera quoi que ce soit pour les chasseurs de phoque pris dans la glace au large de Terre-Neuve?

L'hon. Loyola Hearn: Ça ne fera pas de tort. Vous connaissez la géographie de Terre-Neuve aussi bien que moi. Le *Terry Fox* est actuellement — En effet, le brise-glace qui va être basé à St. John's

est actuellement dans la zone où se trouvent les chasseurs de phoque pour essayer de les aider, car il est beaucoup plus puissant —

M. Scott Simms: Cela fait-il une différence que le brise-glace soit près de la zone en danger?

L'hon. Loyola Hearn: Oui, tout à fait. Vous avez un jour de plus de —

M. Scott Simms: Eh bien, si c'est le cas, nous avons des installations inoccupées à Botwood dans la baie Notre-Dame, qui est beaucoup plus près de la zone que toute autre installation. Ne pensez-vous pas que Botwood serait un meilleur choix?

L'hon. Loyola Hearn: Cela dépend de l'infrastructure et de la capacité d'accueillir un navire. Il ne suffit pas tout simplement d'avoir un port où un navire peut s'amarrer. La Garde côtière n'a pas d'installation à Botwood, et on a besoin des services de soutien en plus de la possibilité de s'amarrer.

M. Da Pont connaît certainement mieux que moi le dossier des services, mais —

M. Scott Simms: M. Da Pont va encore comparaître devant le comité, n'est-ce pas?

Le président: Oui, monsieur Simms, mais votre temps est écoulé —

M. Scott Simms: Puis-je poser une dernière question rapidement?

Le président: Non, vous ne pouvez pas, car votre temps est écoulé, et nous devons nous en tenir au temps de parole alloué.

M. Scott Simms: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Ils ont eu pas mal de temps. Ils ont eu à peu près 15 minutes.

Le président: Non, ils ont eu 10 minutes.

Nous pouvons en parler à un autre moment, si vous voulez. Je sais qu'il est difficile de respecter le temps de parole alloué. J'ai veillé à ce que les députés respectent leur temps de parole et je vais continuer de faire la même chose.

[Français]

Monsieur Asselin.

M. Gérard Asselin (Manicouagan, BQ): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, si on était au cinéma, on pourrait dire que mon intervention est la prise 3. En effet, ça fait trois fois que je vous interpelle à ce sujet. Je parle ici du poste de la Garde côtière situé à Havre-Saint-Pierre sur la Côte-Nord. Je ne voudrais pas que le MPO fasse des économies au détriment de la sécurité des pêcheurs. La sécurité en mer devrait être une priorité pour Pêches et Océans Canada.

Je vais vous donner une idée de ce qui se passe sur la Côte-Nord. Il y a un poste de la Garde côtière à Havre-Saint-Pierre. Durant la période hivernale, les pêcheurs et crabiers entreposent leurs bateaux en cale sèche à Sept-Îles. Ils mettent leurs bateaux à l'eau le 1^{er} avril à Sept-Îles pour se rendre à leur marina ou à leur quai à Havre-Saint-Pierre. Étant donné que la pêche au crabe commence le 5 avril, la date du 1^{er} avril est appropriée. Il est tout à fait logique qu'on prépare les bateaux quatre jours à l'avance. Il y a une distance de 250 km entre Sept-Îles et Havre-Saint-Pierre. Au début, les permis de pêche et les allocations étaient attribués pour le 5 avril. Or, cette année encore, la Garde côtière a débuté ses activités le 19 avril.

Lors de votre dernière comparution devant le comité, je vous ai donné l'exemple d'une municipalité qui, pour la période estivale, ouvrirait sa piscine publique aux enfants le 24 juin, mais n'engagerait ses sauveteurs que le 15 juillet. Vous conviendrez que ça n'aurait aucun sens. Pourtant, c'est ce qui arrive aux pêcheurs de la Côte-Nord. Le problème devait être réglé, et on avait bon espoir que ça se ferait en effet. On a échangé beaucoup de correspondance avec votre ministère et votre bureau. Or, les municipalités, les pêcheurs, les associations, les intervenants du milieu, qui sont au nombre de 20 à m'avoir appuyé dans le cadre de ce dossier, me demandent constamment pourquoi encore cette année la Garde côtière est arrivée presque trois semaines après le début des activités de pêche.

Monsieur le ministre, peut-on espérer qu'en 2008, la Garde côtière située à Havre-Saint-Pierre, dont le rôle est de voir à la sécurité maritime des navigateurs et des utilisateurs d'embarcations, aura les fonds suffisants pour être efficace et prête à fonctionner du 1^{er} avril au 1^{er} décembre, c'est-à-dire pendant la période d'activité? J'aimerais que vous me rassuriez en me garantissant que ça sera le cas.

•(1210)

[Traduction]

L'hon. Loyola Hearn: Si j'ai bonne mémoire, monsieur le président, M. Asselin a déjà soulevé cette question au printemps dernier. Je pense qu'à ce moment-là nous avons répondu à leurs besoins. Nous avons fait une étude, dont je demanderai à M. Da Pont de vous parler, sur les activités de recherche et de sauvetage, sur l'ouverture, etc., dans la région.

Je comprends sa frustration. Ça n'a pas beaucoup de sens, si on a besoin de la Garde côtière dans la région pour le début de la pêche, mais depuis qu'il nous a informés du problème, nous avons essayé de faire quelque chose.

M. Da Pont pourrait peut-être mieux répondre à votre question.

[Français]

Comm. George Da Pont: Merci, monsieur le ministre.

Je connais bien le problème. Comme le disait le ministre, on a pris des mesures temporaires l'an dernier pour régler en partie ce problème. Je tente, avec l'étude sur la recherche et sauvetage, de trouver une solution à long terme. Cette étude est presque terminée. On a mis la priorité sur la région du golfe. Je pense avoir en main les résultats de l'étude dans trois ou quatre semaines. L'étude au complet sera finie vers la fin juin.

On a tenté de mettre en oeuvre des mesures temporaires cette année, mais c'était passablement difficile parce qu'on a dû mettre l'accent sur les ressources, soit la chasse au phoque. Par conséquent, il y avait moins de ressources disponibles. On a aussi mobilisé des bateaux de Québec à cette occasion.

Le président: Merci, monsieur Asselin.

[Traduction]

Monsieur Stoffer.

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

Monsieur le ministre, vous dites que vous n'avez pas pris la décision de transférer les navires de la Garde côtière à la région du Labrador. Pouvez-vous nous dire qui a pris cette décision?

L'hon. Loyola Hearn: En fait, l'ensemble du scénario de la Garde côtière a été remanié à la lumière du nouvel investissement et des investissements qui n'avaient pas été faits au cours des années précédentes. Comme vous le savez, nous allons investir trois quarts de milliard de dollars dans l'infrastructure, pour laquelle il existait

des plans qui remontent à 1997. Je pense que le commissaire pourra répondre à votre question.

M. Peter Stoffer: Mais, monsieur le ministre, je dispose de cinq minutes seulement, et je pensais que c'était une question facile.

L'hon. Loyola Hearn: Eh bien, voulez-vous obtenir la réponse?

M. Peter Stoffer: Vous avez indiqué — non, vous avez vous-même dit, monsieur, que vous n'avez pas pris la décision —

L'hon. Loyola Hearn: Non.

M. Peter Stoffer: — donc vous devez savoir qui —

L'hon. Loyola Hearn: Non, non, non, je dois vous corriger. J'ai pris la décision. J'ai dit que ce n'était pas mon idée. D'accord?

•(1215)

M. Peter Stoffer: Très bien, alors c'est vous qui avez pris la décision?

L'hon. Loyola Hearn: C'est moi qui prends toutes les décisions.

M. Peter Stoffer: Très bien. Merci.

L'hon. Loyola Hearn: On me blâme même pour celles que je ne prends pas, alors...

Des voix: Oh, oh!

M. Peter Stoffer: Bien sûr. Maintenant, vous avez indiqué également qu'il fallait 10 millions de dollars pour refaire le quai de l'IOB, mais vous avez négligé de nous dire combien il en coûterait pour transporter par navire les hommes et les femmes de la région maritime et d'ailleurs jusqu'à Terre-Neuve et pour les ramener, et vous avez également négligé de nous dire quelles mesures supplémentaires devront être prises à St. John's et à Argentia. Y aura-t-il des coûts de dragage? Est-ce qu'il y a du travail à faire sur les quais de Argentia et de Terre-Neuve?

Cela étant dit, a-t-on préparé un dossier de décision et, dans l'affirmative, serait-il possible de le fournir au comité?

L'hon. Loyola Hearn: Monsieur Da Pont.

Comm. George Da Pont: Merci. Nous avons formulé la recommandation, en nous fondant sur un scénario d'évitement des coûts. Nous devons quand même faire un investissement important au campus et au quai de l'IOB.

Suite à cette décision, nous allons investir moins d'argent que nous ne l'aurions fait autrement et nous allons éviter les coûts d'entretien permanent associés à n'importe quel investissement. Nous avons examiné attentivement St. John's et Argentia, et nous pensons qu'il ne sera pas du tout nécessaire de faire de gros investissements à ces endroits, c'était d'ailleurs l'un des facteurs que nous avons pris en considération. Je sais que certains ont demandé, entre autres, s'il serait possible d'amarrer le vaisseau. Nous avons fait faire des sondages par le SHC pour confirmer que c'était bien possible et qu'il n'y aurait pas de problème. Nous avons demandé à un de nos capitaines les plus respectés d'aller à Argentia et de préparer un rapport de faisabilité pour cet endroit.

Nous avons donc fait beaucoup de travail. Il y aura certainement des coûts additionnels pour la période de transition de cinq ans que nous avons promise. Nous pensons que c'était important pour tenir compte des besoins particuliers des équipages et pour tenir notre promesse qu'il n'y aurait pas de pertes d'emploi. Personne ne perdra son emploi et personne ne sera obligé de déménager. Nous avons estimé ce coût. Pour les deux navires, pendant cette période, nous prévoyons que le coût supplémentaire ne dépassera pas environ 500 à 600 000 \$ et nous cherchons bien entendu divers moyens de réduire ce coût. Mais c'est là notre estimation du coût additionnel maximal pour le transport de l'équipage.

M. Peter Stoffer: Très bien. Est-il possible alors d'obtenir le plan par écrit, y compris toute activité de dragage qui pourrait être nécessaire —? Je suis sûr que vous avez examiné toutes ces questions, et il doit donc exister un rapport. Serait-ce possible de l'obtenir? Dans l'affirmative, vous n'avez qu'à dire oui, mais j'aurais une dernière question à poser au ministre.

Ni la province, ni la ville, n'ont été consultées sur le transfert de ces navires. J'en reviens donc à l'absence de consultation sur le projet de loi C-45. Monsieur, nous étions tous les deux à la réunion de l'Union des pêcheurs des Maritimes où j'ai demandé directement si quelqu'un présent avait été consulté au sujet du projet de loi C-45 avant son dépôt le 13 décembre et personne n'a levé la main.

J'ai posé la même question à la PEIFA. J'ai interrogé un très grand nombre de groupes et de particuliers dans l'ensemble du pays au sujet du projet de loi C-45 et je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites qu'une motion de renvoi pourrait tuer le projet de loi. Nous n'avons pas eu la possibilité de consulter les pêcheurs — c'est de leur gagne-pain qu'il s'agit après tout — afin de proposer des amendements au projet de loi C-45 avant l'étape de la deuxième lecture — parce que nous savons tous les deux, monsieur, qu'après l'adoption en deuxième lecture, certains amendements ne peuvent plus être proposés.

Nous le savons tous les deux. Je pense que si nous avons vraiment à coeur l'intérêt des pêcheurs et de leur famille, malgré nos différences politiques, nous leur donnerions la chance de débattre de cette question avant la deuxième lecture pour que nous puissions tenir compte de leurs préoccupations et apporter les amendements qu'ils proposent avant la deuxième lecture. Je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites qu'une motion de renvoi pourrait tuer ce projet de loi, parce que je pense que c'est exactement le contraire qui est vrai.

L'hon. Loyola Hearn: J'aurais cru que quelqu'un qui fait de la politique depuis aussi longtemps que vous, monsieur Stoffer, connaîtrait mieux le processus.

Vous dites que vous avez demandé à toutes les personnes présentes à la réunion de l'UPM, si elles avaient été consultées au sujet de ce projet de loi avant sa présentation et qu'elles ont répondu par la négative. C'est vrai. Si vous demandiez à chaque Canadien, y compris les parlementaires, s'ils ont été consultés au sujet du projet de loi avant son dépôt, ils répondraient également par la négative. Parce que tant que le projet de loi n'est pas déposé, même mes collègues ne le voient pas, et je ne peux pas faire de consultations.

Le président: Monsieur le ministre, nous devons nous dépêcher un peu, parce que nous avons dépassé la limite de temps.

L'hon. Loyola Hearn: Si vous voulez parler du contenu du projet de loi et de ce qui a précédé sa rédaction, je crois que le projet de loi a 139 ans. En outre, depuis 1992, lorsque le projet de loi a été déposé pour la première fois — je pense qu'on a essayé à deux ou trois reprises de le présenter — il y a eu d'importantes discussions dans

toutes les régions du pays. Si vous pensez qu'un jour nous pourrions consulter tous les citoyens du pays et solliciter leur opinion sur un projet de loi, même après son dépôt, vous rêvez.

Je maintiens que la motion de renvoi va tuer le projet de loi, parce que cela signifie qu'il est retiré du *Feuilleton* et ne peut pas y être inscrit à nouveau pendant la session en cours. Ce projet de loi serait bel et bien mort à cause de cette motion.

La meilleure chose à faire avec le projet de loi est de l'adopter en deuxième lecture et de le renvoyer au comité où vous pourrez apporter tous les amendements nécessaires. Je pense que si vous posiez la question à un bon avocat, il vous dirait qu'il n'y a rien que vous ou un autre ne pourriez pas modifier en comité — à moins que ce soit quelque chose qui soit inacceptable de toute manière. Dans le cas de la Loi fédérale sur la responsabilité, il y a eu, je crois, 154 amendements, et certains d'entre eux étaient des amendements de fond. J'ai rencontré bien peu de personnes qui avaient encore des objections après avoir discuté avec elles de leurs préoccupations au sujet du projet de loi, et après leur avoir expliqué le sens de la terminologie et des dispositions. Les seules personnes qui s'opposent au projet de loi sont celles à qui on a fourni des interprétations toutes faites et qui n'ont pas la chance de découvrir la vérité.

• (1220)

Le président: Merci, monsieur le ministre.

C'est maintenant au tour de M. Kamp, et nous allons essayer de ne pas dépasser cinq minutes. Le ministre a donné une réponse un peu longue.

M. Randy Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission, PCC): Merci, monsieur le président, et merci au ministre et à ses fonctionnaires de leur comparution. Vos réponses franches me font plaisir.

Je sais que la conservation et la protection des poissons et de leurs habitats sont des éléments importants de votre mandat. Sur la côte ouest, nous nous inquiétons pour l'avenir de diverses espèces de sébaste depuis au moins une décennie. En fait, c'est cette inquiétude qui a motivé le projet de gestion intégrée de la pêche du poisson de fond. Pouvez-vous nous dire quels résultats donnent les mesures de protection de la sébaste et toutes les autres initiatives. Pouvez-vous faire le point sur les résultats du programme de gestion intégrée de la pêche du poisson de fond à la fin de sa première année et au début de sa deuxième année?

L'hon. Loyola Hearn: Monsieur le président, je remercie le député de me poser cette question. Il s'agit, bien sûr, d'une question très importante, particulièrement sur la côte ouest. On ne nous pose pas beaucoup de questions à ce sujet.

Lorsque nous sommes arrivés au ministère, il y a un peu plus d'un an, on nous a demandé d'examiner le nouveau plan de gestion intégrée de la pêche du poisson de fond, un plan préparé par les pêcheurs eux-mêmes — pas par les politiciens, ni par les fonctionnaires, mais par les pêcheurs eux-mêmes au bout d'un processus de trois ans — afin qu'ils puissent continuer à pêcher les espèces qu'ils avaient l'habitude de pêcher sans que leur activité soit perturbée ou interrompue en raison de l'abondance d'une autre espèce, ce qui aurait eu pour effet de faire fermer leur pêche habituelle en raison d'un nombre trop élevé de prises accessoires.

Grâce à une bonne planification, à l'établissement de bons rapports et à un bon partage, cette pêche est devenue très prospère. Il y a bien sûr des détracteurs — je suppose qu'il y en aura toujours — qui veillent à leurs propres intérêts, mais ce plan est un franc succès. La plupart des pêcheurs ont eu un succès exceptionnel et nous avons en même temps protégé la sébaste. M. Bevan voudra peut-être vous donner des détails sur la sébaste.

Est-ce que ce projet a encore des pépins? Bien sûr. Mais nous avons dit que nous assurerions un contrôle annuel et que nous apporterions des modifications pendant l'année. Nous constatons que les pêcheurs ne sont pas exclus et qu'ils participent à plusieurs endroits. J'ai reçu plusieurs correspondances qui montrent que la situation est meilleure qu'elle ne l'a jamais été grâce à ce plan. Néanmoins, il reste des rajustements à apporter, et nous nous y efforçons constamment, mais nous sommes certainement engagés sur la bonne voie.

M. David Bevan: Oui, nous avons effectivement constaté une nette amélioration du rendement de cette pêche, c'est-à-dire que le nombre de prises accessoires n'est pas excessif, et nous avons pu nous assurer que les prises de toutes les espèces, y compris de la sébaste, sont bien en-deçà des limites biologiques acceptables et que toutes les prises sont documentées. Ce plan fonctionne très bien.

Nous devons néanmoins continuer à réduire le plus possible les coûts de ce programme, mais du point de vue biologique, c'est un succès.

En outre, nous avons augmenté le nombre de zones où la pêche à la sébaste est interdite en Colombie-Britannique afin de mieux protéger cette espèce.

M. Randy Kamp: Merci beaucoup.

Je ne sais pas combien de temps il me reste, monsieur le président, mais je pense que M. Lunney voudrait poser une petite question —

Le président: Il dispose d'une minute 30 secondes pour poser la question et obtenir la réponse.

• (1225)

M. James Lunney: Ma question porte aussi sur la conservation, mais sous un angle un peu différent.

On se préoccupe beaucoup de l'habitat et de la mise en valeur de l'habitat sur la côte ouest. Je regarde le budget des dépenses à la rubrique du programme de mise en valeur des salmonidés et je constate que vous maintenez le financement à environ 29 millions de dollars. Je vois également, à la même rubrique, des fonds pour la gestion de l'habitat, pour les évaluations environnementales et pour la gestion d'autres habitats, qui totalisent environ 23 millions de dollars et qui diminuent légèrement.

J'aimerais savoir si le financement des programmes de mise en valeur de l'habitat provient du programme de mise en valeur des salmonidés ou d'autres programmes de gestion de l'habitat et, dans l'affirmative, allons-nous pouvoir maintenir et même augmenter le financement de certains de ces bons programmes? Plusieurs groupes créent des partenariats avec des groupes locaux pour mettre en valeur l'habitat et du très bon travail a été fait pour mettre en valeur les salmonidés. Est-ce que quelqu'un pourrait répondre à cette question?

L'hon. Loyola Hearn: Ces fonds proviennent du programme de mise en valeur des salmonidés.

Vous avez raison et je pense que nous devrions reconnaître le travail d'un certain nombre de groupes, notamment en Colombie-Britannique — ailleurs aussi mais surtout en Colombie-Britannique — qui au fil des années ont peut-être travaillé dans

leurs propres régions pour ensuite se regrouper. Nous avons effectué beaucoup de travail avec eux, sous la direction de Rick Hansen, qui a joué un rôle de premier plan et avec un certain nombre d'autres intervenants qui se sont manifestés, dont l'ancien ministre John Fraser, qui est une mine d'expérience et de conseils. Nous avons constaté des progrès importants dans la protection de l'habitat, de la ressource en Colombie-Britannique, et une participation accrue des premières nations à titre de partenaires. Il y a une camaraderie qui n'existait pas auparavant. Cependant, il reste encore beaucoup à faire.

Nous avons parlé du processus environnemental au sujet de l'habitat en Alberta et des ruisseaux et des cours d'eau, et nous parlons aussi de la protection de l'habitat dans cette province.

La nouvelle loi nous donnerait beaucoup plus de moyens pour faire certaines de ces choses, beaucoup plus de souplesse. Si nous avions cette loi, nous pourrions en faire beaucoup plus qu'à l'heure actuelle, et nous pourrions travailler avec beaucoup plus de groupes et d'organismes locaux. Nous n'avons pas le pouvoir de faire beaucoup de ces choses, comme les tribunaux nous l'ont rappelé. Tant que nous n'aurons pas une nouvelle loi, nous allons devoir nous contenter de faire ce que nous pouvons.

Le président: Merci, monsieur Hearn.

Ce sont M. Matthews et M. Savage qui vont poser les dernières questions. Ils vont partager leur temps.

M. Bill Matthews (Random—Burin—St. George's, Lib.): Merci, monsieur le président. J'ai juste une question à poser.

J'aimerais souhaiter la bienvenue au ministre et à ses fonctionnaires.

Je me demande, monsieur le ministre, quand vous allez rendre publiques vos décisions sur le financement des ports pour petits bateaux et quand vous allez en informer les autorités portuaires, qui ont une saison bien courte pour faire le travail dans la plupart des régions du pays. Il faut faire le nécessaire avant l'arrivée du mauvais temps. Je me demande si vous pouvez nous renseigner à ce sujet.

La deuxième partie de ma question ne concerne pas directement votre ministère. Nous savons tous quelle incidence l'état abominable de la glace a eu sur les chasseurs de phoques et leurs navires, mais ces conditions ont également durement touché les pêcheurs de crabe et de crevettes et ceux qui travaillent dans les usines de transformation. Je sais qu'on a demandé à votre collègue d'assouplir les règles de l'AE. Pourriez-vous nous dire si vous êtes optimiste quant à la possibilité que les règles de l'AE soient assouplies pour toutes les personnes touchées?

L'hon. Loyola Hearn: Quant à la première question, nous avons déjà un plan. Il ne s'agit que de trouver le temps de s'asseoir, de l'examiner et de l'annoncer. Mais pour qu'ils puissent effectuer un peu de travail, vous avez raison, plus tôt nous pourrions l'annoncer mieux ce sera.

En ce qui concerne la deuxième question, il n'y a jamais eu de prolongation de l'assurance-emploi, du moins pas récemment on me dit. Ce qui s'est produit c'est que RHDSC ou Service Canada, peu importe, conjointement avec d'autres ministères, le nôtre et l'APECA je crois, ont prévu des programmes spéciaux, probablement gérés par RHDSC. Mais ce n'était pas une prolongation directe.

J'ai déjà rencontré les autres ministres qui pourraient participer à une telle initiative. Nous en avons parlé pas plus tard que ce matin, en fait. Nous suivons la situation de près, et nous serons en mesure de faire ce qui s'impose pour venir en aide aux personnes qui seraient démunies.

Je présume que ce que nous espérons tous c'est que le vent tourne, que les marins puissent rentrer chez eux sains et saufs, que les pêcheurs puissent aller pêcher, et que nous n'ayons plus à nous en faire avec ces choses.

Mais nous en sommes conscients, et si en l'occurrence nous sommes obligés d'intervenir, nous serons prêts à le faire.

Le président: Monsieur Savage.

M. Michael Savage (Dartmouth—Cole Harbour, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, la décision annoncée récemment de réaffecter les bateaux de Dartmouth à Terre-Neuve a eu un effet dévastateur sur notre collectivité. Cela a suscité beaucoup de questions à savoir pourquoi la décision a été prise, comment cela s'est fait, et sur le processus décisionnel.

Est-ce normal pour la Garde côtière de prendre ce genre de décisions sans en avoir discuté avec le syndicat, sans en parler avec les travailleurs ou même avec la gestion régionale?

•(1230)

L'hon. Loyola Hearn: La décision et la planification sont en cours depuis 1997. Donc j'imagine qu'il y a eu pas mal de discussions et de consultations. Mais le commissaire pourra certainement vous dessiner le processus, vous dire qui a participé, et je crois qu'il vous a déjà expliqué le pourquoi à deux ou trois reprises ce matin.

M. Michael Savage: Avant de donner la parole au commissaire, puis-je peut-être vous demander s'il pourrait parler également de ce qui suit: dans ce plan d'activités, « Sécurité d'abord, service constant », le plan d'activités de la Garde côtière en date du 1^{er} avril, est-il mentionné? Si cela faisait partie des étapes de la planification, je présume que c'est le cas. Pouvez-vous me dire à quelle page ce serait dans ce document?

Peut-être que le commissaire pourrait mieux me répondre.

L'hon. Loyola Hearn: Le commissaire s'occupe de ce qui se passe à la Garde côtière. Je suis certain qu'il sera parfaitement en mesure de répondre à votre question.

Comm. George Da Pont: Permettez-moi de commencer avec le plan d'activités. Premièrement, ça ne paraît pas dans l'ébauche que vous avez. Ce sera dans la version finale. Ce n'est pas dans l'ébauche que vous avez parce que l'annonce n'avait pas encore été faite, et nous avons évidemment été obligés de respecter le moment choisi pour la faire.

Deuxièmement, en ce qui concerne comment la décision a été prise, elle l'a été en grande partie par moi-même, le sous-

commissaire et le directeur général de la flottille. Comme le ministre l'a dit, je sais que c'est une question très difficile et émotive de déplacer des navires. Ce n'est pas une chose que nous avons prise à la légère, mais il y a plusieurs études qui ont été effectuées à ce sujet précisément depuis la dernière décennie. La question a été examinée de façon assez détaillée sous plusieurs angles.

M. Michael Savage: [Note de la rédaction: Inaudible] — décision?

Comm. George Da Pont: Il y a plusieurs raisons pour lesquelles ça n'a pas été fait plus tôt, mais c'est mon désir de regrouper la Garde côtière dans la région de Dartmouth, au campus de l'Institut océanographique de Bedford, qui m'a poussé à prendre la décision. Nous avons annoncé à la fin des années 90 que nous voulions sortir de Dartmouth. Nous n'avons rien investi dans cette installation et elle n'est pas en bon état. La Garde côtière est éparpillée dans quatre endroits différents à Dartmouth à l'heure actuelle. La prise de décision pour les brise-glaces était un premier pas nécessaire afin d'amorcer le projet de consolidation à l'IOB. C'était en quelque sorte le déclencheur pour compléter le projet de construction de quais et, j'espère en bout de ligne, le regroupement.

M. Michael Savage: Est-ce que les fonds nécessaires pour que l'IOB accueille des brise-glaces n'avaient pas été affectés en 2003?

Comm. George Da Pont: Les fonds n'ont jamais été mis de côté. Il y a eu plusieurs projets au fil des ans, et cela fait partie du problème. Rien n'a jamais été finalisé. C'est pourquoi c'est une grande priorité pour moi et parce que, comme j'ai dit, je trouve que notre mode de fonctionnement à Dartmouth n'est pas acceptable. C'était une décision clé. Parce que je veux obtenir l'argent.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Da Pont.

Merci, monsieur Savage.

Au nom du comité, je voudrais remercier le ministre et ses fonctionnaires d'être venus aujourd'hui. Je voudrais également prendre quelques instants pour exprimer notre gratitude au ministre, à M. Da Pont particulièrement, et aux fonctionnaires bien sûr, de nous avoir aidés à terminer notre étude sur la chasse au phoque. Merci de nous avoir amenés au brise-glaces pour que nous puissions observer la chasse. C'est très important pour nous de pouvoir finir notre rapport.

Merci beaucoup d'être venus. Nous allons suspendre la séance avant de reprendre à huis clos pour terminer notre rapport sur la chasse au phoque.

[Note de la rédaction: 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.