



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 002 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 19 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 lundi 19 novembre 2007

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Fabian Manning (Avalon, PCC)): Je déclare la séance ouverte.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à tout le monde ici présent. Bonjour, chers collègues.

Aujourd'hui, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et tel que convenu à notre première séance la semaine dernière, le comité reprend son étude de l'exploitation et de l'entretien des ports pour petits bateaux, que nous avons entamée au cours de la dernière session. Nous discuterons des détails liés au déroulement de l'étude dans la deuxième partie de la réunion d'aujourd'hui.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins: M. Hegge, M. Bergeron et Mme Leduc. M. Hegge fera une déclaration préliminaire dans quelques instants.

Je veux simplement vous signaler que nous avons invité la sous-ministre, comme on l'avait proposé à la réunion de la semaine dernière, mais qu'elle ne sera pas disponible avant le 5 décembre. Donc, au lieu d'avoir un seul témoin, nous avons maintenant ces trois bonnes personnes qui se trouvent au bout de la table. Je suis sûr qu'ils sauront nous éclairer dans nos discussions. Nous n'écartons pas la possibilité d'inviter la sous-ministre à une date ultérieure, si cela est nécessaire, mais pour l'instant, elle n'est pas disponible.

Monsieur Hegge, je vous cède la parole pour faire votre déclaration préliminaire. Vous pourriez peut-être commencer par présenter les gens qui vous accompagnent et nous indiquer leurs fonctions. Nous entrerons ensuite dans le vif du sujet.

Vous avez dix minutes, monsieur.

M. Cal Hegge (sous-ministre adjoint, Ressources humaines et services intégrés, ministère des Pêches et des Océans): Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, même si j'ai comparu devant le comité à plusieurs reprises, je vais me présenter pour les nouveaux membres du comité. Je m'appelle Cal Hegge et je suis sous-ministre adjoint des Ressources humaines et des services intégrés. Une de mes responsabilités comprend, évidemment, les ports pour petits bateaux.

Je suis accompagné aujourd'hui de Robert Bergeron, qui est directeur général du Programme des ports pour petits bateaux à l'administration centrale de la région de la capitale nationale, et de Micheline Leduc qui est, faute de trouver une meilleure description, notre ingénieure en chef. Au service du programme depuis un certain nombre d'années, Micheline s'occupe de très près de tous les aspects liés à l'entretien des ports pour petits bateaux.

J'aimerais d'abord saluer le nouveau président. Nous vous félicitons, monsieur le président, pour votre nomination.

Je salue également les nouveaux membres du comité, M. Lévesque et M. Allen, que j'ai eu le plaisir de rencontrer. Nous

sommes heureux de poursuivre notre important travail avec le CPPO, plus particulièrement en ce qui concerne les ports pour petits bateaux.

Je tiens à vous transmettre les salutations de notre nouvelle sous-ministre, Michelle d'Auray, qui, comme l'a indiqué le président, ne pouvait malheureusement pas être des nôtres aujourd'hui. Mais elle sera ici, je suppose, en décembre, si le comité le souhaite. Laissez-moi vous dire, en passant, qu'elle s'intéresse vivement à ce programme qui représente, à ses yeux, une très grande priorité au sein du ministère.

Ce que je propose de faire aujourd'hui, monsieur le président, n'est pas quelque chose de particulièrement original. Je vais vous présenter de nouveau le document d'information que nous avons utilisé devant le comité en mai dernier, bien qu'il soit quelque peu modifié. Il servira peut-être à vous rafraîchir la mémoire sur certains des défis du programme.

Je survolerais assez rapidement le document car, comme je l'ai dit, la plupart d'entre vous l'ont déjà vu. Je crois que ce document s'inscrit dans le contexte de l'étude particulière que le comité entend poursuivre. Et je constate avec intérêt que, mercredi, vous entendrez les témoignages de quelques-uns de nos directeurs régionaux des ports pour petits bateaux, dans la foulée des exposés régionaux que vous avez entrepris.

Je crois qu'on vous a distribué un exemplaire du document d'information.

[Français]

J'espère que vous avez aussi la version française.

[Traduction]

Je vais m'en tenir principalement à la version anglaise.

À la deuxième diapositive, nous avons le budget du Programme des ports pour petits bateaux qui, comme vous pouvez le voir, s'établit cette année à environ 99 millions de dollars. Le budget sera réduit à partir de l'année prochaine. Je ne devrais pas dire qu'il sera réduit — nous avons toujours espoir d'obtenir un financement supplémentaire — mais dans l'état actuel des choses, nous prévoyons que le budget de l'année prochaine se chiffrera à environ 94 millions de dollars.

Il y a seulement deux points qui expliquent l'écart. Je crois que cette information a déjà été présentée au comité. Comme vous le savez, nous avons reçu un financement supplémentaire dans le cadre de notre plan de transformation. Le Programme des ports pour petits bateaux s'est vu attribuer 11 millions de dollars l'année dernière et cette année. Toutefois, ce montant passera à 8 millions de dollars l'année prochaine et les années subséquentes, d'où un écart de 3 millions de dollars.

Comme on peut le voir à la troisième note de bas de page, nous perdons les 2,2 millions de dollars qui avaient été dédiés à un projet spécial concernant des ports autochtones, ce qui explique l'autre partie de l'écart.

Il y a toujours un peu de confusion lorsqu'on parle des services internes. La façon de s'y prendre, je suppose, c'est de se concentrer principalement sur les résultats nets et de ne pas trop s'occuper des services internes, car ils ne font pas partie, en soi, du budget des ports pour petits bateaux. Nos fonctions de services internes sont réparties entre tous nos secteurs de programme. Les montants attribués aux services internes que vous voyez ici n'augmentent pas le total des fonds disponibles pour le programme. C'est simplement, si vous voulez, une partie des dépenses d'appui du Programme des ports pour petits bateaux. Et nous procédons ainsi pour l'ensemble de nos secteurs de programme.

À la page 3, nous avons recensé les principaux enjeux liés au programme — et je reviendrai sur chacun d'eux dans les diapositives suivantes. Je crois d'ailleurs que le comité en a déjà pris connaissance.

Il y a un manque de fonds constant dans notre budget pour l'entretien de nos quelque 750 ports de pêche essentiels.

Les administrations portuaires, sur lesquelles nous comptons beaucoup et avec qui nous avons établi un partenariat étroit, souffrent de plus en plus d'épuisement; elles ont évidemment besoin d'un soutien accru. Je sais que le Comité consultatif national des administrations portuaires a rencontré le comité le 22 mars dernier.

Nous avons également un problème avec le dessaisissement en cours de nos ports non essentiels et de nos ports de plaisance. Encore une fois, nous aimerions accélérer ce processus.

Et, le dernier problème, mais non le moindre, comme vous le savez je crois, le Nunavut a demandé la construction de sept ports pour petits bateaux, demande que nous jugeons légitime. Malheureusement, nous n'avons pas assez de fonds prévus dans notre budget pour y répondre.

À la page 4, on expose la vision des ports pour petits bateaux, que l'on vous a déjà présentée. Nous voulons maintenir le réseau national de ports en bon état, de façon à en assurer la sécurité et la fiabilité afin de répondre aux principaux besoins de l'industrie de la pêche commerciale. Nous aimerions que ces ports soient gérés par des administrations portuaires solides et indépendantes.

Quant à notre vision à plus long terme, nous voulons que ces administrations portuaires assument une responsabilité accrue en proportion des ressources et de la formation et qu'elles assurent leur propre développement pour qu'elles puissent contribuer davantage aux activités d'entretien mineures et, en fait, fournir un jour des contributions financières plus importantes pour l'entretien de leurs ports.

Passons maintenant à la diapositive 5. Comme vous le savez, nous avons mené, en 2002, une étude de l'état des ports essentiels. L'étude a essentiellement confirmé ce que nous soupçonnions, à savoir que nous manquons de ressources financières pour maintenir les ports dans un état sécuritaire et fiable. Nous avons mis à jour ces chiffres à quelques reprises. Tout compte fait, comme nous pouvons le voir au dernier point, nous avons un manque à gagner de 32 millions de dollars cette année, qui augmentera à 35 millions de dollars à cause de l'écart que j'ai expliqué tout à l'heure, entre les 11 millions de dollars et les 8 millions de dollars. Il s'agit donc d'un manque de fonds constant que nous devons combler pour pouvoir non seulement entretenir les ports, mais aussi assurer leur réfection, au besoin.

Revenons aux administrations portuaires. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous comptons beaucoup sur ce partenariat qui, à notre avis, fonctionne assez bien, malgré certaines pressions et la pénurie de ressources. Le réseau des administrations portuaires compte environ 5 000 bénévoles qui génèrent environ 11 millions de dollars pour l'entretien des ports. Ce modèle s'est révélé assez efficace et adapté, mais évidemment nous devons fournir aux administrations, ou nous aimerions pouvoir leur fournir, un plus grand soutien constant. Nous faisons ce que nous pouvons; par exemple, nous leur offrons divers cours de formation et des outils. Mais, de toute évidence, nous aimerions être en mesure de leur fournir davantage de ressources financières pour les aider à régler leur problème d'épuisement et les autres questions liées aux administrations portuaires.

● (1540)

Pour qu'on puisse générer plus de recettes par le biais des administrations portuaires, il faudrait, bien sûr, améliorer l'état des ports de pêche essentiels. Quand on voit l'état actuel des ports, il est très difficile de soutenir que les administrations portuaires devraient accroître leurs recettes. Néanmoins, nous avons un partenariat solide. Je crois que cela a été mis en évidence dans l'exposé que les administrations portuaires vous ont fait en mars dernier. Nous continuerons de miser sur la force de ce partenariat.

À la diapositive 8, il est question du problème de dessaisissement. Il nous reste toujours environ 340 ports dont nous devons nous dessaisir. La distinction que j'aimerais faire, c'est que ces ports entraîneront vraisemblablement des coûts. Nous avons un certain nombre de ports qui se trouvent à différentes étapes du processus de dessaisissement et qui n'exigeront pas de dépenses supplémentaires de la part du ministère. Cela signifie qu'il y a, en tout, 340 ports pour lesquels nous ne sommes pas vraiment en mesure de dépenser des fonds en vue d'amorcer le processus.

C'est une légère amélioration par rapport au total de 354 ports que je vous avais indiqué dans mon exposé en mai dernier. Nous faisons donc des progrès, quoique modestes.

Comme vous pouvez le constater, nous consacrons 1,5 million de dollars de notre budget limité au dessaisissement. C'est essentiellement tout ce que nous pouvons nous permettre de dépenser à ce chapitre, en raison des autres pressions financières qui s'exercent sur le programme.

À la diapositive 9, il s'agit d'une estimation que nous avons déjà présentée au comité: si nous pouvions obtenir un financement additionnel de 82 millions de dollars au cours des cinq prochaines années, nous serions en mesure de finaliser le dessaisissement des autres ports.

Examinons maintenant les ports du Nunavut. Je crois que le comité a déjà pris connaissance du rapport que nous avons préparé avec le gouvernement du Nunavut et qui, essentiellement, justifie la construction de sept ports de pêche au Nunavut afin de donner un coup de main à l'industrie locale de la pêche en plein essor et de contribuer à l'économie du gouvernement territorial. Malheureusement, si l'on tient compte du coût de construction de ces ports et des fonds permanents requis pour l'entretien, qui sont indiqués à la diapositive 11, force est de constater qu'en raison de la nature du budget et des pressions financières actuelles, nous n'avons tout simplement pas de ressources supplémentaires pour la construction de ces ports. Nous espérons solliciter des sources de financement supplémentaires afin de faire avancer ce projet de construction.

Enfin, passons à ce qu'on appelle la prestation du programme ou la gestion interne, si vous voulez, à la diapositive 12. Nous avons pris certaines mesures au sein du ministère pour améliorer l'efficacité avec laquelle nous assurons la prestation du programme. Ainsi, nous avons travaillé avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour trouver des façons plus efficaces d'administrer et de gérer les contrats, encore une fois, en offrant une formation pour déléguer plus de responsabilités aux administrations portuaires à cet égard. Nous croyons que ce moyen nous fera épargner de l'argent à la longue.

Dans le cadre de notre revue fonctionnelle, qui se termine durant l'exercice financier actuel, nous examinons la répartition de nos ressources à l'échelle nationale en fonction de nos opérations régionales pour tenter d'équilibrer les choses un peu plus de ce côté-là. Une fois que nous aurons achevé la revue fonctionnelle et formulé des recommandations, nous élaborerons un plan de mise en oeuvre, que nous voulons lancer au début du prochain exercice financier.

Voilà qui conclut mon exposé, monsieur le président. Nous serons heureux de répondre de notre mieux à toutes vos questions.

• (1545)

Le président: Merci, monsieur Hegge. Vous avez respecté la limite de temps.

En ce qui concerne le rapport sur la construction des sept ports au Nunavut, nous ne l'avons toujours pas reçu.

M. Cal Hegge: J'ai un exemplaire ici que je peux vous laisser, mais on s'occupera de vous faire parvenir le rapport sans faute.

Le président: Pouvez-vous en remettre un exemplaire à chacun des membres du comité dans les prochains jours? Merci.

Nous allons passer aux questions. Je cède d'abord la parole à M. Byrne.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Merci beaucoup, monsieur Hegge.

Vous avez brossé un tableau très sombre et vous n'avez pas mâché vos mots. Il y a un sérieux manque de fonds au sein du ministère des Pêches et des Océans en ce qui concerne les ports pour petits bateaux. Dans votre exposé, vous avez indiqué un manque à gagner d'environ 165 millions de dollars sur une période de cinq ans et ce, essentiellement pour maintenir les normes actuelles des ports. Avec la demande faite par le Nunavut pour la construction des sept ports, il faut ajouter 43,9 millions de dollars, sans oublier des fonds supplémentaires de 1,8 million de dollars qui accompagnent cette demande. Enfin, il y a le programme de dessaisissement, pour lequel on n'a pas de fonds.

De combien d'argent avez-vous besoin pour atteindre, fondamentalement, vos objectifs en ce qui concerne le dessaisissement des ports, l'entretien et la remise à neuf des ports actuels ainsi que l'expansion de l'aquaculture au Nunavut et les autres projets? Autrement dit, sur une période de cinq ans, quel montant votre ministre devrait-il solliciter auprès du cabinet et du Conseil du Trésor?

M. Cal Hegge: C'est un montant assez faramineux, comme vous l'avez indiqué. Je suppose que si on aborde la question sous l'optique suivante, à savoir que l'entretien est l'élément le plus important où nous sommes à court de fonds, alors le montant s'établit, comme je l'ai dit, à 35 millions de dollars par année. Si nous obtenons ce montant sur un certain nombre d'années — probablement, sur une période assez longue —, nous pourrions faire en sorte que tous les ports se trouvent dans un état raisonnable et nous diriger vers un coût total de possession.

L'hon. Gerry Byrne: Puis-je vous interrompre un instant? À combien d'années faites-vous allusion? Vous avez dit une longue période. Autrement dit, vous ne parlez pas de cinq ans.

M. Cal Hegge: Ce ne sont que des suppositions, mais je dirais une période de 10 à 15 ans.

L'hon. Gerry Byrne: S'il y a 35 millions de dollars chaque année pendant 10 à 15 ans, au-delà de ce que nous...

M. Cal Hegge: C'est exact.

Il y a une autre façon d'aborder la question, mais je ne suis pas sûr que nous pourrions le faire même si nous avions l'argent. En fait, si vous me demandiez — et peut-être c'est ce que vous faisiez — de combien d'argent nous aurions besoin pour aménager les ports pour petits bateaux actuels pour qu'ils soient dans un état que nous jugeons sécuritaire et fiable, ce chiffre serait probablement de l'ordre de 475 millions de dollars sur une période de cinq ans.

L'hon. Gerry Byrne: Seriez-vous en mesure de terminer le travail en cinq ans?

M. Cal Hegge: En raison de l'état de l'industrie de la construction et de certains problèmes que nous aurions probablement avec la mise en oeuvre, il n'est pas certain que nous pourrions le faire, même si nous avions l'argent au cours des cinq prochaines années, mais ce sont des spéculations.

L'hon. Gerry Byrne: Je veux juste m'assurer d'avoir bien compris. Le montant de 450 millions de dollars sur cinq ans vise simplement à assurer l'intégrité technique des ports actuels selon les normes prévues, et non pas à les améliorer ou à étendre la capacité ou le capital ou encore à bâtir une nouvelle infrastructure. C'est juste pour amener les actifs actuels à la hauteur des normes techniques prévues.

M. Cal Hegge: Je crois que c'est probablement plus près de 475 millions de dollars, mais c'est effectivement un gros chiffre.

L'hon. Gerry Byrne: C'est un montant énorme sur une période de cinq ans. En plus, vous parlez d'une période de 10 à 15 ans. Pourriez-vous remettre cela en perspective?

• (1550)

M. Cal Hegge: Si nous n'obtenions pas, disons, ce gros montant sur une période de cinq ans, alors nous continuerions avec les 35 millions de dollars chaque année et peut-être qu'au bout de 15 ans, nous finirions par atteindre notre objectif.

L'hon. Gerry Byrne: Mais nous avons toujours la question du Nunavut, qui demande une nouvelle capacité, un nouvel actif. N'oublions pas non plus les demandes croissantes de l'industrie de la pêche des Premières nations au chapitre de l'aquaculture. Seriez-vous en mesure de mettre des chiffres sur les nouvelles attentes de l'industrie?

Nous avons un peu parlé du maintien de notre base actuelle, qui nécessite 475 millions de dollars. Ensuite, nous avons le Nunavut. Nous savons que cela représente environ 43,9 millions de dollars, plus 1,8 million de dollars pour les opérations continues. Il y a aussi les pêches nouvelles et émergentes dans le secteur traditionnel exploité par les pêcheurs commerciaux actuels. On n'a pas trop parlé de ces trois éléments, à savoir les pêches autochtones, l'aquaculture et les nouveaux développements connexes ainsi que des participants traditionnels dans la pêche. Pouvez-vous donner au comité une idée des coûts liés à cela?

M. Cal Hegge: Je ne suis pas préparé pour le faire aujourd'hui, mais je peux certainement reconnaître les pressions exercées sur les ports actuels pour les raisons mêmes que vous venez d'invoquer. J'ajouterais à cette liste les différentes tailles de bateaux que nous commençons à voir. Nous savons qu'il y a une pression croissante sur la capacité actuelle. Ce serait un autre coût qui s'ajouterait aux chiffres dont nous avons parlé.

L'hon. Gerry Byrne: J'associerais ce phénomène précisément aux règles relatives au remplacement des bateaux. La Direction générale de la politique s'est-elle entretenue avec la Direction générale des ports pour petits bateaux pour s'assurer que les répercussions ou les conséquences de la politique de remplacement des bateaux... pour s'assurer que les budgets d'infrastructure des ports pour petits bateaux sont préparés en fonction des attentes et des demandes futures d'une politique potentielle de remplacement des bateaux qui permettrait dorénavant la présence de bateaux d'une longueur allant jusqu'à 90 pieds?

M. Cal Hegge: Pour être juste, je dirais que les responsables étaient au courant de ces répercussions. Encore une fois, nous n'avons pas eu de discussions détaillées avec nos collègues chargés de la gestion ou de la politique des pêches et de l'aquaculture.

L'hon. Gerry Byrne: Je veux approfondir un peu la question de la gestion du programme. Par exemple, la semaine dernière seulement, on a eu un important communiqué qui annonçait un investissement de 2,8 millions de dollars dans l'infrastructure des ports pour petits bateaux dans l'ouest de Terre-Neuve. À votre connaissance, ce montant provenait-il du nouveau financement ou des nouveaux engagements concernant de nouveaux projets?

M. Cal Hegge: Non, ce montant proviendrait de nos dépenses prévues. Nous le prendrions à même notre budget actuel. Cela comprend le montant de 20 millions de dollars qui, comme le comité le sait, était censé devenir caduc, mais qui est toujours en vigueur. Il s'agit tous de projets prévus dans notre plan de dépenses; ce sont donc essentiellement des dépenses prévues, selon le moment et la disponibilité des ressources et la priorité des projets.

L'hon. Gerry Byrne: La plupart de ces projets répondaient, en fait, à des engagements contractuels qui avaient déjà été signés; c'était donc tout simplement une question de flux de trésorerie. Alors, les projets se poursuivent — est-ce bien ce que vous êtes en train de dire?

M. Cal Hegge: Je crois que nous ne ferions que commencer certains d'entre eux, probablement sans aucun engagement contractuel à ce moment-là, mais je vais demander à Micheline de...

Mme Micheline Leduc (directrice, Opérations portuaires et génie, ministère des Pêches et des Océans): Je n'ai pas les détails à portée de la main, mais je crois qu'environ sept ports recevaient des fonds à même le budget de 2,85 millions de dollars. Certains contrats étaient de nouveaux projets, alors que d'autres étaient la continuation de projets existants.

L'hon. Gerry Byrne: Quelle serait la source du retard? Le mois de novembre est une période assez difficile pour les projets de construction dans le golfe du Saint-Laurent ou dans le nord-est de l'Atlantique.

Si une nouvelle construction était prévue et si le contrat avait été autorisé, comment expliqueriez-vous le fait que l'annonce ait été retardée jusqu'au 16 novembre? Je crois que c'est la date exacte. Il n'y a pas beaucoup de projets de construction qui peuvent commencer à ce stade-ci dans le golfe du Saint-Laurent ou sur la côte nord-est de Terre-Neuve.

Qu'avez-vous à nous répondre à ce sujet?

Mme Micheline Leduc: En fait, les projets avaient été approuvés plus tôt dans l'année. Je suppose que le bureau du ministre a choisi de faire l'annonce en novembre. Mais l'ensemble de ces projets avaient été approuvés plus tôt dans l'exercice financier et, par conséquent, avaient débuté plus tôt dans l'exercice financier. Pour les projets qui étaient déjà en cours, il s'agissait tout simplement d'une continuation des activités.

L'hon. Gerry Byrne: En matière de cycle de gestion, les représentants régionaux ont-ils proposé d'autres projets qui sont actuellement envisagés par l'administration centrale du Programme des ports pour petits bateaux, en attendant de trouver des fonds, ou a-t-on maintenant atteint la limite de financement et épuisé les fonds pour l'exercice financier de 2007-2008? Ou encore, reste-t-il des projets à approuver ou qui attendent d'être étudiés?

• (1555)

Mme Micheline Leduc: À l'heure actuelle, tous les fonds sont engagés, même s'il reste peut-être quelques approbations ou annonces publiques. Le budget des ports pour petits bateaux est complètement engagé.

L'hon. Gerry Byrne: Quelle pourrait être la cause du retard dans l'annonce de ces projets? Je suppose que vous ne pouvez pas procéder à l'autorisation des contrats jusqu'à ce que l'annonce soit faite ou que le ministre ait approuvé les contrats en question.

Ce que vous indiquez peut-être — vous pouvez le dire clairement au comité... Y a-t-il des projets qui pourraient effectivement être autorisés au cours de l'exercice financier actuel, mais qui ne l'ont pas encore été? Nous sommes en novembre, donc il nous faut dépenser les fonds au cours du présent exercice financier. Toutefois, comme le processus d'approbation n'est pas terminé, y a-t-il un risque que ces projets ne soient pas vraiment entrepris?

Du point de vue du cycle de planification, de construction et de gestion des projets, si tel devait être le cas, je supposerais que nous ne travaillons pas avec un modèle à la hauteur des pratiques exemplaires. Les retards causeraient certaines inquiétudes à ceux qui participent aux processus des marchés et de construction.

Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Cal Hegge: Je ne crois pas que ce soit...

Le président: Nous avons suffisamment de temps pour une courte réponse.

M. Cal Hegge: Je voulais simplement souligner que nous avons un plan de dépenses annuel qui englobe la plupart de ces projets, sinon la totalité. Comme Micheline l'a dit, je crois qu'il y a parfois un décalage entre l'annonce du projet et le début réel des travaux.

L'autre point que je voulais faire valoir relativement à notre budget, c'est que nous avons pris connaissance des résultats de récentes évaluations des dégâts causés par les tempêtes dans les diverses régions du pays. Nous examinons donc également des moyens pour financer ces réparations.

Le président: Merci, monsieur Moore.

Monsieur Blais.

[Français]

M. Raynald Blais (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, BQ): Merci, monsieur le président. On poursuit les travaux et la croisade.

Premièrement, pour des fins de transcription, j'aimerais témoigner de ma déception de ne pas voir la sous-ministre ici aujourd'hui. D'entraîne de jeu, vous avez dit que c'était un dossier prioritaire pour elle. C'en est un pour nous aussi. Lorsqu'un dossier est prioritaire, on agit en conséquence. Je suis déçu que la sous-ministre ne daigne être disponible qu'au début de décembre. Je pourrai lui témoigner tout cela de vive voix, mais j'aime autant annoncer aujourd'hui qu'à mon avis, ça n'a aucun sens.

Je sais bien qu'un sérieux travail de sensibilisation a été fait auprès du ministère par le comité et les gens qui vivent la situation. Je pense qu'on a atteint, au cours des derniers mois, un degré de sensibilisation intéressant de la part du ministère. Je percevais cette situation de façon positive, mais je commence à douter que le ministère soit véritablement intéressé à bien faire progresser ce dossier. Si la nouvelle sous-ministre n'y est pas plus intéressée, ça commence mal. J'espère qu'elle aura l'occasion de répondre à mes questions à ce sujet.

D'autre part, je pense que les questions de mon collègue et vos réponses témoignent du fait que s'il n'y a pas d'investissement massif, la situation va se détériorer. Autrement dit, ce qui coûtait 400 millions de dollars en 2004 coûte maintenant 480 millions de dollars, selon vos estimations. Pour ma part, j'oserais dire que c'est davantage. Donc, la situation se dégrade, étant donné qu'on n'investit pas suffisamment d'argent dans l'entretien. Selon moi, c'est irresponsable. Ce qui devait arriver arrive déjà, d'une certaine façon. Des quais sont fermés et rendus inaccessibles aux pêcheurs parce qu'on a des doutes sur leur sécurité. Étant donné cette situation, des clôtures ont été installées.

Je ne vous demanderai pas de vous exprimer sur les intérêts ou les préoccupations de la sous-ministre. Toutefois, j'aimerais savoir si vous avez l'impression qu'on va atteindre un point de non-retour si la situation ne change pas.

• (1600)

M. Cal Hegge: Je préfère toujours être optimiste. Il est vrai, et c'est évident, que nous manquons sérieusement de ressources, mais nous continuons à travailler en étroite collaboration avec des organismes centraux comme le Conseil du Trésor. Je pense que ceux-ci sont au courant de notre manque de ressources à l'égard de ce programme. Je ne peux pas dire que nous allons obtenir plus d'argent dans un futur rapproché, mais c'est toujours ce à quoi nous nous attendons.

Je peux dire, en tant qu'agent financier principal de notre ministère, que nous manquons de ressources dans plusieurs autres domaines de notre budget d'immobilisations. Je pense que le comité est au courant de cette situation. Ce n'est pas comme si nous avions suffisamment de flexibilité pour transférer l'argent d'un programme à un autre, par exemple.

J'aimerais répéter une chose que j'ai dite au commencement, à savoir que la sous-ministre est au courant de ce programme. Pour ma part, j'ai passé un bon nombre d'heures avec elle pour lui expliquer les problèmes reliés à ce programme et pour la sensibiliser aux défis à relever. Elle considère ce programme comme une des principales priorités du ministère. J'espère qu'elle aura beaucoup de choses à dire quand nous comparaitrons la prochaine fois. Je pense que la date prévue est le 5 décembre.

M. Raynald Blais: Si on a le temps de la recevoir.

En ce qui a trait au problème de financement des ports pour petits bateaux, j'ai trouvé six endroits, segments ou colonnes où on aurait à investir. Il y a effectivement de l'entretien et des réparations comme telles, un élément fort important. Il y a le dossier du Nunavut, qui

représenterait 49 millions de dollars, d'après les chiffres que j'ai vus. Il y a le programme du dessaisissement qui représentait autrefois 61 millions de dollars — il faut se le rappeler —, mais qui atteint maintenant 82 millions de dollars. Cela coûte donc plus cher.

Dans une autre colonne, il y a les dossiers de développement. On parle d'entretien et de réparation, mais on ne parle pas de développement, sauf dans le cas du Nunavut. J'aimerais qu'on parle aussi de développement au Québec et ailleurs au pays.

Nous devons tenir compte de deux autres éléments. Il y a d'abord les changements climatiques et leurs répercussions. Vous le savez comme moi, la situation se détériore davantage, et si on n'agit pas immédiatement, il pourrait y avoir un risque. Ensuite, il y a ce que M. Byrne mentionnait, la flottille de bateaux par rapport à ce qu'elle était auparavant. J'imagine que cela compte aussi dans le budget.

Selon vous, y a-t-il d'autres éléments dont on doit tenir compte dans l'étude exhaustive des besoins de financement des ports pour petits bateaux?

M. Cal Hegge: Je pense que la liste est presque complète, mais j'ajouterais des fonds nécessaires pour soutenir davantage nos administrations portuaires. Les montants ne sont pas aussi élevés que dans d'autres catégories, mais je pense qu'il faut donner plus de soutien à ce groupe. Si on ajoute cela, je pense que la liste est plutôt complète.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Hegge et monsieur Blais.

Madame Bell.

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

Malheureusement, je n'étais pas ici en mars dernier pour entendre la discussion et je n'ai pas eu un compte rendu détaillé sur le sujet. Mais je viens de la côte ouest, et je veux simplement m'assurer que les programmes s'appliquent partout au Canada, sur nos trois côtes — à l'ouest, à l'est et au nord.

En ce qui concerne le programme de dessaisissement, s'agit-il du programme administré depuis un certain nombre d'années en vue de dessaisir le gouvernement des petits quais fixes, comme ceux de l'île Denman, de l'île Nootka et ailleurs dans ma circonscription?

• (1605)

M. Cal Hegge: Le programme de dessaisissement a été implanté essentiellement durant la période de l'examen des programmes vers 1995. Nous avons convenu à l'époque de nous départir un jour de l'administration des ports de plaisance et des ports de pêche non essentiels dans l'ensemble du pays.

Mme Catherine Bell: Dans nos petites collectivités, nous avons perdu des capacités parce que nous n'avons plus les moyens d'entretenir les quais fixes, dont l'état s'est dégradé encore davantage. Je sais que beaucoup d'organismes tentent d'obtenir du financement du gouvernement fédéral, ainsi que des municipalités et de la province, pour que dans nos petites îles, dont la population augmente rapidement, mais qui n'offrent pas d'accès, puissent retrouver un quai sous une forme ou sous une autre.

Des fonds sont-ils prévus pour ce projet ou s'agirait-il d'un autre programme?

M. Cal Hegge: Si je vous ai bien compris, je peux affirmer sans équivoque que notre budget actuel est principalement consacré à ces quelque 750 ports de pêche essentiels dont j'ai parlé plus tôt.

Nous recevons sans cesse des demandes de la part d'autres groupes bien intentionnés qui souhaiteraient obtenir du financement fédéral pour améliorer leur port ou leur quai. Cependant, à moins qu'il ne s'agisse d'un port inscrit faisant partie des ports de pêche essentiels, nous devons malheureusement leur répondre que nous ne disposons pas de fonds à cet effet. Par conséquent, si le projet dont vous parlez appartient à cette catégorie, nous n'avons malheureusement pas les ressources pour le faire.

Mme Catherine Bell: Le programme de dessaisissement se poursuit toujours, et vous essayez de remettre en état les ports pour petits bateaux pour que qu'ils puissent trouver preneurs.

M. Cal Hegge: Oui, et nous sommes prêts à nous en départir pour une somme symbolique. Nous avons établi une sorte d'ordre de priorités pour les groupes à qui nous envisagerions de céder les ports. Nous devons prendre en considération le gouvernement fédéral en premier lieu, puis les gouvernements provinciaux, les municipalités, les groupes autochtones et les organismes sans but lucratif, mais nous avons cédé et continuerons de céder à des tiers intéressés un certain nombre de ports dont nous n'avons plus besoin et ce, pour un montant symbolique.

Mme Catherine Bell: D'après ce que j'ai compris de votre document, on manque énormément de fonds pour faire ce qu'il reste et les bénévoles sont épuisés. Je me demandais simplement ce qu'on est en train de faire pour remédier à cette situation.

M. Cal Hegge: En ce qui a trait à l'épuisement des bénévoles, je crois que nous avons un excellent partenariat, comme l'a fait valoir le Comité consultatif national des administrations portuaires devant le comité en mars dernier. Les deux partis de ce partenariat reconnaissent les défis du programme. Nous rencontrons régulièrement le comité exécutif, le comité consultatif.

Par coïncidence, nous allons nous réunir avec le Comité consultatif national des administrations portuaires cette semaine, à Ottawa. Le comité compte 15 membres de partout au pays, et nous faisons ce que nous pouvons avec eux. Nous avons régulièrement des ateliers. Nous fournissons les outils que nous pouvons fournir, les manuels d'entretien, etc. Nous organisons des séances sur certaines des préoccupations environnementales liées aux ports, qui prennent de l'ampleur. Nous offrons toute la formation que nous pouvons offrir tout en respectant nos contraintes budgétaires.

Comme je l'ai dit plus tôt en réponse à la question de M. Blais, nous aimerions avoir des fonds supplémentaires — ce n'est pas une somme énorme — pour pouvoir mettre de l'avant des solutions à certains des problèmes touchant les administrations portuaires, et peut-être les aider avec la planification de la relève et leur offrir de la formation additionnelle. Comme le taux de roulement est très faible parmi ces quelque 5 000 bénévoles dont j'ai parlé, nous souhaiterions pouvoir faire un meilleur travail pour ce qui est d'amener du sang neuf et de trouver des moyens pour aider les bénévoles à faire leur travail.

Le président: Merci, monsieur Hegge, madame Bell.

Monsieur Keddy.

Je tiens simplement à signaler qu'ils ont dix minutes de ce côté, et que MM. Keddy et Calkins se sépareront le temps moitié-moitié. Cinq minutes chacun.

M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC): Je vais laisser cinq minutes à M. Calkins.

Le président: Oui.

•(1610)

M. Gerald Keddy: Je souhaite la bienvenue à nos témoins. Avant de commencer, si les témoins veulent bien me le permettre, j'aimerais simplement féliciter notre nouveau président. Puisque c'est la première fois que j'ai l'occasion d'assister à une réunion du comité depuis que nous avons repris nos travaux, j'aimerais féliciter notre nouveau président. Il trouvera que nous sommes un excellent groupe et que nos séances seront intéressantes et passionnantes.

Je tiens à préciser à nos témoins que bien qu'on n'ait pas augmenté le budget des services votés, le financement a été fixé en fonction des 20 millions de dollars provenant du budget des services votés.

M. Cal Hegge: C'est exact.

M. Gerald Keddy: Je me rends compte qu'une lourde tâche vous attend, certes, et attend tous ceux d'entre nous qui essayons de rendre nos ports de pêche essentiels acceptables. J'ai pris note du montant de 475 millions de dollars qui doit être dépensé au cours des cinq prochaines années.

Ma question est donc la suivante — puisque je n'ai jamais vraiment vu cette information noir sur blanc et que nous essayons de ne pas trop en faire une question de compétences: Si vous prenez la côte est plus particulièrement, les besoins liés aux quais et à l'infrastructure, et j'imagine l'état de l'infrastructure à l'Île-du-Prince-Édouard par rapport à la situation en Nouvelle-Écosse ou à Terre-Neuve par exemple, ce montant est-il réparti en fonction des régions et des provinces — Terre-Neuve, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard., le Nouveau-Brunswick et la Colombie-Britannique?

M. Cal Hegge: Demandez-vous si nous avons nos dépenses...?

M. Gerald Keddy: Oui.

M. Cal Hegge: Oui.

M. Gerald Keddy: Avons-nous ces chiffres et pouvons-nous les obtenir?

M. Cal Hegge: Oui, nous pouvons vous fournir ces chiffres.

M. Gerald Keddy: Ainsi que les prévisions de ce que nous devrions faire avec les 475 millions de dollars? C'est ce que je suis...

M. Cal Hegge: Oh, je vois. Non, nous n'avons pas cela. Je pensais que vous parliez de la répartition actuelle, mais non, nous n'avons pas cela sous la main.

M. Gerald Keddy: J'imagine que l'autre facteur qui serait sûrement important, c'est la différence entre les diverses régions où la pêche occupe toujours une grande place de celles où la pêche n'est pas aussi importante — de nos jours, l'aquaculture pourrait remplacer la pêche dans certaines régions —, mais à partir d'une analyse coûts-avantages pour déterminer exactement où les quais sont les plus nécessaires et où la pêche est la plus importante. On ne cherche pas à enlever quoi que ce soit aux régions où il y a une forte activité de pêche, mais où est-il préférable de dépenser l'argent? Avons-nous déjà envisagé cette question sous cet angle?

M. Cal Hegge: Comme vous le savez, nous n'affectons pas nos fonds de façon ponctuelle. Nous suivons une formule donnée, qui a fait l'objet de discussions ici dans le passé. Nous nous plaisons à croire que nous dépensons notre argent pour des projets qui satisfont aux critères et qui sont les plus prioritaires, tout en reconnaissant que nous ne pouvons pas répondre à tous les besoins dans le cadre du programme.

Comme je l'ai déjà dit devant le comité, nous allons réévaluer notre formule. Nous espérons obtenir des fonds supplémentaires avant d'en arriver là. Si nous ne pouvons pas augmenter l'enveloppe et que nous changeons la façon d'affecter les fonds disponibles, nous aurons des gagnants et des perdants, si nous décidons de modifier le mode de répartition des fonds.

M. Gerald Keddy: Je vais faire très attention à ce que je vais dire maintenant. Si vous avez certaines régions, comme le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse par exemple, où l'industrie de la pêche représente 500 ou 600 millions de dollars, quelle part sera attribuée à cette région? Si l'industrie de la pêche au Canada a un chiffre d'affaires de quatre milliards de dollars, si vous le fractionnez, est-ce que nous investissons les fonds de manière à obtenir le meilleur rendement de cet investissement? C'est simplement basé sur une proposition d'affaires; on ne veut rien enlever à une région du pays au profit d'une autre. Mais c'est une question qu'il faut se poser.

L'autre question que j'ai...

Le président: Rapidement, car vous avez promis de laisser cinq minutes à M. Calkins.

M. Gerald Keddy: Je ferai vite. En raison des changements climatiques, les territoires nordiques du Nunavik et du Nunavut ont maintenant plus de périodes sans glace. Des quais fixes doivent être construits. Quelles autres sources de financement, autres que la Direction générale des ports pour petits bateaux, pouvons-nous trouver? Est-ce une question de souveraineté dans l'Arctique? Y a-t-il moyen de les associer pour débloquer plus de fonds pour les ports pour petits bateaux?

•(1615)

M. Cal Hegge: Je vais vous donner une réponse brève. Comme vous l'avez constaté dans la mise à jour économique, on accordera beaucoup plus d'importance à la région du Nord. Nous surveillons la situation de très près. Si nous avons la possibilité de nous joindre à ce mouvement en ce qui concerne le programme de ports pour petits bateaux, nous le ferons.

M. Gerald Keddy: Vous serez nombreux à le faire.

Le président: Merci, monsieur Keddy.

Monsieur Calkins.

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

Je remercie les témoins d'être des nôtres encore une fois. Je leur suis également reconnaissant de nous informer de certaines choses qui ont changé.

M. Byrne a parlé de certaines de ces graves pénuries de fonds. D'après moi, ce fut un long processus de sous-financement de l'infrastructure dans des budgets réussis.

J'aimerais savoir depuis quand la Direction générale des ports pour petits bateaux accumule ces manques de fonds. Est-ce depuis la construction du tout premier port ou quai? Depuis quand avons-nous pris autant de retard dans ce domaine?

M. Cal Hegge: Je peux dire qu'il en est ainsi depuis longtemps.

Je vais demander à Robert, qui travaille au sein du programme depuis un peu plus longtemps que moi, s'il souhaite ajouter quelque chose là-dessus.

M. Robert Bergeron (directeur général, Ports pour petits bateaux, ministère des Pêches et des Océans): C'était cyclique. Nous avons eu des périodes de prospérité, où les ressources suffisaient certainement pour entretenir nos installations, mais nous avons aussi connu des périodes où nos ressources étaient limitées.

La dernière fois que nous avons enregistré un budget record, c'était au début des années 90, où nous avons reçu une année 118 millions de dollars pour l'entretien des installations. Nous avons aussi injecté des fonds dans la construction de ports. Nous avons augmenté la capacité ici et là, mais la majorité du financement avait servi à assurer l'entretien de l'infrastructure.

Depuis le début des années 90, le budget a diminué. Nous avons reçu le budget le plus bas vers le milieu des années 90. La situation s'est améliorée depuis. Nous n'en avons toujours pas tout à fait assez pour entretenir les installations, mais la situation s'est nettement améliorée au cours des dix dernières années.

M. Blaine Calkins: J'aimerais poser une question brève. Si j'ai bonne mémoire, il y a cinq régions et cinq directeurs régionaux des ports pour petits bateaux. Est-ce exact? Je crois qu'ils relèvent de vous. D'un point de vue structurel, est-ce ainsi que cela fonctionne?

M. Cal Hegge: Nous avons cinq directeurs régionaux. Nous avons combiné les ports pour petits bateaux des régions du Golfe et des Maritimes. Les directeurs régionaux relèvent du directeur général régional ou du directeur général régional adjoint.

M. Blaine Calkins: Le Nunavut fait partie de quelle région?

M. Cal Hegge: De la région du Centre et de l'Arctique.

M. Blaine Calkins: De tous les fonds qui sont consacrés aux ports pour petits bateaux, combien environ sont consacrés à la région du Centre? La majeure partie de la pêche commerciale en eau douce au Canada se pratique dans cette région. Je me demande quelle part des fonds sera retirée. Cet argent sera-t-il enlevé aux autres régions ou sera-t-il redistribué à l'intérieur de la région du Centre? D'un point de vue budgétaire, je serais curieux de savoir comment cela fonctionne.

M. Cal Hegge: Pour expliquer clairement notre position sur les ports du Nunavut, bien que nous soutenions qu'il y a un besoin, nous n'avons tout simplement pas les ressources. Nous n'envisageons donc pas d'enlever de l'argent à quiconque pour faire avancer le projet. En fait, nous avons besoin de financement additionnel pour pouvoir construire ces ports.

M. Blaine Calkins: C'est bon de le savoir.

En tant que fils d'agriculteur de l'Alberta représentant bien entendu un grand nombre d'agriculteurs, je souhaitais parler de l'épuisement des bénévoles, car la majorité des agriculteurs qui ne font pas de profits ces temps-ci diraient certainement qu'ils font du bénévolat et qu'ils sont très fatigués. Je me demande donc si c'est différent. Il semble que c'est comme cela, que vous oeuvriez dans l'industrie de la pêche ou de l'agriculture: quand vous ne faites pas d'argent, vous faites du bénévolat.

J'étais curieux de savoir si vous aviez des chiffres pour évaluer la valeur du travail des bénévoles dans ces ports pour petits bateaux. Dans les documents que vous avez ici, je constate que certains pêcheurs locaux investissent de l'argent, consacrent temps et effort et offrent des matériaux et des fournitures pour leur propre port. Quelqu'un au ministère garde-t-il un registre de la valeur de ces investissements?

M. Cal Hegge: Tout d'abord, je n'ai pas eu une bonne occasion de rencontrer un grand nombre de bénévoles des administrations portuaires. J'ai assisté à quelques-unes de leurs conférences, etc. Ils sont très dévoués, et les fois où je me suis rendu dans quelques ports pour petits bateaux, ils me les ont fait visiter avec beaucoup de fierté. Je pense que l'épuisement est davantage lié à certaines des frustrations que nous avons tous à l'égard du manque de ressources. Je tiens à ce que ce soit bien clair.

Nous avons évalué la valeur de leur contribution, en partie. Par exemple, nous croyons que les administrations portuaires et les bénévoles — les 5 000 dont j'ai parlé — représentent probablement autour de 70 équivalents temps plein. Si on ne les avait pas et qu'on devait offrir et gérer le programme comme ils le font, il faudrait ajouter environ 70 personnes. Leur contribution représente aux alentours de 25 millions de dollars pour...

• (1620)

M. Blaine Calkins: C'est énorme.

M. Cal Hegge: Oui, effectivement.

Le président: Merci, monsieur Calkins.

Monsieur MacAulay.

L'hon. Lawrence MacAulay (Cardigan, Lib.): Merci beaucoup. Bienvenue.

Pour en revenir aux questions de Gerald Keddy sur la formule de répartition des fonds, a-t-il été question au ministère de la modifier ou de faire autre chose? Il a bien demandé comment seraient répartis les 475 millions de dollars s'ils étaient débloqués. Je me serais attendu à ce que vous répondiez qu'on utiliserait la formule, mais ce n'est pas ce que vous avez dit.

M. Cal Hegge: Non. Outre le fait que nous avons convenu que nous devrions l'examiner, nous n'avons pas analysé en détail la formule actuelle.

L'hon. Lawrence MacAulay: Donc il n'y a pas eu de discussion au ministère concernant des recommandations sur ce qu'on devrait faire avec la formule de répartition.

M. Cal Hegge: Nous recevons beaucoup de propositions des gens des régions, qui soutiennent que nous devons changer la formule pour que leur région obtienne plus de fonds, mais en dehors de cela, nous n'avons pas eu de...

L'hon. Lawrence MacAulay: C'est ce qui m'intéresse.

Nous avons reçu les administrations portuaires ici. Tout d'abord, j'aimerais savoir quelle a été la plus grande dépense pour les ports pour petits bateaux sur une année, au cours des deux ou trois dernières années.

M. Cal Hegge: Au cours des deux ou trois dernières années, probablement un peu plus de 100 millions de dollars, pas tellement plus.

L'hon. Lawrence MacAulay: Un peu plus de 100 millions de dollars, et l'an prochain, ce sera 94 millions, 93 millions et quelque.

M. Cal Hegge: Au point où en sont les choses actuellement, oui.

L'hon. Lawrence MacAulay: Au point où en sont les choses. C'est un point important, car si on ne fait pas attention, on régressera plutôt que d'avancer.

Vous nous dites entretenir de bonnes relations avec les bénévoles des administrations portuaires, mais nous les avons reçus ici, et ils ont certes répété le mot « épuisement » assez souvent, car c'est très difficile pour eux de continuer à recevoir, en fait, moins de financement plutôt que l'inverse.

Prenez par exemple vos fonds destinés au dessaisissement. En fait, les fonds que vous avez demandés à ce titre ont augmenté en deux ans de 20 millions de dollars, plutôt que de rester stables. J'imagine que les 475 millions de dollars auront probablement grimpé à 600 millions dans un an ou deux. Ai-je raison?

M. Cal Hegge: Non, je ne pense pas. Voulez-vous dire que si nous ne cédon pas les ports, nous allons devoir continuer de dépenser?

L'hon. Lawrence MacAulay: Non, je parle de l'ensemble des réparations des ports pour petits bateaux par rapport au dessaisissement. Il est évident que le chiffre a augmenté considérablement en deux ans.

M. Cal Hegge: Là encore, nous en avons déjà parlé devant le comité, mais le montant s'élève à 82 millions de dollars sur cinq ans. Nous croyons que ces fonds nous permettront de céder les quelque 340 ports restants. Nous ne dépensons pas beaucoup d'argent pour les ports dont nous allons nous dessaisir, sauf pour régler tout problème urgent lié à la santé et à la sécurité.

L'hon. Lawrence MacAulay: Est-ce que le ministre ou vous avez informé le Conseil du Trésor des réparations nécessaires à effectuer pour les ports pour petits bateaux? Avez-vous fait des présentations?

M. Cal Hegge: Non, pas officiellement.

L'hon. Lawrence MacAulay: Ce n'est pas une question prioritaire du gouvernement...? Je crois qu'il avait six secteurs prioritaires. Ce n'est pas l'un de ces secteurs?

M. Cal Hegge: Pas directement, non.

Permettez-moi de revenir un peu en arrière, car j'ai dit non, mais nous avons dû en réalité faire une présentation — comme vous le savez probablement — pour conserver les 20 millions de dollars qu'on devait cesser de nous verser. Dans cette présentation, nous avons évoqué certaines des autres pressions que subit le programme. Donc, à cet égard, les organismes centraux ont été sensibilisés aux besoins en matière de financement du programme.

L'hon. Lawrence MacAulay: Au cours des dernières années, la dépollution environnementale s'est sûrement aussi ajoutée au montant total. Combien a-t-on dépensé?

M. Cal Hegge: Je l'ignore.

Savez-vous si ces fonds proviennent du budget du programme des ports pour petits bateaux ou de celui du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux?

M. Robert Bergeron: Soixante-dix pour cent des fonds proviennent du budget du Plan d'action pour les sites contaminés et 30 p. 100, du budget du programme des ports pour petits bateaux.

L'hon. Lawrence MacAulay: Donc, 30 p. 100 des fonds proviennent du budget consacré à la réfection des ports pour petits bateaux.

J'espère qu'on fait pression à cet égard. C'est évidemment très important, car les chiffres vont continuer d'augmenter. Comme je me suis occupé du secteur de la pêche et que je demeure à l'Île-du-Prince-Édouard, je sais qu'un projet de 500 000 \$ devient très rapidement un projet de deux ou de trois millions de dollars. Donc, si nous n'obtenons pas ce financement supplémentaire... C'est une grande priorité pour une grande industrie dans notre région. J'espère que le ministère ne ménage aucun effort pour ne pas trop changer la formule d'attribution des fonds avant d'avoir obtenu l'opinion des gens et pour s'assurer que des fonds appropriés, ou beaucoup de fonds, sont attribués pour pouvoir effectuer une partie des travaux d'entretien nécessaires. Autrement, nous n'aurons pas nos administrations portuaires.

• (1625)

Le président: Merci, monsieur MacAulay. Vous allez devoir attendre pour avoir une réponse, car nous passons à M. Lévesque.

[Français]

M. Yvon Lévesque (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Bonjour, messieurs.

Comme vous le savez, je suis nouveau. Je dois me familiariser avec un bon nombre d'informations. Pour ce qui est de vos projections, j'aimerais savoir si les montants que vous avancez tiennent compte du fait que la détérioration de ces ports va être plus rapide s'ils ne sont pas traités immédiatement.

Vous avez mentionné aussi que vous retiriez les ports autochtones de votre estimation. On parle entre autres du Nunavut. Je suis touché par la situation du Nunavik. Situez-vous les ports du Nunavik strictement dans l'inventaire du Québec ou les considérez-vous à part? J'ai observé qu'avec le réchauffement de la planète et la navigation qui augmentait, des résidents des côtes manifestaient beaucoup d'inquiétude. En effet, s'ils faisaient face à un accident maritime, par exemple, ils auraient bien de la difficulté à récupérer les sinistrés.

J'ai entendu dire à un moment donné que dans les provinces de l'Atlantique, l'APECA contribuait à l'amélioration des ports. Au Québec, nous ne bénéficions pas de cette aide. Est-ce qu'un autre système pourrait fournir aux petits ports du Québec le même genre de soutien que reçoivent les provinces de l'Atlantique?

M. Cal Hegge: Pour ce qui est de votre première question, à savoir le degré de détérioration auquel on va faire face si un surplus d'argent n'est pas investi, le pourcentage qu'on utilise souvent — et je regarde mes collègues pour le confirmer — est 2 p. 100 par année de retard.

Quelques membres du comité ont soulevé la question des changements climatiques. Je ne pense pas que nous ayons vraiment fait d'étude sur les conséquences que pourraient devoir affronter les ports pour petits bateaux. Est-ce exact?

Mme Micheline Leduc: En fait, on commence à inclure ce facteur dans nos analyses, puisque c'est une réalité. Au cours des dernières années, il y a eu davantage de tempêtes. C'est une conséquence directe des changements climatiques. Dans l'Est canadien, plus particulièrement, des ingénieurs se penchent sur les effets des changements climatiques et sur leurs conséquences sur le coût de nos infrastructures. Il est possible qu'avec le temps, nous soyons obligés d'ériger des structures plus hautes à cause des changements de niveau de la marée. Nous étudions présentement la question.

M. Cal Hegge: Pour ce qui est de votre troisième question, il y a au Québec un bureau qui se charge de développement économique. Il s'agit de Développement économique Canada. Nous travaillons en collaboration avec les représentants de cet organisme. Nous avons entrepris des discussions sur la question du dessaisissement il y a environ deux ou trois semaines.

• (1630)

M. Robert Bergeron: Je voudrais simplement apporter une précision. Les gens de l'APECA ne contribuent pas à la réparation ou à l'entretien des installations des ports pour petits bateaux. Il peut arriver à l'occasion qu'ils investissent des fonds, mais il s'agit de nouvelles structures nécessaires pour soutenir le développement économique régional. Dans les situations où l'on a demandé à l'APECA de réparer des installations existantes, la réponse a généralement été négative. Je pense que Développement économique Canada adopte la même position. Ces gens sont ouverts à l'idée de soutenir les propositions favorisant le développement économique, mais je ne pense pas qu'ils veuillent se substituer à

Pêches et Océans Canada ou au Programme de ports pour petits bateaux en finançant l'entretien ou la réparation de nos installations actuelles.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Lévesque.

Madame Bell.

Mme Catherine Bell: Merci. C'était très intéressant comme conversation.

En Colombie-Britannique, nous négocions des traités avec de nombreux peuples autochtones qui vivent sur la côte ouest. La pêche est leur moyen de subsistance et fait partie de leur culture. Je sais qu'une partie des règlements dans certains cas portera sur la pêche.

Je me demande si le dessaisissement des ports pour petits bateaux fera l'objet de négociation, et si les fonds du budget prévus pour la réfection des quais fixes et des installations seront utilisés dans le cadre de ces règlements.

M. Cal Hegge: Pour ce qui est de ces règlements et de l'utilisation accrue des ports par les peuples des premières nations, les ports commencent déjà à en ressentir l'effet sur le plan de la capacité. Un jour, il faudra l'augmenter, ce qui nécessitera bien entendu des fonds. Mais cela n'a absolument rien à voir avec le programme de dessaisissement, car nous cédon des ports de plaisance ou des ports de pêche non essentiels.

Mme Catherine Bell: J'imagine que je suis un peu perdue parce qu'on peut lire dans le document que « l'existence d'un réseau national essentiel de ports en bon état pouvant répondre aux principaux besoins de l'industrie de la pêche commerciale ».

M. Cal Hegge: Pour ce qui est de l'utilisation de nos ports de pêche essentiels, l'industrie de la pêche commerciale, l'industrie de l'aquaculture et les premières nations sont les trois points de pression que nous évoquons souvent concernant le besoin d'accroître la capacité. Les intérêts des premières nations sont donc certainement pris en compte.

Mme Catherine Bell: Si la réfection des quais fixes et des installations en vue de les céder coûte si cher et représente un tel travail à long terme, quelle sera à l'avenir la capacité des administrations portuaires, relevant d'une municipalité ou d'un organisme indépendant, pour entretenir ces installations afin qu'elles puissent servir en toute sécurité à la pêche et aux loisirs?

M. Cal Hegge: Là encore, en ayant du financement additionnel et du temps et en collaborant avec les administrations portuaires, nous essayons de promouvoir une certaine consolidation des activités de l'administration portuaire également afin qu'elle constitue un groupe pour s'occuper d'un ou de deux ports pour petits bateaux. On commence déjà à le faire dans diverses régions du pays. On examine des moyens efficaces pour gérer les ports par l'entremise des administrations portuaires.

Mais comme je l'ai dit plus tôt, il faut renforcer la capacité des administrations portuaires et leur offrir plus de formation; il y a encore du travail à faire pour en arriver là. L'essentiel, évidemment, c'est de rendre les ports de pêche essentiels sécuritaires et fiables, car nous ne pouvons pas les encourager à en faire beaucoup plus avec ce qu'ils ont à l'heure actuelle.

Mme Catherine Bell: À quoi s'engagera donc le gouvernement fédéral ou le ministère, où y a-t-il un engagement envers l'actuel...?

M. Cal Hegge: Nous sommes toujours résolus à maintenir un bon partenariat avec les administrations portuaires. Comme je l'ai déjà dit, les deux parties savent que ce partenariat pourrait être renforcé considérablement grâce à des ressources additionnelles, car il y a des limites à ce qu'elles peuvent faire et nous avons des fonds limités à consacrer au programme. Du financement accru profitera à tout le monde, renforcera le partenariat et améliorera l'efficacité des administrations portuaires à gérer les ports. Mais à l'heure actuelle, on ne peut pas dire: « On ne peut pas s'en occuper; faites-le ». Ce serait évidemment injuste, et on ne le ferait pas.

•(1635)

Mme Catherine Bell: Il me reste combien de temps?

Le président: Sept secondes.

Mme Catherine Bell: Vous avez dit qu'EDC est disposée à engager des fonds.

M. Cal Hegge: La société se montre depuis peu intéressée à collaborer avec nous au dessaisissement des ports. Un certain nombre de ports, que M. Blais connaît en particulier, figurent sur la liste des ports à céder au Québec. EDC est donc disposée à nouer avec nous une sorte de partenariat qui reste vraiment à définir. Nous venons tout juste d'entamer les discussions à cet égard.

Mme Catherine Bell: Bien. J'ai terminé.

Le président: Merci, madame Bell.

Monsieur Kamp.

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

Merci d'être venus. Je vous suis reconnaissant de votre franchise et de vos excellentes réponses.

Si j'ai le temps, permettez-moi de vous poser trois questions qui ne sont pas liées au sujet. Je veux tout d'abord comprendre la structure. Nous parlons d'une entité qui s'appelle le programme des ports pour petits bateaux? Est-ce le titre du programme?

Et monsieur Bergeron, vous en êtes le directeur général. Cela fait-il de vous le responsable le plus haut placé au pays du programme des ports pour petits bateaux?

M. Cal Hegge: Le programme des Ports pour petits bateaux est une initiative indépendante au sein du ministère. Comme vous le savez peut-être, dans l'architecture d'activité de programme, il fait partie des Voies navigables sécuritaires et accessibles, au même titre que la Garde côtière canadienne et le Service hydrographique du Canada. C'est là que nous l'avons inscrit.

Toutefois, pour différentes raisons, il relève en fait des Ressources humaines et des Services intégrés. Ceci est plus logique qu'il n'y paraît parce que c'est essentiellement un programme d'infrastructures.

Je suis le sous-ministre adjoint responsable du programme des Ports pour petits bateaux, mais, comme vous le savez, j'assume de nombreuses autres responsabilités. Robert Bergeron, le directeur général actuel, est le plus haut fonctionnaire à s'occuper du programme.

M. Randy Kamp: Et dans les régions, qui sont les plus haut placés?

M. Cal Hegge: Ce sont les directeurs régionaux. Nous avons commencé à confier la responsabilité de ces programmes à des fonctionnaires de niveau EX-1. Comme je l'ai déjà mentionné, ces gens relèvent d'un directeur général régional ou, dans certains cas,

d'un directeur général régional associé. Ils occupent tous une position très élevée au sein du gouvernement.

M. Randy Kamp: Est-ce que votre personnel est chargé uniquement des Ports pour petits bateaux, ou s'occupe-t-il également d'autres dossiers?

M. Cal Hegge: Non, il se consacre exclusivement à ce programme.

M. Randy Kamp: Comment qualifieriez-vous le moral des gens, par rapport à celui des employés qui travaillent pour les autorités portuaires?

M. Cal Hegge: Robert pourra nous faire part de ses observations, mais j'ai eu l'occasion de participer à une réunion de l'ensemble du personnel de la Direction des ports pour petits bateaux, il y a environ un an, et je dirais que le moral est excellent. Beaucoup de nos gens sont de vieux routards, qui connaissent le programme depuis des années. Ils sont bien conscients des difficultés qui y sont rattachées, mais font malgré tout preuve de dévouement. D'ailleurs, leur abnégation m'impressionne toujours.

Voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Robert Bergeron: Je suis d'accord avec vous: le personnel des Ports pour petits bateaux est très dévoué. Certains ont passé toute leur carrière à travailler pour ce programme, non pas parce qu'on les y retient, mais parce qu'ils adorent ce qu'ils font. Ils s'y donnent à fond. Cependant, il est vrai qu'ils sont surchargés de travail depuis quelques années. Par exemple, nous avons reçu un financement additionnel de 100 millions de dollars sur cinq ans pour faciliter la mise en oeuvre du programme, mais pas de nouveaux effectifs. Nous avons dû nous débrouiller avec le personnel en place. Je crains que nous ne perdions bientôt beaucoup de gens.

Il convient également de noter que beaucoup de ces personnes sont avec nous depuis longtemps et sont sur le point de prendre leur retraite. D'ici trois à cinq ans, de nombreux employés expérimentés vont partir. Nous en sommes tout à fait conscients. Il faut absolument commencer à investir dans la relève.

•(1640)

M. Randy Kamp: A-t-on envisagé d'en faire un organisme de service spécial?

M. Cal Hegge: Oui. Lorsque nous avons discuté de la transformation de la Garde côtière, nous avons également analysé la situation d'autres programmes au sein du ministère. À l'époque, nous avons décidé de ne pas confier celui des Ports pour petits bateaux à un tel organisme, mais nous serions prêts à reconsidérer la question le moment venu.

M. Randy Kamp: Selon vous, est-ce une bonne idée? Et si oui, pourquoi?

M. Cal Hegge: Je crois que oui, comme nous l'avons vu avec la Garde côtière, ne serait-ce que pour mieux faire connaître le programme. Cela étant dit, je crois que le programme bénéficie déjà d'une grande visibilité dans la structure organisationnelle actuelle, mais ce serait un des avantages de devenir un organisme de service spécial.

M. Randy Kamp: Est-ce que l'accroissement de la visibilité est le seul avantage que vous y voyez?

M. Cal Hegge: Je crois que cela créerait également un sentiment d'appartenance. En outre, comme vous y avez fait allusion plus tôt, lorsque vous avez demandé si le programme était indépendant, je crois, d'après mon expérience auprès de la Garde côtière, que la transformation en organisme de service spécial contribuerait à accroître le moral du personnel. Cela n'augmenterait pas nécessairement notre financement, mais permettrait au programme de se démarquer davantage. C'est pourquoi je vous ai parlé de l'architecture d'activité de programme, parce qu'il est distinct.

Le président: Merci, monsieur Kamp, et merci à tous nos témoins.

Voilà qui conclut notre second tour. Nous sommes en retard de neuf minutes; j'ai été moins rigide parce que c'était notre première séance. À l'avenir, nous ferons mieux, j'en suis certain.

Je tiens à remercier tous les témoins.

Nous allons prendre une pause de quelques minutes pour préparer la suite.

Encore une fois, merci.

[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.