



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 027 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 16 avril 2008

Président

M. Fabian Manning

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

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

Comité permanent des pêches et des océans

Le mercredi 16 avril 2008

• (0905)

[Traduction]

Le président (M. Fabian Manning (Avalon, PCC)): Je souhaite la bienvenue à tous.

Je m'appelle Fabian Manning. Je suis député et je représente la circonscription d'Avalon, à Terre-Neuve-et-Labrador. Je suis également président du Comité permanent des pêches et des océans.

Pour sortir un peu de nos habitudes aujourd'hui, nous commençons par le maire de Georgetown, M. Peter Llewellyn, qui veut nous souhaiter la bienvenue dans la belle ville de Georgetown.

Je signale à nos témoins que nous avons un service d'interprétation. Vous en aurez peut-être besoin plus tard. Vous n'en aurez peut-être pas besoin tout de suite. Vous avez parfois besoin de services d'interprétation pour comprendre les Terre-Neuviens-et-Labradoriens, mais entre habitants des îles, nous nous comprenons assez bien.

Monsieur Llewellyn.

• (0910)

M. Peter Llewellyn (« Town of Georgetown »): Merci, monsieur.

Mesdames et messieurs, c'est pour moi un honneur de vous accueillir à Georgetown. Je voudrais vous dire quelques mots au sujet de la ville, car je sais que c'est pour la plupart d'entre vous votre première visite dans notre ville.

Ne vous laissez pas tromper par les apparences. Beaucoup de personnes qui viennent à Georgetown déplorent l'absence de pizzerias et de McDonald's — et aussi, bien entendu, des Tim Hortons, dont nous regrettons tous l'absence — et font toutes sortes de suppositions au sujet de notre petite collectivité. J'aimerais que vous sachiez que nous avons un secteur de la pêche et de l'aquaculture prospère, actif toute l'année. Nous vivons sur l'eau et, par conséquent, nos bateaux servent tout l'hiver. Nous sommes un port libre de glaces.

L'autre fait au sujet de notre collectivité est que plus de 10 p. 100 des produits manufacturés de l'Île-du-Prince-Édouard passent par ce petit port et sont en fait fabriqués ici. Nous fabriquons des remorqueurs de haute mer que nous exportons dans le monde entier. Nous avons une usine de transformation des fruits de mer.

En outre, nos origines portuaires remontent à la Confédération. Nous étions en fait le lien avec le continent lorsque le Canada a été formé. Ça venait de Georgetown à Pictou.

Il y a ici le seul collège de soudure sous-marine du Canada Atlantique, qui est un peu plus loin sur cette route. On y accueille des étudiants de tous les pays. Il est aussi directement relié à nos ports. Le collège utilise nos quais pour la formation.

Le nombre d'emplois à Georgetown est supérieur au nombre d'habitants. Plus de 80 p. 100 des emplois sont liés directement à

notre port. C'est un des secteurs d'activité les plus importants de Georgetown et, en fait, du comté de Kings.

Ce que nous avons depuis la construction du pont de la Confédération, c'est une liaison directe avec le continent. Comme l'a mentionné votre président, ce sont deux îles, mais la nôtre est une liaison un peu plus efficace et plus logique que Terre-Neuve. J'ai vécu 13 ans à Terre-Neuve.

En fait, ce que nous envisageons pour Georgetown, c'est la possibilité d'établir une liaison maritime avec Terre-Neuve et de créer un point de distribution. J'espère que nous en discuterons tout à l'heure avec certains députés de Terre-Neuve.

Nous aimerions que Georgetown prenne de l'expansion. Des installations de réparation pour la Garde côtière s'y trouvent. Des établissements de recherche sont également établis ici. Par conséquent, c'est une ville qui a beaucoup de potentiel.

En conclusion, les installations portuaires de Georgetown en font un des moteurs économiques de l'Île-du-Prince-Édouard. Nous continuons de faire de la croissance et de prendre de l'expansion dans plusieurs secteurs, tous rattachés à nos installations portuaires — le collège de soudure sous-marine, la construction navale, l'aquaculture et la pêche, les loisirs et le tourisme. Nous avons vraiment besoin que le comité nous aide à faire en sorte que la croissance de cette région de l'Île-du-Prince-Édouard se poursuive par le biais de ses ports. C'est notre lien avec l'histoire, et c'est aussi un des principaux moteurs économiques du comté de Kings — juste ici, à Georgetown.

Soyez les bienvenus à Georgetown. Je vous conseille de ne pas partir d'ici sans avoir fait un petit tour en voiture. J'ai aussi un magasin d'artisanat sur la rue Water.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur le maire.

Nous sommes vraiment très heureux d'être à Georgetown. Nous sommes effectivement encore déconnectés dans une certaine mesure du reste du Canada et de Terre-Neuve-et-Labrador — de Terre-Neuve en tout cas. Pour être francs avec vous, nous aimons ça, la plupart du temps.

J'habite dans une petite communauté de pêcheurs, St. Bride's, située à la pointe sud de la presqu'île d'Avalon, à Terre-Neuve. C'est une communauté de moins de 500 habitants; par conséquent, je me sens à l'aise dans les petites localités.

Je souhaite la bienvenue aux témoins. Comme je l'ai déjà précisé, nous sommes le Comité permanent des pêches et des océans du Parlement du Canada. L'automne dernier, nous avons entamé une étude sur le programme des Ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans. Inutile de préciser que c'est un programme très important pour beaucoup de circonscriptions représentées par les membres du comité que vous voyez autour de cette table.

Dans ma circonscription, il y a 68 administrations portuaires. C'est de loin le dossier le plus actif dans mon bureau. Nous avons énormément de travail avec les pêcheurs et les administrations portuaires, et aussi avec les collectivités.

L'objet de notre étude est d'améliorer le programme de toutes les façons possibles et de présenter un rapport au Parlement, à la Chambre des communes, afin de donner au ministre une base solide pour aller de l'avant et pour réclamer des fonds supplémentaires pour le programme, ainsi que pour examiner les différents aspects des administrations portuaires. D'après ce que nous avons pu comprendre, elles sont composées de bénévoles qui travaillent avec une ardeur hors du commun pour veiller à ce que les ports soient sûrs et utilisables. Si, en votre qualité de membres des administrations portuaires, vous avez des préoccupations à signaler en ce qui concerne la formation, un meilleur accès au financement, et d'autres questions, nous aimerions que vous nous en fassiez part.

J'aimerais que vous vous sentiez très à l'aise. Nous vous demandons de faire des observations préliminaires, de nous dire qui vous êtes et qui vous représentez, puis nous permettrons à nos membres de poser des questions et de s'engager plus ou moins dans une interaction avec vous, ce que j'aime appeler une conversation, car c'est par une conversation franche qu'on peut apprendre. Il y a très peu d'endroits où nous n'apprenons rien de nouveau, et tout cela sera en fin de compte intégré à notre rapport.

Nous avons produit un rapport provisoire qui a été présenté au Parlement avant Noël, pour aider le ministre et, en tout cas, pour lui exposer nos idées et lui faire des suggestions. Nous espérons présenter le rapport final avant le congé d'été ou avant le déclenchement d'élections. En réalité, nous procédons à cette étude maintenant pour préparer une étude qui sera présentée avant l'ajournement d'été.

Sur ce, je vous souhaite à nouveau la bienvenue à nos audiences. Je pense que nous avons décidé que M. Jenkins ferait le premier exposé. C'est à vous de décider lequel des Jenkins fera l'exposé.

Blague à part, je pense que c'est M. Bobby Jenkins qui prendra la parole.

Bienvenue à tous, encore une fois.

● (0915)

M. Bobby Jenkins (président, Annandale Harbour Authority): Merci, monsieur le président.

Au nom des pêcheurs d'Annandale, j'aimerais présenter nos condoléances aux familles des Îles-de-la-Madeleine qui ont perdu des proches il y a environ deux semaines. Je tenais à commencer par cela.

J'ai ici un mémoire qui a été préparé par les pêcheurs d'Annandale. Par conséquent, si vous le voulez bien, je vous le présenterai.

Le président: Vous pouvez y aller, monsieur Jenkins.

Nous revenons de deux audiences à Terre-Neuve-et-Labrador et nous avons ici l'interprète qui a pour fonction de traduire nos commentaires pour nos collègues du Québec. Nous parlons parfois un peu trop vite et, par conséquent, si on pouvait réduire la vitesse à

environ 50 kilomètres, nous l'apprécierions. À Terre-Neuve, nous avons souvent dépassé la limite de vitesse, et on nous a demandé de parler moins vite, car l'interprétation se fait simultanément. Je vous demande de ne pas perdre ça de vue.

M. Bobby Jenkins: Merci, monsieur le président.

Je vous souhaite avant tout la bienvenue à l'Île-du-Prince-Édouard. J'espère que votre visite vous permettra d'apprécier la portée des problèmes auxquels nous sommes confrontés.

Je tiens ensuite aussi à vous remercier pour cette occasion de témoigner et de vous exposer les défis qui se posent à nous, tant en ce qui concerne l'infrastructure portuaire qu'en ce qui a trait à notre collectivité.

Avec les restrictions financières que s'est imposées le gouvernement fédéral dans les années 1990, un changement important a été apporté à la gestion et à l'entretien des ports. Les pêcheurs étaient d'abord sceptiques, mais ils ont finalement été priés ou obligés de s'intégrer à un système d'administrations portuaires.

● (0920)

Le président: Merci, monsieur Jenkins.

J'aimerais signaler au comité que trois groupes différents feront un exposé; par conséquent, il y aura trois sessions d'une heure. C'est ce que nous avons prévu. Par conséquent, nous ferons un tour de table pour chaque groupe. Je tenais à ce que vous le sachiez.

Monsieur MacAulay, je pense que vous aimeriez faire votre exposé, car nous sommes dans votre région.

L'hon. Lawrence MacAulay (Cardigan, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

C'est un plaisir que le Comité permanent des pêches et des océans soit venu à Georgetown pour s'enquérir de nos besoins. On est parfois très éloignés de ces choses-là et des personnes qui prennent leur vie en main si les fonds ne sont pas dépensés de façon adéquate... et, dans ce cas, des catastrophes risquent de se produire, comme l'a signalé le témoin précédent.

J'espère qu'avec ce groupe-ci et d'autres groupes du Québec et de l'Est du Canada, nous parviendrons à exercer davantage de pressions sur le gouvernement pour qu'il accorde des fonds supplémentaires.

● (0925)

M. Gregory Norton: Je suis garde du corps, en quelque sorte.

Des voix: Oh, oh!

UNKNOWN UNKNOWN: Je suis très heureux que vous soyez venus, car vous avez travaillé dans le secteur des pêches toute votre vie et c'est un domaine que vous connaissez bien; vous comprenez ce qui est en jeu et ce que vous avez investi dans ce domaine.

Vous avez fait mention de plusieurs choses, mais vous avez aussi signalé ce qui pourrait se produire d'ici une dizaine d'années si l'on ne fait pas ce qu'il faut faire. Par là, je veux dire qu'actuellement, on dépense moins de 100 millions de dollars à l'échelle nationale pour la réparation des quais. D'après les chiffres, il faudrait entre 500 millions et 600 millions de dollars pour les remettre en état. C'est un montant considérable, mais ça permettrait de remettre l'infrastructure en état. Nous savons que tous les travaux ne peuvent pas se faire et ne se feront pas en même temps. Nous en avons toutefois besoin, car le mécanisme nécessaire pour dépenser judicieusement les fonds ne serait probablement pas en place.

La question sur laquelle j'aimerais que vous fassiez des commentaires plus précis, messieurs, c'est ce que, d'après vous, il faudrait faire — et nous savons que nous avons besoin des fonds nécessaires — pour remettre les quais dans l'état où ils devraient être ou dans un état le plus approchant possible de cela, d'ici une dizaine d'années, comme l'a fait remarquer Bobby. Il est très inquiet au sujet de ce que sera la situation dans une dizaine d'années. Si nous ne faisons pas bien les choses, dans quel état sera cette infrastructure dans une dizaine d'années?

M. Bobby Jenkins: Merci beaucoup, Lawrence.

Une des suggestions que j'ai faites dans notre mémoire, c'est qu'il faudrait faire un examen approfondi de tous les ports. Il faut le faire immédiatement. Certains ports sont en plus mauvais état que d'autres. Un très petit nombre seulement des ports que nous connaissons ne nécessitent pas de réparations majeures. Je ne sais pas par où vous voulez commencer, mais il faudra bien faire un examen de chaque port. Il faut s'occuper des grosses réparations. On a déjà trop attendu. Certains de ces ports ont immédiatement besoin de travaux d'infrastructure.

L'hon. Lawrence MacAulay: Au cours de mes contacts avec vous et avec d'autres pêcheurs, j'ai pu constater que les solutions à l'emporte-pièce ont été plus ou moins une perte d'argent. Dans certains cas, les travaux ne servent à rien et, dans d'autres, il faut défaire ce qui a été fait pour faire de bonnes réparations. J'aimerais que vous fassiez des commentaires un peu plus précis à ce sujet...

M. Bobby Jenkins: Vous avez parfaitement raison, monsieur MacAulay.

Gregory a aidé à trouver des fonds pour notre port et moi aussi, à l'occasion. Nous nous sommes démenés beaucoup pour obtenir ce que nous avons eu. Comme je l'ai signalé, sans vos interventions, nous n'aurions bien souvent rien obtenu.

Nous ne prenons pas la chose à la légère lorsque nous cherchons des fonds. Il ne s'agit pas de travaux d'ordre esthétique. Ce sont des travaux essentiels. La plupart des pêcheurs, lorsqu'ils cherchent des fonds, n'en cherchent pas pour faire du tape-à-l'oeil. Ils cherchent des fonds pour réparer les installations qui en ont besoin. Ce sont des travaux indispensables. Actuellement, pour Annandale, on cherche des fonds pour réparer un mur est et ces travaux coûteront très cher.

Je laisse maintenant la parole à Gregory; il pourra donner une idée plus précise de la situation, car il en a discuté avec des ingénieurs. Il ne s'agit pas d'un simple rafistolage.

L'hon. Lawrence MacAulay: J'aimerais qu'en plus d'indiquer les fonds qui seraient nécessaires, M. Norton donne une idée du montant auquel s'élèvera la facture à plus ou moins longue échéance. Je me souviens du quai de Savage Harbour. Quand j'y suis allé pour la première fois, en tournée politique, le coût mentionné était de 150 000 à 200 000 \$. Quand nous avons fait faire les travaux, ça nous a coûté près de 3 millions de dollars.

Est-ce ce qui nous attend avec votre port?

M. Gregory Norton: Oui. Ce que nous avons déjà fait pour tenter de sauver le port... Le Seven Mile Road, qui est le chemin qui se trouve à peu près là, était couvert de ciment. J'ai conclu un marché avec le gouvernement provincial pour obtenir les matériaux. Au lieu de remplacer notre aile, nous avons mis le ciment à l'extérieur pour tenter de tenir la structure en bois en place et éviter qu'elle s'écroule.

L'hon. Lawrence MacAulay: Ensuite, comme vous l'avez fait remarquer, quand le montant de l'estimation du coût des travaux passe de 100 000 à 500 000 \$, la première chose qu'on sait, c'est que les coûts atteignent des millions de dollars.

J'aimerais que vous fassiez des commentaires sur votre administration portuaire. J'étais là quand les administrations portuaires ont été mises en place, et je n'étais probablement pas le plus grand partisan de cette initiative, mais ça s'est fait. Nous devons probablement reconnaître que c'était une bonne chose, en fin de compte, car ça a donné aux pêcheurs... C'est finalement une bonne solution, pour autant que toutes les parties concernées fassent ce qu'elles ont à faire. Ce qui me préoccupe, et je suis sûr que ça vous préoccupe aussi, c'est que lorsqu'on s'est engagé à mettre en place l'administration portuaire, on vous avait promis qu'on aurait des fonds en suffisance. On savait toutefois que ça n'arriverait pas dans un jour ou deux, ni au cours de la première année.

J'aimerais que vous fassiez des commentaires sur le rendement de l'administration portuaire — vous travaillez gratuitement et vous êtes des bénévoles — et sur les difficultés d'obtenir les fonds nécessaires pour joindre les deux bouts.

M. Gregory Norton: Il y a un document, qui est probablement le plus long à remplir qu'on ait jamais vu, que nous devons remplir pour tenter de convaincre les responsables du programme des Ports pour petits bateaux que c'est suffisamment important — ou que c'est pour une question de sécurité. Si la sécurité n'entre pas en jeu, ils n'examinent même pas la demande. C'est la première difficulté.

L'hon. Lawrence MacAulay: Monsieur Norton — sans vouloir vous interrompre —, on peut, naturellement, être agacé par la Direction des ports pour petits bateaux mais il y a au-dessus des responsables de cette direction des personnes qui décident des sommes disponibles pour faire les réparations. Ce que je tente de faire, c'est de m'assurer que nous arrivions à le faire comprendre aux personnes qui prennent les décisions que des fonds supplémentaires sont nécessaires. J'ai travaillé pendant près de 20 ans à la Direction des ports pour petits bateaux, et elle ne peut rien faire si elle n'a pas les fonds nécessaires.

M. Gregory Norton: C'est un fait.

Actuellement, les pêcheurs se font essentiellement concurrence. Si je pêche à Annandale et que je dois aller à North Lake pour pêcher pendant tout l'été, parce que le thon est là, je dois payer le montant du droit annuel pour pouvoir amarrer mon bateau au port de cet endroit. Ce n'est pas de la faute des pêcheurs, car ils essaient de récolter suffisamment de fonds pour entretenir tant bien que mal leur port. Par conséquent, chaque fois qu'on change de port, il faut payer le plein montant des droits annuels. Ça représente une somme de 400 à 500 \$ par an, par port. Donc, si on y va pour un mois, on doit payer le plein montant des droits annuels. On a déjà payé les droits à notre port et, par conséquent, avant la fin de l'année, il est possible qu'on ait payé pas moins de 2 000 \$ pour amarrer son bateau dans différents ports.

L'hon. Lawrence MacAulay: Monsieur Norton, combien de temps faut-il que vous restiez amarrés à un port pour devoir payer les droits?

M. Gregory Norton: Il se peut qu'on soit abordé par quelqu'un qui nous dit qu'on doit payer les droits dès notre arrivée.

L'hon. Lawrence MacAulay: Il ne faut donc pas rester un mois; ça pourrait être pour une seule nuit, et si vous allez pêcher ailleurs, vous devez payer à nouveau les droits. On nous a dit à Terre-Neuve que les pêcheurs devaient aller à différents endroits et qu'ils devaient payer chaque fois les droits.

M. Gregory Norton: C'est exact. Ce que les responsables de ces ports veulent faire, sur notre dos, c'est survivre et nous soutirer assez d'argent pour essayer d'entretenir leurs ports; ce ne devrait pas être le cas. Le programme des Ports pour petits bateaux devrait avoir en place la structure et les fonds nécessaires. Les pêcheurs ne devraient pas être obligés de payer 2 000 \$ par an en droits d'amarrage. On devrait payer uniquement au port de sa région et ça devrait être suffisant pour toute l'Île-du-Prince-Édouard. On ne devrait payer qu'une fois des droits annuels, et pas quatre ou cinq fois.

Cette situation est due à l'organisation du programme des Ports pour petits bateaux. C'est la raison pour laquelle ce programme nous tue. Et ce n'est qu'une solution de fortune. Les fonds que les responsables de ces autres ports nous réclament ne représentent pas grand-chose, mais ça les aide un peu, je suppose.

L'hon. Lawrence MacAulay: Merci beaucoup.

Je sais très bien que le président est sur le point de m'interrompre. Par conséquent, je m'abstiens de poser d'autres questions.

• (0930)

M. Bobby Jenkins: J'ai une autre information à communiquer, monsieur MacAulay. Elle viendra s'ajouter aux commentaires de Gregory. Vous faisiez des observations au sujet des fonds et de l'organisation des administrations portuaires. À deux occasions différentes, les pêcheurs d'Annandale ont eux-mêmes garanti un emprunt à la CIBC — nous avons un document officiel portant ma signature, celle de Harley et celle de Gregory — en attendant de recevoir les fonds. Nous avons finalement obtenu les fonds pour pouvoir réaliser deux ou trois projets, mais la banque nous a accordé un prêt.

• (0935)

L'hon. Lawrence MacAulay: Vous dites donc que, dans votre organisation de bénévoles, vous avez signé vous-mêmes des notes de crédit pour que le port puisse survivre.

M. Bobby Jenkins: C'est exact, et nous pouvons le prouver; la CIBC peut le confirmer.

L'hon. Lawrence MacAulay: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur MacAulay.

Je pense que M. Bill Drost, le chef intérimaire régional de l'administration des ports pour petits bateaux, est arrivé.

Soyez le bienvenu, monsieur Drost. Nous recevons habituellement la visite d'un représentant de la Direction des ports pour petits bateaux à nos audiences, et nous sommes très heureux que vous vous joigniez à nous ce matin.

Monsieur Blais, vous avez la parole, pour sept minutes.

[Français]

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

Bonjour à tous. Tout d'abord, étant donné que je représente la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine, j'aimerais remercier M. Jenkins de son message de solidarité pour ce qui est arrivé aux pêcheurs-chasseurs des Îles-de-la-Madeleine. Merci beaucoup.

Dans le dossier des ports pour petits bateaux, la situation est telle qu'ils sont comme un toit qui coule et qu'on ne répare pas. Cela risque de s'effondrer. On en est là, et dans certains cas, cela s'est même déjà effondré. Le constat est malheureux. On pourrait blâmer Untel, le gouvernement et ainsi de suite, mais comme vous l'avez mentionné tout à l'heure, il n'y a pas suffisamment d'argent, les gens d'un peu partout sont insatisfaits et tout le monde court pour obtenir du financement. Cela crée une division des forces.

Vous connaissez le principe: pour mieux régner, la division est une bonne méthode. Vous avez suggéré des solutions, comme l'inventaire et un plan de cinq à dix ans. Ce sont effectivement de bonnes solutions, mais lorsque les fonds sont insuffisants, on fait face au problème actuel. Par contre, il faudrait que vous, en tant qu'administrations portuaires, présentiez vos besoins réels. Le ministère peut bien faire son inventaire, mais il va le faire selon sa façon de voir. Il peut arriver qu'un brise-lames évite des dragages à répétition, année après année. Il suffit d'agrandir une jetée pour que cela fasse toute la différence par rapport au dragage, par exemple. C'est ce que je constate notamment aux Îles-de-la-Madeleine ou en Gaspésie. D'ailleurs, au Québec, dans le budget de la prochaine année, beaucoup d'argent sera consacré au dragage, ce qui n'a aucun sens, car on pourrait éventuellement éliminer tout cela en faisant d'autres travaux d'infrastructure.

J'aimerais entendre ce que vous avez à dire sur un point en particulier. On comprend votre ras-le-bol. Moi aussi, ça me fâche et me désole. Cela me déçoit de la part du ministère et même du gouvernement, peu importe le gouvernement en place, parce que les quais sont de responsabilité fédérale. Cela appartient au gouvernement fédéral. Quand quelque chose nous appartient, on doit s'en occuper correctement. De plus, la section du site de Pêches et Océans Canada qui concerne le Programme des ports pour petits bateaux nous dit qu'on cherche justement un usage sécuritaire et efficace. Ce n'est pas le cas. Il y a beaucoup d'exemples comme celui-là.

En ce sens, ce ras-le-bol, cet épuisement des bénévoles ne pourrait-il pas éventuellement faire en sorte que la seule façon, pour vous comme pour d'autres, de relever le grand défi du financement serait de manifester davantage? Quand je parle de manifestation, je sais qu'on peut informer quelqu'un, le sensibiliser, mais à partir du moment où le ministère a l'information et qu'il est sensibilisé au problème, si ça ne bouge pas, il faut « brasser la cabane ».

Ne pensez-vous pas qu'on en est rendu à un point où il faut « brasser la cabane »?

• (0940)

[Traduction]

M. Bobby Jenkins: Voulez-vous que je fasse des commentaires à ce sujet?

Oui, je suis d'accord avec la plupart de vos commentaires. Nous avons probablement atteint ce point-là. Dans certains cas, nous l'avons peut-être même déjà dépassé.

En ce qui concerne le lobbying, les pêcheurs sont des lobbyistes très habiles. Nous pouvons être très durs. Le problème, c'est que, comme je l'ai fait remarquer dans le mémoire, les fonds ne sont généralement distribués qu'en période électorale. Il faut des fonds en tout temps, et pas uniquement en période électorale. Nous ferons notre part pour tenir le gouvernement fédéral au courant de nos besoins, mais les fonds doivent être disponibles 24 heures par jour et sept jours par semaine. Ils ne peuvent pas apparaître comme par enchantement uniquement parce que des élections ont été déclenchées. Les fonds nécessaires doivent être disponibles. C'est de là que viennent les problèmes que nous avons eus au fil des années. Nous avons dû nous démener pour obtenir des fonds.

[Français]

M. Raynald Blais: Et le temps qu'on doit consacrer à tout cela ne peut pas être consacré à autre chose. De plus, ça épuise, ça fatigue. Finalement, dans certains cas, la solution du ministère, c'est d'installer des clôtures sur certains quais parce que les conditions n'y sont pas sécuritaires.

Mon opinion, que je répète le plus souvent possible, est que le quai, ou les infrastructures pour les pêcheurs, pour une communauté comme Georgetown, c'est plus qu'un lieu de débarquement. C'est ni plus ni moins le cœur du village. C'est le cœur d'une communauté. Beaucoup de choses se passent sur un quai. Il n'y a pas que le débarquement: beaucoup d'autres choses s'y passent. À la limite, il y a une saveur culturelle à tout cela, il y a du patrimoine. Il peut aussi y avoir un usage multiple: le tourisme, le commerce, les pêcheurs. C'est tout ça et c'est aussi un lieu de rassemblement. À partir du moment où un village perd son quai, à mon avis, il perd aussi son cœur.

J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

[Traduction]

M. Bobby Jenkins: Je suis entièrement d'accord avec ce que vous dites là. Pour une très grande partie des activités qui se déroulent dans notre collectivité — et nous couvrons trois petites localités, à savoir Annandale, Little Pond et Howe Bay —, le centre se trouve souvent au quai d'Annandale. Pour les deux soupers de homard qui ont lieu à cet endroit, le homard est fourni gratuitement par les pêcheurs. C'est une activité de financement pour l'Église catholique et pour l'Église unie de cette collectivité, et c'est une vieille tradition. Toute la population contribue. C'est de cette façon que la tradition est maintenue. Si ce quai n'était plus là, je pense que ces deux activités disparaîtraient.

Il y a bien trop d'activités dans lesquelles le quai joue un grand rôle pour les mentionner toutes aujourd'hui. Vous avez toutefois parfaitement raison; c'est le cœur et l'âme de ces trois collectivités.

Le président: Merci, monsieur Blais.

Monsieur Stoffer, pour cinq minutes.

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

Ça fait plaisir de se retrouver encore une fois à l'Île-du-Prince-Édouard. Merci pour le beau temps. La prochaine fois, j'apporterai mes bâtons de golf.

Messieurs, pouvez-vous dire environ combien de quais, d'installations ou d'administrations portuaires il y a à l'Île-du-Prince-Édouard? Un chiffre approximatif suffira.

M. Bobby Jenkins: Il doit y en avoir entre 75 et 100. Presque tous les ports de l'île ont une administration portuaire.

M. Peter Stoffer: Bien.

Vous avez signalé que vous couvriez trois petites localités. À l'île Fogo, nous avons rencontré les porte-parole d'un groupe qui s'occupe des cinq ports de l'île. Est-ce une situation semblable ici et est-ce que, par exemple, l'administration portuaire d'Annandale s'occupe simultanément de quatre ou cinq différents ports?

M. Bobby Jenkins: Non.

M. Peter Stoffer: Quel est le montant des droits annuels que doivent verser les pêcheurs pour amarrer leur bateau au port d'Annandale?

M. Bobby Jenkins: Je suis heureux que vous ayez posé cette question. Ça dépend de l'endroit où nous sommes.

M. Peter Stoffer: Est-ce que ça dépend également de la taille du bateau?

M. Bobby Jenkins: Non, nous n'avons pas encore adopté ce type de système. Il s'agit actuellement d'un montant forfaitaire annuel de 350 \$. Le montant des droits a été doublé à différentes occasions, selon les sommes que nous devons recueillir pour faire différents travaux.

• (0945)

M. Peter Stoffer: Par conséquent, ce ne sont pas des droits au prorata de la longueur du bateau.

M. Bobby Jenkins: Non, pas encore à notre port.

M. Peter Stoffer: L'administration portuaire touche-t-elle certains droits pour le débarquement du poisson? Nous avons appris par exemple qu'à Terre-Neuve, au débarquement, l'administration portuaire touche un quart de cent par livre de poisson.

M. Bobby Jenkins: Nous n'avons pas encore adopté un système semblable.

M. Peter Stoffer: A-t-on déjà envisagé de le faire?

M. Bobby Jenkins: Nous en avons discuté à certaines de nos réunions.

M. Peter Stoffer: Merci.

En ce qui concerne les relations avec la Direction des ports pour petits bateaux — je connais le monsieur qui est assis derrière nous —, nous avons appris qu'elles sont très bonnes avec les personnes qui sont sur place, mais le problème est, comme l'a fait remarquer M. MacAulay, de faire passer ce message aux supérieurs des responsables de cette direction, à Ottawa.

M. Bobby Jenkins: Je vais faire des commentaires à ce sujet, monsieur Stoffer, puis Gregory ou un des autres gars voudra peut-être en faire aussi.

La direction a un certain budget, et nous en sommes conscients. Elle essaie de satisfaire beaucoup de monde avec une somme d'argent limitée. D'après notre expérience, ou plutôt d'après la mienne en particulier, cette direction a fait de son mieux avec les sommes dont elle disposait.

M. Peter Stoffer: Votre organisation communique-t-elle des informations à d'autres administrations portuaires, de la Nouvelle-Écosse ou du Nouveau-Brunswick, par exemple?

M. Bobby Jenkins: Nous bougeons pas mal pendant la saison et nous discutons avec d'autres pêcheurs. En ce qui concerne toutefois une collaboration directe avec d'autres administrations portuaires, ce n'est pas vraiment le cas.

M. Peter Stoffer: Comme l'a signalé le président, nous avons fait un rapport intérimaire, que nous avons publié en décembre. Avez-vous eu l'occasion d'examiner ce rapport ou étiez-vous au courant de sa publication?

M. Bobby Jenkins: Non, je n'ai pas encore eu l'occasion de l'examiner.

M. Peter Stoffer: Si c'est possible, donnez votre nom à notre analyste à la fin de la séance et il vous indiquera où vous pouvez en obtenir des exemplaires. Ce serait intéressant d'avoir vos commentaires sur ce rapport pour voir si nous sommes sur la bonne voie. Vous pourriez toujours nous les faire parvenir.

Une de nos craintes — et je comprends bien ça, car vous êtes tous bénévoles et que la pêche est un métier difficile — est que, si le gouvernement, quel que soit le parti politique au pouvoir, ne porte pas plus d'attention à ce problème, vous pourriez tout simplement laisser tomber les bras, n'est-ce pas? Hier, à Terre-Neuve, une femme a demandé ce qui se passerait si toutes les administrations décidaient que c'est fini et renonçaient à s'occuper des quais. Dans quelle situation se trouverait alors le gouvernement?

C'est un problème très grave. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet.

M. Gregory Norton: Eh bien, j'y ai pensé. Je m'occupe de l'administration portuaire depuis 25 ans et ça devient lourd. Bob aussi. Il y a 25 ans que nous nous échinons pour faire fonctionner l'administration portuaire. J'avais 18 ou 19 ans quand j'ai commencé, et je ne pense pas que ça nous ait jamais rapporté cinq cents.

M. Peter Stoffer: Je sais que l'objectif était l'administration locale de ces ports pour petits bateaux. C'était l'objectif du programme, et nous avons entendu de nombreuses histoires de réussite. Par contre, il y a une possibilité d'épuisement, à force de vouloir faire trop avec très peu de moyens.

Je vous remercie pour vos commentaires. Si vous en avez d'autres à faire plus tard, n'hésitez pas à nous les communiquer par l'intermédiaire de M. MacAulay ou de les faire parvenir directement au comité.

Je vous remercie pour vos exposés.

M. Bobby Jenkins: Merci beaucoup, monsieur Stoffer.

Le président: Merci, monsieur Stoffer.

Avant de laisser la parole à M. Kamp pour lui permettre de poser des questions, je signale que notre comité est représenté par les quatre partis politiques de la Chambre des communes et que la plupart de nos membres sont des représentants des communautés de pêcheurs. C'est donc un des rares comités de la Chambre des communes dont les membres s'entendent assez bien, car nous avons des intérêts semblables, dans nos actions et dans nos discussions. Ça nous facilite un peu la tâche.

Je voudrais poser une petite question. Je sais qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, toutes les administrations portuaires se réunissent chaque automne et qu'elles tiennent une assemblée générale annuelle pour discuter des préoccupations courantes. Comme vous l'avez fait remarquer tout à l'heure, Bobby, quand vous avez parlé d'un quai, d'une communauté et d'une infrastructure portuaire, on retrouve à peu près les mêmes préoccupations partout. Est-ce que vous tenez une assemblée générale annuelle ou alors que faites-vous... Cette question fait suite à celle de M. Stoffer concernant les interactions entre les différentes administrations.

M. Bobby Jenkins: Je répondrai le premier, puis Gregory voudra peut-être faire des commentaires également.

Nous sommes des bénévoles et nous nous engageons dans d'autres activités également. Si notre calendrier le permet, nous essayons de le faire. Nous y parvenons parfois, mais pas toujours.

Le président: Je comprends. Je me demande si un mécanisme a été mis en place à cette fin.

M. Bobby Jenkins: Je pense qu'un certain mécanisme existe. Je ne sais pas si c'est un événement annuel ou non. Gregory pourra peut-être faire d'autres commentaires à ce sujet.

● (0950)

M. Gregory Norton: Parlez-vous de toutes les administrations portuaires?

M. Fabian Manning: Oui.

M. Gregory Norton: Ah oui. Il y a une...

M. Fabian Manning: Il y a donc une assemblée générale annuelle.

M. Gregory Norton: Oui.

M. Fabian Manning: On organise une rencontre provinciale.

M. Gregory Norton: Il s'agit moins d'un événement provincial que d'un événement à l'échelle des Maritimes. Je n'ai jamais participé à une assemblée avec uniquement les représentants des administrations portuaires de notre province, mais plusieurs fois avec le groupe principal, à savoir celui des Maritimes.

M. Fabian Manning: Je sais, d'après les commentaires des représentants des administrations portuaires de ma circonscription — et, comme je l'ai déjà signalé, il y en a 68 —, que cette petite réunion annuelle leur permet d'apprendre beaucoup de choses. Ces administrations publient des déclarations communes sur des problèmes qui les concernent toutes.

Je m'excuse de vous interrompre, mais je peux me le permettre, à titre de président.

M. Gregory Norton: Je pourrais peut-être faire un commentaire sur un problème auquel nous sommes confrontés, monsieur le président.

Souvenez-vous, si vous le pouvez, de l'époque où, enfant, vous alliez acheter quelque chose au magasin du coin pour 25 ¢.

Une voix: Pour 10 ¢.

M. Gregory Norton: C'est exact.

La situation dans laquelle se trouvent les ports de l'Île-du-Prince-Édouard et d'autres ports, de Terre-Neuve, est la même que celle de ces petits magasins. Représentez-vous Annandale, en l'occurrence, comme un petit magasin. Quelques-uns essaient de s'accrocher, mais on a beaucoup de difficulté à s'en tirer, dans le contexte actuel. On voit des magasins à grande surface, comme Wal-Mart et Home Depot, s'établir partout. La situation est exactement la même dans le secteur de la pêche, où les grandes entreprises engloutissent les petites.

La situation n'est pas très réjouissante pour les petites communautés et pour les pêcheurs de toutes les régions du pays. Je ne sais pas très bien si vous pouvez redresser la situation. Il faudra probablement beaucoup de volonté politique et des mesures énergiques pour y arriver, car on sait comment ça va.

C'est donc la situation dans laquelle se trouvent les pêcheurs en ce qui concerne les ports pour petits bateaux. C'est le syndrome du « petit magasin », si vous me permettez l'expression. Il y en avait deux ou trois dans ma localité. Maintenant, il faut probablement faire un trajet de 15 ou 20 minutes en voiture pour trouver un magasin qui pourrait vous vendre un carton de lait.

M. Fabian Manning: C'est une situation que nous connaissons très bien, dans les régions rurales de Terre-Neuve-et-Labrador.

Monsieur Kamp.

M. Randy Kamp: Merci, monsieur le président.

Merci d'être venus, messieurs.

Je viens de la Colombie-Britannique et c'est loin d'ici. Je suis secrétaire parlementaire du ministre. J'aime donc suivre ces questions d'aussi près que possible, en plus de ma participation aux activités de ce comité.

Je pense que vous avez fait remarquer que vous ne receviez des fonds qu'en période électorale. En fait, je ne me souviens pas d'être venu en période électorale dans le cadre de quelque plate-forme que ce soit au cours des dernières années. Il faudra que je vérifie.

Pour votre gouverne, je pense qu'à l'Île-du-Prince-Édouard, il y a 42 administrations portuaires qui gèrent 55 ports. La plupart de ces ports sont des ports de base et 11 d'entre eux ne le sont pas. Je pense en outre que le modèle de l'administration portuaire a été mis en oeuvre en 1987.

Je partagerai le temps dont je dispose avec mon collègue de l'Alberta, qui pourra poser des questions plus précises, mais je voudrais poser la question suivante, en ce qui concerne la période d'avant 1987.

Monsieur Jenkins, je n'ai pas très bien compris d'après vos commentaires si vous aimez ou n'aimez pas le modèle de l'administration portuaire ou si vous pensez qu'il est efficace. Comment procédait-on avant 1987? Pensez-vous que ça allait mieux alors?

D'autres témoins voudraient peut-être faire également des commentaires à ce sujet. Pensez-vous que nous avons le modèle qui convient en ce qui concerne les administrations portuaires?

M. Bobby Jenkins: Avant 1987, les pêcheurs conservaient l'argent dans leur poche, en quelque sorte. Lorsque nous avons passé des ententes avec le gouvernement fédéral au sujet des administrations portuaires, on nous a laissé entendre que nous occuperions des petits problèmes et que le gouvernement fédéral prendrait en charge les gros problèmes, ceux concernant l'infrastructure.

J'ai déjà signalé que certains d'entre nous avaient dû aller à la banque, endosser des notes de crédit pour certains projets d'envergure. Les fonds fédéraux nécessaires n'étaient pas arrivés à temps.

• (0955)

M. Randy Kamp: Et qui payait les coûts majeurs et mineurs avant 1987?

M. Bobby Jenkins: C'était le gouvernement fédéral, à ma connaissance.

M. Randy Kamp: Par conséquent, les pêcheurs n'étaient responsables d'aucun de ces coûts.

M. Bobby Jenkins: C'est tout à fait cela.

M. Randy Kamp: Monsieur Norton.

M. Greg Norton: Tous les travaux que nous faisons faire... Il y avait un fonctionnaire dans la province qui n'était pas autorisé à dépenser plus de 500 \$ à la fois et, par conséquent, si j'avais un petit projet qui devait coûter 1 500 \$, il me faisait trois chèques de 500 \$ pour ne pas avoir d'ennuis. C'est ainsi qu'on procédait. La province nous aidait un peu pour les petites réparations urgentes qui permettaient de continuer à fonctionner. De temps en temps, le gouvernement fédéral intervenait, mais le port d'Annandale était pas mal délaissé en ce qui concerne les travaux.

M. Randy Kamp: Vous parlez de quelle époque?

M. Greg Norton: De la période d'avant 1987. En 1987, nous avions probablement environ 27 ou 28 bateaux de plus petite taille que les bateaux actuels et l'installation qui était en place était encore dans un état convenable, mais 20 ans se sont écoulés depuis.

M. Randy Kamp: L'autre commentaire que je voudrais faire avant de laisser la parole à M. Calkins est que, dans les budgets des 20 dernières années, on constate des fluctuations assez importantes dans les dépenses qui ont été faites pour les ports pour petits bateaux, surtout pour l'entretien. Vers le milieu des années 1990, par exemple, un programme de forte réduction des dépenses avait été mis en place. On ne dépensait certainement pas plus de la moitié de ce qu'on dépense maintenant. Je comprends que les dépenses actuelles ne satisfont pas ceux qui doivent utiliser ces installations. Je suis certain que ça se voit à l'état des installations. Le budget pour les ports pour petits bateaux a déjà été aussi élevé que 150 millions de dollars, ou presque, et aussi bas que 50 millions de dollars d'autres années. Ça doit nécessairement se voir.

M. Greg Norton: Je pourrais peut-être vous poser une question. Quelle somme aurait-il été, d'après vous, raisonnable de dépenser pour un port au cours des 20 dernières années?

M. Randy Kamp: N'importe quel port?

M. Greg Norton: Un port comme celui d'Annandale. Quelle serait une somme raisonnable à dépenser pour maintenir ce port...

M. Randy Kamp: Je ne connais pas la réponse à cette question. Je pense que chaque port est différent, et c'est pourquoi nous faisons cette tournée. C'est pour déterminer si tous les pêcheurs ont la même expérience ou si les ports ne sont pas tous traités de la même façon.

Monsieur Calkins.

M. Blaine Calkins: Merci, monsieur Kamp.

Je voudrais poser des questions qui portent plutôt sur la diversification et sur les options que les administrations portuaires auraient pour générer des revenus. J'ai entendu dire à Terre-Neuve, et c'est également le type de commentaires qu'ont faits quelques témoins qui sont venus à Ottawa, que les ports pour petits bateaux ne sont pas fréquentés seulement par des bateaux de pêche. Il y a aussi des bateaux de passage, des yachts ou d'autres types de bateaux qui veulent un endroit pour s'amarrer à cause du mauvais temps ou pour d'autres raisons.

Pourriez-vous indiquer au comité le nombre de bateaux de pêche et le nombre de bateaux de plaisance qui sont là toute l'année, et aussi celui des bateaux de passage? J'aimerais avoir une idée de la situation à cet égard à l'Île-du-Prince-Édouard.

M. Greg Norton: Dans notre port, il y a environ 36 ou 37 bateaux qui appartiennent à des pêcheurs à plein temps. Il y a probablement deux ou trois yachts qui viennent s'y amarrer pour l'été, mais là où nous sommes situés, il n'y a pas beaucoup de bateaux de passage. Nous ne sommes pas dans un endroit où il y pourrait y avoir des passages de thons et où les pêcheurs auraient à faire des allées et venues. Dans les ports de North Lake, de Naufrage et d'autres endroits semblables, beaucoup de bateaux viennent s'amarrer pour l'été, mais pas à Annandale.

M. Bobby Jenkins: Je viens de vérifier avec notre trésorier. C'est lui qui gère nos fonds. Nous n'avons pas reçu un sou d'un bateau de passage au cours des cinq dernières années. Tous les frais sont à la charge des pêcheurs.

M. Blaine Calkins: Très bien.

À Terre-Neuve-et-Labrador, on nous a signalé que, selon l'administration portuaire concernée, on faisait payer des droits pour le débarquement, soit un quart de cent ou un demi-cent la livre, ou quelque chose de semblable.

M. Gregory Norton: Étant donné la façon dont ça fonctionne, il est essentiel d'avoir une certaine somme d'argent à la banque. À supposer que le mur est, qui est pour nous le problème le plus épineux, s'effondre; il faut avoir des fonds ou bien, alors, votre demande ne sera même pas examinée. Par conséquent, nous avons actuellement 50 000 \$ de côté à la banque. Nous attendons. Si ce mur est cède, il faudra faire des travaux d'urgence. Si on n'a pas d'économies, on n'examinera même pas la demande. On exige de nous une certaine initiative, et on veut s'assurer que nous essayons de gérer le port et de le maintenir en activité.

Nous avons donc réussi à économiser 50 000 \$. Nous attendons pour réparer ce mur est et, chaque année, nous faisons les petits travaux d'entretien.

Est-ce une réponse satisfaisante à votre question?

M. Blaine Calkins: Oui. Je cherchais une réponse de ce genre-là.

Combien pouvez-vous percevoir par année en droits d'amarrage ou en droits de débarquement?

M. Gregory Norton: Ça représente entre 350 et 450 \$ par an par bateau.

M. Bobby Jenkins: Ça fait à peu près 20 000 \$ par an pour les acheteurs et pour les autres personnes.

M. Gregory Norton: C'est cela, c'est le total.

M. Blaine Calkins: Ce sont donc vos recettes, auxquelles vous ajoutez des heures de bénévolat. Bien que ça ne se remarque pas dans les économies que vous avez placées à la banque, c'est certainement un actif sur lequel vous devez compter pour pouvoir maintenir vos ports en activité. Est-ce que 20 000 \$ serait à peu près la même chose pour...

M. Bobby Jenkins: C'est à peu près le montant de nos recettes annuelles. Le montant de nos recettes brutes est d'environ 20 000 \$.

M. Gregory Norton: Il faut ensuite payer l'impôt foncier, les factures d'électricité et tous les autres frais.

M. Bobby Jenkins: Gregory a mentionné que nous avons actuellement 50 000 \$ à la banque. La seule raison pour laquelle nous avons ces économies est que ça va assez bien depuis deux ou trois ans, mais on pourrait avoir une onde de tempête à n'importe quel moment, et ces économies disparaîtraient. Ce ne serait même pas assez pour faire les réparations.

M. MacAulay a signalé qu'il a fallu faire des travaux pendant l'onde de tempête de l'an 2000; on n'aurait même pas examiné la demande avec seulement 50 000 \$ d'économies.

Le président: Merci, monsieur Calkins.

Nous avons fait le tour et, comme d'habitude, je voudrais poser une question.

En ce qui concerne les membres de l'administration portuaire que vous connaissez, y a-t-il parmi eux d'autres personnes que des pêcheurs? Ou alors, s'agit-il uniquement de pêcheurs? Bien.

Je sais qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, d'autres membres de la communauté font parfois partie de l'administration portuaire. Je n'ai jamais pêché de ma vie, mais j'étais un des membres fondateurs de l'administration portuaire de ma localité. Ça se fait parfois chez nous. Je voulais seulement essayer d'examiner la question sous un angle différent.

M. Gregory Norton: Nous constatons que, si nous faisons participer d'autres personnes, ça engendre toujours une certaine confusion, car ce ne sont pas des intervenants. Nous plaçons un réceptacle pour l'huile usée sur le quai, et tout le monde finit par se débarrasser de son huile usée au port. Nous avons essayé de placer des poubelles, mais les gens venaient y jeter leurs détrit.

M. Bobby Jenkins: C'est en quelque sorte un point d'attraction pour les trois localités. Nous vous l'avons déjà signalé.

Le président: C'est comme ça dans les petites communautés.

Je remercie les témoins. C'était une discussion très intéressante.

Nous ferons une pause de cinq minutes et nous nous préparons pour le groupe de témoins suivant. Merci beaucoup.

- _____ (Pause) _____
-
- (1005)

Le président (M. Fabian Manning (Avalon, PCC)): Nous reprenons nos travaux. Ceux qui voudraient se joindre à nous à la table peuvent le faire.

J'aimerais accueillir M. Norman Peters, qui fera un exposé. Monsieur Peters, je ne sais pas si vous étiez là lorsque j'ai présenté la session précédente.

Je m'appelle Fabian Manning et je suis député de la circonscription d'Avalon, à Terre-Neuve-et-Labrador. Vous êtes devant le Comité permanent des pêches et des océans du Parlement du Canada. Nous faisons actuellement une étude sur le programme des Ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans.

Dans le cadre de cette étude, nous faisons cette semaine une tournée au Canada Atlantique et au Québec pour entendre les témoignages de personnes comme vous qui travaillent sur le terrain. Nous avons eu l'occasion d'entendre celui des gens du ministère, du directeur général de la Direction des ports pour petits bateaux et d'autres personnes. Ça fait partie d'une étude que nous espérons présenter au Parlement pendant le congé d'été. Notre but est de donner une base au ministre, pour lui permettre d'aller de l'avant, de trouver des fonds et de prendre d'autres initiatives pour améliorer le programme des Ports pour petits bateaux.

Monsieur Peters, il paraît que c'est votre anniversaire aujourd'hui. Le comité tient donc à vous souhaiter un bon anniversaire.

- (1010)

M. Norman Peters: C'est le mien et celui du Pape. Le prénom du pape est Benoît et mon deuxième prénom est Benoît également. Faites donc attention.

Le président: Nous sommes enchantés de cette intervention divine aujourd'hui, et nous attendons vos remarques avec impatience. Vous avez la parole, monsieur Peters.

M. Norman Peters: Voici un exposé qui porte sur les ports pour petits bateaux, fait par Norman Peters, pêcheur et président de la North Rustico Harbour Authority, devant le Comité permanent des pêches et des océans .

J'aimerais avant tout présenter nos condoléances à nos amis et collègues pour les pêcheurs des Îles-de-la-Madeleine qui ont péri en mer. Je suis président de la North Shore Fishermen's Association, et nous leur présentons nos sympathies.

Certains quais qui ont été construits dans les années 1950 et dans les années 1960 se sont effondrés, comme à Murray Harbour et à Coverhead ou, alors, ils sont sur le point de s'écrouler. Les piliers et les fondations de ces installations se décomposent avec une telle rapidité que le gouvernement ne peut pas suivre à les remplacer. Ce problème a été négligé trop longtemps, si bien que, maintenant, il faudrait faire des dépenses majeures pour les remettre dans un état satisfaisant.

Je n'énumérerai pas tous les malheurs qui frappent les différents ports, mais au cours des rencontres que j'ai eues au fil des années avec mes collègues et des représentants du gouvernement, j'ai pu constater que c'est un défi économique de taille et qu'il entraînerait des pertes économiques considérables pour les pêcheurs et les collectivités, ainsi que pour toutes les autres personnes associées à la pêche si on ne règle pas le problème sans tarder.

En ce qui a trait au financement, je suis conscient du fait que les quais représentent une dépense majeure et que l'argent ne pousse pas sur les arbres. Le financement est certainement le défi le plus fondamental et le plus difficile qui se pose. On a l'impression qu'on attend une catastrophe pour régler les problèmes.

Nous sommes forcés de harceler nos députés pour trouver des fonds. M. McAulay et M. Easter savent ce que c'est et sans leur lobbying et leurs efforts, nous obtiendrions beaucoup moins et notre secteur serait dans une situation bien pire encore. C'est la vérité. Je tiens à les remercier pour leurs efforts. Ceux-ci sont en tout cas appréciés par les pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard.

● (1015)

Pourquoi devons-nous avoir recours à la mendicité? Au fil des années, plusieurs évaluations ont indiqué que de graves problèmes se posaient dans toute notre infrastructure de quais. Il semblerait qu'on ait les fonds nécessaires pour faire les évaluations, mais pas pour mettre en oeuvre les recommandations qui ont été faites à la suite de ces évaluations. Les pêcheurs n'ont pourtant pas manqué de mettre le gouvernement au courant de leurs besoins. Attend-on un accident pour s'attaquer au problème? Dans la plupart des cas, on fait des réparations de fortune à ce qui était déjà un travail de rafistolage.

Le secteur de la pêche vaut des milliards de dollars et crée des emplois dans les communautés plutôt que dans les centres urbains. En fait, de nombreuses communautés disparaîtraient si c'était la débâcle dans la pêche côtière, car nous n'avons pas les ressources qu'avaient les Terre-Neuviens lors de l'effondrement du secteur de la pêche à la morue. Nous n'avons pas de crabes. Nous n'avons pas de crevettes. Nous n'avons pas de morues. Nous n'avons pas de maquereaux. Nous avons du homard, et nous en prenons soin du mieux que nous pouvons.

Je pense que les finances du gouvernement du Canada sont sollicitées de toutes parts et que nous ne représentons qu'un problème parmi tant d'autres. Le fond du problème, c'est que, lorsque les quais ne sont plus fonctionnels, nous ne sommes plus capables de gagner notre vie. Je vous exhorte à encourager vos collègues à tenter de remédier à cette situation et à fournir les fonds nécessaires pour amener nos ports à un niveau de sécurité raisonnable et les rendre fonctionnels, afin que nous puissions tirer parti des débouchés que nous offre la mer.

En ce qui a trait aux administrations portuaires et aux pêcheurs, le MPO se décharge de toutes sortes de tâches sur eux depuis une

dizaine d'années ou plus. Les pêcheurs n'ont pas demandé l'autorisation de créer des administrations portuaires; on le leur a imposé. Nous savions que nous aurions à prendre soin de quais et de brise-lames en mauvais état ou en voie de détérioration, mais on nous a fait croire que si nous ne formions pas les administrations portuaires, on n'investirait plus de fonds dans nos ports.

North Rustico a été un des premiers ports pour lesquels une administration portuaire a été créée. Un système que nous interprétons comme de la cohésion se perpétue. L'année dernière encore, nos pêcheurs, qui avaient demandé le maintien d'un accès traditionnel à l'océan, ont été approchés pour se faire proposer une parcelle de terrain du MPO. Au port, ça représentait en fait déjà de trois à cinq parcelles. Nous voulions que le MPO conserve la propriété du terrain. Nous ne voulions pas prendre la responsabilité de la propriété de ce terrain, car nous n'avions rien à en faire; nous ne savons que faire de ce terrain.

On nous a toutefois fait croire, et on me l'a dit en pleine face, que si nous n'acceptons pas cette parcelle de terrain, elle serait vendue à un autre acheteur. Nous risquerions alors qu'on nous interdise d'utiliser un de nos accès traditionnels à l'océan. Nous vivons dans une région très touristique où de nombreuses personnes se promènent le long de la côte.

● (1020)

Le président: Merci pour votre exposé, monsieur Peters. Je sais que vous avez consacré un certain temps à sa préparation et que vous y avez mis des efforts.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, le but de notre tournée au Canada Atlantique et au Québec au cours de cette semaine est d'écouter les témoignages de personnes comme vous, des pêcheurs et autres travailleurs qui sont dépendants de ces installations et qui ont besoin de ces opportunités pour gagner leur vie. C'est pourquoi nous sommes très heureux d'être à Georgetown ce matin pour entendre les témoignages de personnes comme vous. Merci encore pour votre exposé.

Je donne la parole à M. MacAulay, pour dix minutes.

L'hon. Lawrence MacAulay: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Peters, c'est bon d'entendre vos commentaires. Je dois reconnaître que j'ai déjà eu plusieurs occasions de les entendre. C'est bien. Vous comprenez la situation et vous comprenez les besoins du secteur de la pêche.

Je vous comprends très bien quand vous demandez de ne pas vous obliger à mendier. Vous êtes un des segments les plus importants de notre société. Sans votre revenu de pêcheur côtier... et vous avez insisté sur le fait que vous êtes des pêcheurs côtiers. Si nous perdons nos quais et nos ports, notre pêche côtière disparaîtra.

Vous avez en outre fait remarquer qu'il ne faut pas attendre une catastrophe. Certaines tragédies se produisent malheureusement dans le secteur de la pêche, et c'est alors seulement que ça bouge.

Vous nous demandez d'encourager nos collègues à comprendre l'importance que cela a pour l'économie. Toutes les régions de notre pays ont une économie différente. Vous faites partie d'un des segments les plus importants de l'économie locale.

•(1025)

M. Norman Peters: C'est de l'entretien préventif. Notre brise-lames principal à Rustico... Je vais vous raconter ce qu'on a fait pendant un certain temps; on marchait sur les planches. C'était pourri en dessous. On tournait les planches et on les reclouait, parce que la face inférieure des planches était un peu moins abîmée. Une grosse onde de tempête s'est produite, une des plus fortes que nous ayons vues et, avant ce événement, je travaillais avec Wayne Easter — je travaille souvent avec M. MacAulay aussi; M. Easter m'a dit ceci: « Grand Dieu, Norman, tu dois obtenir ces grosses pierres du Nouveau-Brunswick; c'est la seule solution ». Je lui ai répondu que je devais tout faire ici et que je me demandais comment je pourrais m'en occuper. Je lui ai signalé que nous avions besoin de l'aide de personnes intelligentes comme lui. Je ne suis qu'un simple pêcheur. Cependant, ce serait bien d'obtenir une série de grosses pierres comme celles-là pour faire un arrangement de protection.

Ces pierres ont été placées il y a un an. J'avais la direction du projet, et nous n'avons plus eu de problèmes depuis ces travaux.

L'hon. Lawrence MacAulay: Mais, en fin de compte, ça a fait réaliser des économies, n'est-ce pas?

M. Norman Peters: C'est vrai. Cela a permis d'économiser de l'argent.

Je dois aussi vous dire que les gens des ports pour petits bateaux sont venus voir notre quai; ils ont envoyé des agents de Travaux publics l'inspecter et ont dit, « Oh mon Dieu, il va falloir tout démolir. Le quai tout entier doit être démantelé. » Un million et demi de dollars pour le refaire. Nous les avons donc rappelés et avons eu d'autres réunions avec eux. Nous leur avons alors dit, « Nous voudrions que vous veniez voir l'état du dessous. » Ils ont répondu, « Nous n'avons pas le temps aujourd'hui. »

« Il n'y a pas de câbles d'ancrage », de « tie-backs » comme ça s'appelle, ont-ils dit. « Votre quai est condamné. Nous allons le démolir. » Ils déposeraient alors toutes les roches, là, en plein milieu du village; et elles sont très grosses. Ce n'est pas acceptable.

En tout cas, nous avons fini par les convaincre d'aller voir sous le quai. Et, Dieu Tout-Puissant, les « tie-backs » étaient là. Cela ne coûterait pas 1,5 million de dollars, mais tout au plus 400 000 \$.

L'hon. Lawrence MacAulay: Norman, ne me dites pas que les ingénieurs pourraient se tromper?

M. Norman Peters: Je ne veux pas critiquer les ingénieurs. Mon fils est ingénieur.

Cela montre simplement combien d'argent serait dépensé avant que le moindre dollar aille au pont lui-même. On dépense des sommes phénoménales pour les études.

L'hon. Lawrence MacAulay: Je vous remercie. Je serais tenté de vous renvoyer aux Terre-Neuviens pour voir ce qu'ils peuvent faire avec cela.

Le président: Libre à vous de le faire. Vous avez dix minutes. Vous pouvez faire ce que vous voulez.

M. Bill Matthews (Random—Burin—St. George's, Lib.): Merci beaucoup, Lawrence.

Permettez-moi de dire que je suis ravi de me retrouver ici avec vous, dans votre circonscription, et de pouvoir entendre les préoccupations de certains de vos mandants. Très franchement, ces préoccupations sont très proches de celles qui ont été exprimées devant nous à Terre-Neuve pendant deux jours.

Merci d'être venu.

Votre exposé a été très intéressant. Vous êtes très bien préparé. Je crois que c'est vous qui êtes le mieux placé pour nous dire ce qui se passe car vous êtes un usager, vous êtes directement impliqué dans tout cela, et cela fait une grande différence.

Je voulais simplement poser une question au sujet de deux ou trois points évoqués par vous. Vous dites que lorsque les administrations portuaires ont été créées, on vous a, en quelque sorte, laissé vous débrouiller, sans aucune formation. Je voudrais, si vous me le permettez, que vous donniez plus de détails à ce sujet au comité. Il me semble qu'il aurait dû y avoir des séances de formation pour les personnes qui allaient être impliquées. Pourriez-vous m'expliquer ce qui s'est passé, à moi et aux membres du comité?

M. Norman Peters: On nous a avisés que tous les ports allaient devenir des administrations portuaires, et une série de réunions ont été tenues dans l'île. Certains ports ont dit: « Non, nous ne voulons pas devenir des administrations portuaires. » Et on leur a répondu: « Très bien, alors, il n'y aura pas de travaux dans votre port jusqu'à ce que vous deveniez une administration portuaire. »

Il n'y a pas eu de formation. Nous avons été incorporés en 1995. On a dit de nous que nous étions une vraie étoile. Rustico a été une des premières, je crois. Tout allait bien. Comme il y avait quelques petits travaux à faire, nous avons appelé les ingénieurs. Ils sont venus, et cette fois, ils ont dit que cela nous coûterait 70 000 \$ pour installer quelques « tie-backs » pour ancrer le quai.

•(1035)

M. Bill Matthews: À votre avis, même 20 ans plus tard, ou à peu près, pensez-vous qu'il devrait y avoir un programme de formation pour ces administrations portuaires ou pour les personnes qui seront impliquées? Pensez-vous que cela servirait à quelque chose? C'est un point qui intéresse notre comité pour la préparation de son rapport.

M. Norman Peters: Formation pour quoi?

M. Bill Matthews: Eh bien, d'après ce que vous disiez, on vous a donné cette responsabilité, ou vous l'avez prise, mais il n'y avait aucun programme ni rien pour vous aider à le faire. Je suppose qu'il y avait des livres à tenir, entre autres choses.

J'ai cru comprendre qu'on vous a dit, « Vous êtes l'administration portuaire, débrouillez-vous maintenant », sans aucune aide pour vous apprendre comment faire votre travail. Il m'a semblé que c'est ce que vous avez dit, mais je vous ai peut-être mal compris.

M. Norman Peters: C'est possible. Au début, certains travaux ont été rapidement exécutés sans doute pour qu'on puisse dire, « Hé, les administrations portuaires; c'est ça la solution, c'est comme ça qu'on va sauvegarder nos quais. » Mais cela a fait long feu. Nous sommes revenus au point de départ; nous sommes obligés, à nouveau, d'appeler les politiciens qui nous représentent. Il n'y a pas de changement.

L'autre jour, j'ai demandé à ma femme quel changement il y a eu depuis la création de l'administration portuaire. L'autre jour aussi, j'ai été obligé de prendre le temps nécessaire pour essayer de trouver trois entreprises pour faire de petits travaux et pour leur remettre une offre à chacune. Cela m'a pris une demi-journée, et je n'ai pas été payé un sou pour cela. Il n'y a pas d'argent pour me payer. Les ports n'ont pas d'argent pour cela. Aucun fonds n'a été créé pour nous permettre de voyager, de visiter d'autres ports, de rencontrer d'autres pêcheurs et de nous réunir. Nous avons bien une réunion nationale, mais...

M. Bill Matthews: Permettez-moi de vous poser une brève question car il me reste sans doute peu de temps.

Vous faites seulement la pêche au homard, n'est-ce pas?

M. Norman Peters: C'est tout ce que nous avons.

M. Bill Matthews: Combien pouvez-vous en pêcher chaque année?

M. Norman Peters: Nous sommes autorisés à prendre tous les homards de taille légale que nous pouvons: deux pouces trois quarts de l'oeil au dos.

M. Bill Matthews: Oui, mais le chiffre que j'avais en tête, c'était 10 000 ou 20 000 livres. Quelle quantité êtes-vous autorisé à capturer? Autant que vous pouvez, ou y a-t-il une limite?

M. Norman Peters: Eh bien, on doit respecter les règlements imposés par le MPO. Vous en pêchez autant que vous pouvez. C'est une activité très concurrentielle.

M. Bill Matthews: C'est donc une pêche concurrentielle. On ne vous impose pas une limite de 5 000 ou de 10 000 livres.

M. Norman Peters: Non, non.

M. Bill Matthews: Bien.

De bateaux de quelle taille s'agit-il, dans votre port, par exemple?

M. Norman Peters: Le mien fait 43 pieds. Il y en a quelques-uns qui en font 45, mais la majorité d'entre eux ont de 43 à 45 pieds de long.

M. Bill Matthews: Vous vous rendez donc sur les lieux de pêche du homard et vous revenez ensuite au port. Ce n'est pas comme à Terre-Neuve, où les homardiers ont aujourd'hui plus de mobilité et où on utilise de plus gros bateaux allant plus loin en mer. Vous n'êtes pas dans cette situation.

M. Norman Peters: Là-bas, ils pêchent le crabe ou le homard. Nous n'avons pas de crabe. Nous avons une petite allocation du ministre, ou de l'association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard...

M. Bill Matthews: Ce que je vous demande en fait, ou que je vous suggère, c'est que la comparaison entre la situation, là où nous nous trouvons, il y a quelques jours et celle d'aujourd'hui est... L'utilisation de votre espace d'amarrage est tout à fait prévisible. Ce que nous constatons dans d'autres ports, c'est qu'ils utilisent maintenant de plus gros bateaux, et que les flottilles sont donc plus mobiles. Vos déplacements sont limités, je suppose. Vous sortez en mer et vous revenez au port. C'est là la différence, n'est-ce pas?

M. Norman Peters: Oui.

M. Bill Matthews: Bien. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Matthews.

Monsieur Lévesque.

[Français]

M. Yvon Lévesque (Abitibi—Baie-James—Nunavik—Eeyou, BQ): Monsieur Peters, j'ai eu connaissance que vous avez fait des photocopies de votre présentation pour nous les remettre. Ce n'est pas de mauvaise foi qu'elles n'ont pas été remises. D'après le règlement du comité, les présentations doivent être déposées dans les deux langues officielles. Je suis certain qu'elles nous seront distribuées ultérieurement. On retient la plus grande partie de ce que vous avez dit, mais on va s'assurer de lire vos présentations parce qu'elles étaient très intéressantes.

J'ai beaucoup de questions à vous poser. Je vous remercie personnellement des sympathies que vous avez offertes aux familles des pêcheurs qui ont eu le malheureux accident. J'aimerais que mon collègue qui représente ces gens les reçoive aussi.

• (1040)

M. Raynald Blais: Merci beaucoup, Yvon.

Merci, monsieur Peters. Je représente la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine. Effectivement, votre message de sympathie me touche beaucoup. Je le considère comme un message de solidarité par rapport à ce qui a été vécu et à ce qu'on devra vivre au cours des prochaines semaines et des prochains mois. En ce sens, je vous remercie beaucoup.

M. Yvon Lévesque: Je suis de la côte arctique, soit la baie James, la baie d'Hudson et la baie d'Ungava. Nous ne connaissons probablement pas les mêmes problèmes que vous.

Avez-vous beaucoup d'installations portuaires qui sont munies de brise-lames? Les brise-lames pourraient-ils faire durer les installations et les structures beaucoup plus longtemps?

Dans le domaine de la santé, on a prêché longtemps que la prévention coûte moins cher que la guérison. Il en est de même des infrastructures côtières, routières ou autres. Il faut les entretenir, tout comme on entretient notre maison. En ce sens, je me demande si les brise-lames constituent un entretien préventif.

Combien le dragage vous coûte-t-il par année? Votre administration compte combien de ports pour petits bateaux?

Vous ne devez pas payer beaucoup d'impôt, compte tenu de vos coûts d'exploitation. Il faudrait peut-être faire en sorte que vous gagniez assez d'argent pour payer de l'impôt, à un moment donné.

Là-dessus, je vous cède la parole.

[Traduction]

M. Norman Peters: Je crois que j'ai compris la question. Je ne suis pas habitué aux petites coques de noix que vous avez ici.

En fait les brise-lames se réduisent au brise-lames principal qui s'avance en mer. C'est lui qui protège actuellement notre port. S'il n'était pas là, beaucoup de maisons auraient disparu. Il y en a qui sont construites à cet endroit-là. Le brise-lames est là, comme son nom l'indique, pour briser les vagues, et le nôtre n'est pas en trop mauvais état, mais ce sont les quais où nous amarrons nos bateaux, à l'intérieur des ports, qui nous posent des problèmes.

Je vais vous donner un petit exemple. D'autres travaux ont été faits, il y a deux semaines. Après avoir cherché, nous avons trouvé trois personnes qui se sont engagées à faire le travail et une qui a fait une offre. Après avoir fait quelques travaux, celui-ci a remarqué qu'il n'y avait pas de mur de retenue, si bien que la glaise continuait à entrer.

• (1045)

[Français]

M. Yvon Lévesque: Combien d'argent dépensez-vous pour le dragage, et à quelle fréquence êtes-vous tenu d'en faire?

[Traduction]

M. Norman Peters: Notre dernier port a été dragué en 1989. Cela fait bien longtemps.

En ce moment, lorsque nous sortons de Rustico, nous longeons le brise-lames. On ne peut pas trop s'en approcher, après quoi, on est obligé de tourner.

J'ai fait de nombreuses démarches à Charlottetown pour qu'on drague le port, mais tout ce qu'on m'a dit, c'est que j'ai un port très sûr et navigable. J'ai répondu qu'un de ces jours, nous allions percuter le brise-lames, ils m'ont dit qu'il y a un cours d'eau qui passe là et que c'est tout ce dont nous avons besoin.

Écoutez, leur ai-je dit, il y a sept ou huit bateaux qui font des sorties avec des touristes à bord. C'est une petite activité qui est viable. Je la pratique moi-même. Un de ces jours, il va y avoir un gros accident; que se passera-t-il alors? Nous allons perdre des gens parce qu'on n'a pas dragué le port.

Je dois cependant ajouter qu'il ne s'agit pas seulement de notre port. Tous les ports de la côte nord sont ensablés, certains plus que d'autres; si le nôtre l'est, c'est de notre faute. Mais je n'en dirai pas plus. C'est une toute autre histoire, je sais.

Lawrence désigne sa montre du doigt. Lorsque je serai à la Chambre des communes, vous ne me ferez pas ça.

Le président: Allons, allons. M. MacAulay est inquiet maintenant.

Monsieur Stoffer, vous avez cinq minutes.

M. Peter Stoffer: Merci, monsieur le président.

Monsieur Peters, je suis heureux de vous revoir et je vous souhaite un bon anniversaire.

Je l'ai déjà entendu en privé, mais je n'ai encore jamais entendu dire à une réunion publique que si vous ne constituez pas une administration portuaire, ou une association portuaire, vous n'obtiendrez pas d'argent pour le port. Est-ce bien cela?

M. Norman Peters: C'est exact.

M. Peter Stoffer: On vous a dit ça?

M. Norman Peters: On nous a dit ça.

M. Peter Stoffer: Connaissez-vous d'autres administrations auxquelles on a dit la même chose?

M. Norman Peters: Je l'imagine, parce que le gouvernement voulait que les ports deviennent des administrations portuaires.

M. Peter Stoffer: Oui.

M. Norman Peters: Nous avons dit que nous nous retrouvons avec un tas de quais délabrés. Qu'allons-nous en faire?

M. Peter Stoffer: Soyons bien clairs. Vous l'a-t-on dit par écrit, ou vous l'a-t-on simplement dit à une réunion?

M. Norman Peters: Verbalement, je dirais.

M. Peter Stoffer: Bien.

Deuxièmement, ce que vous avez dit au sujet d'un accident possible m'inquiète. Qui est responsable de l'assurance, qui est responsable de ces quais?

M. Norman Peters: En ce moment le gouvernement, la direction des ports pour petits bateaux, considèrent que nous avons simplement la garde de ces quais, mais nous sommes obligés de faire preuve de diligence raisonnable. S'il y a un petit trou et que quelqu'un se brise une jambe parce qu'il ne l'a pas vu, qui va-t-on poursuivre?

M. Peter Stoffer: En effet. Si quelqu'un se promène sur votre quai à North Rustico, se brise une jambe, tombe à l'eau, ou si lui-même, sa famille ou quelqu'un d'autre subit des blessures graves, qui poursuivre? L'administration portuaire, ou le gouvernement fédéral? Qui paie l'assurance?

M. Norman Peters: Si l'administration portuaire exerce une diligence raisonnable, si elle exerce une surveillance et s'il y a un trou, mieux vaut le boucher avec un bout de bois, parce que les touristes grouillent. Il y en a même qui passent par dessous, là où ils ne sont pas censés aller.

M. Peter Stoffer: Des témoins nous ont dit, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve, qu'il existe des administrations portuaires très

proactives et bien organisées. Il y a des gens n'appartenant pas à la communauté des pêcheurs qui sont très actifs ici. Ils sont très dynamiques et ils sont très fiers de ce qu'ils ont fait. Un monsieur de Bay Bulls est extrêmement fier du travail que son groupe et lui-même ont fait; ils sont même parvenus à obtenir d'une compagnie pétrolière qu'elle paie pour un brise-lames, si je ne me trompe. Tous ces gens sont très proactifs à cet égard.

Manifestement, les attitudes et les niveaux d'initiative varient selon l'administration portuaire et la région.

Ce qui m'inquiète le plus, je crois, c'est que si quelque chose arrive dans la mouvance de ces administrations — comme vous l'avez dit, si quelqu'un se fait tuer sur un bateau d'excursion, qu'arrive-t-il? Qui a la responsabilité ultime de la soi-disant sécurité de ces quais et de ces ports? Est-ce vous?

M. Norman Peters: Eh bien, actuellement, c'est le gouvernement fédéral qui est propriétaire des quais. Nous sommes les gardiens. Nous sommes tenus de veiller à ce qu'ils soient en aussi bon état que possible. C'est difficile à faire quand ils sont pleins de trous et que vous essayez de les boucher. Vous comprenez ce que je veux dire.

M. Peter Stoffer: Les homardiers doivent-ils verser un droit de débarquement à l'administration? À Terre-Neuve, on nous a dit que lorsqu'ils débarquent leurs produits sur le quai, ils paient 25 ¢ la livre à certains endroits.

Les homards sont-ils débarqués dans votre port?

M. Norman Peters: Lorsque je rentre au port, oui.

M. Peter Stoffer: L'acheteur ou le pêcheur paie-t-il un certain montant la livre à l'administration?

M. Norman Peters: Non.

M. Peter Stoffer: Il n'y a donc pas de coût de déchargement?

M. Norman Peters: Non.

M. Peter Stoffer: Combien payez-vous par an pour garder votre bateau au port?

M. Norman Peters: Pour moi, ça coûte environ 1 500 \$, parce que j'ai cette entreprise de pêche en haute mer pour les touristes, installée dans un petit bâtiment.

M. Peter Stoffer: Bien, mais c'est combien, pour un pêcheur de homard ordinaire?

M. Norman Peters: Pour un homardier ordinaire, cela coûte environ 650 \$, parce que nous avons un gardien de nuit et que nous sommes obligés de payer 200 \$ supplémentaires pour lui.

M. Peter Stoffer: Cet argent couvre-t-il un minimum d'entretien?

M. Norman Peters: À peine un minimum. Nous ne sommes pas loin d'être à sec. Notre compte bancaire n'a jamais été aussi bas, parce que l'an dernier, nous avons décidé d'essayer de faire quelques petites réparations ici et là.

M. Peter Stoffer: Ma dernière question, monsieur, est la suivante. Vous nous avez dit que lorsque vous êtes devenu une administration portuaire, vous n'avez jamais reçu la moindre formation. Est-ce exact?

M. Norman Peters: C'est à peu près ça.

•(1050)

M. Peter Stoffer: Connaissez-vous d'autres administrations qui ont reçu une formation sur la tenue de livres, comme le disait M. Matthews, sur la façon d'établir les droits que vous devriez imposer, sur la manière de faire faire des réparations, tout ce genre de choses?

M. Norman Peters: On aurait dû donner de l'argent aux administrations portuaires pour qu'elles puissent engager un comptable. Nous n'avons pas d'argent pour cela. Nous avons un comptable et nous sommes bien obligés de lui payer quelque chose. Mais nous nous sommes retrouvés sans argent pour faire quoi que ce soit d'autre. On nous a donné des ports et on nous a dit: « Prenez-les et rentrez chez vous. »

La règle des 80-20 est toujours appliquée. Si je trouve un projet de travaux à Rustico ou s'ils en trouvent un dans le port qui coûte moins de 50 000 \$, nous payons 20 p. 100 et les fédéraux assument la différence. Si le montant dépasse 50 000 \$, la demande doit être soumise à Ottawa et il faut qu'elle soit...

Le président: Merci, monsieur Stoffer.

Monsieur Peters, votre dernière remarque a piqué ma curiosité. C'est là quelque chose de tout à fait nouveau pour moi, étant donné que, comme les autres, j'apprends au fur et à mesure. Voulez-vous dire que...

Une voix: Vous n'auriez pas dû le lui dire.

M. Norman Peters: J'aime que les choses soient bien claires.

Le président: Je n'ai jamais entendu dire que nous payons 20 p. 100. C'est ce à quoi je veux en venir. Si donc vous avez un projet chez vous qui doit coûter 40 000 \$, l'administration portuaire paie 20 p. 100 des réparations et la direction des ports pour petits bateaux paie le reste.

M. Norman Peters: Oui.

L'hon. Lawrence MacAulay: Vous obtenez le tout.

Le président: À ma connaissance, ils ne paient pas 20 p. 100. Est-ce la règle générale?

M. Norman Peters: Nous savons que c'est une règle. Nous essayons de nous en tenir aux projets de plus de 50 000 \$. De cette façon, la demande va à Ottawa et c'est à vous de décider si on doit lui donner suite.

Le président: Donc, si le projet coûte plus de 50 000 \$, vous ne payez rien?

M. Norman Peters: C'est exact.

Le président: Mais même pour les projets que je connais, dans ma propre circonscription, l'administration portuaire ne paie pas 20 p. 100 des réparations qui doivent être effectuées.

M. Norman Peters: Nous le faisons.

Une voix: [Note de la rédaction: Inaudible]

Le président: Non.

M. Norman Peters: Le chèque vient de la direction des ports pour petits bateaux. Nous le déposons à la coopérative et nous devons remplir un chèque pour le même montant majoré de nos 20 p. 100.

Le président: Voilà quelque chose de nouveau pour moi.

Je ne suis pas censé interrompre la conversation. Monsieur Calkins, continuez.

M. Blaine Calkins: Merci, monsieur le président.

Monsieur Peters, je suis ravi de vous entendre. J'ai eu le plaisir de passer une semaine à Stanley Bridge, l'été dernier. Je crois avoir en fait amené Marvin Graham avec moi pour une journée de pêche et j'ai vu... c'est bien London Bay, le nom?

M. Norman Peters: New London Bay, oui.

M. Blaine Calkins: J'ai pu voir de près le brise-lames. Ses piliers sont traités à la créosote, et il a tellement de brèches ou de trous que le courant ne dégage plus le chenal que les pêcheurs de Stanley Bridge empruntent.

Est-ce que Stanley Bridge fait partie de votre administration portuaire?

M. Norman Peters: Non, c'est un port distinct. Chaque port a une administration portuaire distincte.

M. Blaine Calkins: Vous vous occupez donc uniquement du port de North Rustico.

M. Norman Peters: Oui.

M. Blaine Calkins: Par la route, lorsque je séjournais à Stanley Bridge, ce n'était qu'à 10 ou 15 minutes de voiture, et bien sûr, Cavendish est dans le même coin.

J'ai déjà posé cette question plus tôt. Je crois que, moi aussi, je suis sorti du port de North Rustico pour aller à la pêche et j'ai donc contourné le brise-lame. Je sais exactement ce que vous voulez dire, parce que le capitaine du bateau est passé au plus près. Je crois qu'il travaillait pour Bob's Deep-Sea Fishing. En tout cas, nous avons passé une très belle journée.

M. Norman Peters: Comment se fait-il que vous ne soyez pas venu avec moi?

Des voix: Oh, oh!

M. Blaine Calkins: Je crois bien qu'il va falloir que je revienne et que j'essaie à nouveau.

M. Norman Peters: Il faudra que vous reveniez. Nous vous accueillerons en musique.

M. Blaine Calkins: Mais je suis allé là-bas et j'ai amené mes fils avec moi parce que j'adore la pêche. C'est la raison pour laquelle je me soucie profondément de l'avenir de la pêche dans tout notre pays. J'ai vraiment passé d'excellents moments là-bas.

Je comprends cependant ce que vous voulez dire. Je voulais simplement dire que c'est fantastique. Je sors là un peu du sujet, mais j'ai fait les calculs. Si je me souviens bien, vous faites des sorties de deux heures environ, trois fois par jour, avec 13 ou 14 pêcheurs. Vous n'avez pas toujours 14, mais c'est à peu près cela.

M. Norman Peters: Non, cela varie.

M. Blaine Calkins: Cela me paraît une excellente façon d'arrondir vos revenus, et je vous félicite vivement de faire cet effort.

M. Norman Peters: Si vous me permettez de m'écarter un instant du sujet, je dois dire que nous faisons face à un dilemme. Nous espérons que le ministre Hearn accordera aux bateaux de louage — nous ne sommes que huit ou neuf — le droit de prendre quelques poissons ou quelque chose que les touristes pourront pêcher. Si on ne nous accorde pas ces deux ou trois morues, et que nous ne prenions que quelques petits maquereaux, je ne sais pas si nous nous en sortirons cette année.

M. Blaine Calkins: Je ne sais pas exactement comment ce quota...

M. Norman Peters: Les scientifiques veulent fermer complètement la pêche de la morue. Québec voudrait qu'on puisse en pêcher un peu, et je suis certain qu'à Terre-Neuve, la province du ministre, on en pêchera aussi un peu. Ce que le groupe que nous constituons a l'intention de vous dire, est ceci: « Vous gardez sous le coude un quota de 40 tonnes pour la morue; vous ne l'utilisez pas et vous ne pouvez pas l'utiliser. Nous voudrions l'acheter et l'utiliser pour une période de deux mois. »

M. Blaine Calkins: À ma connaissance, le quota qui était utilisé... Je ne me souviens plus à bord de quel bateau j'ai posé la question, mais il s'agissait d'un quota qui avait été acheté à un pêcheur autochtone et qui avait été partagé entre les membres du groupe de pêcheurs qui organisait ces sorties. Je ne sais pas exactement comment cela fonctionne.

Mais nous nous sommes un peu éloignés du sujet. Je tenais simplement à dire que cela a été pour moi une belle expérience et que je l'ai beaucoup appréciée.

J'ai déjà posé cette question. J'ai vu tous les homardiens qui se trouvaient là. Je n'ai vu aucun bateau d'excursion pour touristes à North Rustico ou à Stanley Bridge, uniquement des gens qui sortaient en mer par leurs propres moyens. Il est possible que des gens du coin aient utilisé là une embarcation de plaisance, mais je n'ai pas vu de yachts.

• (1055)

M. Norman Peters: Non, nous ne pouvons pas les accueillir.

M. Blaine Calkins: Est-ce là un problème?

M. Norman Peters: Nous ne le pouvons pas à cause du sable.

M. Blaine Calkins: J'aurais pensé que, de tous les ports de l'Île-du-Prince-Édouard, des gens choisiraient celui-ci pour y passer quelque temps. Après tout, le parc national est à proximité. Et bien sûr, Lucy Maud est enterrée tout près, sans compter tout le reste.

M. Norman Peters: Non, l'entrée du port est impossible. Nous avons là une marina, celle dont vous êtes sorti. Elle nous a été cédée. Comme on allait la démolir, j'ai demandé à Jim Morrissey à l'époque, « Donnez-nous-la et nous la remettrons en état, car si vous la démolissez, il n'y aura plus de place pour les bateaux et le sable va envahir le port. » Il nous a donc donné les 40 000 \$ et nous avons fait les réparations nécessaires.

M. Blaine Calkins: Il y a aussi un petit musée sur le quai.

M. Norman Peters: C'était mon projet chéri.

M. Blaine Calkins: Ce musée vous rapporte-t-il de l'argent? Est-il la propriété de l'administration portuaire?

• (1100)

M. Norman Peters: Oui.

M. Blaine Calkins: Combien cela contribue-t-il au revenu du tourisme pour vous?

M. Norman Peters: C'est comme tout le reste...

M. Blaine Calkins: Si mes souvenirs sont bons, les visiteurs pouvaient faire un don en espèces. Il n'y avait pas de droit d'entrée.

M. Norman Peters: Non. Il y a un droit à acquitter pour la visite du musée lui-même. Il n'est que de 3 \$, et pour le même prix, j'ai également réalisé pour vous une jolie petite vidéo bien simple sur la pêche du homard. Les visiteurs peuvent donc s'asseoir et assister à une véritable pêche du homard, commentée et expliquée par moi. Je vous le dis, c'est là où vous auriez dû aller.

M. Blaine Calkins: Je croyais vous avoir dit que c'est là où j'étais allé.

M. Norman Peters: Avez-vous vu la vidéo?

M. Blaine Calkins: Je suis allé au musée.

M. Norman Peters: Mais vous n'avez pas vu la vidéo.

M. Blaine Calkins: Si elle était projetée... Je ne sais pas si c'était le cas. J'étais accompagné de jeunes enfants qui couraient partout et qui voulaient que je leur achète tout ce qu'il y avait dans la boutique.

M. Norman Peters: Le musée rapporte un peu d'argent, mais pas suffisamment pour nous maintenir à flot.

M. Blaine Calkins: Selon vous, et je vous pose la question par simple curiosité. J'essaie de me faire une idée de l'importance des recettes de chacun de ces ports. Quel revenu tirez-vous des droits de mouillage et de tous les droits que vous pouvez percevoir, compte tenu de vos dépenses. Combien d'argent vous reste-t-il à la fin de l'année?

M. Norman Peters: Le port lui-même rapporte environ 12 000 \$, grâce aux petits bateaux, au musée, etc., mais cela comprend deux ou trois subventions du gouvernement lorsque vous embauchez des étudiants. Les dépenses sont de l'ordre de 14 000 \$. Nous ne gagnons donc pas d'argent.

M. Blaine Calkins: Cela donne l'impression que vous en perdez.

M. Norman Peters: Nous continuerons à perdre de l'argent tant que nous n'aurons pas suffisamment de visiteurs.

M. Blaine Calkins: Combien de bateaux de pêche y a-t-il à North Rustico?

M. Norman Peters: Trente-six.

M. Blaine Calkins: Y a-t-il une possibilité d'expansion?

M. Norman Peters: Il pourrait y avoir de la place pour cela si nous avions un plan, mais nous n'en avons jamais vraiment discuté. Cette petite marina, par exemple, était censée pouvoir accueillir 14 bateaux à 700 \$ l'unité, mais il n'y a pas suffisamment d'eau. Elle est très peu profonde à certains endroits, et pour draguer le fond... Le problème, c'est que c'est de la boue noire. Nous nous heurtons donc à toutes sortes de problèmes.

M. Blaine Calkins: Et ici, à l'Île-du-Prince-Édouard, vous n'avez pas vraiment accès aux pierres d'ancrage comme ce serait le cas à Terre-Neuve ou à d'autres endroits. Vous êtes obligés de faire venir ces roches d'ailleurs, n'est-ce pas?

M. Norman Peters: Elles doivent venir du Nouveau-Brunswick.

M. Blaine Calkins: De si loin que ça?

M. Norman Peters: Oui.

M. Blaine Calkins: Merci de vos remarques. Je vous encourage à poursuivre vos efforts et, espérons-le...

M. Norman Peters: Je suis très attaché à la pêche traditionnelle. Je l'ai pratiquée, et je suis parfois tenté de mettre mon bateau en vente. J'ai 66 ans, vous savez. Vous voulez l'acheter?

M. Blaine Calkins: Bon, je vais donner la parole à M. Kamp au cas où il aurait des questions à poser.

Le président: Il serait peut-être intéressé par cet achat.

Monsieur Kamp.

M. Randy Kamp: Vous dites que vous avez 36 bateaux dans votre port. Combien de propriétaires sont membres de l'administration portuaire?

M. Norman Peters: Nous sommes sept.

M. Randy Kamp: Ce sont tous des pêcheurs qui sont propriétaires de ces bateaux?

M. Norman Peters: Oui.

M. Randy Kamp: Quel mécanisme utilise-t-on pour déterminer le montant des droits de mouillage?

M. Norman Peters: Ce montant correspondrait à peu près aux droits que perçoivent les autres ports, si nous n'avions pas à payer 400 ou 450 \$ pour avoir un gardien de nuit — nous pensons qu'il est indispensable d'en avoir un, même s'il ne représente pas une bien grande force de dissuasion avec pour seule arme un panneau interdisant l'entrée et quelques projecteurs. Certains pêcheurs disent qu'on pourrait s'en passer, mais je crois qu'il a un effet dissuasif, parce qu'une foule de gens viennent en été, et vous ne savez jamais à qui vous allez avoir affaire.

M. Randy Kamp: Donc, chaque bateau paie environ 400 \$ par an?

M. Norman Peters: Chaque bateau paie 650 \$.

M. Randy Kamp: Ils paient 650 \$ par an. Et vous n'employez pas de maître de port?

M. Norman Peters: Nous n'en avons pas les moyens. Ce serait merveilleux de pouvoir embaucher quelqu'un — Écoutez, je pourrais être utile à ce port. Je pourrais le faire tourner rond pour vous, mes amis, mais je veux un salaire. Je ne vais pas le faire gratuitement.

Je suis venu ici à mes frais. Je ne demande pas à être payé. L'argent est trop rare pour cela.

M. Randy Kamp: Donc, vous n'avez embauché qu'un gardien de nuit.

M. Norman Peters: Il y a aussi bien sûr la taxe de protection contre l'incendie à payer. Nous sommes obligés de la payer.

M. Randy Kamp: Vos tarifs sont-ils similaires à ceux des autres ports voisins?

M. Norman Peters: À peu près, si l'on ne compte pas le gardien de nuit.

M. Randy Kamp: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Kamp.

Merci, monsieur Peters de votre témoignage. Ce que vous avez dit, vous vient certainement du fond du cœur, et votre amour pour la pêche est indiscutable. Nous vous remercions vivement d'être venu ce matin et de nous avoir présenté vos vues. Merci.

M. Norman Peters: Merci beaucoup d'être venus à l'Île-du-Prince-Édouard et d'avoir écouté quelques-uns des vieux pêcheurs que nous sommes.

Le président: Nous allons faire une pause de cinq minutes pour nous préparer à accueillir le témoin suivant.

• _____ (Pause) _____

•

• (1105)

Le président: Je souhaite encore une fois la bienvenue à nos témoins.

Pour ceux d'entre vous qui n'étaient pas là tout à l'heure, et pour préciser les choses, je m'appelle Fabian Manning. Je suis député

représentant la circonscription d'Avalon à Terre-Neuve-et-Labrador. Je suis président du Comité permanent des pêches et des océans, ici présent.

Le comité est composé de représentants des quatre partis politiques de la Chambre des communes, les conservateurs, les libéraux, le Bloc québécois et le NPD. Nous avons fait venir Peter Stoffer de la Nouvelle-Écosse pour être bien sûr d'être au complet.

L'automne dernier, nous avons entrepris une étude du Programme des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans. Nous avons alors entendu des représentants du ministère, les directeurs régionaux de tout le Canada et nous avons soumis un rapport d'étape à la Chambre. Nous sommes maintenant en passe de terminer cette étude et présenterons notre rapport final à la Chambre des communes avant le congé d'été.

Nous nous sommes rendus dans le Canada atlantique et au Québec cette semaine pour entendre des personnes comme vous qui travaillent sur le terrain, les administrations portuaires elles-mêmes, au sujet des préoccupations et des problèmes que vous pouvez avoir en ce qui concerne l'infrastructure, le fonctionnement des administrations portuaires elles-mêmes, les besoins en matière de formation, bref tout ce qui peut venir à l'esprit. Considérez ceci comme une conversation que nous pourrions aussi bien tenir en nous promenant sur le quai. La plupart des membres du comité ici, y compris moi-même, représentent des régions rurales du Canada; nous attachons beaucoup d'importance aux audiences que nous tenons et sommes très intéressés par ce que vous avez à nous dire; sentez-vous donc tout à fait à l'aise.

Je crois que M. Steele va présenter des observations au nom de l'administration portuaire.

Monsieur Steele, vous avez la parole.

• (1110)

M. Gérard Steele (présentateur, Naufrage Harbour Authority): Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, au nom de la Naufrage Harbour Authority, je tiens à présenter nos condoléances à M. Raynald Blais pour la perte des membres de sa circonscription, lors du tragique accident survenu il y a quelques semaines.

Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité. Je m'appelle Gérard Steele. Je suis pêcheur au port de Naufrage, et c'est moi qui vais faire un exposé ce matin. Je suis accompagné de Darrel Lesperance, président de l'administration portuaire, et de Lewis Miller, vice-président de l'Administration portuaire de Naufrage.

Tout d'abord, je profite de l'occasion pour remercier votre comité de nous avoir permis de comparaître devant vous aujourd'hui, car il nous semble important d'expliquer les conditions et les besoins opérationnels de notre port. Vous n'ignorez sans doute pas que chaque port a ses propres difficultés.

Je vais vous faire un petit historique de notre port, depuis que nous sommes devenus une administration portuaire, il y a dix ans environ, et que nous en assumons le fonctionnement et la gestion. Depuis, notre comité, formé de pêcheurs bénévoles, a fait des progrès vers l'acquisition d'un financement pour les budgets de ports pour petits bateaux, qui nous permette de réparer et de moderniser certaines sections du quai et aussi de draguer le port de façon continue.

• (1115)

Le président: Merci, monsieur Steele.

Nous passons maintenant à un tour de table pour la période de questions.

Monsieur MacAulay amorcera la période de questions. Vous disposez de 10 minutes.

L'hon. Lawrence MacAulay: Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Steele, c'est un honneur de vous avoir parmi nous aujourd'hui. Nous avons déjà fait un certain nombre de choses au fil des ans et M. Lesperance et M. Miller,...

Nous cherchons à convaincre le gouvernement de l'importance, premièrement, de vos quais et de plusieurs autres quais de la province pour l'économie de l'Île-du-Prince-Édouard — ce qu'ils signifient pour les collectivités, ce qui risque de se produire si nous ne les avons plus, ce qui se passe s'ils sont consolidés, ce qui se passe si les pêches sont... Nous entendons tout cela et nous voulons nous assurer que cela ne se produira pas, parce que sans, vous savez, il n'y a pas de ruralité à l'Île-du-Prince-Édouard.

Je tiens à partager le temps qui m'est dévolu, de sorte que je n'en dirai pas plus.

J'aimerais vous demander, Gérard, des détails concernant le prolongement des quais. Vous estimez que dans l'ensemble cela se traduirait par des épargnes à long terme, puisqu'il y aurait des économies sur le dragage. Est-ce exact? Il y a également la question de la sécurité.

• (1120)

M. Gérard Steele: Oui. À l'heure actuelle, notre port doit être dragué au moins deux fois par an. Si vous examinez les photos, vous verrez M. Lesperance qui se tient en plein milieu. Comme nous le savons, il n'est pas si grand que cela et il se tient dans de l'eau qui lui vient à la hauteur du genou.

À l'heure actuelle, il est même impossible de sortir. Nous estimons que si le quai était prolongé en eau un peu plus profonde et d'une longueur égale, cela éviterait la formation des barres de sable. Si vous examinez encore une fois les photos, vous verrez la barre de sable au bout du quai le plus court. Elle est entièrement exposée.

L'hon. Lawrence MacAulay: De même que M. Lesperance.

M. Gérard Steele: Essentiellement, nous pourrions y pêcher en canot, peut-être.

L'hon. Lawrence MacAulay: Mais tout cela ne doit pas nous faire oublier la très importante question de sécurité. Les photos ont été prises par beau temps, mais que se passe-t-il lorsqu'il y a un coup de vent, pendant une tempête? Que se passe-t-il lorsque vous êtes en mer et que vous n'avez pas d'autre choix? C'est la raison pour laquelle nous voulons que des gens comme vous viennent nous rencontrer. Et nous estimons également que ce type de financement éliminerait les problèmes.

Darrell, je sais que lorsque vous faites du dragage vous faites face à certains problèmes. Le premier est d'obtenir le financement. Le plus difficile est toujours d'obtenir des fonds. Lorsque vous obtenez des fonds, la façon de disposer des résidus du dragage peut être compliquée par l'intervention des environnementalistes.

J'en suis conscient, tout autant que vous l'êtes, mais j'aimerais que vous expliquiez le plus rapidement possible ce qui a été fait et en quoi cela constituerait un actif.

M. Darrell Lesperance (président, Naufrage Harbour Authority): L'intérieur du bassin a été dragué et le résultat est bon. Nous avons travaillé avec des gens de l'environnement et avec d'autres personnes et nous avons pu trouver un endroit où déposer

tous les résidus de dragage. Tout a très bien fonctionné, mais il a fallu un certain nombre d'années pour le faire.

La situation est bonne à cet endroit aujourd'hui, mais le problème aujourd'hui est d'atteindre le bassin. Il s'agit d'un travail majeur. Il semble qu'il faille beaucoup de temps pour enlever le matériel. Mais maintenant, il faut nous rendre au bassin.

L'hon. Lawrence MacAulay: Très bien.

Je laisserai mes collègues poser quelques questions.

Le président: Monsieur Simms.

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.): Il s'agit à tout le moins d'une situation unique. Je ne sais pas qu'il y a quelque chose dans ma région qui ressemble à tout cela. C'est vraiment quelque chose. À première vue, je me suis dit, « Bien, le dragage doit coûter très cher. »

Quand avez-vous fait du dragage pour la dernière fois?

M. Darrell Lesperance: La zone particulière dont nous parlons doit être draguée au moins deux à trois fois par année.

M. Scott Simms: Et combien en coûte-t-il à chaque fois?

M. Darrell Lesperance: À l'heure actuelle, nous envisageons de retirer le matériel. Nous avons un problème particulier parce que nous ne savons pas si le camion pourra se rendre sur place pour sortir le matériau dragué. Mais il est question d'une dépense de 20 000 à 30 000 \$ pour cette zone.

M. Scott Simms: Vous ne savez pas si vous pourrez faire quoi?

M. Darrell Lesperance: Une partie de notre quai s'est détériorée et il faut sortir les boues de dragage par camion. Nous ne savons pas si nous serons en mesure d'y envoyer un camion au printemps, pour le faire.

C'est la situation actuelle concernant le niveau de l'eau. C'est dangereux.

M. Scott Simms: Il me semble que cela représente passablement d'argent pour faire le travail, pour l'infrastructure et pour le dragage, sans aucun doute.

Là où se trouve l'embouchure à l'heure actuelle, il doit être très difficile d'entrer par mauvais temps. Si la mer était démontée, les bateaux ne pourraient tout simplement pas entrer.

M. Darrell Lesperance: C'est très, très dangereux.

M. Scott Simms: Cela a-t-il entraîné des dommages importants?

M. Gérard Steele: Il y a fort peu de bateaux qui n'ont pas eu de collision.

M. Darrell Lesperance: Il s'agit d'un risque à courir presque chaque jour, à cause du vent.

M. Scott Simms: Compte tenu de l'endroit où vous êtes, vous n'envisageriez pas d'ériger une infrastructure quelconque à l'extérieur de cette zone, là?

M. Gérard Steele: C'est ce que nous aimerions faire, construire un prolongement afin que l'accès soit plus large et plus profond.

M. Scott Simms: Mais est-ce que cela ne cause pas d'autres problèmes? Veuillez me justifier le prolongement. Je vous pose la question par pure ignorance et non parce que je veux remettre votre projet aux calendes. Quelles seraient les retombées d'un prolongement?

M. Lewis Miller (vice-président, Naufrage Harbour Authority): Cela nous permettrait de profiter d'un accès en eau plus profonde. Le port de Naufrage est au centre...

M. Gérard Steele: Essentiellement, ce prolongement a l'effet d'une clôture à neige. Il permet au sable de s'accumuler derrière la jetée et c'est cela qui pose problème. Si les deux étaient de longueurs égales, vous n'auriez pas cette accumulation de sable. Du moins c'est ce que nous croyons. De toute évidence, il faudrait qu'il y ait un peu de travail au plan technique.

• (1125)

M. Scott Simms: Voilà un bon point dont je n'avais pas tenu compte. C'est un très bon point.

Combien de bateaux avez-vous dit?

M. Gérard Steele: En tout temps, nous avons 76 bateaux qui appartiennent à des pêcheurs à plein temps.

M. Scott Simms: Tous des bateaux de pêche à plein temps, aucun bateau de plaisance, aucun bateau de passage?

M. Gérard Steele: En été, lors de l'ouverture de la saison de pêche au thon, nous accueillons des bateaux qui viennent de tous les secteurs de l'Île, des bateaux qui appartiennent à quiconque a un permis de pêche au thon. Ces dernières années, nous avons été chanceux parce que le thon s'est tenu relativement près de notre port, ce qui rend l'endroit attrayant pour...

M. Scott Simms: Quels sont les droits que vous exigez?

M. Gérard Steele: C'est tant pour la nuit, tant pour la semaine, tant pour le mois et puis tant pour l'année. Manifestement, après un certain nombre de semaines, il faut se demander si c'est avantageux de payer pour l'année. Je sais qu'il y a des gens qui paient les droits annuels au complet dans plusieurs ports. Il s'agit d'une approche graduée.

Je crois que c'est 10 \$ par nuit, n'est-ce pas Darrell?

M. Darrell Lesperance: C'est 10 \$ par jour, 50 \$ par semaine ou 400 \$ par année.

M. Scott Simms: Et il n'y a pas de droits de débarquement, ni rien de semblable?

M. Gérard Steele: En tant que tel, non, mais quiconque a un poste d'achat, doit payer des droits pour s'installer sur le quai, peu importe ce qu'il...

M. Scott Simms: Je vois.

M. Gérard Steele: Je crois qu'il y a 12 acheteurs ayant un permis à cet endroit.

M. Scott Simms: Les acheteurs eux-mêmes doivent-ils payer des droits pour monter à bord du bateau?

M. Gérard Steele: Ils paient des droits pour avoir un emplacement sur le quai, pour le débarquement.

M. Scott Simms: Quelle est la taille moyenne des bateaux, de tous les 76 bateaux?

M. Gérard Steele: La longueur moyenne est de 40 à 45 pieds.

M. Scott Simms: S'agit-il principalement de homardières?

M. Gérard Steele: C'est notre pêche principale, oui.

M. Darrell Lesperance: Il y a 76 bateaux engagés dans la pêche au homard. Il y a 76 bateaux ici en tout temps et parfois, plus d'une centaine.

M. Scott Simms: C'est une belle photo, soi-dit en passant. Si vous voulez prouver aux autorités que vous devez faire du dragage, c'est probablement une bonne façon de le faire. Je ne voudrais pas me retrouver là-bas, parce que j'aurais tout de même besoin d'un V.F.I. ou d'un gilet de sauvetage.

M. Gérard Steele: Non, à cet endroit vous n'en auriez pas besoin. Vous n'avez pas besoin de ces trucs.

M. Darrell Lesperance: Une paire de bottes ordinaires convient beaucoup mieux. La profondeur est de 12 à 14 pouces. C'est à peu de chose près la profondeur d'eau disponible.

M. Lewis Miller: La photo a été prise, il y a moins de deux semaines, soi-dit en passant.

M. Scott Simms: Moins de deux semaines.

M. Lewis Miller: Il y a moins de deux semaines, à la dernière lune.

M. Scott Simms: Quel est l'écart entre la marée haute et la marée basse?

M. Lewis Miller: Environ quatre pieds.

M. Scott Simms: Il n'y a que quatre pieds d'écart, n'est-ce pas?

M. Lewis Miller: Oui.

M. Scott Simms: Vraiment. Merci beaucoup pour votre temps.

Le président: Monsieur Blais, vous disposez de sept minutes.

• (1130)

[Français]

M. Raynald Blais: Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout d'abord, j'aimerais vous remercier du message de sympathie que vous m'avez livré juste avant la rencontre et maintenant. M. Dickson, que vous connaissez très bien et qui a permis de sauver deux marins, est considéré comme un héros aux Îles-de-la-Madeleine. J'imagine qu'il l'est aussi dans toute la communauté maritime. Je vous remercie beaucoup de ce message de sympathie et de solidarité.

En ce qui a trait à votre dossier en particulier, je pense qu'il illustre très bien les principaux défis auxquels on fait face actuellement et qui sont nouveaux. La grosseur, la grandeur ou la largeur des bateaux a changé. Ce faisant, les installations qu'on avait auparavant et qu'on a actuellement ne suffisent pas. On est parfois obligé d'installer les bateaux en rang d'oignon pour réussir.

Il y a aussi les changements climatiques. On sait que les marées et les vagues existent, mais avec les changements climatiques, les tempêtes sont pires que celles qu'on avait auparavant. Compte tenu de votre situation géographique, cela peut probablement causer davantage de problèmes. Je ne pense pas que la solution — et j'imagine que vous êtes d'accord avec moi — soit de déménager le quai ou l'infrastructure en question. La solution est évidemment l'argent.

J'aimerais entendre ce que vous avez à dire sur les changements climatiques, les tempêtes et les bateaux. Effectivement, les bateaux sont beaucoup plus gros et plus larges, et les tempêtes sont beaucoup plus fortes qu'auparavant.

Avez-vous remarqué, au cours des dernières années, que vos problèmes sont devenus de plus en plus criants?

[Traduction]

M. Gérard Steele: Je sais que les tempêtes se lèvent beaucoup plus rapidement. Au cours de l'année écoulée, je ne sais combien d'orages j'ai dû subir, en été, sans qu'ils soient accompagnés de vent, mais il y a parfois des vents importants pendant les orages. À l'automne, nous avons d'importantes tempêtes.

L'absence d'une couverture de glace pose aussi un problème pour plusieurs ports. La glace protège la côte, mais lorsqu'il n'y a pas de glace et qu'il y a beaucoup de vent, particulièrement s'il pleut... Notre île n'est qu'une particule de sol qui s'érode facilement et le sable se déplace facilement. Sans une couverture de glace, les problèmes sont beaucoup plus apparents. Il semble y avoir de moins en moins de glace, bien que vous ne puissiez le penser en regardant les conditions aujourd'hui. Les glaces semblent se former plus tard au cours de l'hiver. Jusqu'à cette année, les choses étaient beaucoup plus faciles.

[Français]

M. Raynald Blais: De quand datent vos installations? Depuis quand les infrastructures sont-elles là?

[Traduction]

M. Lewis Miller: Je pêche depuis 1972 et l'infrastructure générale n'a guère changé. Il y a eu des travaux d'ordre cosmétique, par exemple l'ajout d'une couche de surface ou de pavage à quelques endroits, mais l'infrastructure générale n'a pas changé depuis au moins 1972, ça c'est sûr.

[Français]

M. Raynald Blais: Les problèmes d'ensablement sont-ils beaucoup plus graves qu'auparavant? Si c'est le cas, depuis quand sont-ils plus graves?

[Traduction]

M. Lewis Miller: Les choses ont toujours été mauvaises et le sable s'est toujours accumulé au même endroit au fil des ans. Ce qui rend les choses plus compliquées aujourd'hui, c'est que nos bateaux ont un tirant d'eau supérieur. Quand j'ai commencé, nous pouvions franchir la barre s'il y avait environ un pied et demi d'eau. Cela dit, il fallait que les conditions météorologiques soient bonnes. C'est toujours très dangereux. Il y a eu des pertes de vie par le passé et de mon temps aussi. Mais aujourd'hui, il faut davantage de profondeur, jusqu'à trois pieds d'eau. Nous remorquons constamment des bateaux à cet endroit, à différentes périodes de l'année. Il est courant d'être au large à pêcher lorsque le vent se lève, mais même sans vent, nous appelons toujours avant de rentrer, grâce à la radio VHF et au téléphone — pour nous enquérir de l'état de la marée et pour savoir qui s'est échoué en rentrant. Aujourd'hui, c'est monnaie courante dans nos échanges radio tout au long de la saison.

[Français]

M. Raynald Blais: Votre situation ne s'est pas améliorée depuis plusieurs dizaines d'années. À la limite, on pourrait dire que c'est honteux et que vous allez devoir vous organiser comme vous le pouvez. Les bateaux grossissent et finissent par avoir des avaries parce qu'ils entrent en collision avec le quai. Or, ce sont là les deux éléments qui vous permettent d'arriver à bon port.

Vous devez vous sentir négligés, oubliés. Comment vous sentez-vous par rapport à cela?

• (1135)

[Traduction]

M. Gérard Steele: Je pense que nous avons tous une opinion, mais qui a le choix? Nous ne pouvons que nous plaindre. Quelqu'un doit faire quelque chose. Nous avons eu l'opportunité de faire part de ce problème à votre comité et nous espérons que vous pourrez faire quelque chose, autrement, à qui pourrions-nous nous adresser?

Lewis, j'estime que ce problème de sable est pire. Nous étions capables jusqu'à maintenant d'enlever le sable de la plage, mais maintenant, il y a beaucoup de préoccupations environnementales. Nous ne pouvons enlever autant de sable que nous le faisons

auparavant. Il y a bien d'autres intervenants dans ce dossier. Il s'agit d'une plage magnifique, d'une plage sablonneuse d'un mille de long et, comme l'a signalé Norman, il est très agréable de s'y rendre un dimanche après-midi, mais quand votre neveu doit s'accrocher au bordage du bateau, la situation n'est pas aussi rose. Il faut envisager le problème de tous les points de vue.

Le président: Merci, monsieur Blais.

Monsieur Stoffer.

M. Peter Stoffer: Merci, monsieur le président.

Merci messieurs de vos exposés.

Avez-vous eu l'opportunité de faire faire une analyse des coûts pour ce prolongement?

M. Lewis Miller: Nous avons eu une rencontre avec des gens des Ports pour petits bateaux, l'automne dernier ou durant l'hiver si je me souviens bien, et je leur ai demandé ce qu'il en coûterait pour un prolongement. On m'a répondu qu'il en coûterait de 1 500 à 2 000 \$ du pied. Le renseignement provient de quelqu'un des Ports pour petits bateaux. Comme je ne suis pas ingénieur, je ne saurais vous dire si le montant est plus ou moins élevé.

M. Peter Stoffer: Y a-t-il eu une étude de faisabilité des aspects techniques de la part des divers ministères qui doivent se pencher sur ce dossier? Est-ce que cela a été fait?

M. Lewis Miller: Non, pas à ma connaissance.

M. Peter Stoffer: D'accord. Par conséquent, il faudrait d'abord faire une telle étude.

Selon vous, si une telle étude n'a pas été faite, que se passera-t-il à part le dragage continu et toutes les autres mesures? Est-ce que la sécurité sera davantage compromise, selon vous?

M. Lewis Miller: Sans aucun doute. Il est impossible de faire en sorte qu'une industrie évite entièrement les pertes de vie, mais il ne fait aucun doute qu'il y aura perte de vie si on ne fait rien. Il pourrait même y avoir perte de vie même si on fait quelque chose, mais il ne fait aucun doute que la situation serait beaucoup plus sécuritaire.

M. Peter Stoffer: Je suppose que le prolongement coûterait beaucoup moins cher que la construction d'un brise-lames.

M. Lewis Miller: Tout à fait.

M. Peter Stoffer: Lors d'un témoignage précédent, M. Peters nous avait plus ou moins indiqué que les administrations portuaires étaient à la veille d'être mises en place et que si vous n'alliez pas de l'avant, il était possible que votre port ne reçoive aucune considération.

M. Lewis Miller: On nous a dit la même chose.

M. Peter Stoffer: Est-ce que l'on vous a dit à cette époque que si vous n'en assumiez pas la responsabilité, des intérêts privés pourraient le faire?

M. Lewis Miller: Oui, on nous l'a dit.

M. Peter Stoffer: De toute évidence, les pêcheurs craindraient une telle éventualité.

M. Lewis Miller: Oui, c'est ce que nous craignons.

M. Peter Stoffer: Mais vous n'avez jamais rien reçu par écrit à cet effet?

M. Lewis Miller: Pas à ma connaissance.

M. Peter Stoffer: Depuis combien de temps faites-vous partie de l'administration portuaire? Cela fait environ une dizaine d'années?

M. Darrell Lesperance: Cela fait environ 10 ans.

M. Peter Stoffer: Est-ce que vous en faites partie à plein temps vous-même? Y a-t-il des élections sur une base régulière?

M. Darrell Lesperance: Oui.

M. Gérard Steele: Nous l'avons tous été à divers moments. À l'heure actuelle, c'est l'exécutif qui est ici. On m'a amené parce que je parle plus lentement que tous les autres.

M. Peter Stoffer: Cela est utile.

Il y a une chose dont les gens de Terre-Neuve nous ont parlé l'autre jour. Une femme de l'île Fogo a été très impressionnée lorsque j'ai demandé qui la remplacerait quand elle déciderait de quitter son poste? C'est toujours la question qui se pose. Si le gouvernement investit un certain montant dans un port en particulier, vous devez déterminer si les fonds doivent servir à ceci ou à cela, à Annandale ou à North Rustoco. La dernière chose que j'aimerais voir, ce sont les gens des administrations portuaires, les gens qui sont amis dans une industrie concurrentielle comme la pêche, se quereller pour le même montant d'argent.

• (1140)

M. Gérard Steele: Mes deux fils aimeraient beaucoup prendre la relève. Là où nous sommes, les ports se situent à une vingtaine de milles de distance de chaque côté; si vous voulez aller pêcher dans ces eaux, vous devez presque, obligatoirement, avoir une place à notre port. Par exemple, il y a d'autres ports situés beaucoup plus près d'Annandale, à deux ou trois milles de l'autre côté de la rivière. Je ne cherche pas à minimiser leur importance, mais j'estime que nous sommes plus ou moins un emplacement essentiel. Le port suivant est celui de Morell, à une distance de 17 ou 18 milles ou celui de North Lake, à une distance similaire.

M. Peter Stoffer: D'accord.

Vous avez également dit que M. Jim Morrissey est vraiment un type bien — et vous avez raison. À qui vous adressez-vous maintenant pour exprimer vos préoccupations?

M. Gérard Steele: Darrell.

M. Darrell Lesperance: L'hiver a été particulièrement difficile parce que le poste de Jim n'a pas été comblé et que le bureau manque de personnel. Il y a une personne en congé de maladie de sorte que vous vous trouvez dans une situation difficile. J'irai pêcher dans 10 ou 15 jours et en tant que président de l'administration portuaire, je dois m'assurer que tout soit fait mais, il n'y a pas grand monde à qui parler.

M. Peter Stoffer: Allez-vous à Charlottetown ou à Moncton?

M. Darrell Lesperance: À Charlottetown.

M. Peter Stoffer: Traitez-vous avec Moncton?

M. Darrell Lesperance: Il y a un type à Moncton qui fait du remplacement à l'heure actuelle.

M. Peter Stoffer: Je suppose que les rapports que vous avez, non pas avec Jim, mais avec les autres gens sur place, localement, sont assez bons, je veux dire vos rapports, votre capacité de travailler avec eux et de leur faire des suggestions, et ainsi de suite. Nous avons entendu dire à Terre-Neuve que les rapports entre le personnel des Ports pour petits bateaux et le personnel du MPO et l'administration portuaire pour les pêcheurs sont assez bons.

M. Darrell Lesperance: Oui, les rapports n'ont pas été si mauvais jusqu'à cet hiver, mais comme je l'ai dit, le bureau manque de personnel et nous entrons dans une période de l'année passablement occupée. J'aimerais bien que l'on puisse réaliser les projets que nous pouvons avoir ou faire les certaines choses un mois ou deux d'avance, avant que nous ne partions tous pour la pêche. Vos

bénévoles sont surtaxés. La semaine prochaine, je devrai consacrer quelques jours à travailler au port en plus de mes préparatifs pour la saison de pêche.

M. Peter Stoffer: Merci, messieurs.

Le président: Merci, monsieur Stoffer.

Monsieur Kamp.

M. Randy Kamp: Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs, d'être venus. Il fait bon être ici. Je suis de la Colombie-Britannique.

Je commence donc. Je n'ai que quelques questions, et mon collègue, M. Calkins, en aura sans doute quelques-unes lui aussi.

Vous êtes tous des pêcheurs de homard, si je comprends bien. Est-ce que les pêcheurs de homard de l'Île-du-Prince-Édouard gagnent relativement bien leur vie, ces jours-ci?

M. Gérard Steele: Bien sûr, nous gagnons bien notre vie. C'est un gagne-pain convenable.

M. Randy Kamp: Par conséquent, les choses sont relativement bonnes pour ces 76 propriétaires de bateau.

Vous dites que vous devez procéder au dragage deux ou trois fois par année. Quel processus suivez-vous lorsque vous devez faire le dragage? À qui vous adressez-vous? Je ne suis pas sûr d'avoir entendu quand vous disiez que vous devez, en quelque sorte, quêter pour obtenir que le dragage soit fait, ou s'il y a un processus qui donne des résultats.

M. Darrell Lesperance: La première des choses, s'il faut draguer nous nous adressons d'abord au personnel des Ports pour petits bateaux. Ce service doit autoriser le dragage. Ensuite, il faut suivre un processus d'appel d'offres et obtenir deux, trois ou quatre soumissions. En tant que bénévoles, c'est ce que nous devons faire. Présentement, le processus est en cours. Il faut prendre ces soumissions, les examiner et toujours accorder le contrat au plus bas soumissionnaire.

À l'heure actuelle, à ce temps-ci de l'année, nous sommes très occupés et j'aimerais que le processus se déroule un peu plus tôt afin que l'entrepreneur sache ce qu'il doit faire et que nous sachions ce que nous devons faire. Le chenal pourrait se remplir en deux semaines et il faudrait recommencer.

M. Randy Kamp: Est-ce qu'on vous a déjà refusé une demande de dragage? Est-ce que le dragage a toujours été fait quand vous en aviez besoin?

M. Lewis Miller: Il y a eu des retards qui ont suscité des préoccupations pour la sécurité, c'est sûr. Nous avons dû, pendant une semaine, remorquer des bateaux en attendant que se fasse le dragage. À un certain moment, nous avions des problèmes pour obtenir un permis des gens de l'Environnement, et nous estimons que tel n'aurait pas dû être le cas, parce qu'ils savent où nous prenons le sable à chaque fois. C'est toujours le même endroit, rien n'a changé.

M. Randy Kamp: Comment croyez-vous que ce processus pourrait être amélioré?

M. Lewis Miller: Il suffit de prolonger le quai et il n'y aura pas de problème.

M. Randy Kamp: Combien de fois devriez-vous draguer si le quai était prolongé?

M. Lewis Miller: Il est possible qu'il ne faille pas draguer du tout.

M. Randy Kamp: En êtes-vous sûr?

M. Lewis Miller: De toute évidence, il faudrait un dragage ponctuel à la fin des travaux.

M. Randy Kamp: Y a-t-il eu des études pour montrer que votre théorie est bonne, que votre approche permettrait de régler le problème de dragage?

M. Lewis Miller: Il n'y a pas eu d'étude, mais je puis vous dire qu'aucun ingénieur au monde ne pourrait venir ici et me donner davantage de preuves que les trois personnes qui sont assises ici peuvent vous en donner. Nous observons la situation depuis que nous sommes enfants. Si vous examinez la photo du dessus, prise dans le port de Naufrage, et que vous examinez la jetée est, ou la jetée du côté droit, celle qui va vers le large, vous pouvez voir qu'elle se situe dans le brise-lames et à peine au-dessus de la rive. Il est logique de dire que cela se remplira. Il faut aller plus vers le large.

À mon avis, la structure a été mal conçue au départ. J'ai une assez longue expérience de la façon dont le sable est déplacé par les courants et les marées, la lune et ainsi de suite; il se déplace d'Ouest en Est, parce que les marées prédominantes vont vers l'Est. Si la structure de l'Est était parallèle à la structure de l'Ouest, le sable serait emporté et s'arrêterait à l'Est de la structure Est, qui se trouve hors de notre voie de navigation. Cela est bien connu des gens qui sont ici, puisque nous observons cela en tout temps.

M. Randy Kamp: Dans le mémoire que j'ai vu ici sur la table, on dit vers la fin qu'il semble que le ministère se décharge de plus en plus de ses responsabilités. À quelles responsabilités faites-vous référence? Pouvez-vous commenter davantage cette affirmation?

M. Darrell Lesperance: Je vous dirais qu'à titre de responsable du port, il faut d'abord voir à l'entretien courant. Il faut s'occuper de l'électricité, de l'eau, du téléphone et de l'éclairage. Nous payons pour tout cela nous-mêmes. Nous avons même embauché un gardien de nuit que nous devons payer. S'il arrivait quelque chose, nous n'aurions pas vraiment les fonds nécessaires pour en faire davantage.

Quelqu'un m'a dit l'an dernier que peut-être nous devrions augmenter les droits de port pour payer tous ces petits projets. Pour moi, cela est inacceptable.

M. Randy Kamp: Je crois que cela pourrait être l'occasion d'un débat intéressant.

Comme vous le savez, le programme des administrations portuaires a plusieurs objectifs. J'estime qu'il y a des avantages et des inconvénients. Les avantages sont que les utilisateurs auraient leur mot à dire sur ce qui se passe dans leurs ports, que les droits qui sont perçus leurs appartiendraient plutôt que d'aller dans un fond commun sans jamais revenir. Je crois que l'inconvénient serait que l'on s'attendrait des administrations portuaires qu'elles prennent charge de tout ce qui s'appelle entretien mineur, peu importe ce que cela signifie. Je comprends votre frustration.

Monsieur Calkins, si vous avez quelque chose à ajouter...

M. Blaine Calkins: Je m'en remets au président, car je crois qu'il a une observation à faire.

Le président: Permettez-moi de prendre quelques minutes de votre temps. Je viens d'être informé que le ministre Hearn vient d'annoncer un projet de dragage d'urgence pour le port de Naufrage, il y a quelques instants à peine. Peut-être que votre présence ici aujourd'hui a contribué à cette annonce. Le projet permettra aux pêcheurs de l'Est de l'Île-du-Prince-Édouard de mettre leurs casiers à bord des bateaux et de se préparer en toute sécurité pour la pêche au homard du printemps. Je vous en donne lecture :

L'honorable Loyola Hearn, ministre de Pêches et Océans, a annoncé que le gouvernement fédéral entreprend des travaux de dragage d'urgence du chenal d'entrée du port de Naufrage, dans le comté de Kings.

« Il doit y avoir assez d'eau dans le bassin pour permettre aux pêcheurs de naviguer en sécurité, a expliqué le ministre Hearn. C'est pourquoi nous nous empressons d'effectuer des travaux de dragage à Naufrage afin que le port soit prêt à temps pour l'ouverture de la saison printanière de pêche au homard. »

Le chenal d'entrée de Naufrage est tellement rempli qu'il n'y a plus assez d'eau pour que les navires puissent se déplacer de façon sécuritaire lorsqu'ils sont vides, encore moins lorsqu'ils sont chargés de casiers à homard. Un secteur situé entre les brise-lames sera dragué afin que le chenal ait une profondeur suffisante à marée basse. Les travaux commenceront le plus tôt possible et ils seront terminés avant l'ouverture de la saison de pêche au homard, le 1^{er} mai.

Ce projet sera mis à exécution par le ministère des Pêches et des Océans, dans le cadre de son programme des Ports pour petits bateaux et en collaboration avec l'administration portuaire qui gère et exploite les installations...

Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance des ports pour petits bateaux pour les collectivités de tout le pays. C'est pourquoi, depuis février 2006, il a majoré de 20 millions de dollars le financement annuel permanent du programme des Ports pour petits bateaux. De plus, dans le Budget 2008, il a prévu un investissement supplémentaire de 10 millions de dollars pour des travaux de réparation et de dépollution...

Pour obtenir plus d'information, il faut s'adresser au bureau de Moncton, au Nouveau-Brunswick.

Je voulais simplement vous le laisser savoir.

● (1145)

L'hon. Lawrence MacAulay: Merci beaucoup, monsieur le président.

Darrell, comme vous le savez, vous et l'administration portuaire insistez depuis longtemps, tout comme je l'ai fait, pour que cela se produise. Comme vous pouvez le constater, si vous travaillez ensemble et vous continuez d'exercer des pressions, les choses bougeront. Tout cela montre que si vous exercez des pressions sur le gouvernement et sur nous, les choses peuvent évoluer. Vous avez fait un exposé merveilleux ici aujourd'hui. Il est extraordinaire d'obtenir des fonds pour le dragage, mais nous voulons aussi que ces fonds servent là où ils devraient servir — au prolongement de la jetée — afin que nous n'ayons pas à dépenser les mêmes fonds à chaque année. Si vous faites un prolongement des deux côtés du quai, il ne sera plus nécessaire d'intervenir. Nous continuerons de faire des pressions et de nous assurer que les choses avancent. Je puis vous assurer qu'en bout de ligne les choses évolueront.

Je vous remercie beaucoup, les gars.

Le président: Je suis sûr qu'il s'agit d'une bonne nouvelle pour vous tous, pour tous ceux qui sont engagés dans ce dossier. Je tiens à vous remercier de votre exposé et, au nom de notre comité, je vous remercie pour le temps et les efforts que vous avez consacrés en tant que bénévoles au sein de l'administration portuaire et je remercie les administrations portuaires de toute la province. Je sais qu'il y a eu des discussions concernant la mise en place des administrations portuaires. Je me souviens d'avoir été un des membres fondateurs de notre administration portuaire, dans ma collectivité, et je sais que nous avons également bénéficié d'une aide extérieure. Si nous n'avions pas adhéré à ce projet, nous aurions été laissés pour compte. Il était donc important de nous adapter au modèle d'administration portuaire. Je serai honnête avec vous et je vous dirai que dans plusieurs cas, le modèle fonctionne assez bien, mais qu'il y a toujours des préoccupations et des problèmes.

Je vous remercie de votre exposé.

La séance est levée.

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

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

**Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :
Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:
<http://www.parl.gc.ca>**

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

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