



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 025 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 14 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 lundi 14 avril 2008

• (1405)

[Traduction]

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

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins aujourd'hui ainsi qu'aux représentants des médias qui se sont joints à nous; M. Gary Sooley, également, qui nous a accompagnés aujourd'hui et qui représente la division des ports pour petits bateaux à Terre-Neuve-et-Labrador. J'aimerais également souhaiter la bienvenue à tous les visiteurs.

J'aimerais expliquer à nos invités comment nous fonctionnons. Nous représentons le Comité permanent des pêches et des océans du Parlement canadien. Nous représentons les quatre partis politiques présents à la Chambre des communes: le Parti conservateur, le Parti libéral, le Bloc québécois et le Nouveau Parti démocratique...

En fait, où est notre néo-démocrate?

Une voix: Il a disparu.

Le président: Oui. De toute façon, il n'est certainement pas très loin. Notre député néo-démocrate est Peter Stoffer.

Nous avons entamé l'automne dernier une étude du programme des ports pour petits bateaux. Nous procédons actuellement au deuxième volet de cette étude. Nous avons entendu à Ottawa des témoins, dont Bill Goulding qui est ici aujourd'hui et qui vient de Terre-Neuve-et-Labrador, ainsi que d'autres intervenants et qui participent au programme des ports pour petits bateaux dans toutes les régions du pays. Nous avons également entendu les représentants du Conseil national des administrations portuaires à Ottawa. Nous avons rencontré d'autres témoins.

Nous voulons rédiger un rapport que nous déposerons à la Chambre dans le but d'améliorer le programme des ports pour petits bateaux. Cela inclut aussi l'infrastructure maritime, comme les quais et les choses du genre. Si, à titre de membres des administrations portuaires, vous jugez qu'il serait bon d'avoir de la formation... Vous êtes un organisme de bénévoles, et si vous pensez à titre de bénévoles que nous devrions mentionner certaines choses dans le rapport quant aux façons d'améliorer le programme des administrations portuaires, la constitution de ces administrations, aucun sujet n'est écarté tant que ça touche les administrations portuaires.

Nous voyageons en régions; notre première étape est ici aujourd'hui à Terre-Neuve-et-Labrador; nous nous déplaçons pour rencontrer des gens comme vous qui s'occupent des administrations portuaires, qui font partie de comités. Nous voulons savoir ce que vous pensez et nous voulons également donner aux membres de notre comité l'occasion de vous poser des questions. Nous nous rendrons plus tard cette semaine à l'Île-du-Prince-Édouard, en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick, et nous terminerons nos déplacements au Québec, vendredi soir.

Je tiens d'abord à vous remercier d'être venus nous rencontrer aujourd'hui. Je sais qu'il est possible que certains d'entre vous n'aient jamais eu à témoigner devant un comité parlementaire. Nul besoin d'être nerveux. C'est simplement comme si vous étiez à la maison et que vous parliez à vos copains — et copines.

Vous verrez des gens qui nous entourent dans la salle. Ce sont ceux qui nous accompagnent pour nous aider dans nos travaux. Notre documentaliste, François, est à mes côtés et à ma gauche, se trouve Julia, notre greffière.

Nous sommes également accompagnés d'interprètes. Il est très important d'être accompagnés d'interprètes lorsque nous visitons la province de Terre-Neuve-et-Labrador parce que parfois, ils ont de la difficulté à suivre ce que je dis. Je suis accompagné de certains de mes collègues de Terre-Neuve-et-Labrador, et je sais qu'il sera peut-être difficile, à certains moments, de bien tout comprendre. De plus, les interprètes, ne l'oubliez pas, travaillent pendant que vous parlez. Parfois, ils me font signe de ralentir et ça se pourrait fort bien que je doive vous demander de faire la même chose.

Je vais vous demander maintenant de présenter des commentaires liminaires. Dites-nous qui vous êtes, quel groupe vous représentez, puis présentez quelques commentaires sur le programme des ports pour petits bateaux, les administrations portuaires, peu importe, puis nous passerons à la période des questions. Nous disposerons d'un peu plus d'une heure pour les questions. Si vous voulez à ce moment-là ajouter plus de précisions ou faire d'autres commentaires, vous pourrez le faire.

Encore une fois, je tiens à vous remercier d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

Nous commencerons par M. Donald Drew.

• (1410)

M. Donald Drew (président, Harbour Authority of Bay Bulls): Je m'appelle Don Drew et je suis le président de l'Administration portuaire de Bay Bulls. Je suis également le maire de Bay Bulls.

Je fais partie de l'administration portuaire depuis sa création en 1989. Nous avons commencé nos travaux au printemps 1990. Nous avons deux quais d'environ 200 pieds de longueur. Nous avons 18 bateaux actifs de moins de 35 pieds dans la collectivité. Nous avons également huit bateaux de l'extérieur qui viennent pêcher dans la région. De plus, pendant l'année, nous accueillons bon nombre de bateaux de passage qui vont débarquer leurs prises dans la communauté voisine de Witless Bay; mais puisque cette communauté n'a pas d'installation d'amarrage bien abritée, ils viennent s'amarrer à Bay Bulls. Nous avons également, à Bay Bulls, trois des plus importantes organisations de voyage en bateau d'excursion de la province. Ils n'offrent pas le service à partir de nos installations, mais juste à côté. Nous accueillons, de plus, nombre de plaisanciers.

Nos principaux clients sont les pêcheurs. Lorsque le moratoire a été imposé en 1992, la plupart des bateaux qui s'amarreraient chez nous faisaient de 18 à 30 pieds, il s'agissait de petits doris, des embarcations non pontées, d'où on utilisait des trappes à homard et des filets maillants. Dans certains cas, il y a un partenariat, et deux entreprises de pêche partagent un bateau. Ce partenariat est autorisé. Conformément aux nouveaux règlements, il y aura désormais absorption d'entreprises. Le problème, c'est que nous n'avions déjà pas beaucoup d'espace en 1992 alors que les bateaux étaient plus petits, et aujourd'hui, avec des bateaux qui font 35 pieds, nous avons encore moins de place.

De plus, le port devient centralisé. Il y a ces huit autres bateaux de passage, et chaque année, il y en a de plus en plus. Nous ne voulons pas refuser de les laisser s'amarrer chez nous. Il s'agit de pêcheurs. En fait, nous sommes solidaires. Tout le monde essaie de faire ce qu'il peut pour aider les autres.

Cependant, le fait est que nous n'avons pas assez d'espace. Il y a quelques années — en fait, peu de temps après la création de l'administration portuaire — nous avions demandé de l'aide pour la construction d'un brise-lames qui s'imposait. Il nous aurait permis d'assurer la pleine utilisation de nos installations. Aujourd'hui, particulièrement lorsque le vent vient du Sud-Est, pratiquement tout un des côtés du quai, un de nos épis de quai ne peut pas être utilisé parce qu'il n'est pas abrité. En raison du vent, d'autres bateaux viennent s'amarrer, les bateaux d'excursion, les bateaux de plaisance... À l'occasion, si le vent est assez fort, nous pouvons avoir environ 40 bateaux, qui sont deux ou trois côte à côte, en rangs d'oignons, amarrés à un quai qui n'a suffisamment d'espace que pour 10 bateaux.

Nous faisons ce que nous pouvons et ce que nous avons. Nous l'avons toujours fait. Et nous avons cherché des solutions moins ordinaires. Il y a environ 10 ans, j'ai communiqué avec la société pétrolière qui exploite en zone hauturière et qui construisait une installation. Ils ne voulaient pas que les pêcheurs soient amarrés à de simples sangles, un système que nous utilisions beaucoup à l'époque parce que nous n'avions pas suffisamment d'espace. Nous avons su convaincre la société pétrolière de construire un quai et un brise-lames pour l'Administration portuaire de Bay Bulls, gratuitement, sans avoir à demander l'aide du gouvernement. Après deux ans de négociations, en 2001 nous avons pu utiliser ces installations. Cela nous a permis d'avoir accès à huit postes d'amarrage supplémentaires, sans avoir à demander l'aide financière du gouvernement.

Lorsque le quai a été construit, il y avait eu toutes sortes de négociations. Le ministère avait dit « Écoutez, s'il peut convaincre une société pétrolière de construire un quai, peut-être le gouvernement pourrait-il mettre la main à la pâte et construire le brise-lames. Nous attendons toujours pour obtenir le brise-lames. Un des deux quais qui étaient déjà construits lorsque le moratoire a été annoncé et que nous avons conservés lors de la création de l'administration portuaire est en piètre état, en fait il a complètement pourri. Nous en avons construit un autre pour le remplacer. Nous attendons toujours le brise-lames.

Nous ne blâmons pas du tout la direction des ports pour petits bateaux. Ces fonctionnaires font ce qu'ils peuvent avec l'argent dont ils disposent. Le problème, c'est qu'ils reçoivent très peu d'argent.

Les quais que nous construisons à Terre-Neuve ont une durée utile prévue générale d'environ 25 ans. Je pêche depuis 25 ans. Le premier quai où j'amarrerais quand j'ai commencé à pêcher, qui a été construit juste avant que je ne commence à pêcher, a déjà été remplacé. Mais quand vous pensez aux diverses villes d'Europe, les gens s'amarront

aujourd'hui aux mêmes quais où se sont amarrés Christophe Colomb et John Cabot avant de traverser l'Atlantique. Ces quais existent toujours aujourd'hui.

Il y a quelque chose qui cloche. Nous gaspillons de l'argent. Nous devrions construire des installations qui durent longtemps. Nous avons simplement construit dans le cadre d'une vision à court terme, simplement pour composer avec les problèmes qui existent aujourd'hui. Nous avons besoin d'un brise-lames à Bay Bulls, je ne le cache pas, mais il faut quand même le construire comme il faut. Notre administration portuaire veut construire des installations qui seront disponibles pour les pêcheurs — notre principale priorité, puisqu'après tout c'est un port de pêche — et qui nous permettra également de devenir vraiment autonomes.

Comme je l'ai déjà signalé, nous avons dans notre région des bateaux d'excursion et des plaisanciers. Il y a des bateaux de pêcheurs d'espadon qui viennent s'amarrer chez nous. Ils débarquent entre 2,5 et 3 millions de dollars d'espadon ici chaque année, des produits qui sont expédiés à partir de la province. Il ne faut pas oublier les bateaux de croisière qui visitent nombre de ports de la province.

Tout cela représente une source de revenus pour l'administration portuaire, qui est autonome. C'est en fait un conseil municipal qui est niché sur le rivage. C'est simple, et elle devrait être traitée comme s'il s'agissait en fait d'un conseil municipal.

Ceux qui acheminent par camion des céréales des Prairies ou des produits fabriqués de l'Ontario et du Québec vers les États-Unis ont besoin d'une autoroute. Pour nous, l'élément qui est le plus important dans notre autoroute, c'est ce quai. Il nous faut absolument assurer l'infrastructure nécessaire pour que ces quais soient dans un état adéquat, pour qu'ils soient bien abrités. Si nous n'avons pas ce jalon de l'autoroute, nous ne pouvons fonctionner.

Dans ma propre communauté, le bateau moyen à l'époque où le moratoire a été annoncé aurait coûté entre 10 000 et 15 000 \$. Aujourd'hui, on parle de bateaux de plus de 150 000 \$. Nous effectuons d'importants investissements. En 1992, voyez-vous, le problème est que les gens ont simplement dit bon, les pêches c'est fini. Mais les pêcheurs n'étaient pas du même avis. Nous avons décidé d'investir beaucoup. Toutes les entreprises de pêche représentées autour de la table ont investi des centaines de milliers de dollars, des millions de dollars, dans les entreprises de pêche et dans nos communautés. Nous employons des résidents des communautés. Sans nous, nombre de collectivités disparaîtraient simplement. Nous avons besoin de cet investissement, pas simplement pour permettre à ces collectivités de survivre mais bien de prospérer.

• (1415)

Le président: Merci, Don.

Rom.

M. Rom Dalton (Harbour Authority of Admirals Beach): Monsieur le président, monsieur Manning, distingués députés membres du Comité permanent des pêches et des océans, collègues membres de l'Administration portuaire du district d'Avalon, c'est un honneur et un privilège pour moi d'avoir l'occasion de vous parler aujourd'hui de l'importance du rôle que jouent les administrations portuaires dans nos collectivités.

Notre communauté est une communauté rurale et la grande majorité des résidents gagnent leur vie de l'exploitation des ressources halieutiques, qu'ils travaillent en mer ou sur la terre. La majorité des résidents sont catholiques et d'origine irlandaise, et à leurs yeux, l'église est un aspect important de notre vie communautaire; de la même façon, nombreux sont d'avis que le quai est un élément aussi sacré que l'église pour la communauté.

Il y a six administrations portuaires dans St-Mary's Bay: Admirals Beach, Branch, O'Donnells, Riverhead, St. Mary's et St. Shotts.

Admirals Beach est le port de débarquement désigné et son quai peut accueillir trois bateaux. Il serait dangereux de s'y amarrer pendant l'hiver.

Branch est un port désigné pour le débarquement mais les bateaux qui fréquentent ce port doivent tenir compte des marées parce que le petit cours d'eau qui quitte l'étang n'est pas très profond et ne peut accueillir que les bateaux à faible tirant d'eau. Ce quai peut accueillir sept bateaux et on peut s'y amarrer l'hiver.

St. Shotts est sur le promontoire de St. Mary's Bay, et depuis le moratoire n'est utilisé que pour la pêche indicatrice de la morue. Depuis l'attribution d'un quota de crabe à la flottille des bateaux de moins de 35 pieds, et puisqu'on se sert de bateaux plus gros, les pêcheurs de la région utilisent les ports de la baie. St. Shotts est un port de débarquement, où l'on ne devrait pas s'amarrer l'été ou l'hiver.

O'Donnells est un port désigné pour le débarquement et son quai peut accueillir sept bateaux. Il est possible de s'y amarrer l'hiver tant que les bateaux ne se trouvent pas côte à côte. C'est également le seul port qui peut accueillir les bateaux de 65 pieds.

St. Mary's est un port de débarquement désigné. Puisqu'on y trouve un flot de fond assez important, il est difficile d'y amarrer les bateaux, même pour la nuit pendant l'été.

Riverhead est un port désigné pour le débarquement, et après des années de pressions exercées pour qu'on désigne le seul port naturel de la baie une administration portuaire, les intervenants ont enfin réussi il y a quelques années. Le quai de Riverhead peut accueillir six bateaux, et grâce à des quais flottants, il est possible d'y accueillir plus de bateaux pendant la saison de pêche. Il s'agit d'un port qui est sécuritaire à longueur d'année.

Il y a environ 70 bateaux de 35 à 65 pieds dans la baie St. Mary's, et on retrouve également dans cette zone plusieurs bateaux rapides. Le Centre de services maritimes d'Admirals Beach devrait fermer, on l'a annoncé, ce qui veut dire que 20 à 30 bateaux qui s'y sont amarrés pendant les 25 dernières années, devront trouver un autre endroit et il faudra trouver d'autres sports sécuritaires pour amarrer les gros bateaux de pêche au crabe.

Même si je suis convaincu que les administrations portuaires sont très heureuses de l'argent qu'on a dépensé dans notre région, je sais qu'elles reconnaîtront toutes qu'il nous faut plus d'argent pour investir dans l'amélioration de leurs ports. Par exemple, à O'Donnells il faut ajouter un L sur le quai pour protéger le port des vents de l'Ouest; il faudrait également ajouter 300 pieds de quai pour accueillir les bateaux supplémentaires. Tout cela représenterait des investissements d'environ deux millions de dollars.

Il faut assurer, à l'Administration portuaire de Branch, du dragage, la construction d'un quai supplémentaire, ainsi que l'ajout de pierre de carapace et d'une bande piétonne, ce qui devrait coûter environ un million de dollars.

Il faut assurer le dragage du bassin et de l'entrée du quai à l'Administration portuaire de Bridgehead; et une fois que les travaux seront terminés, ils n'auront pas besoin d'être répétés. En hiver la mer

ne cause aucun problème. Cela coûterait entre deux et trois millions de dollars.

Admirals Beach a besoin de pierre de carapace afin de protéger le port et d'empêcher le sable de la plage de se retrouver dans le bassin. On avait procédé au dragage l'année dernière. Il faut également que la ligne d'eau soit prolongée de sorte que la rampe de mise à l'eau soit plus facilement accessible et qu'il y ait plus de postes d'amarrage au quai. Tout cela devrait coûter environ deux millions de dollars.

L'Administration portuaire de St. Shotts a pratiquement perdu toute sa rampe de mise à l'eau à la suite d'une tempête il y a quelques années, et cette installation n'a toujours pas été réparée.

L'Administration portuaire de St. Mary's est la plus jeune administration de la région et a besoin d'installer un revêtement des deux côtés du quai et une structure en L à l'extrémité du quai. Ça devrait coûter près d'un million de dollars.

Comme vous pouvez le constater, nous avons beaucoup accompli mais il nous reste encore beaucoup à faire. Il nous faut des travaux qui coûteraient environ huit millions de dollars dans ces six administrations portuaires. Évidemment, cela n'inclut pas les salles de toilette, qui sont obligatoires dans les ports de débarquement et les rampes de mise à l'eau pour les petits bateaux.

Et ce qu'on a oublié dans toutes ces belles paroles et belles promesses, c'est que tout le travail qui a été accompli à ce jour l'a été par des bénévoles de l'île. Si les bénévoles qui font partie de ces administrations portuaires ne constatent pas que des progrès sont effectués sous peu, ils se décourageront peut-être. C'est pourquoi je vous exhorte tous à tout faire pour vous assurer que les administrations portuaires seront remises dans un état raisonnable le plus tôt possible.

Merci.

Le président: Merci, Rom.

Kevin.

• (1420)

M. Kevin McGrath (Harbour Authority of St. Brides): Bonjour. Je m'appelle Kevin McGrath, je suis un pêcheur de St. Brides, le même port d'où vient M. Manning. J'espère que lorsque M. Manning va à Ottawa et qu'il se présente aux gens il dit qu'il vient du même port que le pêcheur Kevin McGrath.

Le président: Je vous ai déjà dit que c'est ce que je faisais.

M. Kevin McGrath: Le 16 octobre 1990, notre administration portuaire a été constituée en société et s'est dotée d'un conseil d'administration composé de cinq membres élus. L'administration portuaire a pour mission d'exploiter et de gérer un port de pêche commercial à St. Brides, dans le respect des normes de sécurité. Nous célébrons cette année notre dix-huitième anniversaire.

À l'heure actuelle, le conseil d'administration local gère des terrains de trois hectares et demi loués de la Direction des ports pour petits bateaux. Il gère aussi les brise-lames situés à l'Est et à l'Ouest, deux quais longitudinaux, huit quais flottants et une jetée flottante, les bureaux de l'administration portuaire, le dépôt d'appâts, trois systèmes de déchargement, les systèmes d'adduction d'eau salée et d'eau potable, un terrain de stationnement bitumé, la garde côtière, l'avertisseur pneumatique et les aides à la navigation.

Depuis la création de notre administration portuaire, avec l'aide des députés provinciaux et fédéraux, dont M. Manning ici, nous nous sommes dotés d'un port très attrayant. Or, il n'est toujours pas sûr étant donné le nombre et la taille des bateaux qui l'utilisent. Comme nos pêcheurs plus âgés partent à la retraite, les plus jeunes prennent la relève et ils s'achètent tout de suite des bateaux plus neufs et plus gros pour pouvoir aller pêcher plus loin au large.

À l'heure actuelle, il y a à St. Brides 45 entreprises de pêche permanentes et 20 à 25 autres bateaux qui viennent des localités environnantes dont Placentia, Branch, et même de plus loin, de St. Mary's Bay, pour y débarquer leurs prises. L'an dernier, 3,8 millions de livres de produits de la mer ont été débarqués, notamment du crabe, de la morue, des oeufs de lompe, du flétan et même du thon. Nous avons une usine de transformation située sur le quai de St. Brides où nous transformons la plupart des poissons de fond, ce qui crée de l'emploi pour les résidents pendant huit mois.

Oui, notre port est très grouillant d'activités pour l'heure. Mais nous avons entrepris des travaux de dynamitage et de dragage pour accroître la sécurité du port, car quand la tempête se lève, nous devons aller nous réfugier dans des localités plus éloignées, à 30 ou 40 milles plus loin, et c'est très coûteux. Et parfois quand la tempête se lève pendant la nuit, il s'avère impossible de déplacer les bateaux. En 1999, nous avons subi Gert, un ouragan de forte catégorie qui a énormément endommagé les bateaux du port de St. Brides.

Les sommes que nous investissons à l'heure actuelle sont donc insuffisantes. Il faut que des crédits soient approuvés sans tarder pour cette année afin que nous puissions construire un quai longitudinal dans cette zone nouvellement draguée pour que nos bateaux de pêche puissent y mouiller en toute sécurité.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous sommes situés directement sur le cap de Placentia Bay. La réserve écologique de Cape St. Mary's n'est que sept milles plus loin. Nous recevons donc beaucoup de touristes et de bateaux de tourisme qui viennent dans notre port. À l'heure actuelle, il est surpeuplé et surachalandé étant donné le nombre de bateaux de pêche qui viennent débarquer leurs prises et les bateaux de touristes ont du mal à accoster pour laisser descendre leurs passagers.

Il y a donc de nombreuses raisons pour lesquelles il faut investir davantage à St. Brides. J'ai apporté quelques photos pour vous donner une idée du niveau d'activité dans le port.

Voici un bateau de croisière qui mouillait dans la baie. C'était une belle journée et ils ont pu accoster pour que leurs passagers descendent. La plupart des bateaux étaient partis à la pêche et il y avait donc un peu plus de place, mais certains jours le port est très encombré.

• (1425)

Le président: Quand vous les aurez expliquées, vous pourrez les faire circuler.

M. Kevin McGrath: Oui.

Voici une vue aérienne du port lui-même. C'est ici que nous faisons des travaux de dragage. Nous avons calculé qu'il nous faudrait un quai longitudinal de 300 pieds parce qu'à l'heure actuelle, quand les gros bateaux viennent débarquer leurs prises, ils doivent s'amarrer sous ces grues à flèche. Ils ne peuvent pas s'avancer plus loin. Cela gêne donc l'accès des bateaux qui arrivent plus tard.

Merci.

Le président: Merci, Kevin, et merci pour les photos.

Faites circuler les photos s'il vous plaît et nous veillerons à ce que Kevin les récupère.

Monsieur Petten, nous avons visité votre port ce matin. Bon nombre de mes collègues ont tout compris.

Avant que je ne vous donne la parole, je devrais faire ce que je n'ai pas fait au début de la réunion et souhaiter la bienvenue dans la circonscription d'Avalon de Terre-Neuve-et-Labrador à mes collègues et à ceux qui ne sont pas d'ici. Je suis fier de dire que c'est notre circonscription.

Monsieur Petten.

• (1430)

M. Ross Petten (Harbour Authority of Port de Grave): Merci, monsieur le président.

Je m'appelle Ross Petten et je suis de Port de Grave. Je siège au conseil de l'administration portuaire depuis quelques années déjà. Ce matin, quelqu'un m'a téléphoné pour me demander si j'aimerais venir vous rencontrer alors je ne suis pas très bien préparé. Je ferai de mon mieux compte tenu des circonstances.

Nous avons un excellent port à Port de Grave. C'est un port que nous avons aménagé. Nous y avons fait beaucoup de travaux au cours des 10 dernières années. Nous y avons investi plus de 10 millions de dollars, je crois. Au départ, le port était un véritable cauchemar. Il avait une embouchure différente. L'accès se faisait par l'Est depuis la haute mer et nous l'avons modifié pour que l'entrée dans le port se fasse par l'Ouest.

Étant donné la nature de notre port, nous accueillons beaucoup de bateaux très coûteux. Nous avons une flottille de bateaux de taille plus grande que ceux que l'on trouve généralement dans le reste de la province. Vous verrez certains de ces bateaux plus gros dans le port de Port de Grave. Je dirais que le coût moyen de la plupart de ces bateaux s'élève à plus d'un million de dollars. Nous accueillons aussi des bateaux plus petits, mais en plus petit nombre. La plupart des bateaux font 65 pieds de longueur.

Nous avons des toilettes et des installations de service pour tous nos bateaux. Nous accueillons aussi beaucoup de bateaux provenant d'autres localités surtout lorsqu'il s'agit de les amarrer pour l'hiver. Ils viennent de tout le littoral de l'île. Nous les recevons du Labrador et d'ailleurs.

Quand nous avons aménagé notre port, nous avons dû faire beaucoup de dynamitage. Les travaux étaient importants. Nous avons aussi des quais flottants pour les plus petits bateaux ou les bateaux de plaisance.

Peu importe la taille du port, ce n'est jamais suffisant. Les bateaux ne peuvent pas accoster sans que d'autres acceptent sans rechigner de se déplacer pour laisser d'autres bateaux débarquer leurs prises ou que d'autres bateaux s'amarront à eux. Il faut toujours miser sur la coopération mais cela n'élimine pas la nécessité de faire des travaux. Nous souhaitons toujours obtenir plus d'argent pour agrandir les installations ou en construire de nouvelles. Nous aimerions aussi que notre nom soit sur la liste parce que nous souhaitons toujours construire de nouveaux murs pour le port ou installer de nouveaux quais flottants.

Nous sommes par ailleurs un secteur de bénévolat. J'aimerais certainement qu'il y ait davantage de financement pour cela afin que nous puissions dispenser de la formation. Certains des programmes offerts échappent à notre champ de compétences. Cela exige énormément de travail. Et c'est beaucoup demander aux bénévoles, je vous le dis honnêtement. J'estime qu'il faudrait injecter davantage de fonds dans ces secteurs d'activité.

C'est tout ce que j'avais à dire. Merci.

Le président: Merci, monsieur Petten.

Je remercie tous nos témoins.

M. Petten vient de parler des bénévoles et c'est justement l'un des thèmes de nos réunions — ne pas parler uniquement des quais et de l'infrastructure mais aussi des problèmes associés au bénévolat. D'autres témoins nous ont déjà parlé de la lassitude des bénévoles qui siègent au conseil des administrations portuaires mais qui travaillent aussi dans nos collectivités. C'est certainement un aspect que nous devons examiner et aborder dans notre rapport.

Permettez-moi d'expliquer aux témoins comment fonctionne la période des questions. L'opposition officielle, le Parti libéral, a dix minutes; le Bloc a sept minutes; le NPD a cinq minutes et les députés ministériels ont dix minutes. Si nous faisons un deuxième tour, chaque intervenant a droit à cinq minutes.

Monsieur MacAulay, je crois que vous allez ouvrir le bal cet après-midi.

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

Je suis ravi d'être ici. Je suis heureux de vous rencontrer. Vos préoccupations ressemblent souvent à celles dont on me fait part dans ma propre circonscription de l'Île-du-Prince-Édouard.

Monsieur Drew, quand vous nous avez livré votre exposé, vous avez mentionné qu'à Bay Bulls, des bateaux sont devenus progressivement plus gros au fil des ans de sorte qu'il vous faut beaucoup plus de capacité. Que coûtent les travaux nécessaires?

M. Donald Drew: Nous avons deux projets différents. Le brise-lames extérieur, essentiel pour assurer la sécurité des bateaux, coûtera un million de dollars. Nous avons un deuxième projet auquel collaborent nos pêcheurs, le secteur du tourisme et les plaisanciers qui pourrait être financé par l'APECA et qui pourrait coûter lui aussi un million de dollars. Le projet qui touche les ports pour petits bateaux, le coût s'élève à un million de dollars. C'est du moins l'estimation qu'on a faite et il y a environ quatre ans.

L'hon. Lawrence MacAulay: La plupart des gens ici connaissent assez bien le secteur des pêches et l'importance du brise-lames pour la sécurité des bateaux, la protection du quai et tout le reste. Ce serait aussi un investissement durable. Vous avez dit, je crois, que les ports en Europe peuvent durer beaucoup plus longtemps et qu'il est donc important de construire ces brise-lames, ne serait-ce que par souci de sécurité.

M. Donald Drew: Le quai dont je parlais, le quai extérieur, a été construit il y a je crois 30 ou 32 ans et pour les cinq premières années, il est resté inutilisé parce qu'il était trop court. Nous l'avons rallongé et de plus en plus de pêcheurs se sont mis à l'utiliser après avoir perdu leurs propres installations détruites par les glaces de mer, et il était toujours possible d'utiliser son propre collier ancré. Or, quand le pétrole hauturier s'est mis à transiter par Bay Bulls, nous ne pouvions plus utiliser les colliers, qui sont des emplacements de mouillage. Nous avons donc été contraints de continuer d'utiliser les installations que nous avons.

Comme je l'ai déjà dit, ce quai en particulier trahit son âge. Sans le brise-lames, il se détériore. Notre quai fait actuellement office de brise-lames qu'il n'est pas abrité.

L'hon. Lawrence MacAulay: Merci.

Je ne veux pas accaparer tout le temps dont nous disposons, Kevin, mais j'ai eu la chance de vous parler quand nous sommes arrivés et je soupçonne que vous avez préparé un plan d'affaires pour

les travaux de dynamitage. Combien de bateaux additionnels pourront mouiller dans le port, combien coûteront les travaux que vous envisagez et quelle est la nécessité des travaux?

• (1435)

M. Kevin McGrath: Eh bien, j'ai constaté dans notre région que les bateaux deviennent beaucoup plus gros. Je l'ai déjà mentionné, nous avons à St. Brides 45 entreprises de pêche. Quinze de ces pêcheurs ont plus de 55 ans. Quand les pêcheurs plus âgés partent à la retraite, leurs jeunes fils ou quelqu'un d'autre dans la collectivité prennent la relève et ces jeunes vont tout de suite s'acheter des bateaux plus modernes et plus gros. Voilà ce qui se produit.

Il y a 20 ans, nous n'avions pas besoin d'une si grande capacité à St. Brides. Nous n'avions que des petits bateaux de 30 pieds et c'est tout. Maintenant, les pêcheurs doivent aller plus loin au large et ont besoin de bateaux plus gros pour transporter plus de glace et tout le reste.

Nous avons fait une analyse de nos coûts l'an dernier avant d'entreprendre les travaux de dragage et les coûts devaient varier entre 900 000 \$ et un peu plus d'un million. Nous avons déjà entrepris les travaux. Nous avons fait approuver 400 000 \$ l'an dernier mais la soumission était sensiblement inférieure à cela et nous n'avons pas utilisé tous les fonds. À l'heure actuelle, nous souhaitons poursuivre les travaux afin de ne pas avoir à aller mouiller dans d'autres ports cet été.

L'hon. Lawrence MacAulay: Merci. Je vais m'arrêter là parce que je veux donner à mes autres collègues la possibilité d'aller voir le quai de M. Petten, voir ce que l'on peut faire avec l'investissement voulu et les retombées économiques que l'on peut en espérer. Je comprends qu'il est important qu'ils puissent le voir et je vais donc céder la parole à un de mes collègues.

Le président: Monsieur Simms, vous avez près de six minutes.

**M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Wind-
sor, Lib.):** C'est parfait.

Messieurs, merci d'être venus. Je suis ravi de revoir ceux que j'ai déjà rencontrés.

J'aimerais me lancer rapidement. Monsieur Drew, vous avez parlé de bateaux en transit. Quand il s'agit d'attribuer du financement aux ports pour petits bateaux, l'un des critères c'est le nombre de pêcheurs à temps plein qui utilisent le quai, ou qui l'utilisent à l'année. Or, vous avez parlé de bateaux en transit. C'est un facteur qui devra être pris en compte. Combien de bateaux en transit accueillez-vous?

Monsieur Petten, vous en avez parlé vous aussi, alors j'aimerais aussi entendre votre réponse.

M. Donald Drew: Nous sommes pour la plupart dans le même bateau que Kevin et Ron puisque nos ports connaissent le même phénomène. Certains quais sont de bons endroits de débarquement. Dans notre cas, c'est à Witless Bay. L'usine de transformation du poisson est là et les bateaux viennent débarquer leurs prises à Witless Bay. Vous pourriez investir 50 millions de dollars environ à Witless Bay et le port n'en serait pas plus sûr parce qu'il est ouvert; il n'est pas abrité.

Les pêcheurs débarquent donc leurs prises et dès que le bateau est vidé, il s'en vient à Bay Bulls. Il pourrait en venir seulement deux ou trois ce soir et encore trois demain soir. Ces bateaux ne déchargent pas leur cale dans notre port. Nous n'avons pas la possibilité de dire que les débarquements à Bay Bulls s'élèvent à tant parce qu'ils ont déjà débarqué leurs produits dans une autre localité avant de venir mouiller dans le port de Bay Bulls pour une ou deux nuits avant de repartir. C'est ce qu'on appelle les bateaux en transit. Nous touchons certains droits d'amarrage, mais ils utilisent les installations. Ils ont besoin des installations, comme c'est le cas à Witless Bay, mais nous ne pouvons pas les accueillir sans agrandir nos installations. Deux ou trois bateaux doivent s'amarrer les uns aux autres dans une zone non abritée.

• (1440)

M. Scott Simms: Ainsi, si les gens de la Direction des ports pour petits bateaux disent que vous avez x nombre de bateaux amarrés à votre quai, il y en a en réalité davantage puisque vous recevez aussi les pêcheurs d'espadon venus des États-Unis.

M. Donald Drew: Les pêcheurs d'espadon se sont avérés une très bonne affaire. Il y avait cinq ou six entreprises des États de la Nouvelle-Angleterre qui venaient mais la plupart des équipages sont maintenant des Terre-Neuviens. L'une est venue l'an dernier et a pris le capitaine et l'ingénieur des deux Terre-Neuviens qui sont descendus chercher le bateau pour le ramener puis le reste de l'équipage a été embauché à Bay Bulls avant le début de la pêche. Il s'agit donc de pêcheurs terre-neuviens.

Beaucoup de membres d'équipage travaillaient sur des plus gros palangriers. Quand la pêche aux crabes et aux crevettes se termine vers la fin de juillet, ils ont leur place sur un bateau américain de pêche à l'espadon et ils peuvent subvenir aux besoins de leurs familles jusqu'en octobre, quand la pêche à l'espadon prend fin.

La valeur des prises débarquées par ces bateaux à Bay Bulls s'élève, tout compte fait, à 2,5 ou 3 millions de dollars. Les entreprises assurent le déchargement des bateaux. L'épicerie est achetée dans la collectivité. Ils ont même acheté pour 110 000 \$ de bois à la quincaillerie locale de Witless Bay pour construire ce que j'appelle des cerceaux, parce que chaque espadon doit être emballé séparément, à deux ou trois par contenant, et recouvert de glace. Cela se fait à Bay Bulls et à Witless Bay, dans la région, puisque nous desservons en fait toute la région. Tout se fait dans ces localités et cela rapporte gros aux membres d'équipage, aux équipes qui font le débarquement et aux quincailleries et autres entreprises.

M. Scott Simms: Monsieur Petten.

M. Ross Petten: Nous faisons aussi le débarquement. Beaucoup de palangriers débarquent leurs prises à Port de Grave qui ne sont pas de là. C'est là une activité, mais c'est aussi un mouillage pour l'hiver puisque notre port est très abrité, je dirais que c'est maintenant l'un des plus sûrs de l'île. Comme je l'ai dit plus tôt, ce n'est pas un port naturel, mais il a été aménagé de telle façon qu'il est comme une grande mare. Il y a des années, les lignes de mouillage n'auraient pas duré une semaine. Depuis que le port a été réaménagé il y a 10 ou 12 ans, il n'est plus nécessaire de changer aussi souvent les lignes de mouillage. Comprenez-vous ce que j'essaie d'expliquer? C'est un excellent port bien abrité.

M. Scott Simms: Combien de bateaux devez-vous refouler au cours d'une saison? À combien devez-vous dire qu'il n'y a plus de place, que même si vous les avez accueillis l'année précédente, les choses ont changé depuis?

Allez-y.

M. Donald Drew: J'aimerais pour ma part vous donner un exemple. Nous faisons le tirage des emplacements de mouillage au quai. Il y a un certain nombre d'emplacements et chacun peut mettre son nom dans un chapeau et choisir, quand son nom est tiré, la place de mouillage qu'il préfère. Il y en a deux ou trois côte à côte. Déjà cette année, j'ai reçu des appels de 12 personnes qui souhaitaient une place, mais que je dois décevoir parce que toutes les places sont déjà prises. Nous accordons une place aux habitués.

M. Scott Simms: Est-ce que ce sont tous de gros bateaux?

M. Donald Drew: La longueur varie entre 20 et 40 pieds selon la taille du bateau. Il y a deux ans, 15 propriétaires de bateaux souhaitaient venir à Bay Bulls pour environ deux semaines — c'était un groupe de plaisanciers — et je n'ai pas pu les accepter. Nous avons réuni un groupe de pêcheurs pour voir comment nous pourrions mouiller leurs bateaux de façon à faire de la place à ces plaisanciers. Nous avons tout essayé. C'était impossible de les caser tous alors ils ne sont pas venus. Ils auraient dépensé de l'argent non seulement dans la région de Bay Bulls, mais dans celle de St. John's aussi et dans d'autres collectivités de l'île.

Ils souhaitaient faire cette escale. Ils avaient l'intention de traverser et de s'arrêter sur la péninsule Burin avant de poursuivre leur route vers Bay St. Mary's et puis la région de Bay Bulls. Comme nous sommes si près de St. John's, c'est un point d'escale vers St. John's et la région d'Avalon, mais nous n'avons pas pu les accueillir faute de place.

Bay Bulls reçoit 85 000 touristes par année qui viennent visiter le refuge d'oiseaux. Nos trois députés libéraux s'y sont rendus l'an dernier et ont participé à la visite en bateau et aux autres activités. J'ai moi-même participé à l'une des visites. C'est typique de ce que nous voyons tous les ans là-bas.

M. Scott Simms: Monsieur Petten, voulez-vous ajouter autre chose?

M. Ross Petten: Nous vivons la même chose. Il n'y a tout simplement pas suffisamment de place de mouillage à quai. C'est impossible. Les bateaux s'amarront les uns aux autres, trois ou quatre de profondeur, et la plupart de nos bateaux ont plus de 65 pieds de longueur. Ainsi, comme je l'ai déjà dit, peu importe la capacité du quai, ce n'est jamais suffisant pour répondre aux besoins de tous. Nous ne nous plaindrions pas si nous pouvions ajouter quelques quais de plus dans le port. Nous avons maintenant plusieurs quais dans le port que vous avez visités ce matin. Il y a plusieurs appointements qui y sont rattachés. Nous aimerions en rajouter.

M. Scott Simms: Allez-y.

M. Rom Dalton: À St. Mary's Bay, comme je l'ai expliqué dans mon exposé, dans toute la baie, il y a six administrations portuaires. La raison en est que la plupart des gens en préfèrent l'une ou l'autre. Même les gens de la région de Placentia viennent dans la région pour se trouver une place à quai. Ils viennent d'Admirals Beach et s'arrêtent à Riverhead, mais ils pourraient s'arrêter n'importe où. Il existe deux ports différents: il y a le port pour le débarquement et il y a des ports abrités. Notre plus grand problème c'est que pendant l'été il n'y a pas suffisamment d'emplacements de mouillage parce que tous les bateaux sont sortis pour la saison et en hiver, il n'y a pas de véritable mouillage.

Le 1^{er} décembre dernier, je suis rentré de vacances. Il y avait eu une grosse tempête et deux amarres s'étaient brisées sur mon bateau à Admirals Beach. Ce n'est pas réellement un port abrité. Je mouille mes bateaux là parce que, quand on va à O'Donnells, que se passe-t-il? Les bateaux sont amarrés côte à côte, donc face au vent d'ouest et quand on les laisse là, ils subissent des avaries. Il n'y a que six emplacements de mouillage à quai; quand on s'amarré à côté d'un autre bateau, les deux s'entrechoquent.

À Riverhead où je laisse mon propre bateau l'hiver, je me suis fait prendre. J'ai dû faire demi-tour et le lancer contre le sable deux ou trois fois avant de réussir à entrer dans le port. J'ai pu ressortir l'autre jour à marée haute. La plupart des plus gros bateaux ne peuvent pas pénétrer dans Branch parce qu'ils ont des courants forts du golfe.

Dans notre région, s'il y a avait des ports de débarquement et des ports abrités... Le plus grave problème c'est qu'il n'y a pas suffisamment de ports abrités où laisser les bateaux en cas de tempête.

• (1445)

M. Scott Simms: Fort intéressant.

Je crois que vous vouliez ajouter autre chose.

M. Kevin McGrath: Vous avez demandé combien de bateaux nous avons dû refouler au cours de l'année. Nous n'avons pas encore eu ce problème à St. Brides. Nous n'avons pas de difficulté à accueillir 20 ou 25 navires, mais cela dépend des conditions atmosphériques. En cas de tempêtes, les gens se rendent compte qu'ils doivent aller ailleurs. Si les navires sont trop gros et qu'il n'y a pas suffisamment d'espace, les gens vont ailleurs de leur propre initiative.

M. Scott Simms: C'est un bon argument.

Le président: Merci, monsieur Simms.

Monsieur Blais.

[Français]

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

Bonjour, tout le monde.

Je suis bien content d'être à nouveau ici, à Terre-Neuve-et-Labrador. Je vais essayer d'aborder d'autres sujets qui ont déjà été touchés par mes collègues, car je partage évidemment à 100 p. 100 leurs préoccupations et je connais leurs témoignages, compte tenu du fait que je représente la circonscription de Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine.

Vu que vous êtes marins et amis de marins, vous savez très bien que pour la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine, le quai est essentiel: c'est le cœur d'un village, d'une communauté. Si l'on n'a plus ce quai, cette infrastructure, notre avenir est hypothéqué.

J'aimerais connaître vos commentaires quant à des éléments nouveaux liés au dossier des ports pour petits bateaux. On sait très bien qu'il n'y a pas suffisamment d'argent dans le programme proprement dit et qu'il faudrait y investir des sommes vraiment substantielles. En attendant, de province en province, de territoire en territoire, on partage très peu et on ne réussit pas à relever le grand défi.

J'aimerais vous toucher un mot au sujet d'aspects dont vous avez quelque peu parlé plus tôt: il s'agit des bateaux. Ils ont changé, ils ont grossi; cela veut donc dire que l'espace manque et qu'il faut des investissements supplémentaires. Il y a un autre élément dont il a fallu tenir compte ces dernières années: ce sont les changements climatiques qui occasionnent des tempêtes beaucoup plus importan-

tes qu'auparavant. Par conséquent, si l'on n'a pas de brise-lames, les infrastructures ou encore l'enrochement peuvent se dégrader avec le temps.

J'aimerais savoir si vous partagez mes préoccupations relativement à ces faits, qui sont nouveaux mais qui prennent de plus en plus d'ampleur.

[Traduction]

M. Kevin McGrath: Je suis d'accord avec tout ce que vous avez dit au sujet des changements climatiques et de l'augmentation de la taille des bateaux. Il faudrait investir davantage dans la gestion des administrations portuaires afin qu'elles soient en mesure de résoudre ces problèmes.

Mais il y a aussi un autre problème auquel nous devrions nous attaquer. Nous sommes situés à l'embouchure de la baie Placentia. On prévoit de nouveaux projets de construction dans la baie Placentia, et nous en entendons tous parler. St. Brides est juste sur le cap. Dans certains des quais qui entourent la baie Placentia, il faudrait construire des installations de nettoyage, entre autres, au cas où il se produirait des déversements de pétrole ou d'autres problèmes en raison de ces nouveaux projets. Il serait probablement possible à certaines autres associations de trouver également du financement, entre autres pour l'achat d'équipement de lutte contre les incendies.

Ces mesures amélioreraient notre port et le rendraient plus sûr.

M. Raynald Blais: Monsieur Drew.

M. Donald Drew: Je suis d'accord avec ce qu'on a dit au sujet des ondes de tempête. Nos zones de navigation sont vastes, et le transport du pétrole nous pose tous un problème. Nous nous attendons toujours à ce qu'une catastrophe se produise, dans la baie Placentia et dans la baie St. Mary's plus qu'ailleurs, en raison du grand nombre de pétroliers qui naviguent dans ces régions.

J'ai grandi en tant que pêcheur dans ma propre collectivité. Les ondes de tempête n'avaient jamais été un sujet de crainte. Maintenant, il faut surveiller les avertissements de tempête autant que les avertissements météorologiques. Lorsqu'au milieu d'une belle journée, dans une petite communauté où l'on ne connaît ni le vent ni le marais, l'intérieur du port, où il y a habituellement 25 pieds d'eau, se vide en deux heures, et que trois heures plus tard le quai est sous l'eau... ces choses ne s'étaient jamais produites auparavant, mais c'est arrivé au cours des dernières années.

En raison de ces ondes de tempête, lorsque nous avons remplacé le petit quai secondaire il y a deux ans, nous avons construit le nouveau plus élevé que l'ancien. Tout ce que nous construisons maintenant est plus élevé, puisque nous prévoyons que les conditions vont empirer. Cela augmente les coûts, bien sûr, et si nous ne prenons pas de telles mesures et ne construisons pas des brise-lames plus élevés, entre autres, nos installations ne vont pas durer.

• (1450)

[Français]

M. Raynald Blais: Un autre élément qui a été mentionné au cours des dernières semaines et des derniers mois est extrêmement inquiétant pour vous qui avez besoin de ces infrastructures. Ce sont les négociations de l'Organisation mondiale du commerce sur les subventions accordées pour les pêches. Ces négociations se déroulent loin d'ici, mais elles nous concernent tous.

Le texte préliminaire contient des interdictions quant aux subventions. Ces interdictions me causent un problème; elles pourraient éventuellement hypothéquer l'avenir encore davantage. Elles concernent notamment les subventions aux infrastructures de quai, ce qu'on défend tous aujourd'hui.

Dans un premier temps, j'aimerais savoir si vous avez été mis au courant de ces négociations, si on vous y a sensibilisés. Êtes-vous inquiets comme moi par rapport à cela? Comment voudriez-vous qu'on agisse dans ce dossier?

[Traduction]

M. Donald Drew: Je dirai à titre d'observation que la Communauté européenne dit qu'il s'agit de subventions. Sans subventions, comment les producteurs de fleurs pourraient-ils produire aux Pays-Bas? Si les Néerlandais ne draguaient pas les deltas pour éviter l'accumulation d'eau et l'arrivée des marées, ils ne pourraient pas survivre. C'est un choix économique qu'ils font depuis des centaines et des milliers d'années, pour construire un pays là où il n'y en avait pas.

Oui, il faut offrir des subventions. Il y a des quais à construire. Peu importe que ce soit pour les entreprises de pêcheurs ou pour que les camions qui débarquent du traversier à Port aux Basques puissent transporter des matériaux de construction dans les terres intérieures. Peu importe l'usage qui en sera fait. Il faut construire l'infrastructure, pas seulement pour l'agriculture ou la pêche, et tous les pays du monde appliquent ces mesures en fonction de leurs objectifs particuliers. Quand on construit un quai en Espagne ou au Portugal pour pouvoir se rendre au café local, c'est une subvention économique. Ce n'est pas le propriétaire du café qui construit le quai, mais ce dernier est construit de façon à bénéficier économiquement à la collectivité. Dans ce cas-ci, elle pourrait bénéficier à un touriste de Terre-Neuve assis à la table d'un café.

Le président: Merci, monsieur Blais.

Monsieur Stoffer.

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

C'est un plaisir de nous trouver dans votre circonscription et de revenir encore une fois à Terre-Neuve-et-Labrador.

Le président: Monsieur Stoffer, j'aime la couleur de votre chemise.

M. Peter Stoffer: Merci, monsieur. Je me prépare à la saison de golf.

Vous avez utilisé le mot « subvention ». Il faudrait l'éradiquer de votre vocabulaire et le remplacer par le mot « investissement ». Les subventions font peur aux fonctionnaires. Les investissements sont... C'est comme l'expression « chasse au phoque »; si on parle plutôt de « récolte des phoques », cela effraie moins ceux qui ne comprennent pas de quoi ils parlent.

Permettez-moi de me faire l'avocat du diable. Lorsque les pêches se sont effondrées, on a dit qu'il n'était pas possible d'avoir une usine de transformation du poisson dans tous les ports. On ne peut pas en avoir une dans chaque ville. Est-il possible d'avoir un quai fonctionnel dans chaque port?

Si je pose cette question, c'est que sans la migration, compte tenu des difficultés des économies rurales au Canada, comme vous le savez... C'est un peu le même cas que les vieux éleveurs à grain des Prairies ou de certains chemins de fer. Serait-il faisable d'offrir ce que vous réclamez dans chaque port? Je ne parle pas seulement de

ceux dont nous traitons aujourd'hui, car il y en a bien d'autres. Est-ce possible?

En fin de compte, quel que soit le parti qui forme le gouvernement, c'est le gouvernement qui doit prendre des décisions quant aux objectifs à long terme de l'administration portuaire, en fonction de cette administration portuaire et de sa composition. Serez-vous encore là vous-même dans 10 ans? Qui vous remplacera? De quels matériaux le quai sera-t-il construit? Et qu'en est-il de la pêche elle-même? Sera-t-elle encore viable dans 10 ou 15 ans? Y aura-t-il encore suffisamment de poissons pour justifier un tel investissement?

En ce qui a trait au tourisme, j'ai moi-même visité la baie Witless. Avant de m'y rendre, je ne savais pas qu'un macareux mesurait à peine 12 pouces. Ils ont l'air bien plus gros sur un écran de télévision.

Il faut tenir compte de tous ces facteurs — la population de la localité, etc.

Je sais qu'il n'est pas facile de répondre à cette question, parce que certaines collectivités bénéficieront de ces mesures et d'autres pas, mais est-ce faisable?

Je vous laisse répondre, monsieur.

• (1455)

M. Rom Dalton: Dans la région de notre baie, il faut tenir compte de... Ce n'est pas facile d'obtenir du financement simultanément pour tous les endroits.

M. Peter Stoffer: C'est vrai, monsieur.

M. Rom Dalton: C'est pourquoi dans votre tournée, vous devez examiner les régions. Qu'est-ce qui serait le plus avantageux pour chaque région? Prenons les mesures les plus avantageuses et optimisons l'utilisation des dollars.

Quant au meilleur endroit où construire un port... et cela ne tient pas compte de certains quais de débarquement. Les gens ont besoin de quais de débarquement partout. Il n'est pas nécessaire de construire un grand port dans chaque collectivité, mais il en faut suffisamment pour le nombre de bateaux qui circulent. Il faut que les bateaux puissent rapidement — en moins d'une heure — se rendre dans un port sûr.

Il est donc important qu'il y ait des quais de débarquement et des caps. Là où il en coûte des millions de dollars pour construire un vrai port, il sera probablement détruit à la première tempête.

M. Kevin McGrath: Pour moi, il est vraiment nécessaire de conserver le port de St. Brides. Nous sommes situés sur le cap de la baie Placentia. Si un bateau devait se rendre à un autre port à proximité, il lui faudrait naviguer environ trois heures pour trouver un bon port.

Il y a également beaucoup de pêche aux caps de la baie Placentia. On dit souvent que s'il reste deux poissons aux alentours de Terre-Neuve, l'un d'eux est au cap St. Mary's. C'est là que nous sommes situés, et c'est pour cette raison que nous avons besoin du port de St. Brides.

M. Peter Stoffer: Bien dit.

Monsieur.

M. Donald Drew: Et l'autre poisson est à Renew's Rock, sur la rive Sud.

Permettez-moi d'ajouter un commentaire à ce sujet: c'est déjà fait. On estime qu'il y avait dans notre province plus d'un millier de collectivités. Il ne reste plus maintenant que 200 administrations portuaires en exploitation. Et si elles sont encore exploitées, c'est qu'elles sont viables.

Nos discussions ne changeront pas grand-chose à la façon dont les choses survivent. C'est le poisson, le crabe ou les crevettes qui en décideront. Si Port de Grave a un grand port, c'est qu'on a investi dans la pêche de diverses espèces et en raison de la proximité de ces stocks. Il en va de même dans la baie Bulls et dans la baie St. Mary's. Nous sommes limités, tout comme St. Brides et cette région, de même que Branch. Mais si ces régions existent, c'est que nos ancêtres allaient y pratiquer la pêche. Ces régions survivent depuis des centaines d'années parce qu'il y a encore là du poisson.

Là où la quantité de poisson a diminué, il y a moins de gens. Je pratique la pêche l'été. L'hiver, je donne des cours de FUM. Je voyage dans toute l'île, du bout de la péninsule nord à chaque côte. Là où il reste très peu de pêche, personne ne réclame un grand quai. S'il ne reste que deux pêcheurs dans la collectivité, ils ne vont pas demander de grandes infrastructures.

C'est donc l'état des stocks qui a décidé de ce qu'il reste maintenant. Il y a de petites administrations portuaires le long de la côte avec quatre ou cinq bateaux. Puis, lorsque vous vous rendez dans une autre collectivité, qu'il y ait 18, 20, 40, 50 ou 80 bateaux, autour de l'île, ce sont les espèces elles-mêmes qui ont justifié ces nombres.

Il y a une réduction du nombre des ports. S'il y avait autour de notre île un port pour petits bateaux à chaque endroit où nos grands-parents pêchaient, croyez-moi, en dollars d'aujourd'hui, le budget du Canada ne suffirait pas à maintenir une telle infrastructure. La réduction vient avec l'état des stocks de poissons.

Un pêcheur du quai de la baie St. Mary's ne peut pas venir à Trepassey débarquer son poisson, si c'est là sa destination. Il doit voir si c'est plus rentable pour lui compte tenu du carburant, des services, etc. Il doit tenir compte de ces facteurs.

La décision a été prise par le poisson et par l'industrie. Tout ce que nous faisons, en fait, c'est de voir à ce que ces ports soient viables. Et nous le faisons.

• (1500)

Le président: Monsieur Petten, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Ross Petten: Oui, je veux faire une observation.

Il faut faire une distinction entre les ports de déchargement et les ports de débarquement, mais c'est un peu dans cette direction que nous nous sommes orientés. C'est là que se trouveront surtout les ports principaux, la plupart du temps. Certains pourront demeurer, mais une grande partie de ces ports de débarquement n'existent plus, en raison de causes naturelles. Toutes les activités se sont regroupées là. C'est ce qui se fera de toutes façons, en raison de l'évolution du système. Le MPO a maintenant des ports de déchargement, des lieux de débarquement et d'autres installations, ce qui va donc éliminer beaucoup de...

Je me rappelle qu'à une certaine époque, à Port de Grave seulement, nous avions quatre quais, mais ils ne sont plus entretenus et nous devons cesser de les utiliser. Cela ne nous laisse plus qu'un grand port.

Le président: Merci, monsieur Petten, et merci, monsieur Stoffer. Monsieur Calkins.

M. Blaine Calkins: Merci, monsieur le président. C'est un plaisir de nous trouver dans votre circonscription. Vous nous parlez avec beaucoup de passion des gens que vous représentez, et nous sommes heureux que certains d'entre eux soient parmi nous aujourd'hui.

Bienvenue à nos invités, qui sont venus rencontrer le comité. À titre d'Albertain, c'est un honneur pour moi d'être ici et de voir ce que vivent les gens des deux côtes et de tout le pays en matière de pêche.

En écoutant vos témoignages aujourd'hui, j'ai l'impression que les problèmes que nous connaissons maintenant sont attribuables en partie au fait que, lorsque nous avons pris ces décisions il y a 20 ans, nous ne savions pas comment les choses évolueraient. Si nous prenons des décisions aujourd'hui en fonction de nos besoins actuels, nous nous retrouverons avec les mêmes problèmes dans 20 ans. C'est du moins ce que j'en pense.

À mon avis, il serait logique... J'aimerais connaître votre opinion sur le fait que, compte tenu du contexte de l'énoncé de vision actuel du programme des ports pour petits bateaux... Où devrait-il y avoir des ports? Est-il logique qu'il y ait une administration portuaire pour chaque petit port? Devrait-on mettre en place des administrations portuaires régionales chargées de prendre des décisions en fonction du développement économique d'une région plutôt que pour une ou deux collectivités dans un petit port? D'où vient cet usage?

Par le passé, les ports existaient pour les pêcheurs. On me dit qu'il y a une demande croissante pour la navigation de plaisance. Certains de mes amis que j'ai rencontrés ici il y a quelques années partent en bateau à voile boulinguer partout dans le monde. Il semble que ce soit l'un de ces nouveaux loisirs que certains pratiquent, qu'il s'agisse de faire de la voile vers le Nord à partir des États-Unis, à partir de l'Europe ou d'ailleurs.

D'après vous, à quoi devrait ressembler le programme des ports pour petits bateaux dans 20 ans, compte tenu de l'évolution des pêches et de la demande quant à l'utilisation des ports? Quelle orientation devons-nous prendre pour la gestion des administrations portuaires?

M. Fabian Manning: Don.

M. Donald Drew: C'est une question intéressante.

Il n'est pas possible de vraiment prévoir quelle sera la situation dans 20 ans. Il y a 30 ans, si vous aviez demandé à n'importe lequel d'entre nous, à l'exception de Kevin, si nous pêcherions principalement le crabe, nous vous aurions répondu que votre question était idiote puisque le crabe est une espèce nuisible — et cela s'applique également à la crevette. Ces espèces n'étaient pas vraiment... Il y avait un peu de pêche et de mise en marché, mais pas énormément. Il est difficile de prévoir ce qui sera dans 30 ans.

Quant à l'aspect régional, cela pourrait fonctionner dans une certaine mesure. Jusqu'à présent, il y a eu beaucoup d'opposition à l'idée de regrouper les administrations portuaires par région. Il serait possible peut-être de les réunir de façon régionale pour des discussions, pour voir quelle serait la meilleure approche. Mais il est certain que chacun essaiera de protéger sa collectivité, sa région, etc.

Il existe toutefois des activités communes. Dans notre région, trois collectivités exploitaient des quais qui n'existent plus. Les quais ont disparu et les pêcheurs vont maintenant vers Bauline ou la baie Witless, ou encore la baie Bulls, puisque ces trois quais n'existent plus. Il y a donc eu un regroupement régional, pas à dessein, mais par nécessité, et cette tendance va se poursuivre.

Vous aurez bien de la difficulté à faire accepter qu'un quai, quelque part, devra être fermé. Aux informations, hier soir, on parlait d'un aréna qui sera fermé, et le conseil s'y opposait, mais toute la population locale a fait un effort, et l'aréna a été conservé. C'est ce qui se passera pour les quais.

Les administrations portuaires peuvent travailler de concert pour mettre sur pied un groupe de bénévoles chargés de s'occuper d'une région plus vaste. Depuis 10 ans, je fais partie d'un conseil municipal. Je suis le maire de Bulls Bay. Si vous regardez l'ensemble de la région et le travail que je fais au sein du conseil municipal, de l'administration portuaire — il en va de même partout, même pour votre propre collectivité — c'est un travail affreusement difficile. Nous installons des défenses autour des quais. Si des quais flottants se sont déplacés, nous nous en occupons. Nous n'engageons personne pour faire ce travail. Nous y consacrons des milliers d'heures chaque année. Il sera très difficile d'effectuer ce travail dans une zone élargie. Cela ne permettra pas de réaliser des économies, puisqu'il faut payer le personnel et tout le reste. Cela pourrait même avoir l'effet contraire.

• (1505)

M. Blaine Calkins: Vous allez perdre le sentiment d'appartenance au niveau local.

M. Donald Drew: Ce que je vois en bas là-bas c'est quelque chose que j'ai bâti. J'en fais partie. Nous avons tous le même sentiment par rapport aux régions où nous sommes. Quand vous voyez quelque chose s'installer là, vous vous dites « J'y suis pour quelque chose ». Vous en êtes fiers et vous voulez que ça reste.

Nous avons tous survécu à 1992 et au moratoire. Maintenir en vie une administration portuaire pendant les trois ou quatre premières années du moratoire a été un cauchemar, je dois vous dire. Il a fallu faire des miracles pour les garder ouvertes. C'est ce qu'on a fait. Tous ceux qui sont autour de la table ont travaillé dur pour que ces administrations portuaires survivent. Nous l'avons fait parce que c'était notre communauté et notre avenir. Nous continuons à concevoir encore ce travail comme notre avenir.

Pour ce qui est d'une région plus vaste, il y a des choses que l'on peut faire à l'échelle régionale, mais ce sera difficile.

M. Blaine Calkins: Gardons cela présent à l'esprit, et je sais que d'autres voudront peut-être aborder la question, mais ça été soulevé par quelqu'un — je ne me souviens plus qui — le fait que les administrations portuaires sont élues. Qui a le droit de vote?

M. Donald Drew: Légalement, les membres. N'importe qui peut être membre de l'administration portuaire. Nous avons des pêcheurs, des exploitants de bateaux d'excursion, des pisciculteurs, des exploitants de bateaux de plaisance qui sont membres de notre administration portuaire parce qu'ils sont des usagers traditionnels. Dans notre propre administration, entre nous, il s'agit en majorité de pêcheurs. Actuellement, il y en a quatre, dont moi, au conseil d'administration, et j'ai un scientifique à la retraite du MPO. Selon les époques, nous avons eu diverses catégories de gens.

M. Blaine Calkins: Intéressant.

Quelqu'un d'autre veut répondre?

M. Rom Dalton: Je pense que pour garder quoi que ce soit, il faut que chacune des administrations portuaires s'occupe des choses nécessaires, comme Don le disait. L'an dernier, des défenses sont tombées du quai et il a fallu en mettre là où il n'y en avait pas avant, alors on y est tous allés pour les installer gratuitement.

Mais pour ce qui est de l'aspect régional, ce serait super s'il y avait un conseil d'administration — et tout le monde est de son propre côté, parce que le budget est limité — pour voir où il vaut mieux dépenser l'argent. Je pense que ce serait une grosse affaire. Mais n'enlevez pas...

M. Blaine Calkins: Et enlevez ça des mains du MPO ou faites-lui-en simplement la recommandation?

M. Rom Dalton: Ce serait une recommandation parce que le gros du travail est sans doute fait, a évolué, mais faites aussi des recommandations. Je suis sûr que si des recommandations venaient d'un conseil régional, disant que l'on va dépenser l'argent ici, même si chaque administration portuaire le veut ici, si vous présentez vos arguments, je pense que ça peut marcher partout.

M. Blaine Calkins: C'est intéressant.

M. Kevin McGrath: Je voulais dire que je pense que les ports ont réduit sans doute leur taille le plus possible. En tout cas, c'est ce qu'on voit autour d'Avalon. Les ports qui sont là actuellement sont ceux dont on a le plus besoin. Dans notre petit patelin là-bas, nous avons perdu un port d'un côté, Point Lance — il vient de fermer, a cessé ses activités — et nous avons perdu deux petits ports de l'autre côté. Leurs pêcheurs venaient dans notre port à nous ou nous, nous allions dans les leurs, et c'était une sorte de fusion. Et c'est tout. Les ports qui restent, on en a bien besoin.

M. Blaine Calkins: Un des énoncés que l'on trouve actuellement dans la vision du programme pour petits bateaux du MPO... Je vais vous lire le dernier énoncé:

Ces administrations portuaires, qui représentent les usagers et les communautés locales, assumeront l'entière responsabilité de toutes les activités de leurs ports, y compris la gestion et la conduite des activités d'entretien mineur, et fourniront des contributions financières importantes au financement de leurs ports.

Autrement que grâce au bénévolat, qui je pense est très important, évidemment en fonction des besoins ou des exigences, je pense que les gens rassembleront sans doute les matériaux et les fournitures s'ils les ont, pour assurer le fonctionnement de leurs ports.

L'un d'entre vous peut-il me décrire les autres genres d'activités économiques, que ce soit au moyen des droits de mouillage que vous imposez...? Je pense qu'il y a parfois deux paliers, selon que les gens débarquent là ou non, et je me demande si vous avez des paliers établis en fonction de la catégorie d'usager, si un pêcheur paie plus ou moins qu'un plaisancier. Y a-t-il d'autres genres d'activités économiques qui pourraient ou devraient être entreprises dans ces ports pour augmenter les recettes?

M. Kevin McGrath: Oui, nous avons des droits basés sur le nombre de livres. L'an dernier, 3,8 millions de livres ont été débarquées, ce qui nous a fait gagner un peu d'argent. Je crois que ça variait entre un quart de cent et un demi-cent la livre. Nous imposons aussi à chaque navire des droits d'arrimage. Cela varie entre 49 et 100 \$ pour l'année, en fonction de la taille du navire. Cette somme nous permet d'embaucher un superviseur qui fait une ronde tous les jours dans le port pour s'assurer que tout est en ordre.

M. Blaine Calkins: Il me reste combien de temps?

• (1510)

Le président: Rien du tout, mais je vais laisser M. Drew répondre.

M. Donald Drew: C'est serré pour lui.

Avec l'argent qui rentre pour le garder ouvert depuis 1992, il a fallu faire preuve d'imagination: des bateaux de ravitaillement, des câbliers, des navires de croisière — tout ce que vous voudrez pour garder les portes ouvertes. L'argent revient à l'administration portuaire.

Pour une très grande partie du travail que nous faisons dans ces administrations portuaires, on ne contacte pas les gens des ports pour petits bateaux. Quatre de nos défenses ont disparu, une échelle aussi, il nous faut des plongeurs... Nous devons embaucher des plongeurs. Parfois, on peut se prévaloir des services du gouvernement mais ce n'est pas toujours possible et il faut alors nous débrouiller tout seuls. C'est souvent le cas. S'il nous faut des lignes dans le stationnement, nous avons du personnel ou des étudiants, et il faut les former. Tout l'argent provient de nos recettes générales. L'argent revient dans l'installation et va à l'infrastructure de l'installation.

On est pas mal fiers de ce qu'on a là, et nous nous voyons comme un petit conseil municipal en quelque sorte, parce qu'on s'occupe de ça pour le bien commun et pour les gens qui viennent derrière.

On fait un gros investissement là-dedans. Le bénévole, c'est un élément. On acquitte tous des droits aux installations et on a parlé des droits de mouillage et des tarifs de débarquement. Il y a des bateaux d'excursion qui doivent payer des droits de licence. Nous avons des transformateurs qui paient des frais de licence. Les bateaux américains de pêche à l'espadon paient des droits de débarquement à la livre. Toutes les compagnies le font; peu importe ce que c'est. Même le gouvernement canadien vient et s'arrime et paie les droits de mouillage pour les bateaux de la Garde côtière. Personne n'est épargné. Tout le monde paie.

Il y en a un qui est épargné. Si un plaisancier vient, un de ces bateaux ou de ces yachts de passage qui fait le tour du monde et ce genre de chose, la première nuit leur est accordée gratuitement. On leur donne une chance.

Le président: Merci, Don.

Je précise à l'intention de nos invités au fond de la salle qu'il y a du café et du thé là-bas, si vous ne vous êtes pas déjà servis. Tout le monde y a droit.

On a une excellente conversation, je veux dire, c'est très instructif. Mais au sujet des questions de M. Calkins concernant les administrations portuaires, j'ai été membre de l'administration portuaire régionale dans ma ville natale de St. Brides comme homme d'affaires local, sans lien direct avec la pêche, mais comme membre de l'administration portuaire régionale. C'est donc ouvert à tous les gens de l'endroit qui veulent devenir membres et apporter leur aide.

Nous allons maintenant entamer notre deuxième tour. Nous allons donner la parole à quelqu'un qui connaît très bien le port, j'en suis sûr.

Monsieur Matthews.

M. Bill Matthews (Random—Burin—St. George's, Lib.): Merci, monsieur le président. Ça me fait plaisir d'être dans votre circonscription.

Je tiens à remercier les témoins d'être venus et à les remercier de leur bénévolat. Je sais que souvent les pêcheurs font aussi partie des administrations portuaires et j'imagine que c'est la raison pour laquelle nous parlons tant de lassitude, parce que non seulement vous passez beaucoup de temps sur l'eau et après vous essayez de gérer vos ports et tout le reste. Je tiens donc à vous féliciter.

On a parlé d'à peu près tous les sujets. Ce matin, nous avons regardé trois ports. La principale chose qu'il faut pour le premier port, c'est un brise-lames. Le deuxième avait besoin d'un peu de dragage et d'autres éléments d'infrastructure. Ensuite nous sommes allés voir M. Petten et avons visité son port. Je ne pensais pas qu'il aurait besoin d'autres choses, pourtant c'est le cas. Voilà l'ampleur et les extrêmes que nous avons vus aujourd'hui, ce qui pour moi n'est pas nouveau, parce que je viens de la côte méridionale et j'ai divers niveaux de ports. Mais ça été très intéressant de voir la façon dont le président a organisé la visite. On a vu trois niveaux, ce qui a été très instructif.

Je voulais parler de la question de la sûreté des ports, en particulier au sujet de ce qu'a dit M. Dalton lorsqu'il a parlé de ses cinq ou six ports. J'essaie de comprendre ça parce qu'il y a une limite au nombre de ports de ce genre, pour des raisons évidentes, le financement étant sans doute la plus importante. Si ce n'était pas le cas, tout le monde aurait un port sûr.

Comment pensez-vous que le processus va se développer? Comment est-ce que les ports pour petits bateaux, avec les administrations portuaires et les autres groupes d'intérêt, décident de l'emplacement stratégique des ports sûrs? Il me semble que c'est notre plus gros défi. Comment est-ce qu'on décide ça? Si vous aviez cinq ou six intérêts ou ports, comme c'est le cas, et si vous leur demandiez, ils penseraient tous qu'ils devraient avoir un port sûr. Mais comment est-ce qu'on évolue en ce sens? La demande de budget est tellement grande, comment est-ce qu'on peut y arriver?

• (1515)

M. Rom Dalton: Dans notre région, qui n'est pas grande — c'est sans doute une des baies les plus petites — il n'y a pas tant de ports que ça. Nous avons un port à O'Donnells ici et on y a investi pas mal d'argent il y a deux ans: 1,2 million de dollars, je crois. On y a mis de la pierre de carapace, mais ce n'est sûr que si on y arrime qu'un seul bateau. Si vous en arrimez un deuxième et si les vents sont forts, vous vous mettez à balloter. Alors, avec un peu d'argent, ça pourrait devenir un port sûr pour plus de gens, si on en arrimait deux.

Quand vous allez à Branch, c'est un port sûr, mais ce n'est pas tous les bateaux qui peuvent y aller. Ceux qui ont des gros tirants d'eau ne peuvent pas y aller et une fois que vous y êtes, vous êtes à peu près en sécurité pour l'hiver. Et puis il y a le cas de Riverhead, qui s'est battu, parce qu'il y a quelques années, ils avaient un quai du côté nord de Riverhead uniquement pour les petits bateaux, mais personne ne s'en servait; ils se servaient tous du goulet, l'étang qui lui était sûr. Il y a quelques années, ils ont eu l'autorisation de changer... Ils ont fait construire un quai sur le côté nord, je pense, et ils ont eu une administration portuaire pour s'occuper du goulet. Cette administration portuaire est sans doute le port le plus sûr de la baie. J'ai arrimé mon bateau là pour la première fois. Comme je l'ai dit, ça ballote là-dedans, mais une fois que vous êtes entré, vous êtes pas mal en sûreté. L'argent que vous allez investir à Riverhead va être là pour durer. Il n'y a pas de marées; il n'y a pas de vent. Vous pouvez sans doute arrimer votre bateau avec un bout de lacet. Et c'est là pour de bon. Le quai là-bas ne va pas tomber sous les vagues plus tard.

C'est comme ça qu'on décide où est le meilleur endroit et il n'y en a à peu près que trois.

M. Bill Matthews: En tant que politiciens, nous travaillons avec les administrations portuaires, et on fait toujours tourner en bourrique des gens comme Gary Sooley pour essayer d'obtenir de l'argent pour telle ou telle localité, tel ou tel port. C'est un vrai cauchemar parce que tout le monde trouve que sa demande est justifiée — et elles le sont.

Je veux seulement parler de l'autonomie dont M. Calkins a parlé. Vous percevez tous des droits. Vous avez tous un maître de port ou un superviseur, j'imagine. À part vos besoins en investissement pour les infrastructures, êtes-vous autonome?

M. Donald Drew: Je parle uniquement pour mon administration portuaire à moi, oui, nous le sommes. Nous le sommes depuis longtemps, à l'exception des infrastructures et de certains grands chantiers et de certaines choses environnementales. Par exemple, il y a quelques années, on a eu droit à des citernes à huiles usées. Elles sont venues du ministère après une demande. En général, par contre, pour ce qui est des infrastructures, nous sommes autonomes.

M. Bill Matthews: M. Calkins a parlé du mandat ou de la mission, et il a lu un document qui disait que ce n'était pas facile au début d'amener les gens à participer au programme des administrations portuaires. Ça été très difficile, mais ça évolué avec le temps et actuellement, à mon avis, ça marche très bien. J'en suis convaincu.

Pensez-vous qu'on arrivera au stade où on pourra réaliser la partie de l'énoncé de mission qu'il a lu? Je ne pense pas qu'on y arrive jamais, pas dans mon coin de pays. On n'arrivera jamais au stade où les administrations portuaires réuniront suffisamment de fonds pour pouvoir s'occuper des besoins en infrastructure et des besoins dont on discute aujourd'hui. Je ne pense que ça arrive jamais. Qu'en pensez-vous? Si vous vous en tenez à l'énoncé de mission et au reste, c'est ce que ça dit, mais pensez-vous de façon réaliste qu'on s'en rapprochera jamais?

M. Donald Drew: Il faut que la province s'adresse au gouvernement fédéral pour obtenir du financement mixte pour toute l'infrastructure. Il faut que la municipalité s'adresse à la province et au gouvernement fédéral pour obtenir du financement mixte pour l'infrastructure. Je vais dire que ce n'est pas réaliste de s'attendre à ce que l'administration portuaire puisse réaliser tous ces grands chantiers d'infrastructure sans aide. Ce n'est pas vraiment faisable.

Le président: Quelqu'un veut ajouter quelque chose?

Le temps de M. Matthews est écoulé. M. Blais a de nouveau la parole.

[Français]

M. Raynald Blais: Un mouvement a débuté chez nous, au Québec. J'imagine qu'il peut se produire ici aussi, mais j'aimerais vous entendre à ce sujet. On pourrait dire que c'est de l'« écoeurite » aiguë. Je ne sais pas de quelle façon on va traduire cela, mais c'est rendu à un point tel que les bénévoles, les gens des administrations portuaires en ont ras le bol d'être obligés de subir la frustration des utilisateurs relativement aux demandes qu'ils doivent répéter sans cesse, d'année en année, auprès du ministère des Pêches et des Océans.

Ce mouvement a débuté chez nous, et j'ai pu voir les administrateurs portuaires de différents endroits, sur la Basse-Côte-Nord, en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine, transmettre le message suivant dans leurs témoignages: si la situation ne change pas à brève échéance, on va tout simplement vous laisser tout le dossier entre les mains parce qu'on ne veut pas continuer à agir comme des *bumpers* — c'est le seul mot anglais qui me vient à l'esprit.

Vous agissez au premier chapitre, vous êtes les premières personnes à subir cette frustration, cette colère et ce désappointement relativement aux nombreux besoins.

Ce *feeling*, qui est partagé au Québec, qui prend de l'ampleur et qui va peut-être aller jusqu'à une démission en bloc des administrations portuaires, pourrait-il arriver ici aussi?

• (1520)

[Traduction]

M. Kevin McGrath: Pas dans un proche avenir, à mon avis. Aux dernières élections tenues pour l'administration portuaire, il y a eu 13 candidats et l'administration portuaire de St-Brides a suscité beaucoup d'intérêt.

[Français]

M. Raynald Blais: Je veux juste préciser que ce n'est pas nécessairement une question de manque d'intérêt. Ces gens veulent continuer, aimeraient bien continuer, mais ils ont l'impression qu'ils vont continuer à gérer une situation indéfendable ou intenable. C'est en ce sens qu'ils veulent absolument que le ministère assume ses responsabilités.

Monsieur Drew.

[Traduction]

M. Donald Drew: Je vais vous citer mon cas à titre d'exemple. Dans la collectivité où je vis, il y a des factions rivales et les médias de tout le pays en ont parlé. Le problème a trait aux bateaux d'excursion. Au cours de nos 19 années de fonctionnement, l'administration portuaire a agi comme médiateur entre les bateaux d'excursion et les compagnies pétrolières, les pêcheurs et les pisciculteurs, les pêcheurs et les pétrolières, les pêcheurs et les bateaux d'excursion. C'est l'administration portuaire, c'est-à-dire un groupe de bénévoles, qui ont agi comme médiateurs. S'ils démissionnaient, les membres fédéraux et provinciaux et la direction des ports pour petits bateaux seraient aux prises avec une tâche inhumaine dans cette province. Les archéologues se sont même mis de la partie parce qu'il y a un lieu historique au fond du port. Nous travaillons en vue de conclure des ententes entre eux et les compagnies qui exploitent du pétrole en mer.

Si vous cherchez des gens qui sont capables de faire plein de choses à la fois, vous en avez quatre ici devant vous et un millier de plus dans notre province. C'est ce que nous faisons tous les jours.

Nous sommes au bord de l'épuisement. Beaucoup de gens sont intéressés et chaque fois qu'il y a des élections, de nouveaux candidats se présentent, comme l'a signalé Kevin. Ils sont intéressés, mais ils finissent par s'épuiser. Moi, je fais cela depuis 19 ans et je pense que cela fait 19 ans que j'espère qu'on me mettra à la porte, mais il faut que je le fasse parce que le bien-être de ma collectivité en dépend. C'est mon secteur d'activité, et je veux que mon village survive.

[Français]

M. Raynald Blais: Que pensez-vous du mouvement? Ce que font les gens du Québec, c'est ni plus ni moins que de lancer un cri d'alarme. D'une certaine façon, c'est aussi un cri de désespoir par rapport à certaines situations.

Partagez-vous cette frustration?

[Traduction]

M. Donald Drew: Oui.

[Français]

M. Raynald Blais: Parlons maintenant de l'APECA, l'organisme fédéral qui accorde des subventions dans différents dossiers. J'ai appris qu'au fil des dernières années, ici en particulier, on a pu accorder des subventions. D'ailleurs, M. Drew parlait plus tôt de subventions accordées par l'APECA.

Au cours des dernières années, y en a-t-il eu? Est-ce qu'il y a un moratoire, ou pouvez-vous avoir de nouveau accès à ces fonds supplémentaires?

[Traduction]

M. Donald Drew: Je vais parler de ma situation à Bay Bulls, mais je ne peux répondre au nom des autres villages.

Nous n'avons jamais obtenu d'argent de l'APECA pour des travaux de quai. Nous allons essayer de le faire, mais les quais de pêcheurs ne sont pas admissibles. Nous essaierons d'obtenir des subventions pour la partie de nos installations qui sera utilisée par les plaisanciers et les bateaux d'excursion. C'est une approche à deux volets, parce qu'il y a une partie de notre structure qui servira aux pêcheurs et il y en aura une autre partie qui sera destinée au tourisme. Et c'est pour cette dernière partie que l'APECA pourrait jouer un rôle.

Nous n'avons jamais obtenu d'argent de l'APECA pour des projets de réfection de quais dans mon village. J'aurais bien voulu.

Le président: Merci, monsieur Blais.

Monsieur Stoffer.

• (1525)

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

Comme vous le savez, messieurs, notre président a déposé un rapport provisoire sur les ports pour petits bateaux en décembre 2007. Avez-vous eu l'occasion d'en prendre connaissance? Si oui, qu'en pensez-vous? Avons-nous fait du bon travail? Avons-nous oublié quelque chose?

Bien sûr, ce n'était qu'un rapport provisoire. Nous sommes venus ici pour préparer notre rapport définitif afin d'aider le ministre, qui, comme vous le savez, est de Terre-Neuve et Labrador. Je crois qu'il partage nos préoccupations quant aux investissements à faire dans les ports pour petits bateaux, pas seulement ici mais partout au pays.

J'aimerais savoir ce que vous pensez de ce rapport.

M. Donald Drew: J'ai effectivement lu le rapport assez attentivement et il m'a plu pour ce qu'il disait non seulement à notre sujet mais au sujet des ports pour petits bateaux. Gary Sooley est assis derrière moi. Nous connaissons tous par coeur tous les numéros de Gary, y compris son numéro à la maison. Je suis bien content qu'on ait écrit dans ce rapport ce qui doit être fait et où il faut le faire. Nous savons qu'il s'agit d'un rapport provisoire, et le rapport définitif sera très important.

M. Peter Stoffer: Messieurs, vous avez indiqué que vous avez des défis à relever vis-à-vis de l'APECA. En Nouvelle-Écosse, on a obtenu des fonds de l'APECA en invoquant le volet économique, comme par exemple le nombre d'emplois créés. Parfois, Service Canada contribue à la formation des travailleurs et assume une partie de leurs salaires, et parfois, l'APECA paie pour les routes menant aux quais. Je vous recommande d'essayer à nouveau, pour voir de quelle façon vous pourriez obtenir de l'aide sous l'angle économique.

Il y a une question que je n'ai pas encore posée: Est-ce que la province vous aide, d'une manière ou d'une autre, avec les ports pour petits bateaux ou les administrations portuaires?

M. Kevin McGrath: Oui. On pourrait peut-être obtenir une subvention provinciale de 3 000 \$ par saison. C'est ce qu'on nous donne. On pourrait l'obtenir pour l'approvisionnement en eau douce ou en eau salée, ou quelque chose du genre.

M. Donald Drew: Moi je dirais que non, pas depuis environ 10 ans. On avait coutume de recevoir le même montant. Nous n'en profitons plus depuis que nous sommes devenus plus ou moins autonomes.

M. Peter Stoffer: Si je pose la question, c'est parce que les gouvernements, les précédents et l'actuel, comme vous le savez, cherchent à négocier des partenariats avec les provinces ou les municipalités régionales et dans certains cas avec les grandes villes. À votre connaissance, y a-t-il eu des discussions au niveau provincial sur leur participation éventuelle?

M. Donald Drew: En ce qui concerne notre projet de tourisme, le ministère provincial des Finances a un représentant à la table avec nous. Nous avons rassemblé tous les groupes communautaires du secteur touristique autour de la même table. Il y a 22 entreprises privées et entités actuellement. Je représente l'administration portuaire. C'est grâce à cela que nous avons ce représentant du ministère des Finances provincial. Du côté touristique, ce ministère a participé au financement de certaines initiatives, comme la formation et les plans pour le comité touristique, mais non pour l'administration portuaire.

M. Peter Stoffer: En conclusion, je tiens à dire que je vous admire tous les quatre, ainsi que vos familles et collectivités. Je me souviens très bien des événements de 1992, comme tous les autres autour de cette table. Des milliers de vos voisins ont quitté cette province à la recherche de pâturages soi-disant plus verdoyants. Quand on leur parle, soit à Fort McMurray, en Ontario ou ailleurs, on voit dans leurs yeux l'envie de rentrer chez eux. Je veux vous féliciter pour votre détermination et d'en avoir tiré votre gagne-pain. Vous méritez d'être félicités pour vos efforts.

Merci.

Le président: Merci, monsieur Stoffer.

Monsieur Kamp.

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

Messieurs, merci d'être venus et merci pour le travail que vous faites pour les ports pour petits bateaux. C'est certainement apprécié.

Je viens de la Colombie-Britannique. Le Fraser traverse ma circonscription, et j'ai trois ports pour petits bateaux, environ 65 de moins je crois que dans la circonscription de M. Manning.

Je suis également le secrétaire parlementaire du ministre, donc j'aimerais vous demander — même si je n'aime pas le faire parce que M. Sooley est assis juste derrière vous — de décrire vos liens avec le programme des ports pour petits bateaux, comment vous vous entendez, comment vous jugez votre collaboration, et ainsi de suite.

J'aimerais vous entendre tous sur cette question, s'il vous plaît.

M. Donald Drew: J'aimerais faire un commentaire. Nous avons lutté. Nous avons discuté. Nous nous adressons à lui comme au Père Noël pour obtenir une chose de plus que nous n'aurons. Mais, ils sont nos amis, et nous les connaissons bien, et c'est bon qu'ils soient là. Ce sont de bonnes personnes avec qui travailler, de Gary et Bill Goulding et tous les autres avec qui nous faisons affaire. Nous avons de très bonnes relations.

M. Kevin McGrath: C'est exact. Je dois admettre que je suis d'accord avec ça. L'important c'est que c'est là où nous négocions. Nous nous assoyons tous à la même table et parfois nous arrivons à obtenir ce qu'on veut et parfois non. Mais nous exprimons toujours notre point de vue.

• (1530)

Le président: On est toujours prêt à négocier à St. Brides, n'est-ce pas Kevin?

M. Randy Kamp: Monsieur Dalton.

M. Rom Dalton: Depuis les dernières années, nous nous entendons assez bien avec Gary et tous les autres. Tout ce qu'il nous fallait... même l'année dernière, à un certain moment, nous n'avions pas monté une grue à flèche, mais par la suite, nous avons décidé qu'il nous en fallait une et, dans un délai de deux semaines, la grue était sur le quai. Donc, tout semble fonctionner assez bien. Il n'y a jamais de problème. Je crois que si les administrations portuaires fonctionnent si bien c'est grâce à cette petite séance qu'on tient à l'automne, la plupart du temps à Gander, qui réunit et unit tous les gens des administrations portuaires. Ils rentrent chez eux, sans tout oublier, et au bout de 12 mois, ils reviennent avec plus d'idées et d'autres façons d'aider. Tout semble fonctionner assez bien.

Le président: Monsieur Petten.

M. Ross Petten: Nous éprouvons le même sentiment à Port de Grave. Nous n'avons absolument aucun problème en ce qui concerne les ports pour petits bateaux. Nos rapports de travail sont excellents. Ils essaient toujours de répondre à nos besoins. Je ne dis pas que tout marche sur des roulettes tout le temps, mais nous parvenons toujours à trouver des solutions, et il n'y a absolument pas de problèmes. C'est parfait.

M. Randy Kamp: J'aimerais vous poser une autre question. J'aimerais simplement savoir comment vous établissez vos droits de mouillage. Comme mon collègue me disait, le stationnement à Ottawa, par exemple, nous coûte plus cher dans un mois que les droits que ces bateaux paient, dans certains cas, pour toute une année. Alors je suis curieux. Est-ce que ces droits augmentent de façon régulière? Pour un non-initié comme moi, ces droits semblent peu élevés. Je me rends compte que je ne suis pas expert en la matière, mais je me demande simplement comment vous établissez ces droits.

M. Kevin McGrath: À St. Brides, nous avons discuté un peu de cette question au fil des ans. Nous avons décidé d'exiger des droits de mouillage un peu moins élevés parce qu'ensuite nous tirons davantage profit des débarquements. À notre avis, exiger des droits de mouillage trop élevés pourrait empêcher certains bateaux d'accoster et, par la suite, nous n'aurions pas leurs débarquements.

M. Randy Kamp: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. Donald Drew: Il faut faire preuve de créativité. Les droits exigés dépendent des services fournis. Au début, lorsque nous avons établi notre autorité portuaire, nous ne pouvions pas fournir beaucoup de services, à l'exception du mouillage. Au fil des ans, nous avons pris de l'expansion et nous avons fait des investissements dans l'eau fraîche et les salles de toilette et les prix ont augmenté. Mais comme il vient de l'expliquer au sujet du prix par livre, il y a des façons d'augmenter les droits, sans nécessairement augmenter directement les droits de mouillage, mais c'est toujours le pêcheur qui paie.

Je pourrais le comparer au conseil municipal qui impose le taux par mille. Le taux par mille est calculé selon les investissements que vous avez faits pour améliorer votre propriété et la valeur réelle de celle-ci. Les droits de déchargement, et le prix par livre... J'y perds, donc ils sont payés par l'usine selon le prix par livre. Mais grâce à la valeur de mon entreprise, je paie en fonction des recettes que j'empoche selon les revenus que je reçois. Mais j'ai toujours un montant de base là même si je ne fais pas de débarquement. Donc, il s'agit d'une approche à deux volets. Vous êtes payé pour le débarquement, et vous êtes également payé même si vous ne faites pas de débarquement.

M. Randy Kamp: Ne serait-il plus logique d'exiger des droits plus élevés de ceux qui ne font pas un débarquement, comme, par exemple, les bateaux de plaisance et surtout les bateaux touristiques?

M. Donald Drew: Selon notre barème des droits, les bateaux autres que les bateaux de pêche, qu'il s'agisse des bateaux de plaisance ou des bateaux commerciaux, doivent payer des droits de mouillage deux fois plus élevés que les pêcheurs.

Pour les autres services, tels que l'utilisation de la grue à flèche, les droits sont les mêmes. Vous serez peut-être surpris d'apprendre que d'autres personnes à part les pêcheurs se servent de la grue à flèche, mais dans le cas d'un bateau touristique portant un radeau de sauvetage pour 100 passagers, eh bien, il faut se servir d'une grue à flèche pour l'enlever du bateau. Donc, ils paient ces droits aussi.

Il y a différentes façons de produire des recettes. Lorsqu'on fait une ventilation des coûts, on voit que le pêcheur paye plus ou moins le même prix, parce qu'il utilise un plus grand nombre de services, et il faut payer pour les services fournis. Certaines administrations portuaires louent des grues et font payer la location au pêcheur, ce que nous faisons.

M. Randy Kamp: Merci beaucoup.

• (1535)

Le président: Merci, monsieur Kamp.

J'aimerais terminer en vous posant la question suivante. Notre attaché de recherche s'est demandé si vous, en tant que membre des administrations portuaires, avez déjà reçu des directives sur la façon d'établir vos taux? Je sais qu'il incombe à chaque administration portuaire d'établir ses propres taux, mais est-ce que le ministère vous envoie certaines directives pour vous aider?

M. Rom Dalton: Au tout début, je crois qu'il y avait des directives d'ordre général, mais on pouvait toujours, dans les faits, exiger les droits qui nous permettaient de respecter le budget annuel.

Le président: Monsieur Drew.

M. Donald Drew: Il faut récupérer nos coûts. On essaie de prévoir un coussin en cas de mauvaise année. Mais c'est la même chose; il y avait très peu de directives au début. Tout le monde communique dans votre secteur. Je vais vous donner un exemple: au cours des dernières semaines, les administrations portuaires de Petty Harbour, Flatrock, Torbay ainsi que les autres ports ont communiqué pour savoir comment établir les droits pour cette année, afin d'être concurrentiels. Nous ne voulons pas donner l'impression qu'un port en particulier n'exige pas assez d'argent, mais je peux vous dire que notre barème des droits est plus ou moins le même. De façon générale, nous travaillons de concert. De cette manière, nous pouvons tous être avantagés sans nuire aux autres.

Le président: Merci.

Encore une fois, je tiens à remercier tous les témoins de leur participation ici aujourd'hui. La séance a été fort utile et je crois qu'elle figure parmi les meilleures que nous avons eues jusqu'à présent pour notre étude, parce que cette séance nous a permis d'entendre le point de vue des gens de première ligne, c'est-à-dire les gens qui travaillent sur les quais et les bateaux.

Je viens d'une petite collectivité de pêche qui se trouve sur la carte mais je n'ai jamais pratiqué la pêche; cependant cela ne m'empêche pas de comprendre l'importance à la collectivité, sous tous ces aspects, du quai aux installations portuaires. Ce sont des gens comme vous, qui font ce travail bénévolement, qui sont très importants.

Au nom du comité, je vous remercie encore une fois de votre présence ici aujourd'hui. Si vous aimez ajouter quelque chose à notre entretien aujourd'hui, je vous prie de nous le faire parvenir alors que nous mettons la dernière main à notre rapport.

Chers collègues, nous allons faire une pause de cinq ou six minutes pour nous préparer à recevoir le prochain groupe...

Monsieur Drew.

M. Donald Drew: J'aimerais faire une brève observation à l'intention du député de l'Alberta. Si vous voulez obtenir des votes, je vous conseillerais de construire des quais à Terre-Neuve étant donné le grand nombre d'amis et de parents en Alberta, vous allez obtenir ces votes-là en Alberta.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Nous allons suspendre la séance pendant cinq minutes.

• (1535) _____ (Pause) _____

• (1545)

Le président: Bienvenue de nouveau.

Je veux souhaiter la bienvenue à notre deuxième groupe de témoins. Pour la gouverne de ceux d'entre vous qui ne sont pas ici depuis le début de notre dernière séance, il s'agit d'une audience du Comité permanent des pêches et des océans du Parlement du Canada. Nous avons commencé un périple qui nous mènera vers le Canada Atlantique et le Québec au cours des quatre ou cinq prochains jours dans le cadre d'une étude sur le programme des ports pour petits bateaux. Nous sommes ici pour entendre le point de vue des administrations portuaires, et en l'occurrence, d'autres invités, et prendre connaissance des préoccupations que vous avez concernant le financement des ports, bref tout ce qui est susceptible de vous aider en tant que bénévoles travaillant pour les administrations portuaires ainsi que toutes autres questions se rapportant à l'aménagement de vos ports.

Je vois que nous avons des représentants de différentes administrations portuaires. Peut-être pourriez-vous nous parler du programme des ports en général, pas forcément du vôtre, puisque notre étude porte sur le programme des ports pour petits bateaux dans son ensemble.

Pour la gouverne des témoins, sachez que les membres du comité sont des représentants de quatre partis siégeant au Parlement, à savoir le Parti libéral, le Parti conservateur, le Bloc québécois et le NPД. Notre objectif est de faire une proposition commune à la Chambre sur les façons d'améliorer le programme des ports pour petits bateaux. La plupart des membres du comité ont des ports pour petits bateaux dans leur circonscription et connaissent donc assez bien leur fonctionnement et les préoccupations qu'ils suscitent. Nous espérons arriver à comprendre certaines des difficultés que vous connaissez et essayer de les régler.

Aux membres du comité je présente M. Pat Curran qui est le directeur exécutif de l'Irish Loop Development Board, qui couvre une partie de la côte Sud de St. Mary's Bay, qui est une région qui dépend massivement des pêches depuis de nombreuses années. Je voulais simplement injecter une saveur différente à la conversation en ajoutant le point de vue du conseil de développement. Les autres témoins sont des membres d'administrations portuaires et ils vont se présenter un à un, j'en suis sûr, et nous dire qui ils représentent.

Sur ce, je vous cède la parole...

M. Simms aimerait soulever une question d'ordre administratif.

• (1550)

M. Scott Simms: Merci. J'allais le faire à la fin, mais je risque d'oublier.

Je voulais dire à ceux qui accompagnent notre cirque itinérant que nous nous rendons à Gander ce soir et que si vous utilisez un cellulaire ou un BlackBerry de Roger's, vous n'aurez pas de service. Donc, en prenant l'avion plus tard, sachez qu'il n'y aura pas de réseau à Gander. Vous n'aurez pas de réception avant d'arriver à Charlottetown. Par contre, Bell et Telus fonctionnent bien.

M. Blaine Calkins: On ne vous le dit pas dans ces publicités de Danny Williams.

Des voix: Ah!

M. Scott Simms: Il va falloir vous arrêter pour lui parler.

Le président: M. Simms pourrait peut-être lui en toucher un mot pour vous.

Qui aimerait commencer? Dave, vous m'avez l'air d'être quelqu'un qui aurait envie de commencer.

M. Dave Johnson (Administration portuaire d'Old Perlican): Je n'ai pas d'objection.

Mesdames et messieurs, bonjour. Je m'appelle Dave Johnson et je suis président de l'Administration portuaire d'Old Perlican. Je suis aussi un pêcheur.

Old Perlican est situé sur la côte Est de Trinity et abrite un des plus beaux et des plus sûrs ports de la région. L'histoire d'Old Perlican a toujours été liée au port et à la pêche, et ce, depuis l'arrivée des premiers habitants. La principale activité de la localité s'articule autour de la pêche et du commerce maritime.

Après avoir traversé une période de ralentissement économique causé par le moratoire sur la morue, le port d'Old Perlican a de nouveau retrouvé sa prospérité grâce, en grande partie, à la pêche de la crevette et du crabe. La vitalité économique de la région dépend, en partie, du développement et de l'expansion du secteur des pêches et de la transformation à Old Perlican.

En 1999, le nombre de bateaux de pêche utilisant Old Perlican comme port d'attache ou port de débarquement était estimé à 83. Sur les 83 bateaux, 63 mesuraient moins de 45 pieds, et à peine 20 d'entre eux dépassaient les 45 pieds. Toujours en 1999, le total des débarquements, toutes espèces confondues, était à peine de 3 millions de livres.

Selon une étude réalisée par Harris & Associates Ltd. en 1999, il fallait que des changements majeurs soient opérés pour que le port d'Old Perlican et les usines de transformation de la région survivent. Ces changements comprennent notamment l'aménagement d'une zone d'immobilisation dans le port même, mais qui soit distincte des zones de déchargement, l'approfondissement du chenal d'accès au port et à d'autres endroits à l'intérieur du port, ainsi que l'aménagement de zones adéquates pour le mouillage et l'entreposage d'hiver des bateaux. Depuis la publication du rapport en 1999, les ports pour petits bateaux ont dépensé quelque 6,7 millions de dollars pour améliorer le port d'Old Perlican et l'adapter aux changements survenus dans l'industrie de la pêche. Nombre de changements recommandés dans le rapport Harris ont été apportés, et certains seront terminés en 2008, et, enfin, d'autres nécessiteront des fonds à l'avenir.

Durant la saison 2007, un total de 17 millions de livres ont été débarquées au port d'Old Perlican, contre 3 millions de livres en 1999, soit une augmentation de 14 millions de livres en à peine huit ans.

Sur les 180 bateaux qui ont utilisé Old Perlican comme port d'attache ou port de débarquement en 2007, 98 mesuraient moins de 45 pieds, contre 63 en 1992 et 82 mesuraient entre 46 et 92 pieds, contre 20 en 1999.

Les trois usines de transformation d'Old Perlican emploient actuellement entre 675 et 700 travailleurs saisonniers de l'ensemble de Terre-Neuve et Labrador. J'aimerais aussi indiquer qu'en 2007, Quin-Sea Fisheries a transformé 24,7 millions de livres de matières premières. De plus, selon moi, l'usine Quinlan Brothers Ltd., qui utilise des poissons pélagiques, c'est-à-dire la morue, le hareng et le maquereau, a transformé 10 millions de livres de plus. À cela s'ajoute le poisson qui a été transporté par camion.

Il est important de comprendre que si le financement n'est pas mis à la disposition des ports pour petits bateaux pour apporter ces améliorations au port d'Old Perlican, la localité d'Old Perlican deviendra une collectivité de plus obligée de se tourner vers le gouvernement fédéral pour des projets de création d'emplois artificiels, et de composer avec un déclin démographique plutôt que d'être la collectivité prospère qu'elle est aujourd'hui.

J'aimerais ajouter aussi que l'année dernière, nous avons accueilli neuf personnes du port Nipper venus travailler pendant trois ou quatre mois à Old Perlican. De quoi faire la fête à l'Île-du-Prince-Édouard! La création d'emplois va bon train.

Par ailleurs, l'infrastructure érigée à Old Perlican reste à Old Perlican. Elle ne disparaît pas, mais elle s'use. Je n'ai jamais rien vu... et croyez-moi, nous en avons eu des tempêtes!

Nous avons une liste d'acheteurs de poisson situés à Old Perlican: Quinlan Brothers Ltd., Quin-Sea Fisheries Ltd., Ocean Choice International Inc., P. Janes and Sons Ltd., Independent Fish Harvesters Inc., Green Seafoods Ltd., ainsi que Woodman Sea Products.

Nous avons un répertoire local pour les bateaux qui utilisent Old Perlican comme port de débarquement: la péninsule nord de Port Saunders à St. Anthony, la péninsule Baie Verte de La Scie au port

Nipper, de Fogo Island à Seldom, de Catalina dans la péninsule de Bonavista, et la péninsule d'Avalon de Dildo à Renewes.

Old Perlican est le nom du port, mais en réalité, nous desservons la moitié de l'île. C'est établi noir sur blanc. Le MPO a toute la documentation. D'ailleurs, Gary peut en attester.

Je vous remercie.

• (1555)

Le président: Merci, Dave.

Herb.

M. Herb Butt (Harbour Authority of Carbonear): Je m'appelle Herb Butt et je suis directeur de l'administration portuaire de Carbonear.

Mon intérêt pour l'administration émane, je crois, du fait que mon père était pêcheur. J'ai pêché avec lui quand j'étais adolescent et, ce faisant, j'ai appris à aimer l'océan. Je profite aujourd'hui de l'océan en faisant du kayak dans les différents ports de l'île. La plupart des ports semblent être bien financés, et l'utilisation de brise-lames notamment les a rendus sûrs et efficaces.

Par ailleurs, mon intérêt est né aussi du fait que je trouvais qu'il n'était pas acceptable que des pêcheurs aient à amarrer trois bateaux dans un espace restreint à Carbonear. Cela va à l'encontre de l'usage de certains ports, où il y a un nombre excédentaire d'espaces pour amarrer des bateaux de pêche grâce aux dépenses publiques fédérales.

On a appris — et je l'ai appris en parlant des pêcheurs — que l'essentiel des réparations nécessaires en matière d'infrastructure était le résultat de l'agitation de la mer. Le quai public préoccupait particulièrement les pêcheurs, et c'est pourquoi ils ont appuyé l'administration portuaire nouvellement constituée dans sa décision de construire des brise-lames pour freiner l'érosion.

J'ai participé à l'élaboration de la stratégie de développement de l'île Carbonear en août 2004. Il s'agissait d'une étude exhaustive visant à établir une orientation stratégique et un processus rationnel pour le développement de l'île Carbonear et en faire un site historique national. La stratégie portait notamment sur la côte de Carbonear et le quai public, tous deux très importants pour la promotion de cette destination touristique.

Sachant que les brise-lames étaient utilisés couramment dans deux autres régions très importantes de Carbonear, mon côté compétitif m'a permis de voir que Carbonear avait autant de choses à offrir sinon plus que les autres collectivités autour de l'île qui ont reçu du financement fédéral pour la construction de brise-lames. Aujourd'hui, les autres membres de l'administration portuaire et moi-même savons que le financement fédéral pour la construction de brise-lames en vue de créer un port sûr et efficace serait un investissement très sûr. De plus, l'investissement aurait des conséquences diverses, en ceci que le brise-lames servirait, tout particulièrement, les intérêts des pêcheurs, puis à des fins touristiques ainsi que les usagers de bateaux de plaisance. Ainsi, le port deviendrait une sorte de centre d'attractions pour la population.

L'administration a été incorporée en 2002 à la suite d'une réunion entre des pêcheurs et des propriétaires de bateaux de plaisance et des représentants de ports pour petits bateaux et John Effort, qui était le candidat de Bonavista-Trinity-Placentia, et qui était favorable à la création d'une administration portuaire. Durant cette réunion, les représentants des ports pour petits bateaux ont dit ceci:

Ce sont des administrations portuaires qui nous aideront à assurer la planification et l'établissement de priorités en matière d'entretien et de *promotions futures* du port. [traduction]

Cette citation appuie notre proposition. En effet, il est clair que le financement fédéral pour la construction de brise-lames à Carboneau aidera l'administration portuaire à s'acquitter de son rôle en matière d'aménagement.

L'administration portuaire est composée de sept administrateurs élus pour un mandat de deux ans. Nous insistons pour que les administrateurs soient essentiellement des pêcheurs, puis des propriétaires de bateaux de plaisance, et enfin, des citoyens ordinaires. Pour mobiliser plus de monde, nous allons augmenter le nombre de membres à la prochaine réunion annuelle et à l'élection des administrateurs qui aura lieu le mois prochain.

L'administration portuaire a une bonne relation de travail avec les responsables du programme de ports pour petits bateaux au chapitre de l'exploitation et de l'entretien des lieux de pêche. Depuis sa création, elle a réussi à assurer aux quais un raccordement d'eau et d'électricité. Le quai a été pavé en partie, et un système de confinement de pétrole usé ainsi qu'un barrage flottant et une trousse de décontamination y ont été installés.

Nous avons signé un bail dans le cadre du programme de ports pour petits bateaux pour l'exploitation du quai public — celui-ci a été construit avant 1960 et pourrait donc nécessiter des travaux structuraux du côté est —, et c'est un des rares quais pour goélettes de sa taille, c'est-à-dire plus de 40 pieds sur 300 pieds, autour de l'île. Le quai accueille fréquemment de nombreux bateaux, y compris des bateaux de la garde côtière, et il aurait très bien pu accueillir le yacht *Britannia* si ce n'était de raisons de sécurité.

La taille du quai rend possible et pratique le transport d'articles fabriqués localement destinés à l'industrie pétrolière par barges, et maintenant que les pêcheurs utilisent de plus gros bateaux, le quai est en train de s'apprécier davantage. Exception faite des questions de sûreté liées à l'arrimage de bateaux trois l'un à côté de l'autre, le côté ouest du quai offre des possibilités d'arrimage en toute sûreté, puisque la mer y est très peu agitée, tandis que le côté est n'est pas suffisamment sûr pour être utilisé fréquemment.

Nous avons besoin d'un brise-lames, essentiellement pour freiner l'érosion au quai et, en un temps, rendre l'arrimage du côté est plus sûr et, du coup, éliminer la congestion du côté ouest. En outre, le brise-lames protégerait d'autres infrastructures du côté est — ce qui est indispensable pour les pêcheurs —, par exemple les espaces d'arrimage supplémentaires, d'entreposage de bateaux, une cale, une station de déchargement de poissons et un bâtiment contenant un entrepôt, un frigo, une zone d'achat et de vente de poisson, un bureau, des toilettes et une cuisine. Compte tenu de la conception actuelle, le brise-lames dépasserait le quai d'environ 10 p. 100, et c'est ce qui protégerait, dans une certaine mesure, l'infrastructure du côté ouest, y compris les quais des pêcheurs, l'usine de fabrication, d'autres projets privés et les magasins Rorke, ainsi qu'une structure historique enregistrée.

Au début de 2003, les fondateurs de l'administration ont communiqué à M. William Goulding, directeur régional des ports pour petits bateaux, les raisons, en détail, justifiant un brise-lames. Le ministre Efford, avec lequel nous avons collaboré pendant une brève période en raison du changement de la marée politique, a voulu que l'on réalise une enquête dans le cadre du programme pour petits bateaux. Ainsi, l'enquête a été entreprise vers la fin de 2003, et on a déterminé la conception, l'emplacement et le coût du brise-lames.

Depuis 2006, nous avons rencontré à quatre reprises notre député, le député d'Avalon, Fabian Manning. Toutes ces rencontres pourraient être résumées de façon très juste par les propos d'un journaliste tenus à la suite de notre rencontre en octobre 2006, quand le ministre des Pêches, Loyola Hearn, était présent. Le journaliste a donc dit que la proposition de construction d'un nouveau brise-lames n'a pas reçu d'argent frais, mais il a néanmoins reçu un appui de haut niveau.

L'appui pour notre proposition s'est manifesté par voie de lettres, de la localité de Carboneau et des localités avoisinantes de Victoria, de Salmon Cove, de Perry's Cove, de Freshwater, ainsi que de l'usine locale de transformation du poisson et d'autres propriétaires fonciers de la côte. À cela s'ajoute l'appui du maire, Sam Slade, et des conseillers municipaux de Carboneau, de représentants du milieu des affaires, du patrimoine et du tourisme ainsi qu'une pétition signée par plusieurs centaines de citoyens ordinaires.

Je vous remercie.

• (1605)

Le président: Merci, Herb.

Monsieur Parsons.

M. Warren Parsons (Harbour Authority of Harbour Grace): Bonjour. Je m'appelle Warren Parsons, et je suis le président de l'Administration portuaire de Harbour Grace.

Je n'ai pas eu beaucoup de temps pour me préparer, parce que j'étais à l'extérieur de la province pendant quelques jours pour affaires personnelles. Je suis revenu vendredi, et j'ai eu un bref appel m'informant de la tenue de cette séance. Je vous en suis reconnaissant, et vous remercie beaucoup.

L'histoire de la pêche à Harbour Grace remonte à il y a très longtemps. Nous avons déjà eu une usine de transformation du poisson ici. Elle a été construite pendant la guerre, dans les années 1940. L'usine comptait de 600 à 700 employés, et probablement encore davantage, jusqu'en 1992, lorsque la pêche à la morue s'est effondrée. L'usine a par la suite été négligée, puis détruite. Depuis, une usine de transformation des crevettes a été construite ici pour le déchargement des vaisseaux. L'année dernière, cette usine a traité plus de 100 millions de livres de crevettes.

À une certaine époque, nous avons toutes sortes de petites collectivités. Je viens d'une petite collectivité. Je ne viens pas de Harbour Grace, mais plutôt de Bryants Cove, une collectivité qui compte 3 500 habitants. Nous avons notre propre quai. Je suis moi-même pêcheur. Mais en raison de dommages causés par des tempêtes dans les années 1980, le quai a commencé à se détériorer, et à la fin des années 1980, il n'existait plus. Nous avons tenté d'obtenir du financement, mais sans succès. L'autorité des ports pour petits bateaux nous a dit que tous les petits ports seraient réunis pour former un grand port et que nous aurions de meilleures installations que dans nos collectivités.

Ainsi, à cette époque, les gens ont commencé... Il y avait un endroit du côté sud de Harbour Grace, qui était en fait un étang. C'était tout. Les gens se rendaient là à bord de leurs bateaux de pêche pour éviter les tempêtes. Ce qu'on appelait des bateaux de pêche à cette époque-là était en fait des embarcations. À ce moment-là, nous avons commencé à obtenir de l'argent de l'APECA. Nous avons finalement développé ce qu'on appelle maintenant la marina Admiral. À ce moment-là, lorsque les choses ont commencé à bien aller, nous avions 33 bateaux de pêche. Nous n'avions aucun plaisancier et dix bateaux de passage à Harbour Grace. Aujourd'hui, en 2008, nous avons 50 bateaux de pêche, 45 plaisanciers et au moins 50 bateaux de passage, qui déchargent leurs produits et cherchent un abri sécuritaire dans notre port.

La pêche aux crabes a commencé en 1988. En 1996, tous ces petits bateaux de 20 ou 22 pieds ont commencé à être remplacés par des bateaux de 38 ou 40 pieds. Depuis, le gouvernement a changé certaines règles.

En ce moment, les plus petits vaisseaux à l'intérieur de la baie peuvent mesurer jusqu'à 40 pieds. Les vaisseaux au large des côtes et de la baie peuvent mesurer jusqu'à 90 pieds, ce qui met de la pression sur nous, les présidents des autorités portuaires, qui tentons de répondre aux besoins de ces vaisseaux. Les tailles n'ont pas simplement doublé; dans certains cas, la taille est dix fois ce qu'elle était. Il y a quelques années, voire même l'année dernière, on pouvait attacher un vaisseau de 22 pieds à un quai flottant, mais ces vaisseaux sont maintenant remplacés par des vaisseaux pouvant aller jusqu'à 40 pieds, et les quais flottants ne peuvent plus répondre aux besoins. Alors, nous sommes coincés parce qu'il nous manque d'espace sur les quais et nous en avons besoin pour répondre aux besoins de ces vaisseaux.

En ce moment, à Harbour Grace, nous avons sept entreprises qui achètent du poisson sur le quai, et qui comptent environ six ou sept employés chacune durant les mois d'été, en plus des trieurs et des surveillants. Nos aires de débarquement à nos installations ont accueilli environ 8 millions de tonnes de produits l'année dernière. Nous accueillons en ce moment à nos installations de Harbour Grace des vaisseaux de Spaniard's Bay à Lower Island Cove.

Lorsque je suis devenu président de l'autorité portuaire il y a quatre ans, nous avons constaté que nous avions besoin de plus d'espace sur les quais. Nous fonctionnions à pleine capacité. Ce que nous avions ne suffisait plus. J'ai rencontré l'ancien ministre de l'administration précédente, M. John Efford, et il était d'accord avec nous pour dire qu'il fallait absolument faire quelque chose. Nous avons discuté avec lui, et nous avons dit que nous devions construire un autre bassin d'arrimage pour accueillir de plus grands vaisseaux à l'ouest de la marina Admiral. M. Efford s'est engagé à nous accorder du financement, alors nous avons commencé avec la première étape, laquelle est terminée, mais il y a encore beaucoup de travail à faire à cette installation.

Je comprends que tout ne se fera pas en un an, mais nous aurons certainement besoin de quatre ou cinq ans pour abattre tout ce travail. Il faut que quelqu'un du gouvernement ou de l'autorité des ports pour petits bateaux nous disent: « Voici notre plan », et: « Vous obtiendrez du financement pour ce plan, x dollars par an ». Ainsi, nous saurons qu'à chaque année nous allons faire des travaux de construction et augmenter la capacité de nos quais pour accueillir nos vaisseaux.

La première partie du projet est terminée. Je crois que nous avons 140 pieds, plus 60 pieds américains. Dans les faits, avec 140 pieds, on peut accueillir deux bateaux côte à côte. On a à peu près assez de

place, si les vaisseaux ne mesurent pas 90 pieds, pour accueillir huit vaisseaux sur le quai. Mais si les pêcheurs commencent à arriver avec des vaisseaux de 90 pieds, les choses vont beaucoup changer en ce lieu de pêche. Des pêcheurs vont arriver avec ces vaisseaux, et nous avons certainement besoin de plus d'argent pour répondre à leurs besoins.

C'est ma plus grande préoccupation en ce moment. L'autorité des ports pour petits bateaux semble nous donner un peu d'argent ici et là, pour tenter de nous garder heureux. Mais je crois que lorsqu'on entreprend un projet, il faudrait que quelqu'un prenne un engagement à l'égard de l'autorité portuaire: nous allons prendre ce projet en main et le mener à bien. Personne ne demande tout l'argent en un seul versement, mais il faudrait avoir la certitude d'avoir les fonds nécessaires si le projet est approuvé, et ce, en quatre ou cinq ans. Ainsi, nous aurions la garantie qu'une certaine partie du travail serait effectuée chaque année. Au moins, on saurait à quoi s'attendre pour l'année à venir.

Merci.

• (1610)

Le président: Merci, monsieur Parsons.

Monsieur Pat Curran.

Le Juge Pat Curran (directeur exécutif, Irish Loop Development Board): Merci, monsieur le président.

Bonjour, mesdames et messieurs. Au nom du Irish Loop Development Board, je vous souhaite la bienvenue à Terre-Neuve-et-Labrador, et particulièrement dans la région d'Avalon. Nous vous souhaitons la meilleure des chances dans vos délibérations, et j'espère que vous profiterez de votre séjour dans la province.

Simplement pour vous donner du contexte, la région commence à Bay Bulls sur la côte Sud — vous venez justement d'entendre le maire de Bay Bulls et le président de l'autorité portuaire locale là — et s'étend le long de la côte Sud, passe par St. Mary's Bay et s'étend aussi loin que Riverhead, ces deux collectivités ayant à leur extrémité des infrastructures portuaires de Pêches et Océans Canada, lesquelles sont séparées d'autres installations. Notre région compte environ 8 000 habitants. Nous avons cinq usines de transformation du crabe et deux de poissons de fond.

Je suis ici aujourd'hui pour parler à tous les membres du comité de l'importance des investissements du gouvernement du Canada dans les infrastructures marines pour la population côtière de notre province. Je représente aujourd'hui un organisme de développement économique, mais je suis également conseiller municipal à Witless Bay, une communauté de pêche traditionnelle dotée d'une usine de transformation du crabe et d'installations du MPO.

L'organisme de développement que je représente est l'un des 20 conseils de développement économique régionaux de la province. Notre objectif est de favoriser le développement économique dans notre région. Je peux vous dire que dans ma propre région, Irish Loop, une bonne partie de notre croissance à l'avenir dépendra des pêches et de l'océan, et je vous remercie de me donner l'occasion aujourd'hui de présenter notre point de vue unique à cet égard.

Durant mon enfance à Fermeuse, sur la côte Sud, je pouvais voir de la fenêtre avant de la maison une usine de transformation de poissons à laquelle était annexé un quai du gouvernement. Par la fenêtre arrière, je pouvais voir encore d'autres installations. Ma mère m'avait interdit d'aller sur le quai arrière, parce qu'une simple chute pouvait entraîner la noyade.

Bref, les pêches à cette époque étaient bien différentes d'aujourd'hui. L'industrie était axée sur la morue. Les exploitations étaient familiales, et comme vous l'avez entendu, il s'agissait généralement de bateaux de plus petite taille. Plus souvent qu'autrement, ces entreprises se servaient de leurs propres installations d'arrimage, voire de débarquement. À une époque, la portion côtière de nos collectivités était bordée d'installations de pêche. Ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Au moment de décharger, ces bateaux s'alignaient généralement le long du quai, plus souvent qu'autrement du même propriétaire que l'usine. Comme je l'ai dit, les pêches aujourd'hui ont beaucoup changé. Les bateaux sont plus gros, et nécessitent de plus gros postes d'arrimage et des eaux plus profondes, ce qui signifie que les installations familiales traditionnelles ne répondent plus aux besoins. Nombre de ces installations sont en déclin.

Ce que je veux vous dire, c'est que le moratoire de 1992, au lieu de diminuer les besoins en investissement dans les infrastructures portuaires, a plutôt augmenté la demande dans les installations du MPO. Plus les navires sont gros, plus les installations de déchargement et d'arrimage doivent être importantes.

Nous avons préparé le premier plan stratégique de la région en 1998, et nous nous sommes concentrés sur les investissements dans les infrastructures de pêche. Nous avons maintenu notre partenariat avec l'industrie au fil des ans — une place est réservée aux pêcheurs au sein de notre conseil — et nous avons créé un réseau de pêche côtière pour continuer à offrir une tribune aux pêcheurs dans le plan de stratégie économique de notre région.

Selon moi, les investissements faits en infrastructure de pêche sont équivalents à n'importe quel autre investissement en infrastructure par les gouvernements fédéral ou provinciaux. Pour nos pêcheurs et nos transformateurs dans ma région, le quai du gouvernement est aussi important que l'autoroute Transcanadienne ou l'Aéroport Pearson; il s'agit d'un élément essentiel de la chaîne de transport et de production, et il s'agit d'un bon investissement. De plus en plus, ces investissements sont conclus en partenariat avec les collectivités locales par l'intermédiaire des autorités portuaires locales, où le gouvernement et les intervenants de la collectivité travaillent ensemble pour offrir soutien et leadership afin de répondre aux besoins en matière de développement des pêcheries locales et de l'économie régionale.

Selon moi, qui participe au développement économique et communautaire, il s'agit d'un partenariat unique et d'un modèle de coopération entre le gouvernement du Canada et les collectivités rurales. Je m'en voudrais de ne pas saisir cette occasion pour parler du bon travail fait par vos représentants sur le terrain, des représentants comme Bill Goulding et Gary Sooley. Je suis d'accord avec certaines des remarques faites avant la pause. Selon mon expérience, à tout le moins, lorsqu'on appelle ces gens, ils sont là, et ils entretiennent d'excellentes relations avec les groupes et les organismes communautaires avec lesquels ils travaillent.

Dans ma région aujourd'hui, il y a plus de 20 installations gérées par diverses autorités portuaires locales. Elles continuent de desservir de nombreux bateaux, et offrent la perspective d'un avenir viable pour nos collectivités. Il y a une tendance, bien qu'il ne

s'agisse pas de la première priorité; ces installations sont de plus en plus importantes pour le développement économique dans son ensemble. La navigation de plaisance et touristique est en plein essor; voilà donc là toute une gamme de nouveaux utilisateurs et par le fait même, de nouvelles sources de revenu pour les autorités portuaires locales. Si je me fie à une évaluation récente à laquelle mon conseil met actuellement la dernière main, cette tendance devrait se poursuivre à l'avenir.

Le soutien offert par le MPO pour les infrastructures portuaires représente une relation unique entre la population côtière de notre pays, et le soutien offert en partenariat avec les autorités portuaires locales et les usagers est une manifestation très tangible de l'importance et de la signification du rôle que le gouvernement du Canada joue dans la satisfaction des besoins des Canadiens ruraux. Il faut continuer d'investir dans les infrastructures portuaires et de pêche maintenant plus que jamais alors que la pêche dans notre province poursuit sa transition vers une industrie plus moderne davantage axée sur les gros navires et le souci de la qualité.

Au nom de mon conseil et des intérêts en matière de pêche que je représente, j'espère que ces remarques et les discussions qui suivront contribueront à une meilleure compréhension de l'importance de ce programme afin qu'ensemble, nous puissions veiller à ce que ces investissements précieux se poursuivent à l'avenir et soient peut-être accrus afin que nous puissions répondre aux besoins à long terme de cette industrie très précieuse à Terre-Neuve-et-Labrador.

Merci beaucoup.

• (1615)

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

Pour la gouverne de nos témoins, nous allons commencer un premier tour de table pour que les représentants de chaque parti puissent poser des questions. Nous commençons par le Parti libéral, pour dix minutes, puis le Bloc, pour sept minutes, puis le NPD, pour cinq minutes, et enfin les conservateurs pour dix minutes, après quoi, si nous avons besoin d'un deuxième tour, nous donnerons cinq minutes à chacun. Essentiellement, nous essayons de nous en tenir au temps prévu, dans la mesure du possible. Nous commençons par dix minutes, et je crois que c'est M. Simms qui amorcera les questions.

Monsieur Simms.

M. Scott Simms: Merci, monsieur le président, et je remercie aussi les témoins. Je veux aussi remercier certains d'entre vous pour les visites auxquelles nous avons eu droit aujourd'hui. Ces visites ont été très informatives. Comme M. Matthews l'a signalé, nous avons vu différents stades de progrès et des exemples de réussite et d'échec.

Je veux commencer par vous, monsieur Parsons, car vous avez dit — est-ce que j'ai bien compris? —, que vous avez 50 bateaux de pêche enregistrés et 55 bateaux de plaisance non enregistrés est-ce exact?

• (1620)

M. Warren Parsons: Oui, c'est exact.

M. Scott Simms: Quelle sorte de recettes vous rapportent les bateaux de plaisance? Pourriez-vous décrire la relation entre les deux, car parfois, en ce qui concerne le financement, une agence... Dans ma circonscription, l'APECA a investi dans l'infrastructure de bateaux de plaisance, notamment à Lewisporte. Mais, par ailleurs, vous avez des ports pour petits bateaux. Pourriez-vous nous parler de la relation entre les deux en ce qui concerne le financement et les recettes que vous rapportent ces deux types d'embarcations? Les autres témoins sont libres d'intervenir s'ils le souhaitent après.

Monsieur Curran, peut-être pourriez-vous nous dire un mot au sujet des bateaux de plaisance d'un point de vue économique, car je vois ici des photos de yachts arrivant et quittant le port — et faire le parallèle avec l'industrie de la pêche.

M. Warren Parsons: Il y a quelques années de cela, quand on a construit la marina Admiral — c'est celle qui se trouve du côté sud de Harbour Grace —, il y avait très peu de bateaux de plaisance, et il s'agissait essentiellement de bateaux servant au motonautisme ou de bateaux appartenant à des particuliers qui les amarraient à leur quai au bord de leur terrain. Alors, quand on a construit la marina ici, je suppose que cela s'est fait avec de l'argent de l'APECA — et les ports pour petits bateaux ont aussi obtenu de l'argent. Mais le mérite appartient surtout aux pêcheurs.

Nous avons jugé que tout le monde devait faire sa part pour trouver les fonds nécessaires pour assurer le fonctionnement après la construction. Notre tarification est assez simple. Nous traitons tout le monde de la même façon. Nous faisons payer selon la longueur du bateau. Nous demandons 15 \$ le pied de la proue à la poupe. Pour un bateau de 20 pieds, il faut donc payer 300 \$. Pour un bateau de 50 pieds, ce serait 750 \$. Les pêcheurs font de même. La tarification est identique à celle-là.

La seule différence, c'est que, pour les pêcheurs qui débarquent leurs prises à notre installation, nous leur remettons un demi-cent la livre, jusqu'à un maximum de 500 \$, mettons. Ils se trouvent donc à subventionner eux-mêmes leur tarif à la baisse, tandis que les plaisanciers doivent payer le plein tarif. Ils n'ont droit à aucune subvention. Les pêcheurs ont droit à un allègement, et ils peuvent ramener leur tarif à environ 220 \$, plus TPS et TVH. Ils payent donc un peu moins cher.

Ai-je répondu à la question?

M. Scott Simms: Pour la tarification, ça va. Je me demande, de manière générale, ce que vous touchez comme revenu des deux groupes.

M. Warren Parsons: L'administration portuaire tire assez de revenu pour rémunérer la seule employée que nous avons là. Elle travaille à compter de maintenant jusqu'à la fin de la saison de pêche, et ce, à plein temps, toute la semaine, jusqu'à la fin septembre. Nous obtenons assez de revenu pour payer tous nos frais généraux, et il nous en reste pas mal que nous utilisons pour financer les petits travaux qui doivent être faits autour du port afin d'éviter d'avoir toujours à faire appel aux ports pour petits bateaux afin d'obtenir de l'argent pour ceci ou pour cela. Nous payons ces travaux à même nos fonds, et nous nous occupons, en règle générale, des travaux d'entretien régulier aussi.

M. Scott Simms: Monsieur Curran, puis-je vous entendre là-dessus?

•(1625)

Le Juge Pat Curran: Comme je crois l'avoir indiqué dans mes remarques, les bateaux de plaisance contribuent de plus en plus à la viabilité de ces administrations portuaires. C'est une tendance évidente. Je ne pourrai pas vous dire quel est le pourcentage que tire chaque administration portuaire des bateaux de plaisance, mais je pense qu'il serait intéressant de connaître le pourcentage, si on ne l'a pas déjà.

M. Scott Simms: Y a-t-il un intérêt accru? Y a-t-il un accroissement considérable?

Le Juge Pat Curran: Nous sommes en train de faire une évaluation en vue de déterminer quels sont les endroits dans la région où nous pourrions établir des installations portuaires afin

d'intercepter certains des navires de croisière transatlantique, des yachts. D'après les études de marché préliminaires, les assureurs ont de plus en plus d'inquiétude au sujet de ces bateaux qui passent l'hiver à quai, notamment sur la côte Est des États-Unis, et ils refusent parfois de les assurer. Les propriétaires n'ont d'autres choix en fait que de les amener dans les Antilles ou encore de les amener plus au nord. Nous nous sommes penchés là-dessus, et nous croyons qu'il y aurait là un créneau pour les installations portuaires de notre région.

Quelles sont les installations qui pourraient être utilisées à cette fin? Il s'agirait surtout des installations du MPO, mais il pourrait aussi s'agir de ports privés. Je suppose qu'il pourrait y avoir des avantages et des inconvénients à cela.

Si cela pouvait devenir une source de revenu, nos administrations portuaires pourraient ainsi devenir plus viables, et elles auraient assez de fonds pour maintenir leurs opérations et elles pourraient même aussi se faire une petite réserve de capitaux qu'elles pourraient investir dans d'autres travaux d'aménagement. L'inconvénient serait, bien sûr, qu'il faudrait répondre aux exigences des principaux utilisateurs. Que je sache, ce sont...

M. Scott Simms: Puis-je vous interrompre, monsieur Curran? Excusez-moi, mais il y a autre chose dont j'aimerais parler.

À propos de viabilité, vous dites que vous avez 45 bateaux, et qu'il y a presque autant de bateaux de plaisance que de bateaux commerciaux. Ces derniers sont bien sûr les principaux usagers, mais il semble que vous auriez là une source de revenu qui vous permettrait de payer certains des investissements importants qui doivent être faits, et que les usagers principaux en profiteraient.

Ma question est donc la suivante: Que penseraient les usagers principaux du fait de devoir faire plus de place, je suppose, aux plaisanciers?

Je m'adresse à tous les deux.

M. Dave Johnson: Je peux peut-être répondre.

À Old Perlican, nous avons un comité spécial qui cherche des moyens de développer notre marina. Nous avons toujours eu des yachts qui venaient mouiller chez nous. Je dirais qu'il y en a sans doute eu 25 ou 30. Ils nous arrivent des États-Unis et de partout. Le gros problème était que nous n'avions pas assez de place pour ces yachts parce qu'ils étaient intercalés entre les bateaux de pêche. Quand ils amarrent leurs yachts chez nous, les plaisanciers ne veulent pas entendre le moteur d'un bateau de pêche qui sort à deux heures du matin.

C'est pour cette raison que nous allons aménager un coin réservé aux yachts. Nous avons eu des demandes de Holyrood, naturellement, parce que notre emplacement — si on veut traverser... Mettons qu'on quitte Holyrood et qu'on fait le tour pour remonter le long de la baie de la Trinité, si le vent souffle du sud-ouest, on ne pourra pas traverser la baie de la Trinité; ce serait très difficile.

L'autre chose, c'est qu'ils veulent pouvoir se rendre à Old Perlican, où se trouve le centre de service maritime. John Efford s'y rend chaque année. Il y amène son bateau pour en faire nettoyer le fond.

Voilà ce que nous sommes en train de faire. Comme vous l'avez dit, nous pourrions accueillir plus de bateaux. Nous pensons aux Américains, aux Européens — qui sait? Mais il faut que nous ayons un endroit réservé aux plaisanciers.

M. Scott Simms: Il faudrait donc que les deux soient séparés pour que tout le monde soit content.

• (1630)

M. Dave Johnson: Eh bien, les plaisanciers ne sont pas là pour travailler, n'est-ce pas? Ils sont en vacances.

M. Scott Simms: Tout à fait.

Le président: Une minute.

M. Scott Simms: Il me reste seulement une minute?

Le président: Il ne vous reste plus que 57 secondes maintenant.

Quelqu'un d'autre veut-il répondre?

Monsieur Parsons.

M. Warren Parsons: Je ne sais pas. J'ai constaté que les plaisanciers qui sont venus mouiller chez nous et qui se trouvaient intercalés entre les bateaux de pêche ont été étonnés. Ils aiment bien se mêler aux pêcheurs et leur poser des questions, voir ce qu'ils font et en apprendre un peu sur notre façon de faire ici.

M. Scott Simms: C'est quelque chose que j'ai déjà entendu. Mais est-ce réciproque?

M. Warren Parsons: Les pêcheurs chez nous ne voient pas d'inconvénients à se mêler à eux. Nous les apprécions.

C'est une importante source de revenu. Nous avons 35 bateaux qui payent le plein prix pour mouiller chez nous. Cela nous aide beaucoup. Si ce n'était de ces bateaux qui viennent mouiller à la marina Admiral, il nous faudrait aller demander de l'argent à Gary là-bas pour assurer le fonctionnement de notre administration portuaire. Mais nous avons assez de revenu pour payer nos dépenses.

M. Dave Johnson: Nous ne voyons aucun inconvénient à interagir avec les pêcheurs ou les plaisanciers. Le problème, comme je viens de l'expliquer, c'est que, si je suis amarré ici et que vous venez vous amarrer à côté de moi, peu importe, à une heure, moi, je pars. Voilà le problème. Ils veulent avoir leur coin à eux.

Le président: Monsieur Lévesque.

[Français]

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

Pour la plupart, vous demandez que des brise-lames soient installés. À maintes reprises dans le cadre des témoignages, on nous a dit que dans plusieurs ports pour petits bateaux, il fallait draguer le fond marin. Je me demande si une étude a été faite à ce sujet.

Je vais poser mes questions en rafale étant donné que le temps alloué est assez limité. Vous pouvez les noter et répondre par la suite.

Je ne sais pas si vous êtes également obligés de draguer le fond marin. Si c'est le cas, le fait d'installer des brise-lames ne va-t-il pas simplement remettre le problème à plus tard?

Par ailleurs, compte tenu de la diminution des stocks de morue, allez-vous avoir besoin de plus en plus de bateaux de plaisance pour justifier votre raison d'être et continuer à offrir des services à vos pêcheurs?

Pour ce qui est des tarifs imposés aux bateaux de plaisance, y a-t-il de la concurrence entre vos ports ou y a-t-il une entente déterminant que le prix imposé est le même pour tous? De cette façon, ça évite la concurrence, et vous pouvez tirer un meilleur revenu des bateaux de plaisance.

M. Curran a parlé des compagnies d'assurances qui refusaient d'assurer les propriétaires de bateaux de plaisance ou de pêche voulant remiser leur bateau pour l'hiver. Étant donné que vous

connaissez les motifs qui sont en cause, savez-vous ce qui pourrait faire changer d'avis les compagnies d'assurances, en d'autres mots, ce qui pourrait les inciter à assurer les bateaux qui restent ici pendant l'hiver?

Pour ma part, je couvre la côte arctique, et vos préoccupations m'intéressent beaucoup. Il m'arrive parfois de dire en blaguant que je suis l'avenir. Au nord des côtes arctiques, les choses progressent. On va bientôt être aux prises avec les mêmes problèmes que vous et il va être intéressant de voir comment vous allez vous en sortir. Vous allez nous servir de modèle.

[Traduction]

Le président: Qui veut essayer de répondre?

Pat.

Le Juge Pat Curran: Je vais répondre à la dernière question.

Il est peut-être trop tôt pour que nous sachions quels avantages au juste il pourrait y avoir à faire venir ces bateaux chez nous. Il est peut-être tout simplement un petit peu trop tôt pour le savoir. J'ai vu le projet de rapport sur les avantages compétitifs éventuels pour notre région. Le rapport final n'est pas encore prêt, alors je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à votre question au sujet des assurances et de ce que cela pourrait représenter pour nous.

M. Dave Johnson: Je peux répondre brièvement en ce qui concerne le dragage du fond marin et le brise-lames. Old Perlican a eu son premier brise-lames au milieu des années 1960. Le problème que nous avons, c'est que l'eau n'était pas assez profonde même à ce moment-là. Au fur et à mesure que les bateaux de pêche ont grossi et que leur tirant d'eau s'est accru, il nous fallait faire entrer plus d'eau. Nous avons réalisé la première phase de dragage il y a deux ans pour accroître la profondeur du chenal. L'an dernier, nous avons envoyé des plongeurs qui ont confirmé qu'il n'y avait pas eu de remplissage. Alors, tout est beau. Nous en sommes maintenant à la deuxième phase. Cela ne fait que deux ans, mais il n'y a vraiment pas eu de remplissage. Le premier brise-lames est là depuis 1965. J'en ai parlé avec un vieux monsieur qui m'a dit que rien n'a changé depuis. Il n'y a pas eu de remplissage. C'est tout simplement que le chenal n'était pas assez profond au départ pour les bateaux plus gros que nous avons maintenant.

M. Warren Parsons: Je vais essayer de répondre. Je ne suis pas sûr que ma réponse sera bonne, mais je vais essayer.

Il a été question de savoir qui aurait la priorité aux ports. Il est entendu parmi les membres de l'administration portuaire chez nous que ce sont les bateaux de pêche qui ont la priorité par rapport aux bateaux de plaisance. Les pêcheurs ont toujours préséance s'ils utilisent les installations pour décharger leurs prises ou s'ils retiennent un espace sur le quai. S'il reste de l'espace sur le quai après avoir satisfait aux demandes des pêcheurs, on peut alors y accueillir des bateaux de plaisance.

• (1635)

Le président: Allez-y, monsieur Butt.

M. Herb Butt: C'est pareil à Carbonear. Comme je l'ai dit dans mon exposé, ce sont les pêcheurs en premier et les bateaux de plaisance en deuxième. Pour ce qui est du dragage, nous n'avons jamais eu à en faire à Carbonear. L'eau y est assez profonde et répond à la demande.

Le Juge Pat Curran: Pour ce qui est de la concurrence entre les ports et peut-être aussi du besoin qu'il y aurait maintenant, comme vous dites, d'accueillir les plaisanciers étant donné le moratoire qui a frappé la pêche à la morue, je crois qu'il serait important de signaler que les administrations portuaires ont vu le jour, dans bien des cas, ni plus ni moins en même temps que le moratoire sur la pêche à la morue, si bien que cela s'est passé au même moment. J'ai eu l'occasion de travailler à la fin des années 1980 et au début des années 1990 pour l'ancien député fédéral de St. John's est. Je me souviens avoir été à Portugal Cove avec des gens comme Adrian Hynes et les autres du MPO, tâchant de convaincre les usagers de ce port des avantages qu'il y aurait à avoir une administration portuaire. À l'époque, ils étaient très sceptiques, mais le processus a, dans l'ensemble, donné de meilleurs résultats que l'on aurait pensé.

Mais pour ce qui est de la concurrence entre les ports, j'aime à penser que si nous croyons qu'il y a un marché, nous essaierons de répondre aux besoins du marché. J'aurais plutôt tendance à penser qu'il y a d'autres caractéristiques, à part le prix et la disponibilité des installations, qui influenceront sur le choix du port. Dans notre évaluation, nous avons notamment cherché à déterminer quels autres éléments d'infrastructure existent dans les localités en question, sur le plan des services, des installations, etc. C'est peut-être ce qui fera pencher la balance au bout du compte en faveur de tel port plutôt que de tel autre, et j'espère que cela nous permettra d'éviter que les divers ports se fassent concurrence entre eux pour abaisser le plus possible leur prix. S'agissant des ports de ma région, il est bien évident que certains offrent plus de services et d'installations qui intéresseraient les plaisanciers que d'autres. Je pense que les plaisanciers se retrouveront plutôt dans ces ports-là.

Le président: Merci, monsieur Curran.

Merci, monsieur Lévesque.

Monsieur Stoffer.

M. Peter Stoffer: Merci, monsieur le président.

Merci à vous, messieurs, pour vos remarques. Combien d'administrations portuaires y a-t-il dans la région appelée Irish Loop? Ou peut-être que je devrais demander combien il y en a dans toute la presqu'île Avalon. Combien de groupes y a-t-il?

•(1640)

Le président: Il y en a 68 dans la circonscription d'Avalon.

M. Peter Stoffer: D'accord.

Ces administrations portuaires se réunissent-elles tous les trois mois ou tous les six mois pour discuter des questions qui les touchent toutes?

M. Dave Johnson: Non. Nous avons notre assemblée générale annuelle, ou notre conférence, chaque année à Gander. C'est à peu près la seule fois où nous nous rencontrons.

Nous sommes des bénévoles. Nous travaillons; nous sommes des pêcheurs. Mais il n'y a aucun doute, vous parlez avec tout le monde à Old Perlican, Bay de Verde et dans les autres régions, les autres collectivités — notre région et celle de Bay de Verde sont les deux principales régions. Ils font leur affaire de leur côté et nous faisons la nôtre. Nous avons tous une bonne idée générale de ce que nous voulons, de ce dont nous avons besoin, et ce n'est pas vraiment compliqué.

Nous avons commandé une étude à un ingénieur en 1999. Il est allé rencontrer les pêcheurs, les travailleurs d'usine et les propriétaires d'usines pour obtenir leurs points de vue. Nous avons tout mis dans le chapeau, nous en avons discuté et nous en sommes

arrivés à un plan quinquennal. Il y a aussi eu des discussions avec Gary Sooley, et nous faisons appel à des ingénieurs et à d'autres; voilà comment nous procédons. Essentiellement, à mon sens, chacun fait son affaire.

M. Peter Stoffer: Étant de la Nouvelle-Écosse, je comprends et j'apprécie que vous soyez tous des bénévoles. Je comprends que, lorsque les administrations portuaires ont été créées — il en a été de même pour les administrations aéroportuaires —, les gens étaient très prudents et qu'ils s'y opposaient farouchement. Au fil des ans, nous avons toutefois constaté que les résultats sont excellents.

Il y a une chose qui me préoccupe... aidez-moi si c'est bien ce qui se passe. Nous étions à Carbonear ce matin et on nous a parlé d'un nouveau brise-lames. Nous étions aussi à Port de Grave et on nous a parlé de nouveaux quais. Nous allons nous rendre dans d'autres régions où on nous parlera de dragage. Tout cela coûte de l'argent. À bien des égards, les 68 administrations auront 68 demandes différentes et, dans certains cas, certaines auront deux ou trois demandes chacune. Alors, pour quelqu'un comme Gary, qui conseille le ministre ou les députés, ou je ne sais trop qui, il faudra à un moment donné que vous décidiez qui va obtenir quoi.

Si je vous demande si vous vous rencontrez... Arrive-t-il que quelqu'un dise: « Très bien, Carbonear, nous allons appuyer votre demande cette année et peut-être que vous pourriez appuyer la nôtre l'an prochain? » Je ne veux pas déconsidérer les besoins de chaque administration portuaire, car vous avez raison de dire que c'est important pour vos entreprises. Mais je me dis que ce sera très difficile pour le MPO de prendre une décision en se fondant sur les critères de financement s'il reçoit toutes ces demandes des différentes administrations portuaires.

Alors, pourquoi ne vous entraidiez-vous pas? Vous ne voulez certainement pas vous bagarrer entre vous. Je sais que vous vous entendez très bien ici.

M. Dave Johnson: Nous essayons d'obtenir la plus grosse part du gâteau, quoi qu'il en soit. Pour nous, c'est ça qui compte. Nous examinons la question, nous allons à notre réunion et nous exposons nos besoins. Si Carbonear veut un brise-lames, très bien, nous n'avons rien contre, mais nous disons à Gary: « Voilà, Gary, nous avons les débarquements, nous avons les bateaux, et nous voulons ceci ».

M. Peter Stoffer: J'ai remarqué la camaraderie entre les membres du premier groupe de témoins et je la retrouve dans ce groupe également. Je suis sûr que Gary entend tout ce qui se dit. Qui décide qui obtient quoi? C'est difficile, car vous ne voulez pas en faire une décision politique; vous voulez que la décision soit fondée sur de solides facteurs économiques et sur la viabilité d'un port et de son administration. Cela peut être très difficile.

Pat, vous les représentez tous. Comment faites-vous?

Le Juge Pat Curran: Comment je fais? Eh bien je suppose que je peux apporter une perspective politique, puisque je l'ai déjà fait dans une vie antérieure et que j'ai eu à traiter avec les administrations portuaires, etc.

Soyons francs. J'ai fait un calcul rapide, et je pense que dans un monde idéal, je pourrais réunir les 12 administrations portuaires qui existent dans ma région autour d'une table et leur dire: « Très bien, strictement du point de vue du développement économique, nous allons établir un ordre de priorité et nous allons préparer un plan d'activité de cinq à sept ans pour nos installations portuaires. Cela veut dire que certains d'entre vous seront très heureux et que les autres seront très déçus. Je ferais évidemment rire de moi et notre conseil de développement économique régional perdrait toute crédibilité et ce serait tout comme tourner le dos à une clientèle très importante. Il est donc parfois agréable de pouvoir refiler cette responsabilité à quelqu'un d'autre. »

Je pense que notre conseil n'a aucune envie d'établir des priorités en matière d'infrastructure des pêches. Je le dis très franchement. Un organisme comme le nôtre pourrait peut-être aider les administrations portuaires à faire leur planification à long terme et à planifier le développement des entreprises locales, mais, pour être tout à fait honnête, ça c'est une question dont nous ne voulons absolument pas nous mêler.

• (1645)

Le vice-président (M. Bill Matthews): Merci beaucoup, monsieur Curran.

C'est maintenant le tour de M. Kamp, l'un de nos collègues de la Colombie-Britannique. Au cas où vous ne le sauriez pas, il est le secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Océans.

Monsieur Kamp.

M. Randy Kamp: Merci, monsieur le président.

Merci, messieurs, d'être venus.

Juste avant le début de la réunion, j'ai jasé un peu avec M. Johnson et nous parlions de la question posée par M. Calkins lors de la séance précédente, cette question sur ce que pourrait être la situation à long terme, dans 30 ans. Monsieur Johnson, vous aviez des idées sur cette question, et peut-être que d'autres témoins en ont également, alors pourquoi ne pas nous en faire part.

M. Dave Johnson: Tout le monde en a. Sinon, ils n'ont rien à faire ici. Il faut avoir quelque chose en tête, sinon ce n'est pas la peine.

Dans 30 ans, il y aura moins d'usines de transformation du poisson. Celles qui existeront seront gigantesques. Il y aura des ports de débarquement... On vous dira où débarquer, sans tenir compte de votre préférence. C'est ce que je pense.

Sur le plan économique, le gouvernement n'a pas assez d'argent pour faire plaisir à tout le monde. À mon avis, il y en aura un à l'est, un au nord — rien au centre — un au sud et un à l'ouest. C'est ce qui va arriver, d'après moi.

Il y a autre chose dont il faut tenir compte. J'ai assisté à la dernière heure de la dernière séance. Je ne sais pas si on en a déjà parlé, mais j'espère qu'on ne perdra pas ceci de vue. On s'emballe pour le pétrole. Le pétrole, c'est formidable, mais où sera ce secteur dans 30 ans? Hibernia va s'arrêter, n'est-ce pas? Nous avons une ressource renouvelable d'une valeur d'un milliard de dollars et un milliard de dollars, c'est beaucoup d'argent, alors occupons-nous-en.

Nous avons des représentants élus. M. Manning a fait des choses formidables, et nous l'apprécions, mais il faut que quelqu'un fasse preuve de sagesse. Vous avez été élu pour vous occuper de cette question, avec notre contribution, alors occupez-vous-en. C'est à vous de nous dire ce qui arrivera dans 30 ans et naturellement de solliciter notre opinion, et la voici. Comme Pat vient de le dire, qui aura le courage de le dire? Allez-vous dire: « Désolé, Old Perlican,

nous ne pouvons plus investir d'argent dans votre collectivité, vous allez devoir aller à Carbonear »?

Cela va arriver. À l'heure actuelle, le plus grand bateau mesure 90 pieds, et s'il a un permis à plein temps de 300 000 à l'heure actuelle, cela fait 600 000. Ce sera probablement 1,2 million avec les cales réfrigérées comme on en voit. L'exploitant de ce bateau se soucie peu de savoir où il va amarrer. Tout ce qui l'intéresse, c'est de remplir sa cale, de rentrer au port et de toucher son argent. Nous savons tous ce qui fait marcher le monde: l'argent et le sexe.

M. Randy Kamp: Ça sera dans le compte rendu, monsieur Johnson.

Le président: Monsieur Kamp a le tour de provoquer ces questions.

Une voix: Il a oublié la bière.

M. Randy Kamp: Si quelqu'un d'autre a quelque chose à ajouter, qu'il le fasse, sinon je vais passer à une question un peu différente.

M. Herb Butt: Tout dépend de ce que nos politiciens feront, je pense, au sujet de la surpêche étrangère. Je suis optimiste. Vous devriez peut-être poser la question aux administrations portuaires, mais si nous prenons les mesures qu'il faut, il devrait y avoir plus de poissons. Je pense que c'est ce qui va arriver.

M. Randy Kamp: Très bien. Vous pensez donc que dans 30 ans, l'industrie de la pêche sera dynamique et les administrations portuaires sont du même avis.

M. Herb Butt: Ça devrait être le cas, si on fait ce qu'il faut. Il faut qu'il y ait une volonté.

M. Randy Kamp: Je vais laisser la parole à mon collègue M. Calkins dans un instant, mais auparavant, j'aimerais que vous me donniez le montant réel des budgets de vos administrations portuaires, de vos revenus pour l'année et une ventilation générale de vos dépenses?

M. Dave Johnson: Je ne suis pas vraiment sûr. Je crois que nous prenons un quart de cent la livre au quai.

• (1650)

M. Randy Kamp: En chiffres réels, quel est votre budget annuel?

M. Dave Johnson: Nous n'avons pas vraiment de budget. Nous avons un superviseur du port qui perçoit des droits sur le poisson débarqué à quai.

M. Randy Kamp: Quels sont vos revenus annuels?

M. Dave Johnson: Je ne sais pas, l'an dernier, ils étaient peut-être de 75 000 \$.

M. Randy Kamp: Est-ce que quelqu'un connaît les chiffres réels?

M. Warren Parsons: Je ne pourrais pas vous donner les chiffres réels. Je peux demander à l'employé responsable de me les fournir.

M. Randy Kamp: Très bien. J'aimerais les recevoir.

M. Herb Butt: Je peux vous donner quelque chose, mais pas au sujet des débarquements de poisson, seulement au sujet des bateaux. À Carbonear, nous sommes passés de 8 à 14. C'est notre prévision pour 2008. C'est le nombre de bateaux qui utiliseront nos installations de débarquement de poisson. Il y en avait 8 en 2006 et il y en aura 14 en 2008. Ce n'est pas un montant d'argent, mais c'est une forte augmentation de l'activité; il devrait donc y avoir une augmentation correspondante des débarquements.

M. Randy Kamp: Merci.

Le président: Monsieur Calkins.

M. Blaine Calkins: Merci, monsieur le président.

J'apprécie grandement la présence de nos témoins et c'est certainement pour moi un plaisir de me retrouver ici à Terre-Neuve.

J'ai quelques questions. J'aimerais éclaircir la question, car il y a de toute évidence quelque chose qui m'échappe. Lors de la séance précédente, nous avons entendu plusieurs témoins; certains d'entre vous étaient présents et vous les aurez entendus dire qu'ils maintiennent des droits de mouillage bas afin de rester compétitifs puisque les bateaux peuvent aller débarquer leur poisson n'importe où. Or, vous nous dites que l'espace sur le quai est limité et qu'il n'y a pas assez de place pour tous les bateaux. D'une part, les droits de mouillage sont bas parce qu'il y a beaucoup de concurrence et, d'autre part, il n'y a pas assez d'espace sur le quai pour tous les bateaux, récréatifs, commerciaux ou autres.

Mon bon sens d'Alberta me dit qu'il y a là une contradiction. Alors, je me demande s'il y a quelque chose qui m'échappe et que vous pourriez m'expliquer. Quand j'y pense, je paie plus de 30 \$ par nuit pour stationner ma roulotte de 24 pieds dans un terrain de camping alors qu'un bateau de 2 millions de dollars paie des droits de mouillage de 400 \$ par année.

Ça ne marche pas, est-ce que vous pourriez m'aider dans mes calculs?

M. Dave Johnson: Vous n'avez pas compris. Les droits de mouillage sont de 400 \$. Mais vous oubliez que les droits de débarquement versés par l'usine de transformation à l'administration portuaire sont négociés et font partie du prix payé pour le crabe, le poisson, le poisson pélagique, pêchés par la suite.

M. Blaine Calkins: Qu'est-ce que cela vaut, monsieur Johnson?

M. Dave Johnson: Je crois que c'est un quart ou un demi-cent. Je pense que St. John's demande un demi-cent la livre, de sorte qu'il obtient un demi-cent pour chaque livre de poisson débarquée. Si les débarquements s'élèvent à 10 millions de livres — je ne suis pas très fort en calcul, qu'est-ce que ça donne? 100 000 \$? Si vous avez un bateau de 65 pieds — un bateau de 2 millions de dollars comme vous disiez — et que vous avez un quota de 300 000 livres de crabe et d'un demi-million de livres de crevette, cela fait 800 000 fois cinq cents. Cela fait 4 000 \$. C'est 4 000 \$ que ce bateau doit verser en droits de débarquement, somme qui est incluse dans le prix négocié.

M. Blaine Calkins: Donc, il serait plus exact d'ajouter ce montant aux droits de mouillage?

M. Dave Johnson: Non, ce n'est pas la même chose.

M. Blaine Calkins: Je comprends, mais vous devez ajouter cette somme aux droits de mouillage. C'est l'argent versé aux administrations portuaires pour le débarquement, c'est donc pour vous une source de revenu. Il n'y a pas seulement les droits de mouillage, il y a aussi les droits de débarquement.

M. Dave Johnson: Les droits de mouillage ne suffiraient pas. Il faudrait qu'ils soient astronomiques...

M. Blaine Calkins: Je suis d'accord. C'est pourquoi j'ai posé la question. Mais il faut tenir compte non seulement des droits de mouillage, mais aussi des droits de débarquement.

M. Dave Johnson: Oui.

M. Blaine Calkins: Est-ce que j'ai bien compris, maintenant?

• (1655)

M. Dave Johnson: Oui.

M. Blaine Calkins: Et c'est ce que vous rapporte 70 000 \$ environ. Mais l'essentiel de cette somme ne provient pas des droits de mouillage.

M. Dave Johnson: J'ai un petit bateau de pêche — il n'y a pas seulement des bateaux de deux millions de dollars, il y en a davantage de petits — et j'ai un quota de 13 500 livres de crabe. Faites le calcul. Supposons que les droits soient de 2 \$ la livre. Cela fait 27 000 \$. Je paie 100 \$, plus la TVH en droits de mouillage. Je viens tout juste d'acheter mon permis de pêche au crabe, au poisson de fond, pour ceci et cela, et cela monte à 621 \$. Puis, il y a 165 \$ pour Seawatch. Et ensuite un pourcentage de...

Lorsqu'on additionne tout cela...

M. Blaine Calkins: Les coûts sont importants.

M. Dave Johnson: C'est juste.

M. Blaine Calkins: C'est pourquoi les droits de mouillage doivent être aussi bas que possible.

M. Dave Johnson: Lors de sa création, l'administration portuaire d'Old Perlican a annoncé qu'elle allait exiger, mettons, le double aux non-pêcheurs. Eh bien, laissez-moi vous dire que ça bardait. Le type à côté de moi s'en va pêcher quelques morues et moi je paie... Mais voyez, il ne comprend pas que moi je paie des droits de débarquement.

Alors, cette idée a dû être abandonnée immédiatement sinon on ne serait pas sorti de là, tellement ça bardait. On a essayé, n'est-ce pas?

Le président: Merci, monsieur Johnson.

Je vais maintenant accorder deux minutes à chaque parti pour poser d'autres questions s'il le souhaite. À vous de décider comment vous allez les utiliser. Nous n'avons presque plus de temps, mais nous allons faire un tour de deux minutes.

Monsieur Matthews.

M. Bill Matthews: Merci, monsieur le président.

Je pense que M. Johnson a déjà pas mal répondu à la question que je voulais poser en répondant à celle de M. Calkins. J'ai constaté que M. Parsons a dit — comme il l'a fait ce matin à son installation — qu'il fallait que les droits restent bas, presque en échange des droits de débarquement.

Je pense que nous avons confirmé que vos revenus proviennent essentiellement du quart de cent ou du demi-cent la livre. Vous préférez garder des droits de mouillage bas pour que les bateaux utilisent vos installations et vous versent des droits de débarquement. Je pense que cela est assez clair après l'échange entre M. Calkins et M. Johnson.

C'est ce que je croyais comprendre et je voulais simplement me le faire confirmer, mais c'est déjà fait.

M. Warren Parsons: Oui, nous essayons de garder des droits bas. Il arrive qu'un pêcheur aille pêcher au large de St. Johns, mettons. Eh bien, nous ne pouvons pas permettre que cette personne garde son bateau amarré pour 200 \$ par année. S'il a un bateau de 50 pieds, il nous verse entre 750 et 800 \$. S'il décide d'aller débarquer à St. Johns, eh bien, il devra payer des droits de mouillage de 800 \$.

Les autres pêcheurs comme moi... Vous voyez, je suis pêcheur et si je débarque mon poisson à notre installation, je débourse seulement 200 \$, mais la compagnie devra probablement payer 1 000 \$ à l'administration portuaire pour moi. C'est ainsi que je génère des fonds pour l'administration portuaire.

M. Bill Matthews: Merci beaucoup. Je pense que c'est la réponse.

Le président: Merci.

Monsieur Blais, une courte question.

[Français]

M. Raynald Blais: Merci beaucoup.

Êtes-vous au fait des négociations en cours concernant les subventions accordées au secteur des pêches, notamment celles accordées par le ministère des Pêches et des Océans aux infrastructures portuaires? Ces subventions sont remises en cause. Dans le cadre de ces négociations préliminaires, les États-Unis et la Nouvelle-Zélande, entre autres, disent que le Canada ou d'autres pays devraient arrêter de subventionner les infrastructures portuaires pour les pêcheurs.

En plus des problèmes de financement auxquels on fait face, il y a cette épée de Damoclès qui pend au-dessus de nos têtes.

[Traduction]

M. Warren Parsons: Est-ce qu'il y a un membre de ce comité qui a une idée des millions de dollars que les pêcheurs versent au gouvernement fédéral chaque année pour les permis de pêche? Il y a des bateaux, des palangriers, qui paient jusqu'à 5 000 ou 6 000 \$ par année au gouvernement fédéral pour leur permis. Alors, en fait, tout le monde doit payer et payer encore.

Lorsque vous parlez de « subventions », est-ce que vous voulez dire que le gouvernement fédéral ne devrait pas construire de quais et que ce sont les pêcheurs eux-mêmes qui devraient s'en charger?

• (1700)

[Français]

M. Raynald Blais: Je m'explique. Des négociations sont actuellement en cours à l'Organisation mondiale du commerce relativement aux subventions accordées aux pêches. Ces négociations font en sorte que certains pays voudraient interdire des types de subventions. Parmi les subventions qui devraient être interdites, il y aurait celles destinées aux infrastructures portuaires servant exclusivement aux pêches.

[Traduction]

M. Dave Johnson: Je vais vous poser tout de suite la question. Je dois prendre environ 13 500 livres de crabe. J'en ai pris 2 285 livres l'année dernière. Cela représente moins que l'année précédente. Or, il y avait plus de poissons l'année dernière qu'il y en avait l'année précédente. Comment vais-je pouvoir payer la construction d'un quai? Il n'y a pas d'argent.

Nous parlons d'une ressource renouvelable. Le Canada est constitué de ces ressources. Il faut donc s'en occuper. Nous sommes en train de générer de l'argent, des retombées.

À Old Perlican, les bateaux consomment environ deux à trois millions de litres de carburant diesel. Ces taxes vont directement

dans les poches du gouvernement fédéral. Cent quatre-vingt bateaux, cela représente beaucoup de carburant.

Vous avez parlé de générer des revenus. Qu'en est-il de tout ce poisson qui arrive par camion? Bay de Verde fait débarquer le sébaste à Bay de Verde, qui se trouve à seulement environ dix milles de Old Perlican par la route. Nous voulions voir si cela pourrait créer une mine d'or, mais ça n'a jamais été le cas. Ce n'était pas possible.

Je trouve que nous donnons beaucoup. Les pêches donnent énormément au gouvernement fédéral. Certains Albertains ne sont peut-être pas d'accord avec ces propos. Néanmoins, il s'agit d'une ressource renouvelable. Elle est là. Elle va y rester. Il faut s'en occuper.

Nous n'avons pas tous le luxe d'avoir de plus grands bateaux. Il existe plus de petits bateaux que de grands. Ça c'est sûr.

Le président: Merci, monsieur Johnson.

Monsieur Stoffer.

M. Peter Stoffer: Merci, monsieur le président, et merci aux témoins.

Monsieur Blais, nous avons vu le rapport. Il comprend également des préoccupations relatives à l'assurance-emploi, ainsi que toute infrastructures de quai... Essentiellement, tout ce qui provient du gouvernement fédéral pour aider et encourager les pêcheurs et leurs collectivités pourrait être considéré comme une subvention. Voilà de quoi on parle à l'heure actuelle.

Bien entendu, nous en avons fait part au ministre Hearn et au ministre Sullivan, l'ambassadeur des pêches, et ils vont parler de nos préoccupations à l'étranger.

Encore une fois, nous n'avons vu qu'une ébauche de rapport. Ce n'était pas coulé dans le béton. Nous allons suivre ce dossier de près, et je vous demanderais d'en faire autant.

Monsieur Johnson, vous avez parlé de l'avenir des pêches. Je suis d'accord avec vous hormis une chose. Ne craignez-vous pas qu'au bout du compte, les ressources brutes que l'on retrouve au large des côtes de Terre-Neuve soient transférées ailleurs dans le monde dans des vraquiers et des bateaux de plus grande taille?

Ainsi, par exemple, dans la région centrale du Canada, le corégone est envoyé en Chine où il est transformé, puis revendu aux magasins. Dans les magasins Safeway, on peut lire: « Produit du Canada. Fait en Chine. » J'ai peur qu'une bonne partie de nos ressources brutes seront envoyées dans le pays qui le transformera au moindre coût. Pourquoi les débarquer ici? Pourquoi ne pas les débarquer immédiatement sur de plus grands bateaux, soit les vraquiers qui peuvent se trouver à 200 milles de la côte, et ensuite envoyer la ressource en Chine ou dans un autre pays? C'est ce qui me préoccupe le plus.

Monsieur, vous avez tout à fait raison: il s'agit d'une ressource renouvelable. Si l'on fait bien les choses, cette ressource pourra faire travailler vos arrière-petits-enfants un jour.

Je vous remercie.

M. Dave Johnson: Vous avez parlé de chômage. Je ne sais pas si je vous ai bien suivi, mais avez-vous parlé de vous débarrasser de l'assurance-emploi?

M. Peter Stoffer: Non. L'OMC et le cycle de Doha pourraient considérer... que les prestations d'assurance-emploi versées aux pêcheurs sont une subvention. Ils estiment que le fait de verser des milliards de dollars à l'industrie de la pêche dans le monde a une incidence dévastatrice sur les stocks de poisson. Ils veulent donc éliminer ces subventions, pas seulement au Canada mais partout dans le monde et, évidemment, on a peur de jeter le bébé avec l'eau du bain.

Le président: Il va falloir que vous posiez votre question.

M. Peter Stoffer: Je n'ai pas de question. Je voulais juste faire une observation. Je voulais vous faire part de cette préoccupation.

Le président: Monsieur Kamp.

● (1705)

M. Randy Kamp: Merci, monsieur le président.

J'aimerais tout simplement vous dire de ne pas trop vous inquiéter à propos des observations formulées sur l'OMC. On vous a parlé d'un projet de document du président. Le président de ce secteur a rédigé ce projet de document parce que les discussions n'allaient nulle part puisque les gens ne s'entendaient pas du tout sur ce qui constitue une subvention et comment il faudrait la traiter.

Nos négociateurs du ministère des Finances, ainsi que les gens du MPO qui les assistent, suivent de très près ce dossier. L'OMC fonctionne par consensus. Si tous ne sont pas d'accord, il n'y a tout simplement pas d'entente. Cela ne fonctionne pas par vote majoritaire ou quelque chose du genre. Je peux vous garantir que le gouvernement suit ce dossier de très près et qu'il n'est pas du tout prêt à renoncer à des choses qui ont été soulevées comme des hypothèses aujourd'hui.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Kamp.

J'imagine qu'on va parler des subventions dans 30 ans, un peu comme on parle des quais aujourd'hui. Alors, ne vous préoccupez pas trop de cette question.

Monsieur Calkins.

M. Blaine Calkins: Monsieur le président, ai-je le temps de poser une autre question?

Le président: Il vous reste 34 secondes.

M. Blaine Calkins: J'aimerais poser une question. Je voulais tout simplement dire à M. Johnson que j'avais besoin qu'un Terre-Neuvien explique à un Albertain comment fonctionnent les mathématiques. Je lui en suis reconnaissant. Bien entendu, je veux que vous puissiez profiter à long terme des ressources dont vous disposez. En tant qu'Albertain, je connais très bien l'importance de gérer sagement ces ressources.

Herb, j'aimerais vous poser une question qui porte sur les diapositives que vous nous avez données. On peut y voir une photo d'un yacht du club de yacht de Sag Harbour à Long Island, New York. J'ai déjà posé cette question lors d'une autre réunion et j'aimerais savoir comment un bateau qui n'est pas enregistré au Canada et qui amène des passagers d'un autre pays qui ne vont pas

s'arrêter au Canada, passe les douanes dans un port pour petits bateaux. D'habitude, un bateau qui provient d'un autre pays doit passer par un port d'entrée, dans lequel se trouve un poste de douane. Comment un bateau en provenance d'un autre pays peut-il se rendre dans un port pour petits bateaux — en toute légalité?

Le président: Pourquoi avez-vous ajouté ce dernier mot?

M. Blaine Calkins: Je me pose la question, car il me semble que ce serait très avantageux financièrement de pouvoir avoir ces yachts. Je n'aurais peut-être pas dû en parler dans un débat public, et j'espère que je n'ai pas causé de problèmes. Ce que je voulais savoir c'est, si ce n'est pas légal, comment pourrait-on rendre cela conforme à la loi pour que cela ne pose pas de problème? Ce n'est peut-être pas un problème non plus. J'imagine que cela pourrait générer des avantages à long terme en matière de tourisme pour les petits ports et les petites collectivités dotées de ports pour petits bateaux. Ainsi, elles ne jouiraient pas seulement d'un tourisme régional canadien, mais pourraient également profiter du tourisme international. Je pense que cela pourrait être prometteur pour l'avenir et qu'il va falloir répondre à certaines questions ouvertes. Il faut arriver à un équilibre entre les besoins des pêcheurs et ce que le tourisme pourrait apporter aux régions.

Je serais curieux de savoir comment tout cela s'agence.

M. Herb Butt: Peu importe...

Le président: Ne vous inquiétez pas, monsieur Butt...

M. Blaine Calkins: Vous devriez dire que cela marche très bien.

M. Herb Butt: Cela marche très bien.

Le président: Monsieur Curran va conclure cette séance.

Le Juge Pat Curran: Pour répondre à votre question, nous avons examiné également la question du transbordement de l'espadon américain à Trepassey et dans d'autres ports de la région. Le même problème se pose.

La question des douanes est un défi. Une solution rapide à ce problème serait, à mon sens, d'autoriser le détachement local de la GRC à dédouaner un bateau plutôt que de faire venir un agent des douanes de St. John's ou d'un autre grand centre. Voilà donc la solution rapide au problème.

Vous avez tout à fait raison, c'est un obstacle au développement.

M. Bill Matthews: N'oubliez pas qu'il a peut être été dédouané ailleurs avant d'arriver ici.

M. Blaine Calkins: C'est peut-être le cas.

M. Bill Matthews: Ne concluez pas trop rapidement que le premier arrêt important au Canada était ici .

● (1710)

M. Blaine Calkins: Entendu.

Le président: Je tiens à remercier nos témoins et le comité. Vous avez fait une contribution importante à notre débat. Merci de votre temps.

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.