



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 005 • 2^e SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 28 novembre 2007

—
Président

M. Fabian Manning

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

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

Comité permanent des pêches et des océans

Le mercredi 28 novembre 2007

• (1540)

[Traduction]

Le vice-président (M. Bill Matthews (Random—Burin—St. George's, Lib.)): Nous allons commencer nos travaux. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous poursuivons notre étude de l'exploitation et de l'entretien des ports pour petits bateaux.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à nos témoins et aux députés. Notre président, M. Manning, devrait arriver sous peu. Nous avions espéré qu'il serait ici pour le début de la réunion mais nous avons décidé de commencer nos travaux sans plus tarder. Nous allons commencer par vos commentaires liminaires. Nous espérons que M. Manning arrivera pendant cette période.

Nous avons deux exposés. Nous allons d'abord demander à M. Desrape ou à M. Poirier, le porte-parole du groupe, de présenter les commentaires liminaires, puis nous passerons à Mme Eastman.

Monsieur Poirier.

[Français]

M. Léonard Poirier (directeur général, Association des pêcheurs propriétaires des Îles-de-la-Madeleine): Monsieur le président, membres du comité, mesdames, messieurs, d'abord, je tiens à vous remercier de nous donner la possibilité de vous faire part de l'état de la situation des ports pour petits bateaux aux Îles-de-la-Madeleine, ainsi que des problèmes qui y sont reliés, tels que vus par notre association de pêcheurs.

Nous sommes la plus vieille organisation du genre au Québec, comptant 32 ans d'existence. Nos membres sont classés comme des pêcheurs côtiers ayant des bateaux de moins de 50 pieds. Nous intervenons à plusieurs niveaux dans les pêches, et la question de la conservation nous tient à coeur: conservation de la ressource, bien sûr, mais également la conservation des infrastructures nécessaires et essentielles que sont les ports de pêche.

Cela étant dit, nous avons, aux Îles-de-la-Madeleine, neuf ports de pêche pour petits bateaux. Il y a 400 bateaux et on effectue 20 000 débarquements. On débarque 9 000 tonnes de produits, dont une part de 80 p. 100 est constituée de homards et dont la valeur est de l'ordre de 45 millions de dollars.

Le problème des ports est la congestion. En effet, le taux d'occupation des structures est élevé. Aux Îles-de-la-Madeleine, c'est un problème qui nécessite beaucoup d'entretien et de dragage. Il y a aussi des structures qu'on peut qualifier de vieillissantes, c'est-à-dire que leur vie utile est quand même assez avancée, pour ne pas dire très avancée.

Le budget de dragage aux Îles-de-la-Madeleine est de l'ordre de 800 000 \$ sur un budget d'entretien et de fonctionnement d'environ 1,7 million de dollars. On parle donc d'une proportion de 45 p. 100, qui augmente de plus en plus, car nos besoins, comme on le verra tout à l'heure de façon un peu plus détaillée, sont de plus en plus grands. Il ne faut pas oublier non plus que les Îles-de-la-Madeleine

sont situées en plein milieu du golfe; c'est une plaque de terre déposée sur un tas de sable. Il faut comprendre la situation particulière des Îles-de-la-Madeleine dans l'ensemble du golfe, en rapport avec les besoins criants et croissants en matière de dragage.

D'après ce que je sais, le budget du Québec pour le fonctionnement et l'entretien est peut-être de l'ordre de 3,5 millions de dollars, dont 1,5 million de dollars pour le dragage. Donc, si les Îles-de-la-Madeleine reçoivent 800 000 \$ de ce 1,5 million de dollars prévus aussi pour d'autres régions du Québec, comme la Côte-Nord, la Gaspésie et autres, on constate que nous grugeons quand même 50 p. 100 du budget pour le dragage au Québec. Les besoins sont donc énormes.

On va vous donner un état de la situation. C'est sûr qu'on est ici pour décrire la situation des Îles-de-la-Madeleine, mais on est ici surtout et avant tout pour vous encourager à réclamer davantage de sous. On sait qu'il y a un besoin, comme je vous l'ai dit, non seulement chez nous, mais aussi ailleurs au Québec. Il y a un besoin chez nous en termes d'argent pour le dragage, mais également pour régler la question de la congestion. On a besoin de certains agrandissements, on a également un besoin concernant les structures vieillissantes, c'est-à-dire les structures qui arrivent à la fin de leur vie utile. On a aussi besoin de projets de renouvellement. Donc, on a besoin d'argent et on vous encourage fortement à intervenir auprès des personnes autorisées à revendiquer un accroissement des budgets pour les ports pour petits bateaux.

Rapidement, sans être un expert en matière de chiffres, je sais que peut-être juste pour la région de Québec — je mets ces chiffres entre parenthèses et je vous parle de la situation sur plusieurs années —, on prendrait facilement 5 millions de dollars additionnels par année. C'est sûr que si on inclut toutes les autres régions au Canada, on parlera alors peut-être de 40 millions de dollars et plus. Toutefois, cela nous apparaît nécessaire pour répondre à nos besoins parce que, comme je l'ai dit plus tôt, la situation est criante.

• (1545)

Pour ce qui est de la situation aux Îles-de-la-Madeleine, je vais tracer un portrait rapide. M. Desrape, un pêcheur d'expérience, se fera un plaisir de répondre aux questions de façon plus précise par la suite.

Si on regarde une carte géographique, les Îles-de-la-Madeleine sont situées en hauteur et un peu en biais. Je partirai du sud et me dirigerai vers le nord des Îles-de-la-Madeleine.

Au sud-ouest, il y a Millerand. À cet endroit, l'état général des infrastructures est assez bon, mais le plus grand problème est l'ensablement, qui nécessite un dragage annuel très important.

Au sud-est, il y a le village de Havre-Aubert. On a été relativement chanceux, parce qu'un projet de construction s'est terminé en 2007. On remercie donc tous les intervenants qui ont travaillé à ce dossier.

On monte ensuite vers le nord et on s'arrête sur la partie centrale des Îles-de-la-Madeleine. Du côté ouest, il y a l'Étang-du-Nord, où il y a une infrastructure vieillissante qu'on appelle le quai COOP. Il y a beaucoup d'agitation dans ce bassin, en raison de son étendue. Un documentaire a été produit sur cet endroit. Il faut diminuer l'agitation dans le port et rendre les conditions d'amarrage plus sécuritaires en construisant un épi de quai. Le dossier est en cours, car c'est un besoin criant.

Toujours dans la partie centrale, il y a Cap-aux-Meules, qui est situé du côté est. Les infrastructures sont en bon état. La problématique a davantage trait à la congestion. Il y a beaucoup de congestion dans ce port, qui est très important. L'autorité portuaire de l'endroit demande depuis plusieurs années qu'on agrandisse le havre. Une étude de planification est aussi en cours. Ces besoins font appel au budget majeur, comme on le dit dans le jargon du ministère.

Toujours du côté est de la partie centrale, il y a l'Île d'Entrée. Un projet de réfection a été terminé en 2004, mais il y a d'énormes besoins en matière de dragage annuel. À Pointe-Basse, il y a aussi un grand problème de congestion. Le havre est rempli à pleine capacité. Il y a également un important problème d'ensablement, ce qui nécessite un dragage annuel.

Un peu plus au nord, on arrive à Pointe-aux-Loups, du côté ouest des îles. L'infrastructure est vieillissante et l'agitation est importante dans le bassin, ce qui force les pêcheurs à monter leurs bateaux sur la cale de halage la majorité du temps, plutôt que de les amarrer au quai, car il n'y a pas de section de protection au bout du quai. On aurait besoin d'une section de protection au bout du quai. Là aussi, l'ensablement nécessite un dragage annuel. En 2008, on aura besoin d'un investissement majeur pour dégager le bassin de Pointe-aux-Loups.

Toujours un peu plus au nord, du côté ouest, à Grosse-Île, les infrastructures sont généralement en bon état, sauf pour ce qui est des encaissements à l'entrée du havre. Les encaissements à l'entrée du havre se sont beaucoup affaîsés. Cela nécessite également un dragage annuel important. Le prolongement de la jetée à l'entrée, encore une fois pour couper les vagues hautes, pourrait aider à réduire un peu le dragage. Là encore, on a besoin de fonds importants.

Le dernier endroit, qui est situé complètement au bout de l'île, du côté nord-est, s'appelle Grande-Entrée. Il y a une infrastructure qui date de 2001, dans la partie est du quai. Par contre, il y a une vieille partie qui date de 1970. Plus de 50 p. 100 de la flotte de cette région s'amarré dans cette ancienne partie. On a remplacé certains lambris au cours des dernières années, mais il semble maintenant y avoir un problème de profondeur, dans cette partie. Il faudrait donc refaire une partie des lambris.

• (1550)

Ce sont là nos besoins, et ils sont énormes. Encore une fois, ces besoins sont criants et requièrent des fonds additionnels.

Sur ces propos, je vous remercie encore une fois. M. Desrape pourra répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président (M. Fabian Manning (Avalon, PCC)): Merci, monsieur Poirier.

Madame Eastman, vous disposez de 10 minutes pour présenter votre exposé. Allez-y.

Mme Sheila Eastman (responsable du port, Harbour Authority of North Lake): Merci, monsieur le président et membres du comité.

J'aimerais d'entrée de jeu signaler que je suis très heureuse d'avoir l'occasion de vous rencontrer aujourd'hui pour vous parler des problèmes auxquels sont confrontés toutes les administrations portuaires de l'Île-du-Prince-Édouard.

Depuis six ans que j'ai le plaisir de m'occuper des ports pour petits bateaux à titre de responsable du port de l'administration portuaire de Port of North Lake; j'aimerais vous parler de certaines de mes préoccupations ainsi que de celles des autres membres de notre collectivité de pêcheurs concernant les ports pour petits bateaux de l'Île-du-Prince-Édouard.

À titre de membres du comité permanent, je suis convaincu que vous avez été mis au courant de certaines des difficultés auxquelles sont confrontés les pêcheurs canadiens de la région atlantique lorsqu'ils veulent réparer et protéger les installations portuaires des attaques de Dame nature et de l'usure normale associée à l'âge.

Les ports pour petits bateaux de l'Île-du-Prince-Édouard sont regroupés en 44 administrations portuaires, dont seules cinq bénéficient des services d'un responsable du port. L'ensemble des travaux effectués aux autres ports sont faits par un groupe dévoué de comités de bénévoles composé de pêcheurs et d'utilisateurs d'installations portuaires.

Je dois féliciter ces bénévoles parce que je suis parfaitement consciente du temps que je dois consacrer à obtenir du financement, à assurer des évaluations environnementales, à préparer des propositions de projets, à assurer l'exploitation courante de mon port. Ces bénévoles méritent tout notre respect et notre appui. N'oubliez pas qu'ils font ça tout en pratiquant leur métier de pêcheur car ils doivent subvenir à leurs besoins et à ceux de leurs familles.

Le fonctionnement courant de nos ports est notre principale préoccupation, mais un de nos pires problèmes est le manque de financement accordé aux ports pour petits bateaux, pour nous permettre d'assurer un milieu sûr pour nos utilisateurs et pour le grand public.

À l'Île-du-Prince-Édouard, notre infrastructure est pratiquement à la fin de son cycle de vie utile, ce qui veut dire que nous luttons tous pour obtenir des fonds pour remplacer ces installations. Nos rapports avec les ports pour petits bateaux sont plutôt ceux de propriétaires-locataires, et nous devons tous deux faire tout ce que nous pouvons pour respecter les engagements pris dans le cadre de ces ententes de location.

Du point de vue des pêcheurs, l'entretien est une chose absolument nécessaire si nous voulons que nos quais soient en état d'être utilisés et soient sécuritaires pour les pêcheurs qui veulent y avoir accès dans le cadre de leurs activités courantes. Ces dernières années, il est clair qu'on a réduit le financement débloqué pour le budget des ports pour petits bateaux et pourtant les besoins de réfection et de réparation des structures en place augmentent.

Cela dit, j'aimerais signaler que nous étions fort reconnaissants à l'égard du député de la circonscription de Cardigan qui a présenté à la Chambre des communes une motion le 6 juin 2006 visant à augmenter le budget des ports pour petits bateaux de 35 millions de dollars, soit un montant de 20 millions de dollars qui devait disparaître et auquel on ajoute 15 millions de dollars. Nous avons cru comprendre qu'on avait en partie accédé à cette demande en incluant un financement supplémentaire dans le budget de l'année suivante.

Il semblerait que des fonctionnaires du ministère auraient dit en novembre 2006 que le programme des ports pour petits bateaux nécessitait un budget permanent annuel de 130 millions de dollars, mais si j'ai bien compris le budget annuel au titre de ce programme est beaucoup moins important que cela.

Il faut bien comprendre que faute des fonds nécessaires, des travaux qui coûteraient quelques milliers de dollars s'ils sont reportés pourraient coûter des centaines de milliers de dollars. Je pense à un exemple en particulier.

Au port de Mink River, on avait évalué qu'il faudrait environ 30 000 \$ pour effectuer des petits travaux d'entretien pour réparer une partie du quai. Puisqu'on a pas obtenu l'argent nécessaire, ces travaux n'ont pas été effectués et une partie du quai, qui faisait 80 pieds de long, s'est effondrée dans le bassin du port au printemps 2007; les pêcheurs n'avaient plus d'endroit où amarrer leurs bateaux ou débarquer leurs casiers à la fin de la saison.

Aujourd'hui, six mois plus tard, la partie qui s'est effondrée dans le bassin doit être remontée par un entrepreneur, et au lieu de régler le problème, on se contente simplement de faire du remplissage avec des roches, jusqu'aux pieux qui n'ont pas cédé. J'étais à Mink River hier, et d'après ce que j'ai vu et d'après ce que les divers représentants m'ont dit, cet état de choses n'est pas acceptable, cette portion du quai ne pourra être utilisée par les pêcheurs au printemps et, de plus, si l'autre partie du quai n'est pas réparée, elle s'effondrera peut-être comme l'autre au printemps.

● (1555)

Les responsables du programme des ports pour petits bateaux nous disent qu'ils ne peuvent absolument rien faire puisqu'ils n'ont pas le budget nécessaire pour régler les problèmes du genre, qui ne font pas partie des travaux d'entretien réguliers.

Je pense également au port de Tracadie. Pendant plus de 12 ans, ce port qui accueille 19 flottilles de pêcheurs de homard et les intervenants d'une compagnie de mytiliculture qui a besoin d'espace pour amarrer 25 à 30 bateaux a éprouvé beaucoup de problèmes parce qu'elle ne dispose pas d'une zone d'amarrage suffisante.

De plus, à Tracadie, la rampe d'accès à l'eau ne peut être utilisée qu'à marée haute, et si vous êtes parti à la pêche et que vous avez des problèmes avec votre bateau et que vous devez utiliser la rampe d'accès à l'eau, il vaut mieux espérer que ce sera à marée haute ou vous devrez simplement attendre.

De plus, à Tracadie, le dragage représente un problème tous les ans comme c'est le cas pour la majorité des ports de l'Île-du-Prince-Édouard.

Au printemps 2007, la glace a endommagé une partie du quai de Tracadie et, à ce jour on n'a offert que des solutions temporaires au problème.

Les problèmes qu'on retrouve aux ports de Mink River et de Tracadie ne sont pas des problèmes isolés. En fait tous les ports de l'Île-du-Prince-Édouard ont les mêmes, et c'est le cas de toutes nos collectivités du littoral atlantique. Nous ne pourrions offrir un

environnement sécuritaire à nos usagers que si l'on investit davantage dans les ports pour petits bateaux.

À l'Île-du-Prince-Édouard, une augmentation du budget réservé aux légers travaux d'entretien, qui s'élèvent à environ 700 000 \$, nous permettra d'assurer, dans une large mesure, que des problèmes comme celui qu'on a vécu à Mink River sont réglés, ce qui entraînerait des économies à long terme; de cette façon l'argent ainsi économisé pourrait être investi ailleurs.

Je ne dis pas que tout va mal, car après tout nous avons d'excellents rapports avec nos collègues des ports pour petits bateaux. Ils font tout ce qu'ils peuvent avec un financement fort limité. Cependant j'aimerais rappeler que réduire le financement ne fera qu'entraîner plus de situations désastreuses, qui pourraient être évitées si on assurait l'entretien approprié des installations. Je songe à quelques ports — Graham Pond, Savage, Launching Harbour — où l'on a identifié le problème, on l'a réglé, et les choses vont aujourd'hui très bien.

Je suis responsable du port de North Lake, un port qui est très achalandé. Nous accueillons 92 ou 93 bateaux au printemps. Les clients temporaires pendant la saison de la pêche au thon font passer ce chiffre la nuit à quelque 200 embarcations.

Mon port a été construit pour accueillir 78 bateaux de 38 pieds de long. Les nuits où je dois accueillir 200 bateaux, ces derniers ne viennent pas simplement de l'Île-du-Prince-Édouard mais également des Îles-de-la-Madeleine, de la région de Gaspé, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. De plus, nous avons une flottille autochtone assez importante qui vient s'amarrer chez nous en raison de notre proximité des zones de pêche du crabe des neiges.

On nous appelle aussi la capitale internationale du thon. Nous avons été l'hôte de nombre de pêcheurs de renommée internationale et nous offrons un service à énormément de clients pendant cette période de surachalandage. Je peux vous assurer que notre port, comme nombre d'autres ports de la région atlantique n'a pas été conçu pour accueillir des bateaux de la taille qu'on retrouve aujourd'hui, que ce soit les bateaux utilisés pour la pêche au thon, au homard, au pétoncle, au hareng ou à d'autres espèces, parce que la méthode de pêche a évolué de façon spectaculaire au fil des ans, surtout depuis l'époque où l'on a construit ces ports.

De plus, il faut assurer les services de dragage permanents dans certains de nos ports afin que les pêcheurs puissent arriver au port et le quitter sans danger de s'échouer sur les barres de sable créées par les grandes tempêtes ou les grandes marées.

Nous sommes toujours à la merci de dame nature, c'est pourquoi il faut absolument assurer le financement adéquat des ports pour petits bateaux à l'Île-du-Prince-Édouard pour permettre aux pêcheurs de la région de pêcher en toute sécurité.

Bref, le programme d'administrations portuaires a démontré qu'il pouvait fonctionner. À titre de membres des administrations portuaires nous faisons tout ce que nous pouvons pour assurer que nos ports demeurent un élément essentiel des communautés côtières; nous vous demandons en retour d'envisager sérieusement d'investir des montants plus importants dans ce secteur afin de nous permettre d'assurer que nos ports demeureront fonctionnels et sécuritaires, pour que les pêcheurs et le grand public puissent les utiliser.

Merci.

● (1600)

Le président: Merci, madame Eastman.

Nous passons maintenant à M. MacAulay.

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

Je tiens à remercier nos témoins d'être venus nous rencontrer. Je crois que c'est une bonne idée de rencontrer les gens qui tous les jours ont à composer avec les problèmes touchant les ports pour petits bateaux; il est utile d'entendre l'opinion de ceux qui comprennent vraiment les besoins qui existent dans ce secteur.

Monsieur Poirier, si j'ai bien compris, vous avez dit qu'il fallait construire un brise-lames aux Îles-de-la-Madeleine. J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus long là-dessus parce que, si je ne m'abuses, vous nous avez dit que nombre de quais étaient endommagés simplement parce que vous n'aviez pas la protection assurée par les brise-lames. Est-ce exact?

[Français]

M. Mario Desrape (président, Association des pêcheurs propriétaires des Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président. Je vous remercie de me donner l'occasion de prendre la parole.

Comme M. Poirier le disait plus tôt, aux Îles-de-la-Madeleine, il y a un problème d'ensablement pratiquement dans tous les havres. C'est une île, et pour obtenir 20 brasses d'eau, il faut aller à 20 milles des côtes. Or, ça monte, et une fois rendu à la côte, il n'y a plus d'eau du tout.

[Traduction]

L'hon. Lawrence MacAulay: Veuillez ralentir.

[Français]

M. Mario Desrape: Pourquoi les brise-lames sont-ils essentiels? Parce que dans bon nombre de havres, l'agitation est trop forte, étant donné qu'il n'y a pas d'abri. D'autre part, il faut empêcher l'ensablement, et pour ce faire, changer les courants de façon à ce que le sable se dépose ailleurs que dans l'entrée du havre. Ce sont les deux raisons principales.

Aux Îles-de-la-Madeleine, il y a 400 bateaux, mais ils voyagent de port en port. On n'est pas toujours assignés au même port: en effet, il faut suivre la ressource. Dans le cas du poisson pélagique ou du poisson de fond, il faut couvrir plusieurs havres de pêche. Or, certains ne sont pas sécuritaires, et il y en a plus d'un. Mettez-vous à la place du pêcheur qui revient du large et doit entrer dans un port alors qu'il n'est pas certain du tirant d'eau à l'entrée. Le dragage peut avoir été fait ou ne pas avoir été fait cette année-là, ou encore avoir été fait au début du printemps. Au milieu de la saison, le blocage de l'entrée peut survenir dans le temps de le dire.

On n'a pas précisé que dans plusieurs ports de mer, il fallait deux creusages par année, parfois trois. À Pointe-Basse, entre autres, c'est fait au début du printemps, soit au mois d'avril. Si de fortes tempêtes de vent du sud-est sévissent par la suite, c'est déjà bouché en mai. Ce ne sont pas des blagues que je vous conte. J'ai vu mon beau-frère, quand son bateau a presque chaviré à l'entrée de Pointe-Basse. Il a dû faire demi-tour. J'ai dû l'accompagner jusqu'au havre de Cap-aux-Meules pour qu'il se mette à l'abri. Ce genre de chose s'est vu et se voit encore régulièrement.

Nous sommes 400 pêcheurs, mais notre pêche est compétitive. Les printemps sont de plus en plus venteux, il me semble. Évidemment, nous voulons gagner notre vie comme tout le monde, alors nous forçons un peu les choses en matière de conditions météo. Quand vient le temps de nous mettre à l'abri, ce n'est pas toujours facile. De plus, quand nous arrivons à l'intérieur des havres, nous ne sommes même pas certains d'être à l'abri. Où va-t-on aller, messieurs?

On a choisi le métier de pêcheur parce qu'on l'aime, c'est certain, mais c'est un métier fait d'incertitude et de beaucoup d'inquiétude. Nos revenus d'entreprise sont incertains, on l'a bien compris. Nos agrès de pêche, qu'on laisse au large, sont à l'abri des intempéries, mais il y a une chose qu'on ne peut ni comprendre ni accepter...

• (1605)

[Traduction]

Le président: Vous donnez du fil à retordre aux interprètes.

[Français]

M. Mario Desrape: Qu'est-ce qu'il dit?

[Traduction]

Le président: Vous faites preuve d'énormément de passion lorsque vous parlez de cette question, mais vous allez très vite. Je vous demanderais de ralentir pour que les interprètes puissent bien saisir ce que vous dites afin de transmettre votre message à ceux d'entre nous qui n'ont pas la chance de parler les deux langues officielles.

[Français]

M. Mario Desrape: Je voudrais profiter de l'occasion pour vous dire que nos agrès au large, ce n'est pas garanti. Nous avons choisi le métier de pêcheur, mais nous voulons qu'une fois arrivés au port, nos bateaux soient en sécurité. Nous voulons pouvoir aller nous reposer à la maison, en paix et dans la tranquillité. Nos bateaux ont une valeur de 200 000 \$ à 400 000 \$. Si nos revenus n'augmentent pas et que nos agrès périssent, nous voudrions bien que nos bateaux soient en sécurité dans tous les havres des Îles-de-la-Madeleine. Or, ce n'est pas le cas.

Pour certains, l'entretien est le problème, mais pour plusieurs, c'est le manque d'espace à l'intérieur des havres. La marge de manoeuvre y est pratiquement inexistante. Comme je vous l'ai dit, lorsqu'il y a un peu de vent le matin, sortir de ces havres est tout un exploit. Les bateaux sont collés les uns aux autres. Il n'y a pas d'espace, mais il faut sortir de là.

Pour répondre à votre question, je dirai qu'il faut des eaux plus calmes dans les havres. Il faut aussi empêcher l'ensablement.

Merci.

[Traduction]

Le président: Monsieur MacAulay, essayez à nouveau.

L'hon. Lawrence MacAulay: Merci beaucoup.

Je comprends donc le besoin d'avoir des brise-lames.

Sheila, je tiens à vous remercier d'être venue nous rencontrer. Vous avez parlé du coût. Vous vous occupez des quais et des réparations — en fait c'est pratiquement depuis que je suis entré en politique que vous essayez d'obtenir mon appui — donc vous comprenez ce qui s'est passé lorsque le brise-lames n'a pas été réparé à Savage Harbour. Les coûts de réparation sont passés de 200 000 \$ à 2 ou 3 millions de dollars.

Peut-être pourriez-vous nous donner un peu plus de détails sur ce qui s'est passé à Mink River. Si j'ai bien compris, en raison du manque de financement, les fonds disponibles que l'on consacre actuellement aux réparations ne seront pas utilisés de façon judicieuse? J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus à ce sujet.

Mme Sheila Eastman: Merci, monsieur MacAulay.

La situation de Mink River est particulièrement intéressante. J'ai apporté des photos que j'ai prises hier. Si vous voulez les voir, nous pourrions les faire circuler.

Ce que vous ne voyez pas sur cette photo c'est l'état physique actuel du lambris et les poutres transversales qui ont déjà été achetées pour réparer cette partie du quai et qui sont empilées là.

L'hon. Lawrence MacAulay: Sheila, je ne suis pas convaincu que tous ceux qui sont ici comprennent ce que cela veut dire.

Mme Sheila Eastman: C'est bien simple. Je ne sais pas si vous pouvez le voir sur la photo mais la partie avant du quai, qui était faite de bois s'est effondrée. Les boulons se sont détachés; cette partie du quai s'est simplement effondrée. Mais au moment même où il s'effondrait, les pièces nécessaires pour le remplacer se trouvaient à 35 pieds de là, ces pièces avaient été payées, mais n'avaient jamais été installées.

Ce qui est triste c'est que ces pièces sont toujours là, toujours payées, mais toujours pas installées. Les travaux de réparation qui se déroulent actuellement semblent fort intéressants, mais lorsqu'on viendra pour installer le lambris et remplacer les poutres, il faudra tout redéfaire.

De plus, si j'avais tendance à parier, je parierais que cette nouvelle construction, ce que j'ai vue hier, ne sera plus là le printemps prochain si nous avons une bonne onde de marée cet hiver. Toutes les roches seront arrachées et déplacées dans le port.

Ainsi, comme je l'ai signalé, nous avons des rapports de propriétaire-locataire. À titre de locataires, nous faisons tout ce que nous pouvons pour couper le gazon, avoir des installations bien peinturées, ce genre de choses. Mais il y a des fuites dans les toits et les fondations s'écroulent. Si nous n'arrêtons pas de mettre des emplâtres sur des jambes de bois, et si nous n'obtenons pas de financement supplémentaire, toute l'infrastructure à l'Île-du-Prince-Édouard... La majorité de ces installations ont été construites pendant les années 1960 et 1970. Puis il y a eu une bonne période où rien n'a été fait, et toutes ces installations s'effondrent aujourd'hui et toutes au même moment.

Ce qui est le plus inquiétant c'est qu'à titre de gestionnaire de port quand je pense à l'ouragan Juan, à l'onde de marée que nous avons eue le 27 décembre 2004, je crois que ce qui pourrait se produire serait deux fois pire que ce que nous avons vécu lors de l'ouragan Juan.

Si les choses se passaient de façon un peu différente, si la pire onde de marée frappait le versant nord de l'Île-du-prince-Édouard, où nous avons déjà beaucoup de problèmes avec le remplissage et l'envasement, tout comme nos collègues des Îles-de-la-Madeleine, je n'ose imaginer ce qui se produirait. Je serais très surprise si le lendemain matin on ne se retrouverait pas avec une énorme pile de cure-dents, de North Lake à Tignish. Toutes les structures sont dans le même état. Un piètre état.

Il nous faut donc commencer à réparer certaines de ces structures dès maintenant. Si nous ne le faisons pas... Un petit peu d'argent — je ne parle pas de 100 \$ mais d'environ 20 000 ou 30 000 \$ — vous permettra d'économiser 100 000 \$ à long terme.

•(1610)

Le président: Merci, monsieur MacAulay.

Monsieur Blais.

[Français]

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

Bonjour madame, bonjour messieurs. Salut Mario et Léonard; je suis bien content que vous soyez ici. Je suis bien content également de vous entendre parler du point de vue des pêcheurs. Il est plus qu'important de bien saisir ce que veut dire une infrastructure ou un port pour petits bateaux. Ce n'est pas simplement un outil qui permet de s'amarrer. Vous avez abordé cette question de façon très sensible, je pense.

Il faut absolument que ces quais soient réparés, mais il faut aussi que les travaux de dragage soient faits comme il se doit. En ce sens, j'aimerais que vous nous parliez davantage de la sécurité. Vous avez commencé à le faire quand vous avez répondu à une question un peu plus tôt.

M. Mario Desrape: Merci, monsieur Blais.

Certainement, tout tourne autour de la question de la sécurité, que ce soit à l'intérieur du havre ou lors de l'approche. Il faut quand même que ça soit sécuritaire, et pour ça, il faut de l'eau sous la quille. Les havres ont été construits il y a plusieurs années; certains ont même plus de 35 ans. De plus, ils ont été construits en fonction des bateaux de ce temps-là. Depuis, les bateaux ont grossi. Quand les bateaux grossissent, il faut plus d'espace. Plusieurs havres sont rendus très dangereux, à l'intérieur. Comme je l'ai dit un peu plus tôt, il n'y a plus de marge de manoeuvre dans le havre et, même, il n'y a plus d'endroit pour s'attacher. On en est au point où ils font des quais flottants. Puisqu'il n'y a plus de place sur le quai fixe, ils rajoutent de petits quais flottants, comme on dit. Malheureusement, ce n'est pas solide. On a maintenant des bateaux d'une bonne grosseur et il y a plusieurs bateaux autour de ces petits quais. Dans le vent, dans une tempête, ça ne tient pas le coup. On court le danger que le quai se détache et que les bateaux se retrouvent dans les pierres, des morceaux de ciment, comme on dit. Nous craignons cela énormément.

Je vais vous donner un exemple de problème de sécurité. Dans certains ports, si on n'arrive pas assez tôt dans la journée, il n'y a plus de place pour s'attacher au quai fixe. Il faut alors attacher son bateau aux petits quais flottants. Il n'y a aucun moyen d'y aller avec un véhicule, il faut y aller à pied. Les pêcheurs doivent transporter leurs appâts, comme en 1940, sur des chariots et tirer des paniers de 150 à 200 livres à deux hommes chaque soir ou matin. Je pense que ce n'est pas acceptable en 2007. C'est archaïque, mais c'est ce qu'on vit chaque matin et chaque soir aux Îles-de-la-Madeleine.

Les bateaux ont une valeur énorme. C'est un très gros investissement pour le pêcheur. Le bateau est ce qu'il a de plus précieux. Si le bateau n'est pas en sécurité dans le havre, il le perd. Il faut comprendre les pêcheurs. Le secteur de la pêche a consenti d'énormes sacrifices pour aider le gouvernement à résoudre le déficit canadien. Je me souviens très bien quand le ministre de l'époque est venu nous voir et a qu'il dit qu'il fallait que les pêcheurs fassent leur part, comme les autres citoyens canadiens. Nous n'étions pas tellement d'accord avec lui, mais nous avons accepté et décidé de faire notre part. Nos permis ont triplé; vous le savez je ne répéterai pas toute l'histoire. Les permis, les systèmes d'assurance, les quaiages qu'on paye aujourd'hui, tout ça — pas que ça, bien sûr — a fait en sorte que maintenant le gouvernement canadien a des surplus. Je pense qu'étant donné ces surplus, il devrait y avoir un retour du balancier. Le secteur des pêches pourrait avoir au moins droit à l'entretien et à la rénovation de ses structures. Les structures sont dépassées à cause de la modernisation des flottes, le coût de la vie et la vie en général. C'est comme pour les routes, c'est le même principe, mais ici, on parle des havres de pêche.

•(1615)

M. Raynald Blais: En fait, vous dites que consacrer plus d'argent aux infrastructures que sont les quais n'est pas de la charité. C'est un dû et c'est aussi une question de sécurité.

M. Mario Desrape: Absolument.

M. Raynald Blais: Les pêches ont changé, les bateaux sont un peu plus gros, etc., mais j'aimerais vous entendre relativement aux changements climatiques. On parlait des tempêtes; on en parle de plus en plus. Ces tempêtes font en sorte qu'il n'y a pas seulement l'érosion des berges, qui est catastrophique pour les Îles-de-la-Madeleine.

Comment un pêcheur de chez vous vit-il cela? Je parle de la question des infrastructures et l'aspect sécurité, notamment.

[Traduction]

Le président: Vous pourrez donner une brève réponse.

[Français]

M. Léonard Poirier: Je peux peut-être dire quelques mots à ce sujet.

Les changements climatiques affectent grandement plusieurs régions. Mais encore une fois, regardez la situation: on est situés en plein golfe, donc les tempêtes nous frappent énormément.

Des études ont été faites par un groupe spécialisé. L'érosion est énorme autour des Îles-de-la-Madeleine. L'érosion augmente finalement le niveau d'ensablement. Le phénomène réel, c'est que l'ensablement va en augmentant. Comme je l'ai dit, on remarque qu'on a besoin de plus en plus d'argent pour désensabler et draguer. La situation des îles, en particulier, doit donc être prévue dans les futurs budgets.

Bien sûr, comme je l'ai dit plus tôt, cela affecte la sécurité, la profondeur, à ce moment-là... M. Mario Desrape en a parlé un peu. C'est sûr que la sécurité est de plus en plus compromise.

[Traduction]

Le président: Merci.

Merci, monsieur Blais.

Nous passons maintenant à M. Allen.

M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC): Merci, monsieur le président.

J'aimerais poser quelques questions. Je partagerai la période qui m'est réservé avec M. Keddy, si je lui laisse un peu de temps.

J'aimerais poser quelques questions à M. Poirier.

Mes deux questions portent sur le montant annuel de 5 millions de dollars qui, d'après vous, serait nécessaire. Tout d'abord, s'agit-il d'un montant annuel pour un avenir prévisible? De plus, est-ce que les coûts associés au dragage seraient inclus dans ce montant, ou le dragage représenterait-il un coût supplémentaire?

[Français]

M. Léonard Poirier: Je parlais de la région du Québec. Sans être un expert en matière de chiffres, le budget de la région du Québec représente un peu plus de 8 p. 100 du budget total. Mais en chiffres absolus, cela représente environ 9 millions de dollars, globalement. De ce montant, d'après ce que je sais, une somme de 3,5 millions de dollars est destinée à l'entretien et au fonctionnement.

Dans le budget qui nous est alloué de façon régulière, il n'y a pas suffisamment d'argent à l'heure actuelle pour renouveler les infrastructures. Donc, pour le Québec, ça prendrait plusieurs dizaines d'années pour renouveler les infrastructures. On n'y parviendrait

jamais, parce qu'avant qu'on ait renouvelé certaines infrastructures, d'autres seraient détruites et, finalement, on n'arriverait jamais à prendre le dessus.

Sans être un expert en matière de chiffres, pour la région du Québec, il faudrait ajouter au budget régulier, qui est de 9 millions de dollars, au moins un montant supplémentaire de 5 millions de dollars. C'est en ce sens que j'étais intervenu. Compte tenu des besoins des autres régions, si on a besoin de 5 millions de dollars additionnels au Québec chaque année pour l'ensemble de l'Atlantique, je me dis que cela doit représenter un budget d'environ 40 millions de dollars additionnels. Ce serait donc souhaitable.

•(1620)

[Traduction]

M. Mike Allen: Merci.

Madame Eastman, vous avez parlé de capacité, et vos problèmes sont un peu différents. Le Québec avait des problèmes, mais surtout dans le domaine du dragage et des brise-lames. Vous avez mentionné le matériel et les installations qui en étaient à la fin de leur vie utile à l'Île-du-Prince-Édouard. Vous avez également mentionné des problèmes de capacité. Vous avez dit que vous aviez 92 bateaux puis à l'occasion 200 bateaux amarrés pendant la nuit, surtout pendant la saison de la pêche au thon. Vous avez dit qu'il s'agissait habituellement de 78 bateaux de 38 pieds de long.

Si vous comparez le port de North Lake aux autres ports de l'Île-du-Prince-Édouard, pouvez-vous nous dire si vous êtes plus congestionné que les autres ports ou moins? Est-ce que vous assumez une partie excessive du fardeau simplement en raison du genre de pêche qui s'y pratique?

Mme Sheila Eastman: Oui et non. Pendant la saison de la pêche au thon, nous assumons probablement une plus grande part du fardeau à cause de la proximité des zones de pêche. Nous accueillons plus de pêcheurs de la flottille du thon. C'est vrai également des ports de North Fraser, de Tignish et de Rustico, bref de tous les ports de la côte nord de l'île. En cette période, il y a généralement un peu plus de congestion chez nous, mais c'est également le cas au printemps... Ce que j'ai dit, c'est que nous sommes le port d'attache de 92 ou 93 bateaux, alors que le port a été conçu pour pouvoir recevoir 78 bateaux de 38 pieds. Or, pendant le printemps, nous en avons 93 qui ont leur port d'attache à North Lake. Si je dois accueillir un pêcheur de crabe des neiges des Îles-de-la-Madeleine, du Québec ou du Nouveau-Brunswick, je suis très mal prise parce que déjà, avec 93 bateaux, le port excède sa pleine capacité. Alors, deux bateaux de plus...

La saison de la pêche au thon ne cause pas trop de soucis. Le bateau rentre au port le soir. Il y a beaucoup de congestion et j'en perds parfois le sommeil en songeant à ce qui pourrait arriver lorsqu'un aussi grand nombre de bateaux sont amarrés au port, mais les choses se passent généralement assez bien. S'il faut décharger les bateaux, je ne peux pas en accepter deux de plus parce que lorsque 93 bateaux sont déjà amarrés, il n'y a plus de place pour décharger quoi que ce soit.

Beaucoup de ports de la Nouvelle-Écosse sont déjà très congestionnés et le seront encore plus parce que certaines de nos structures sont en si mauvais état que nous devons les barricader. On ne peut pas y placer de casiers, si bien qu'on ne peut décharger les bateaux de pêche sur ces structures et, dans certains cas, on ne peut même pas y amarrer des bateaux sans danger. Le problème n'est pas propre au port de North Lake; il touche beaucoup d'autres ports.

M. Mike Allen: Monsieur le président, j'aimerais poursuivre un peu de la même voie. Étant donné vos problèmes de surcapacité, quel modèle appliquez-vous? Bien entendu, vous recevez certains fonds gouvernementaux. Quelles recettes tirez-vous des pêcheurs qui payent pour s'amarrer au quai?

Mme Sheila Eastman: Les utilisateurs dont North Lake est le port d'attache payent des droits de mouillage annuels; ils payent également pour les installations terrestres qu'ils peuvent louer. Notre autre importante source de revenus, ce sont les droits que nous percevons auprès des bateaux de passage qui font escale chez nous. Il s'agit de bateaux en provenance de la Nouvelle-Écosse, du Québec et du Nouveau-Brunswick, qui viennent s'amarrer pour une nuit, ou dans certains cas pendant des mois ou des semaines et qui payent des droits de mouillage quotidiens, hebdomadaires ou mensuels. Cet argent nous dédommage quelque peu pour l'électricité et l'eau qu'ils consomment et que nous devons payer. Il n'en va pas de même pour les petits bateaux. Comme nous sommes l'un des plus gros ports de l'Île-du-Prince-Édouard, nous recevons beaucoup de bateaux de passage, ce qui nous apporte un peu plus d'argent que d'autres ports.

La façon dont l'argent est distribué parmi les ports pour petits bateaux pose certaines difficultés car ce qui peut me sembler des travaux d'entretien mineurs à moi, parce que je gère un port plus gros, représenteront des travaux d'entretien majeurs pour un port qui ne peut recevoir que 19 bateaux.

• (1625)

M. Mike Allen: Très bien.

Le président: Monsieur Keddy.

M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie nos témoins d'être des nôtres aujourd'hui. Je pense que nous, qui siégeons au comité des pêches, comprenons assez bien les difficultés que connaissent nos ports pour petits bateaux et, plus particulièrement, les directeurs de port.

J'aimerais revenir sur ce que M. Desrape a dit au sujet des Îles-de-la-Madeleine. Quand nous nous sommes rendus aux Îles, nous avons constaté qu'il était difficile de construire des brise-lames parce qu'il n'y a pas de roches. Le même problème existe à l'Île-du-Prince-Édouard. Il est préoccupant que vous deviez faire des opérations de dragage chaque année ou parfois plusieurs fois par an. Il serait bien plus logique de tracer un plan d'affaires tenant compte des marées, du courant et des zones d'ensablement pour ensuite bâtir des brise-lames.

Avez-vous essayé de le faire? Je sais que cela coûte cher et j'imagine que vous devriez le construire en ciment et prendre l'enrochement dans le ciment. Avez-vous songé à procéder ainsi? Avez-vous calculé les coûts dans ce plan d'affaires sur une certaine période comparativement à ce qu'il en coûterait de faire venir les roches du continent?

[Français]

M. Léonard Poirier: Je répète encore une fois qu'on n'a pas choisi: on nous a mis sur la carte, en plein centre du golfe, aux Îles-de-la-Madeleine. C'est un territoire très propice à la pêche. On fait face au problème de l'ensablement. Bien sûr, il pourrait y avoir des solutions. Chacune des autorités portuaires propose des solutions pour diminuer l'ensablement. On n'a pas d'autre choix que de procéder au désensablement et au dragage, parce qu'il y a beaucoup de quais, que j'ai énumérés plus tôt, qui ne sont pas terminés. Vous avez dit qu'il existait des solutions pour la plupart d'entre eux. Le

quai est fait de telle façon qu'il y a plein de vagues qui entrent et des courants.

Souvent, il faudrait mettre une jetée qui viendrait couper l'entrée en partie. Cela aiderait énormément. C'est ce dont ont besoin la plupart des quais que j'ai mentionnés. Cependant, il s'agit de projets un peu plus coûteux, qui exigent des fonds autres que ceux du budget de fonctionnement et d'entretien. Ils requièrent des fonds qui proviennent de projets relativement importants.

Il y en a pour lesquels c'est comme ça, alors que pour d'autres, c'est différent. C'est comme s'il s'agissait de projets inachevés. C'est comme si on avait manqué d'argent, malgré les fonds qui ont été investis. C'est comme si on avait manqué d'argent pour terminer les projets. Finalement, on demande simplement que ces projets soient terminés.

[Traduction]

M. Gerald Keddy: Je le comprends. Je posais cependant une question beaucoup plus simpliste. La plupart d'entre nous qui représentons des circonscriptions de pêcheurs, connaissons bien des cas où, en construisant des brise-lames, on a causé un problème d'ensablement au lieu de le corriger. Voilà pourquoi il faut faire une étude au préalable pour connaître les marées et les courants et leurs effets.

J'ai d'autres questions à poser.

• (1630)

Le président: Elles devront être brèves.

M. Gerald Keddy: Je n'aurais pas assez de temps, monsieur le président.

J'ai une question à poser à Mme Eastman au sujet de Mink River. Combien de bateaux de pêche viennent généralement s'amarrer à ce quai?

Mme Sheila Eastman: Je dirais une quinzaine.

M. Gerald Keddy: Et c'est représentatif de beaucoup de petits quais?

Mme Sheila Eastman: Oui, effectivement.

M. Gerald Keddy: Exactement.

Le président: Merci, monsieur Keddy. Je m'excuse de devoir vous interrompre, mais le temps file.

Je demanderais à nos témoins de faire une pause pendant quelques instants alors que nous réglons certaines questions concernant les délibérations du comité. Monsieur Matthews va reprendre le fauteuil du président car je dois m'en aller.

Chers collègues, lundi nous recevrons la sous-ministre et ses fonctionnaires. Mercredi, nous déposerons notre premier rapport provisoire à la Chambre. François espère pouvoir nous le faire parvenir lundi ou mardi, avant la réunion du mercredi.

Y a-t-il des questions à ce sujet? Tout le monde est d'accord? Oui.

Une voix: Ça va.

Le président: Quelques précisions au sujet d'une motion que nous avons déjà adoptée. Si le leader du gouvernement à la Chambre annonce que le dernier jour des crédits sera trois jours après le 3 décembre, qui est un lundi, nous ne pourrons pas étudier le Budget des dépenses. Nous pourrions inviter la sous-ministre pour parler d'un rapport de rendement, si bien que les membres du comité pourraient tout de même lui poser les questions qu'ils veulent. Cependant, nous ne pourrions pas examiner le budget dans ce cas. Je crois comprendre qu'on l'annoncera demain matin.

Le greffier du comité (M. Stephen Knowles): Ce sera plutôt demain après-midi, monsieur le président.

Le président: Très bien.

Je vais donc demander aux membres du comité d'adopter la motion suivante :

Que, dans l'éventualité où le dernier jour des crédits pour la période se terminant le 10 décembre 2007 tombe le 3 décembre 2007 ou moins de trois jours de séance après cette date, le Comité annule la motion du 14 novembre 2007 qui prévoyait qu'il étudierait le Budget supplémentaire des dépenses le 3 décembre 2007 et que, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, il examine ce jour-là le rapport de rendement du ministère des Pêches et des Océans pour la période se terminant le 31 mars 2007, rapport qui a été déposé à la Chambre et lui a été renvoyé le 1^{er} novembre 2007 en application du paragraphe 81(5) du Règlement, et que le sous-ministre de Pêches et Océans compare.

À vous, monsieur Blais.

[Français]

M. Raynald Blais: Vous avez lu très rapidement. Autant il peut être difficile de traduire du français à l'anglais, autant la même chose peut se produire à l'inverse. Ce que vous avez dit en anglais, je ne l'ai presque pas compris. Je vous demanderais de répéter, mais lentement, s'il vous plaît.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Blais.

Je l'ai peut-être lu en dialecte terre-neuvien. Je vais essayer de le lire en anglais cette fois.

Que, dans l'éventualité où le dernier jour des crédits pour la période se terminant le 10 décembre 2007 tombe le 3 décembre 2007 ou moins de trois jours de séance après cette date, le Comité annule la motion du 14 novembre 2007 qui prévoyait qu'il étudierait le Budget supplémentaire des dépenses le 3 décembre 2007 et que, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, il examine ce jour-là le rapport de rendement du ministère des Pêches et des Océans pour la période se terminant le 31 mars 2007, rapport qui a été déposé à la Chambre et lui a été renvoyé le 1^{er} novembre 2007 en application du paragraphe 81(5) du Règlement, et que le sous-ministre de Pêches et Océans compare.

Tout le monde est d'accord? Quelqu'un veut proposer la motion?

Monsieur Blais, maintenant que vous l'avez comprise.

Des voix: Oh, oh!

M. Raynald Blais: Oui.

Le président: Quelqu'un veut-il appuyer la motion?

• (1635)

M. Randy Kamp: Moi, je veux bien.

(La motion est adoptée.)

Le président: Je vais inviter M. Matthews à bien vouloir prendre place au fauteuil car je dois partir pour m'occuper d'autres affaires.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Sur la question des ports pour petits bateaux, je vais donner la parole à M. Byrne.

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

Nous sommes ravis que vous ayez pu venir tous les trois aujourd'hui, à titre de représentants de deux organismes, pour nous

faire part de votre expérience de première main et de votre expertise relativement à la gestion et à l'administration des ports et des administrations portuaires au Canada.

Nous comprenons tous que le programme des ports pour petits bateaux est absolument capital pour le secteur des pêches, qui génère plus de 2 milliards de dollars partout au pays. Et pourtant, les infrastructures nécessaires sont gravement négligées.

Vous avez signalé l'éternel problème de la détérioration des infrastructures. Je vous assure que les députés de tous les partis se sont fait dire directement que rien n'affecte plus les collectivités vivant de la pêche que la qualité et l'état de leurs ports. Sheila a souligné l'efficacité de l'intervention du député de Cardigan qui a fait valoir cette réalité, tout comme M. Blais.

Il y a un an, nous avons eu la merveilleuse occasion de nous rendre aux Îles-de-la-Madeleine dans le cadre d'une étude sur les phoques et la chasse aux phoques. Nous en avons profité pour visiter les ports des Îles-de-la-Madeleine, à la demande de M. Blais. Nous avons été très impressionnés par ce que nous avons vu, mais avons aussi constaté de graves lacunes dans certaines infrastructures.

Sheila, vous avez signalé le mauvais état de certaines infrastructures, mais avez également reconnu que les pêches ont changé. La pêche au thon, une espèce hautement migratoire, change presque chaque année, selon la migration. Pourriez-vous nous dire s'il y a des changements au niveau de la pêche qui ont un effet sur la congestion des ports et les besoins auxquels ils font face?

Monsieur Poirier, pourriez-vous aussi répondre à ma question?

Pourriez-vous nous indiquer les changements que vous prévoyez pour les prochaines années, par exemple dans la taille des flottilles ou la dimension des bateaux? Le ministère des Pêches et des Océans vient d'adopter une nouvelle politique qui autorise un important changement des dimensions des bateaux. À votre avis, les bateaux de 38 pieds ou de 45 pieds, qui sont vos principaux clients, vont-ils se transformer dans l'avenir? Si oui, quelles en seront les répercussions sur votre infrastructure portuaire et vos besoins futurs?

Mme Sheila Eastman: Je veux bien répondre la première.

Je ne crois pas que la plus grande taille des bateaux affecte les 44 administrations portuaires de l'Île-du-Prince-Édouard. Il ne faut pas oublier qu'outre ces 44 ports, nous avons quatre gros ports qui appartenaient auparavant à Transports Canada. Ce sont des ports en eau profonde et ils reçoivent la plupart des gros navires, par exemple les chalutiers.

Je ne crois pas que nos bateaux grossissent beaucoup. Nous avons peut-être atteint notre point d'équilibre parce que sur les 93 bateaux, il n'y en a que trois qui pourraient encore atteindre 44 sur 11. Lorsqu'ils atteindront ces dimensions, j'aurai encore des problèmes d'espace, mais je ne pourrai pas en faire plus.

Si j'arrive à avoir assez d'espace pour permettre à ces bateaux de s'amarrer en toute sécurité, je n'aurai pas besoin... Je pourrais toujours avoir besoin de plus d'espace, parce que mon port est à proximité de la zone de pêche, mais je répondrai non à votre question. À mon avis, dans la plupart des ports de l'Île-du-Prince-Édouard, les bateaux ne grossiront plus.

Votre première question portait sur les méthodes de pêche et les tendances futures que nous entrevoyons.

Il y a une question qui nous préoccupe mais nous ne savons pas vraiment quoi faire à ce sujet à North Lake: notre contiguïté avec les zones de pêche de la côte Nord et la proximité de nos flottilles autochtones, tout particulièrement, qui a Surrey comme port d'attache. Nous serions ravis qu'ils viennent chez nous car en plus des droits de mouillage ils pourraient nous payer des frais de déchargement, comme cela se fait ailleurs. Ce serait de l'ordre d'un pourcentage d'un cent par livre pour décharger leur crabe. Nous sommes beaucoup plus près de la jaune de pêche au crabe que Surrey. S'ils pouvaient s'amarrer à North Lake au lieu de Surrey, ils pourraient gagner d'une heure et demie à trois heures de temps de déplacement. Leurs bateaux et les nôtres sont pratiquement de la même grosseur. Le problème, c'est que nous n'avons pas les installations nécessaires pour les accueillir.

J'ai présenté une proposition d'expansion sur un bassin. Si ça marche, cela me permettrait d'accroître mes revenus et d'être un peu plus autonome.

• (1640)

Le vice-président (M. Bill Matthews): Nous avons dépassé le temps prévu. Je sais que vous vouliez que M. Poirier réponde également à votre question mais nous avons beaucoup de temps cet après-midi, alors je vais donner la parole à M. Lévesque et votre tour reviendra.

Allez-y, monsieur Lévesque.

[Français]

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

Mesdames et messieurs, bonjour.

L'Île-du-Prince-Édouard est quand même privilégiée pour ce qui est de récupérer de la pierre pour faire des brise-lames, ce qui n'est pas le cas des Îles-de-la-Madeleine, où c'est beaucoup plus difficile. Cependant, vous dites que 1,5 million de dollars est dévolu au dragage pour l'ensemble du Québec, dont 800 000 \$ seulement pour les Îles.

Je ne sais pas si vous avez évalué les coûts de construction de digues d'entrée dans vos ports. Je me demande si, une fois les digues construites, vous économiseriez suffisamment d'argent sur la somme annuelle de 800 000 \$ que vous consacrez au dragage. La construction de digues diminuerait les coûts de dragage et ménagerait vos infrastructures portuaires, mais combien d'années faudrait-il pour récupérer les coûts de construction de ces digues? Il est certain que si vous aviez un brise-lames et une digue d'entrée, ça ménagerait vos quais énormément et en prolongerait leur durée de vie.

Avez-vous une étude là-dessus?

M. Léonard Poirier: Vous avez parfaitement raison. Vous avez parlé de ménager les infrastructures. Ces futurs brise-lames pourraient sûrement les protéger ou prolonger leur vie utile. En ce qui a trait aux coûts, je mentionnais un peu plus tôt qu'ils sont de l'ordre de 800 000 \$, mais cela va en augmentant. Si ces brise-lames ne pouvaient permettre de réduire ces coûts de 800 000 \$, ils pourraient tout au moins empêcher que les futurs budgets servent de plus en plus au dragage.

Nous, de l'Association des pêcheurs propriétaires des Îles-de-la-Madeleine, n'avons pas les ressources nécessaires pour faire l'étude des coûts. J'imagine qu'il faut faire une recommandation en ce sens à

la région du Québec de Pêches et Océans Canada, qui est notre région. Le ministère doit avoir ce genre d'étude. Sinon, on pourrait lui demander d'en faire une.

J'aimerais ajouter une petite chose afin de répondre à une question qui a été posée précédemment. Sans partir de débat, j'aimerais faire remarquer que lors du calcul des budgets du Québec, on utilise une formule dont certains critères sont la taille de la flotte, parce qu'on parle de la grosseur des bateaux. Au Québec, et surtout aux Îles-de-la-Madeleine, nous avons effectué une rationalisation importante de nos bateaux dans les années 1980 et 1990. Chez nous, la rationalisation est déjà faite, contrairement à certaines autres régions. Je ne suis donc pas sûr que cela se reflète dans le critère n° 2 qui fait appel à la taille de la flotte. Je ne suis pas sûr que cela a été réellement ajusté. Encore une fois, je ne suis pas ici pour provoquer un débat, mais il faut tenir compte du fait qu'il y a eu des rationalisations importantes chez nous, contrairement à d'autres régions, ailleurs dans la région de l'Atlantique et même en Gaspésie.

• (1645)

M. Yvon Lévesque: Me reste-t-il encore du temps, monsieur le président?

[Traduction]

Le vice-président (M. Bill Matthews): Oui, pour une réponse brève.

[Français]

M. Yvon Lévesque: C'est bien. Vous avez parlé de 9 ports et de 400 bateaux. Ce dernier chiffre inclut-il les bateaux relatifs à la pêche sportive et à la navigation de plaisance qui fréquentent vos ports?

M. Léonard Poirier: Non, il s'agit uniquement des bateaux de pêche.

M. Yvon Lévesque: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le vice-président (M. Bill Matthews): Merci.

Monsieur Calkins.

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Merci, monsieur le président. Je remercie tous nos témoins d'être venus éclairer notre lanterne aujourd'hui. J'ai trouvé leurs déclarations très intéressantes.

Je crois que c'est M. Desrape qui a dit quelque chose qui a piqué mon intérêt car je ne pense pas que notre comité ait déjà entendu ce point de vue. Il a parlé du nombre de quais ou de ports où les pêcheurs peuvent venir s'amarrer et les effets de la politique des pêches. Vous avez mentionné la concurrence entre les pêcheurs. Au fur et à mesure qu'une flottille de bateaux de pêche se déplace, elle exerce des pressions sur différents quais étant donné la nature d'une pêche compétitive.

Pourriez-vous décrire davantage l'effet de cette politique et croyez-vous qu'il faudrait adopter plutôt un système fondé sur les quotas de pêche et moins sur la rapidité avec laquelle on pêche. À votre avis, que devrait contenir une politique de gestion des pêches pour alléger le fardeau des ports pour petits bateaux?

[Français]

M. Mario Desrape: La pêche étant ce qu'elle est, le ministère des Pêches et des Océans la gère de cette façon. Je n'ai pas de solution, mais il faut bien comprendre que les ports pour petits bateaux connaissent des problèmes pas seulement de façon saisonnière. Le problème peut s'accroître à certaines périodes, mais pour plusieurs ports, c'est ainsi sur une base annuelle, ils sont congestionnés toute l'année. Il y a même certaines périodes où ils ne sont plus accessibles du tout, ce qui cause encore plus de problèmes.

En réponse à votre question, je n'ai pas la solution. Beaucoup d'autorités portuaires se sont défendues à ce sujet, mais comme je l'ai dit — et cela nous a été dit souvent —, plusieurs ports sont congestionnés à l'année longue. D'autres sont généralement moins congestionnés, mais ils le deviennent par périodes. Il faut être conscient de ce problème.

On parle des autorités portuaires. Bien sûr, on paye un quaiage, mais lorsqu'on doit se déplacer dans deux ou trois havres par saison, tout cela s'accumule. Je veux en venir à ceci. La question a été soulevée un peu plus tôt. Les autorités portuaires font du très bon travail, selon moi, dans le cadre de ce système. Pour vendre les autorités portuaires aux pêcheurs canadiens — je parle surtout des pêcheurs madelinots —, le gouvernement actuel nous a très bien dit qu'il fallait travailler avec les autorités portuaires, et qu'il serait là quand on aurait besoin de lui pour les investissements majeurs. Le gouvernement a dit qu'on avait tout intérêt à le faire, qu'on serait privilégié et que tout irait bien. Des pêcheurs ont accepté de bonne foi. Les autorités font du très bon travail sur le plan des travaux mineurs: la propreté est excellente, l'électricité, les prises de courant, les petits travaux, tout ça va très bien. Toutefois, il ne faut pas s'imaginer que les pêcheurs peuvent se payer des havres sécuritaires et toutes sortes de choses équivalentes. C'est impensable. Ce n'est pas le but non plus. Je vais vous dire que certaines autorités portuaires se sentent souvent bien seules et peut-être même oubliées. On a tout intérêt à essayer d'investir plus d'argent pour les ports pour petits bateaux.

Merci.

• (1650)

[Traduction]

M. Blaine Calkins: Je sais, c'est justement là que je veux en venir.

Madame Eastman, comme vous travaillez directement dans un port et sous l'autorité d'une administration portuaire, je vous poserai la même question. Avez-vous une opinion au sujet du type de pêche, la pêche concurrentielle par opposition à une pêche fondée sur des quotas?

Mme Sheila Eastman: Non, je ne crois pas que cela fasse beaucoup de différence. Je pourrais peut-être vous suggérer quelque chose qu'on pourrait faire avec les administrations portuaires et les ports pour petits bateaux. Nous avons parlé cet après-midi de chercher des solutions à certains problèmes, par exemple l'ensablement, l'ensablement et les brise-lames. Les difficultés qu'éprouvent les ports pour petits bateaux tiennent, entre autres, au fait que nous n'avons pas d'argent pour faire ces études car si nous les commandons, nous devons puiser dans les fonds dont nous avons besoin pour réparer les quais. Y a-t-il un autre ministère qui aurait un genre de fonds d'innovation auquel nous pourrions faire appel pour financer de telles études, afin d'éviter de prendre l'argent dont nous avons besoin pour réparer nos installations pour réaliser des études sur les profils de marée, l'érosion et l'ensablement?

M. Blaine Calkins: Merci, monsieur le président.

J'aurais simplement besoin d'une précision. M. Lévesque a dit que l'Île-du-Prince-Édouard a la chance d'avoir beaucoup de roches pour des enrochements ou d'autres matériaux de construction. Or, ce n'est pas du tout ce que j'ai constaté quand je me suis rendu à l'Île-du-Prince-Édouard. J'ai posé des questions très précises aux responsables des administrations portuaires et aux pêcheurs que j'y ai vus, et on m'a expliqué que les brise-lame étaient fait de bois parce qu'il n'y avait tout simplement pas assez de roches ou de pierres, ce qui pose un autre problème.

Pourriez-vous clarifier cette question?

Mme Sheila Eastman: Merci beaucoup.

En effet, toutes les pierres qui se trouvent à l'Île-du-Prince-Édouard, qui ne sont pas rouges, ont dû être apportées de la Nouvelle-Écosse, et nous en utilisons beaucoup. Nous n'avons pas de pierres que nous pouvons utiliser sur l'île.

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

Nous avons déjà fait deux tours de question. Le comité souhaite-t-il en faire un troisième? Nous avons le temps, et si les membres du comité veulent poser une ou deux questions de plus, nous pouvons poursuivre.

[Français]

M. Yvon Lévesque: Monsieur le président, j'aimerais mentionner à Blaine qu'il a mal interprété mes propos. J'ai mal été cité.

[Traduction]

Le vice-président (M. Bill Matthews): D'accord. Ce n'est pas une question...

[Français]

M. Yvon Lévesque: Monsieur le président, je voulais dire...

[Traduction]

Le vice-président (M. Bill Matthews): ... c'est une demande d'éclaircissement.

[Français]

M. Yvon Lévesque: Monsieur le président, je voulais dire qu'à l'Île-du-Prince-Édouard, on a l'avantage d'avoir un pont pour amener de la roche, ce que les Îles-de-la-Madeleine n'ont pas.

[Traduction]

Le vice-président (M. Bill Matthews): Je suis d'accord avec vous. Et je pense qu'ils sont très chanceux de pouvoir compter sur Mme Eastman qui nous a donné de précieux renseignements aujourd'hui. Elle a plaidé leur cause de façon très convaincante.

Les membres du comité sont-ils d'accord pour qu'on procède à un dernier tour de questions? Chaque député pourrait poser une question suivie d'une réponse brève. Tout le monde est d'accord?

M. Blaine Calkins: Absolument.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Monsieur MacAulay.

L'hon. Lawrence MacAulay: Merci beaucoup.

Je tiens à vous remercier encore d'être venu malgré un préavis très court pour nous parler pendant une demi-heure qui a fini par devenir deux heures, ce dont je me réjouis. C'est le genre de choses qui arrive souvent par ici.

Vous avez fait les bonnes choses, mais ce qui me préoccupe et bien sûr, vous travaillez au port de North Lake et vous êtes assez exigeant, vous avez besoin de tout cet argent, ce qui fait que...

Nous avons cinq responsables du port, mais il y a beaucoup de quais qui n'ont pas des gens comme vous. Il y a des administrations portuaires. Quel est votre...?

Les administrations portuaires sont venues témoigner devant nous. Avant de venir ici, vous avez vu ce qui se passe dans beaucoup de ces petits ports. L'épuisement des bénévoles nous préoccupe et j'aimerais savoir ce que vous en pensez. Qu'arrivera-t-il si l'Île-du-Prince-Édouard ne reçoit pas au moins 130 ou 140 millions de dollars?

Mme Sheila Eastman: Je le trouve vraiment sympathique, ce type.

Des voix: Oh, oh!

Le vice-président (M. Bill Matthews): Voulait-elle dire « pour » l'Île-du-Prince-Édouard?

Mme Sheila Eastman: Oui, je vous l'assure. Nous n'allons pas partager cet argent. C'est tout pour nous.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Je voulais simplement cette précision.

L'hon. Lawrence MacAulay: Le budget des ports pour petits bateaux n'a pas augmenté.

Mme Sheila Eastman: L'épuisement des bénévoles des ports est un problème depuis plusieurs années. Très franchement, je ne sais pas comment ils arrivent à faire tout ce qu'ils font. Ils pêchent et essaient de gagner leur vie ainsi. S'ils doivent appeler un électricien, ils ne peuvent pas le faire à 4 h 30 du matin quand ils se lèvent. Ils doivent attendre et l'appeler de leur téléphone cellulaire tout en levant leurs casiers à homard à 8 h 30.

Quand on adore son travail, cela passe toujours. Mais qu'en plus de faire un travail qu'on aime on fait du travail bénévole pour le bien de tout le monde, et qu'on est le type.... Vous savez, moi j'ai un emploi rémunéré et il y a des jours où je me fais apostropher. Imaginez de devoir endurer cela quand on est bénévole.

Par ailleurs, dans les ports qui n'ont pas d'employés rémunérés, cela peut avoir des conséquences pour les pêcheurs lorsqu'ils sont en mer.

Dans les ports de l'Île-du-Prince-Édouard, il y a de plus en plus de bénévoles épuisés. D'excellents bénévoles abandonnent et s'en vont.

• (1655)

L'hon. Lawrence MacAulay: Pourrons-nous avoir ces 130 millions de dollars?

Le vice-président (M. Bill Matthews): Monsieur Blais, avez-vous une question?

[Français]

M. Raynald Blais: Merci beaucoup.

J'aimerais simplement mentionner qu'on a reçu des gens qui représentent les administrations portuaires. Une des revendications de ce groupe, qui représente toutes les administrations portuaires du Canada, est qu'ils sont épuisés et frustrés par la situation. Leur épuisement est dû à la réalité dont vous avez parlé, et la frustration est due à la réalité du financement et des besoins. On est coincé. À la limite, ces gens doivent subir les foudres... Ils sont sur la ligne de front. Le Conseil des ministres ne fait pas face aux récriminations immédiates, mais le gérant de l'administration portuaire ou le

bénévole qui est là devra répondre au premier commentaire de frustration. Dans ce sens, c'est excessivement difficile.

En dernier lieu, j'aimerais demander à Mario s'il a le goût de faire le point et de nous livrer un message, en terminant, sur la situation des ports pour petits bateaux. Je sais que Mario, comme pêcheur, vit la réalité. Il nous l'a très bien décrite. Je lui laisserais le temps de dire quelque chose de plus, s'il en a le goût.

M. Léonard Poirier: Je prendrai quelques secondes si vous le permettez.

On fait souvent le lien entre le quai et le pêcheur, si je me fie à ce que je peux entendre au comité. Toutefois, il y a un lien important, qui se rapporte au passé, qui a toujours existé et qui maintenant est de plus en plus en valeur. Il s'agit du lien entre le quai et la communauté. Autrefois, le coeur du village était l'église. Ça l'est encore, mais dans bien des communautés, actuellement, le coeur du village est le quai, parce que ça fait aussi référence à des emplois. Je pense que vous, les députés, en êtes conscients. Vous avez cette préoccupation. Ça va plus loin que le lien entre le quai et le pêcheur.

Merci.

M. Mario Desrape: Merci, monsieur le président.

En terminant, si j'avais un message à transmettre au gouvernement canadien, ce serait le suivant: ne nous laissez pas tomber. M. Poirier l'a dit au début, même aux Îles-de-la-Madeleine, on ne s'en tire pas si mal. On a quand même des revenus de 45 millions de dollars. On n'est pas des millionnaires, mais on réussit à faire vivre nos familles honorablement encore aujourd'hui, grâce aux efforts que nous avons faits. Il ne faut pas qu'il nous laisse tomber, comme je dis. Qu'il entretienne les infrastructures afin de nous permettre de pouvoir conserver notre gagne-pain. Si on ne peut pas y aller, ce sera fini, on ne pourra même pas entretenir nos bateaux. Si nos bateaux ne sont pas à l'abri, s'ils se brisent, c'est notre entreprise qui est en péril à cause des infrastructures gouvernementales non adéquatement entretenues. Nous en subissons les conséquences. Ne nous laissez pas tomber, on a besoin d'investissements.

Merci.

M. Raynald Blais: Merci.

[Traduction]

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

Monsieur Kamp.

M. Randy Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission, PCC): Merci, monsieur le président et merci à tous nos témoins. J'aime toujours entendre des témoignages francs et directs.

J'ai peu de temps et j'aimerais obtenir certaines précisions de Mme Eastman. Tout d'abord, depuis combien de temps occupez-vous votre poste?

Mme Sheila Eastman: Six ans.

M. Randy Kamp: Et auparavant, aviez-vous des liens avec l'administration portuaire?

Mme Sheila Eastman: J'étais en rapport avec les pêcheurs mais pas avec l'administration portuaire.

M. Randy Kamp: D'après les chiffres que j'ai pu voir, je pense que nous avons parfaitement compris que vous avez besoin de plus d'argent. Il est toujours bon de se le faire répéter mais pendant toute la décennie des années 1990, le budget était bien inférieur à ce qu'il est maintenant. Vers 1995, il équivalait à environ 50 p. 100 de ce qu'il est aujourd'hui. Si vous travailliez dans le milieu à ce moment-là, pouvez-vous nous dire quelle était la situation? Les bénévoles étaient-ils encore plus surmenés qu'ils ne le sont maintenant ou la situation était-elle à peu près semblable à ce qu'elle est aujourd'hui?

• (1700)

Mme Sheila Eastman: Je n'étais pas dans le milieu à l'époque et le budget devait être de cet ordre avant que la plupart des administrations portuaires de l'Île-du-Prince-Édouard n'entrent en fonction. À cette époque, les installations pour petits bateaux ne pouvaient compter que sur elles-mêmes.

M. Randy Kamp: Par conséquent, la situation était peut-être différente.

Mme Sheila Eastman: Les gens n'étaient pas aussi épuisés parce que la réalité dans laquelle ils travaillaient n'était pas la même.

M. Randy Kamp: J'aurais beaucoup d'autres questions mais je n'ai pas le temps de les poser.

Quel est votre budget annuel à North Lake? Vous nous avez parlé de financement, mais notre comité doit en fait adresser des recommandations au ministre. Souhaitez-vous que nous recommandions au ministre d'autres mesures touchant les ports pour petits bateaux? J'aimerais aussi connaître votre point de vue.

Mme Sheila Eastman: Notre budget annuel est d'environ 700 000 \$, mais si j'avais une recommandation à adresser au ministre, ce serait de combler les postes toujours vacants dans les ports pour petits bateaux. Il ne s'agit pas de briques et de ciment, mais bien des personnes. Je parle des chefs qui ont pris leur retraite et nous vivons un véritable exode des cerveaux aux ports pour petits bateaux. Nous avons perdu beaucoup de gens très compétents ces dernières années, le plus souvent parce qu'ils ont pris leur retraite, mais l'Île-du-Prince-Édouard n'a pas de chef depuis près d'un an, même si nous avons eu un chef intérimaire.

M. Randy Kamp: Voilà un renseignement intéressant.

Merci beaucoup.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Monsieur Kamp, c'est votre première intervention aujourd'hui.

M. Randy Kamp: Effectivement.

Le vice-président (M. Bill Matthews): Alors, si vous voulez poser une autre question, vous pouvez ...

Allez-y.

[Français]

M. Léonard Poirier: Votre première question m'apparaît importante. Je suis là depuis quand même 25 ans, mais pas en tant que pêcheur. Il y a eu un grand changement, si on compare les budgets passés du ministère aux budgets présents. On parle de 50 p. 100, si j'ai bien compris la question. C'est une question de sécurité. Les bateaux ont grossi énormément pour une question de sécurité. Je n'ai pas entendu parler de beaucoup de pertes de vies chez moi, dans les ports pour petits bateaux, au cours des dernières années. Dans les premières années, et jusqu'à il n'y a pas longtemps, il y avait des pertes de vies dans nos communautés. Pour des petites communautés, c'était dramatique. Tout ça est relié à la sécurité. Des représentants d'organismes viennent nous dire qu'il faut des bateaux sécuritaires, et les gens augmentent la taille de leurs bateaux, ce qui amène de la congestion, des dépenses supplémentaires. J'y vois un lien avec votre question.

Merci.

[Traduction]

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

Je tiens à remercier de nouveau nos témoins de leur présence aujourd'hui. Nos échanges avec vous sont précieux. Nous voulons entendre le point de vue de gens comme vous, de gens qui connaissent le fonctionnement quotidien des ports et qui font affaire avec les pêcheurs.

Et bien sûr, Mario est pêcheur. Nous vous sommes reconnaissants d'être venu.

Cela dit, je vais lever la séance.

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.