

portance à une planification conjointe et à une collaboration avec les gouvernements provinciaux.

Certains députés assis en face ont dit qu'ils craignaient que l'aménagement de ports de plaisance ne se fasse au détriment des pêcheurs canadiens. En lisant le compte rendu, on peut voir que depuis qu'il est responsable des ports pour petites embarcations, le ministre des Pêcheries et de l'Environnement a toujours donné la priorité à la pêche commerciale sur la navigation de plaisance pour ce qui est de l'aménagement des quais et d'installations portuaires en général. Tel a toujours été le principe de mon ministre et au début de ce débat, il a dit sans ambages qu'il le maintiendrait. En ma qualité de secrétaire parlementaire du ministre et de député ontarien, je dois toutefois dire que je sympathise avec les députés qui représentent des circonscriptions peu prospères et qui sont préoccupés par les projets d'aménagement de ports pour embarcations de plaisance en Ontario, et aussi en Colombie-Britannique dans une certaine mesure.

Mon ministre a dit clairement qu'il devait avant tout s'occuper des ports commerciaux et essayer d'aider les pêcheurs. Les ports pour embarcations de plaisance existent là où le secteur privé peut organiser des entreprises rentables. Il faut également encourager l'aménagement de ports de plaisance. Je n'irai toutefois pas jusqu'à dire que mon ministre et ses collaborateurs sympathisent avec les députés qui trouvent que l'on n'insiste pas suffisamment sur l'aménagement de ports de plaisance. Je le répète, il faut surtout songer aux plus démunis, autrement dit aux pêcheurs.

Un orateur aujourd'hui s'est demandé comment on calculait les chiffres et combien d'argent était affecté à l'aménagement de ports pour petites embarcations. Je crois que c'est le député d'Annapolis Valley (M. Nowlan). Sauf erreur, il a prétendu qu'il y a peut-être du favoritisme—sinon de nos jours, du moins par le passé—que la subvention dépendait des votes, c'est-à-dire du nombre de votes qu'on avait réussi à pêcher. Il a dit qu'on prétendait parfois que les subventions étaient établies selon la valeur du poisson au débarquement. Je voudrais seulement signaler que la valeur du poisson au débarquement n'est qu'un facteur retenu parmi tant d'autres pour établir la subvention. Le ministre tient compte également de l'état et du nombre de débarcadères dans une région donnée, du nombre et de la taille des navires de cette région, des ports, du volume des débarquements et des possibilités d'avenir que présente chaque endroit.

On accorde toute l'importance qu'il se doit aux facteurs communautaires. Cela n'est pas aussi facile ou aussi simple que le prétend le député. Je crois que si on les divisait par le nombre de partis, on s'apercevrait peut-être que ces subventions se fondent plutôt sur le nombre de votes que l'opposition a récoltés et non le parti au pouvoir car il y a des régions maritimes représentées par des députés de l'opposition qui sont passablement bien nanties comparativement aux nôtres.

Je devrais également mentionner que notre politique d'aide aux marinas est à l'étude dans le cadre du bill C-7 et que nous allons y apporter des modifications. Le député de South Shore

Ports de pêche et de plaisance

demande pourquoi dépenser de l'argent dans des projets comme celui-là et ne rien exiger en retour de l'exploitant. Le ministère est en train d'examiner cette question et prendra bonne note des suggestions du comité.

Plusieurs députés d'en face craignent que le gouvernement veuille nommer des directeurs de zone. Nulle part dans le bill il n'est question des directeurs de zone: nous n'avons pas non plus l'intention d'établir ce genre de surveillance. Je suis sûr que les députés se rappellent les plaintes formulées du fait que les quais étaient laissés sans surveillance ou à l'abandon, mais ils conviendront par contre qu'il est essentiel d'exercer un minimum de surveillance des quais. C'est la raison d'être du bill. Il va rétablir les choses qui ont été négligées avec le temps. C'est ce que le bill se propose de faire et le ministre compte ardemment en discuter en détail au comité.

Aux fins du compte rendu, j'aimerais corriger ici une erreur. Il s'agit de l'article 25(2) et d'une amende de \$50. C'est une amende maximale et non minimale, comme l'a dit le député de South Shore. Cet article est peut-être mal formulé, je m'en excuse auprès des députés; si tel est le cas, nous veillerons à le corriger au comité.

Je sais que des députés de tous les côtés de la Chambre qui se sont intéressés à cette mesure législative ont peur que, à l'heure actuelle où les conditions économiques sont très dures, surtout dans les régions maritimes, la côte est en particulier, l'adoption d'un système de quaiage, tel que le prévoit ce bill, ne soit très injuste et ne nuise aux intérêts de nos pêcheurs. Le ministre m'a demandé de dire à ces députés qu'il se rend très bien compte des difficultés actuelles et qu'il a l'intention d'agir avec beaucoup de prudence. Il lui tarde de connaître leur avis à ce sujet, au comité.

Les députés ont soulevé certains autres points de moindre importance dont il sera question au comité. Je suis heureux d'avoir pu dire ce que je pensais du bill. Je m'excuse de m'être montré un peu vif et cassant au début. Je tiens à dire, avant de terminer, que nous avons entendu au cours de ce débat des interventions intéressantes venant de députés sérieux et bien informés des deux côtés de la Chambre. Je suis sûr que la loi qui sera présentée à la Chambre après son étude en comité nous reviendra très améliorée.

● (2220)

L'Orateur suppléant (M. Turner): Le secrétaire parlementaire du ministre des Pêcheries et de l'Environnement (M. Fleming) accepterait-il de répondre à une question du député de South Shore (M. Crouse)?

M. Fleming: Certainement, monsieur l'Orateur.

M. Crouse: Le secrétaire parlementaire a qualifié d'un peu trompeur le commentaire que j'ai fait à la Chambre sur ce bill le 10 décembre quand j'avais dit que le ministre peut construire des ports de plaisance là où il veut. J'aimerais demander au député si j'interprète bien l'article 5(1) du bill. L'article se lit comme suit:

5. (1) Le ministre peut établir des programmes portant sur l'acquisition, l'aménagement, la construction, la modernisation ou la réparation des ports inscrits ou des ports de pêche ou de plaisance visés par la présente loi.