



Chambre des communes  
CANADA

## Comité permanent des pêches et des océans

---

FOPO • NUMÉRO 027 • 1<sup>re</sup> SESSION • 39<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 9 novembre 2006**

**Président**

M. Gerald Keddy

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 jeudi 9 novembre 2006

•(1115)

[Traduction]

**Le président (M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC)):** La séance est ouverte.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, le comité continue son étude sur la question des nouvelles règles pour la stabilité des bateaux, particulièrement en ce qui a trait à la longueur des bateaux de pêche.

Je voudrais de nouveau souhaiter la bienvenue à toutes les personnes présentes dans la salle, ainsi qu'à nos témoins.

Gary, j'espère que ça ne vous dérange pas... J'ai appelé Gary Dixon hier. Il a répondu au téléphone et m'a dit : « Je ne peux pas parler. » J'ai dit : « Gary, vous avez un gros rhume. » J'ai dit : « Gary, pouvez-vous venir demain? » et Gary m'a répondu : « Je suis dans mon observatoire à chevreuil. »

**Des voix:** Ah, ah!

**Le président:** Nous vous remercions d'avoir pris le temps de venir à la réunion en plein milieu de la saison de la chasse au chevreuil.

Je voudrais souhaiter la bienvenue à nos témoins. C'est une question importante. Nous avons ainsi plusieurs représentants de l'industrie de la construction de bateaux et de l'industrie de la pêche.

Comme tout le monde présent dans la salle le sait, Transports Canada a instauré de nouvelles règles en 2004. Elles ne sont pas encore appliquées, mais elles concerneront les tests de stabilité et la sécurité de nos bateaux de pêche.

Un test de stabilité peut coûter cher, de 7 000 à 10 000 \$ pour un pêcheur. Nous essayons donc d'entendre ce que les pêcheurs ont à nous dire à ce sujet, ainsi que le secteur de la construction de bateaux, bien sûr, et nous essayons de voir comment on peut appliquer ce règlement, comment garantir la sécurité, tout en s'assurant que les pêcheurs aient encore les moyens financiers de pêcher et qu'ils n'aient pas à dépenser tous leurs revenus pour payer les tests de stabilité de bateaux alors qu'ils possèdent déjà leur certificat d'inspection des navires.

Certaines personnes dans la salle voulaient savoir comment soumettre un rapport écrit au comité. Vous pouvez envoyer un rapport écrit à la greffière du comité à la Chambre des communes. Elle vient de me passer une note. Elle vient de me donner son adresse courriel, qui est la suivante: FOPO@parl.gc.ca.. Si vous ne pouvez pas l'envoyer par courriel, vous pouvez l'envoyer par la poste. Nous serions très heureux de recevoir des mémoires de la part des membres de l'auditoire.

Nous allons passer à notre premier témoin. Qui commence? Un ordre a-t-il été choisi?

Dixon's Marine Group.

**M. Gary Dixon (propriétaire et président, Dixon's Marine Group 2000 Inc.):** Je pensais venir à une réunion où on m'expliquerait ce qui allait se passer.

**Le président:** Je vous demanderais de parler lentement si possible. Nous utilisons des services d'interprétation simultanée. Il serait également bon que les exposés soient limités à dix minutes ou moins, si possible, s'il vous plaît.

**M. Gary Dixon:** Pour ce qui est de la stabilité des bateaux, George a un exposé qui est prêt. Je propose qu'il commence donc.

**Le président:** Très bien. Excellente idée.

Monsieur Rennehan.

**M. George Rennehan (président, La fédération des pêcheurs de l'est):** Non, George n'a pas d'exposé. Melanie et Lisa vont vous présenter un exposé.

**Le président:** Tout le monde se défile.

**Une voix:** C'est la saison de la chasse au chevreuil.

**Le président:** C'est la saison de la chasse, c'est vrai.

**M. George Rennehan:** George présentera une partie de l'exposé

**Le président:** Melanie ou Lisa, allez-y.

Lisa Anderson.

**Mlle Lisa Anderson (directrice exécutive, Nova Scotia Fisheries Sector Council):** Je suppose que c'est à moi de commencer.

Je vais vous donner un bref aperçu. Je suis sûre que certains d'entre vous connaissent bien l'industrie de la pêche, mais je vais quand même vous donner un aperçu de ce qui se passe dans la région des Maritimes, région constituée de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard. L'industrie de la pêche est le principal moteur économique des collectivités côtières, créant de nombreux emplois directs et indirects.

Les principales espèces pêchées dans la région sont les poissons de fond, le hareng, le maquereau, le homard, le pétoncle et le crabe des neiges. La valeur et la quantité des débarquements pour les provinces maritimes que je vais vous donner proviennent des statistiques de 2003 du ministère des Pêches et des Océans. L'industrie de la pêche canadienne a généré 2,23 milliards de dollars. La région des Maritimes a été à l'origine de 1,14 milliard de dollars, ce qui représente 52 p. 100 de la valeur canadienne et 62 p. 100 de la valeur du Canada atlantique. Ces mêmes statistiques nous disent que la quantité débarquée au Canada a été de 1,12 milliard de tonnes. Dans la région des Maritimes, on a débarqué 546 millions de tonnes, ce qui représente 48 p. 100 du total canadien et 60 p. 100 du total du Canada atlantique.

Pour ce qui est du nombre de bateaux, d'après des statistiques publiées par Transports Canada en janvier 2006, il y a un peu plus de 20 000 bateaux de pêche au Canada; 64 p. 100 de ces bateaux se trouvent dans la région des Maritimes. 69 p. 100 des bateaux de pêche au Canada sont inférieurs à 15 tonnes de jauge brutes. D'après les chiffres de 2002 du ministère des Pêches et des Océans, il y avait 8 831 bateaux de moins de 45 pieds dans la région des Maritimes.

Toujours d'après ces chiffres de 2002, le nombre de pêcheurs travaillant en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à l'Île-du-Prince-Édouard était de 26 000. Cela représente 61 p. 100 du Canada atlantique. Il ne s'agit que des emplois directs créés par l'industrie de la pêche; ces chiffres ne représentent pas le nombre d'emplois créés dans les collectivités côtières grâce à l'industrie de la pêche.

Dans le cadre de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001 et du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, le règlement proposé sur la stabilité inquiète beaucoup dans la région des Maritimes. L'industrie de la pêche des Maritimes, dans le cadre de séances de consultation, du CCMC, c'est-à-dire le Conseil consultatif maritime canadien, aussi bien régional que national, a clairement fait savoir que le règlement proposé sur la stabilité est inacceptable et mettra la plupart des pêcheurs dans des situations financières difficiles.

Le Nova Scotia Fisheries Sector Council, à la demande de l'industrie de la pêche, a mis sur pied un groupe de travail sur la sécurité des bateaux de pêche dans les Maritimes. Il y a eu une forte participation des régions maritimes qui étaient bien représentées au cours de cette réunion, où se trouvaient également des fonctionnaires importants de la Direction générale de la sécurité maritime pour la région atlantique de Transports Canada.

Voici certaines des préoccupations exprimées par les membres de l'industrie au cours des séances de consultation et des réunions du CCMC.

Les nouvelles exigences en matière de stabilité feraient faire faillite à certaines entreprises, et elles ne devraient pas s'appliquer à la pêche côtière.

Le règlement et les normes ne devraient s'appliquer que proportionnellement aux risques liés à une exploitation, et s'il n'y a pas de risque véritable, alors on ne devrait pas imposer ces nouvelles exigences. Pour ce qui est de la pêche côtière, ces nouvelles exigences feraient disparaître une partie de l'industrie. Ce qui est bon pour certains types de pêche ne l'est pas forcément pour d'autres.

On ne devrait pas exiger un test de stabilité complet pour tous les bateaux à cause de quelques accidents. D'ailleurs, des bateaux de pêche munis d'un livret de stabilité ont quand même chaviré.

La surcharge est un point important. Le règlement devrait s'appliquer en fonction des risques.

Des pêcheurs d'une zone particulière ont fait remarquer qu'il n'y avait aucun problème de stabilité dans leur zone d'exploitation. On a de nouveau accusé le gouvernement de prendre des règlements que l'industrie ne peut pas respecter. La stabilité, c'est une question de bon sens. Les coûts totaux liés aux tests de stabilité auraient certainement une incidence sur d'autres coûts opérationnels tels que les assurances, les salaires, l'entretien, etc.

Nous avons besoin d'éducation, non pas de règlements.

À cause de tous ces coûts additionnels, les pêcheurs devront accroître leur effort de pêche et de ce fait prendre plus de risques qu'auparavant. En effet, pour qu'un pêcheur mette aux normes son bateau conformément aux modifications réglementaires proposées, cela lui coûterait environ 68 000 \$.

● (1120)

Le secteur dans son ensemble a clairement fait savoir que pour garantir la sécurité, il fallait que l'industrie participe. Le secteur a participé de façon proactive au processus de consultation, en coopération avec Transports Canada. Nous avons le sentiment que les préoccupations exprimées par l'industrie devraient être prises en compte dans l'élaboration du règlement proposé, notamment pour ce qui a trait aux petits bateaux de pêche.

**Mme Melanie Sonnenberg (coordonnatrice, La fédération des pêcheurs de l'est):** Merci, Lisa.

À la suite de la réunion du groupe de travail dont Lisa a parlé, au cours de laquelle nous avons réuni tous les intervenants du secteur, nous avons reçu un certain nombre de lettres. Les associations de pêcheurs de la région des Maritimes sont très préoccupées par le règlement proposé en matière de stabilité à cause des conséquences financières qu'il aurait pour les pêcheurs.

De nombreuses associations ont envoyé des lettres appuyant le besoin de sensibilisation et d'éducation dans ces domaines, mais soulignant qu'il n'y avait pas besoin de plus de règlements. Parfois, étant donné la situation actuelle de l'industrie, prendre le temps d'écrire une lettre représente un effort considérable. Nous les transmettrons au comité; j'ai ici une pile de ces lettres pour que vous puissiez vous faire une idée de ce qui a été dit.

Le secteur est tout à fait conscient des questions de sécurité, et c'est l'une des choses que nous souhaitons rappeler à tout le monde. Nous avons parfois eu le sentiment que Transports Canada pense que nous sommes des personnes qui se fichent de leur sécurité. Je veux dire haut et fort que l'industrie prend très au sérieux la question de la sécurité. Mais cela doit se faire d'une façon qui profite à tout le monde. Il y a eu très peu d'incidents dans la région pour ce qui est de la pêche côtière, et nous ne devons pas l'oublier.

L'Association des constructeurs de bateaux de la Nouvelle-Écosse reconnaît également les préoccupations du secteur en la matière, et a aussi rédigé une lettre soulignant les problèmes auxquels l'industrie est confrontée. Je suis certaine que Harland vous en parlera plus tard.

Lisa tout à l'heure a dit que cela coûterait 68 000 \$ pour mettre un bateau aux normes... La province du Nouveau-Brunswick a effectué une évaluation de l'incidence économique sur un bateau de la Baie de Fundy. C'est un bateau de pêche de Grand Manan au Nouveau-Brunswick. D'après les coûts présentés dans ce document, pour mettre le vaisseau aux normes conformément au règlement proposé comme...

**Le président:** Melanie, pourriez-vous ralentir un petit peu, s'il vous plaît.

**Mme Melanie Sonnenberg:** Ralentir, oui.

**Le président:** Il nous reste encore deux témoins, mais si leurs exposés sont brefs, vous pourrez tous deux avoir plus de temps.

**Mme Melanie Sonnenberg:** Très bien, je vais ralentir.

Le règlement proposé sous sa forme actuelle coûterait 68 000 \$ au pêcheur. Lorsqu'il a présenté son bateau à l'architecte naval, dont les services avaient été retenus par la province du Nouveau-Brunswick, il pensait que ça lui coûterait environ 45 000 \$. À sa grande surprise, il a découvert que ça lui coûterait aux alentours de 68 000 \$. C'est énorme. Un pêcheur ne peut pas se permettre cela. C'est un exemple concret, et il illustre parfaitement l'incidence qu'aurait le règlement sur l'industrie de la pêche. Dans notre mémoire, vous trouverez une liste de toutes les associations qui nous ont envoyé des lettres à cause de leurs préoccupations.

Au cours de notre réunion, Lisa a présenté un examen des statistiques du Bureau de la sécurité des transports. Dans cet examen, le résumé statistique des incidents maritimes pour 2004 indiquait qu'en 2004, le nombre d'accidents maritimes avait été le plus bas en 29 ans. Une part importante des accidents maritimes concerne les bateaux de pêche. Cela est dû en partie au fait que les bateaux de pêche représentent un part importante des bateaux au Canada. Il y a également un autre élément important que le BST ne prend pas en compte, à savoir le nombre de jours de pêche. Nous n'avons que le nombre d'accidents, alors on ne peut pas établir de relation en fonction du nombre de jours de pêche.

L'accident maritime le plus fréquent est l'échouage, suivi de près par les heurts violents, puis par les noyages, et les incendies et les explosions. Concernant le nombre d'accidents par région, 23 p. 100 des sinistres maritimes se produisent dans la région des Maritimes qui occupe la seconde place derrière la région de l'Ouest.

Dans ces zones, les accidents maritimes impliquent principalement des bateaux de pêche. Mais d'après le BST, comparé à la moyenne de 1999 à 2003, il y a eu une diminution du nombre d'accidents impliquant des bateaux de pêche en 2004, aussi bien dans la région de l'Ouest que dans la région des Maritimes.

Les chiffres préliminaires sur les incidents maritimes de 2005 montrent une diminution des sinistres maritimes, qui sont passés de 492 en 2004 à 480 en 2005. D'après les rapports publiés sur les enquêtes maritimes menées en 2004 et 2005, 10 sur 36 impliquaient des bateaux de pêche, et seul un de ces bateaux provenait de la région des Maritimes, et la cause de l'accident était un échouage.

Le BST a formulé des recommandations en se fondant sur les conclusions d'un certain nombre d'enquêtes et de rapports réalisés au cours de l'année 2004-2005. L'un des rapports concernait un incident dont on a beaucoup parlé impliquant le *Cap Rouge I* qui s'est produit sur le fleuve Fraser en Colombie-Britannique. Le BST a présenté un certain nombre de recommandations à Transports Canada.

Notamment:

Que le ministère des Transports, en collaboration avec le milieu de la pêche, entreprenne de réduire les pratiques imprudentes, par l'entremise d'un code de pratiques exemplaires, à l'intention des petits bateaux de pêche, qui traitera notamment du chargement et de la stabilité, et que l'adoption d'un tel code soit appuyée par l'entremise de programmes d'éducation et de sensibilisation.

Je pense que tout le monde dans le secteur de la pêche est d'accord avec ça. C'est la prochaine étape qui nous dérange.

Dans ses recommandations, le BST déclare la chose suivante:

Que le ministère des Transports exige que tous les nouveaux petits bateaux de pêche pontés inspectés présentent, aux fins d'approbation, des données sur la stabilité.

Le BST recommande également:

Que le ministère des Transports exige que tous les petits bateaux de pêche inspectés, pour lesquels il n'y a pas actuellement de données approuvées sur la stabilité, soient soumis à un essai de période de roulis et une vérification du franc-bord correspondant au plus tard lors de leur prochaine inspection quadriennale régulière.

Pour ce qui est de la situation actuelle concernant le règlement des petits bateaux de pêche, George, Lisa et moi sommes rentrés hier soir d'Ottawa où nous avons assisté à la réunion nationale du CCMC. Actuellement, le règlement est en attente. Transports Canada a commandé trois études sur le règlement proposé pour les petits bateaux de pêche, notamment en ce qui concerne la question de la stabilité.

L'un des experts-conseils se penche sur les facteurs d'évaluation des risques. Une analyse des risques nationale sur les exigences en matière de stabilité pour les petits bateaux de pêche commerciaux de moins de 24 mètres hors tout est envisagée de même qu'une analyse coûts/avantages et un REIR pour le règlement sur les bateaux de pêche. Les conclusions de ces rapports seront pris en compte dans le règlement proposé.

Voici os conclusions et nos recommandations à ce sujet.

Il y a de nombreuses collectivités côtières dans la région des Maritimes, que ce soit en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick ou à l'Île-du-Prince-Édouard. Le secteur de la pêche est un moteur économique dans ces régions et est à l'origine de la création de nombreux emplois directs et indirects.

● (1125)

Ces dernières années, Transports Canada a consulté l'industrie au sujet des changements proposés au règlement, que l'on retrouve dans la Loi de 2001 sur la marine marchande.

Différents forums tels que des séances d'information, des réunions du CCMC et des séances de travail de différents groupes ont vu une forte participation des collectivités de pêche dans toute la région des Maritimes. Le secteur a formulé des observations et des recommandations sur le règlement proposé au sujet de la sécurité des bateaux de pêche, et en particulier de l'initiative liée à la stabilité. Notre région a indiqué que le règlement proposé sur la stabilité est injuste pour les bateaux de pêche de la flottille côtière et a également indiqué que l'incidence économique serait considérable.

Le dernier bulletin de la sécurité des navires, qui... en fait, depuis que nous avons rédigé ce texte, nous avons découvert qu'il y a une nouvelle ébauche de bulletin de la sécurité des navires. Mais à l'heure actuelle, celui qui est appliqué, publié en avril 2006, et intitulé « Sécurité des petits bateaux de pêche: information pour les propriétaires/capitaines sur les livrets de stabilité » inquiète beaucoup les pêcheurs. Le moment choisi pour la publication du bulletin a été extrêmement décourageant pour eux. La première fois que l'on examine ce bulletin, les coûts pour que les pêcheurs puissent obtenir un livret de stabilité sont énormes et ces livrets ne sont pas nécessaires pour la plupart des bateaux de pêche. Un certain nombre des facteurs de risque énumérés dans le bulletin peuvent clairement être contestés.

Transports Canada emprunte une approche fondée sur les risques pour évaluer la nécessité d'une analyse de la stabilité. Selon les données historiques de rendement provenant à la fois des pêcheurs et du BST, les bateaux de pêche dans la région des Maritimes ne présentent pas de risque lié à la stabilité et ne devraient pas être soumis à des analyses de stabilité déraisonnables.

Les statistiques publiées par le BST ne justifient pas un changement aussi radical du règlement comme le proposent Transports Canada et le bulletin de la sécurité des navires. Selon l'industrie de la pêche, la sécurité en mer est une priorité, et pour éduquer l'industrie de façon efficace au sujet de la stabilité, il faut la sensibiliser, et non pas créer de nouveaux règlements.

L'industrie de la pêche dans la région des Maritimes appuie l'élaboration et la fourniture d'ateliers et d'outils visant à augmenter la sensibilisation en matière de stabilité. Le gouvernement doit investir dans une telle initiative. Cette approche est beaucoup mieux centrée et encouragera la participation de l'industrie de la pêche, et elle satisfera les pêcheurs ainsi que les organismes de réglementation tels que Transports Canada et le BST; il y aura ainsi davantage d'intérêt envers les pêcheries sûres et viables.

Avant de conclure, je veux indiquer qu'il y a eu un certain nombre de nouveaux développements lors de la réunion nationale à Ottawa. L'un d'eux est directement lié à notre présence ici aujourd'hui, et porte sur la longueur des bateaux et les liens avec la stabilité.

Le ministère des Pêches et des Océans et Transports Canada ont signé un protocole d'entente à la réunion; nous n'avons pas beaucoup discuté avec les ministères qui ont clairement fait savoir lors de ces réunions que les seuils de Transports Canada et du MPO ne correspondent pas. Nous ne sommes pas prêts à parler de ces questions aujourd'hui, parce que, d'une certaine façon, le sujet de la longueur des bateaux est distinct de la question de la stabilité. Ces deux sujets sont sérieux, mais à l'heure actuelle Transports Canada et le MPO commencent tout juste à en discuter. Je vais terminer là-dessus. Nous espérons que ce protocole d'entente permettra à l'industrie de discuter avec les ministères, afin d'avoir des négociations raisonnables sur la voie à emprunter.

● (1130)

**Le président:** Melanie, je voudrais intervenir pour un moment. Je suis heureux que vous ayez fait ce commentaire, parce qu'à titre de comité nous avons eu de la difficulté avec la corrélation entre la longueur des bateaux et la stabilité et la question des limites à la longueur des bateaux a causé des problèmes liés à la stabilité dans d'autres régions; pas nécessairement dans cette région-ci, mais certainement dans les pêches à Terre-Neuve.

**Mme Melanie Sonnenberg:** Absolument. Tous sont certainement au courant de l'incident du *Ryan's Commander*, et certaines de ces discussions ont un poids ici.

Mais au moment où nous avons cette discussion, il est important que les membres du comité réalisent qu'il y a un écart entre les deux ministères pour ce qui est de leurs situations respectives.

**Le président:** Je comprends, et nous pourrions sans doute discuter de ce sujet pendant toute une journée, sans aucun doute.

**Mme Melanie Sonnenberg:** Oui, c'est vrai.

**Le président:** Toutefois, nous ne tentons pas de l'ignorer, et c'est pourquoi nous l'avons mis sur la table.

George, vous avez la parole.

**M. George Rennehan:** J'ai ici une lettre rédigée par un des membres de la Fédération des pêcheurs de l'Est, un de nos collègues pêcheurs bien respecté. La lettre est adressée à son député, M. Greg Thompson. Voici ce qu'il indique:

Monsieur le ministre,

La fin de semaine dernière, lors de notre réunion ordinaire de la Fédération des pêcheurs de l'Est, votre adjoint était présent pour entendre nos inquiétudes au sujet de la mise en oeuvre, par le ministère des Transports, de la nouvelle Loi canadienne sur la marine marchande, et de ses effets sur notre pêcherie. L'adjoint

du ministre des Transports, M. Cannon, était également présent. Nous voulons veiller à ce que nos inquiétudes soient transmises directement aux personnes responsables. Nous espérons l'avoir fait. Toutefois, le « wharf telegraph » nous dit qu'il se peut que nos représentants ne puissent pas rencontrer le ministre Cannon lors de la prochaine réunion du CCMC, à Ottawa, en novembre.

Nous avons besoin de votre aide pour veiller à ce que nos inquiétudes soient entendues par les preneurs de décision.

À mes débuts dans cette industrie il y a plus de 50 ans, nos inquiétudes portaient sur la température et la disponibilité du poisson. Aujourd'hui, en plus de ces inquiétudes, il faut se préoccuper des changements et des dépenses liées aux règles qui nous sont imposées par le MPO. Il y a des années, le MPO a manqué d'argent — ce qui fait que nous, pêcheurs, avons écopé des responsabilités. Une véritable industrie artisanale a été créée autour de l'offre de renseignement au MPO, ce qu'il devrait faire lui-même. Nous parlons d'entreprises qui font de la surveillance au quai, de gens qui sont embauchés pour compter des poissons morts, de dépenses liées au rapport qu'il faut produire en entrant et en sortant du quai, le tout sur le dos des pêcheurs. Les « autorités portuaires » ainsi que les dépenses connexes nous sont attribuées, mais nous n'avons pas d'autorité juridique pour nous faire rembourser ces dépenses. Nous avons également des boîtes noires — différents appareils électroniques qui nous indiquent où nous nous trouvons lorsque nous pêchons. Le MPO doit aussi le savoir. Nous payons pour cette boîte noire; nous payons également pour l'allumer et pour l'éteindre, et nous payons 80 \$ par mois lorsque nous nous en servons. L'an prochain, le ministère veut que nous inscrivions nos numéros de BPC ou nos noms sur nos bouées à homards. Avec 300 bouées à homards, cela demandera beaucoup de temps et d'argent, et cela ne tient pas compte du fait que nos bouées sont déjà codifiées au moyen de différentes couleurs. De plus, le règlement qu'il souhaite que nous mettions en oeuvre ne mentionne pas notre pêcherie spécifique. C'est ainsi plus facile pour eux. Mais ce n'est pas plus facile pour nous.

Puis, il y a Transports Canada, qui est un ministère beaucoup plus grand que le MPO. Les pêches constituent une petite partie du ministère des Transports, ce qui fait qu'il est plus facile pour elles de glisser à travers les mailles du filet. Au début, on parlait d'articles de sauvetage, de fusées éclairantes, de canots de sauvetage, etc. — articles que certains pêcheurs avaient déjà — des articles pratiques. Ensuite, il y a eu les fonctions d'urgence en mer — deux jours dans une salle de classe, avec toutes les dépenses que cela suppose. Une journée dans une piscine pour voir comment gonfler un canot de sauvetage et comment y monter et en descendre. Il y a un certificat rattaché à tout cela — certificat qui doit être mis à jour; il y a les tests médicaux réalisés par des médecins approuvés ainsi que les coûts qui y sont rattachés; un cours de deux ou de quatre jours sur les radios, la façon de les allumer, de les éteindre, etc.

Maintenant, il y a les « livrets de stabilité ». J'ai une vague idée de ce qu'un livret de stabilité signifie. Je sais que chacun coûte entre 10 000 et 12 000 \$. Je sais également que ce que je vois de mes yeux et ce que je ressens avec mes pieds lorsque mon bateau est à l'eau me dit beaucoup plus ce que je dois faire que des mots et des graphiques dans un livret. Nous utilisons le terme « ressentir » pour décrire ce que font nos bateaux lorsqu'ils sont en mer. Nous savons ce que nous devons ressentir lorsqu'ils sont « légers » (déchargés) ainsi que lorsqu'ils sont chargés, et tout ce qui vient entre ces deux états. C'est de cette façon que nous, pêcheurs, survivons. Il faut apprendre à ressentir, à faire partie du bateau et il faut également que le bateau fasse partie de vous, sinon on ne survit pas. Si on ne peut pas apprendre cela, on ne survit pas dans cette entreprise. La plupart des pêcheurs qui ont le choix ne prendront pas la mer lorsque leur bateau est chargé de casiers à homards et que le vent souffle...

Il y a deux ans, le MPO a retardé l'ouverture de la saison de la pêche aux homards en automne en raison de prévisions météorologiques défavorables la journée de l'ouverture. Je les ai félicités alors, et je le fais encore aujourd'hui. Ils ont fait preuve de « gros bon sens ». Malheureusement, le gros bon sens n'est pas courant lorsqu'on traite avec la bureaucratie. Nos bateaux sont divisés en différentes catégories, et à première vue, il semble que nous soyons exemptés de certaines propositions. Toutefois, en y regardant de plus près, il semble que dans le cas des livrets de stabilité, nous soyons tous visés.

● (1135)

J'ai des permis de pêche pour six espèces. En raison des moratoires et des conditions économiques, je n'en utilise que deux: le homard et le pétoncle. Le homard toujours, et le pétoncle lorsque l'économie le permet. La plupart des pêcheurs sont heureux de prendre les ressources dont ils ont besoin. Je déteste lorsque des bureaucrates dont les objectifs sont très différents des miens augmentent les seuils de ces besoins. La seule façon, pour nous, de couvrir l'augmentation des coûts est de tuer plus de poisson! Étant donné que les livrets de stabilité sont recommandés pour tous les pêcheurs, ce qui coûtera environ 200 millions de dollars au total, je crains qu'il n'y ait pas suffisamment de poisson dans nos eaux pour payer pour ces livrets de stabilité.

Monsieur le ministre, tout comme le député du comté de Charlotte, une région qui participe à l'industrie de la pêche depuis longtemps, aidez-nous à transmettre ce message aux bonnes oreilles: les livrets de stabilité constituent une dépense que l'industrie ne peut pas se permettre. Le prix d'achat de ces livrets constitue la viabilité des stocks. Merci.

Cette lettre a été rédigée par Allen Abbott. Il est le directeur de la Fundy Weir Fishermen's Association.

**Le président:** Très bien. Merci, monsieur Rennehan.

Monsieur Dixon ou monsieur Martell, voudriez-vous ajouter certaines observations au sujet de la stabilité?

**M. Gary Dixon:** Les observations de George ressemblent à la publicité que l'on voit environ 25 fois par heure depuis environ six mois: la publicité pour une carte de crédit où l'on voit des gens qui se font suivre partout par un banquier avec la main dans leur poche.

**Des voix:** Ah! Ah!

**M. Gary Dixon:** C'est bien de cela qu'on parlait, non?

Je vais revenir à la fin des années 80, lorsque la question de l'indice volumétrique était sur toutes les lèvres. J'ai perdu trois années de ma vie, avec Harland qui était également là, à aller jusqu'à Ottawa et à penser que nous allions vraiment régler la question là-bas. Après trois ans, je me suis juré de ne jamais plus participer à l'une de ces réunions; mais me voici ici aujourd'hui, 16 ans plus tard, et l'indice volumétrique est toujours de 80 p. 100 — je ne sais toujours pas ce que ça donne.

Lorsqu'on parle des questions de stabilité, on peut revenir directement à l'indice volumétrique. On pourrait avoir une coque parfaitement bonne, enlever les côtés, construire le bateau, enlever six pouces et reconstruire les côtés avec du contre-plaqué. Ça ne serait pas ajouté parce que ça serait considéré comme une tôle de roulis.

Donc si nous parlons de questions de sécurité... Je soutenais alors et je continue de soutenir aujourd'hui que le MPO devrait s'en tenir à la conservation, ce qu'il n'a pas beaucoup fait, et déployer de meilleurs efforts à cet égard. Il devrait laisser les constructeurs de bateaux ainsi que le service d'inspection des navires à vapeur s'occuper de la construction des bateaux.

Le bateau à Terre-Neuve a chaviré, pour ceux qui ne le savent pas — il ne faut pas être un expert en la matière et on peut utiliser à peine six mots pour décrire la situation — parce qu'il était trop foutrement court et trop haut. C'est aussi simple que cela.

Pour ce qui est de la longueur hors tout, Robert, vous savez que nous nous en occupons depuis assez longtemps.

J'ai formulé un argument dès le départ. Si on parle de 44 pi 11 po alors c'est 44 pi 11 po. C'est aussi simple que cela. Si c'est 49 pi 11 po, alors c'est 49 pi 11 po. Je soutenais alors et je continue de soutenir aujourd'hui que les chiffres avaient été trafiqués. Je les ai lus moi-même. Je me fiche de savoir qui je peux mettre en colère. Je ne suis pas ici pour me faire des amis; je suis ici pour dire la vérité. Les chiffres avaient été trafiqués. Les gens qui avaient fait les calculs étaient les mêmes personnes qui ne voulaient pas de réservoirs. Et nous voici, quatre ans plus tard, à en discuter encore.

Nous avons un millier de bateaux qui commencent la pêche au homard dans deux semaines. Je peux estimer, parce que j'en ai le droit, qu'environ 500 de ces bateaux auront une forme d'extension ou une autre et mesureront plus de 44 pi 11 po. Mais en raison de certains pouvoirs dont dispose quelqu'un, quelqu'un a décidé que, le 15 avril, une nouvelle politique serait appliquée. Quelqu'un a réalisé que l'extension devait avoir une inclinaison.

Malheureusement, mon entreprise, qui emploie 60 personnes, a commencé à construire deux bateaux en novembre dernier et les a lancés en mai. Devinez quoi? Sur les 1 000 bateaux, ce sont les deux seuls bateaux, aujourd'hui qui n'auront pas de permis pour la pêche au homard.

Cette situation me cause un grave problème. C'est de la discrimination; c'est illégal.

Gerald, vous savez que je vous ai demandé de travailler avec moi ces six derniers mois. Il faut que quelqu'un ait suffisamment de courage pour se lever et indiquer où la limite se trouve. Si c'est 44 pi 11 po, alors c'est 44 pi 11 po.

Vous savez, j'obtiens les réponses dont j'ai besoin. Je ne vais pas commencer à pointer quiconque du doigt. On m'a dit: « Désolé, Gary, nous n'allons pas embêter tous ceux qui avaient des permis l'an dernier, mais comme les deux bateaux que vous avez construits ont été lancés le 18 avril et le 12 mai, même si un pêcheur a emprunté près de 1 million de dollars et un autre a emprunté 500 000 ou 600 000 \$, désolé ces deux bateaux n'iront pas à la pêche au homard ». C'est ce qu'on me dit encore aujourd'hui.

Ça peut sembler assez simple. Ce que je me demande, c'est ce qui est si difficile quand vient le temps de classer ces deux bateaux dans la même catégorie que des centaines et des centaines de bateaux là-bas, dont un grand nombre excède 50 pieds? Je ne veux pas me mettre dans une situation difficile, parce que je travaille pour toutes ces personnes, mais je peux vous dire maintenant qu'un grand nombre de ces bateaux dépassent de beaucoup 50 pieds.

Donc, certaines de ces personnes aux réunions — j'ai participé à certains des conseils à Halifax lorsque cette affaire était devant les tribunaux — étaient les personnes qui disposaient des pouvoirs et qui ont dit oups, nous n'avions pas réalisé que ces bateaux dépassaient 44 pi 11 po avant il y a quelques années. Harland et moi-même avons fait partie du conseil avec certaines de ces personnes, et j'étais le président du comité. C'étaient les mêmes personnes qui, il y a 15 ou 16 ans, savaient que les extensions à la poupe étaient acceptées, et cette pratique est acceptée depuis au moins 15 ans. Que ce soit bien ou mal, c'est accepté. Si nous voulons faire une loi, il est connu, depuis longtemps, qu'un bateau de 44 pi 11 po n'est pas très efficace à faire fonctionner.

• (1140)

Mais pour ce qui est de la stabilité... Lorsque j'ai commencé à travailler dans le secteur il y a trente ans, tout le monde — et j'espère qu'aucun d'entre eux n'est ici parce que je ne veux pas insulter qui que ce soit — à qui je devais rendre des comptes venait du Portugal, de l'Écosse ou de l'Angleterre. C'étaient eux qui étaient responsables du bureau à Halifax, à Dartmouth.

En 2020... bon sens, n'avons-nous pas suffisamment de technologie en Amérique du Nord? Je propose — et je suis très sérieux — que s'ils veulent vraiment construire de bons bateaux pour naviguer en haute mer, ils devraient embaucher Stanley Greenwood parce que c'est la seule personne qui a vraiment pu démontrer — plus que n'importe quel ingénieur, plus que n'importe quel autre constructeur de bateaux... George, vous le savez. Nous avons eu la marine, tous les bateaux... Il fallait pratiquement clouer vos bottes sur le pont si vous vouliez tenir debout dans une des embarcations. N'est-ce pas vrai?

**Une voix:** C'est vrai.

**M. Gary Dixon:** Pour ce qui est de la stabilité, nous n'avons pas de problème à cet égard ici. Si quelqu'un... Encore une fois, il s'agit des règles qui viennent de la Lloyds of London. Ils installent cinq ou six tonnes de 45 gallons d'eau sur votre embarcation, puis quelqu'un se lève et tire sur votre mâtereau à l'aide d'une corde. Même aujourd'hui, trente ans plus tard, je ne comprends pas comment on pensait que cela pourrait vous permettre de déterminer si votre bateau allait chavirer si vous frappiez un creux de vingt pieds. Je suppose que c'est pourquoi ils tirent deux fois sur la corde et vous envoient une facture de 12 000 dollars.

Chaque bateau que j'ai, un 42 pieds et un 45 pieds, est muni d'un livret sur la stabilité. Cela a coûté entre 12 000 et 15 000 dollars, et c'est ce qu'ils font. Ils installent quatre ou cinq barils d'eau sur le rouf et tirent à l'aide d'une corde, et comptent combien il faut de secondes avant que l'embarcation reprenne sa position normale. Je suppose que cela détermine si vous allez couler ou survivre.

Enfin, j'aimerais parler des embarcations de 44 pi 11 po. Je sais que vous avez fait tout ce que vous pouviez pour ces modifications soient apportées. Je sais que bien des gens s'y opposent, et personne vraiment ne veut parler des réservoirs. Mais il y a deux bateaux dans la région qui ne peuvent être utilisés pour aller pêcher le homard, et cette décision est à mon avis injuste. Il y a 1 000 bateaux, et il y en a au moins 500 qui dépassent, d'une façon ou d'une autre, la limite de 44 pi 11 po.

•(1145)

**Le président:** Gary, pour revenir à la stabilité des bateaux pour un instant — et je m'adresse à tous les constructeurs de bateaux —, pouvez-vous éclairer ma lanterne? Quelle aurait été la largeur d'un bateau de 44 pi 11 po il y a 20 ans?

**M. Gary Dixon:** Il y a 20 ans, un bateau de 44 pi 11 po avait une largeur de 16 à 18 pieds.

**Le président:** Quelle en serait la largeur aujourd'hui?

**M. Gary Dixon:** On peut le construire sous forme d'un carré. J'ai pensé à apporter les outils avec moi, mais ça ne marcherait pas si on mettait la proue au milieu.

**Des voix:** Ah, ah!

**M. Gary Dixon:** Je n'exagère pas. Ils en ont, ils ont des bateaux de 28 et 29 pieds de largeur.

On ne se préoccupe pas de la hauteur. C'est pourquoi les bateaux chavirent. On ne se préoccupe pas non plus de la largeur, mais on semble trouver qu'il y a un problème de taille si on dépasse les 44 pi 11 po.

**Le président:** Pour revenir au bateau de Cape Island — et je n'essaie pas d'empiéter sur le temps du comité —, celui-ci a été construit dans cette partie du monde. On l'utilise pour pêcher depuis près de 100 ans, c'est-à-dire depuis la construction du premier bateau à arrière carré, et c'est probablement un bateau sûr. Nous en construisons. Nous en envoyons en Afrique, aux États-Unis et un peu partout au Canada. Une variante de ce bateau est utilisée dans toutes les régions du Canada atlantique, de même qu'il y en a beaucoup dans l'ouest du pays.

Qu'est-ce qui a changé subitement?

**M. Gary Dixon:** Rien n'a changé, du point de vue stabilité. Je n'en connais pas qui aient chaviré. Je ne sais pas si quelqu'un à l'arrière de la salle est au courant d'un bateau qui ait chaviré.

Ils veulent condamner toute une industrie à la lumière de deux incidents qui sont attribuables à la même cause. Nous avons une réglementation en matière de pêche qui dicte la longueur des

bateaux. Par conséquent, le seul espace dont dispose le pêcheur, c'est la hauteur.

**Le président:** Merci.

Monsieur Martell.

**M. Harland Martell (président de Wedgeport Boats et ancien président de Nova Scotia Boatbuilders Association, à titre personnel):** Oui. Je veux d'abord aborder la question de la stabilité, puis je reviendrai à deux questions qui ont été soulevées par Lisa plus tôt. Après cela, je vais faire quelques observations sur les restrictions quant à la longueur des bateaux.

Dans son rapport, Lisa a mentionné des statistiques se rapportant principalement à la région des Maritimes, et ce, pour la période 2002-2003. Bien qu'il ne fasse aucun doute que ces statistiques soient valables, je voudrais vous faire part de statistiques complémentaires tirées du rapport Glitnir de septembre 2006 sur l'état des pêches canadiennes en 2005.

Il ressort du rapport Glitnir que le secteur des pêches canadien a une valeur au débarquement de quelques 4 milliards de dollars. Il ne s'agit pas de la valeur du poisson transformé, mais de la valeur au débarquement.

Le rapport propose une ventilation du Canada atlantique, qui comprend Terre-Neuve, le Québec, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Le Canada atlantique représente 84 p. 100 de ces 4 milliards de dollars de valeur au débarquement et 72 p. 100 du volume au débarquement. Bien entendu, quand nous avons examiné ces rapports, nous avons constaté que le Canada atlantique représente la majeure partie de la valeur au débarquement de tout le pays. Cela comprend non seulement les côtes Ouest et Est, mais aussi le Nord, les Prairies, les Lacs et ainsi de suite.

Il ressort également du rapport que le secteur des pêches est fragmenté et qu'il est composé d'un certain nombre de petits capitaines, ce qui ne nous apprend rien de nouveau.

Cela étant, le simple fait qu'il s'agisse de sommes considérables ne signifie pas pour autant que les capitaines de bateau s'empressent les poches et qu'ils ont les moyens d'opérer les changements proposés par la réglementation relative aux petits bateaux de pêche.

J'ajouterai autre chose: en ce qui concerne la stabilité proposée par les changements, comme Melanie l'a dit, la réglementation proposée comporte plusieurs critères, et le bulletin du 7 mars sur la sûreté des bateaux aussi.

Évidemment, le fait qu'un bateau est utilisé dans des conditions glaciales, c'est-à-dire entre le 1<sup>er</sup> décembre et le 31 mars, constitue un de ces critères. Comme ceux d'entre vous qui viennent du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse et des autres régions du Canada atlantique le savent, un nombre important de bateaux est exploité durant cette période, ce qui signifie que vous serez exempté de tout autre type de critère tant et aussi longtemps que la formulation ne changera pas.

Il y a d'autres critères qui se rapportent à la présence ou non de viviers. Là encore, selon l'interprétation qu'on donne au mot vivier, un bateau ayant des viviers est en principe doté d'un livret de stabilité. Par contre, un bateau qui transporte une cargaison à travers de la glace-neige mouillée, notamment du hareng, du capelan, ainsi que toute autre forme de fret mobile, serait tenu d'en avoir un.

Ce à quoi je veux en venir, c'est que Transports Canada voudrait que vous pensiez que la proposition émane d'eux, et non pas du bulletin, et qu'elle comporte une analyse de la stabilité qui est simplifiée et qui, bien entendu, si vous la lisez, devrait rendre la vie beaucoup plus facile aux pêcheurs concernés. Si l'on pouvait réaliser cette stabilité simplifiée, le coût serait nettement inférieur et Transports Canada pourrait atteindre certains de ses objectifs, essentiellement l'accroissement de la sûreté des hommes et des femmes qui s'adonnent à la pêche.

Toutefois, tant qu'on gardera ces clauses en place, surtout celles qui touchent l'exploitation d'un bateau dans les régions glacées, la stabilité simplifiée ne pourra pas s'appliquer à ces bateaux. Quand vous les entendez dire que si le bateau est conforme aux critères de stabilité simplifiée, alors on n'aura pas besoin de...

Je suis sûr que même si j'étais absent pour la première fois d'une des réunions du CCMC à Ottawa — et Melanie me dit qu'on aurait souhaité que j'y sois —, il est probable qu'ils ont dit « mais s'ils se conformaient aux critères de stabilité simplifiée, ils n'auraient alors pas besoin d'obtenir un livret de stabilité complet ». Sachez que si on gardait ces clauses en place...

Je sais que quand vous rentrerez chez vous à Ottawa et que vous parlerez à vos collègues là-bas, vous allez probablement vous faire dire par quelqu'un que ce que les gens vous ont dit ici n'est pas vrai, car ils tombent sous le coup de la nouvelle réglementation qui comporte des critères simplifiés. Tant que vous continuerez d'avoir ces clauses, il n'y aura pas de critères simplifiés, car la plupart des bateaux du Canada atlantique tomberont sous le coup de cette réglementation. D'ailleurs, c'est le cas de la plupart des bateaux de la côte Ouest. Nombre d'entre eux ont des viviers et transportent du hareng, comme nous le savons.

Pour revenir à la côte Ouest, j'ai récemment construit un bateau, qui s'est rendu à Vancouver le 16 juillet. Le bateau en question comportait de viviers. Heureusement, il ne naviguait pas dans des conditions glacées durant la saison des pêches, mais le bulletin du 7 mars a imposé l'utilisation d'un livret de stabilité complet — alors que j'avais commencé la construction le 22 mars —, ce qui a coûté 8 000 \$ au client à ce moment-là. C'est ce que contenait le devis que je lui avais présenté, et depuis, j'ai appris qu'en plus de toutes les dépenses qui y ont été consacrées, le montant devrait dépasser 10 000 \$ — je le sais pertinemment, et ce, dans le meilleur des cas.

• (1150)

Dans le rapport qu'a récemment effectué le groupe E.Y.E. — un des membres de la Nova Scotia Boatbuilders Association que j'ai contacté pour faire le travail en collaboration avec des responsables des mesures de la superficie et des arpenteurs ainsi que des gens qui travaillent à mon atelier — les experts de E.Y.E. m'ont dit qu'avec tous leurs calculs, ils n'ont pu qu'empirer l'état de l'embarcation. C'est une embarcation qui fait 41 pieds de long et 20 pieds de large. Elle est munie de deux viviers directement à travers l'embarcation vers l'avant de la fosse à poissons, comme on l'appelle, et à l'arrière de la fosse. Dans les pires conditions — lorsque tous les réservoirs sont à moitié vides, même les réservoirs d'essence et les réservoirs d'eau — les experts ont conclu que le bateau de Cape Island de conception traditionnelle, le bateau qui s'est rendu jusqu'à la côte Ouest, ne présentait aucun problème.

Nous n'avions pas besoin de payer 8 000 \$ pour le savoir, mais nous avons maintenant des statistiques qui démontrent que c'est un fait. Lorsque vous allez à Ottawa, ils disent que s'il s'agit d'un navire jumeau, vous n'avez pas besoin d'obtenir d'évaluation. À ma connaissance, il n'existe aucun vrai navire jumeau dans le sud-ouest

de la Nouvelle-Écosse. Il est vrai que la coque pourrait être la même, même au Nouveau-Brunswick, où on a des coques moulées; peut-être même Gary a-t-il des timoneries moulées, mais si nous n'installons pas le même moteur dans le même bateau, n'installons pas les mêmes réservoirs d'essence qui seraient installés exactement au même endroit et qui auraient exactement la même capacité, si nous n'installons pas la toilette exactement au même endroit, il ne s'agit tout simplement pas d'un navire jumeau; il faudra simplement refaire tous les calculs. Un vrai navire jumeau est tout compte fait identique à tous les égards, pas simplement au niveau des dimensions extérieures. Encore une fois, vous vous servez d'un navire jumeau pour évaluer la stabilité d'une embarcation identique; si c'est vraiment un navire jumeau, l'examen pour la stabilité ne coûtera pas trop cher.

J'ai pu lire le rapport préliminaire au CCMC avant qu'il ne soit rendu public la semaine dernière. Je l'ai lu la semaine dernière, mais Melanie et Lisa m'ont dit qu'il a été présenté lors de la réunion du CCMC. On dit que cela coûte 2 000 \$ à 3 000 \$ si vous avez ceci et ceci ou encore cela. Tout compte fait, ils disent que si l'embarcation est identique, si vous avez ceci ou cela... en fait tout ce qu'ils essaient de faire c'est décrire un navire jumeau. Le fait est que dans ce coin du pays, dans le secteur de la pêche, il n'y a pas de navire jumeau.

• (1155)

Encore une fois, la stabilité ne représente qu'un des coûts. Ce n'est pas pourquoi votre comité est ici, mais je vais vous donner certains détails même si la stabilité représente un montant important.

Si nous voulons étudier le règlement proposé et toutes les modifications importantes et moins importantes proposées pour la réévaluation, ce qui sera obligatoire et sera rendu public au cours des prochains mois, nous nous pencherons certainement sur les coûts associés aux propositions. Je suis convaincu que Melanie et Lisa s'en souviennent, mais peut-être pas George — je ne me souviens pas s'il était à la réunion — mais j'aimerais signaler qu'il y a environ un an et demi lors d'une réunion du CCMC nous parlions du règlement proposé, et certaines parties ont été modifiées à la suite des interventions assez directes que j'ai faites parce que je n'étais pas d'accord avec ce qu'on cherchait à faire...

On voulait que les bateaux soient munis d'appareils d'étouffement spéciaux pour la salle des machines, c'est-à-dire des systèmes d'extinction spécialisés et des dispositifs d'étouffement. En passant, on venait d'installer un système à bord d'une embarcation afin de respecter certains règlements au Québec; ce dispositif d'étouffement avait coûté 14 000 \$ au pêcheur et, moi le constructeur, je n'avais pas du tout fait d'argent sur ce dispositif. Je voulais simplement vous le signaler. Ce montant devait être payé simplement pour l'installation du dispositif. C'était identique aux systèmes que nous utilisons aujourd'hui, mais aucun spécialiste dans notre cas dit qu'il s'agit d'un système spécialisé.

Ils ont pu, lors de réunions subséquentes sur les normes de construction, obtenir une modification de la proposition et passer à l'étude de critères différents, Dieu merci. C'est un exemple parfait d'un système d'extinction qui, je leur avais dit à l'époque, coûtait 2 500 \$ au pêcheur quand je construisais l'embarcation; je pouvais empocher un petit peu d'argent et c'était certainement beaucoup moins cher que les 14 000 \$ que l'autre pêcheur avait dû payer. Ça c'est tout aussi important que la question de la stabilité. Mais on propose beaucoup d'autres changements. Si vous additionnez tous les coûts associés aux modifications proposées, je ne sais pas ce que ça coûtera pour chaque bateau, mais les coûts associés à l'examen de la stabilité ne sont qu'un des coûts que nombre de personnes devront assumer; et les autres coûts qui s'accumulent représentent un montant beaucoup plus important que celui qui est associé à l'examen de la stabilité.

Pour ce qui est de la longueur de l'embarcation, je vais vous présenter non seulement le point de vue du MPO mais également celui de la flottille; puis je vous présenterai la position de Transports Canada. J'espère que vous serez indulgents. La flottille a été créée et conçue conformément aux règlements et aux politiques du MPO qui reposaient principalement sur le critère de la longueur. Nous, les membres de l'industrie, même lorsque nous construisions des embarcations en bois, mais encore plus aujourd'hui que les embarcations sont en fibre de verre, avons construit et modifié nos moules pour respecter les critères imposés par le MPO au fil des décennies à l'égard des restrictions de longueur.

Au fil des décennies, jusqu'à ce qu'on adopte le système métrique, nous avons toujours parlé d'embarcations de 44 pi 11 po, 39 pi 11 po et j'en passe. En passant, il en allait de même dans l'ensemble pour Transports Canada. Qu'il s'agisse du règlement sur les abordages ou quelque autre norme, on parle de 40 pieds et de 50 pieds dans bien des cas dans les vieux règlements. Puis on est passé au système métrique... En fait lorsqu'ils ont changé le règlement, les règlements mentionnaient 50 pieds par exemple. On emploie maintenant 15,2 mètres plutôt que 15. Mais le nouveau règlement proposé arrondit au chiffre inférieur. On parle de 12 mètres, qui est 39 pi 4 po, si je me souviens bien. On parle de 15 mètres, qui est 49 pi 2 po. Ainsi les bateaux qui atteignent la limite des onze pouces se retrouveront tous dans une nouvelle catégorie si l'on se base sur la nouvelle exigence.

De plus, pendant des années, à l'exception de quelques règlements, Transports Canada a toujours employé le critère de la longueur réglementaire. La longueur réglementaire est la longueur de l'embarcation de la proue à la partie avant de la mèche de gouvernail et non pas à l'arrière du bateau. La plupart des statistiques qu'ils emploient mentionnent la longueur réglementaire et non pas la longueur hors tout, mais le nouveau règlement emploie la longueur réglementaire et l'interprète comme s'il s'agissait de la longueur hors tout lorsqu'on parle des décès et des incidents d'un secteur et on détermine soudainement que ces incidents sont associés à un autre secteur si le bâtiment fait partie d'une nouvelle catégorie. Ainsi, avec la longueur réglementaire, vous pourriez être classé dans une catégorie où les embarcations ont cinq ou même sept pieds de moins que votre embarcation.

Encore une fois, la longueur a toujours représenté un problème. J'exhorte le MPO — et je l'ai dit à Ottawa et je sais que mes collègues ici qui m'ont vu à Ottawa et je l'ai dit à Transports Canada quand j'ai vu la proposition, si vous avez une limite, et qu'on parle de longueur hors tout, qui est certainement plus facile à gérer et à comprendre, utilisez tout au moins l'ancien critère. S'il le faut, parlez de 12,2 mètres, de 15,2 mètres, ou peu importe, pour que cela

corresponde à la flottille actuelle. Ils ne veulent pas le faire, Dieu seul sait pourquoi. Ils disent qu'ils aiment les chiffres arrondis et j'ai dit qu'ils pouvaient se servir de chiffres arrondis mais en centimètres; peu m'importe. À ce moment-là nous aurons un chiffre rond — arrondi au centimètre près.

• (1200)

Au sujet de la longueur des embarcations, dans l'optique du MPO... il y a trois ou quatre ans environ, j'ai siégé au comité du homard, au sujet des ZPH 33 et 34, à titre de représentant de la Nova Scotia Boatbuilders Association. Vous m'avez demandé, à titre de représentant de la NSBA, quelle devrait être à mon avis la longueur d'un bateau de pêche aux homards.

J'estimais à cette époque, et encore aujourd'hui, que le bateau devrait être de la longueur que souhaitent les pêcheurs et de la longueur dont les pêcheurs peuvent convenir avec le MPO, compte tenu des lignes directrices du ministère. J'ai dit que la façon la plus claire de définir la longueur d'un bateau est de tenir compte de toute la longueur de l'embarcation, y compris tous ses appendices. Si vous clouez un deux par quatre à la poupe de votre bateau, qu'il dépasse de deux pieds et que le bateau n'entre plus entre deux poteaux, comme Gary l'a dit, eh bien, le bateau a deux pieds de trop; il faudra soit couper deux pieds à la proue, soit réduire le deux par quatre de deux pieds. On ne peut rien y changer.

Si les règles laissent place à une certaine marge de manoeuvre, Gary et moi en profiterons — nous sommes des génies dans ce domaine — et nous consacrerons nos jours et nos nuits à lire les règlements pour essayer de trouver le moyen de contourner l'esprit de ces règles. Il y a une raison à cela: c'est ce que veulent nos clients. La règle sur la longueur hors tout est l'une des règles que je n'ai pas réussi à trouver le moyen de contourner.

**Une voix:** Mais vous y arriverez.

**M. Harland Martell:** Je peux encore essayer, mais c'est la règle la plus difficile à contourner.

**Une voix:** Nous vous remercions de votre honnêteté, monsieur Martell.

**M. Harland Martell:** C'est ma position. Je représente ma propre entreprise, Wedgeport Boats Limited., et à titre de président de cette entreprise, j'exprime ma position avec conviction. Tout comme quand je représente les intérêts de la NSBA et l'avis de ses membres, je dis que la limite de longueur des bateaux de pêche devrait être déterminée par les pêcheurs, en fonction des lignes directrices du MPO. Mais il faut être logique. Je ne peux qu'être d'accord avec Gary; j'ai vu ce qui est arrivé par le passé. On nous dit que nous pouvons faire ceci ou cela, et cela ouvre ensuite la porte à toutes sortes d'interprétations. Nous pouvons ajouter un réservoir ou autre chose par après, ou encore l'enlever. Il y a toutes sortes de possibilité. Cela ne fait qu'accroître les frustrations sans correspondre, peut-être, à l'esprit de tout cet accord.

Pour ce qui est du chariot à casiers, l'extension de cinq pieds qui est autorisée, lorsqu'elle est installée selon les règles, ne permet pas de transporter plus de casiers que l'extension de cinq pieds à l'eau.

Ces extensions pourraient produire plus de tension dans la structure du bateau car les bateaux n'ont pas été conçus en fonction de ces extensions, mais pour le reste... Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de nombreux cas de ce genre.

Mais au CCMC, si l'on prend le cas de la Colombie-Britannique, on constate que cette province applique des critères semblables en ce qui a trait à l'extension de cinq pieds. En fait, il y avait une extension de cinq pieds sur le bateau que nous avons envoyé en Colombie-Britannique. Dans certains cas, les bateaux sont devenus instables à cause des exigences en matière de longueur, et pour contourner la règle, on leur a ajouté des extensions sans tenir compte des critères qui existaient, de sorte qu'on se retrouve avec des bateaux instables et dangereux. Tout cela va donc de pair.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Martell.

Je dois dire que même si vous avez d'abord laissé la parole aux dames, une fois que vous avez commencé, vous en aviez tous les trois long à dire.

Nous allons essayer de garder un peu de temps pour les questions car nous avons utilisé tout le temps dont nous disposions et nous n'avons toujours pas posé de questions.

Je sais que M. Cuzner a des questions à poser. Je sais que demander à mes collègues députés d'être brefs est à peu près impossible, mais je vais le demander néanmoins. Nous allons faire un tour de table et laisser à chacun la possibilité de poser deux questions. Nous verrons ensuite si nous pouvons faire un deuxième tour de table. Essayez de vous limiter à une ou deux questions, et vous aurez une autre occasion par la suite d'interroger nos témoins.

**L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.):** C'est comme de demander au président d'être à l'heure.

• (1205)

**Le président:** Aïe!

Monsieur Cuzner.

**M. Rodger Cuzner (Cape Breton—Canso, Lib.):** Je tiens à remercier tous les témoins qui nous ont présenté certains arguments techniques qui viennent compléter un certain nombre de choses que nous avons déjà entendues dans ce secteur. Je leur en suis donc très reconnaissant.

Il y a eu une tragédie il y a à peu près huit ans. Don Caldwell a perdu la vie en mer. C'était la première journée de pêche au crabe et il était parti dans l'anse de Glace Bay. Il avait un plus gros bateau à quai à Glace Bay mais à cause du système de permis, il n'avait pas eu le droit de le prendre et est parti comme cela.

D'après certaines statistiques que vous nous avez données aujourd'hui... d'ailleurs, il me semble que la grande majorité des accidents ou incidents ont lieu le jour de l'ouverture de la pêche, le jour du départ. Qu'il s'agisse du crabe ou du homard, ou de toute autre pêche, le nombre d'accidents semble disproportionné le premier jour, non pas qu'il soit énorme mais c'est un fait.

Est-ce que je me trompe et les chiffres le confirment-ils?

**Mlle Lisa Anderson:** En fait, nous avons discuté de la question hier avec quelqu'un de la Garde côtière, de recherche et sauvetage. À Terre-Neuve, il semble qu'il y ait des statistiques similaires quant aux accidents et incidents mais, comme le disait tout à l'heure Melanie, on n'a pas d'indication quant au nombre de jours passés en mer ou à la saison à laquelle ces incidents se produisent et ce sont des données qui seraient utiles pour voir exactement ce qui se passe. Quand on réunit des données, qu'il s'agisse des autorités provinciales ou fédérales, on n'a pas toujours ce genre de renseignement qui serait pourtant très nécessaire pour déterminer certaines des causes et trouver des moyens de prévenir de tels incidents.

On peut en effet supposer que le jour de l'ouverture de la pêche ou au début de la saison, il y a plus d'accidents mais il n'y a rien dans les statistiques qui puisse le prouver. Nous ne savons pas pour le moment.

**M. Rodger Cuzner:** Étant donné votre expérience collective dans le secteur, est-ce quelque chose que vous diriez vous-mêmes, à savoir que s'il y a des risques d'accident, il est plus probable que cela se produise au début?

**M. Gary Dixon:** Oui, la saison est limitée et personne ne veut rater l'heure du départ. La pression est très forte.

**M. George Rennehan:** Je pense que vous constaterez que c'est beaucoup moins le cas aujourd'hui qu'il y a quelques années parce que les bateaux sont plus gros et parce que tout le monde fait plus attention à la sécurité.

**M. Rodger Cuzner:** Mais si en fait les statistiques — et ce sera ma dernière question — semblaient le confirmer, ce serait probablement un bon moyen de sensibiliser la flottille et peut-être que les pêcheurs s'imposent eux-mêmes une certaine discipline ou qu'il leur soit imposé quelque chose afin de mieux les informer plutôt que de les bombarder de règlements.

**Mme Melanie Sonnenberg:** C'est exactement ce que nous préconisons, ce sera beaucoup mieux reçu par les pêcheurs. Rappelez-vous, comme le disait Gary, que lorsque l'on ouvre une saison de pêche par un coup de pistolet... Cela ne fait pas si longtemps; la saison du homard commençait littéralement par un coup de pistolet. Quand on commence dans une telle atmosphère, la pression est énorme.

Toutefois, depuis 25 ans que l'on travaille avec le secteur, on a constaté d'énormes progrès dans des décisions qui sont prises le jour de l'ouverture. Certaines ont été prises suite à de graves accidents mais d'autres l'ont été parce que les gens sont mieux informés et sensibilisés. Et vous avez tout à fait raison, c'est quelque chose qui se fait progressivement. C'est comme cela que l'on avance dans ce secteur; c'est ce que nous faisons. Ce n'est pas une lourde réglementation qui rendra les gens plus malins et qui les poussera à respecter la loi.

**M. Harland Martell:** Le 2 mai 2006, à Ottawa, au CCMC, on a fait un exposé devant la Commission de la sécurité des bateaux de pêche et je sais que Melanie, Lisa et George s'en souviendront. Je ne sais plus qui avait fait l'exposé, mais on peut le retrouver, et nous correspondons depuis à ce sujet par l'intermédiaire de la NSBA.

Notre président Victor Santos-Pedro n'avait pas beaucoup apprécié quand j'en ai parlé après, mais c'est un représentant de la Garde côtière américaine qui avait présenté ce rapport sur le nombre d'accidents et de victimes pour une période de dix ans analogue sur la côte est des États-Unis, du Maine jusqu'au golfe du Mexique. Avec ces statistiques, il présentait des graphiques circulaires et autres indiquant les différents types de victimes et d'incidents.

Normalement, au CCMC, j'ai toutes les statistiques que l'on m'a présentées. Je me suis aperçu, à la fin de son exposé, que ses statistiques étaient pratiquement identiques aux statistiques canadiennes au cours de la même période. Toutefois, la Garde côtière américaine et le gouvernement américain n'ont imposé absolument aucune restriction, réglementation ni exigence en matière de stabilité pour les bateaux de pêche aux États-Unis. Tout ce que l'on exige, c'est qu'ils transportent des gilets de sauvetage.

Quand j'ai dit cela, Victor m'a regardé d'un sale oeil et j'avais l'impression que j'étais allé un peu loin, mais je ne voulais pas que la question reste sans réponse. Le monsieur — dont j'oublie le nom mais que l'on peut retrouver — a répondu. Il a dit essentiellement que les constructeurs américains, comme nous, veulent construire un bon produit. Ils ne veulent pas être tenus responsables d'accidents. Ils font le maximum pour sortir des bateaux qui correspondent à des normes généralement acceptées telles que l'ABYC et d'autres qui existent en la matière.

Toutefois une conclusion de son rapport était que la raison de ces accidents et de ces incidents était essentiellement due aux opérations et au mauvais entretien. Là encore, toutes les règles du monde ne tiennent pas compte de cela.

•(1210)

**Le président:** Merci.

Monsieur Thibault.

**L'hon. Robert Thibault (Nova-Ouest, Lib.):** Merci.

Tout comme on a parlé d'abattage sélectif du phoque pour préserver les stocks de morue, nous devons féliciter Gary de faire de l'abattage sélectif de chevreuil pour préserver les stocks de pommes.

**Des voix:** Ah, ah!

**L'hon. Robert Thibault:** En vous entendant parler d'accidents, je me disais qu'il y avait très peu d'accidents de homardiens, de bateaux de type Cape Island qui font naufrage. Il y en a eu un, si je me souviens bien, il y a environ deux ans qui venait du Nouveau-Brunswick et se dirigeait vers la région de Digby — qui était peut-être allé vers Port Lorne ou quelque part — pendant des conditions glaciales et avec les casiers à bord. Comme dans la lettre que vous avez lue, si je me souviens bien, la personne qui se trouvait dans la timonerie, qui n'était pas le capitaine du bateau, n'avait pas forcément compris que les conditions devenaient dangereuses. Je crois que c'était le frère du capitaine ou quelqu'un comme cela.

Si l'on considère la flottille de homardiens — le Cape Island, le Northumberland, le bouchain vif, tous ces bateaux que l'on utilise maintenant pour le homard et les plus petits bateaux pour la pêche au poisson de fond — si nous devons rebâtir cette flottille, sachant qu'il s'agit d'une flottille sûre, du moins quand elle sort du chantier, et vous savez tout ce qui existe parce que je sais que vous allez voir au quai ce que construisent les autres... quel pourcentage de ces bateaux ne satisferait pas à votre avis aux normes de stabilité? Deuxièmement, que coûterait, pensez-vous, ... ? Combien d'entre eux devraient subir des tests de stabilité avec la réglementation qui est proposée?

**M. Gary Dixon:** Sur tous les bateaux de pêche au homard qui existent — les bateaux à homard avec une fosse à poissons de moins de cinq pieds —, personnellement, j'ai l'impression qu'il n'y en a pas un qui ne répond pas aux normes.

**M. George Rennehan:** Ce n'est pas le fait qu'ils répondent ou non aux normes qui nous ennuie, c'est le fait d'avoir à subir ce test de stabilité.

Je pêche avec un bateau qui a été construit en 1981, un qui a été construit en 1983 et un en 1972. J'ajouterais que je n'ai jamais eu d'accident toutes ces années. Et il faut que tous...

**L'hon. Robert Thibault:** Je voudrais juste préciser ma question parce que c'est exactement ce que je veux dire. Si 60 p. 100 d'entre eux risquaient de ne pas passer, le test de stabilité pourrait se justifier afin que l'on puisse apporter les modifications nécessaires sur ces bateaux. C'est justement ce que je voulais dire.

**M. Harland Martell:** Cela n'a jamais été un problème pour les homardiens traditionnels Cape Island ou les crabiers-homardiens Northumberland que l'on voit partout... Je ne parle pas de certains qui ont été modifiés et atteignent des hauteurs incroyables, avec des cuisines et tout le reste, mais des bateaux traditionnels ne posent aucun problème. On peut aller au quai et on est sûr que 95 p. 100 d'entre eux ne posent aucun problème et passeront facilement le test.

Ce qui nous ennuie, c'est le coût que représente un tel test, ce qu'il en coûte d'avoir quelqu'un qui vous dise que le bateau répond aux normes, qu'il serait stable dans les pires conditions. J'ai posé la question au type qui est venu : « Tony, est-il stable dans les pires conditions? » Il m'a répondu que oui. Je lui demandé encore : « Tout juste? » Il m'a répondu : « Non, il n'y a aucun problème. » C'est donc cela mais il a en coûté 8 000 \$ au propriétaire du bateau se le faire dire.

À Ottawa, Transports Canada veut des preuves. Il est évident que si un jour un avocat nous traîne en cour et nous demande : « Comment savez-vous qu'il est stable? Comment savez-vous que ce bateau répond aux normes? »... Nous le savons, mais s'il n'y a pas un professionnel qui nous le confirme, il se peut fort bien qu'un juge ou un avocat qui nous dise : « Nous ne le savons pas avec certitude ».

Prenez certains des bateaux qui ont chaviré au fil des ans... Je pense à un en particulier auquel j'ai eu affaire en tant qu'ouvrier, j'avais déplacé un certain nombre de choses. On a dit qu'il avait chaviré quand sa drague était passée par dessus bord — c'est il y a des années, au tout début des années 80. Lorsqu'on l'a remis d'aplomb et ramené à la côte, on a fait un test de stabilité et figurez-vous qu'il a passé le test. Il s'était donc produit quelque chose de grave.

Il n'y avait qu'une personne à bord et on l'a retrouvée morte, bien sûr, dans la salle des machines. Il s'est donc produit quelque chose sur le pont alors qu'elle y était. On a supposé qu'une des portes était peut-être tombée, avait accroché le bas de la drague, s'était coincée, avait emporté le dessus et basculée. Cela n'avait rien à voir avec le bateau dans son état de marche normal; c'était un accident. Peut-être que le gars n'aurait pas dû naviguer en autopilote à ce moment-là, qu'il n'aurait pas dû être tout seul dans la salle des machines. Je ne sais pas. En tout cas, c'est un accident auquel je pense.

Il y en a eu un autre chez moi il y a quelques années. C'était un sennear. En fait je crois qu'il s'appelait le Scotia Swan ou le Flying Swan — quelque chose du genre.

•(1215)

**L'hon. Robert Thibault:** C'était George.

**M. Harland Martell:** Oui, George. George est mort dans cet accident. Dans ce cas, la poulie motrice s'est coincée et toute leur prise est allée au fond ce qu'il l' a fait chavirer. Toutefois ce bateau répondait à toutes les normes de stabilité.

Vous constaterez que beaucoup de bateaux qui ont chaviré satisfaisaient entièrement aux livrets de stabilité. D'autres circonstances sont intervenues, notamment la possibilité d'une erreur humaine, de quelqu'un qui n'a pas suivi toutes les règles de sécurité ou le manuel de stabilité.

Comme l'a dit Gary, si l'on débute brusquement une saison — et il y a toutes sortes de pressions économiques — même si l'on force un pêcheur à respecter les livrets de stabilité, il risque, pour des raisons économiques, d'essayer d'aller au-delà de ce qu'il considère une charge de marche sûre et se dire « Je l'ai déjà fait et je n'ai pas eu de problème, je vais le faire et essayer d'y échapper ». Même si on le forçait à suivre scrupuleusement le manuel, qui sera là pour l'empêcher d'agir ainsi? Une fois qu'il aura quitté le quai, qui va le voir?

J'en resterai là pour que d'autres puissent poser des questions.

**Le président:** Merci, monsieur.

Monsieur Byrne.

**L'hon. Gerry Byrne:** Melanie, vous avez dit que vous étiez à une réunion hier et que l'on a signé un protocole d'entente ou du moins proposé un protocole d'entente entre Transports Canada et le MPO. Pourriez-vous me dire très rapidement de quoi il était question?

**Mme Melanie Sonnenberg:** Je vais essayer.

Nous sommes arrivés lundi. Le CCMC dure quatre jours. Nous sommes arrivés lundi après-midi et, à notre grande surprise, un des points à l'ordre du jour était un protocole d'entente que devaient ratifier les deux sous-ministres de Transports Canada et du MPO.

Ce protocole d'entente — si j'avais ma serviette, je vous le laisserais. Nous vous l'enverrons pour que vous puissiez jeter un coup d'oeil aux objectifs visés. Essentiellement, et c'est ce que nous disons depuis toujours... Harland a parlé des dates limites et d'autres choses et il faut qu'il y ait une interaction entre ces deux ministères, il faut qu'ils se parlent. Tout d'un coup, suite à un certain nombre d'événements — et je ne vous énumérerai pas ce que furent à mon avis ces événements — on a eu l'impression qu'il fallait mettre les choses sur papier et c'est la raison pour laquelle on a signé officiellement un document qui essentiellement dit que Transports Canada et le MPO se rencontreront à l'échelon national et régional deux fois par an pour parler d'un certain nombre de questions qui les regardent l'un et l'autre. Il y aura ensuite un autre forum auquel les intéressés du secteur privé et tout un éventail de fonctionnaires participeront et discuteront de certaines questions.

Tout cela n'est pas encore très clair. Il nous a semblé à nous qui étions là que c'était plutôt un geste que voulaient poser les deux ministères suite à certains événements. Ils nous ont dit qu'ils s'efforçaient de finaliser les détails et qu'il s'agissait d'une initiative du MPO.

**L'hon. Gerry Byrne:** Bien. Vous avez répondu à la question. Qu'est-ce...

**Le président:** Nous pouvons probablement dire que nous y sommes pour quelque chose.

Je vous interromps une seconde. Transports Canada a modifié un peu sa façon de faire depuis que notre comité a déclaré qu'il nous fallait davantage de renseignements et de faits à ce sujet. Je crois donc que nous avons eu une certaine influence.

**L'hon. Gerry Byrne:** Oui. En fait, monsieur le président, on est en quelque sorte revenu au point de départ, tant localement qu'à Ottawa, en ce sens qu'il n'y a pas 14 jours que nous avons eu une rencontre avec des fonctionnaires de Transports Canada et du MPO et qu'il ont dit très clairement qu'il y avait un lien entre la conception de la coque — ce qui importe à Transports Canada — et la longueur et le tonnage du bateau.

Évidemment, le MPO n'était pas du tout d'accord, disant que la longueur et le tonnage du bateau étaient strictement une question de

conservation et que si les flottilles ne passaient pas à un système intégral de QIT, il n'était pas question d'examiner ou d'envisager de modifier la longueur des bateaux. Cela a été dit très clairement et, chers collègues, c'est ce qui a été dit à St. Anthony.

Je suppose qu'en tant que constructeurs de bateaux vous direz probablement au comité que pour ce qui est des nombreux incidents et problèmes dont il est question aujourd'hui, il ne s'agit pas de dessin de coque mais de construction. Que si l'on fait des tests de stabilité sur un certain nombre de bateaux pour lesquels on a imposé des restrictions de longueur mais non pas de chargement, beaucoup ne passeraient pas le test. Et que ceux qui seraient touchés — parce qu'on leur a imposé une longueur maximum — nécessiteraient probablement des dépenses de 300 à 400 000 \$ pour satisfaire aux exigences de stabilité parce qu'il leur faudrait démolir tout le pont et allonger le bateau de quelques pieds.

Vous avez examiné les chantiers navals de Terre-Neuve autant que les vôtres. Diriez-vous que si l'on adoptait ce système particulier, pratiquement tous les bateaux, ici, en Nouvelle-Écosse, passeraient le test de stabilité et que le seul problème est qu'il va probablement coûter à chacun de ces propriétaires de bateau au moins 15 000 \$ pour faire effectuer ces tests?

C'est là le problème. Cette limitation pour Terre-Neuve-et-Labrador... Cette flottille particulière, qui change de pêche, qui va de plus en plus loin, de plus en plus loin des côtes, se voit limiter par les questions de longueur et de tonnage.

Si l'on adoptait aujourd'hui ce règlement, c'est probablement sur la flottille de Terre-Neuve-et-Labrador que cela aurait le plus de conséquences. Je ne veux pas juger et je ne voudrais pas que l'on dise que Gerry Byrne pense que tous les bateaux de Terre-Neuve échoueraient à un test de stabilité parce que je ne le crois pas, mais il est possible que beaucoup ne passeraient pas le test et que la seule façon de s'en sortir serait de transformer entièrement le bateau, ce qui coûterait des centaines de milliers de dollars.

• (1220)

**M. Harland Martell:** Je suis en général d'accord mais il n'est pas même peut-être nécessaire de parler de stabilité. Si nous prenons le moratoire de la morue en 1993, beaucoup de pêcheurs de Terre-Neuve avaient des doutes quant à leur avenir. Certains ont repris des permis restés inactifs, notamment pour la pêche au crabe. Toutefois, le tonnage était une restriction qui concernait le poisson de fond et si l'on avait un bateau et des permis multiples, il fallait se conformer aux exigences les plus strictes ou abandonner ledit permis.

À l'époque, tout le monde disait que la morue allait revenir si bien que les pêcheurs ne voulaient pas abandonner leur permis de pêche à la morue. Ils ont essayé de commencer à faire quelque chose de 2 à 5 à 10 milles des côtes, d'organiser leurs petites fascines de morue dans leurs petits bateaux de 35 pieds. Ils ne pouvaient pas aller au-delà 30, 40 ou, comme on dit 35 pieds. Ils se sont alors demandé comment ils allaient aller pêcher à 100, 150 et 200 milles des côtes? La seule façon de le faire avec les bateaux qu'ils avaient, ou avec de nouveaux bateaux, c'était de s'en tenir aux 35 pieds et de les construire plus haut pour pouvoir transporter davantage de carburant, d'appâts, d'équipage et de tout le reste. Ils pêchaient ainsi sur des bateaux moins sûrs que si on les avait autorisés à avoir des bateaux de 45 ou 50 pieds. C'est là qu'il y a eu beaucoup de victimes d'accident.

Merv Wiseman, coordonnateur des services de sauvetage du MPO, a présenté un certain nombre de rapports aux réunions du CCMC. Il a sorti ce chiffre il y a quelques années, au début de la mise en application de la nouvelle Loi sur la marine marchande du Canada et, dans bien des cas, il s'agissait des 35 pieds. Non seulement cela mais dans la plupart des cas — car on parle de cas et non pas d'accidents — où on les appelait, même s'il s'agissait d'un remorquage, il s'agissait de 35 pieds car ces bateaux tombaient en panne de carburant. Ils ne pouvaient partir avec suffisamment de carburant tout en transportant leurs appâts et leur équipage pour aller jusqu'ou il fallait aller pour pêcher.

Transports Canada dira qu'ils n'ont pas besoin d'aller si loin. Mais c'est là qu'ils vont si c'est là que se trouve le poisson. Comme les subventions arrivaient à épuisement après deux ans, il leur fallait trouver autre chose à faire.

• (1225)

**L'hon. Gerry Byrne:** Merci, Harland, et c'est pourquoi il me semble que l'on est revenu à la case de départ. C'est exactement les points qui avaient été soulevés à St. Anthony. C'est exactement ce que l'on avait dit Gander.

Très franchement, que le MPO et Transports Canada comparaisent devant notre comité et ne mentionnent même pas qu'ils ont préparé ce protocole d'entente — car il est évident que ce n'est pas quelque chose qui se fait en 14 jours, ils devaient y travailler depuis un certain temps — c'est révoltant.

Par ailleurs, le fait qu'il n'y ait eu aucune véritable consultation tangible à Terre-Neuve-et-Labrador sur cette question me semble extrêmement éloquent et c'est tout ce que j'ai à dire là-dessus.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci d'avoir été bref, monsieur.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Monsieur Blais.

[Français]

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

Bonjour à tous.

Tout d'abord, j'aimerais vous poser une question concernant le protocole d'entente dont vous parliez plus tôt. Vous avez dit que le ministère des Transports et le ministère des Pêche et des Océans avaient fait un pas dans le dossier de la stabilité des bateaux.

Je sais qu'on aura l'occasion de regarder le document, mais d'après ce que vous avez vu, qu'y a-t-il de nouveau dans ce document?

[Traduction]

**Mme Melanie Sonnenberg:** Je crois que ce que nous voyons dans ce document, c'est que l'on reconnaît qu'il devrait exister une relation entre les deux groupes, quelque chose d'officielle. Comme représentante du secteur, ce qui me déçoit c'est que nous n'ayons pas été mis au courant. Le secteur privé aurait dû être invité à discuter de ce dont nous allions parler et des objectifs que l'on se fixait.

Ce qui m'effraie c'est de dire cela et d'entendre parler de fonctionnaires des ministères à Ottawa — des gens qui n'ont jamais été en mer — qui discutent de chargement et de déploiement d'engins, de la professionnalisation des pêcheurs, de la possibilité d'établir un lien entre les permis de pêche et les pratiques de sécurité. Je trouve cela absolument effrayant.

Je suis représentante de pêcheurs et je crois que je comprends un peu mieux que beaucoup de ces gens-là la situation mais je ne me considère pas pour autant experte en la matière.

Donc, il s'agit d'un document nouveau, il y a certaines choses ici que nous n'avons jamais vu faire de cette façon, et je me demande pourquoi c'est arrivé là, je me demande comment et je m'inquiète que nous n'ayons pas été consultés.

C'est à peu près tout ce que je puis dire à ce sujet pour le moment parce qu'il s'agit de quelque chose de nouveau pour nous aussi.

[Français]

**M. Raynald Blais:** Pendant que vous parlez du document que vous avez en main et qu'on pourra parcourir plus tard, les gens de Transports Canada disent qu'il y aura un processus de consultations cet automne et au printemps prochain. Cela ne me surprend pas du tout, sauf que j'aimerais comprendre.

Des rencontres ont-elles été prévues? Vous a-t-on parlé de la possibilité qu'il y ait des rencontres?

[Traduction]

**Mme Melanie Sonnenberg:** Je pense qu'il est un peu exagéré de dire que nous allons avoir des consultations à l'automne et au printemps. Nous avons en effet des rencontres, nous nous rencontrons au CCMC, qui n'est pas le contexte idéal pour les pêcheurs et le secteur de la pêche en général parce qu'on parle de grosse navigation, de compagnies de bateaux de croisière, etc. Il s'agit de l'environnement maritime. On passe ensuite à l'industrie de la pêche, qui compte 20 000 bateaux, et on essaie de traiter de ces questions ainsi que d'un tas d'autres questions en même temps. C'est ce qu'ils appellent une consultation.

J'ai écouté. J'avais l'impression d'écouter aux portes mais j'ai compris qu'il y avait un lien et j'ai écouté certaines des choses dont on discutait ce jour-là. Je n'ai pas tout compris mais je puis vous dire une chose, c'est que le mot « consultation » semble être utilisé dans un sens extrêmement large.

Le secteur de la pêche n'a pas, à mon avis, été consulté convenablement, quelle que soit la façon dont on envisage les consultations, sur toutes ces choses dont nous discutons avec vous aujourd'hui.

• (1230)

**Le président:** C'est pourquoi nous vous avons invité.

Monsieur Kamp.

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

Je tiens à vous remercier de votre participation à nos travaux. Comme vous le savez probablement, lorsque ces réunions sont terminées nous étudions à nouveau les fascicules pour voir ce que les témoins ont dit, et nous essayons de composer avec certaines des questions qui ont été soulevées, à l'occasion nous essayons de concilier les témoignages que nous avons entendus car tout le monde n'est pas nécessairement du même avis. Puis nous produisons un rapport. Je crois que vous nous avez fourni des renseignements très importants qui nous permettront d'accomplir cet objectif.

Si j'ai bien compris ce que vous avez dit, Lisa ou Melanie, les statistiques reflètent le nombre d'accidents maritimes et ce chiffre est à la baisse depuis 1999, particulièrement pour les bateaux de pêche.

D'après les chiffres dont je dispose, en 1995, il y a eu 372 accidents et en 2004, 233. Il s'agit d'une baisse importante. Il y avait eu uniquement 17 chavirages en 1995 et huit en 2004.

Pourtant d'aucuns ont dit au comité à plusieurs reprises, à la fois lors de ce voyage et auparavant, que parce qu'il y a des restrictions à l'égard de la longueur des bateaux de pêche, les gens essaient de contourner les règlements en élargissant plus qu'ils ne le devraient l'embarcation ou même en ajoutant pont par-dessus pont ce qui rend l'embarcation instable ou dangereuse. Je pense en fait que ce sont peut-être là les termes que vous avez employés, monsieur Martel.

J'aimerais vous poser deux questions. Si c'est le cas — si nous autorisons la construction d'embarcations non sécuritaires — pourquoi n'y a-t-il pas plus d'accidents en raison de ce type de construction plutôt que moins d'accidents, ce que révèlent d'ailleurs les statistiques?

Je suppose que je ne comprends pas comment les choses sont faites. Je ne suis pas constructeur de bateaux ou même fils de constructeur de bateaux. Je sais qu'on modifie les embarcations, mais est-ce que l'on construit à l'occasion des embarcations plus larges qu'elles ne devraient l'être ou plus hautes qu'elles ne devraient l'être dans les chantiers maritimes; dans l'affirmative est-ce que ces embarcations sont approuvées par un architecte naval qui a pour responsabilité si je ne me trompe de s'assurer que les embarcations sont stables lorsqu'elles quittent le chantier? Comment ce genre de choses se font-elles?

**M. Harland Martel:** J'aimerais répondre à votre question. Gary voudra peut-être ajouter quelque chose.

Prenons l'exemple du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse et de la pêche à casier, pas celle que vous voyez au Discovery Channel qui présente la pêche en Alaska mais celle qui se déroule au large de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et en fait de Terre-Neuve. Parlons de choses que les gens dans cette salle connaissent probablement, ce qui est le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, les ZPH 33, 34, 35, dans la Baie de Fundy.

Puisque les règlements disaient que vous ne pouviez pas avoir d'embarcation plus longue, nous avons dû choisir, soit d'élargir ou d'avoir une embarcation plus haute. Dans ce type de pêche, on a choisi d'élargir, ce qui a créé une embarcation plus stable — peut-être moins souple, mais certainement plus stable.

Nous n'avons pas décidé d'ajouter d'autres ponts, parce que ce genre de construction entraîne une plus grande instabilité surtout en raison de circonstances de la pêche. Lorsque l'on a commencé à élargir les embarcations, le pêcheur devait toujours rattraper une bouée dans l'eau à toutes les dix ou quinze minutes. Il ne voulait pas être au-dessus de l'eau et être forcé d'envoyer un crochet pour rattraper la bouée comme on le fait au large de l'Alaska. Ce n'est pas la façon dont on fait les choses dans cette région.

Donc pour un bon nombre de pêches, l'élargissement de l'embarcation a amélioré le bateau et donne plus de marge de manoeuvre aux pêcheurs. Il y a certains avantages qui ont été créés par les règlements qui nous ont forcés à adapter nos embarcations.

À Terre-Neuve, cela a créé un problème. Je ne connais pas les statistiques pour la région mais je croirais que dans les statistiques générales — vous avez peut-être vu les statistiques sur le nombre de chavirages — ce nombre a baissé dans certains endroits et a augmenté ailleurs lorsqu'on a été obligé de modifier la hauteur des embarcations. On sait bien qu'à Terre-Neuve on a des embarcations qui sont beaucoup plus hautes, mais il se pourrait que le nombre de chavirages n'ait pas augmenté ou ait même diminué. Tout dépend de l'endroit où a eu lieu le chavirage.

Par exemple, à ma connaissance, aucune embarcation élargie n'a chaviré — ça ne s'est jamais produit. Je ne peux même pas penser à un accident. J'aimerais pouvoir vous donner un exemple, mais c'est impossible.

Peut-être que les statistiques sont faussées en raison de ces circonstances.

**M. Bill Matthews (Random—Burin—St. George's, Lib.):** Allez-y, Gary.

**M. Gary Dixon:** J'aimerais répondre à cette question.

Il y a moins d'accidents parce que les bateaux sont plus grands grâce à la prolongation de la poupe. Il y a environ sept ou huit ans, les bateaux de 44 pi 11 po avaient une largeur de 18 pieds. Une partie importante de la flotte fait de la pêche en haute mer. C'est la direction vers laquelle se tourne la pêche. 10 p. 100 à 50 p. 100 des pêcheurs font de la pêche hauturière — soit jusqu'à 50 milles de la côte. Lorsque vous devez voyager aussi loin, il est essentiel d'amener vos casiers en un seul voyage. Le trajet est long et, la plupart du temps, inconfortable. Vous n'avez pas le loisir de choisir la meilleure journée pour voyager.

J'ai indiqué que la longueur de 50 pieds et la largeur étaient quelque chose de positif, car ces pêcheurs ne sortent pas chaque soir. Après avoir travaillé fort pendant vingt ans, le trajet du retour prend environ cinq heures. Les pêcheurs rentrent vers une heure du matin, sortent l'appât et les homards, mettent de nouveaux casiers et appâts sur le bateau et reprennent le voyage. Nous parlons donc de trois ou quatre pêcheurs exténués qui font l'allée retour au cours de la nuit, en tentant de rester réveillés, alors qu'ils s'endorment.

Le bateau de 50 pieds est un bateau très simple. Il permet aux pêcheurs de prendre deux tiers du haut. En ce qui concerne la stabilité, plus c'est haut, pire c'est. Ainsi, les pêcheurs peuvent enlever deux tiers de la partie supérieure du bateau et mettre la moitié de la cargaison dans la prolongation de cinq pieds de la poupe, là où la cargaison devrait se trouver. Enlever le poids du tiers supérieur d'un bateau crée une énorme différence de stabilité.

Voilà comment les choses ont évolué. C'est plus sécuritaire et beaucoup plus agréable. Nous n'avons plus à nous inquiéter pour savoir si ces personnes vont pouvoir rentrer à la maison. On n'en a jamais perdu un seul... Nos pêcheurs travaillent dans des conditions très difficiles. Nous pêchons au cours des pires périodes de l'année. Nous n'avons pas perdu un seul pêcheur parce qu'un bateau a chaviré.

Cela dit, le MPO doit cesser de croire que les bateaux sont un moyen de faire de la conservation. Après 25 ans, j'espère que vous pourrez répondre à cette question et faire le travail pour lequel vous êtes rémunérés, en cessant de vous mêler des bateaux et de leur construction. Laissez le soin aux pêcheurs de déterminer ce qui est nécessaire pour qu'un bateau soit sécuritaire et laissez-leur faire le travail.

• (1235)

**Le président:** Merci.

Monsieur Lunney.

**M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, PCC):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir à quelque chose qu'on a brièvement souligné tout à l'heure, soit le REIR auquel vous vous attendez.

Pour ceux qui ne s'en souviennent pas, le REIR est un résumé de l'étude d'impact de la réglementation. Afin que le gouvernement réglemente quelque chose, il doit parler aux collectivités qui en seront affectées pour discuter des répercussions des règlements. Ensuite, le gouvernement doit faire une analyse des coûts. En d'autres termes, y a-t-il un avantage à procéder à la réglementation par rapport au risque?

Monsieur Martell, c'est vous qui avez parlé du REIR. Si j'ai bien compris, il devrait paraître éventuellement. Est-ce que vous savez si l'on a consulté l'industrie pour préparer le REIR? Croyez-vous que cette analyse sera exhaustive?

**M. Harland Martell:** Oui, l'industrie a été consultée.

J'aimerais dire deux choses. D'abord, le REIR est obligatoire dans cette situation. Revenons à ce que nous mentionnions tout à l'heure, soit que l'on parle beaucoup du fait que Transports Canada propose des nouveaux règlements sur les bateaux de pêche. Il ne s'agit que d'une partie de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001, que vous connaissez sous le nom du projet de loi C-14.

Au cours des premières pages, le projet de loi C-14 énonce ses objectifs et son mandat. L'on y indique que l'on veut créer un milieu plus sécuritaire pour les femmes et les hommes en mer. C'est un résumé, ou, si vous voulez, une paraphrase des premières pages du projet de loi. On y indique également qu'un règlement ou une loi doit être économiquement viable — ce ne sont pas les mots utilisés, mais c'est ce qu'on indique — et qu'il doit être appliqué.

Nous tentons de vous fournir des conseils éclairés sur les normes de stabilité et les règlements proposés pour la construction des petits bateaux de pêche. Tout cela a été effectué grâce à ce que vous appelez des « consultations. » Maintenant nous passons à l'étape du REIR.

Le REIR est en retard. La semaine dernière, je suis allé à Vancouver, en Colombie-Britannique. Brian — je ne me rappelle plus de son dernier nom, mais il représentait Transports Canada — faisait un exposé pour des pêcheurs. Les règlements devaient être mis en vigueur en 2005, puis en 2006. En raison du retard, on avait annoncé qu'ils allaient plutôt entrer en vigueur en mai 2007, et maintenant on parle de 2008. Le REIR prend du temps à paraître.

Nous avons demandé de participer à l'élaboration de ce REIR. Mais avec la tournure des choses et pour de nombreuses raisons, dont certaines sont personnelles, je me suis retiré de ce REIR en particulier. À l'heure actuelle, la NSBA est en pourparler avec Ottawa pour faire partie du REIR en question.

J'ai l'impression que chaque fois qu'on se met d'accord sur quelque chose, c'est toujours retardé et retardé encore. Tout ce que je peux

dire, c'est que si, à titre de représentants de l'industrie, nous faisons partie du REIR, j'espère que les données que nous fournirons et qui seront amalgamées aux données fournies par les consultants et le personnel d'Ottawa aboutiront à des données fiables.

Mais il reste une lueur d'espoir. Un des agents du gouvernement m'a dit que si le REIR n'est pas économiquement viable, alors il faudra songer à apporter des modifications. Je ne sais pas exactement ce qu'il voulait dire par « songer à », mais j'imagine que cela veut dire qu'on apporterait des modifications tout en tentant d'atteindre les objectifs de Transports Canada.

En ce moment, le REIR des petits bateaux de pêche n'a pas encore été donné en sous-traitance à quelqu'un pour l'analyse des coûts.

• (1240)

**Le président:** Merci, monsieur Martell.

Melanie, vous vouliez prendre la parole.

**Mme Melanie Sonnenberg:** Je serai brève.

Vous avez parlé du processus de consultation. Je ne veux pas avoir l'air de me répéter, mais le processus de consultation est tout à fait insatisfaisant. Dans les Maritimes, il s'agit de 26 000 pêcheurs. Je peux vous dire que 25 599 pêcheurs ne savent pas du tout à quoi s'attendre. Pourquoi donc? Eh bien, parce que Transports Canada refuse de reconnaître que le système ne fonctionne pas.

Nous avons maintes fois répété à Transports Canada — et je le répéterai encore sur mon lit de mort — qu'ils ont manqué à l'industrie parce que nous n'avons pas les moyens pour aller à Ottawa, discuter pendant une semaine et assumer ces dépenses. Ce n'est pas pratique et ce n'est pas raisonnable.

**Le président:** Rapidement, monsieur Lunney.

**M. James Lunney:** Je crois que c'est une perspective qui pourrait être très utile pour le comité. Je ne me rappelle pas que nous ayons discuté auparavant au comité du processus du REIR. Nous devrions peut-être étudier cette question, pour que l'on représente tous les points de vue.

Dans d'autres comités, j'ai vu que les critères d'application du REIR ne sont pas très rigoureux et qu'ils ne sont pas toujours suivis. On ne protège pas à bon escient les personnes soumises aux règlements.

On pourrait peut-être se rendre utile dans ce domaine.

**Le président:** C'est une suggestion intéressante.

Monsieur Manning, vous pouvez poser une dernière question.

**M. Fabian Manning (Avalon, PCC):** Merci, monsieur le président.

J'aimerais remercier nos témoins d'être venus.

Melanie, ne vous excusez pas. Nous avons déjà entendu beaucoup de choses sur le processus de consultation. Pour être franc, d'être ici à titre de membre du comité et de réentendre ce même message me permet de voir qu'il est d'autant plus important de transmettre ces données à Ottawa.

En tant que membre du comité, je suis très triste de voir que vous avez signé un protocole d'entente alors qu'il y a quelques semaines, nous étions en train de livrer une bataille pour que cela fasse partie du processus. De voir qu'il y a un protocole d'entente qui a été signé et que nous tout comme vous n'étions pas courant, cela me rappelle des souvenirs de ce qui s'est déjà passé à Terre-Neuve.

On nous parle de statistiques constamment. Nous avons appris que 80 p. 100 des tragédies en mer sont causées d'une façon ou d'une autre par une erreur humaine. Personne ne veut entendre parler de tragédies. Nous vivons tous dans des petits villages isolés et la pêche représente notre gagne-pain.

Je me rends compte qu'à Terre-Neuve, certaines pêcheries sont différentes, car il y a des quotas élevés. Toutefois, certaines personnes se préoccupent du fait que si l'on permet aux pêcheurs de créer des plus grands bateaux, le prix des poissons va augmenter pour en défrayer les coûts.

Certains croient qu'il s'agit d'un argument futile. Mais on pourrait aboutir à une situation où l'on débourse les frais pour agrandir le bateau et le rendre plus sécuritaire, tout en sachant que dans un an ou deux, il faudra récolter plus de produits pour être rentable.

Je vis dans une petite collectivité de 500 personnes. Les pêcheurs tentent de gagner leur vie dans des bateaux de 40 pieds de long, qui pêchent à 160 milles de la côte. Nous jouons avec le feu tous les jours. Ma propre famille prend part à ce jeu dangereux.

Lorsque j'étais à Gander et à St. Anthony, j'ai dit que j'avais entendu beaucoup de choses stupides avant d'aller à Ottawa et que depuis que je suis à Ottawa, j'entends toujours beaucoup de choses stupides, alors que l'on pourrait faire preuve de bon sens. En dépit de tout, la sécurité doit être la priorité principale de tous.

Les gens dans les édifices à Ottawa aiment beaucoup jouer avec les chiffres. Est-ce que l'industrie pourrait se mettre d'accord sur un chiffre? S'agit-il de 50 pieds? 53 pieds? 54 pieds? J'essaie de trouver une solution. Si nous rentrons et nous leur disons que 44 pieds 11 pouces, ce n'est pas satisfaisant, alors que faudrait-il leur proposer? Pouvez-vous me l'expliquer? Je ne sais pas si vous comprenez ma question: ils aimeraient qu'on leur fournisse un chiffre, et je pense que nous devons nous battre pour ce chiffre.

• (1245)

**Mme Melanie Sonnenberg:** En tant que pêcheur, George est mieux placé pour répondre à cette question. Je soulignerai toutefois que chaque pêcherie est différente. Comme vous le savez, chaque pêcherie a des critères spécifiques. Le comité doit se rappeler avant tout — et vous l'avez dit vous-même — que l'industrie doit s'asseoir et « se battre », parce que cela revient souvent à ça. Il faut discuter avec les pêcheurs d'une pêcherie spécifique. Ils devront prendre une décision. Cela ne plaira pas à tout le monde. Il n'y a rien qui ne plaise à tout le monde.

Mais il faut comprendre que nous ne pouvons pas toujours avoir recours à cette relation paternaliste. Oui, le ministère des Pêches et des Océans doit prendre certaines décisions, mais il faut aussi rassembler autour de la table des personnes qui connaissent les exigences des pêcheries. On pourra alors aussi parler des questions de conservation pour le ministère et d'autres questions qui nous interpellent. Nous sommes tous des adultes.

Oui, les gens sont motivés par leur gagne-pain: mais ce n'est qu'une partie de l'histoire. Soyons francs. Les gens veulent tout simplement gagner leur vie, et cette philosophie s'applique à la plupart des personnes.

Nous devons avoir une relation qui corresponde au sens véritable du mot « partenariat », terme qu'emploie souvent le ministère des Pêches et des Océans. Il ne s'agit cependant pas d'un partenariat. D'après moi, on ne fait que refiler les coûts à l'industrie. Travaillons donc pour parvenir à une véritable relation. Créons donc la relation inclusive dont vous parliez.

On ne peut pas choisir un chiffre, dire qu'un bateau de 53 pieds serait idéal pour la pêche du homard, du crabe et des poissons de fond. On ne peut pas tout mettre dans le même panier. C'est ce que Transports Canada essaie de faire. Le ministère des Pêches et des Océans essaie souvent d'agir de la sorte aussi — trouver un chiffre et tout mettre dans le même panier. Mais les choses ne sont pas aussi simples.

**Le président:** Monsieur Dixon.

**M. Gary Dixon:** J'aimerais répondre à cette question. Vous avez parlé des coûts de construction d'un bateau. Vous avez dit que le pêcheur devait indiquer la longueur ou la largeur nécessaire et voir si cela n'est pas supérieur à ce qui est en train d'être construit.

Lorsque j'ai construit des bateaux dans le passé, j'ai dû les modifier en coupant des parties ou en rajoutant des choses afin de me conformer aux règlements du MPO et aux exigences d'octroi de permis. Cela m'a coûté beaucoup plus d'argent que s'il n'y avait pas ces exigences. Si je pouvais construire n'importe quel bateau, et cela m'aurait coûté moins cher si je n'avais pas eu à me conformer aux règles et aux règlements, si je n'avais pas à détruire le bateau pour le modifier.

Deuxièmement, j'aimerais revenir à ce que je mentionnais tout à l'heure, et parler de l'industrie du homard. S'il s'agit d'un bateau de 49 pieds 11 pouces, eh bien, il n'y a pas de secret là-dessus, c'est la réponse idéale. Malheureusement, les personnes qui se contentent d'un bateau de 49 pieds 11 pouces avec une bauquière sur la prolongation de la poupe ne représentent pas les personnes qui doivent quitter le quai de leur village le 1er juin, mettre 25 tonnes de glace dans la cale, 10 000 livres d'appâts dans la citerne et partir à 300 miles de la côte, comme ils l'ont fait en juin. Ils ont tous survécu à des vents de la force d'un ouragan, mais la plupart d'entre eux ont passé ces trois journées de tempête à réciter le Je vous salue Marie.

J'aimerais revenir à ce que j'ai toujours dit. Ceux qui veulent une bauquière de 49 pieds 11 pouces ou une poupe inclinée, ceux qui pêchent dans la baie jusqu'au mois de juin et vont au golf pour le reste de l'été, eh bien on ne vous demande pas de rajouter une citerne ou un réservoir. Si vous n'en avez pas besoin, alors ne le faites pas. Mais ceux qui ont acheté un permis pour la pêche de l'espadon de 500 000 \$ doivent aller pêcher au cours de l'été. Ces personnes ont besoin de 25 tonnes de glace, de 10 000 livres d'appâts et de cinq pieds pour la flottabilité et la sécurité du navire. Pourquoi est-ce qu'une poignée de personnes peuvent décider que parce qu'elles ne veulent pas de citerne ou de réservoir, le ministère des Pêches et des Océans devrait le rendre illégal? C'est ce qu'ils ont fait jusqu'à présent.

•(1250)

**Le président:** Monsieur Rennehan, allez-y.

**M. George Rennehan:** On a assez bien traité de ce sujet, mais le gros problème pour moi, c'est ce permis très restrictif qui vous limite à cela. Trop souvent, les gens n'ont pas les moyens de renoncer à ce permis et ils doivent bâtir un bateau dans le respect du permis le plus restrictif qu'on émet. Gary en a donné un excellent exemple.

Dans la pêche à l'espadon, nous avons un grand nombre de ces bateaux de 44 pi 11 po — ces homardières — et on ne peut pas dépasser cela. Ils font la même chose que nous dans la pêche à l'espadon avec des bateaux de 55 et de 60 pieds. Est-ce que cela améliore la sécurité?

J'arrive tout juste d'Ottawa. Si j'en crois ce que j'ai entendu à Ottawa au cours des trois derniers jours, selon mon avis de pêcheur, ils viennent de faire reculer la sécurité de 10 ans parce que nous allons trouver un moyen de contourner ces exigences. Nous sommes très doués pour ça. Nous l'avons toujours été. Il s'agit donc de savoir laquelle de ces illégalités fera le plus grand mal. Ça se résume à ça. Est-ce que je suis dans l'illégalité si je ne fais pas l'inspection de mon navire à vapeur, ou suis-je dans l'illégalité si, après avoir fait l'inspection de mon navire à vapeur, je dis que je ne peux pas me servir de mon bateau du 1er décembre au 31 mars à cause de la glace? Qu'est-ce qui est le plus illégal? Je mets dans ma poche les 10 000 \$ qu'il m'en aurait coûté si j'avais fait le test de stabilité et je prends le risque.

Je crois donc franchement que Transports Canada fait reculer la sécurité ici.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Rennehan.

Merci, monsieur Manning.

Monsieur Martell, vous avez le dernier mot.

**M. Harland Martell:** J'aimerais ajouter un mot à ce que George vient de dire, et ce n'est qu'un exemple. Voyons les choses comme les voient Transports Canada. Nous sommes ici pour parler du ministère des Pêches et de Transports Canada. Je l'ai dit à Ottawa, et George l'a dit aussi, peu importe la taille du bateau que l'on a, peu importe la taille que l'on autorise, ou peu importe la taille que l'on devrait avoir, si l'on en arrive au point où le Règlement nous est imposé à cause de la perspective de Transports Canada et que l'on empêche quelqu'un de bâtir un nouveau bateau à cause du test de stabilité, à cause des extincteurs d'incendie, à cause de l'équipement de bord obligatoire ou peu importe — et ce que je dis rejoint ce que George a dit — vous allez vous retrouver avec des gens qui vont rester sur leur bateau beaucoup plus longtemps, qui vont pêcher avec un bateau qui va se détériorer, parce qu'ils ne peuvent pas se

permettre d'acheter un nouveau bateau. Nous nuisons en fait à la sécurité à partir de ce moment.

**Le président:** Merci, monsieur Martell.

Au nom du comité, je tiens à remercier tous nos témoins. Ce fut une discussion extrêmement importante, une discussion que nous devons avoir.

Je remercie les personnes dans l'auditoire, et je vais faire un commentaire. Je ne cherche pas vraiment de réponse, mais si quelqu'un veut répondre, allez-y.

Il y a deux problèmes. Il y a le problème de la stabilité des bateaux et de la sécurité, et il y a le problème de la conservation. Il semble que les deux ne vont pas nécessairement ensemble. C'est donc le premier problème.

L'autre problème, c'est que dans cette région-ci — du moins dans le Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse, à cause de la glace, Transports Canada a décidé qu'un bateau de 34 pi 11 po ou de moins de 15 tonnes n'aura pas à... les inspections de stabilité ne s'appliqueront pas. C'est ce qu'on a dit au départ, « qu'elles n'auraient pas à s'appliquer » — mais elles vont s'appliquer ici et cela va sans aucun doute causer des ennuis à l'industrie.

Toutes les personnes ici présentes, dont M. Thibault, qui est ici aujourd'hui mais qui n'est pas membre régulier du comité, viennent de circonscriptions où l'on pratique la pêche. Elles s'intéressent sincèrement à la pêche, et peu importe les formations politiques auxquelles nous appartenons, nous coopérons tous et n'avons qu'un but commun, améliorer les pêches. Donc, vous avez des amis au comité, cela ne fait aucun doute.

Mais il faut en appeler au bon sens, que l'on reconnaisse ou non les droits acquis pour les bateaux existants. Donc, si vous bâtissez un nouveau bateau, vous pouvez amortir le coût de votre test de stabilité et l'intégrer dans le coût de votre nouveau bateau, mais si vous bâtissez un nouveau bateau qui coûte quelques centaines de milliers de dollars, 10 000 \$, 12 000 \$ ou 13 000 \$, ce n'est pas beaucoup d'argent parce que vous avez emprunté l'argent de toute façon. Cependant, si vous devez mettre cet argent sur un vieux bateau ou si vous ne quittez pas votre vieux bateau alors que vous devriez le faire pour des raisons de sécurité, parce qu'il vous faudrait déboursier de l'argent pour un test de stabilité, et c'est ce que vous avez bien dit, l'industrie va vraiment reculer. C'est un problème grave, et nous devons le maîtriser.

Encore une fois, je vous remercie pour vos exposés. Merci à mes collègues. Voilà qui met fin à notre brève tournée du Canada Atlantique, de Terre-Neuve, des Îles-de-la-Madeleine et de Shelburne aujourd'hui. Nous vous remercions d'être venus. Merci.







**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.**