



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 016 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 24 octobre 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 mardi 24 octobre 2006

•(1105)

[Traduction]

Le président (M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC)): La séance est ouverte. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous procédons à l'étude de la question des nouvelles règles pour la stabilité des bateaux, particulièrement en ce qui a trait à la longueur des bateaux de pêche.

J'aimerais accueillir nos témoins qui sont M. David Bevan, sous-ministre adjoint, Gestion des pêches et de l'aquaculture, ministère des Pêches et des Océans, et le porte-parole du ministère des Transports, M. Victor Santos-Pedro, directeur de Conception, équipement et sécurité nautique, qui est accompagné de M. William Nash, directeur général, Sécurité maritime.

Soyez les bienvenus, messieurs.

Si vous avez un exposé, monsieur Bevan, vous connaissez la musique. Vous avez témoigné assez souvent. Vous avez la parole.

M. David Bevan (sous-ministre adjoint, Gestion des pêches et de l'aquaculture, ministère des Pêches et des Océans): Monsieur le président, nous examinerons la question de la longueur et de la sécurité des bateaux. Les règles concernant la longueur des bateaux ont été mises en place dans les années 70 dans le but de limiter le capital investi dans la flottille et sa capacité. Elles sont devenues progressivement des critères pour la caractérisation des flottilles en vue de l'attribution des allocations et de l'accès. Par conséquent, nous avons mis en place une limite de 45 pieds, une de 65 pieds et ainsi de suite.

Après l'effondrement des stocks de poisson de fond des années 80 et 90, la pêche a considérablement évolué. Une pêche qui était axée sur le poisson de fond a été désormais axée sur les mollusques et les crustacés. Les titulaires de licences, dont les efforts étaient axés sur une seule espèce, pratiquent maintenant la pêche de plusieurs espèces. Une flottille qui était principalement constituée de petits bateaux a évolué pour devenir une flottille atteignant les limites de taille imposées en ce qui concerne les bateaux. Ensuite, la forme des bateaux a évolué et une pêche qui était essentiellement côtière est devenue une pêche plus hauturière.

Les résultats de l'évolution des conditions ont pour conséquence que les petits bateaux sont dotés d'engins de pêche différents, pour lesquels ils n'avaient pas été conçus. Les bateaux pratiquaient une pêche plurispécifique lorsqu'ils avaient été conçus pour pêcher le poisson de fond. Les petits bateaux se sont mis à pêcher de plus en plus loin au large, en particulier dans la pêche au crabe, et par conséquent parfois dans des conditions plus dangereuses. Certains propriétaires ont choisi de modifier leurs bateaux pour les adapter à ces nouvelles conditions tout en respectant les restrictions relatives à la longueur.

Une certaine souplesse a été accordée aux pêcheurs qui adoptent des mécanismes d'autoajustement comme les quotas individuels

transférables (QIT). On voit maintenant des navires de forme totalement différente dans ces flottilles. Ils consomment moins de carburant et sont plus respectueux du milieu marin.

Le nombre d'interventions de recherche et de sauvetage et d'accidents mortels a augmenté au cours de cette période. Cette hausse a incité le MPO à faire en 2000, en collaboration avec Transports Canada, un examen des causes des incidents associés à la sécurité en mer. Ces causes ne sont pas simples. Elles sont attribuées à un ensemble de facteurs, notamment à l'erreur humaine, à des problèmes de stabilité de chargement, à la taille des bateaux, aux conditions météorologiques, à un manque de formation, au mauvais entretien des bateaux et un problème de viabilité économique.

La viabilité économique a une incidence sur la stabilité des bateaux. Lorsque les propriétaires n'ont pas d'argent à réinvestir, il semblerait que ce soit l'équipement de sécurité qui soit touché en premier, en tout cas avant la capacité de capture. Par conséquent, c'est à l'équipement de pêche que les pêcheurs accordent la priorité. Cet équipement passe avant la sécurité lorsque la viabilité économique est compromise.

Ce qui est essentiel, c'est qu'un bateau, quelle qu'en soit la taille, réponde aux exigences de Transports Canada concernant la stabilité. Il est impératif qu'il soit utilisé de façon raisonnable aux seules fins pour lesquelles il a été conçu ou modifié. Il ne peut pas être utilisé à des fins pour lesquelles il n'a pas été conçu.

Nous avons pris en compte la sécurité des bateaux de pêche dans le processus de planification de la gestion des pêches. Nous avons fait preuve de souplesse en ce qui concerne les dates d'ouverture et de fermeture de la pêche, en laissant, lorsque c'est justifié, davantage de temps aux pêcheurs pour sortir leurs engins de l'eau. Nous avons par exemple tenu compte des conditions météorologiques dans le Pacifique, à la suite d'une très mauvaise saison de pêche au hareng dans les années 80. Les conditions météorologiques sont un facteur clé pour le choix des dates d'ouverture ou de fermeture. Nous avons en outre modifié nos méthodes de répression pour permettre des pratiques de pêche plus raisonnables.

Nous examinons les règlements et les politiques ayant trait à la sécurité en mer et nous examinons les restrictions relatives à la taille des bateaux en tenant compte de la sécurité.

En 2003, nous avons accordé une plus grande latitude aux flottilles en ce qui concerne les politiques de remplacement des bateaux. Dans la mesure où elles respectent un certain nombre de principes, on leur a accordé la souplesse de dépasser les tailles limites imposées. Ces principes incluent l'absence de compromis en matière de conservation et aucune nécessité de composer avec les plus gros bateaux par le transfert des quotas d'une flottille à une autre.

Peu de flottilles ont toutefois profité de cette souplesse supplémentaire. On observe une certaine résistance à l'adoption de nouvelles pratiques de gestion des pêches. Les pêcheurs sont à l'aise avec les régimes de gestion qui sont en place et ils n'ont pas tiré avantage des changements apportés à ces régimes dans le but d'éviter les règles actuelles concernant le remplacement des bateaux, ou plutôt les anciennes restrictions concernant leur longueur.

Nous avons observé quelques modifications dans la région des Maritimes où l'on s'est mis à utiliser des bateaux de plus de 65 pieds. Une faible proportion des pêcheurs est actuellement touchée par les limites de taille de 45 et de 65 pieds, surtout à Terre-Neuve.

Je signale que le problème a été particulièrement aigu à Terre-Neuve depuis le remplacement de la pêche côtière au poisson de fond par la pêche au crabe. On utilise le même bateau, mais avec des engins différents, bien entendu, et des configurations différentes; par conséquent, les pêcheurs de cette province ont enfreint les restrictions plus souvent que la plupart des autres flottilles. Des restrictions de taille ont été imposées en ce qui concerne la pêche au homard, mais elles ne suscitent pas les mêmes types de préoccupations qu'en ce qui concerne les flottilles de Terre-Neuve.

Au chapitre de la viabilité de l'industrie de la pêche de l'Atlantique, un projet d'examen et de renouvellement de l'industrie de la pêche de l'Atlantique est en cours. On voit là une occasion d'examiner de nouvelles approches en matière de gestion qui pourraient permettre aux flottilles de pêche de profiter des assouplissements mis en place en 2003. Nous cherchons des possibilités de collaborer avec l'industrie pour que la pêche redevienne rentable, ce qui aidera à assurer la sécurité des bateaux, pas seulement en raison de l'occasion de réexaminer les règles concernant le remplacement mais aussi parce que, s'ils ont un revenu plus décent, les pêcheurs seront en mesure de réinvestir dans leurs bateaux et de veiller à ce qu'ils soient adaptés au type de pêche qu'ils pratiquent, tout en étant munis de l'équipement de sécurité adéquat.

En conclusion, la taille des bateaux de pêche est un des nombreux facteurs qui ont une incidence sur la sécurité en mer. Nous tenons compte de la sécurité en mer dans nos plans de gestion des pêches et nous nous attendons à ce que nos gestionnaires et nos agents des pêches fassent preuve de jugement dans la mise en oeuvre de ces plans, afin d'éviter de pousser les pêcheurs à pratiquer leur métier dans des conditions dangereuses. Nous nous chargeons de la gestion des pêches alors que Transports Canada établit la réglementation en matière de sécurité. Nous collaborons en vue d'améliorer la sécurité des bateaux de pêche et nous avons élaboré un protocole d'entente qui sera signé sous peu, dans le but d'assurer une coopération plus étroite et d'augmenter les possibilités de collaboration de Transports Canada et de Pêches et Océans Canada avec les pêcheurs, pour accroître la sécurité en mer.

Je vous remercie pour votre attention.

• (1110)

Le président: Merci.

Monsieur Bevan, est-ce que les personnes qui vous accompagnent ont des commentaires à faire ou bien n'y a-t-il qu'un seul exposé?

M. William J. Nash (directeur général, Sécurité maritime, ministère des Transports): Monsieur le président, je m'appelle Bill Nash. Dans la foulée de l'exposé du MPO, j'aimerais donner un bref aperçu des exigences en matière de stabilité en ce qui concerne les petits bateaux de pêche. J'aborderai les questions suivantes: les exigences actuelles en matière de stabilité, l'application des facteurs de risque et les nouvelles exigences proposées. Je terminerai enfin par un bref sommaire.

Qu'est-ce que la stabilité d'un navire? En bref, la stabilité d'un navire est son aptitude à rester droit dans une voie maritime. Un livret de stabilité indique les diverses exigences en matière de flottaison et de stabilité qui doivent servir à informer le capitaine et son équipage des limites de sécurité dans lesquelles un bateau peut être chargé et naviguer — en d'autres termes, il s'agit des calculs applicables lorsque le bateau est chargé à pleine capacité, lorsqu'il est rempli de poisson ou à l'état léger, ou lorsqu'il y a accumulation de glace sur le pont supérieur. Ces livrets contiennent de l'information sur les caractéristiques du bateau et sur sa capacité de naviguer en toute sécurité.

Tous les bateaux de pêche de plus de 150 tonneaux de jauge brute — que nous considérons comme les grands bateaux de pêche — doivent avoir des calculs de stabilité et un livret de stabilité. Les petits bateaux de pêche de 15 à 150 tonneaux de jauge brute doivent également avoir des livrets de stabilité s'ils sont utilisés pour transporter du capelan ou du hareng, car ces poissons se comportent comme des liquides dans la cale et peuvent déstabiliser le bâtiment. En ce qui concerne les autres bateaux, l'obligation de faire une évaluation de la stabilité dépend de la décision de l'inspecteur de sécurité maritime concerné.

Aucune évaluation de stabilité n'est exigée pour les petits bâtiments de pêche d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux, car en ce qui concerne la plupart des petits bateaux de pêche traditionnels qui représentent le plus gros pourcentage de la flottille côtière, on ne prévoit pas de problèmes de stabilité associés à leur conception et, par conséquent, un livret de stabilité n'est pas exigé. Cependant, Transports Canada recommande que tous les pêcheurs évaluent les caractéristiques de stabilité de leurs bateaux, y compris de ceux d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux.

Comme vous le savez peut-être, le Bureau de la sécurité des transports estime que l'instabilité est un facteur dans de nombreux incidents ou accidents dans lesquels sont impliqués de petits bateaux; par conséquent, il a recommandé que tous les bateaux de pêche soient soumis à une évaluation de stabilité. À la suite de ces recommandations et afin de clarifier, à l'intention des inspecteurs de la sécurité maritime, sa politique exigeant une évaluation de stabilité pour les bateaux d'une jauge brute variant entre 15 et 150 tonneaux, Transports Canada a publié en mai un Bulletin de la sécurité des navires exposant ce qui permettrait aux inspecteurs de la sécurité maritime d'exiger des tests supplémentaires de stabilité lorsqu'ils ont des doutes sur la stabilité du navire.

Un formulaire d'autoévaluation énonçant six facteurs de risque susceptibles de compromettre la stabilité d'un bateau a été remis. En d'autres termes, les évaluations de stabilité ne sont exigées qu'en présence d'un des facteurs de risque suivants: le bateau a été muni d'une citerne antiroulis, il transporte une cargaison liquide ou contient des viviers, le poids dans les hauts est considérable, il navigue dans une zone et à une période de l'année où le givrage est possible dans la structure supérieure, les navires ayant une prise au vent importante — autrement dit, les navires à hauts bords — et ceux auxquels ont été apportées des modifications structurelles ou dont les activités de pêche ont changé.

Le bulletin a été distribué à tous les propriétaires de petits bateaux de pêche, même de ceux d'une jauge brute inférieure à 15 tonneaux, afin de les sensibiliser aux risques et de les encourager à se procurer des livrets de stabilité lorsqu'ils sont conscients de certains facteurs de risque.

Nous élaborons un nouveau règlement sur la sécurité des bateaux de pêche applicable aux bateaux d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux. L'obligation d'obtenir des livrets de stabilité deviendra peut-être applicable à tous les bâtiments existants ou nouveaux de plus de 15 mètres de long et aux bâtiments de 9 à 15 mètres de long qui présentent des facteurs de risque spécifiques. Une période de mise en place progressive, qui n'a pas encore été fixée, serait prévue.

● (1115)

En vertu du règlement proposé, les navires de plus de six mètres de long, pour lesquels un livret de stabilité n'est pas exigé, doivent être soumis à une évaluation simplifiée de la stabilité et ont une indication, comme des marques sur la coque, signalant le franc-bord minimal, en d'autres termes, une marque indiquant la limite de chargement. Les bâtiments de six mètres ou moins doivent répondre à des exigences de flottabilité et d'envahissement; ils devront en outre être munis d'une plaque de capacité indiquant la charge maximale que le bâtiment peut transporter.

En outre, au cours de consultations, des représentants du secteur de la pêche ont indiqué qu'ils estimaient que le coût de mise en place de ces propositions pourrait tuer les entreprises de pêche. Ils estiment que, de façon générale, les exigences proposées en matière de stabilité ne sont pas justifiées et que la sensibilisation serait un mécanisme beaucoup plus efficace pour réduire le nombre d'incidents.

Dans le contexte de la situation actuelle, afin de répondre aux préoccupations de l'industrie, Transports Canada a entrepris la préparation et l'élaboration d'une analyse statistique des facteurs de risque auxquels sont exposés les bateaux de pêche en mettant ces facteurs en parallèle avec les exigences proposées. Une analyse coûts-avantages sera effectuée sur base de cette information.

Notre principe directeur est de mettre en application des exigences relatives à la stabilité lorsque des risques ont été identifiés. Ce principe est en fait en application actuellement, conformément au Bulletin de la sécurité des navires que j'ai mentionné tout à l'heure. Le règlement proposé sera examiné et modifié selon les résultats des analyses et nous prévoyons que le nouveau règlement sera publié par anticipation dans la *Gazette du Canada, partie I* vers la fin de 2007, dans le but de le mettre en vigueur dans le courant de 2008. Nous poursuivons les consultations et continuons d'appuyer les programmes de sensibilisation et de formation pour l'industrie également.

En résumé, le Bureau de la sécurité des transports a déterminé que le manque de stabilité était un facteur qui a occasionné des incidents impliquant des bateaux de pêche et que les chavirements et les naufrages étaient parmi les causes les plus fréquentes d'accidents. Des exigences de stabilité sont déjà applicables aux bateaux de pêche de plus de 150 tonneaux de jauge brute et à ceux de 15 à 115 tonneaux de jauge brute, en fonction des facteurs de risque.

La publication par anticipation du nouveau règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche qui est en voie d'élaboration est, comme je l'ai déjà signalé, prévue pour la fin de 2007; ce règlement énoncera des exigences de stabilité pour tous les bateaux de pêche. Nous continuerons de préconiser la sensibilisation des pêcheurs; je signale d'ailleurs que la sécurité est une responsabilité partagée et que tous les bateaux sont plus sécuritaires lorsqu'ils sont utilisés correctement, lorsque les caractéristiques de stabilité sont connues et lorsqu'ils sont utilisés aux fins pour lesquelles ils ont été conçus.

Monsieur le président, c'était le bref aperçu que je voulais vous donner des mesures qui sont déjà en place et de celles que nous envisageons d'adopter en ce qui concerne la sécurité des bateaux de pêche.

● (1120)

Le président: Merci, monsieur Nash.

Monsieur MacAulay.

L'hon. Lawrence MacAulay (Cardigan, Lib.): Je voudrais poser une question à M. Nash. À propos des exigences, vous avez signalé que l'on pourrait en mettre de nouvelles en place et exiger des livrets en ce qui concerne les bateaux de six mètres de long. Je présume que ces exigences s'appliqueraient au plus gros pourcentage de la flottille de la pêche au homard de ma région. Est-ce bien cela?

M. William J. Nash: Vous pourriez peut-être donner des informations précises à ce sujet, monsieur Santos-Pedro.

L'hon. Lawrence MacAulay: Ça ne fait que 18 pieds.

M. Victor Santos-Pedro (directeur, Conception, équipement et sécurité nautique, ministère des Transports): C'est exact.

L'hon. Lawrence MacAulay: Quelles exigences comptez-vous mettre en place et le comité sera-t-il mis au courant de ces nouvelles exigences? Quelles nouvelles règles ou exigences comptez-vous mettre en place dans le nouveau règlement, en ce qui concerne ces bateaux?

M. Victor Santos-Pedro: Pour le moment, en ce qui concerne les bateaux de moins de six mètres de long, nous comptons utiliser ce que nous appelons les plaques de capacité, semblables à celles utilisées actuellement pour les calculs concernant les embarcations de plaisance, par exemple. Dans ce contexte, la stabilité pourrait être tout simplement déterminée par le fait que la capacité de flottaison est suffisante ou que, rempli d'eau, le bateau ne coulerait pas. En ce qui concerne les petites embarcations, l'exigence serait du type minimal et le livret de stabilité ne serait pas requis. Le livret de stabilité est réservé aux grands navires.

L'hon. Lawrence MacAulay: Bien. La plupart de ces règles seraient surtout applicables aux bateaux de plus de 34 pieds 11 pouces. Est-ce exact? La plupart des bateaux de pêche au homard sont d'une longueur inférieure à 35 pieds.

M. Victor Santos-Pedro: J'aimerais faire un commentaire. Le lien entre la stabilité et la longueur est que le règlement sur la sécurité des bateaux de pêche n'est pas fondé sur des restrictions de longueur, sur les longueurs sur lesquelles se base le MPO. Ces règles ont été établies pour des questions de commodité et les restrictions de longueur ne seront pas les mêmes dans le règlement. Le fait que nos règles sont différentes de celles qui sont appliquées par le ministère des Pêches et des Océans pour la gestion des pêches est une des raisons pour lesquelles nous avons décidé de faire un exposé.

L'hon. Lawrence MacAulay: Par conséquent, d'après vous, on ne prévoit pas de nouvelles exigences en ce qui concerne les bateaux de moins de 35 pieds de long utilisés pour la pêche côtière.

M. Victor Santos-Pedro: Non, je n'ai pas dit cela, monsieur.

L'hon. Lawrence MacAulay: Si de nouvelles exigences sont prévues, seront-elles mises au courant de ces exigences avant qu'elles ne soient mises en place et imposées aux pêcheurs?

M. Victor Santos-Pedro: Bien sûr. Nous avons discuté des nouvelles exigences. Nous avons consulté de nombreuses parties jusqu'à présent, y compris les pêcheurs de... Vous venez de l'Île-du-Prince-Édouard, monsieur.

L'hon. Lawrence MacAulay: C'est exact.

M. Victor Santos-Pedro: Les pêcheurs de votre province ont insisté pour que j'aie vu leurs bateaux sur place et c'est ce que j'ai fait. Nous savons très bien quels types de bateaux sont utilisés à l'Île-du-Prince-Édouard pour la pêche au homard et nous connaissons les types d'exigences applicables en matière de sécurité. Nous en tenons compte dans le projet de règlement. Ça ne dépend pas de la longueur du bateau.

L'hon. Lawrence MacAulay: Vous êtes forcément au courant de la longueur des bateaux utilisés pour la pêche côtière au homard.

M. Victor Santos-Pedro: Oui.

L'hon. Lawrence MacAulay: Ce que vous dites en fait, c'est que nous serons mis au courant des exigences qui seront éventuellement mises en place en ce qui concerne ces pêcheurs et que ces derniers seront consultés au préalable.

J'ai certaines choses en tête, comme les radeaux, etc., qui ont été mis en place. Nous ne voulons pas que l'on impose aux pêcheurs côtiers utilisant des bateaux de moins de 35 pieds de long des exigences analogues à celles applicables à des bateaux qui pêchent pendant des périodes beaucoup plus longues et beaucoup plus au large. C'est ce qui m'inquiète et c'est ce qui inquiète les pêcheurs de homard.

M. Victor Santos-Pedro: Et on le sait très bien. Les bateaux qui sont spécialement conçus pour la pêche côtière au homard et qui sont également utilisés à d'autres fins et pour d'autres types de pêches, comme la pêche au capelan ou au hareng, seront soumis à des exigences différentes.

L'hon. Lawrence MacAulay: Quelqu'un a-t-il d'autres commentaires à faire?

Je vous remercie.

Le président: Monsieur Byrne, vous avez cinq minutes à votre disposition.

• (1125)

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Messieurs, je vous remercie d'avoir accepté de témoigner à nouveau et je remercie tout particulièrement les porte-parole du ministère des Transports.

En ce qui concerne la dynamique entre les exigences de Transports Canada et celles du MPO, je signale brièvement que Transports Canada se préoccupe strictement de sécurité et n'a pas la possibilité d'examiner cette question sous l'angle de la gestion des pêches alors que le ministère des Pêches et des Océans l'examine strictement sous l'angle de la conservation et de la gestion, en portant toutefois une certaine attention à la sécurité. Cependant, l'obligation dans laquelle se trouvent les pêcheurs de louvoyer entre ces deux séries de lignes directrices et de tenir compte de la conjoncture économique les incite à se conformer d'abord aux exigences du MPO relatives à la longueur et au volume, puis ensuite à s'efforcer de respecter après coup les exigences de sécurité — après coup n'est pas vraiment approprié —, pour tester leurs compétences en matière de conception et de construction de bateaux.

Quand le MPO a élaboré cette stratégie au cours des années 70, consistant à mettre en place des exigences relatives à la longueur et au volume, on ne pratiquait aucune vérification à quai ou on n'envoyait pas d'observateurs à bord des bateaux. En fait, dans les années 70, la plupart des pêches n'étaient pas contingentées.

Étant donné que quantité de règles ont déjà été mises en place pour assurer le respect des exigences en matière de gestion et de conservation des pêches, pourquoi le règlement sur la longueur et le

volume des bateaux est-il toujours pour le MPO un facteur aussi crucial dans le contexte d'un régime de gestion et de conservation?

M. David Bevan: En ce qui concerne tout type de pêche assujettie à un régime de quotas individuels transférables ou de quotas individuels, ou à un régime semblable, nous ne nous préoccupons pas de restrictions sur les bateaux. Ce qui nous préoccupe, ce sont les problèmes liés à une surcapitalisation, à une mauvaise utilisation du capital et aux situations dans lesquelles les intéressés sont poussés à investir davantage dans la capacité alors que les captures ne sont pas suffisantes pour que ce soit rentable. Ces situations engendrent des pressions sur les stocks, qui causent des problèmes sur le plan économique et sur celui de la conservation. Dans les pêches qui sont concurrentielles, ces autres mesures de stimulation ne sont pas nécessaires pour créer un équilibre.

Dans une pêche sous le régime des quotas individuels transférables, le dirigeant de l'entreprise a tout intérêt à se procurer le type de bateau adéquat selon son quota pour éviter des coûts excessifs, un mauvais rendement économique ou une consommation trop forte de carburant.

Là où l'on fait fausse route, c'est avec des bateaux qui ont été conçus pour les pêches de poissons de fond axées sur la compétition. On en voit. Ils pêchent à la limite de leur capacité. Ils ont une longueur de 44 pieds 11 pouces. Ils sont très larges et très profonds. Cette évolution est regrettable. C'est un investissement en capital considérable dans un bâtiment dont les coûts de fonctionnement sont très élevés, qui n'est en outre pas confortable et qui n'est pas nécessairement le mieux adapté au type de pêche pratiquée. C'est toutefois le meilleur choix pour les pêcheurs concernés, compte tenu de la façon dont nous gérons la pêche.

Nous aimerions que des mesures incitatives différentes soient en place, et c'est pourquoi, en 2003, nous avons donné aux pêcheurs l'occasion de choisir entre divers types de régimes de gestion, afin de leur permettre d'échapper aux règles sur le remplacement des bateaux. De nombreuses flottilles n'ont toutefois pas opté pour ce type d'approche.

Quand d'autres stratégies de gestion sont en place, les règles relatives au remplacement des bateaux ne sont pas indispensables. C'est dans le cas d'une pêche concurrentielle, où les pêcheurs sont incités à faire construire des bateaux de plus en plus gros et à investir des capitaux de plus en plus considérables pour obtenir une plus grosse part du total autorisé des captures pour leur entreprise que la situation tourne à la catastrophe, en raison d'investissements excessifs. Cette situation exerce finalement des pressions extrêmement fortes sur le ministre et le gouvernement pour un accès à de plus grandes quantités de poisson. Il faut éviter autant que possible ce genre de situation et trouver d'autres solutions à ces problèmes de capacité.

L'hon. Gerry Byrne: Monsieur Bevan, le ministère estime que la conformité aux règlements sur la gestion des pêches et aux conditions d'obtention d'une licence sont un stimulant plus efficace que la présence d'observateurs à bord, la surveillance à quai et la surveillance en général. Le ministère estime-t-il que le contrôle de la capacité, c'est-à-dire de la longueur et du volume des bateaux, est un outil de conservation suprême?

• (1130)

M. David Bevan: Lorsqu'il s'agit d'une pêche concurrentielle, qui n'est assujettie à aucune restriction individuelle, et que la quantité de poisson capturée par une entreprise n'est pas limitée pour autant que les limites prévues dans le plan de pêche et dans le total autorisé des captures (TAC) soient respectées, en l'absence de restrictions en matière de capacité, on observe une hausse de la capacité qui aura finalement un impact sur la conservation. Un quota individuel peut indéniablement remplacer des observateurs, les vérifications à quai et les systèmes de surveillance des bateaux. Cependant, si aucune limite n'est imposée et que l'on permet une capitalisation illimitée, les intéressés sont finalement éprouvés économiquement. C'est déjà le cas, malgré les contraintes. On peut constater ce phénomène dans certaines pêches au homard où les pêcheurs s'équipent de bateaux tellement gros qu'ils sont poussés à capturer les plus grandes quantités possible pour pouvoir payer leurs factures.

De nature, les pêcheurs ne se laissent pas pousser à la faillite avant d'avoir essayé de s'en sortir en contournant les règlements. Si l'on permet des investissements illimités et qu'ils n'arrivent pas à gagner légalement assez pour financer ces investissements et ont des factures à payer, ils feront en sorte de régler le problème, même si cela signifie pour eux de faire des compromis, à certains moments, au chapitre de la conservation.

L'hon. Gerry Byrne: Si j'interprète correctement vos propos, on n'a aucune préoccupation dans l'immédiat, mais on en a une à long terme, et elle est d'ordre politique, étant donné que des pressions seront exercées sur le ministre et sur le ministère pour les inciter à faire une allocation exagérée des ressources halieutiques parce que les exploitants doivent payer leurs employés.

Le président: Nous considérerons cela comme un commentaire car vous avez dépassé le temps dont vous disposiez de deux minutes et nous aurons peut-être l'occasion de revenir à cette question plus tard.

L'hon. Gerry Byrne: Ce n'est pas un commentaire, car ce n'est pas un avis que j'approuve nécessairement. Je voudrais connaître l'opinion exacte du témoin sur cette question.

Le président: Nous en aurons peut-être l'occasion au tour de questions suivant.

Monsieur Blais.

[Français]

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

J'aimerais aborder la question sous un aspect fondamental, et non pas technique. Dans les explications données par M. Bevan et par M. Nash, j'ai cru comprendre qu'il n'y avait pas d'accord et qu'on ne parlait pas d'une même voix. Vous me le direz si j'ai tort.

M. Bevan semblait dire que la stabilité des bateaux ne constituait pas un facteur important dans les accidents ou les incidents qui sont survenus.

J'ai cru comprendre que les propos de M. Nash étaient beaucoup plus nuancés, à savoir qu'effectivement, la stabilité des bateaux était un facteur suffisamment important pour que cela mérite une étude, un vérification, une analyse de ce qui s'est passé au cours des dernières années, quitte à consulter l'industrie pour en arriver éventuellement à de nouvelles réglementations.

J'aimerais donner l'occasion à M. Bevan et à M. Nash de me dire s'ils parlent d'une même voix ou non.

M. David Bevan: Nous avons établi la réglementation sur la longueur des bateaux afin d'éviter que la capacité soit trop importante pour un type de pêche. Nous ne cherchons pas à augmenter la sécurité des pêcheurs, puisqu'il s'agit de la responsabilité de Transports Canada. De notre côté, nous avons établi ces limites pour la viabilité de l'industrie de la pêche. C'est la responsabilité du capitaine et de Transports Canada de s'assurer que les activités sont sécuritaires.

M. William J. Nash: Selon nous, ce qui compte, c'est la sécurité des bateaux. Les capitaines et les équipages doivent bien connaître la capacité de leur bateau dans différentes conditions.

À mon avis, le plus important pour un pêcheur est de savoir quand son bateau est en danger dans l'océan. C'est la raison pour laquelle nous avons des exigences quant à la stabilité du bateau ainsi que d'autres aspects.

• (1135)

M. Raynald Blais: Je comprends que les mandats de Transports Canada et de Pêches et Océans Canada peuvent être différents. Cependant, lorsqu'il est question de sécurité, à mon avis, on devrait être mieux outillé et on devrait être sur la même longueur d'onde.

J'ai du mal à comprendre. Il semble que les événements des dernières années vous amènent à faire une étude ou une analyse sur la stabilité des navires. Toutefois, j'imagine que les accidents ont été suffisamment nombreux pour qu'il y ait un programme de contrôle et de vérification afin de pouvoir vérifier ce qui se passe au jour le jour, mois après mois, saison après saison, comme c'est le cas, par exemple, pour les accidents qui surviennent sur la route.

En ce qui a trait aux navires, la route est constituée d'eau. Je croyais que les statistiques étaient toujours présentes et qu'il y avait toujours un examen, une analyse, une attention particulière portée à ce sujet.

On dirait que les événements des dernières années vous obligent et vous amènent à faire le travail que vous faites aujourd'hui. Ce travail n'avait-il pas été fait auparavant?

M. Victor Santos-Pedro: Ce que vous dites est vrai. En effet, il n'y a pas eu de changements dans le règlement depuis plus de 25 ans. De plus, partout au Canada, l'industrie de la pêche a connu de grands changements.

Il s'agit là de l'un des grands problèmes auxquels nous faisons face aujourd'hui. La situation serait peut-être différente si des amendements avaient été mis de l'avant au moment où la situation changeait dans l'industrie la pêche partout au Canada.

Or, le règlement est resté le même depuis 25 ou 30 ans. Nous avons connu beaucoup de changements et nous savons que des accidents surviennent. C'est ce que nous analysons maintenant, pour nous donner les moyens d'éviter qu'un taux aussi élevé d'accidents se reproduise. C'est ce que nous voulons changer.

M. Raynald Blais: Je suppose que vous avez tous à coeur la sécurité.

Que s'est-il passé? Pourquoi n'a-t-on pas nécessairement fait cet examen de la situation, compte tenu d'une évolution qui était très rapide? Est-ce parce que vous n'aviez pas suffisamment d'argent consacré à ces analyses? N'aviez-vous pas suffisamment de ressources? Qu'est-ce qui peut justifier que ce travail, que nous accomplissons aujourd'hui, n'ait pas été fait, dans une situation où le trafic est différent, plus important, plus varié, et où des accidents se produisent?

M. Victor Santos-Pedro: Plusieurs facteurs peuvent expliquer les délais dans les changements aux règlements, mais il y a eu un grand changement plus tôt, au moment où nous procédions à une réforme. On l'appelle la réforme des règlements de sécurité, et c'est la réforme de tous les règlements. C'est une des causes de ces délais.

D'autres priorités ont surgi de temps en temps, et c'est à ce moment que nous avons apporté ces changements. Puisque nous n'avons rien fait pendant 30 ans, certains changements vont avoir davantage d'effets. L'autre raison est que pendant ce temps-là, beaucoup de changements se sont produits dans l'industrie de la pêche. Les bateaux qui sont désignés pour une nouvelle fonction subissent alors des modifications. Ils subissent tant de changements qu'ils finissent par être plus à risque, parce que ce type de bateau n'était pas vraiment conçu pour effectuer le genre de pêche qu'il fait maintenant.

• (1140)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Blais.

Madame Bell.

Mme Catherine Bell (Île de Vancouver-Nord, NPD): Merci.

Je remplace M. Stoffer aujourd'hui, et je voudrais remercier le comité et les témoins pour leurs exposés. M. Stoffer s'est toujours intéressé à la construction navale. Il rate malheureusement la présente occasion de poser des questions.

Je sais que vous examinez les règlements. Vous dites que la longueur et la taille des bateaux causent un problème, mais est-ce le seul? Quelles seraient quelques autres causes importantes d'accidents?

Je voudrais également poser une question sur les règlements et sur la capacité de les appliquer dans le cadre d'une inspection. C'est une question qui préoccupe les pêcheurs, les constructeurs de bateaux et les autres intervenants du secteur de la pêche de ma circonscription et des autres régions du Canada. Procède-t-on à un examen des exigences personnelles en ce qui concerne l'application des règlements lorsque vous aurez pris vos décisions?

M. David Bevan: Le ministère des Pêches et des Océans a imposé des restrictions parce qu'il est essentiel d'éviter une surcapitalisation qui se traduit à long terme par des pressions sur les ressources, dues aux pressions exercées pour augmenter considérablement les quotas, mais dues également à l'obligation qu'ont les personnes concernées de payer leurs factures. Elles feront l'impossible pour payer leurs factures si leur situation économique se détériore. C'est pourquoi nous avons imposé ces restrictions.

On a des inquiétudes au sujet de la stabilité, etc. Lorsque certains bâtiments atteignent la limite, ils s'élargissent, mais leur hauteur ne change pas. Par conséquent, ce n'est pas le même type de préoccupations que s'il s'agissait par exemple d'un petit chalutier dans la pêche à la crevette ou dans la pêche au poisson de fond.

Je devrai demander aux porte-parole de Transports Canada d'expliquer ce qui se passe lorsqu'on atteint ces limites et qu'il y a des bâtiments de 64 pieds 11 pouces sur une trentaine de pieds de large et une hauteur de 50 pieds de la quille au vaigrage du pont. C'est ce qui se passe en réalité et c'est le type de bateau qu'on utilise dans ces pêches.

M. William J. Nash: Oui, nous pouvons en discuter.

En ce qui concerne les inspections et l'application des règlements, les bateaux de pêche d'une jauge brute de 15 à 150 tonneaux doivent être inspectés et homologués tous les quatre ans. C'est la règle qui est

appliquée depuis un certain temps. Nous n'avons pas encore envisagé de revoir nos exigences en matière d'inspection.

Il existe des facteurs déclencheurs qui nous obligeraient à inspecter un bateau. Quand le type de pêche pratiquée change ou que l'on a apporté des modifications à un bateau — si l'on a ajouté par exemple du poids dans les hauts —, le propriétaire a la responsabilité de nous en avertir et nos agents vont faire une inspection axée sur la sécurité.

Pour l'avenir, nous examinons la possibilité d'élargir le programme de surveillance des navires, que nous avons mis en place il y a plusieurs années pour les navires à passagers et pour les petits navires commerciaux — autres que les bateaux de pêche —, pour y inclure les bâtiments de moins de 15 tonneaux de jauge brute.

Ce sont nos projets en ce qui concerne l'application des règlements et l'inspection des petits bateaux de pêche.

Mme Catherine Bell: Monsieur Bevan, je suis heureuse d'avoir entendu vos commentaires sur la capacité, sur le problème que pose l'accroissement de la taille des bâtiments et la surpêche, ainsi que sur le type de contrôle que vous envisagez. J'estime que c'est bien.

Je me demande quelles pressions exercent les flottilles de pêche à cause des détenteurs de quotas. Les pêcheurs possèdent souvent plusieurs licences de pêche et ils veulent accroître leur capacité. À quelles pressions êtes-vous soumis de la part de l'industrie pour autoriser le maintien d'un plus gros bateau?

• (1145)

M. David Bevan: Les intéressés exercent sur nous des pressions pour qu'on les autorise à s'équiper de plus gros bâtiments lorsqu'ils remplacent leur bateau. Il est possible qu'ils trouvent un bateau excédant la limite de taille et qu'ils veuillent l'utiliser. Ils possèdent peut-être divers types de licences et la limite de taille peut être, comme vous l'avez mentionné, plus élevée pour une licence que pour une autre. Nous sommes soumis à des pressions de la part des intéressés.

Au niveau des flottilles en général, même dans les régions comme le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, où de nombreuses personnes construisaient de très gros bateaux et tentaient de dépasser la limite de taille, la plupart des intéressés sont en faveur du maintien de cette restriction. Les particuliers ont tendance à vouloir de plus gros bateaux, mais en ce qui concerne les flottilles, l'opinion collective est peut-être en faveur du maintien des limites de taille. Cela dépend des circonstances et, dans une large mesure, de la nature de la pêche.

Par exemple, lorsqu'en Nouvelle-Écosse nous sommes passés de la pêche axée sur la compétition à la pêche sous le régime des QIT, les pêcheurs avaient plus de liberté de choisir le type de bateau qu'ils voulaient. Ils avaient tendance à ne pas opter pour de très gros bateaux, car ils faisaient l'investissement adapté à la taille de leur quota.

Nous sommes soumis à certaines pressions, mais cela dépend de la flottille et des circonstances, et il s'agit généralement de requêtes individuelles.

Le président: Merci, madame Bell.

J'ai une courte observation à faire, puis je donnerai la parole au questionneur suivant.

À titre de clarification, en ce qui concerne les observations faites par M. Bevan au sujet du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, je signale que des discussions animées se déroulent entre les pêcheurs côtiers, avec leurs bateaux de 34 pieds 11 pouces de long, et les pêcheurs hauturiers, qui pêchent à une distance de 15 à 50 milles des côtes, et c'est là que se trouve la différence.

Je voudrais des éclaircissements sur les statistiques relatives aux accidents maritimes, de 1980 jusqu'à présent, car nous ne les avons pas reçues. Le nombre d'accidents a-t-il augmenté ou diminué et quelles en sont les causes? Sont-ils dus au givrage, à une défaillance du matériel ou à une surcharge? Je pense que c'est très pertinent dans le contexte de la présente discussion, et c'est une information que nous n'avons pas encore eue.

Avant de passer la parole au questionneur suivant, l'autre observation que je voudrais faire concerne la question relative à la longueur des bateaux. Est-ce que Transports Canada a l'intention d'établir des exigences selon le type de coque? Dans la plus grande partie du Canada Atlantique, et je suppose que la situation est la même en Colombie-Britannique... On pourrait littéralement tester une coque de 34 pieds 11 pouces à l'Île-du-Prince-Édouard et on constaterait que la plupart de ces bateaux sont des bateaux construits à Northumberland, car ils sont de type analogue.

Allez-vous soumettre à nouveau cette coque à un test? Les pêcheurs sont préoccupés au sujet des coûts, car on leur a dit que cela devrait coûter de 10 000 à 15 000 \$ par bateau. Est-il nécessaire de soumettre à nouveau à un test un bateau qui a déjà été utilisé pour la pêche au homard et qu'on a décidé d'utiliser dans la pêche au pétoncle?

Pourriez-vous répondre brièvement, puis je donnerai la parole au questionneur suivant.

M. Victor Santos-Pedro: Je voudrais faire très brièvement des commentaires concernant deux questions, à savoir les statistiques et la similarité des bateaux.

En ce qui concerne les statistiques, en fait, d'après les nombres absolus, le nombre de décès sur les bateaux de pêche a diminué au cours des 20 dernières années. Cependant, si l'on tient compte du nombre de bateaux en exploitation, on constate qu'il a également baissé dans les mêmes proportions. Ce qui n'a toutefois pas changé au cours de ces 20 dernières années, c'est que la moitié des accidents mortels dans le secteur commercial sont liés aux bateaux de pêche et que le pourcentage d'accidents mortels n'a pas changé. C'est un facteur dont il faut tenir compte.

Ce sont là les chiffres globaux.

En fait, en ce qui concerne la stabilité des bâtiments, on a des préoccupations au sujet du coût de communication de l'information au capitaine. En fin de compte, le test de stabilité permet au capitaine et à l'équipage de savoir que le bateau peut supporter une charge spécifique dans des conditions déterminées.

Je pense qu'un des facteurs de coût dont il faut tenir compte est l'amortissement. Un livret de stabilité peut coûter de 3 000 à 6 000 \$ par bateau. Comme vous l'avez signalé, les pêcheurs ont des bateaux semblables. S'ils ont pratiqué la même pêche et ont le même type de conditions de chargement, ils peuvent s'arranger à plusieurs pour faire faire une série de livrets de stabilité. C'est faisable. Nous espérons qu'avec l'accroissement de la demande, les forces du marché feront baisser le prix.

À l'heure actuelle, la plus grosse difficulté pour faire faire un livret de stabilité réside dans la nature des plans pour le bateau concerné. Les plans sont inexistantes pour certains bateaux. En outre, la

nouvelle technologie des rayons laser permet d'évaluer très rapidement la forme du bâtiment, et cela fera peut-être diminuer les coûts.

● (1150)

Le président: Je pense que je pourrais communiquer aux membres du comité la liste des accidents et le nombre moyen d'accidents survenus de 1980 jusqu'à présent — ce n'est pas compliqué —, car ce serait utile dans le contexte du présent examen.

Le questionneur suivant est M. Manning.

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

Je souhaite la bienvenue aux témoins.

Je voudrais poser des questions qui s'inscrivent dans la foulée de celle de M. MacAulay concernant la communication des changements au comité et les consultations publiques.

Lorsque le ministère décidera d'adopter une nouvelle série de règlements, mettra-t-il en place un processus de consultation en bonne et due forme de l'industrie? Est-ce bien ce que vous dites? Y a-t-il des limites? Saurons-nous de quoi il s'agit à peu près la veille de leur mise en place? Pouvez-vous donner une indication de la nature de vos projets en ce qui concerne le processus de consultation des intervenants de l'industrie?

M. Victor Santos-Pedro: Nous avons entrepris en fait un examen très approfondi et exhaustif de plusieurs règlements, en particulier des règlements concernant les bateaux de pêche qui sont visés par le processus de réforme réglementaire dans le contexte de la Loi sur la marine marchande du Canada. Nous avons non seulement entamé le processus réglementaire par le biais d'un organe consultatif au sein duquel nous nous réunissons deux fois par an, dans la capitale et dans toutes les régions, mais nous avons en outre tenu compte du fait que, bien que certaines des associations de pêcheurs envoient des représentants à ces réunions — il s'agit d'une réunion à discussion libre qui a lieu tous les six mois —, pour certaines régions, il faut aller consulter les pêcheurs sur place.

Nous avons tenu des réunions dans toutes les régions du pays. Près de 2 000 pêcheurs au total y ont assisté aux divers endroits, de Campbell River à Charlottetown, en passant par plusieurs petites localités comme Prince Rupert, ainsi que dans plusieurs petites localités de la côte est, où nous avons tenu des réunions locales. La difficulté réside notamment dans le fait que je pense que l'on est très au courant des consultations dans tout le pays.

Notre calendrier nous permet toujours de faire les autres analyses de risque sur les aspects liés à la stabilité, de poursuivre les consultations et de faire des propositions, puis de recueillir des commentaires avant la date prévue pour la première publication officielle qui devrait être vers la fin de 2007, c'est-à-dire la fin de l'année prochaine.

M. Fabian Manning: De nombreuses pêches sont maintenant sous le régime des QIT.

Dans ma circonscription de Terre-Neuve, les pêcheurs connaissent très bien les quotas correspondant à leurs bateaux, mais ils sont préoccupés au sujet de la sécurité. Je voudrais signaler un cas survenu dans ma circonscription il y a environ un an, celui d'un pêcheur qui a perdu son bateau dans une tempête et qui s'est trouvé un autre bateau dépassant de deux pieds la longueur limite prévue au règlement pour le type de licence qu'il détient. Il est allé trouver les fonctionnaires du MPO et leur a demandé s'il pouvait utiliser ce bateau. Ce n'était pas au milieu de l'été; c'était au mois de septembre, mais il lui restait encore une assez bonne période de pêche. Il a demandé aux représentants du MPO s'il pouvait utiliser ce bateau pour terminer sa saison. Ils ont refusé sous prétexte qu'il dépassait de deux pieds la longueur réglementaire. Au lieu de 34 pieds 11 pouces, il avait 37 pieds de longueur. Par conséquent, ce pêcheur a dû mettre son bateau en cale sèche — bateau qu'il avait racheté à quelqu'un d'autre — et le faire raccourcir de deux pieds, puis le remettre à l'eau, pour pouvoir encore pêcher trois semaines.

C'est ce qu'on appelle de la stupidité par chez nous. Je ne sais pas comment vous appelez cela. Ce type de règlements irrite les pêcheurs mais en outre, dans de nombreux cas, ils nuisent à la sécurité.

Je me demande par conséquent si, dans le cadre du processus de consultation qui est en cours, on a pris en considération le fait qu'un pêcheur a un quota, peu importe la taille de son bateau. Je ne demande pas qu'on puisse ajouter 20 pieds à un bateau de 30 pieds; il s'agit plutôt de quatre ou cinq pieds de plus, pour accroître la sécurité de ce bateau sur l'eau. Je ne suis pas un expert — loin de là —, mais j'ai l'impression que la pêche a considérablement évolué au cours des dix dernières années, et en tout cas des 20 dernières années, alors que les règlements n'ont pas évolué parallèlement. Il semblerait qu'il y ait des tiraillements à ce niveau qui, dans de nombreux cas, compromettent la sécurité.

• (1155)

M. David Bevan: Ce sont des systèmes officieux de QIT qui sont en place à Terre-Neuve et ils ne sont donc pas officiels. La raison pour laquelle on a procédé ainsi, c'est que les pêcheurs veulent se partager le quota mais qu'ils ne veulent pas payer le droit de licence supplémentaire requis pour une pêche soumise au régime des QIT. C'est un facteur dont il faudrait tenir compte dans tout examen ultérieur des droits de licence: pourquoi créerions-nous un obstacle à ce qui nous facilite la gestion des pêches? Les ententes semblables abondent, à Terre-Neuve en particulier, où il ne s'agit pas d'un mécanisme officiel de QIT et où, par conséquent, les exigences en matière de longueur des bateaux sont toujours applicables.

Comme je l'ai mentionné, nous avons offert en 2003 la latitude d'adopter le système officiel, mais je présume que les ententes informelles sont préférables pour les pêcheurs de la flottille, car cela leur permet d'éviter de payer les droits supplémentaires de licence qu'il leur faudrait payer s'ils adoptaient ce système.

Nous devons faire preuve d'une certaine souplesse ou d'un certain jugement dans le cas des remplacements des navires à titre temporaire, mais je ne suis pas très au courant des détails concernant l'affaire que vous avez évoquée.

M. Fabian Manning: Pouvez-vous donner de l'information supplémentaire sur le système officieux et sur le système officiel des QI?

M. David Bevan: Le total autorisé des captures est fixé par le ministère; la FFAW a peut-être, avec le concours des flottilles locales, pris des ententes en vertu desquelles chaque pêcheur reçoit une part. C'est un QI officieux; il ne s'agit pas de conditions stipulées

dans la licence ni de dispositions officielles semblables. Par conséquent...

M. Fabian Manning: Il ne s'agit donc pas d'un quota individuel pour le bateau, mais plutôt d'un quota global, d'après vous.

M. David Bevan: Officiellement, le quota est général, mais la FFAW, avec l'accord des propriétaires de bateaux, alloue un certain nombre de tonnes de poisson. Ce n'est toutefois pas stipulé dans les conditions d'obtention de licence et, par conséquent, nous n'intervenons pas dans la mise en application de ces quotas.

M. Fabian Manning: En ce qui concerne la stabilité, vous avez mentionné que l'on faisait actuellement certains tests. Vous savez peut-être très bien que le *Melina & Keith II*, qui a fait naufrage à Terre-Neuve l'année dernière, est un des quatre bateaux du même type de la province qui ait fait naufrage au cours des neuf dernières années. J'avais cru comprendre qu'il y avait à la Memorial University un professeur de génie, un dénommé Don Bass, qui a fait des essais sur la stabilité des bateaux de pêche pendant une vingtaine d'années et qui préparait un projet pour Transports Canada quand le *Melina & Keith II* a fait naufrage.

Ses travaux ont-ils été approuvés par le ministère? La stabilité des bateaux est une question qui est examinée depuis des années. Pourquoi sommes-nous toujours en train d'en discuter?

M. Victor Santos-Pedro: Je crains que ce soit un sujet d'examen permanent. Nous avons fait de nombreux travaux aux installations du Conseil national de recherches à St. John's (Terre-Neuve), à l'Institut de technologie océanique, mais l'étude en question sur laquelle travaillait ce professeur n'a pas été approuvée par Transports Canada.

Nous avons fait plusieurs études. En fait, la plus récente porte sur les bateaux utilisés sur les Grands Lacs, qui sont d'un type très différent. Nous avons fait à ce sujet une analyse préparatoire aux règlements proposés. Cependant, nous avons accès aux travaux qui avaient déjà été faits et nous nous sommes basés en partie sur ces travaux pour faire des propositions.

• (1200)

Le président suppléant (M. Fabian Manning): En ce qui concerne les règles sur le remplacement des bateaux, le ministère est-il préoccupé par une éventuelle concentration des quotas dans ce contexte et par la perspective qu'un plus petit nombre de bateaux puissent capturer des quantités égales ou supérieures de poisson? Le ministère a-t-il des préoccupations au sujet du remplacement des bateaux?

M. David Bevan: Nous examinons cette question principalement dans la foulée de l'initiative qui a été mise en place en mai par la province et par le ministre des Pêches et des Océans. Le premier ministre de la province y a participé activement.

De toute évidence, la surcapacité de récolte et de traitement dans cette région, les ressources actuelles et leur exploitation ne permettront pas aux travailleurs de gagner décemment leur vie, situation qui n'est pas faite pour attirer d'autres travailleurs, empêchant ainsi le départ des équipages et des travailleurs locaux vers d'autres régions du Canada. Par conséquent, il est essentiel de mettre en place un processus visant à rationaliser le nombre de bateaux et à réduire la capacité, ainsi qu'à utiliser de façon plus optimale la main-d'oeuvre et le capital ou à créer des emplois qui attirent les travailleurs au lieu de les pousser à aller s'établir ailleurs.

Nous ne sommes donc pas préoccupés au sujet des règles sur le remplacement des bateaux ni d'une éventuelle concentration des quotas entre les mains d'un plus petit nombre d'exploitants. Ce qui nous intéresse — et c'est le voeu exprimé par les pêcheurs eux-mêmes —, c'est de maintenir l'indépendance de la flottille côtière. Les pêcheurs ne veulent pas être intégrés verticalement aux entreprises de transformation par le biais d'ententes secrètes ou d'un changement de politique. Ils veulent rester des entreprises indépendantes et ne pas être les employés d'une entreprise de traitement du poisson.

Par conséquent, c'est une question dont nous devons tenir compte lorsque nous examinerons les possibilités de modifier les politiques, de modifier l'approche en ce qui concerne les règles sur le remplacement des bateaux et les possibilités de stabiliser, avec le concours des provinces, la pêche dans cette région et dans tout le Canada Atlantique.

M. Fabian Manning: Je sais que plusieurs accidents sont survenus au cours des deux dernières années. Si vous me permettez de revenir à Terre-Neuve et au Labrador, les pêcheurs y sont préoccupés au sujet de la longueur du bateau par rapport à la hauteur en raison des règles strictes qui sont en place en ce qui concerne leur longueur.

Pour régler certaines des difficultés qu'ils ont en ce qui concerne la capacité, les propriétaires ont opté pour des bateaux un peu plus larges et beaucoup plus hauts. Dans deux ou trois cas, dans celui du *Ryan's Commander* par exemple, on a craint que les restrictions en matière de longueur n'ait causé un problème de sécurité parce que les pêcheurs estimaient qu'ils devaient construire des bateaux plus hauts.

Je suis sûr que ce n'est pas la première fois que cette question est abordée. Vous a-t-on suggéré, dans le cadre des consultations que vous avez tenues, d'envisager d'allonger des bateaux pour les rendre plus stables?

M. Victor Santos-Pedro: La seule inquiétude que l'on ait, en quelque sorte, concerne les bâtiments qui, comme l'a signalé M. Nash, ont une prise élevée au vent parce qu'ils sont plus hauts qu'un bateau de type classique ou parce qu'ils sont plus larges. En fait, une plus grande largeur donne davantage de stabilité mais, étant donné que le bâtiment devient très rigide, on y place une citerne antiroulis, et il faut alors savoir exactement comment le manoeuvrer avec ce type de citerne. On l'appelle parfois à tort citerne de stabilité. Ce n'est pas une citerne de stabilité, mais plutôt un dispositif qui permet de réduire les secousses. Il est alors essentiel de manoeuvrer le bateau en redoublant de prudence et de savoir exactement ce qui se passe.

Ça devient donc un facteur de risque. En bref, je pense qu'il est essentiel, en ce qui concerne ce type de bateau, de faire un test d'inclinaison et d'avoir un livret de stabilité. Le capitaine doit avoir à sa disposition de l'information sur la capacité de fonctionnement de ce bateau. C'est aussi simple que cela.

• (1205)

Le président: Merci, monsieur Manning.

Monsieur MacAulay, vous avez la parole.

L'hon. Lawrence MacAulay: La question d'une certaine uniformité dans les inspections fait également l'objet de discussions; d'ailleurs, les constructeurs locaux et les exploitants de bateaux réclament une plus grande uniformité à ce chapitre. C'est une des mes préoccupations, mais je suis également préoccupé au sujet des bâtiments de moins de 45 pieds de long. Vous avez mentionné des

coûts de l'ordre 3 000 à 6 000 \$ et évoqué les frais qui pourraient s'ajouter à la construction d'un bateau.

Ces nouvelles exigences seront-elles applicables aux bâtiments de moins de 45 pieds de long? Dans l'affirmative, le comité aura-t-il l'occasion de les examiner avant leur mise en place? Je pensais à ce qui s'est passé lorsqu'on a décidé d'imposer la remise à l'eau des homards mâles de grosse taille. Je ne faisais pas partie du comité mais, comme vous le savez, cette décision a soulevé un tollé de protestations, pas dans ma circonscription, mais dans d'autres régions de l'Île-du-Prince-Édouard. Je ne veux pas que ces règles soient mises en place avant que nous ayons eu l'occasion de les examiner.

Ce sont les questions que j'avais à poser.

M. Victor Santos-Pedro: Je réponds affirmativement de la tête, car nous pourrions certainement vous les communiquer; elles ne seront pas mises en place avant que vous n'ayez été informés.

L'hon. Lawrence MacAulay: Vous attendez-vous à une hausse de coûts?

M. Victor Santos-Pedro: Il est probable que cela engendre des coûts.

L'hon. Lawrence MacAulay: Je suis très inquiet au sujet des coûts, car c'est une question qui préoccupera certainement beaucoup les pêcheurs de ma région.

Je vous remercie.

Le président: Merci, monsieur MacAulay.

Monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne: Merci, monsieur le président.

Monsieur Bevan, vous avez mentionné ce qui constitue la pierre angulaire de la capacité de contrôle. Le contrôle de la surcapacité économique et de la surcapitalisation dans l'industrie de la pêche a maintenu des normes strictes en matière de longueur et de volume des bâtiments. Aucune modification substantielle n'a été apportée à la politique, à l'exception des révisions de 2003 qui ont été adoptées par certains pêcheurs.

Dans plusieurs cas, on constate un accroissement important de la capacité de l'industrie. Pourriez-vous, par exemple, évoquer les conséquences de la décision en vertu de laquelle on a permis à un très vaste segment de la flottille de pêche du nord du Québec et de la côte nord-est de Terre-Neuve de se transformer en une flottille à engins mobiles alors qu'il s'agissait essentiellement d'une flottille à engins fixes? De combien de navires s'agit-il? Étant donné qu'aucune modification n'a été apportée aux exigences du MPO pour les adapter au changement de taille ou de volume des bateaux, cela a créé de très graves problèmes de capitalisation dans ce type de pêche. Pourriez-vous dire exactement combien de bateaux étaient concernés dans ce changement considérable de capacité? À combien estimez-vous l'investissement net dans cette capacité, l'investissement qui a engendré cette situation?

M. David Bevan: Notre première initiative pour tenter de contrôler la capacité a été de restreindre l'accès. Cette initiative remonte à une trentaine d'années. Le deuxième changement qui a été observé est que les bateaux sont devenus de plus en plus gros, et c'est pourquoi nous avons imposé des restrictions en ce qui concerne leur longueur et leur volume.

Ces initiatives ont-elles été un outil vraiment efficace pour ce qui est de contrôler l'investissement de capitaux? Non, car les pêcheurs ont investi de plus en plus. Les bateaux sont munis de moteurs plus puissants. Ils sont davantage équipés. On exploite au maximum les possibilités en matière de conception pour adapter les bâtiments aux règles qui sont en place et, par conséquent, on se procure les plus gros bâtiments que permettent les règles actuelles. La puissance des moteurs a considérablement augmenté. À l'Île-du-Prince-Édouard, un bateau est même équipé d'un moteur de 1 000 chevaux alors qu'un moteur de 125 chevaux aurait peut-être été un choix plus logique. C'est toutefois le type de changement qu'ont apporté les pêcheurs pour rester compétitifs et exploiter au maximum les possibilités.

Par conséquent, ils ont fait des investissements en dépit des règles. Dans la région de l'Atlantique, des investissements colossaux — des millions, et probablement des centaines de millions de dollars — ont été faits dans les flottilles de pêche à la crevette, qui sont des flottilles à engins mobiles, pour pêcher la crevette au chalut et pour profiter de certaines occasions. Des investissements considérables ont été faits et nous pouvons maintenant en constater les conséquences. Les pêcheurs ont de la difficulté à joindre les deux bouts en raison du cours élevé de notre devise, de la baisse des prix et de l'augmentation des coûts. Ces facteurs sont des sujets de vive préoccupation; c'est précisément la raison pour laquelle nous révisons les politiques et le mode de gestion de la récolte; nous examinons aussi, avec les provinces, la question de la transformation du poisson.

Je ne sais pas très bien à quel type de pêche s'applique votre question.

• (1210)

L'hon. Gerry Byrne: Il s'agit de la pêche à la crevette nordique.

M. David Bevan: Des millions de dollars ont été investis dans cette pêche. Il faudrait que je vous communique des chiffres estimatifs plus précis, mais c'est là toute l'information que nous pourrions vous donner, car nous ne faisons pas de suivi dans ce domaine. Les investissements devraient atteindre la centaine de millions de dollars, voire dépasser ce niveau.

L'hon. Gerry Byrne: Je pense que cette information nous intéresse.

Le président: Le temps dont vous disposiez est probablement écoulé.

Monsieur Ouellet.

[Français]

M. Christian Ouellet (Brome—Missisquoi, BQ): Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous parler des champs de compétence provinciale et fédérale. Vous connaissez tous la blague à propos du fait que lorsqu'on pêche un poisson, la tête qui sort de l'eau est provinciale et la queue est encore fédérale.

Est-ce la même chose pour les bateaux? Lorsqu'ils coulent, ils appartiennent au fédéral parce qu'ils sont dans l'eau. Y a-t-il des champs de compétence qui se chevauchent? Je pense surtout au Québec.

Ma deuxième question est la suivante. Sentez-vous que le fédéral voudrait éventuellement se départir d'une partie de la sécurité des petits bateaux, comme il l'a fait avec les ports? Si un bateau prend feu lorsqu'il entre au port — qui est maintenant sous gouverne provinciale —, cela relève-t-il du provincial, ou du fédéral?

M. William J. Nash: Les règlements et les exigences de la loi maritime s'appliquent aux bateaux. Cette exigence fédérale s'applique partout au Canada. Les capitaines de bateau doivent respecter les exigences, tous les règlements sur la sécurité, et ainsi de suite. Même si un bateau est accosté au port, il y a également des exigences pour en assurer la sécurité.

M. Christian Ouellet: Sentez-vous une tendance qui consiste à confier une partie de la sécurité aux provinces?

M. William J. Nash: Non, je ne pense pas.

M. Raynald Blais: Lorsque nous aurons notre pays, nous pourrions nous en occuper.

Dans l'étude que vous amorcez, compte tenu du fait que la longueur des bateaux était le facteur principal considéré pour déterminer les flottilles, l'accès à certaines pêches ou à d'autres, avez-vous prévu d'étudier d'autres facteurs? La taille du bateau seule n'est peut-être pas un facteur suffisant pour déterminer la capacité d'un type de pêche. Certains pêcheurs côtiers de homard pêchent très près du rivage tandis que d'autres, par exemple aux Îles-de-la-Madeleine, s'éloignent de plusieurs kilomètres avant de pêcher. Il faut donc automatiquement un plus gros bateau, qu'on le veuille ou non.

Cela fait-il également partie de l'analyse que vous faites actuellement?

M. Victor Santos-Pedro: Ce n'est pas vraiment précisé. Il est dit:

[Traduction]

«règlements sur la stabilité des bateaux de pêche», «exigences proposées en matière de stabilité».

[Français]

Nous avons tenu compte de cela. Cela dépend de la longueur, d'une certaine façon. Pour les navires plus longs, de plus grande taille, c'est certain que nous demandons un livret de stabilité. C'est normal. Pour les navires d'une certaine taille qui voguent près de la côte, on parle de stabilité simplifiée. Le livret de stabilité n'est pas nécessaire. Les tests que nous faisons sont plus simples, moins coûteux. En fait, cela dépend du risque. Si les navires restent plus près de la côte, c'est moins risqué. S'ils vont plus loin, c'est plus risqué.

• (1215)

M. Raynald Blais: Il faut également considérer un autre facteur, celui de la pêche d'espèces multiples. Certains pêcheurs de homard pêchent tout près du rivage. Par contre, compte tenu du fait que la ressource et les revenus ne sont pas suffisants, ils font un autre usage du même bateau. Ils vont donc plus loin, à ce moment-là.

M. Victor Santos-Pedro: Au fur et à mesure que le risque...

M. Raynald Blais: Est-ce que cela fait également partie de votre analyse?

M. Victor Santos-Pedro: Oui. Par exemple, nous avons fait récemment une analyse pour savoir combien de temps le pêcheur est en mer, combien de temps il est exposé aux risques. Nous avons fait une analyse sous tous les angles, pour être bien sûrs de savoir si nous devons exiger un livret de stabilité ou si la stabilité simplifiée est suffisante, et où nous devons faire la séparation. Nous établissons la séparation en tenant compte du risque. Les pêcheurs ont accepté volontiers d'avoir des règlements. Si deux bateaux sont au même endroit et qu'ils prennent le même risque, ce n'est plus la taille, mais la capacité qui importe. Le plus important, c'est le risque.

[Traduction]

Le président: Merci.

Madame Bell.

Mme Catherine Bell: Merci. C'est une discussion très intéressante.

Je pense, moi aussi, que la sécurité est d'une importance primordiale. Je pense qu'il y a un certain niveau de risque dans tout métier, et en particulier dans l'industrie de la pêche. Je pense que le risque y est un peu plus élevé et je suis certaine que vous tenez compte des risques liés aux conditions météorologiques, aux conditions de navigation et à divers autres facteurs.

Lorsque vous aurez terminé votre étude et votre évaluation et que vous aurez préparé les règlements — je constate que, d'après les deux documents, l'industrie de la pêche de l'Atlantique y occupe une place un peu plus importante que celle des autres régions —, les règles s'appliqueront-elles de façon uniforme, dans la région du Pacifique, dans celle de l'Atlantique, dans le Nord et dans toutes les autres régions? En outre, je pense que vous avez prévu une section spéciale pour la pêche commerciale de l'est du Canada, pour la politique. Les nouvelles règles auront-elles une incidence sur cette politique?

M. Victor Santos-Pedro: En ce qui concerne la sécurité, les règles seront applicables à l'échelle nationale. Nous prenons toutefois en considération le niveau de risque auquel les diverses pêches sont exposées. Par conséquent, les exigences peuvent être différentes, mais ce sont les mêmes exigences qui s'appliqueront pour des bateaux semblables, qui pratiquent plus ou moins le même type de pêche pour autant qu'ils n'aillent pas pêcher à plus de deux milles au large des côtes, que ce soit sur la côte est ou sur la côte ouest.

En ce qui concerne l'aquaculture, par exemple, il y a des bateaux qui pêchent à proximité des fermes aquacoles. Ce sont les mêmes exigences qui s'appliquent à l'échelle nationale. Elles sont les mêmes partout et diffèrent selon le niveau de risque.

Mme Catherine Bell: Je ne me souviens plus de qui il s'agissait, mais quelqu'un a dit que ces nouveaux règlements permettraient d'économiser sur les coûts, car ils sont simplifiés. Je ne comprends pas très bien ce que vous voulez dire.

M. Victor Santos-Pedro: Je pense avoir mentionné que cela représenterait un coût plutôt qu'une économie.

• (1220)

Mme Catherine Bell: Je pense que vous avez dit que ce serait moins coûteux.

M. Victor Santos-Pedro: Dans ce cas, cela signifie que, selon la taille du bateau et selon le type de pêche pratiquée — si les bateaux vont pêcher très loin au large ou s'ils restent à proximité des côtes —, les exigences seront adaptées au type de risque. Par conséquent, il est possible que les exigences se limitent au test de stabilité simplifié, qui n'entraîne pas des coûts aussi élevés, s'il s'agit de bateaux qui ne s'éloignent pas beaucoup des côtes.

En outre, nous faisons une partie du travail dans le Bulletin de la sécurité des navires, qui est semblable à une directive. En fait, nous voulons faire savoir que si un bâtiment existant, contrairement à un nouveau bateau... Il est beaucoup plus facile de construire un nouveau bateau, car le coût est beaucoup moins élevé lorsqu'il est amorti sur plusieurs années. Ce sont les bateaux existants qui causent le plus de problèmes aux pêcheurs. Si votre bateau a été conçu pour un certain type de pêche et que vous continuez de pratiquer cette pêche et n'êtes exposé à aucun de ces facteurs de risque — si vous n'allez pas là où une accumulation de glace sur la coque est possible

ou si on n'y a pas ajouté de citerne — vous n'y touchez pas. Nous ne vous imposerons pas d'autres exigences.

Ces nouvelles exigences n'entraîneront aucun coût supplémentaire pour la plupart des pêcheurs. Elles n'entraîneront absolument aucun coût en ce qui concerne les bateaux existants. Cependant, si vous en faites construire un nouveau, elles généreront peut-être des coûts supplémentaires; ces coûts seraient toutefois généralement beaucoup moins élevés que lorsqu'on apporte des modifications à des navires existants.

Le président: Il vous reste quarante secondes.

Mme Catherine Bell: Plusieurs pêcheurs ont de vieux bateaux. Je serais curieuse de savoir si vous prévoyez un certain intérêt de leur part pour l'achat de bateaux neufs s'ils sont dans l'incapacité de se conformer aux nouveaux règlements et si ces règlements génèrent des problèmes.

M. David Bevan: En ce qui concerne les bateaux neufs, ce sont généralement les pêcheurs qui prennent la décision, selon le type de licence qu'ils ont et selon leurs besoins, pour pouvoir continuer à pratiquer le même type de pêche. Certains pêcheurs font de la recapitalisation, mais dans beaucoup de pêches de certaines régions de l'Atlantique, les pêcheurs n'ont actuellement pas suffisamment d'argent pour le faire. C'est une pression à laquelle ils sont soumis et ils auront de la difficulté à réagir aux nouveaux programmes.

Dans d'autres régions, la recapitalisation a été très fréquente. Les pêcheurs y ont eu recours pour maximiser leur part d'une capture dans une pêche concurrentielle et pour exploiter au maximum les possibilités. Dans la pêche au homard, on le fait pour obtenir la meilleure capture possible sous le régime des règles actuelles ou en réaction à une évolution dans les pratiques qui ont cours dans ce milieu. Par exemple, sous le régime des QIT, les pêcheurs pourraient décider de remplacer les gros bateaux dont les coûts d'exploitation sont élevés par des bateaux de plus petite taille et plus aérodynamiques, qui sont moins coûteux.

Le président: Merci, monsieur Bevan.

Monsieur Lunney.

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, PCC): Merci beaucoup.

C'est une discussion très intéressante. Elle est certainement très pertinente. C'est effectivement un sujet de préoccupation pour les habitants des localités côtières que la plupart d'entre nous représentent.

Ma première question concerne les bateaux et la recapitalisation. Ne craignez-vous pas que la tendance dans certaines pêches commerciales à adopter le mécanisme des quotas individuels de bateau, celui des quotas individuels transférables (QIT) et celui des quotas individuels incite les intervenants dans d'autres pêches axées sur la compétition à accroître leur capacité de capture en prévision du fait que vous imposerez finalement le système des quotas individuels de bateau dans toutes les pêches?

M. David Bevan: Ce serait en présumant du fait qu'ils savent que l'on fera un historique de la capture ou quelque chose d'analogue. Nous avons indéniablement observé une vaste recapitalisation dans la pêche au homard, motivée par une tentative de maximiser la capture et pas par des préoccupations liées à l'implantation du système des quotas ou d'une autre mesure analogue. Dans certaines autres pêches qui sont sous le régime des QIT, nous venons de voir des situations extrêmes.

Par exemple, dans la pêche à la goberge et celle au flétan sur la côte ouest, les pêcheurs ont adopté le système des quotas individuels transférables, à la suite de leur dernière saison de pêche concurrentielle — d'une durée de neuf jours dans un cas et de 14 jours dans l'autre —, parce qu'ils avaient saturé les marchés et obtenu de mauvais résultats. Par conséquent, ils ont adopté le système des QIT, en le considérant comme une approche différente pour se sortir d'une situation insupportable.

Je ne me souviens pas d'un cas de capitalisation juste avant l'adoption du système des QIT, en prévision de l'acquisition d'un bâtiment plus gros ou d'une plus grosse part du quota. Je ne pense pas qu'il y eut de cas semblable, car cette démarche comporterait forcément de nombreux risques. Quand finalement on ne gagne pas assez pour couvrir les frais de fonctionnement du bateau, ça cause un problème. Ça s'est déjà vu dans certaines régions où l'on a adopté le mécanisme des QIT et où la taille des bateaux avait changé avec le temps. En fin de compte, les pêcheurs ont décidé de remplacer les gros bateaux qui n'étaient pas du tout aérodynamiques par des bâtiments de taille plus raisonnable.

• (1225)

M. James Lunney: Je pense que la question de la sécurité maritime nous intéresse et nous préoccupe tous. J'éprouve de la compassion pour les pêcheurs qui partent en mer par un temps venteux et froid. La plupart des gens préfèrent s'installer confortablement au chaud au coin du feu et se sentir un peu plus en sécurité. J'ai beaucoup de compassion et d'admiration pour les pêcheurs qui partent en mer dans ces conditions, en particulier ceux de la côte est qui doivent affronter des conditions de givrage. J'admire les pêcheurs qui gagnent leur vie de cette façon.

Par conséquent, nous sommes tous intéressés et préoccupés par des questions comme le givrage, la capacité, les tempêtes de vent très violentes — je pense que vous avez utilisé les termes «prise au vent». Je voudrais toutefois revenir à une question qui a été abordée tout à l'heure.

J'aimerais d'abord mentionner qu'un problème s'est posé sur la côte ouest, à l'occasion du naufrage tragique du *Cap Rouge II*. Le problème qui s'est posé était lié au fait que les équipes de sauvetage de la Garde côtière ne pouvaient pas avoir accès au lieu du naufrage. C'est un problème qui a maintenant été réglé par l'intermédiaire de la Garde côtière.

Ces nouveaux règlements auraient-ils un impact positif sur la sécurité d'un bâtiment comme celui-là? Pouvez-vous faire des commentaires à ce sujet?

M. Victor Santos-Pedro: Oui, il aurait un impact car, premièrement, un des facteurs impliqués dans le naufrage du *Cap Rouge II* est que des modifications importantes avaient été apportées à ce bâtiment. Il n'était pas utilisé aux fins pour lesquelles il avait été conçu. Un filet beaucoup plus gros avait été fixé au bateau. Plusieurs autres problèmes d'ordre opérationnel se posaient. Le capitaine de ce bateau n'en connaissait pas les capacités précises et en l'absence de contrôle, cette regrettable tragédie s'est produite alors qu'à mon avis, elle aurait pu être évitée si l'on avait fait une vérification de la stabilité et des capacités de ce bâtiment.

M. James Lunney: Merci. Nous voulons certainement éviter d'autres accidents et pertes de vie tragiques en mer semblables.

Dans le même ordre d'idée, nous apprécions les nouveaux bateaux de sauvetage dont s'est équipée la Garde côtière pour la recherche et le sauvetage. Nous sommes heureux que ces bateaux de sauvetage soient mis en service. Ils sont à la fine pointe du progrès et ils sont en

mesure d'effectuer des sauvetages en mer dans de très mauvaises conditions météorologiques.

Je reviens à la question des règles concernant le remplacement des bateaux. Si elles ont pour conséquence d'autoriser l'utilisation de bateaux de plus grosse taille — un de mes collègues a abordé ce sujet, mais je ne suis pas sûr d'avoir très bien compris —, ne craignons-nous pas que ces règles puissent entraîner une concentration dans ce secteur et le remplacement de petits bateaux plus sécuritaires par de gros bateaux ainsi qu'un exode supplémentaire de travailleurs de ce secteur?

C'est un sujet de préoccupation sur la côte ouest et sur la côte est.

M. David Bevan: C'est une des premières raisons pour lesquelles les règles sur le remplacement des bateaux ont été mises en place, dans la région de l'Atlantique du moins. En Colombie-Britannique, de nombreuses pêches ont adopté le système des QIT. Une concentration s'est produite dans le secteur, c'est indéniable, et les quotas ont été accumulés sur certains des bateaux, si bien qu'ils prospèrent. Cela a eu une incidence sur les taux de participation et a réduit la participation à ces pêches.

Au Canada Atlantique, nous avons mis en place des règles sur le remplacement des bateaux dans le but d'éviter une surcapitalisation et des faillites qui entraînent une concentration. En outre, des politiques qui sont en place dans cette région depuis plusieurs années interdisent aux détenteurs de licences de se racheter mutuellement des licences et d'accumuler des quotas entre les mains du même titulaire. Dans les endroits où l'on n'a pas adopté le système des QIT et où l'on pratique des pêches concurrentielles ou des pêches axées sur les quotas individuels, des politiques interdisant la consolidation sont en place.

C'est ainsi que nous nous trouvons dans la situation actuelle, qui se caractérise par des difficultés économiques dans de nombreuses pêches de la région de l'Atlantique, dans le contexte desquelles les pêcheurs n'ont pas pu changer de méthode de pêche en raison des politiques en place et où ils n'arrivent pas à gagner leur vie, leurs revenus n'étant pas suffisants pour couvrir leurs dépenses. C'est une grave préoccupation qui est évidemment à l'origine de discussions fédérales-provinciales à Terre-Neuve et dans le voisinage du détroit de Northumberland, avec la participation de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick.

Nous n'avons pas compris quelle était votre préoccupation, à moins que les flottilles n'aient décidé d'adopter le système des quotas individuels transférables.

Le président: Merci, monsieur Bevan.

• (1230)

M. James Lunney: J'aurais encore une toute petite question à poser.

Le président: Nous l'écouterons plus tard. Je pense qu'il restera assez de temps pour un autre petit tour de questions. Je voudrais toutefois poser deux ou trois questions qu'il est, à mon avis, essentiel de poser.

Vous faites des commentaires contradictoires. Vous signalez d'une part qu'un faible pourcentage des pêcheurs côtiers sont actuellement concernés par les limites de longueur de 45 pieds et de 65 pieds, surtout à Terre-Neuve. Par ailleurs, les facteurs de risque, en raison desquels un test de stabilité est requis, incluent des modifications, un changement d'activités de pêche, l'installation de citernes antiroulis, des chargements liquides, des viviers, les conditions de givrage et une grande prise au vent. Par conséquent, je pense que dans l'est du Canada, aucun bateau ne pourrait être dispensé du test de stabilité, ou très peu du moins.

L'hon. Lawrence MacAulay: Tout à fait.

Le président: J'aimerais faire un bref commentaire.

Monsieur Bevan, vous avez mentionné à plusieurs reprises que la surcapitalisation pouvait entraîner une surpêche. Je pense que nous le comprenons, mais il faudrait être clairs et être respectueux envers l'industrie de la pêche. Ce sont des gens d'affaires. Ces personnes-là ne décideront pas de faire construire un bâtiment d'un demi-million de dollars qu'elles n'ont pas les moyens d'exploiter, pas plus qu'un agriculteur n'achètera une machine agricole de 250 000 \$ s'il peut accomplir le même travail avec une machine de 50 000 \$. La question est venue sur le tapis parce que nous avons établi des limites arbitraires de 34 pieds 11 pouces, 44 pieds 11 pouces et 64 pieds 11 pouces. Les pêcheurs contournent cette règle en faisant construire des bateaux plus larges et plus hauts. Tous ces changements compromettent en fin de compte la sécurité maritime.

En ce qui concerne la surpêche, sous le régime des QIT, c'est-à-dire si les captures des pêcheurs sont limitées — et vous avez fait des commentaires à ce sujet, tout à l'heure, si je ne me trompe —, quelle différence cela ferait-il s'ils capturaient le poisson avec un bateau de 50 pieds de long ou avec un de 44 pieds 11 pouces de long? Le même bateau participe peut-être à la pêche côtière au homard. Certains exploitants pêchent dans le Banc Georges avec des bâtiments de 34 pieds 11 pouces de long. Nous ne recommandons pas de le faire, mais ces pêcheurs ont une licence pour la pêche côtière au homard. Ils n'ont pas les moyens d'avoir deux bateaux et, par conséquent, ils vont pêcher dans le Banc Georges avec un petit bateau construit pour la pêche côtière.

Je ne voudrais pas devoir faire le travail que vous faites, mais j'estime que vous devriez faire preuve d'un peu plus de latitude, car d'autres problèmes se posent également.

En ce qui concerne la surcapitalisation, j'aimerais obtenir une réponse, car c'est une décision d'affaires.

M. David Bevan: S'il s'agit d'une pêche soumise au régime des quotas individuels transférables ou d'une pêche soumise au régime des quotas individuels, il n'est pas nécessaire de contrôler la décision d'affaires. Ce qui cause un problème, c'est que la plupart des entreprises ont plusieurs licences. Si elles pêchent activement dans plus d'une pêche, que la limite de longueur — en ce qui concerne la pêche au homard, par exemple — est de 44 pieds 11 pouces et que la personne concernée pratique une pêche soumise au régime des QIT pour les poissons de fond, ça cause un problème. De toute façon, compte tenu de leur conception, la plupart des homardières que j'ai vus récemment en Nouvelle-Écosse ne conviendraient pas pour la pêche au chalut. Lorsqu'on est dans une situation de pêche polyvalente, le calcul devient un peu plus complexe.

Le président: La longueur est limitée à 44 pieds 11 pouces en ce qui concerne la pêche au homard. Les pêcheurs contournent la règle en plaçant une allonge de quatre pieds de long — boulonnée au bateau dans certains cas, alors que dans d'autres, il s'agit d'une simple plate-forme — à l'extrémité du bateau et élargissent celui-ci pour que

la largeur soit de 26 pieds, ce qui pose un tout autre type de problème de stabilité.

Quelle serait la différence entre cela et autoriser l'utilisation d'un bateau d'une longueur de 50 pieds, avec une carène normale et une largeur de 22 pieds? Ça engendrerait peut-être une légère capacité supplémentaire, mais elle ne serait pas extrême dans la pêche au homard, où l'on est limité par les casiers.

M. David Bevan: Nous avons fait une enquête auprès des détenteurs de licences. La plupart d'entre eux veulent que la limite de 45 pieds de long soit maintenue. Ils craignent de ne pas pouvoir déplacer les casiers aussi rapidement et... La pression de pêche augmente lorsqu'on investit davantage, qu'on utilise un plus gros bateau et qu'on pêche de plus en plus vite et de plus en plus loin.

Les habitudes de pêche actuelles sont tout à fait différentes de ce qu'elles étaient et les pêcheurs de homard retirent leurs casiers et les déplacent jour et nuit pendant la saison; ils font des choses qu'ils n'avaient jamais faites autrefois. Ces changements exercent des pressions supplémentaires sur le stock. Cela représente également des pressions économiques supplémentaires, car les pêcheurs investissent de telles sommes d'argent dans leur licence et dans leurs engins de pêche que, malgré des captures abondantes, ils ont de la difficulté à joindre les deux bouts. C'est pourtant précisément le type de problème que nous espérons éviter.

Je suis d'accord avec ce que vous dites à propos de la limite de 45 pieds de long mais, compte tenu du fait que certains bateaux ont maintenant plus de 27 pieds de large et qu'ils sont équipés de très gros moteurs — de 700 à 800 chevaux —, en raison des nombreux coûts et des nombreuses dépenses, les pêcheurs sont obligés de faire de la pêche intensive pour maintenir ces bateaux en activité. Toute baisse des prix du poisson, toute hausse des dépenses ou toute diminution des stocks est susceptible de causer de nombreux problèmes.

C'est le type de situation que nous voulons éviter en imposant ces limites, mais il est clairement essentiel d'examiner d'autres possibilités d'atteindre le même objectif. L'individu qui pratique une pêche axée sur la compétition sera disposé à investir peut-être plus dans son propre intérêt qu'il ne serait disposé à le faire dans le cadre d'un effort collectif, sous le régime des quotas individuels transférables ou d'autres régimes analogues. Vous feriez probablement davantage d'investissements si vous aviez une possibilité de récolter plus de poisson. Les gens se comportent de la façon qui leur semble la plus logique.

● (1235)

Le président: Nous avons une autre question de M. Simms. Nous essaierons ensuite de faire un bref tour de questions supplémentaire, si mes collègues ont encore une question à poser.

Je voudrais faire une observation supplémentaire concernant le pêcheur qui a un bateau de 44 pieds 11 pouces de long et qui y a placé une plate-forme ou une allonge boulonnée de quatre pieds de long. Cela revient toujours au fait que, quand les pêcheurs investissent, ils veulent récupérer leur argent.

Les restrictions n'ont pas changé, mais ils ont maintenant en fait un bateau de 50 pieds de long. La différence serait que s'ils utilisaient un bâtiment de 20 à 22 pieds de long, ils ne consommeraient que cinq litres de carburant à l'heure au lieu de 40 ou 50 litres. Ils économiseraient de l'argent et il serait plus rentable de construire un bateau qui fonctionne bien plutôt que d'en transformer un pour contourner certaines règles.

J'entame largement le temps dont dispose encore le comité et, par conséquent, je donne la parole à M. Simms.

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.): Vous avez dit que les pêcheurs ne tiraient pas parti des assouplissements qui ont été apportés en 2003, monsieur Bevan. Pourriez-vous donner des renseignements plus précis à ce sujet? Qu'est-ce qui vous permet de dire qu'ils n'en ont pas tiré parti et quelles sont les règles précises responsables de cet assouplissement?

M. David Bevan: On se base sur une série de dix principes, et nous pourrions vous faire parvenir un exemplaire de la documentation. En bref, les pêcheurs ne sont pas autorisés à accroître la capacité globale, ni à créer un besoin supplémentaire de poisson; un certain nombre de choses leur sont interdites. Certains de ces principes sont dans le document que nous avons présenté. La difficulté était qu'il aurait fallu qu'ils adoptent un régime de quotas individuels ou un régime de quotas individuels transférables ou un type de pêche semblable.

Comme je l'ai signalé tout à l'heure, notre structure des droits de licence est dissuasive à cet égard car une licence pour une pêche concurrentielle coûte moins cher qu'une licence pour une pêche axée sur les quotas individuels ou sur les quotas individuels transférables.

Les pêcheurs n'ont pas voulu changer de système et ils ont recours au système informel que j'ai décrit tout à l'heure pour obtenir le même résultat sans avoir à payer le coût supplémentaire. Cette façon de procéder ne nous a toutefois pas permis d'aller de l'avant avec les modifications aux règles sur le remplacement des bateaux. Cette situation engendre une grande inertie. Les pêcheurs n'ont pas voulu apporter les changements fondamentaux à la gestion de la pêche.

Je pense que cette situation touche à sa fin, car en raison du piètre rendement économique actuel des pêches dû à des facteurs macroéconomiques globaux, nous sommes maintenant obligés d'examiner toutes ces questions.

M. Scott Simms: Je répugne à le faire, car je déteste que quelqu'un me paraphrase, mais je pourrais peut-être vous paraphraser; il s'agit peut-être d'une rétribution à un certain degré. À propos de conservation et de taille de la flottille, serait-il serait juste de dire que nous protégeons plutôt les pêcheurs que l'espèce?

M. David Bevan: Un peu les deux. Si nous laissons l'entière liberté, sans imposer de limite sur les bateaux, quelqu'un fera un gros investissement et les autres pêcheurs se sentiront poussés à être en compétition avec lui; tous les pêcheurs se retrouveront dans une situation où la capture légale ne sera plus suffisante pour supporter leurs investissements et pour payer leurs factures. Par conséquent, ils feront n'importe quoi pour payer ces factures.

M. Scott Simms: J'essaie de comprendre cette façon de voir.

Je ne dispose pas de beaucoup de temps, mais j'ai quelques autres questions à poser. Vous avez signalé notamment que nous publierions pour 2007 dans la *Gazette* les nouvelles règles concernant les petits bateaux. Est-ce bien cela?

• (1240)

M. Victor Santos-Pedro: Oui.

M. Scott Simms: Avez-vous reçu beaucoup de commentaires des pêcheurs exploitants concernés?

M. Victor Santos-Pedro: Nous avons reçu beaucoup de commentaires. Je ne sais plus combien, mais plus de 2 000 pêcheurs ont assisté aux réunions que nous avions organisées. Nous recueillons des commentaires sur les propositions depuis deux ans à deux ans et demi.

Nous avons par conséquent entendu beaucoup de commentaires. Les exigences liées à la stabilité sont un des aspects importants qui ressortent de ces commentaires.

M. Scott Simms: Ont-ils également fait des commentaires sur les coûts, comme dans la préoccupation qui a été très bien exposée par mon collègue, M. MacAulay?

M. Victor Santos-Pedro: Bien sûr.

M. Scott Simms: J'aurais une dernière question à poser. Vous avez la photo sous les yeux, mais je présume que beaucoup de personnes, en tout cas à Terre-Neuve et au Labrador, attendent une issue en ce qui concerne la situation du *Ryan's Commander*. Pouvez-vous donner des informations à ce sujet dans le temps dont je dispose encore?

M. Victor Santos-Pedro: L'information que nous pouvons vous donner est que le Bureau de la sécurité des transports publiera le rapport final le 23 novembre. Nous aurons alors son rapport final et ses recommandations.

M. Scott Simms: Pouvez-vous donner quelques informations plus précises au sujet de votre intervention dans cette affaire?

M. Victor Santos-Pedro: Tout ce que je peux vous dire, c'est que j'ai inspecté le bateau. Notre intervention est que ce bateau est un bateau inspecté. Il était exploité...

Je ne peux vous donner aucune information que pourrait contenir le rapport. Notre intervention est qu'il s'agit maintenant d'un bateau qui a été inspecté et que, par conséquent, des plans ont été présentés. Transports Canada les a approuvés.

M. Scott Simms: Êtes-vous en mesure de faire des commentaires sur le système de lestage qu'il utilisait et sur les controverses qui le concernent?

M. Victor Santos-Pedro: Non, notamment parce que je ne sais même pas quel système de lestage était en place.

M. Scott Simms: C'est bien. Merci.

Le président: Le temps dont vous disposiez est maintenant écoulé, monsieur Simms.

Madame Bell, vous avez la parole.

Mme Catherine Bell: J'aimerais revenir au dernier volet de la question que j'ai posée tout à l'heure, concernant les coûts que cela entraînerait pour les pêcheurs dont les bateaux vieillissent et qui ne peuvent peut-être plus les modifier de façon à ce qu'ils soient conformes aux nouveaux règlements. Ont-ils accès à des prêts, à des subventions ou à un autre type d'aide pour leur permettre de continuer à pêcher?

Pour bien des pêcheurs de ma région, c'est leur vie; c'est un mode de vie qu'il ont adopté depuis plusieurs générations. Ils ont hérité de leurs bateaux. Dans certains cas, c'est leur seule possession. Je me demande si on a pensé à mettre en place un certain type d'aide pour permettre à ces personnes-là de rester dans l'industrie.

Monsieur Bevan, vous avez dit qu'il serait regrettable que quelques-uns d'entre eux ne soient pas en mesure de répondre aux engagements ou aux critères. Je serais curieuse de savoir si on a examiné cet aspect de la question.

M. David Bevan: Je pense avoir signalé que, dans certains types de pêches, les parties concernées n'ont pas suffisamment de revenus pour qu'il leur reste un surplus après avoir payé leurs coûts variables. Il s'agit du coût du carburant, de la nourriture, des appâts et de l'équipement. Ces personnes n'ont pas des revenus suffisants pour recapitaliser. Elles exploitent de vieux bateaux et n'ont pas les ressources nécessaires pour les recapitaliser. C'est une question que nous examinons dans le contexte de certaines études que nous faisons en collaboration avec les provinces et des consultations en cours à Terre-Neuve et au Labrador, ou de celles que nous tiendrons également dans d'autres régions du Canada Atlantique.

Dans l'Ouest, nous n'avons pas eu autant de problèmes dans les pêches, à l'exception de la pêche au saumon, où nous avons géré les pêches sous le régime des QIT. Les rendements économiques ont été raisonnables et ont permis la recapitalisation nécessaire. La situation n'est donc pas la même.

Nous n'envisageons pas pour l'instant de mettre en place un programme d'aide ni un programme consistant à accorder des subventions fédérales pour réinventer les pêches. Des discussions sont toutefois en cours et il faudra voir où elles aboutiront.

● (1245)

Mme Catherine Bell: Merci.

Le président: Monsieur Kamp.

M. Randy Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission, PCC): Merci pour toute cette information intéressante. Je ne suis pas sûr de comprendre en quoi consiste un livret de stabilité. Pourriez-vous donner quelques éclaircissements à ce sujet et indiquer quel serait éventuellement le rapport entre ce livret et la formation? Je présume — cela me semble du moins logique — que, même avec le plus stable des bateaux, si l'on a affaire à quelqu'un qui ne sait pas comment le manoeuvrer, cela causera des problèmes de sécurité en mer. Existe-t-il actuellement des exigences en matière de sécurité ou de formation qui font partie intégrante du système?

M. Victor Santos-Pedro: L'aspect le plus important du livret de stabilité est en fait lié à la façon dont son contenu — qui peut être dans une langue très étrangère pour le pêcheur —, est traduit de sorte à communiquer à son utilisateur l'information nécessaire concernant les conditions du bateau en ce qui concerne son chargement, son départ du port, le volume du chargement, l'emplacement des engins, etc.

Nous accordons beaucoup d'attention à cet aspect et ce, pour plusieurs raisons. L'une est que nous sommes convaincus que les règlements ne peuvent pas suffire à réduire le taux d'accidents et que l'un des aspects concernant la stabilité est que nous nous appliquons avant tout à sensibiliser les architectes navals qui préparent les livrets de stabilité afin qu'ils s'arrangent pour donner aux pêcheurs des explications qu'ils puissent comprendre. Une de nos exigences est que l'architecte naval explique le livret aux pêcheurs. Nous imposons une exigence, qui ressemble à une norme, ayant pour but de simplifier la compréhension de son contenu. En outre, pour ceux qui suivent la formation en vue d'obtenir le certificat de capitaine de bateau de pêche, nous examinons les possibilités d'incorporer au programme de cours les connaissances nécessaires pour lire un livret de stabilité rendu accessible à toutes fins utiles; nous encourageons vivement tout type de formation dans ce domaine. En Colombie-Britannique, par exemple, l'organisme appelé Fish Safe BC a mis en place un projet pilote qui dispense aux pêcheurs une formation pratique concernant les problèmes liés à la stabilité. De nombreux participants qui pêchent depuis des années estiment avoir appris quelque chose à la suite de cette formation.

Nous examinons également ces aspects-là, car ils sont très importants.

Le président: Merci.

Avez-vous une petite question? Allez-y.

M. James Lunney: Merci, monsieur le président.

J'apprécie cette réponse. Lorsque je me suis mis à participer à cette discussion, je pensais que vous parliez d'un livret normalisé sur la stabilité, mais d'après ce que vous venez de dire, il s'agit plutôt d'un livret contenant non seulement de l'information normalisée, mais aussi des renseignements s'appliquant à un type de bateau particulier.

La brève question que je voudrais vous poser concerne l'incident relaté par M. Manning, si je ne me trompe, concernant un pêcheur qui avait perdu son bateau en pleine saison de pêche, dont le bateau de remplacement excédait la longueur limite de deux pieds et demi, et qui avait dû le faire raccourcir de quelques pieds pour pouvoir continuer à pêcher pendant les dernières semaines de la saison. Quand nous établissons des règlements, prévoit-on une certaine flexibilité ou une certaine latitude pour tenir compte des circonstances particulières? Dans le domaine du zonage municipal, on utilise les termes «usage dérogatoire légal». Vous pourriez permettre à un pêcheur de terminer sa saison de pêche avec un bateau non conforme pour autant qu'il ne soit pas dangereux. Ne pourriez-vous pas laisser une certaine latitude et insérer dans les règles une clause dérogatoire en prévision de circonstances exceptionnelles?

M. David Bevan: Nous avons prévu une certaine flexibilité en ce qui concerne le remplacement temporaire des bateaux. Je ne suis pas très au courant des circonstances de l'affaire mentionnée et, par conséquent, je ne peux pas donner de réponse précise en ce qui la concerne. Si un pêcheur perd son bateau dans une zone hauturière ou côtière, on lui laisse une certaine latitude pour le remplacer à titre temporaire, en attendant qu'il ait trouvé une solution permanente.

Je ne sais pas très bien ce qui s'est passé dans ce cas-là. Il est possible qu'il ait acheté un bateau destiné à remplacer le précédent de façon permanente et qu'il ait dû par conséquent le modifier, mais je ne peux pas donner une réponse précise en ce qui concerne ce cas particulier.

● (1250)

M. James Lunney: Nous ne voulons pas que les règlements aient pour conséquence que les pêcheurs optent pour une solution qui augmenterait en fait les risques, parce qu'elle consiste à modifier un bateau pour se conformer à un règlement, alors que cela pourrait réduire sa stabilité. Quoi qu'il en soit, j'apprécie le fait que l'on accorde une certaine latitude.

Merci beaucoup.

Le président: Merci.

J'ai une petite question à poser, chers collègues. Je vous demanderais de ne pas quitter la pièce. Je voudrais examiner rapidement cette lettre, si possible.

La question que je voudrais poser aux témoins est la suivante: les restrictions concernant la longueur des bateaux sont-elles les mêmes sur la côte ouest que sur la côte est?

M. David Bevan: Non, il ne s'agit pas des mêmes restrictions.

Dans le Golfe, on utilise un bateau de 42 pieds de long pour la pêche au homard. Dans le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, on utilise des bateaux de 45 pieds. Dans l'Atlantique, des limites de 65 pieds sont courantes. Cependant, en Colombie-Britannique, on pratique des pêches sous le régime des QIT et la question a moins d'importance. Cela diffère.

Les mesures de gestion sont fondées sur les décisions et les choix des intervenants et sur les mesures qu'il est essentiel de prendre pour que les pêches soient rentables. Sous le régime des QIT, la taille du bateau n'a pas vraiment beaucoup d'importance.

Le président: Je connais le système des QIT.

J'aimerais savoir ceci: est-ce que des restrictions sont imposées sur la longueur des bateaux sur la côte ouest?

M. David Bevan: Pour certains types de bateaux. Il faudrait que je me renseigne pour pouvoir donner des informations plus précises, mais certaines des flottilles sont assujetties à des restrictions concernant la taille. Certaines restrictions sont applicables aux pêches au filet maillant, si j'ai bonne mémoire.

Le président: La plupart des bateaux de la flottille des senneurs du Canada Atlantique ont une longueur de 64 pieds 11 pouces. Le même type de restrictions s'applique-t-il à la flottille de senneurs de la côte ouest?

M. David Bevan: Je ne sais plus en ce qui concerne la flottille de senneurs.

En tout cas, en ce qui concerne la flottille de pêche au filet maillant, qui permet de pêcher le saumon, la période d'ouverture est de près de 12 heures, et des restrictions de taille sont également applicables à ces types de flottilles.

Le président: Je voudrais savoir ce qui suit, monsieur Bevan. L'absence de restrictions en ce qui concerne la longueur des bateaux sur la côte ouest a-t-elle entraîné une surcapitalisation? Les pêcheurs ont-ils investi davantage d'argent dans leurs bateaux et ont-ils par conséquent intensifié leurs efforts de pêche, parce qu'ils n'étaient plus capables de joindre les deux bouts?

Y arriveront-ils? Bien qu'il ne s'agisse pas d'un règlement officiel, existe-t-il une limite au-delà de laquelle ce n'est plus rentable? Bien que certains pêcheurs puissent commettre l'erreur de dépasser cette limite, la plupart d'entre eux restent-ils en deçà?

M. David Bevan: En ce qui concerne la pêche au saumon, et antérieurement à la pêche au hareng, et le remplacement des bateaux, on ne pouvait pas remplacer son bateau par un de plus grosse taille. Aucune limite précise n'était imposée; mais il était entendu qu'on ne pouvait pas remplacer son bateau par un plus gros.

Il s'agit des pêches assujetties à une période d'ouverture. On serait incité à s'équiper d'un plus gros bateau pour tirer le meilleur parti d'une période d'ouverture de deux jours, d'un jour ou de 12 heures, pour la pêche au saumon ou au hareng, par exemple.

Lorsqu'il n'y a pas de période d'ouverture et que l'on est sous le régime des QIT, c'est aux propriétaires de bateaux de réfléchir à ce qu'ils veulent faire. En ce qui concerne les pêches concurrentielles, il existe des limites de taille en Colombie-Britannique également.

Le président: Merci.

J'aimerais savoir si tous les membres du comité ont eu l'occasion de lire la lettre. Voyez-vous ce que nous demandons? Elle contient deux ou trois points concernant les audiences de l'autre jour, avec le ministre et il s'agit d'audiences (hearings) et pas de harengs (herrings).

Une voix: Ce sont des «red herrings» (harengs rouges ou faux-fuyants).

Le président: Je pense que ce sont des harengs assez normaux et ils se dirigent en bancs dans la bonne direction.

Êtes-vous d'accord qu'on envoie cette ébauche de lettre pour obtenir des renseignements supplémentaires?

M. James Lunney: Je voudrais faire un bref commentaire, monsieur le président.

J'approuve bien entendu cette initiative. Je pense que nous approuvons tous le principe de la lettre. Cependant, la dernière phrase dit ceci: «Nous vous serions reconnaissants de nous acheminer le tout au moins deux semaines avant la comparution prochaine de vos fonctionnaires au sujet des dépenses ministérielles».

Le président: C'est une question que nous devons examiner également.

M. James Lunney: Oui, et c'est très bien. Nous ne voulons pas refaire la lettre, je suppose, mais il serait peut-être plus poli d'écrire ceci: «nous apprécierions de recevoir la documentation au moins deux semaines d'avance». Cette tournure a moins l'apparence d'un ordre adressé au ministre et plus celle...

Le président: Je n'ai aucune objection. D'accord?

Des voix: Oui.

Le président: Bien, la proposition est adoptée.

● (1255)

L'hon. Gerry Byrne: Monsieur le président, j'ai posé trois questions aux fonctionnaires il y a quelque temps.

Le président: Je pense que nous avons reçu les réponses et que nous vous les avons communiquées à la dernière séance.

L'hon. Gerry Byrne: Non, je ne les ai pas reçues à la dernière séance.

Le président: Dans ce cas, assurez-vous de les récupérer car elles sont arrivées et je pensais que nous vous les avions transmises. Je suis désolé.

La séance est levée.

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

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

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

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

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