



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 021 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le lundi 6 novembre 2006

Président

M. Gerald Keddy

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

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

Comité permanent des pêches et des océans

Le lundi 6 novembre 2006

•(1150)

[Traduction]

Le président (M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC)): Nous reprenons nos travaux.

Je souhaite la bienvenue à nos prochains témoins, qui nous entretiendront de la stabilité des bateaux, MM. Normand Cull, Hubert Randell et Dwight Spence — lequel est censé venir. Son nom est inscrit, mais il n'est pas encore arrivé.

Pourrions-nous commencer sans tarder, messieurs? Ce serait bien si vous pouviez limiter vos exposés à dix minutes. Si votre mémoire est trop long à lire, je vous demanderais de nous le résumer dans vos propres mots, si c'est possible. Nous sommes ici pour entendre ce que vous avez à dire, et nous ne voulons pas manquer de temps.

N'oubliez pas que nous avons l'interprétation simultanée. La majorité d'entre nous parlons plus vite que nos interprètes peuvent traduire; nous vous demandons donc d'avoir un débit raisonnable.

Allez-y, messieurs.

M. Normand Cull (pêcheur, à titre personnel): Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, honorables membres du comité, je m'appelle Normand Cull et je suis propriétaire-exploitant d'une entreprise depuis 1984. J'ai commencé à pêcher avec mon père dès l'âge de neuf ans et je me souviens très bien... Je ne sais pas si certains d'entre vous le savent, mais à l'époque, on achetait la farine par sacs de 100 livres. Je me souviens très bien que lorsque ma mère me confectionnait mon ciré, elle se servait de ces sacs. Elle les mettait à tremper dans l'huile de lin, d'ailleurs je me souviens encore de l'odeur.

Je vous épargnerai les détails de ma vie de pêcheur parce que cela prendrait toute la journée à raconter.

Laissez-moi vous dire que j'ai assisté à bien des changements au cours des cinquante ans que j'ai passés dans l'industrie. J'ai tout d'abord pêché sur un bateau. J'ai ensuite travaillé à terre, puis je suis retourné en mer. La pêche, c'est ma vie, et je vais probablement m'y consacrer jusqu'à la retraite.

J'ai siégé à plusieurs comités. J'ai été président du comité 3KN sur la crevette de 1997 à 2003, dont j'assume actuellement la vice-présidence. J'ai été membre du comité consultatif sur la crevette du Nord de 1997 à 2003. Je suis actuellement président du comité local des pêcheurs et membre depuis peu du Groupe de travail sur les pêches dans la péninsule Northern. J'ai été vice-président du conseil d'administration de SABRI — St. Anthony Basin Resources Incorporated — et nommé président du comité 3KN sur la crevette pour un autre mandat, nomination que j'ai refusée pour occuper le poste de vice-président.

Après le moratoire sur la pêche à la morue décrété en 1992, j'ai fait comme beaucoup d'autres pêcheurs et je me suis tourné vers la pêche au crabe, ce qui nous a bien réussi pendant quelques années. Les

saisons étaient cependant très courtes en raison de la faiblesse des quotas. Nous nous contentions pour la plupart de bateaux de 35 à 45 pieds, puisqu'il était inutile d'avoir de plus gros bateaux pour embarquer la quantité de crabes à laquelle nous avions droit. Les prix étaient plus ou moins bons suivant les années.

En 1997, après certaines démarches, un groupe de pêcheurs dont je faisais partie s'est vu octroyer une allocation de pêche à la crevette nordique. Plusieurs rencontres et séminaires ont été tenus dans toute la province, au cours desquels on demandait aux pêcheurs de s'équiper pour ce qu'on qualifiait de mine d'or du Nord. Comme beaucoup d'autres pêcheurs, je n'avais aucune intention d'adapter mon bateau pour la pêche à la crevette. Je me rappelle très bien que les transformateurs du poisson nous disaient qu'il fallait se préparer à cette abondance de crevettes. Ils nous avaient dit la même chose pour la pêche à la morue.

On pêchait avec des bateaux de 34 pi 11 po et 64 pi 11 po et les règles à ce sujet n'ont pas changé. Les quotas et les allocations ont beaucoup augmenté depuis, ce qui explique ce très fâcheux problème d'offre excessive combinée à des prix très bas que nous connaissons aujourd'hui. Nous savons tous que la situation actuelle n'est pas viable, en raison notamment du coût du carburant et des taux de change. Sachez qu'à l'heure actuelle, il est très difficile de sortir gagnant.

•(1155)

Depuis que nous nous sommes convertis à ce genre de pêche, les entreprises de transformation ne cessent de nous dire que nos bateaux ne sont pas assez gros et que nous sommes beaucoup trop nombreux. De plus, nous pêchons à une période de l'année où les marchés connaissent un creux. Voilà pourquoi je pense que des changements s'imposent mais je ne suis pas sûr que de plus gros bateaux soient la solution.

J'ai parlé à d'autres pêcheurs, et ils se demandent comment ils pourraient doubler voire tripler leurs dépenses en faisant l'acquisition de plus gros bateaux, quand les bateaux qu'ils utilisent à l'heure actuelle sont déjà au-dessus de leurs moyens. Et ce qu'ils craignent par-dessus tout, c'est de céder ainsi le contrôle de la pêche aux usines de transformation. Mesdames et messieurs, il s'agit-là d'une situation extrêmement inquiétante pour les exploitants pêcheurs. J'y reviendrai tout à l'heure un peu plus en détail.

À mon avis, et tout ce que j'ai dit, messieurs, est... Même si j'ai siégé à plusieurs comités, je n'ai pas eu l'occasion de rencontrer les pêcheurs que je représente. J'ai seulement discuté avec quelques-uns, notamment sur la question des quais, et la principale raison pour laquelle je suis ici...

Le président: Monsieur Cull, tout ce que vous nous dites est très important, mais j'aimerais que vous nous parliez davantage, si possible, de la stabilité des bateaux, particulièrement des essais de stabilité imposés par Transports Canada, du coût que cela représente pour les pêcheurs et de la stabilité actuelle des bateaux de pêche.

La plupart des pêcheurs estiment que leurs bateaux sont très bien équipés, stables et prêts à prendre la mer. Or, il y a certaines difficultés concernant les crevettiers et leur forme. Si nous pouvions nous concentrer sur cet aspect, ce serait utile.

M. Normand Cull: D'accord.

Pour ma part, je m'interroge sur le financement des gros bateaux. La majorité des propriétaires exploitants atteignent l'âge de la retraite et espèrent bien obtenir un bon rendement sur leurs investissements, mais il sera très difficile de convaincre les jeunes de prendre la relève si on ne leur fournit pas l'aide financière dont ils ont besoin. Autrement dit, c'est bien beau de vouloir de gros bateaux de plus de 65 pieds qui répondent aux normes de sécurité, mais où allons-nous trouver l'argent?

On devrait peut-être envisager de moderniser nos bateaux. S'il faut congeler en mer pour avoir un produit de meilleure qualité, ce serait peut-être une solution. On pourrait conserver au froid le produit de nos pêches et le mettre en marché au moment propice. Nos employés d'usine conserveraient alors leur emploi.

Les pêcheurs ont investi des millions de dollars dans l'équipement depuis 1997, abandonnant leurs petits bateaux en faveur de bâtiments de 65 pieds, et voilà maintenant qu'on leur dit d'utiliser des bateaux encore plus gros. Les coûts d'exploitation ont doublé, voire même triplé, et la réglementation est devenue telle qu'on ne sait plus à quel saint se vouer. Si on décidait de mettre fin au gel du règlement concernant les bateaux de 65 pieds, alors je pense qu'il faudrait s'assurer de mettre en place les mesures de protection pour que l'industrie reste entre les mains des pêcheurs. Offrons le choix aux pêcheurs et laissons-les décider de ce qu'ils veulent faire.

Sur le plan de la sécurité, si vous pêchez à 200 ou à 150 milles de la côte, vous aurez certainement besoin d'un bateau stable et conçu pour résister aux tempêtes. Je pense que nos bateaux en seront capables si nous pêchons pendant une bonne période de l'année. Mais si vous parlez des mois de décembre, janvier ou février, vous devrez vous équiper d'un plus gros bateau. Je doute même qu'un bateau de 100 pieds puisse naviguer dans les eaux où nous pêchons en janvier et février.

Ce que j'essaie de dire, c'est que je ne pense pas que de plus gros bateaux permettront de régler le problème. Les pêcheurs n'ont plus les moyens de pêcher pour les profits qu'ils réalisent; là est le véritable problème. J'ignore si passer d'un bateau de 65 pieds à un de 80 ou 90 pieds permettrait de remédier à la situation. C'est pourquoi j'ai demandé si plus gros veut nécessairement dire meilleur. C'est peut-être le cas sur le plan de la sécurité, mais je ne suis pas sûr que ce soit vrai, économiquement parlant.

Je ne sais pas si vous voulez que je parle de l'industrie de la chasse au phoque. On en a déjà discuté. J'ai seulement un court paragraphe à ce sujet, mais je pense que les témoins précédents ont tout dit.

Je ne sais pas si vous voulez que je continue.

● (1200)

Le président: Pourriez-vous nous parler de la stabilité des bateaux, monsieur Cull? Transports Canada s'est penché sur un certain nombre de questions, notamment sur la longueur des bateaux de pêche, mais aussi sur les essais de stabilité qui seraient menés aux frais des pêcheurs. D'où je viens, dans le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, nous pouvons réduire certains coûts en testant uniquement les coques. Il peut y avoir 50, 60 ou encore 70 bateaux fabriqués selon chaque type de coque et des centaines ayant une coque particulière.

Le type d'équipement est un facteur dont il faut tenir compte. Si vous pêchez plusieurs espèces de poisson, vous utiliserez différents équipements selon les saisons et devrez faire tester chacun de ces équipements. C'est différent si vous devez subir un contrôle des ballasts, comme c'est le cas, je crois, pour les crevettiers de 64 pi 11 po. Si vous transportez de l'eau de ballast, ou pêchez le hareng ou le capelan, il y aura plus de liquide en mouvement dans le bateau. C'est un autre facteur à considérer, tout comme si vous pêchez dans des conditions de givre.

Nous voulons donc savoir ce que pensent les pêcheurs de ces nouvelles règles en matière d'essai de stabilité, parce que je peux vous assurer qu'elles préoccupent grandement les pêcheurs de ma région.

● (1205)

M. Normand Cull: Hier soir, j'ai parlé à un pêcheur — il était censé être ici aujourd'hui — qui s'était entretenu avec des pêcheurs qui étaient déjà passés de bateaux de 65 pieds à des bâtiments encore plus grands. Ils ont dû immobiliser leurs bateaux, parce qu'ils ne pouvaient se permettre de les utiliser et d'en assumer les coûts opérationnels. Alors j'ignore si, économiquement parlant, cela aurait du sens.

Pour ce qui est de la sécurité, oui, si vous pêchez dans des conditions météorologiques où il y a du givre, entre autres...

Mais j'essaie de vous expliquer où nous en sommes actuellement. Si nous continuons de pêcher pendant les mêmes mois qu'en ce moment, je crois que nous n'avons aucun besoin de dépasser la limite des 65 pieds. Il est souhaitable de prévoir certaines variations, au cas où je voudrais ajouter huit ou dix pieds au bateau que j'ai déjà, par exemple, afin d'améliorer ma pêche à la crevette ou autre. Mais il faut laisser les gens décider seuls. Je ne crois pas qu'il faille forcer quiconque à passer à un navire de 85 ou 100 pieds. Offrez cette option et laissez les pêcheurs en décider eux-mêmes, parce que plus leur bateau sera grand, plus ils auront de l'appétit.

Je dois me rappeler que, si je passe d'un bateau de 65 pieds à un navire de 80 pieds, par exemple, il me faudra un officier mécanicien, un lieutenant et un commandant qui soient tous brevetés. Tout cela engendre des coûts. Vous n'attirez probablement pas un patron d'embarcation sur ce bâtiment en lui proposant le même salaire que s'il s'agissait d'un bateau de 65 pieds. Si vous êtes un capitaine certifié détenant un permis de classe 1, vous exigerez une rémunération plus élevée.

Vous devez prendre tout cela en considération. Cela coûtera beaucoup plus cher avec un bateau de 65 pieds.

Le président: Merci, monsieur Cull.

Monsieur Randell.

M. Hubert Randell (constructeur de bateau, à titre personnel): Oui, monsieur.

Le président: Afin que tout le monde comprenne bien, j'aimerais préciser que tous les bateaux de plus de 15 tonnes devront passer un test de stabilité. Certains de vos navires de 34 pi 11 po entreraient dans cette catégorie, mais ils sont peu nombreux.

Ceci dit, allez-y, monsieur.

M. Hubert Randell: Merci.

Je vais lire mes notes et, comme vous le remarquerez, mon opinion diffère de celle de M. Cull, étant donné que je ne suis pas, comme lui, pêcheur. J'oeuvre dans l'industrie de la construction navale, dont j'exprimerai le point de vue.

L'existence même de Terre-Neuve-et-Labrador repose sur la pêche. Tout le monde peut imaginer nos aïeux quittant le port dans la nuit et ramant dans leurs petits doris atteindre les bancs de pêche avant l'aurore. Comme les choses ont changé depuis! Avec les progrès du savoir et de la technologie, nous avons vu plein de bouleversements dans le secteur de la pêche et des bateaux de pêche.

En 50 ans, les pêcheurs sont passés du doris au bateau à casiers, puis au bateau de 35 pieds et ensuite au bateau d'aujourd'hui, celui de 65 pieds. L'époque où le pêcheur ordinaire pouvait assembler quelques pièces dans son hangar pour obtenir le bateau qui allait répondre à ses besoins est révolue. Ainsi a commencé la construction de bateaux de pêche à Terre-Neuve-et-Labrador en réponse à la demande de bateaux de plus en plus gros et toujours plus performants.

Aujourd'hui, beaucoup de petits chantiers se sont lancés dans d'autres types de constructions: voiliers, yachts, bateaux de plaisance. Cependant, la plupart des constructeurs terre-neuviens dépendent encore fortement de la pêche pour l'essentiel de leur travail et doivent respecter les règles qui régissent ce secteur.

Les bateaux et la pêche ont évolué au fil des ans, tout comme les règles qui les régissent. Cependant, depuis 12 à 15 ans, la plupart des constructeurs estiment que ces règles sont demeurées statiques, alors que les besoins de l'industrie et des bateaux ont changé radicalement. M. Cull l'a fait remarquer lorsque nous avons parlé du passage de la pêche de la morue à la pêche à la crevette.

Le changement le plus notable de l'industrie de la pêche est survenu avec le moratoire sur la pêche à la morue, en 1992. À Terre-Neuve, on est passé du poisson de fond aux invertébrés marins. Les bateaux ont dû aller plus loin au large. Il faut maintenant de plus grands réservoirs de carburant, davantage de quartiers pour l'équipage, des compartiments plus grands pour le poisson, des treuils massifs et de l'équipement plus robuste pour tirer les engins, etc. Dans la plupart des cas, les bateaux étaient inadaptés à cette nouvelle pêche. Cela nous a donné beaucoup de travail.

Il a fallu beaucoup de nouveaux bateaux, et modifier les vieux navires de toutes les manières, mais il y avait une contrainte importante: le bateau ne devait pas dépasser 65 pieds. Ainsi a commencé le travail périlleux consistant à modifier la coque et à accroître la hauteur des bateaux pour augmenter le tonnage tout en respectant les limites imposées par le ministère des Pêches et des Océans. Résultat: les bateaux sont conformes, mais moins stables; cette instabilité serait un des facteurs à l'origine de certains accidents tragiques en mer. L'allongement des bateaux au-delà de 65 pieds réglerait beaucoup des problèmes de sécurité actuels.

Changer le règlement sur la longueur des bateaux aurait aussi pour effet de stimuler grandement la construction navale. Depuis huit à douze mois, nos chantiers connaissent un ralentissement majeur de l'activité. Cela est attribuable au prix plus faible pour les produits débarqués, à la force du dollar canadien, au coût élevé du carburant et au mouvement de baisse dans l'industrie après un essor de dix ans, pendant lequel beaucoup de propriétaires ont investi dans de nouveaux bateaux.

● (1210)

Ce ralentissement nous inquiète beaucoup; on craint de ne pas pouvoir conserver notre main-d'oeuvre qualifiée et d'avoir du mal à assurer la relève. Il est bien difficile d'attirer les nouveaux travailleurs et de conserver notre personnel qualifié, quand on ne peut fournir ni emplois à temps plein, ni salaires pouvant rivaliser avec ceux d'industries en pleine expansion comme celle de l'Alberta.

Nous savons que des changements réglementaires sont imminents, et que certains pourraient nuire à la construction navale. Par exemple, le fait de combiner plusieurs permis pour un seul bateau de pêche signifie qu'il faudra moins de bateaux et que nous aurons moins de clients. Cependant, un changement à la règle des 65 pieds serait positif pour la construction navale dans notre province. On demanderait immédiatement des changements aux bateaux, des adaptations et plus de nouveaux navires. La mise à niveau et l'entretien des plus gros bateaux créeraient beaucoup d'emplois en construction navale pour les années à venir. Ils permettraient de conserver un noyau de travailleurs qualifiés dans l'industrie et d'en attirer de nouveaux.

En résumé, je recommande que le ministère des Pêches et des Océans lève la limite de 65 pieds imposée à la longueur des bateaux. Cela amènerait beaucoup d'avantages. Les constructeurs reprendraient confiance dans la sécurité et la fiabilité de leurs produits. Les pêcheurs pourraient disposer de bateaux mieux conçus, plus stables, avec plus de place pour l'équipage, de meilleurs appareils de manutention et des équipements de transformation et de réfrigération plus performants. En outre, cela favoriserait considérablement la construction navale à Terre-Neuve-et-Labrador.

Merci.

•(1215)

Le président: Merci.

Nous allons commencer notre première série de questions avec M. Byrne.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Monsieur le président, nos témoins d'aujourd'hui ont apparemment cerné ce qui me semble être l'enjeu majeur à Terre-Neuve-et-Labrador. Notre comité a la responsabilité d'examiner les nouvelles règles de Transports Canada en ce qui a trait à la stabilité des bateaux, mais cela concerne également le renouvellement des embarcations du MPO ou les exigences en matière de longueur des navires.

J'aimerais adresser l'une de mes premières questions à Norm Cull.

Monsieur, que savez-vous des propositions de règlements de Transports Canada concernant la stabilité des bateaux, ainsi que des changements que le ministère propose en ce qui a trait à une politique d'uniformisation de la conception des coques? Êtes-vous au courant?

M. Normand Cull: Je n'ai reçu aucun communiqué à ce sujet, Gerry.

L'hon. Gerry Byrne: Transports Canada et le syndicat sont-ils entrés en communication avec vous? Quelqu'un vous a-t-il parlé de ce sujet en particulier?

M. Normand Cull: Non, en aucune façon.

L'hon. Gerry Byrne: C'est un fait intéressant, monsieur le président. Il s'agit d'une question importante, qu'on n'a pas vraiment publicisée.

Ici, à Terre-Neuve-et-Labrador, le sujet qui est sur toutes les lèvres et qui intéresse le plus les pêcheurs et les constructeurs de bateaux, c'est le règlement selon lequel on peut passer à un bateau de 34 pi 11 po, 45 pi 11 po ou encore 64 pi 11 po, ce qui constitue toutefois la limite.

Dans cette province, on a manifesté de très vives inquiétudes concernant la politique de séparation des flottilles ainsi que l'intrusion de propriétaires d'usines qui, grâce à des contrats de confiance, rachètent des entreprises de pêche ou les contrôlent, et qui arrivent ainsi à empêcher qu'il y ait des exploitants indépendants et à contourner la politique de séparation des flottilles.

M. Randell a soutenu que la sécurité des pêcheurs en mer dépend moins de la coque que de la taille ou de la longueur du bateau.

Hubert, est-ce que je traduis bien votre pensée?

M. Hubert Randell: Assez bien, oui. Car il existe un règlement du MPO concernant l'indice volumétrique; c'est bien sûr celui qui stipule que le bateau ne peut mesurer plus de 64 pi 11 po. Alors ce qu'ils font, même avec une nouvelle construction et un nouveau carénage, c'est prendre cette longueur maximale — 64 pi 11 po — et tenir compte de l'indice volumétrique que le MPO leur assigne, qui peut être de 11 000 ou 13 000. Mais ils ont une limite de longueur et s'en tiennent à 64 pi 11 po.

Ensuite, ils cherchent une largeur qui leur apportera une stabilité raisonnable. En même temps, ils veulent une cale à poissons d'une certaine taille, de sorte que lorsqu'ils iront à 150 ou 200 milles des côtes, ils pourront ramener 60 000 livres de crevettes, plutôt que seulement 40 000, en un seul voyage. Parce que le MPO leur a attribué un indice volumétrique de 11 000, 13 000 ou autre, ils savent combien doit mesurer leur bateau, en gardant toujours à l'esprit la largeur nécessaire. Si elle est de 20 pieds, eh bien, en

faisant le calcul, ils savent quelle devra être la hauteur de la cale à poissons.

Sur le chantier naval, on a eu un bateau mesurant 60 pieds. Le propriétaire souhaitait accroître sa capacité de transport en ajoutant dix pieds dans le maître-bau. Nous avons dû, à cause du règlement du MPO, retrancher cinq pieds à l'avant du bateau pour pouvoir mettre cet espace dans le maître-bau, ce qui a apporté une meilleure capacité de transport au navire.

Je crois que M. Manning a mentionné avoir entendu des choses stupides avant son arrivée à Ottawa et depuis qu'il y est, et je pense qu'il en entendra encore.

Pendant que nous y sommes, j'aimerais parler de bateaux de 34 pi 11 po. Le MPO a un règlement en vertu duquel les navires ne peuvent dépasser cette limite. Cependant, il en existe un autre selon lequel on peut aller jusqu'à 39 pi 11 po. On peut acheter un bateau qui fait déjà 39 pi 11 po, et s'en tenir à cela. En revanche, on ne peut acheter une embarcation pour l'agrandir à 39 pi 11 po. Et on ne peut se procurer un navire de cette taille s'il a été modifié.

Encore une fois, les règlements en vigueur dépassent l'entendement.

•(1220)

Le président: Nous allons passer à une autre intervention.

Allez-y, monsieur Simms.

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windor, Lib.): Merci beaucoup de votre présence. J'apprécie d'entendre vos deux points de vue — je ne parlerai pas d'opinions opposées, parce que je sais que vous travaillez tous pour le bien commun.

Notre comité a tenu des audiences il y a quelque temps, et M. David Bevan, le sous-ministre, y a comparu. Il a indiqué que l'un des plus grands obstacles à l'augmentation de la taille d'un bateau sont les coûts que cela entraîne pour les exploitants-pêcheurs. Autrement dit, ceux-ci étaient préoccupés par les dépenses, par le fait qu'ils n'aient pas les moyens d'augmenter la taille de leur bateau.

Maintenant, à vous entendre, j'ai l'impression qu'il y a un certain décalage, parce que vous êtes déjà conscient de ce qu'il dénonce. Alors, à votre avis, abstraction faite de ces règlements, vous dites qu'il y aura très peu de bateaux, beaucoup moins que ce qu'Ottawa pense, qui seront visés.

M. Normand Cull: Oui.

Vous voyez, ce que Hubert dit est juste de son propre...

M. Scott Simms: Bien entendu.

M. Normand Cull: ...point de vue, et du mien également. Si le propriétaire d'un bateau de 34 pi 11 po souhaite passer à un navire de 65 pi, je crois qu'on devrait le lui permettre, au même titre que s'il souhaite passer d'un bateau de 65 pi à un autre de 100 pi. Il doit pouvoir prendre cette décision. Mais ce n'est pas parce qu'on effectue un tel changement qu'on peut prétendre avoir besoin d'un million de livres de poisson supplémentaires pour pouvoir entretenir ce bâtiment de 100 pi.

Savez-vous ce qui se produira? Si nous changeons le règlement pour passer de bateaux de 65 pi à 80 ou 100 pi de long, les coûts d'exploitation ne feront qu'augmenter. Et plus ceux-ci sont élevés, plus on voudra de poisson, et qui sait ce qui arrivera. Je ne crois pas que parce que je passe d'un bateau de 65 pi à un navire de 100 pi, il me faudra pêcher plus de poisson que mon semblable, qui reste avec son bâtiment de 65 pieds.

Comprenez-vous ce que je dis? C'est une question de contingents individuels, et autres choses du genre. Si je passe de 65 à 100 pi, je vais probablement dire que j'ai besoin de 500 000 ou d'un million de livres supplémentaires de poisson, parce que maintenant mon bateau coûte beaucoup plus cher à exploiter et que je ne peux fonctionner avec le quota qui m'est attribué.

La sécurité est une préoccupation, tout comme le fait qu'on sera avide de pêcher davantage de poisson, et la surcapacité... Nous parlons d'une situation de surcapacité lorsqu'il faut pêcher beaucoup de poisson pour exploiter une flotte que nous avons déjà et faire fonctionner l'entreprise. Je crains que cette soif ne fasse qu'augmenter si nous passons à une taille supérieure. C'est ce qui inquiète le plus les pêcheurs auxquels j'ai parlé.

M. Scott Simms: En gros, vous diriez à une personne comme M. Bevan que vous êtes déjà conscients de ce qu'il dit. Diriez-vous qu'il craint que vous demandiez un CI plus élevé, qu'il y ait des demandes massives de CI plus élevés?

M. Normand Cull: C'est ce que je pense, en effet.

Si l'on réfléchit un peu... cela n'arrive pas. Nous avons les bateaux que nous avons. Mon bateau fait 65 pieds de long, et je trouve déjà assez difficile de joindre les deux bouts avec lui. Si je dois l'agrandir, il m'en coûtera probablement 2,5 millions de dollars. Compte tenu du prix des matériaux que nous obtenons, si je m'embarque là-dedans, comment vais-je le justifier? la sécurité est bien sûr une inquiétude, mais il faut aussi être en mesure de payer.

Je n'oserais pas affirmer qu'Hubert ou n'importe qui d'autre ne peut pas se le payer. Voyez-vous ce que je veux dire?

•(1225)

M. Scott Simms: Non, non, je parle de votre propre position. L'attitude que je perçois du MPO, c'est que les fonctionnaires ne sont pas certains si vous savez avec certitude dans quelle position vous trouvez. Est-ce logique? Pour moi, vous venez de prouver une chose, et j'aimerais vous citer.

Le président: Vous avez trente secondes.

M. Scott Simms: Monsieur Randell, exportez-vous des produits vers d'autres pays?

M. Hubert Randell: Non, mais j'aimerais bien le faire.

M. Scott Simms: Pour cela, évidemment, bon nombre des modifications qui vous sont imposées devraient changer. Il ne vaut pas vraiment la peine pour vous d'exporter en raison de tout ce qu'il vous en coûterait pour vous réorganiser.

M. Hubert Randell: Sans aucun doute.

M. Scott Simms: Bref, l'exportation n'est vraiment pas une option pour vous, n'est-ce pas?

M. Hubert Randell: Pas en ce moment.

M. Scott Simms: D'accord.

Le président: Monsieur Blais, s'il vous plaît.

[Français]

M. Raynald Blais (Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, BQ): Tout d'abord, monsieur Cull, j'aimerais comprendre un peu mieux la

situation dans laquelle vous vous trouvez relativement à l'aspect sécuritaire des navires.

À votre connaissance, les navires de pêche sont-ils moins sécuritaires qu'auparavant? Sont-ils moins stables maintenant, compte tenu des changements observés au fil des dernières années?

[Traduction]

M. Normand Cull: Il n'est probablement pas sûr d'embarquer sur certains bateaux, ce qui est probablement attribuable à leur conception. Comme Hubert l'a dit, parfois, pour obtenir ce dont ils ont besoin, les pêcheurs doivent construire leur bateau de façon dangereuse. Je pense que c'est ce qui arrive dans certains cas, comme nous le voyons sur l'île, où la taille des bateaux est limitée. C'est arrivé ici il y a quelques jours; un bateau a renversé. Je pense que c'est parce que les bateaux ont dépassé le seuil critique.

Il y a des bateaux de 65 pieds avec lesquels on peut très bien pêcher dans les conditions actuelles, mais si l'on dépasse... À ce temps-ci de l'année, mon bateau est en mer. C'est notre dernier voyage, et je doute qu'il soit en état de nous permettre de pêcher plus tard cette année. En fait, il ne l'est pas. Il y a probablement plus de bateaux ici qui sont en état de prendre la mer au-delà de cette date. Tout dépend. Ce n'est pas à moi de juger si ces bateaux devraient être sur l'eau ou pas. Je ne le sais pas.

C'est une question que vous devriez laisser aux soins de chaque pêcheur. S'ils se sentent en sécurité sur un bateau de 65 pieds, très bien. S'ils croient qu'ils ont besoin d'un bateau plus grand pour des raisons de sécurité, ils devraient pouvoir en décider aussi, mais s'ils agrandissent leur bateau, ne venez pas nous dire que vous avez besoin d'un autre million de livres de poisson. Cela va venir de moi, voyez-vous ce que je veux dire? Cela dépend du CI. Pour que la personne qui décide d'opter pour un bateau de 100 pieds obtienne un million de livres de poisson de plus, tout va dépendre de moi, comme pêcheur, qui veux conserver le bateau que j'utilise déjà.

[Français]

M. Raynald Blais: Vous êtes un pêcheur de crevettes, n'est-ce pas?

[Traduction]

M. Normand Cull: Oui.

[Français]

M. Raynald Blais: Au Québec, j'ai remarqué que pour faire face à la hausse du prix de l'essence, plusieurs crevettiers ont décidé d'installer à l'avant de leur navire cette chose dont j'ignore le nom en français, mais qui permet d'améliorer la résistance.

Utilise-t-on cela ici également?

Monsieur Randell, si vous avez des commentaires à ce sujet, ne vous gênez pas pour les faire.

•(1230)

[Traduction]

M. Hubert Randell: Je ne sais pas si vous parlez des étraves à bulbe. Je pense que c'est ce dont vous parlez. Oui, vous avez raison. Certains pêcheurs de Terre-Neuve en utilisent aussi, pour améliorer le rendement du carburant. Encore une fois, l'étrave est censée améliorer la stabilité du bateau aussi. Elle élimine le tangage à l'avant du bateau. Elle semble être l'une des dernières technologies dans l'industrie de la construction navale aujourd'hui.

[Français]

M. Raynald Blais: Lorsque vous faites des modifications à un bateau, de quelle façon vérifiez-vous si cela peut être plus ou moins sécuritaire? Qui détermine tout cela? Des tests sont-ils faits quelque part?

Je suppose que le fait de dire que l'utilisation d'une modification x , y ou z peut être plus sécuritaire ou non repose sur une base scientifique. Comment procède-t-on, actuellement?

[Traduction]

M. Hubert Randell: Le bateau est conçu par un architecte naval. Il propose des bleus ou des plans au constructeur du bateau. Pendant la construction, Transports Canada effectue des inspections, parce que les bleus lui sont envoyés. Même avant le début de projet, les bleus doivent être approuvés par Transports Canada pour commencer. Nous avons donc la bénédiction de Transports Canada. Lorsque le projet parvient à sa fin, Transports Canada fait une autre inspection, en plus de ce qu'on appelle le test de roulis ou d'inclinaison. Il vérifie également la stabilité, bien sûr. Grâce à ces tests, les inspecteurs déterminent si le bateau est adapté pour la pêche ou assez stable.

Bref, du début à la fin, il est toujours inspecté par Transports Canada. Ce sont les inspecteurs qui ont le dernier mot pour déterminer si le bateau peut être utilisé pour la pêche.

Le président: Merci.

Messieurs?

M. Randy Kamp (Pitt Meadows—Maple Ridge—Mission, PCC): Nous dites-vous que selon vous, les règles sur la longueur des bateaux ne sont plus pertinentes dans les conditions actuelles?

M. Normand Cull: Non. Je le répète, c'est mon point de vue personnel, mais si l'on nous ne demande pas de plus grand contingent, la longueur du bateau...

Si j'ai un contingent individuel x (en ce moment, nous avons un plafond de 650 000 livres pour la crevette et de x livres pour le crabe) et que je veux un bateau de 80 ou 100 pieds pour exploiter ce contingent, ce devrait être à moi, en tant qu'homme d'affaires, d'en décider. Si je peux en absorber les coûts, c'est ma décision. Mais si je décide d'opter pour un bateau de 100 pieds, ne venez pas me dire que je dois prendre un million de livres de poisson de plus pour pouvoir l'utiliser.

Ce que je vous dis, comme je l'ai écrit dans mes notes, c'est que si le gouvernement du Canada nous offre le choix de troquer un bateau de 65 pieds pour un bateau de 100 pieds, à notre guise, il ne doit pas revenir nous demander de pêcher plus de poisson pour le payer. S'il me donne un million de livres de plus parce que j'ai opté pour un bateau de 100 pieds, je pense qu'il devrait en donner tout autant à celui qui a un bateau de 65 pieds s'il veut répartir les contingents équitablement.

Comprenez-vous où je veux en venir?

M. Randy Kamp: Si les pêcheurs ou la flotte sont surcapitalisés, comme M. Bevan l'a dit, je pense que nous serions tous d'accord avec vous pour dire que cela ne devrait pas mener à une demande d'augmentation du contingent. Croyez-vous qu'il y a des pêcheurs qui pourraient être tentés de contourner les règles pour payer cette dépense supplémentaire sans obtenir de contingent, autrement dit de pêcher illégalement?

•(1235)

M. Normand Cull: Non, je ne le pense pas, parce qu'ils risqueraient de perdre ce qu'ils ont déjà. Cela me surprendrait.

M. Randy Kamp: À votre avis, cela ne devrait pas arriver. Les pêcheurs respectent toujours les règles et s'ils doivent payer ce bateau... C'est vraiment trop grand pour leurs besoins. Ils n'essaieraient pas de repousser les limites des règles, à tout le moins, pour prendre plus de poisson que leur contingent ne leur permet?

M. Normand Cull: Ce n'est pas seulement moi qui s'en inquiète, et je suis certain que les pêcheurs vont s'en inquiéter. Dès qu'on acquiert un plus grand bateau, son appétit augmente, cela ne fait aucun doute. L'expérience le prouve. Mais je ne pourrais pas voir quiconque... Parce qu'il ne s'agit pas d'aller pêcher du saumon ou un autre poisson illégalement, il s'agit de mettre toute sa subsistance en danger si l'on agit mal dans notre industrie. Avec toute la technologie actuelle (qui va probablement continuer de se raffiner), nous avons des boîtes noires et d'autres appareils du genre sur nos bateaux, donc nous pouvons difficilement aller pêcher illégalement, parce qu'il y a beaucoup trop d'yeux qui nous regardent.

M. Randy Kamp: Oui, et bien sûr, nous espérons que cela n'arrivera pas.

C'est très bien. Merci.

M. Hubert Randell: J'aimerais répondre à la dernière question, si possible.

Pour commencer, je suis d'accord avec M. Cull que les contingents ne devraient pas augmenter selon la taille ou la longueur du bateau.

Je pense que vous nous demandiez si une longueur de 65 pieds était adéquate. À mon avis, non. Les bateaux ne sont pas construits pour répondre aux besoins des pêcheurs qui pêchent à 150 ou 200 milles de la côte; ils sont construits conformément au règlement actuel du MPO. Ils sont construits en fonction du volume cubique; ils doivent faire moins de 65 pieds de long. À mon avis, ils sont construits en fonction du règlement du MPO et non en fonction des besoins des pêcheurs.

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, PCC): Peut-être une petite question?

Le président: Oui, monsieur Lunney.

M. James Lunney: Merci.

Peut-être pouvez-vous m'expliquer une chose. Parlons-nous ici de contingents individuels ou de notre total autorisé des captures? Avons-nous un total autorisé des captures pour la crevette que tous les bateaux doivent se partager ou s'agit-il plutôt des contingents individuels de chaque propriétaire de bateau?

M. Normand Cull: On parle du total autorisé des captures, mais il comprend ce qu'appellerai l'allocation de crevettes pour la zone 3K nord, qui se compte en millions de livres. Je ne sais pas quel est le chiffre exact. Cependant, pour cette allocation, les contingents sont répartis entre différentes régions: la zone 3K nord reçoit 11 p. 100 du total autorisé des captures, puis le reste va plus au sud, mais chaque région a une allocation séparée; il y a la 3K nord, la 3L, la 3K sud, la 2J et la 4R.

De plus, cette allocation séparée (et je vais prendre l'exemple de la 3K nord, parce que c'est celle que je connais), cette allocation est divisée en... Actuellement, il ne s'agit pas de CI, mais nous avons des plafonds, qui sont établis par les comités et notre organisation, la FFAW. Nous avons donc un plafond pour la saison et il est établi par les pêcheurs et la FFAW.

M. James Lunney: D'accord. Lorsque la pêche de la crevette nordique a commencé, on a parlé de mine d'or du Nord et l'on vous a incités à vous équiper pour l'exploiter.

J'ai donc deux questions. Premièrement, il semble que ce ne soit peut-être pas la mine d'or escomptée dans le Nord, n'est-ce pas? Deuxièmement, vous avez mentionné que vous n'aviez pas l'autorisation de pêcher au bon moment ou que vous pêchiez au moment où les marchés sont à leur plus bas niveau. Pouvez-vous nous expliquer cela? Que voulez-vous dire? Est-ce parce que la crevette est extrêmement abondante ou parce que vous n'avez l'autorisation de la pêcher qu'au moment de son cycle de vie qui semble le plus approprié? Comment se fait-il qu'il y a un décalage avec les conditions du marché?

• (1240)

M. Normand Cull: Les transformateurs nous disent qu'ils veulent fermer pendant les mois d'été depuis deux ou trois ans. Ils ne veulent pas de pêche d'été du tout, mais encore une fois, nous ne pensons pas que les bateaux que nous utilisons sont assez sûrs pour prendre la mer après octobre ou novembre. Je vous le dis parce que les entreprises nous disent que nous pêchons quand la crevette est à son pire, soit pendant l'été. Nous n'obtenons pas la valeur que nous devrions obtenir si nous pêchions à un autre moment de l'année. Si nous pêchions plus tard, à l'automne, par exemple, si nous pouvions pêcher en novembre et en décembre, nous obtiendrions probablement un meilleur rendement pour la crevette, mais je ne sais pas si cela pourrait compenser pour le prix de la conversion à un bateau de 100 pieds. Comprenez-vous ce que j'essaie de dire?

M. James Lunney: Oui, c'est très utile.

M. Normand Cull: La raison vient du marché. C'est la période où le marché est à son niveau le plus bas.

M. James Lunney: Il est moins dangereux pour les pêcheurs de prendre la mer pendant l'été, lorsque les eaux sont calmes et qu'ils voient où ils vont étant donné que les jours sont plus longs.

M. Normand Cull: Oui, exactement. Tous les pêcheurs de crevette n'ont pas de bateau de 65 pieds. Il y a des bateaux de 45 pieds. Il y a plus de pêcheurs dans des bateaux de 50 pieds. Je dirais qu'il n'y a probablement que la moitié de notre flotte qui se compose de bateaux de 65 pieds. Il y a des pêcheurs dans des bateaux beaucoup plus petits. Il y a aussi des pêcheurs de crevette qui ont des bateaux de 35 pieds.

M. James Lunney: Merci.

Le président: Monsieur Manning.

M. Fabian Manning (Avalon, PCC): Merci, monsieur le président. Je tiens à remercier nos témoins de leurs déclarations.

J'aimerais revenir à une question que M. Byrne a posée sur le processus de consultation du gouvernement concernant le nouveau règlement sur la sécurité des bateaux de pêche. Le plan du gouvernement est de proposer un nouveau règlement et de nouvelles normes claires sur la sécurité des bateaux.

Je vous ai écouté, monsieur Cull, lorsque vous avez mentionné que vous étiez dans le secteur de la pêche depuis longtemps, mais vous n'aviez probablement pas besoin de me le dire. Vous avez touché à divers aspects du secteur. Ai-je bien compris que vous n'aviez pas participé aux consultations sur le nouveau règlement et les normes de stabilité qui s'en viennent, ni aux discussions sur les livrets de stabilité?

M. Normand Cull: Je savais qu'il faudrait avoir un livret de stabilité, mais je ne savais pas qu'il y avait des pourparlers en cours sur la conversion de bateaux de 65 pieds en bateaux de 100 pieds. Je sais qu'il y a beaucoup de lobbying.

M. Fabian Manning: Non, non. Il y a un processus en cours. Je crois comprendre qu'ils rencontrent différents groupes d'intérêt de la pêche au Canada atlantique et ailleurs pour discuter de ces nouvelles normes de stabilité pour les bateaux de différentes longueurs et qu'ils vont élaborer différents règlements.

M. Normand Cull: Je n'y ai jamais participé.

Le président: Je voudrais simplement préciser que ce processus a débuté en février 2004, il y a presque trois ans, et qu'il devait se terminer au plus tard au printemps 2008.

M. Fabian Manning: Le nouveau règlement va être présenté le printemps prochain, quelque part en 2007, puis ils vont demander des commentaires.

Je vais en venir au but. Il y a des fonctionnaires qui nous ont dit qu'ils participaient à ce processus de consultation. Je n'en avais jamais entendu parler dans ma région. C'est pourquoi je pose la question ici, et il semble ressortir ce matin, d'après ce que je comprends, que vous n'y prenez pas part non plus. Est-ce exact?

M. Normand Cull: C'est exact. Je n'y ai pas participé. Je n'ai reçu aucune invitation à participer à des discussions quelconques.

M. Fabian Manning: Je regarde votre participation à l'industrie de la pêche dans la province, et si vous n'avez pas été mis à contribution, je me demande vraiment qui participe à ces consultations.

Du point de vue de la construction navale, monsieur Randell...

M. Hubert Randell: Un moment donné, en 2005, j'ai reçu une invitation à participer. Cependant, c'était au Nouveau-Brunswick et non à Terre-Neuve.

M. Fabian Manning: Je suis certain que nous pourrions faire un suivi là-dessus. S'ils veulent proposer un règlement pour modifier la longueur des bateaux et obliger les pêcheurs à obtenir des livrets de stabilité qui leur coûtent de l'argent, je pense que nous devrions être consultés plutôt que d'être mis devant le fait accompli.

À vous écouter, il semble que c'aurait dû être fait il y a longtemps.

Je suppose que la principale préoccupation de Transports Canada est la sécurité et la principale préoccupation du MPO est la préservation des stocks. Vous savez ce que je veux dire. Il y a deux entités concurrentes dans le contexte du nouveau règlement. Je pense que la sécurité préoccupe tout le monde. Nous frissonnons tous lorsque nous entendons parler d'un accident en mer, particulièrement lorsqu'il cause des décès.

À force de vous écouter tous les deux ce matin, je me rends compte que tout le monde est sur la même longueur d'ondes en matière de sécurité. Mais si une personne veut rallonger son bateau de 65 ou de 45 pieds, quel que soit le cas, tout le monde semble d'accord pour dire qu'elle ne veut pas de contingent plus élevé. Vous savez, je veux seulement être en sécurité en mer. Je veux que mon équipage soit en sécurité. Je veux travailler dans un environnement sûr. Par conséquent, je ne vais pas demander de contingent plus élevé.

Le problème se pose lorsque le bateau est construit et que les coûts d'exploitation de ce bateau prennent des proportions démesurées, surtout pour ce qui est du coût du carburant, comme M. Cull l'a dit. Le problème survient après coup.

Concernant les CI qui s'appliquent en ce moment, j'ai entendu le ministre lui-même dire qu'il devrait revenir au pêcheur de déterminer dans quoi il veut pêcher, qu'il s'agisse du *Queen Mary* ou d'un bateau de 34 pieds. C'est sa décision. Le ministre l'a dit lui-même. Mais du point de vue de la sécurité, il faudra, un moment donné, que les membres de l'industrie conviennent que si le gouvernement décide de faire ce pas en avant, il ne viendra pas l'année suivante ou celle d'après augmenter les contingents.

M. Cull, nous suivons les discussions sur la pêche depuis bien longtemps. C'est toujours la même chose : « Nous allons obtenir ceci en premier, puis nous allons essayer d'obtenir cela plus tard. » Soyons réalistes. Quelle serait la solution du point de vue du gouvernement? Comment régler le problème de la sécurité, qui consisterait à augmenter la longueur et la largeur du bateau, quel que soit le cas, sans toutefois créer une guerre dans quelques années parce que personne ne peut respecter les engagements financiers qu'il a pris pour la construction d'un nouveau bateau? Cela semble être le grand problème. Il faudrait que le gouvernement accepte de permettre aux pêcheurs de construire des bateaux plus sûrs, s'ils le souhaitent, sans pour autant envisager d'augmenter leurs contingents après coup. C'est une question difficile. Il ne semble pas y avoir de réponse claire à cette question.

• (1245)

M. Normand Cull: Il y aurait probablement deux solutions possibles. La première serait le regroupement. S'il y avait deux ou trois personnes qui voulaient se construire un bateau plus grand, elles pourraient regrouper leurs trois contingents de crevettes et le reste dans le même bateau. Ce serait une façon de ne pas exploiter plus de poisson, je dirais.

L'autre solution serait que si je décide demain matin de remplacer mon bateau de 65 pieds par un autre de 100 pieds pour pêcher mon CI ou le plafond qui m'est imposé, je signe un papier pour dire que je ne veux pas produire plus.

Ce serait les deux solutions que je verrais pour nous permettre de remplacer nos bateaux de 65 pieds par des bateaux plus longs.

M. Fabian Manning: D'accord, je...

Le président: Merci, monsieur Manning.

À titre de président, je me vois sans cesse dans l'obligation de couper la parole à nos membres. Si je ne le faisais pas, nos réunions seraient interminables. Vous devez subir mes interventions.

Nous allons bientôt manquer de temps. L'heure du dîner approche — en tout cas, c'est encore comme cela qu'on appelle le repas du milieu de la journée dans ma région.

Je fais donc appel à la coopération des mes collègues pour qu'ils s'en tiennent chacun à une dernière question, ce qui nous permettra de faire un autre tour de table.

Nous vous écoutons, monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne: Merci.

M. Normand Cull: Je prie les membres du comité de m'excuser, car je ne suis pas au fait des derniers développements dans le dossier du remplacement des navires. Je sais que les pêcheurs et différents groupes poursuivent leur lobbying à cet égard, mais je n'ai jamais été convié à ces discussions et on ne m'a jamais envoyé de documentation à ce sujet. Je vous prie donc d'accepter mes excuses, car je ne connais pas parfaitement ce dossier.

• (1250)

Le président: Il n'y a pas de problème. Nous vous remercions pour votre présence aujourd'hui.

Monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne: Non, il n'y a vraiment pas de quoi s'excuser, Norm, car vous nous avez fourni des informations extrêmement précieuses. Vous avez tous les deux mis en lumière le fait que les consultations menées n'ont été rien d'autre qu'une vaste imposture. C'est vraiment le message perçu par notre comité: il n'y a eu qu'un simulacre de consultation. En faisant publier des règlements en fonction des commentaires formulés par les pêcheurs, on ne ferait que participer à cette imposture. À mon avis, c'est le message que le comité retiendra de cette séance.

Je crois donc effectivement que tout cela est tout à fait pertinent. Vous avez indiqué que le problème principal réside dans la longueur des bateaux.

Vous avez souligné que vous pêchiez l'été, la période qui n'est pas nécessairement la plus rentable ou la plus profitable pour le faire, pour des motifs de sécurité. Est-ce qu'en apportant des changements à la forme de la coque de vos bateaux, on pourrait vous permettre de pêcher dans la glace ou dans des conditions hivernales? Est-ce que l'augmentation de la longueur de vos bateaux vous permettrait de le faire?

C'est donc la question que je poserais à Hubert et Norm. Qu'est-ce qui est le plus pertinent: la coque ou la longueur du bateau?

En guise de supplément à cette question, compte tenu des restrictions quant à la longueur des bateaux, les pêcheurs n'ont-ils pas continué à investir de façon tout à fait intentionnelle en cherchant plutôt à augmenter la hauteur de leurs navires? Autrement dit, y a-t-il encore une volonté de pêcher davantage de poissons en raison des fortes dépenses en capital engagées? C'est ce que je veux savoir.

M. Normand Cull: Gerry, je veux vous dire quelque chose dès le départ. Voilà 50 ans que je suis dans l'industrie des pêches, mais je peux réduire cette période de moitié en précisant que je pêche sur des bateaux un peu plus gros depuis 25 ans. Pendant mes 25 premières années de pêche, je naviguais seulement sur les bateaux à casiers dont Hubert vous a parlé tout à l'heure, et des embarcations encore plus petites, comme les doris notamment. Comme je l'ai indiqué dans ma déclaration, j'ai commencé avec un bateau de 35 pieds avant de passer à un 65 pieds.

Pour pouvoir pêcher pendant les mois d'hiver, il vous faudrait beaucoup plus qu'un bateau de 100 pieds de long. À la lumière de mon expérience sur cet océan, je puis vous le garantir. Je vous assure qu'un bateau de 100 pieds ne vous permettrait pas de pêcher après le mois de novembre. C'est la raison pour laquelle je fais valoir qu'on peut toujours dire qu'on va acquérir un bateau de 100 pieds, mais il faut penser que les dépenses vont doubler, voire tripler. Pour compenser cette augmentation, il faudrait que mes quotas doublent ou triplent. Je peux vous le garantir.

Le président: Avez-vous un commentaire, monsieur Randell? Nous vous écoutons.

M. Hubert Randell: Pour répondre à votre question, la stabilité est un problème qui nous préoccupe tous. Selon moi, il y a un problème de stabilité avec les bateaux actuels en raison de la forme de leur coque et des mesures qui sont prises pour respecter la réglementation du ministère des Pêches et des Océans.

Le président: Merci.

Monsieur Simms.

M. Normand Cull: Je vous prie de m'excuser pour l'interruption, monsieur le président, mais il s'agit là d'un bon point.

Vous n'avez pas besoin d'un bateau de 100 pieds pour ce faire, Hubert. Vous pouvez vous limiter à un bateau de 65 ou 70 pieds. Si on m'offrait la marge de manoeuvre voulue pour passer de 65 à 70 pieds, il est probable que vous pourriez en rendre la conception beaucoup plus sécuritaire que si vous vous limitez simplement au plafond de 65 pieds. Voyez-vous ce que je veux dire? Il est probablement possible d'aller jusqu'à 70 pieds tout en continuant à respecter la réglementation existante. Mais lorsqu'il s'agit de passer de 65 pieds à 100 pieds, vous parlez vraiment d'un changement considérable.

Je ne sais pas si je me fais bien comprendre.

Le président: Je crois que oui.

Monsieur Simms.

M. Scott Simms: J'ai seulement un point très bref. Vous avez parlé du manque d'information concernant les consultations, du fait qu'il y ait publication ou non. Qui blâmez-vous à ce sujet? Autrement dit, qui devrait se charger de vous tenir au fait de ces dossiers? Devrait-il s'agir du syndicat? Sinon, qui d'autre?

M. Normand Cull: Notre syndicat a un rôle à jouer à cet égard en nous tenant au courant des événements qui se produisent. Comme j'ai moi-même fait partie d'un comité, à titre de président notamment, je suis persuadé que mon nom est connu dans les bureaux du ministère des Pêches et Océans. Toutes les fois que des règlements sont proposés ou des consultations sont tenues, je m'attendrais à en être avisé ou à être invité à y participer. Comment puis-je participer à quelque chose si je n'en suis pas mis au courant?

• (1255)

Le président: Merci.

Monsieur Blais.

[Français]

M. Raynald Blais: Merci beaucoup, monsieur le président.

Si j'étais méchant, je dirais que cela s'est passé en 2003-2004, au moment où on avait un gouvernement libéral, mais je ne suis pas méchant.

Plus sérieusement, en ce qui a trait à la stabilité des bateaux, si on augmente la longueur de ceux-ci, ne risque-t-on pas de se retrouver aux prises avec le même problème, à savoir qu'on va vouloir augmenter la hauteur et la largeur des bateaux, mais en arrivant à une solution finale qui ne réglera pas tout?

[Traduction]

M. Normand Cull: Je crois que vous avez raison. Il faut se demander jusqu'où nous allons aller. Jusqu'à quelle taille devons-nous rendre? Où allons-nous nous arrêter? Si nous construisons des bateaux de 100 pieds pour constater tout à coup qu'il nous faut pêcher en février, alors ces bateaux deviendront bien inutiles à mon

sens parce qu'on ne pourra sortir pêcher pendant cette période de l'année. Tout continue de s'enchaîner.

Je suis d'accord avec le point de vue de Hubert. On lui reproche probablement de construire des bateaux qui n'ont ni la capacité ni la stabilité voulue pour bien naviguer, mais je crois que la solution à notre problème ne réside pas nécessairement dans la mise en service de bateaux plus gros. S'il était possible de laisser une certaine flexibilité, de telle sorte que je puisse parler à Hubert et lui indiquer exactement ce dont j'ai besoin comme bateau, alors...

La réglementation doit être changée. Il faut qu'on me laisse une certaine marge de manoeuvre de telle sorte que nous puissions construire le bateau dont je crois avoir besoin.

Le président: Merci, monsieur Cull.

Monsieur Kamp, une dernière question.

M. Randy Kamp: Oui. Je voulais simplement préciser que ce ne sont pas tous les membres de ce comité qui croient que les consultations sont une mascarade. Ces consultations sont menées par Transports Canada. Il y en aura encore à l'automne ainsi qu'au printemps 2007, avec publication au milieu de 2007 et de nouvelles dispositions réglementaires qui entreront en vigueur en 2008. Alors les consultations ne sont pas encore terminées, et vous pouvez toujours y participer.

Voici ma question. Dans quelle mesure estimez-vous que la formation peut jouer un rôle et que le problème ne se limite pas à la seule conception des bateaux? Est-ce que certains des accidents se produisent simplement parce que les gens ne savent pas comment réagir? Il est possible qu'un bateau soit bien construit, mais que son équipage n'ait pas nécessairement la formation voulue. Estimez-vous que c'est un élément en prendre en considération pour l'avenir?

M. Normand Cull: Pour en revenir au naufrage du *Ryan's Commander*, beaucoup d'éléments entraînent en jeu. Je ne sais pas si vous étiez à l'écoute le soir où on a reçu en entrevue à l'émission *Fisherman's Broadcast* ce type qui avait son brevet de capitaine et qui avait été aux commandes de navires de ligne. Il a déclaré que 80 p. 100 des accidents maritimes étaient causés par une erreur humaine.

Lorsque des accidents se produisent, il est très fréquent que l'on mette en cause des facteurs qui n'ont rien à y voir ou que l'on blâme des personnes qui n'ont rien à se reprocher. Et en bout de ligne, le problème est toujours le même. Oui, il faut que les gens soient mieux formés et mieux sensibilisés aux situations auxquelles ils peuvent être confrontés. Je ne veux pas entrer dans les détails, mais il arrive que l'on soit exposé à des circonstances sans que l'on possède la formation ou les connaissances requises pour faire le nécessaire.

• (1300)

Le président: Merci, monsieur Kamp.

Nous allons maintenant laisser M. Lunney poser une dernière question.

M. James Lunney: Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai seulement un bref commentaire.

Réfléchissons un peu à la nature générale du processus de consultation. C'est une démarche qui exige un certain temps. J'ai constaté que lorsque nous avons débuté nos réunions d'aujourd'hui, c'était l'automne. En regardant par la fenêtre, il me semble maintenant que nous allons terminer en hiver.

Des voix: Oh, oh!

M. Normand Cull: Il vous faut déménager dans la péninsule Northern pour pouvoir vivre de telles transformations.

M. James Lunney: Je veux seulement faire écho aux commentaires déjà formulés concernant le processus de consultation. Je ne pense pas qu'il soit juste de le qualifier d'imposture. Mais je crois qu'il ressort manifestement des témoignages que nous avons entendus aujourd'hui que l'on a négligé de consulter les personnes qui seront directement touchées par la nouvelle réglementation.

Comme mon collègue l'a indiqué, j'estime qu'il convient de souligner qu'il n'est pas trop tard. Je pense que nous devons nous assurer que le nécessaire soit fait à ce chapitre. Je crois que je vais m'en tenir à ce dernier commentaire. Vous nous avez bien montré que cette démarche est déficiente et nous voulons nous assurer que des correctifs sont apportés.

Je tiens également à remercier nos témoins pour leur présence.

Le président: Je vais considérer qu'il s'agit d'une observation, plutôt que d'une question.

Nous écoutons maintenant M. Manning pour une dernière question.

M. Fabian Manning: Merci, monsieur le président.

Peu importe qui est au pouvoir à Ottawa, il faut d'abord et avant tout assurer la sécurité des gens qui travaillent en mer et faire en sorte qu'ils rentrent sains et saufs à la maison. Peu importe qui est aux commandes à Ottawa, ce sont les commandes des navires qui sont importantes dans ce processus. Je ne suis pas tellement au courant des activités de consultation en cours, mais il y a de toute évidence une lacune à cet égard si des gens comme vous n'ont pas pu participer à ces consultations. C'est mon opinion personnelle.

Comme dernière question, je vous demande — car je ne prétends pas connaître des choses qui m'échappent — s'il existe des règles s'appliquant à la grandeur du pays. La construction de bateaux à Terre-Neuve semble notamment poser certains problèmes par rapport à ce qui se fait dans d'autres provinces, selon ce qui est permis ou non, du point de vue de Hubert notamment.

Je sais bien qu'il existe des normes nationales, mais savez-vous s'il y a des différences dans leur application selon les provinces pour ce qui est de la construction de bateaux?

Le président: C'est différent pour le Canada Atlantique. Nos règles ne sont pas les mêmes que celles qui s'appliquent sur la côte Ouest. Là-bas, la longueur des bateaux n'est pas aussi importante.

M. Fabian Manning: Alors le Canada Atlantique a ses propres règles, c'est bien ça?

Une voix: C'est parce que les océans sont différents... supposément.

M. Fabian Manning: Certains pêcheurs m'en ont parlé. Il y a une distinction à faire entre les règles qui sont censées être appliquées et celles qui le sont effectivement.

M. Hubert Randell: Si je dis cela c'est parce que Transports Canada effectue bien sûr des inspections dans tout le Canada Atlantique. Parallèlement à cela, des bateaux sont inspectés dans d'autres provinces par des inspecteurs différents qui, je présume, interprètent les règles et la réglementation de manière différente. Je ne sais pas vraiment, mais ce n'est pas partout pareil.

Le président: Merci, monsieur Randell.

Merci, monsieur Manning.

Messieurs, je vais seulement résumer brièvement en essayant de ne pas prendre trop de votre temps.

Il y a sans doute certains malentendus et il va de soi que c'est un point que notre comité jugeait important de tirer au clair — la

stabilité des bateaux dans tout le Canada Atlantique en particulier — de telle sorte que tout le monde sache bien où on s'en va.

Je dois vous dire que je représente la circonscription de South Shore—St. Margaret, une grande région de pêche du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse. Nous avons probablement un millier de bateaux qui pêchent en mer, de l'Extrême-Arctique jusqu'au Grand Banc en passant par la zone côtière. Tous ces pêcheurs étaient au courant du processus de consultation. Ils ont participé aux rencontres. Ils étaient d'avis qu'on allait trop vite; ils voulaient ralentir les choses; ils souhaitaient que les différents types de coques soient mis à l'essai; ils désiraient avoir davantage leur mot à dire.

Pour le compte rendu, je vous indique d'ailleurs qu'il y a eu une réunion — et nous venons de le vérifier — à Gander le 19 avril 2005. Il semblerait que ce soit Transports Canada qui l'ait organisée. Il y a donc eu une rencontre de consultation à Terre-Neuve.

Par ailleurs, les problèmes viennent notamment du fait que les pêcheries ont évolué. Je comprends bien les observations formulées par M. Cull parce que j'entends les mêmes commentaires dans le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse: vous ne voulez pas que la longueur des bateaux influe sur l'effort de pêche, le nombre de jours en mer, la quantité des captures. C'est une grande crainte pour beaucoup de pêcheurs.

Parallèlement à cela, nous avons des détenteurs de permis pour des bateaux de 34 pi 11 po qui pêchent dans le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse sur le Banc Georges. Ils vont jusqu'à 150 milles des côtes et il ne fait aucun doute qu'il y a des risques pour la sécurité.

● (1305)

M. Normand Cull: Et nous avons la même situation ici.

Le président: Tout à fait.

M. Normand Cull: Les problèmes sont identiques ici. Nous avons des bateaux de 35 pieds qui pêchent à 50 milles des côtes. Il faut que cette situation change, monsieur le président. Je vous dis simplement que je ne crois pas que la limite de 65 pieds doive être supprimée. Mais je pense qu'à l'intérieur même de cette limite, on devrait prévoir une certaine flexibilité pour permettre à ces pêcheurs qui ont des bateaux de 35 pieds de s'adapter.

Le président: Je vous souligne que nous sommes un comité comptant des représentants de tous les partis. Nous avons toujours assez bien réussi à éviter les rapports dissidents lorsque nous formulons des recommandations. Nous arrivons généralement à dégager un consensus lorsque nous rédigeons notre rapport et nous devons notamment nous assurer en l'espèce que les recommandations que nous allons formuler — quelles qu'elles soient, car je ne veux pas préjuger des décisions que nous allons prendre — penchent en faveur des aspects conservation et sécurité. Ceci étant dit, il y a une autre difficulté qui nous attend. Si vous avez droit à un certain quota, et la plupart des pêcheries sont aujourd'hui assujetties à un contingent individuel ou à un contingent individuel transférable permettant la division des ressources entre les pêcheurs, si vous avez droit à 40 000 livres de poissons de fond et un permis pour 275 homards, qu'est-ce que cela vous donnera d'avoir un bateau plus grand si vous ne pouvez pas dépasser ces limites? Voilà ce qui devient problématique.

Les anciennes règles ont été mises en place pour certaines raisons notamment liées à la conservation. Elles ne sont pas nécessairement appliquées et c'est la question que nous nous efforçons de régler en essayant de sensibiliser la population et, en toute franchise, de nous sensibiliser nous-mêmes.

Je tiens à vous dire un grand merci pour votre comparution d'aujourd'hui. Vous nous avez transmis des informations très intéressantes et fort utiles.

Avant de conclure, je vous invite à nous communiquer par écrit vos commentaires si vous avez d'autres observations à formuler. S'il

y a d'autres groupes de pêcheurs ou d'autres intervenants intéressés, qu'ils n'hésitent pas à nous faire part de leur point de vue. Nous sommes toujours heureux d'avoir de vos nouvelles.

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.