



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 023 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 7 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 mardi 7 novembre 2006

•(1115)

[Traduction]

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

Je souhaite la bienvenue aux témoins ici présents, aux personnes qui assistent à la séance et, bien sûr, aux membres du Comité permanent des pêches et des océans.

Je crois que quelques témoins supplémentaires vont comparaître devant nous, alors il serait peut-être préférable que nous débutions dès maintenant.

Nous accueillons MM. John Gillett et Hedley Butler.

Monsieur Gillett.

M. John Gillett (pêcheur, Twillingate, à titre personnel): Je vais vous parler brièvement de sécurité nautique. Je ne vais pas vraiment aborder la question de la stabilité des navires.

Pour garder son bateau en bon état, un pêcheur a besoin d'argent. Le ministère des Pêches et des Océans devrait donc nous octroyer des quotas suffisants pour nous permettre de maintenir à flot notre entreprise, de telle sorte que nous puissions acheter de nouveaux équipements pour notre bateau et y installer les dispositifs de sécurité requis. À l'heure actuelle, nos entreprises souffrent beaucoup du faible niveau des quotas et du total autorisé des captures.

Dans les années 70, les revenus de pêche avaient fortement diminué et nos bateaux se sont retrouvés en très piteux état. Certains pêcheurs devaient même se relayer pour voir à ce que leur navire ne prenne pas l'eau. Pourquoi donc? Simplement parce qu'ils ne faisaient pas d'argent. Avec des prix de 2 ¢ ou 3 ¢ la livre pour leur poisson, il leur était impossible d'entretenir leurs navires.

Lorsque les revenus des pêcheurs ont augmenté et que les bateaux ont été rendus plus efficaces et plus sécuritaires, le prix du crabe atteignait 2,50 \$ la livre. La différence se reflétait directement dans les navires qui avaient bien meilleure apparence, contenaient beaucoup plus de fibre de verre et étaient dotés d'un meilleur équipement de sécurité.

J'ai d'ailleurs entendu les gens de la Garde côtière canadienne se targuer de faire un bon travail via les cours sur la sécurité qu'ils dispensaient aux pêcheurs. La formation y était pour quelque chose, cela ne fait aucun doute, mais c'est surtout à cause des revenus supérieurs qu'ils ont été en mesure d'installer des équipements de sécurité sur leurs bateaux.

Nous semblons nous diriger de nouveau vers la même impasse. Nous n'avons plus les fonds nécessaires pour respecter la réglementation en matière de sécurité en raison des faibles quotas individuels et du total autorisé des captures. Il faudrait donc qu'on

nous accorde les quotas suffisants pour nous permettre de garder nos navires en bonne condition.

C'est tout ce que j'avais à dire à ce sujet. Merci.

Le président: Il n'y a pas de quoi.

Monsieur Butler.

M. Hedley Butler (conseiller municipal et pêcheur, Bonavista, à titre personnel): Je n'ai pas de présentation écrite, mais j'aurais quelques commentaires à formuler au sujet de la stabilité.

En 1997, j'avais un bateau à King's Point. Pour m'assurer que mon bateau allait respecter les normes, j'ai dû obtenir certaines spécifications du gouvernement pour les transmettre au constructeur. Une fois que j'ai ramené ce bateau à Bonavista après qu'il eut été déclaré apte à prendre la mer, un autre inspecteur du gouvernement est venu voir le navire et j'ai dû y apporter certaines modifications.

Quand il est question de stabilité, sommes-nous tous sur la même longueur d'onde? Mon bateau a été construit à King's Point, on l'a inspecté là-bas et tout allait très bien; quand je suis revenu à Bonavista, il ne répondait plus aux normes selon un autre inspecteur. Est-ce que ces inspecteurs appliquent des normes différentes selon les régions ou bien est-ce que les règlements diffèrent d'une région à l'autre pour ce qui est de la sécurité des navires?

Autre aspect relié à la stabilité des navires, les pêcheurs d'aujourd'hui doivent aller beaucoup plus loin pour pratiquer leur activité. Lorsque j'ai commencé à pêcher, on quittait à peine la côte. J'avais des trappes à morue. Voilà maintenant que nous allons jusqu'à 270 milles au large dans des bateaux de 64 pieds 11 pouces de longueur. Il faut qu'il y ait quelque chose d'assez fort dans le ventre de ces navires pour pouvoir aller aussi loin. C'est vraiment nécessaire lorsque vous vous faites prendre par une tempête ou de grands vents, ou des éléments du genre. Il ne fait aucun doute que la stabilité est très importante. Il faudrait que beaucoup de gens soient sensibilisés aux problèmes liés à la stabilité, surtout dans l'industrie des pêches, parce qu'un grand nombre de pêcheurs ne comprennent pas bien la situation. Nous sommes nombreux à bien saisir ce qui se passe, mais je pense qu'un peu de formation en matière de stabilité contribuerait à améliorer la sécurité pour des gars comme nous qui devons nous aventurer de plus en plus loin en mer.

Monsieur le président, c'est tout ce que j'avais à dire.

•(1120)

Le président: Merci, monsieur Butler.

Monsieur Watkins, avez-vous un exposé à présenter ou des observations à formuler?

M. Ted Watkins (pêcheur, Cottlesville, à titre personnel): Je n'ai pas d'exposé, monsieur le président, car je n'ai pas pu me préparer à l'avance. Je suis en pleine saison de pêche mais comme je n'allais pas en mer aujourd'hui, j'ai décidé de venir assister aux réunions.

Les phoques sont une source de préoccupation, mais la question de la stabilité est particulièrement importante. J'ai un bateau de pêche de 64 pieds 11 pouces, soit la longueur maximale autorisée. Construit il y a 25 ans en Nouvelle-Écosse, il fait partie d'une série de navires jumeaux pour lesquels des tests de stabilité ont été menés. Mais comme le navire qui m'appartient n'a pas lui-même été soumis à de tels tests, j'ai reçu il y a environ trois mois une lettre de Transports Canada m'avisant qu'un manuel de stabilité devait être rédigé pour mon bateau d'ici un an.

Il y a en quelque sorte un effet boule de neige. Les autorités établissent des règles, mais il y a cet effet d'entraînement, car en vérifiant auprès de constructeurs, j'ai appris qu'il faudrait probablement cinq ans pour établir les livrets de stabilité requis pour tous les navires de Terre-Neuve-et-Labrador. C'est un peu comme le registre fédéral des armes à feu: la mesure est mise en oeuvre, puis tout s'embrouille et c'est le chaos. Personne n'a vraiment réfléchi à tous les impacts.

Il y a aussi le facteur coût. Il m'en coûtera au moins 15 000 \$ — et c'est là une estimation très prudente — pour obtenir un manuel de stabilité pour mon bateau au moment même où mes revenus se situent à 25 p. 100 de leur niveau d'il y a trois ou quatre ans. Ainsi, en raison d'une baisse des prix sur le marché, d'une réduction des quotas de pêche et de l'explosion du coût du carburant, je gagne effectivement environ 25 p. 100 de ce que je faisais il y a environ trois ou quatre ans. Nous imposons de tels coûts à ce moment-ci dans l'industrie... Je sais bien qu'il ne faut pas négliger la sécurité, mais il faudrait quand même qu'on nous aide un peu.

Autre manifestation de cet effet boule de neige, on m'indiquera d'ici un an que je n'ai pas de certificat d'inspection valide, car il me manque ce livret de stabilité. Je n'aurai donc pas de certificat valide, mais toujours une hypothèque sur mon bateau. Cette hypothèque est assortie d'une obligation de contracter des assurances, et pour pouvoir être assuré, je dois avoir un certificat d'inspection valide.

Alors, comprenez-vous bien les effets de tout cela? Quelqu'un affirme qu'il faut que cela soit fait, et je constate que cela pourrait prendre jusqu'à cinq ans, puis voilà que tout s'écroule: mes assurances ne sont plus valides et mon hypothèque va probablement être rappelée. Voilà donc ce que j'entends par effet boule de neige.

La stabilité est un facteur important pour tous les navires, mais il faut aussi rappeler que nous nous livrons à des pêcheries multispécifiques. Pour la présente saison de pêche, j'en suis à au quatrième type d'engins que j'installe sur mon bateau. J'ai commencé par la chasse au phoque et cela demande un équipement particulier. Je suis ensuite passé à la pêche au crabe et ces engins ont dû céder la place aux casiers à crabes. C'est un autre type de pêche. Mon bateau sert également de crevettier, alors j'ai enlevé les casiers à crabes pour installer les engins de pêche aux crevettes. J'en suis maintenant à la pêche à la senne pour le maquereau, alors c'est un autre ensemble d'engins de pêche qui est maintenant installé sur mon navire.

En toute honnêteté, lorsque vous vous livrez à autant de types différents de pêcheries, ce n'est pas un simple manuel de stabilité que l'on vous remet qui va faire une grande différence. Il ne suffit pas qu'un architecte naval établisse un tel livret pour que tous les problèmes soient réglés.

Il faut considérer le genre de pêche que l'on pratique et c'est bien évidemment là qu'entre en jeu la taille du bateau, et c'est là aussi que réside le problème de la stabilité, car la limite est fixée à 64 pieds 11 pouces pour tous les bateaux. Nous prenons différents moyens pour essayer d'en accroître la largeur et la profondeur, ce qui met en péril la stabilité de nos bateaux. Je ne sais même pas s'il est possible avec un bateau de 64 pieds 11 pouces d'obtenir la stabilité requise pour aller pêcher la crevette à 150 milles au large. Il suffit de regarder notre propre flotte canadienne de pêche hauturière avec ses bateaux de 300 pieds et toutes ces flottes étrangères avec des navires de 300 ou 400 pieds. Nous essayons de pêcher dans les mêmes eaux et les mêmes conditions avec des bateaux de 64 pieds 11 pouces.

C'est à peu près tout ce que j'avais à dire. Merci pour le temps que vous m'avez consacré.

• (1125)

Le président: Je veux remercier M. Watkins et tous les autres témoins pour le temps qu'ils nous ont consacré. Je sais que les membres du comité ont un certain nombre de questions, alors nous allons débiter immédiatement avec M. Matthews.

M. Bill Matthews (Random—Burin—St. George's, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci de votre présence, messieurs.

À la toute fin de ses observations, M. Watkins nous a parlé de différents types de pêcheries auxquelles il se livre. C'est justement le sujet de ma question. Comme chaque type de pêche est différent, je supposerais que les effets ne sont pas les mêmes sur le bateau utilisé.

La longueur de vos bateaux est limitée. Comme vous l'avez indiqué, les pêcheurs en sont ainsi venus à modifier leurs bateaux pour en accroître la largeur et la hauteur. Ces efforts ont eu des suites fort tragiques dans notre province récemment. Certains ont prétendu que cela était attribuable à l'instabilité du bateau, mais je crois qu'il faut attendre la suite de l'enquête et des études qui sont menées.

Le gouvernement se retrouve confronté à un dilemme car le ministère des Pêches et des Océans soutient que si l'on permet un accroissement de la longueur des bateaux, les pêcheurs vont exiger un accès accru aux ressources parce qu'ils auront des dépenses plus importantes à assumer. C'est ce que vont vous dire les gens du MPO. Nous ne pouvons pas leur permettre de pêcher avec des bateaux plus longs car ils vont demander plus de poissons, mais où va-t-on prendre ce poisson?

À mon avis, si vous êtes un véritable chef d'entreprise et si vous décidez de vous équiper d'un bateau plus long pour des motifs de sécurité et de stabilité, c'est vous qui devrez en subir les conséquences si la facture est trop salée. C'est du moins ce que je crois.

J'en arrive donc finalement à ma question: croyez-vous que le gouvernement devrait supprimer les limites quant à la taille de vos bateaux en vous laissant assumer les conséquences, le cas échéant? Serait-ce la solution au problème ou bien est-ce que quelque chose m'échappe?

M. Ted Watkins: Je pense que la suppression des limites serait certes une bonne chose. Ce qui est particulièrement inquiétant concernant les exigences liées à la stabilité, c'est qu'on nous les impose en nous fixant un délai d'une année, comme dans la lettre dont je vous ai parlé. Étant donné que je navigue sur mon bateau depuis 25 ans, cela ne va rien changer à ma situation, mais c'est important pour les nouveaux bateaux que l'on construit.

Les autorités ne semblent toutefois pas s'en préoccuper. On nous dit que c'est une obligation pour tous, qu'il est donc nécessaire que je l'obtienne et qu'on ne va pas retourner en arrière. Je pêche avec mon bateau depuis 25 ans et je n'ai jamais eu d'accident. J'espère qu'il continuera d'en être ainsi, mais j'ai très confiance en sa stabilité alors je ne comprends pas vraiment pour quelle raison, à ce moment-ci, on place mon dossier dans la même pile que tous les autres de telle sorte que je suis tenu d'obtenir ce livret. Il s'agit ni plus ni moins de formalités administratives.

Mais pour répondre à votre question, il serait grandement bénéfique que l'on renonce à l'imposition de cette limite pour les nouveaux bateaux qui seront construits dorénavant. Ce serait vraiment une mesure profitable. Je m'inquiète plutôt de les voir retourner dans le passé, parce que c'est un peu là que je me situe. Je n'en suis pas encore au futur. Je pense que tout nouveau bateau construit, peu importe si sa longueur est de 64 pieds 11 pouces ou non, devrait être soumis à un test de stabilité. Je crois que nous devrions commencer à compter de maintenant. Mais le problème réside dans le traitement des bateaux déjà existants. Comment vais-je arriver à soumettre mon bateau à un test de stabilité dans un délai d'une année, alors qu'il me faudra probablement cinq ans pour trouver un architecte naval à cette fin? Il y a aussi les coûts que cela entraîne. Cet aspect économique me préoccupe.

Donc, quant à savoir si on devrait maintenant permettre des bateaux plus longs, si c'est ce qu'il faut pour réussir le test de stabilité, je pense qu'il faut aller de l'avant. Mais si des bateaux échouent à ce test, on ne devrait pas les construire de toute façon. Si l'on pense uniquement à ce que l'on fait maintenant et pour l'avenir, cela devrait régler la question. Mais que faisons-nous des bateaux qui naviguent déjà?

Le président: J'aimerais simplement demander un éclaircissement, sans empiéter sur le temps à votre disposition. Vous avez bien dit que votre bateau a été construit il y a 22 ans?

M. Ted Watkins: Oui, c'est exact.

Le président: Très bien. Il mesure 64 pieds 11 pouces?

M. Ted Watkins: Tout à fait.

Le président: Quelle en est la largeur?

M. Ted Watkins: Environ 21 pieds.

• (1130)

Le président: C'est donc 21 pieds de large et 64 pieds 11 pouces de long. Quelle est sa hauteur? Je parle ici de la hauteur du bateau à l'intérieur de la coque, c'est-à-dire du bas de la quille jusqu'au haut de la timonerie.

M. Ted Watkins: Il y a environ 8 pieds jusqu'au pont.

Le président: Environ 8 pieds jusqu'au pont. Et pour les bateaux construits aujourd'hui dans cette catégorie des 64 pieds 11 pouces, quelle en serait la largeur dans la plupart des cas?

M. Ted Watkins: Pour les bateaux de 64 pieds 11 pouces, je ne sais pas exactement. Les bateaux construits actuellement ont 30 pieds de large, soit 8 pieds de plus que...

Le président: Que votre bateau. Quelle serait la hauteur totale du bas de la quille jusqu'au dessus du pont pour la plupart de ces bateaux?

M. Ted Watkins: Eh bien, ces bateaux ne sont pas tellement plus profonds. La différence vient des équipements et des superstructures qu'ils installent sur le pont. Le mien se limite en fait à un seul étage au-dessus du pont. Certains de ces bateaux en ont deux, voire même

trois. Alors, on érige ces superstructures sur les ponts, c'est ce qui cause une grande partie des problèmes actuellement.

Le président: Je n'essaie pas de vous faire dire ce que vous ne voudriez pas dire, mais ces bateaux pourraient avoir de 8 à 10 pieds de plus en hauteur.

M. Ted Watkins: C'est exact. C'est effectivement le cas. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

Le président: Je pense que ces précisions étaient nécessaires pour François ainsi que pour ma propre gouverne.

Monsieur Byrne, désolé pour l'interruption.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Il s'agissait d'excellentes questions, monsieur le président.

Je veux seulement vous parler un peu pour connaître votre point de vue.

Il y a deux forces complémentaires qui entrent en jeu. Transports Canada applique la réglementation en matière de sécurité et de conception des bateaux, mais ne s'intéresse pas vraiment à la gestion des pêcheries. Cependant, le ministère des Pêches et des Océans supervise la construction et la taille des bateaux à des fins de conservation. Autrement dit, on limite la taille des bateaux à 34 pieds 11 pouces, 39 pieds 11 pouces ou 64 pieds 11 pouces dans un effort pour limiter les activités de pêche.

Le ministère des Pêches et des Océans a notamment fait valoir que si l'on permettait un changement de la longueur des bateaux, si l'on supprimait à toutes fins utiles les limites à cet égard, sans tenir compte des questions de sécurité, vous devriez dépenser énormément d'argent pour construire des bateaux plus longs ou des ajouts aux bateaux déjà existants. Ces dépenses vous inciteraient à exiger des quotas supplémentaires et c'est la raison pour laquelle le MPO, si je comprends bien son point de vue, ne veut pas modifier les règles de remplacement des bateaux et les règles limitant leur longueur.

Est-ce que l'un de vous, Ted, Hedley ou John, pourrait me décrire...? Le MPO soutient donc qu'il limite vos dépenses en capital en maintenant ses restrictions en place. Vos entreprises n'ont-elles pas de toute façon dépensé récemment beaucoup d'argent pour s'équiper en vue de nouvelles activités de pêche, qu'il s'agisse de crevettes ou de poissons pélagiques, des ressources qui semblent maintenant prendre le pas, alors que vous concentrez vos efforts sur la hauteur des navires, plutôt que sur leur longueur? Autrement dit, vous avez déjà dépensé énormément d'argent — lorsqu'on considère vos flottes dans leur ensemble, mais pas nécessairement chacun de vos bateaux — pour vous équiper pour la crevette et d'autres espèces, ce qui fait que tout cet argument ne tient pas vraiment.

John, voulez-vous répondre?

M. John Gillett: Oui. J'ai dû réduire la longueur de mon bateau de 18 pouces pour me conformer au règlement du MPO. Cela m'a coûté entre 5 000 \$ et 8 000 \$. J'ai dû relever la mèche de gouvernail à l'arrière et ajouter 2 pieds à la quille pour me conformer au règlement.

Je ne vois pas le problème. Si une personne a un quota individuel pour une pêche, en quoi la taille du bateau dérange-t-elle?

Lorsque le quota est ouvert, il devrait y avoir une limite par voyage. Supposons que j'ai un bateau de 64 pieds 11 pouces et que Hedley en a un de 40 ou de 45 pieds. Si la limite par voyage est de 50 000 livres, il ne pourra pas en rapporter plus, même s'il a un bateau de 80 pieds. Il ne pourra rapporter que 50 000 livres en un voyage.

Cela n'éliminerait-il tout ce problème? Je sais que ce serait un avantage si tout restait ouvert. J'ai un bateau de 34 pieds, mais si quelqu'un rivalise avec moi avec un bateau de 60 pieds 4 pouces ou de 65 pieds, je ne pourrai pas traverser la glace comme lui.

Ce type de contingent ne peut donc pas rester ouvert, mais il pourrait y avoir un quota par voyage.

L'hon. Gerry Byrne: John a raison. Je suis d'accord avec vous et vous défendez très bien votre argument. Je me demande toutefois une chose. Le MPO a dit que pour éviter des investissements excessifs dans votre entreprise... Si vous mettez 300 000 \$ sur un bateau, en plus de ce que vous aviez déjà, vous aurez 300 000 \$ de plus à payer et par conséquent, vous allez exiger plus de poisson pour pouvoir faire votre paiement.

Je me demande si vos flottes...

M. Hedley Butler: Nous le faisons déjà.

•(1135)

L'hon. Gerry Byrne: Hedley, je vous prierais simplement de répondre.

M. Hedley Butler: En 1997, nous avons construit un bateau de 44 pieds 11 pouces à King's Point, comme je l'ai déjà dit. Nous en voulions un de 52 pieds. À ce moment-là, le MPO a refusé et nous a dit que si nous construisions un bateau de 52 pieds, nous ne pourrions pas pêcher avec lui. L'année suivante, un autre gars de ma région en a construit un de 52 pieds. Il a donc dépensé plus, pour avoir un plus grand bateau, mais il a toujours le même quota. C'est seulement une façon de s'en sortir pour le MPO, il nous dit que nous ne pouvons pas le faire.

Il faut élargir les règles. Je crois fermement que si les règles étaient plus souples sur la longueur des bateaux et que je voulais un bateau de 80 pieds, mais que je n'obtenais qu'un quota X de crabes ou de crevettes, c'est tout ce que j'aurais. Je n'en aurais pas plus, un point c'est tout.

Je peux bien bâtir un bateau de 200 pieds si je peux le payer. Cela ne dépend que de moi, mais ce n'est pas le cas dans les faits. Il y en a pourtant. Le règlement dicte qu'un bateau ne peut pas dépasser 44 pieds 11 pouces, mais il y a des gars qui ont des bateaux de 52 pieds et il y en a d'autres qui en ont de beaucoup plus longs. Ils en font plus, comme vous l'avez dit, et ce toute l'année.

Mais c'est déjà le cas, n'est-ce pas, John? Nous y sommes déjà.

M. Ted Watkins: Et ce qu'ils font, pour répondre à la question de Gerry, et c'est vrai, c'est qu'ils dépensent de l'argent, parce qu'ils augmentent leur volume en profondeur et en largeur, quand ils construisent leur bateau, mais font un compromis sur la longueur. C'est là où la stabilité entre en ligne de compte, si l'on prend la longueur, la profondeur et la largeur du bateau. La longueur est toute aussi importante que la profondeur et la largeur. Si on limite la longueur, mais qu'il n'y a pas de limite sur la profondeur ni la largeur, on obtient un bateau instable.

Je parle seulement pour... Je ne suis pas statisticien, mais je serais prêt à gager que le gros problème des accidents pour cause d'instabilité à Terre-Neuve-et-Labrador depuis 10 ou 15 ans touche les bateaux nouvellement construits.

L'hon. Gerry Byrne: Très bien.

Le président: Merci.

Monsieur Blais.

[Français]

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

J'aimerais revenir sur ce que vous venez tout juste de dire relativement à la profondeur des bateaux. J'ai l'impression qu'à la limite, on cherche une recette magique. Est-ce la longueur, la largeur, la hauteur? Vous l'avez mentionné plus tôt, les pêches sont multiples. Il faut donc s'adapter beaucoup plus qu'auparavant. On ne part pas à la pêche d'une seule espèce, mais on peut partir tantôt à la pêche de l'une, tantôt à la pêche de l'autre.

Quelle est la clé pour que les bateaux soient sécuritaires? C'est ce qu'on vise, finalement. Lorsqu'on parle de stabilité, on parle de sécurité. Est-ce la longueur? Est-ce la combinaison de la hauteur, de la largeur et de la longueur?

[Traduction]

M. Hedley Butler: Ma réponse à cette question est très simple. Il faut lever les restrictions sur la longueur des bateaux, ne pas imposer de limites du tout. Qu'un bateau fasse 34 pieds 11 pouces ou 44 pieds 11 pouces de longueur, quelle que soit la taille du bateau que les pêcheurs veulent utiliser, cette restriction devrait être levée et tout le monde devrait pouvoir se construire un bateau de la taille qu'il veut.

M. Ted Watkins: Je n'ai pas compris ses questions. Je ne suis pas un très bon technicien, et je suis encore pire en français. Je m'excuse. Je n'ai pas compris la conversation.

[Français]

M. Raynald Blais: Je cherche à comprendre comment vous pouvez relever le défi actuel de la stabilité des bateaux. Comme vous l'avez mentionné plus tôt, la pêche est multiple et variée. On ne pêche pas seulement une espèce, il faut donc adapter le bateau à certaines circonstances.

Quelle est la clé de la stabilité? Lorsqu'on parle de stabilité, on parle de sécurité. Selon vous, quel est l'aspect essentiel que l'on doit considérer? Plus tôt, vous avez parlé de la hauteur. Y a-t-il d'autres facteurs? Comment se sortir de ce dilemme?

•(1140)

[Traduction]

M. Ted Watkins: En gros, je pêche dans un bateau pour plusieurs espèces et en effet, j'ai des problèmes de stabilité lorsque je change complètement d'équipement. Dès qu'on a une limite de longueur pour les bateaux, les problèmes commencent. On peut les élargir, on peut les rendre plus profonds, mais on a une limite de longueur. Il serait donc fort probable, si je pouvais rallonger mon bateau de 20 pieds, mais en diminuer la largeur, la profondeur et la hauteur, que ce bateau réponde beaucoup mieux aux critères de stabilité pour la pêche que je fais. Mais compte tenu de sa taille et du fait que je suis limité en longueur, il y a des problèmes.

C'est une règle de base dans l'industrie de la pêche. Je croyais que la largeur du bateau ne devait jamais équivaloir à plus du tiers de sa longueur. C'est le maximum. Lorsqu'on construit des bateaux de 30 pieds de large et de 65 pieds de long, nous dépassons beaucoup les proportions recommandées.

Je dirais donc que la longueur du bateau... En même temps, on va probablement commencer à être en mesure de construire des bateaux qui répondent aux critères de stabilité. Je demeure convaincu que le problème de la stabilité vient de la grosseur du bateau, de la façon dont il est construit. On finira probablement par transporter le même volume que le gars qui a un bateau de 65 pieds 11 pouces de long et de 30 pieds de large. S'il s'en construit un 80, il pourrait probablement avoir 90 pieds de long et 30 pieds de large. À ce moment-là, le bateau serait probablement très stable.

[Français]

M. Raynald Blais: Quelle vérification avez-vous faite de votre bateau, que vous avez, en quelque sorte, modifié et modernisé? Quelle vérification avez-vous faite par rapport à la stabilité?

[Traduction]

M. Ted Watkins: Je n'en ai pas évalué la stabilité. Nous allons pêcher et nous débrouillons avec ce que nous pouvons obtenir. Nos quotas diminuent. On obtient un quota de crabe, par exemple. Cette année, j'ai obtenu environ le tiers du quota que j'avais il y a trois ans.

Nous pêchions la morue. En 1992, nous avons tout perdu. Il ne nous en reste plus rien. Pour la pêche du flétan noir, comme vous le savez, les stocks diminuent. Donc lorsque je pêche le maquereau à la senne ou encore la crevette, je le fais par nécessité.

J'essaie de faire ce que je peux pour survivre. C'est une question de survie. Ce n'est probablement pas une question de choix pour moi que de prendre mon bateau, qui n'a jamais été conçu pour la pêche de la crevette, de partir à 150 ou 200 milles de la côte pour pêcher la crevette à la drague. Bien honnêtement, mon bateau n'a jamais été construit pour cela. C'est une nécessité. Je suppose que je contreviens aux règles et que je devrais être arrêté et suspendu, mais je le fais par nécessité, pour survivre dans l'industrie. Les gouvernements et le MPO m'ont fourni l'aiglefin et les stocks pour le bateau que j'ai, pour me permettre de survivre. Je dois me tourner vers autre chose. Je dois me tourner vers d'autres espèces, et c'est là où mes problèmes commencent.

[Français]

M. Raynald Blais: Êtes-vous favorable au livret de stabilité que Transports Canada propose ou projette d'instaurer?

[Traduction]

M. Ted Watkins: Je ne pense pas que le livret de stabilité va vraiment changer la situation. Je pense qu'à l'heure actuelle et à l'avenir, il devrait y avoir un règlement très strict sur la construction de tous les nouveaux bateaux. Mais s'ils ne répondent pas aux critères de stabilité, je vais devoir arrêter de pêcher. Je ne sais pas s'il sera assez stable.

Je regarde le programme spatial des États-Unis. Ils ont la meilleure technologie, ne manquent pas d'argent, ont le meilleur équipement et conçoivent une navette qui, lorsqu'elle s'élève, explose, et ce, probablement malgré des normes de stabilité. Les normes de stabilité ne nous garantissent pas qu'il n'y aura pas d'accident. Elles vont probablement aider, mais tout dépend de l'exploitant du bateau. S'il brave les forces de la nature, qu'il surcharge son bateau, normes de stabilité ou pas, il va avoir des problèmes. Je dirige mon bateau selon mes connaissances et mon expérience et j'espère de tout coeur qu'elles me permettent de prendre les bonnes décisions.

• (1145)

Le président: Monsieur Manning.

M. Fabian Manning (Avalon, PCC): J'ai quelques petites questions.

Hier, quelqu'un a dit que 80 p. 100 des accidents étaient attribuables à une erreur humaine quelconque. Vous en avez parlé. Je suppose que la navigation revêt une signification toute nouvelle lorsqu'on prend un risque sur l'eau.

Depuis quelques mois ou quelques années, je suppose, Transports Canada prépare un nouveau règlement sur la sûreté des bateaux de pêche. Monsieur Watkins, vous avez dit avoir reçu une lettre vous disant que vous deviez avoir un manuel. Nous entendons comme un double message selon lequel il n'y aurait pas beaucoup de consultations dans certaines régions sur le règlement qui s'en vient. Il devrait être publié dans la Gazette en 2007. Les nouvelles règles devraient être publiées après ces consultations.

Selon vous, à quel point avez-vous pu participer, en tant que pêcheurs vous-mêmes, à l'étude ou au processus en cours pour établir le futur règlement sur la stabilité des bateaux?

M. Ted Watkins: Nous n'avons pas participé beaucoup. J'ai parlé au président, M. Keddy, ce matin, et il m'a dit qu'il nous avertissait depuis trois ou quatre ans. Je dois dire que je lis les journaux de la Nouvelle-Écosse. J'ai vu son nom dans le journal et j'ai vu certains articles qu'il a écrits. On en parle constamment.

Il y a toute une bureaucratie. Les pêcheurs sont organisés et représentés par un syndicat. Le gouvernement envoie des représentants du MPO et ils se rencontrent. Honnêtement, les personnes à la base de l'industrie ont très peu leur mot à dire et sont très peu mis à contribution. Tout se passe surtout autour de la table du conseil avec le président du syndicat ou son vice-président et probablement aussi quelques fonctionnaires. Ils s'assoient et bien honnêtement, les acteurs à la base de l'industrie ne sont pas entendus. Nous participons très peu.

M. Fabian Manning: Hedley?

M. Hedley Butler: Non, absolument personne ne m'a consulté. Personne n'a communiqué avec moi. Je ne sais pas ce qui en est pour John...

M. John Gillett: Non.

M. Hedley Butler: ...mais personne ne m'a jamais consulté.

M. Fabian Manning: Il y a eu une réunion, ici, à Gander, en avril dernier.

M. Hedley Butler: En avril dernier?

M. Fabian Manning: Le saviez-vous?

M. Hedley Butler: Non.

M. Fabian Manning: J'essaie personnellement de comprendre l'ampleur des consultations, parce que ces règles vont avoir des incidences économiques.

Écoutez, nous sommes tous d'accord avec la sécurité. Personne ne prendra la mer avant... C'est le travail le plus dangereux au monde, et nous voulons tous être le plus en sécurité possible, mais le nouveau règlement qui s'en vient sur la stabilité des bateaux va coûter de l'argent aux pêcheurs pour rendre leurs bateaux conformes aux nouvelles normes de stabilité. J'essaie de déterminer l'ampleur des consultations. J'essaie de comprendre.

Beaucoup de gens disent s'inquiéter de l'effet du regroupement des permis. En réglant les problèmes de la sûreté et de la stabilité, nous en voyons un autre émerger. Un moment donné, il deviendra possible que plus de personnes embarquent sur le même bateau, ne serait-ce qu'en raison de la libre entreprise et de l'incidence économique des efforts de chacun de vous pour rallonger son bateau ou en obtenir un nouveau de 80 pieds de long. Vous pourriez finir par mettre vos permis en commun entre vous. Certains segments de l'industrie semblent s'en inquiéter, surtout les propriétaires de petits bateaux de moins de 35 pieds ou de moins de 34 pieds 11 pouces.

Avez-vous des observations à faire à cet égard, compte tenu des solutions qui s'en viennent? Il y a beaucoup de personnes de ma région du sud d'Avalon qui ont de gros problèmes avec leurs équipages. Ils n'arrivent pas à trouver des employés. Les pêcheurs sont pris pour laisser leur bateau au port. Les gens embarquent sur un bateau quatre ou cinq jours, puis reviennent et embarquent sur un autre bateau parce qu'ils ne peuvent pas s'entendre entre eux pour le moment.

D'après vous, serait-il positif d'autoriser les pêcheurs à collaborer entre eux ou à mettre en commun certains de leurs permis, du point de vue de la sécurité comme du point de vue économique?

M. Hedley Butler: Je ne sais pas si c'est une bonne idée ou non. Comme je l'ai dit ce matin, la ville de Bonavista comptait 5 200 habitants et n'en compte plus qu'environ 4 000. Concernant le problème des équipages, si John, ce monsieur et moi nous unissons, nous serions trois membres d'équipage pour un permis.

Où établir la limite? Ce pourrait être bon pour certaines personnes. Une famille qui a trois permis pourrait les combiner. Pour moi cependant, de chercher du travail comme membre d'équipage... Un capitaine ne vaut pas grand-chose sans équipage. On élimine le membre d'équipage, et c'est ce que je n'aime pas. On met des gens au chômage.

Je ne sais pas ce qu'en pense John ou quelqu'un d'autre.

• (1150)

M. Ted Watkins: Je pense que nous devons nous pencher sur le problème de la stabilité. Si nous combinions les équipages et les permis, nous aurions probablement assez de poisson à prendre pour construire le type de bateau qui répondrait aux normes de stabilité. Le problème, c'est qu'en ce moment, compte tenu du poisson que je dois prendre, je ne peux pas construire de bateau. Etant donné le poisson que je dois prendre, je ne pense pas pouvoir avoir le type de bateau qui correspondrait aux normes. Je n'ai pas assez de poisson à prendre.

D'une certaine façon, si nous pêchons, il doit y avoir suffisamment de poisson pour construire un bateau conforme aux normes de sécurité. Comment peut-on y arriver? Il doit y avoir une solution.

M. John Gillett: Je pense qu'on devrait réduire le nombre de pêcheurs par l'acquisition de permis ou la retraite anticipée. Le reste des contingents serait réinjecté dans le système pour qu'une personne puisse exploiter son propre bateau.

Il y a trop de pêcheurs pour la quantité de poisson disponible.

M. Hedley Butler: Nous devrions probablement voir les choses de cette façon: si John est prêt à prendre sa retraite, le gouvernement devrait racheter son permis, prendre son quota, le mettre dans un chapeau, puis tous les autres pêcheurs comme moi et ce monsieur ici pourraient demander à en obtenir une partie.

Comprenez-vous ce que je dis?

M. Fabian Manning: Oui, et on revient à la situation que M. Matthews et M. Byrne ont décrite un peu plus tôt lorsqu'ils ont dit que chacun voulait se munir d'un bateau sans danger sur l'eau, puis qu'au bout d'un an, il voudrait obtenir un plus grand quota pour le payer. Cela semble être un problème.

Je crois vous avoir entendu dire que vous avez reçu une lettre vous disant que vous devriez avoir un manuel de stabilité d'ici un an et que vous estimiez qu'il vous en coûterait 15 000 dollars pour votre bateau. Connaissez-vous un peu les modifications que vous allez devoir apporter à votre bateau pour vous conformer?

M. Ted Watkins: Je pourrais n'avoir absolument rien à changer ici bas. Ces 15 000 dollars correspondent aux frais à payer pour mettre mon bateau en cale sèche afin que les architectes marins l'examinent et fassent les tests. On ne parle même pas de modifications. C'est seulement le coût pour faire faire les tests.

M. Fabian Manning: Pour faire faire les tests seulement.

M. Ted Watkins: Pour les tests seulement, oui.

M. Fabian Manning: Mon Dieu! Quinze milles dollars!

M. Ted Watkins: On ne parle pas encore de modifications.

M. Fabian Manning: Si vous vous retrouvez avec une liste de choses à modifier, vous pourriez devoir payer encore...

M. Ted Watkins: Il pourrait être jugé non conforme; on ne le sait pas.

Le président: Merci, monsieur Manning.

Monsieur Lunney, vous avez le temps pour une brève question.

M. James Lunney (Nanaimo—Alberni, PCC): Je vous ai entendu dire, je crois, que votre bateau fait partie d'une certaine série de navires qui ont été construits en Nouvelle-Écosse. Peut-être qu'on pourrait vérifier l'ensemble de ces bateaux. Si le vôtre est semblable et que vous pouvez démontrer qu'aucune modification importante n'a été apportée, cela vous permettrait d'économiser. Je pense qu'il y a eu des discussions à ce sujet.

En a-t-il déjà été question, à votre connaissance?

M. Ted Watkins: On nous a interrogés, mais nous n'avons pas participé à une discussion. En premier lieu, un modèle de base a été construit, et c'est ce bateau qui a été testé. Le navire que je possède est essentiellement un navire frère.

Peut-être qu'il y a une dizaine d'autres navires frères — je ne le sais pas — mais je sais qu'il n'existe aucun manuel de stabilité pour ce bateau en particulier. Dans la lettre provenant du ministère, il n'est pas indiqué qu'il devrait y en avoir un à bord des navires frères. Il est précisé que mon bateau doit en avoir un. Vous avez mentionné que, si on vérifie certains modèles de navire et qu'on constate que chacun... Je crois que vous avez raison. On pourrait procéder ainsi, mais...

M. James Lunney: Cela pourrait être utile aux gens comme vous.

Par ailleurs, quelqu'un a dit — et je crois que c'était vous, monsieur Watkins — que dans la majorité des accidents survenus ces dernières années, il s'agissait de navires récents. L'augmentation de la hauteur constitue le problème, je pense.

Selon vous et d'après votre expérience, des chavirements ou des pertes de vie en mer peuvent-ils être attribuables à la hausse de la hauteur en raison de l'imposition des limites de 35 pieds et de 65 pieds? Avez-vous entendu des pêcheurs affirmer qu'ils ne voudraient pas monter à bord d'un tel bateau en raison de sa hauteur? Les pêcheurs sont-ils conscients du danger?

• (1155)

M. Ted Watkins: Oui, tout à fait. Les bateaux qu'on construit aujourd'hui coûtent très cher. Si on bâtissait des navires plus longs et plus larges, ils pourraient probablement coûter moins cher. Aujourd'hui, un navire de 65 pieds vaut entre 1,5 million et 2,5 millions de dollars. Et en effet, des pêcheurs d'expérience ne veulent absolument pas monter à bord de ces bateaux.

On se demande comment ces bateaux peuvent réussir les essais de stabilité, et on se demande même si on procède à de tels essais.

Le président: Merci, monsieur Lunney.

Je sais que certains membres ont d'autres questions à poser. Êtes-vous d'accord pour que chaque personne qui a une question ou deux à poser le fasse? Nous allons essayer d'être brefs et de faire en sorte que chaque député qui n'a pas encore posé une question ait l'occasion de le faire.

L'hon. Gerry Byrne: J'ai une brève question à poser.

Ted, trouvez-vous que la plupart des consultations comme celle-ci ont lieu durant la saison de la pêche ou plutôt à d'autres périodes?

M. Ted Watkins: La plupart du temps, elles se tiennent durant la saison de la pêche, alors que nous sommes très occupés.

L'hon. Gerry Byrne: Merci.

M. Hedley Butler: Et elles n'ont pas lieu au sein de la collectivité concernée. Ce que je veux dire, c'est que l'année dernière, votre comité s'est réuni à Bonavista. C'est très bien, mais dites-moi combien de pêcheurs habitent à Gander? J'ai dû me lever à 5 heures ce matin pour me rendre ici.

Vous devriez aller là où se trouvent les pêcheurs, pour que nous puissions vous exposer notre point de vue.

M. Scott Simms (Bonavista—Gander—Grand Falls—Windsor, Lib.): Je veux revenir sur une question dont on a déjà discuté. Comme on l'a fait valoir hier, même si nous n'imposons aucune norme de construction à l'industrie, de sorte qu'elle puisse construire le type de bateau que veulent les pêcheurs, l'aspect financier devient un problème. D'après ce qu'on a entendu à Ottawa, les pêcheurs risqueraient d'emprunter davantage que ce qu'ils seraient en mesure rembourser, et on sait ce que cela entraîne.

Comme Norm Cull l'a signalé hier, les constructeurs le savent bien, et c'est là le problème. Un constructeur nous a expliqué hier que toutes les caractéristiques des navires sont dictées par la réglementation et non pas par les préférences des pêcheurs ni par le type de pêche. Elles sont fondées sur la réglementation.

Comment cet homme peut-il exporter ses bateaux à l'extérieur du Canada si la réglementation d'ici est différente d'ailleurs et que, même au sein de notre pays, elle diffère d'une province à l'autre?

Pouvez-vous commenter encore une fois le fait qu'un changement se révélera très coûteux.

M. Hedley Butler: Nous allons devoir faire des changements parce que l'industrie nous le demande. En ce moment, des pêcheurs sont forcés de modifier leurs navires. Ils doivent y faire installer des congélateurs et des réservoirs d'eau pour transporter le crabe et le garder vivant. Il faudra donc nous adapter.

J'ai participé à bien des discussions, et je peux vous dire que j'en ai assez de cette réglementation que le gouvernement affirme devoir mettre en place. On prétend que la longueur maximale des navires ne peut pas être modifiée, car les pêcheurs voudront bien entendu une hausse des quotas. À quoi sert donc un navire de 100 pieds de long si le ministère n'augmente pas les quotas?

M. Scott Simms: Alors que leur diriez-vous? Vous leur diriez qu'il n'y a pas à s'inquiéter alors, est-ce bien cela?

M. Hedley Butler: C'est exact.

M. Scott Simms: Que leur proposeriez-vous?

M. Hedley Butler: Je ne comprends pas votre question; pouvez-vous la répéter?

M. Scott Simms: Si on vous dit que votre navire doit être d'une certaine longueur, car on craint que vous ne preniez davantage de poisson ou que vous ne cessiez de demander une hausse des quotas, que répondriez-vous?

• (1200)

M. Hedley Butler: Je répondrais que, lorsque j'ai demandé un plus gros navire, j'ai dit très clairement que je n'allais pas demander aussi une hausse des quotas.

Je ne veux pas une augmentation des quotas, mais un plus gros navire. Cette année, j'en ai d'ailleurs acheté un plus grand, car celui que je possédais mesurait 37 pieds. C'était un ancien modèle qui ne convenait plus à mes besoins. J'ai donc fait l'acquisition d'un navire qui fait 39 pieds et 4 pouces de long et 17 pieds de large. Il est aussi bon qu'un bateau de 45 pieds de long. J'ai dû changer de navire, mais mon quota est resté le même. Mais si un jour j'ai l'occasion d'obtenir un quota plus élevé, je vais tenter de l'obtenir. Mais en ce moment, je dois respecter celui qui m'est imposé.

M. Scott Simms: Si le ministère juge que vous ne vous préoccupez pas de la sécurité...

Quoi? Vous savez comment je suis, n'est-ce pas? Je continue de parler jusqu'à ce qu'on me dise de me taire.

Le président: Tâchez de respecter la durée de votre temps de parole.

M. Scott Simms: D'accord, je suis désolé.

Si le ministère décidait d'éliminer toutes les restrictions et de vous laisser beaucoup plus de liberté, que feriez-vous?

M. Hedley Butler: Je ne ferais rien pour l'instant, car j'ai déjà ce dont j'ai besoin. Je ne sais pas ce que feraient ces messieurs.

M. John Gillett: C'est la même chose pour moi.

M. Hedley Butler: Vous ne feriez rien, n'est-ce pas?

M. Scott Simms: Pourquoi?

M. John Gillett: Je n'ai pas encore atteint le quota.

M. Ted Watkins: En ce qui me concerne, je voudrais améliorer ma situation, et la seule façon d'y parvenir serait d'acheter un navire plus gros et plus stable.

Ce n'est pas la stabilité de mon bateau qui me préoccupe, c'est plutôt l'avenir de mon fils dans le domaine de la pêche. Il a terminé ses études et il est maintenant autorisé à exploiter un navire. Je dois vous dire très honnêtement que je ne vois pas d'avenir pour lui dans ce milieu.

Je crois que nous devrions nous préoccuper de la génération qui nous suit. Mon fils devra respecter la réglementation, mais comme il pêche à 150 ou 200 miles de la côte, il a besoin d'un gros bateau pour des raisons de stabilité et de confort et pour que lui-même et les membres de son équipage puissent bien gagner leur vie.

M. Scott Simms: C'est ce qui est important, je crois.

M. John Gillett: Le temps est venu de veiller à améliorer la situation pour le bien de nos jeunes au lieu de nous attarder à la réglementation. Nous sommes près de la retraite, n'est-ce pas? Nous devrions à tout le moins faire en sorte que ceux qui prendront notre relève disposeront de navires sécuritaires.

Le président: Merci.

Monsieur, vous avez le temps pour une brève question.

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

Je vous remercie, messieurs, d'être ici. Je pense que l'information que vous nous avez donnée nous sera utile quand viendra le temps d'étudier ces questions.

Je crois savoir qu'il y a quelques années, en 2002-2003, le ministère a examiné sa politique sur le remplacement des navires, et il a mis en oeuvre une nouvelle politique en 2003. La connaissez-vous? Avez-vous eu votre mot à dire à cet égard? Il s'agit d'une politique qui a été passablement modifiée.

M. Ted Watkins: Je ne suis au courant d'aucun changement important.

Je sais qu'on accorde maintenant des permis pour des navires de plus de 45 pieds, mais la capacité volumétrique est plafonnée. La longueur maximale est de 64 pieds et 11 pouces, mais je le répète, la capacité volumétrique est plafonnée. À ce que je sache, la limite est toujours de 64 pieds et 11 pouces. Cela n'a pas changé. On a autorisé personne à dépasser cette limite. Si cela s'est produit, je peux vous dire que ce n'est pas le ministère qui l'a autorisé.

Le problème de la longueur des navires existe encore. Rien n'a changé à cet égard.

• (1205)

M. Hedley Butler: La seule autre chose dont je me souviens, c'est que, si un pêcheur détenait un permis pour un bateau de 34 pieds et 11 pouces, il peut faire l'acquisition d'un navire pouvant mesurer jusqu'à 39 pieds et 11 pouces, à condition qu'il s'agisse d'un vieux bateau. Il ne peut pas s'agir d'un navire neuf.

M. Randy Kamp: Je crois savoir qu'on accordait davantage de liberté selon le cas. Certains principes devaient être suivis, dont celui

voulant qu'une flotte ne puisse pas accroître sa capacité en changeant les règles. Des modifications s'imposaient.

Par exemple, dans le secteur de la pêche à la crevette dans les Maritimes, on a décidé de modifier la limite imposée, soit 64 pieds et 11 pouces. Ainsi, dans cette région, certains bateaux ont plus de 65 pieds de long, mais il s'agit d'un changement qui a été autorisé. Quelques-unes des principales entreprises ont dû fermer leurs portes.

En 2003, une nouvelle politique a été mise en oeuvre. Je crois que c'est seulement à Terre-Neuve que la règle des 45 pieds et celle des 64 pieds et 11 pouces est rigoureusement appliquée. Vous devriez peut-être examiner l'incidence probable de cette nouvelle politique sur votre flotte.

Si la limite était supprimée, pensez-vous que les propriétaires exploitants subiraient davantage de pression? Autrement dit, ils seraient à la recherche d'autres investisseurs pour pouvoir payer le coût du nouveau bateau que vous voulez. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Ted Watkins: Si rien n'est fait, il y aura de la pression. Les deux paliers de gouvernement et les exploitants pêcheurs s'affrontent à propos de ce genre de questions à Terre-Neuve-et-Labrador. Notre gouvernement provincial a supprimé la politique sur les prêts, ce qui a fait en sorte que nous sommes à la merci des banques et, bien entendu, nous finissons aussi par être à la merci des transformateurs.

Je crois qu'on a souvent laissé entendre, dans les séances auxquelles j'ai participé, que le gouvernement fédéral ou les gouvernements provinciaux devraient mettre de nouveau en place une politique en matière d'emprunt. Il est préférable d'accorder du financement plutôt que des subventions. Nous demandons d'obtenir des prêts que nous rembourserions.

On a également proposé qu'un pourcentage des recettes tirées de la pêche servent à rembourser le prêt. Autrement dit, si mon quota est de 1 million de livres et que mon prêt s'élève à 2 millions de dollars, mais que l'année suivante, le ministère gère mal les pêches et que j'obtiens seulement 500 000 \$, alors il ne recevra que la moitié de la somme. Il doit tenir parole.

Il faut que la quantité de poissons que nous pouvons pêcher concorde avec le montant du prêt. Nous ne pouvons pas nous permettre d'emprunter deux millions de dollars si on nous baisse considérablement notre revenu par la suite. Aucune entreprise n'acceptera de fonctionner dans ces conditions.

Il est donc vrai qu'il y aura de la pression, à moins que les deux paliers de gouvernement s'entendent pour élaborer un plan efficace.

M. Hedley Butler: Avant d'acheter un nouveau bateau, j'ai dû m'adresser à la banque pour obtenir un prêt, mais on m'a d'abord demandé quel était mon revenu. La banque voulait être certaine que je pourrais rembourser le prêt.

Si je ne parviens pas à pêcher suffisamment pour rembourser le prêt, la banque ne me prêtera pas.

Le président: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

Je remercie beaucoup les témoins. Je pense que nous avons obtenu des renseignements très utiles.

Pour terminer, je vais essayer de résumer les points qu'on a fait valoir. Les hauts fonctionnaires du ministère nous diront que, si vous faites construire de plus gros bateaux, cela aura une incidence sur les stocks de poissons, qui sont déjà en baisse.

Dans certains secteurs, c'est peut-être vrai, et je peux dire que c'est le cas dans la circonscription que je représente, qui est située dans le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse et où la pêche au homard est très importante. Toutefois, il n'existe toujours pas un système de quota individuel transférable. Si vous possédez 375 casiers, vous pouvez en mettre autant à l'eau. Vous pouvez ainsi pêcher 15 000, 50 000 ou 100 000 livres de homard selon le type de pêcheur que vous êtes et le type de fond marin.

Peut-on affirmer que les règles qui ont été établies il y a 30 ans en vue de limiter la quantité de poissons de fond pouvant être pêchés ne

peuvent plus s'appliquer lorsqu'il existe des quotas individuels pour tous les pêcheurs? Je ne comprends pas quelle importance revêt la longueur de votre bateau si vous êtes autorisés de toute façon à pêcher au plus 50 000 livres de poissons ou 100 000 livres de crabe, par exemple. En quoi la longueur de votre bateau importe-t-elle?

Ces dernières années, on a construit des bateaux de 44 pieds et 11 pouces parce qu'il est possible d'obtenir un permis pour un tel navire. On a donc construit des bateaux plus larges et plus hauts, mais parfois moins aptes à prendre la mer.

Est-ce que je simplifie trop les faits ou est-ce que j'ai décrit assez bien la réalité?

• (1210)

M. Hedley Butler: Oui, assez bien.

Le président: Je vous remercie beaucoup.

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.