



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 025 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 8 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 mercredi 8 novembre 2006

•(1620)

[Traduction]

Le président (M. Gerald Keddy (South Shore—St. Margaret's, PCC)): Conformément à l'article 108(2) du Règlement, 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 à nos témoins. Je sais que les membres du comité sont en train de causer et essaient de terminer leurs échanges au sujet de la dernière réunion, mais nous devons respecter l'ordre du jour, alors je vous demande de bien vouloir vous asseoir.

Permettez-moi tout d'abord de souhaiter la bienvenue à nos témoins, M. Pierre Chevrier, M. Mario Desrape et M. Marcel Cormier.

Comme nous sommes dans la circonscription de M. Blais, je vais l'inviter à dire quelques mots en guise de présentation et ensuite je donnerai la parole à nos témoins.

Monsieur Blais.

[Français]

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

D'abord, compte tenu de ce qu'on a déjà entendu sur le dossier de la stabilité des bateaux, je vous dirais qu'aux Îles-de-la-Madeleine, cela risque de ne pas être différent. En effet, les pêcheurs, par rapport à ce dossier, n'ont pas nécessairement été informés. Quand je parle d'information, je ne parle pas simplement du fait de recevoir une lettre ou quelque chose du genre; c'est un peu plus que cela. Autrement dit, il aurait fallu que ce dossier soit davantage documenté et qu'on puisse permettre d'avoir une véritable consultation. Je sais très bien que le ministère des Transports a prévu autre chose pour les prochains mois. En ce qui a trait à ce dossier, je vous dirais qu'on part d'un point où les pêcheurs sont un peu dans la brume. Il y a pas mal de brouillard dans ce dossier. On sait que cela plane presque comme une menace. C'est pourquoi je pense que les informations que vont nous donner les témoins nous permettront d'approfondir davantage ce dossier.

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Blais.

Je ne sais pas si nos témoins ont un mémoire écrit ou s'ils souhaitent procéder dans un certain ordre, mais je les invite à prendre la parole.

Monsieur Desrape.

[Français]

M. Mario Desrape (président, Association des pêcheurs propriétaires des Îles-de-la-Madeleine): Merci, monsieur le président et messieurs du comité.

Je n'ai pas de présentation écrite. Je vais vous dire au pied levé comment on se sent, comment se sentent les pêcheurs des Îles-de-la-Madeleine.

Tout d'abord, j'aimerais remercier le Comité permanent des pêches et océans, surtout M. Blais, qui a fait du bon travail pour amener le comité aux Îles-de-la-Madeleine.

J'aimerais féliciter tous les défenseurs de la chasse au phoque. Aux Îles-de-la-Madeleine, c'est une industrie extrêmement importante. Notre association nous a appris que nous avons des voisins à la table pour défendre la chasse au phoque parce qu'on sait que le phoque mange le poisson que pourraient prendre les pêcheurs.

Cela étant dit, on sait qu'il est tard; tout le monde est fatigué. Il nous reste à discuter de la question de la stabilité des bateaux.

Ce qu'on veut dénoncer aujourd'hui — M. Blais l'a souligné —, c'est le manque d'information à ce sujet. C'est ce que nous déplorons le plus. On sait qu'un nouveau règlement sur la sécurité des bateaux de pêche sera bientôt en vigueur. Dans le cadre de ce nouveau règlement, il y aura un volet sur les normes de stabilité, mais on n'en sait pas plus. On ne sait pas quelle flottille sera touchée ni quelle longueur de bateau, ni quel type de bateau, ni quel type d'engin. On n'a aucun détail sur ces questions.

À titre de président de l'Association des pêcheurs propriétaires des Îles-de-la-Madeleine, je peux vous dire que les bateaux de notre flottille sont extrêmement sécuritaires; on l'a prouvé dans le passé. Il n'est pas question pour nous que Transports Canada ou le gouvernement fédéral arrive avec une politique mur à mur pour exiger que nous soumettions à des tests de stabilité l'ensemble de la flottille.

Il faut prévoir des coûts. Il faut bien être conscient que nous sommes en faveur de la sécurité, que nous ne sommes pas contre la sécurité. Par contre, nos bateaux ont été construits en vertu de plans approuvés. Ils sont très sécuritaires, et on n'a pas besoin de les soumettre à des tests qui pourraient être très coûteux. S'il faut faire des tests de stabilité, peut-être que les bateaux seront stables, mais il faut être très conscient que c'est la stabilité des entreprises qui sera menacée. Je pense que vous me comprenez.

La pêche que nous pratiquons est extrêmement fragile. La pêche n'est pas rentable; on n'est pas des millionnaires de la pêche. Chaque fois qu'un nouveau coût vient s'ajouter aux coûts d'opération, cela entraîne une dépense supplémentaire qui peut mener l'entreprise à la faillite. Il faut être clair à ce sujet.

On n'acceptera aucune mesure mur à mur, *by the book*. On va arriver avec des tests, mais quels seront les coûts? Et pour quelle raison faut-il faire ces tests? On se pose la question. Il faut bien comprendre que nous avons dénoncé le manque d'information au sujet du nouveau règlement. En vertu du nouveau règlement sur la sécurité des bateaux, les nouvelles constructions seront beaucoup plus affectées, mais est-ce que cela va entraîner un coût additionnel important pour le renouvellement de la flotte? Il faut que Transports Canada garde en tête que ce nouveau règlement pourrait avoir un effet contraire à celui visé. S'il lui en coûte trop cher pour remplacer son bateau, le pêcheur va garder son vieux bateau. Donc, on va se retrouver avec une flotte beaucoup plus désuète que celle qu'on a maintenant, parce que les pêcheurs n'auront pas les moyens de changer leurs bateaux, étant donné que les normes de construction seront beaucoup trop exigeantes.

C'est là ce que j'avais à dire. Donc, j'aimerais avoir beaucoup plus d'information à ce sujet, comme M. Blais l'a dit, afin de connaître et de pouvoir suivre l'évolution de ce dossier. Mais pour l'instant, les documents que nous avons consultés nous amènent à dire que nous n'accepterons pas qu'il y ait des tests de stabilité.

Si vous avez des questions sur nos types de bateaux et sur le type de pêche que nous pratiquons, cela ne me pose pas de problème.

Merci.

•(1625)

[Traduction]

Le président: Merci.

À votre tour, monsieur Cormier.

[Français]

M. Marcel Cormier (administrateur, Regroupement des pêcheurs professionnels des Îles-de-la-Madeleine): Les pêcheurs du groupe que je représente sont des propriétaires de bateaux un peu plus grands que ceux des pêcheurs que mon collègue Mario représente, mais ce sont des bateaux qui, pour la plupart, ont été construits il y a une dizaine d'années et qui ont fait leur preuve. Aux Îles-de-la-Madeleine, les bateaux qui ont chaviré, on peut les compter sur les doigts de la main. Je pense donc qu'il n'est pas nécessaire, après 10 ans, de dire que les bateaux doivent être soumis à un test de stabilité. Ils ont fait leurs preuves. En 10 ans, il est passé beaucoup d'eau sous les ponts.

Nous sommes tout à fait en désaccord pour soumettre nos bateaux à de tels tests. Par ailleurs, dans le cas d'une construction neuve qui fait porter beaucoup de poids sur la superstructure, on n'est pas tout à fait en désaccord pour qu'il y ait un test de stabilité. Il faut quand même que les bateaux soient sécuritaires.

Aux Îles-de-la-Madeleine, tous des bateaux ont un point de gravité bas. Il n'y a donc pas de problèmes; cela a été prouvé. Je suis moi-même propriétaire d'un bateau de 55 pieds auquel on a ajouté du poids, en bas, pour le rendre plus sécuritaire. Il a même réussi un test de stabilité lors sa construction.

Aujourd'hui, on nous arrive avec un coût additionnel de 5 000 \$ ou 6 000 \$, je ne sais pas, en plus de tout ce que Mario a mentionné. C'est la vérité: on ne peut plus payer. Si le gouvernement veut payer, faites le test de stabilité, mais nous, on ne paie plus.

Merci.

•(1630)

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Chevrier.

[Français]

M. Pierre Chevrier (président, Regroupement des palangriers et pétoncliers uniques Madelinots): Je représente un petit groupe de pêcheurs, mais je fais partie d'une communauté d'environ 400 pêcheurs des Îles-de-la-Madeleine. On connaît très bien la flottille. Je suis presque convaincu que vous avez vu, lorsque vous êtes passés au pied de la côte...

Est-ce que quelqu'un m'écoute?

Je suis convaincu qu'en passant au pied de la côte, vous avez vu le parc d'hivernement. Étant donné que le sujet de votre étude est la stabilité des bateaux, j'imagine que cela vous a frappé de voir la qualité des bateaux qu'on trouve aux Îles-de-la-Madeleine. C'est l'endroit au Québec où on trouve la plus belle flotte de bateaux.

Je représente un groupe de pêcheurs qui ont été carrément affectés par le moratoire sur le poisson de fond. On se souvient très bien d'une rencontre qu'on a eue il y a à peu près cinq ou six ans avec Transports Canada. C'était une rencontre assez houleuse, tenue aux Îles-de-la-Madeleine, où on avait parlé de la sécurité des navires. On avait essayé de nous faire croire que cela coûtait de 250 \$ à 400 \$. Or, ce petit scénario coûte de 4 000 \$ à 5 000 \$ environ. Le scénario qu'on veut nous faire avaler maintenant coûtera peut-être entre 7 000 \$ et 10 000 \$, même plus. Avec un revenu brut se situant entre 35 000 \$ et 40 000 \$ brut, nos pêcheurs disent qu'il font présentement du bénévolat pour tout genre de compagnie ou d'industrie qui vend de l'équipement de pêche ou quoi que ce soit. On paie excessivement cher pour nos permis, on paie excessivement cher pour avoir des observateurs en mer, on paie pour la sécurité, on paie pour tout. On n'en est plus capables.

Il y aura de grandes discussions sur la viabilité des entreprises de pêche. Comment peut-on rendre les entreprises de pêche plus viables? Ce n'est certainement pas en ajoutant une facture de 7 000 \$, 8 000 \$ ou 10 000 \$ sur le dos des capitaines pour des tests de stabilité et tout ce que cela implique.

Je demanderais au comité de considérer, du côté des Îles-de-la-Madeleine, les accidents maritimes impliquant des bateaux de plus ou moins 15 tonnes. Combien de bateaux ont chaviré? Combien de bateaux ont coulé? Le nombre est tout à fait minime, beaucoup moins élevé que le nombre d'accrochages de voitures sur les routes. Or, on vient nous dire qu'on est inquiet pour notre sécurité, etc. Nos pêcheurs sont inquiets pour leur sécurité. Chaque capitaine est conscient qu'il est responsable de son équipage. Il charge son bateau en fonction de la sécurité. C'est pour cela qu'il n'y a pas beaucoup d'accidents aux Îles-de-la-Madeleine. Les pêcheurs sont sensibilisés à la sécurité.

Nous sommes donc tout à fait en désaccord pour soumettre nos bateaux à des tests de stabilité, parce que ce sera une facture de plus à payer. Tout ce qu'on peut dire, c'est que si le gouvernement paie la facture au complet, on est d'accord. Mais je suis convaincu que le gouvernement, plutôt que de payer la facture au complet, va mettre le dossier sur la glace. Donc, on recommande que le dossier soit mis sur la glace.

Merci.

[Traduction]

Le vice-président (M. Bill Matthews (Random—Burin—St. George's, Lib.)): Merci, monsieur Chevrier.

Monsieur Blais.

[Français]

M. Raynald Blais: J'aimerais que vous m'expliquiez la situation un peu plus en détail. Le ministère des Pêches et des Océans ou le ministère des Transports vous a-t-il contacté par rapport à ce dossier? Si oui, quand?

M. Pierre Chevrier: Pour la présentation d'aujourd'hui, j'ai reçu un avis de la part de votre secrétaire, il y a quelques jours.

• (1635)

M. Raynald Blais: D'accord. Vous avez reçu un avis de notre part. Mais avez-vous reçu quelque chose du ministère?

M. Pierre Chevrier: Je sais qu'il y a eu un comité à Rimouski et qu'on a appelé des pêcheurs des Maritimes. Je n'étais pas présent, mais je crois qu'il y avait des pêcheurs de la plus grosse association de pêcheurs des Îles-de-la-Madeleine. Ce que j'ai pu avoir comme commentaire à sujet, c'est qu'on ne demandait pas l'avis des pêcheurs, on venait encore imposer un système, un programme qui devait être adopté, d'une façon ou d'une autre, un peu comme on l'avait fait, comme je vous l'ai dit, il y a cinq ou six ans, alors qu'on avait tenté de nous faire croire à une petite formule à 250 \$ ou 300 \$ pour rendre nos bateaux conformes au règlement. En réalité, cela a coûté entre 4 000 \$ et 5 000 \$ par pêcheur. C'est l'écho que j'ai eu de ces réunions.

Peut-être que Mario pourrait vous donner plus d'explications.

[Traduction]

Le vice-président (M. Bill Matthews): Quelqu'un d'autre veut-il intervenir à ce sujet? Sinon, puis-je donner la parole à M. Blais pour une autre question?

Monsieur Desrape.

[Français]

M. Mario Desrape: M. Blais a posé une question; je vais y répondre. On a participé, à Rimouski, à une réunion de Transports Canada. C'est la seule réunion où on nous a parlé du règlement, de la nouvelle politique sur la sécurité des bateaux de pêche, que le ministère veut mettre en vigueur. Comme je l'ai dit plus tôt, à l'ordre du jour, il y avait la norme de stabilité, mais nous n'avons eu aucun détail à ce sujet. Je me souviens très bien que les pêcheurs présents dans la salle étaient contre le test de stabilité, à l'unanimité. M. Cormier y était, justement.

Ont-ils poursuivi dans la même voie et veulent-ils, aujourd'hui, rendre obligatoire le test de stabilité? Je me dis que la réponse à cette question est probablement oui, puisque la question est rendue au Comité des pêches et océans. À cette réunion, on nous avait seulement dit qu'un bateau de pêche devait être soumis à une étude de stabilité, à des tests de stabilité simplifiés, dans le cas des bateaux de moins de 15 tonnes, à l'exception des bateaux à risque élevé. C'est

ce à quoi tout le monde s'est opposé. Il n'y avait aucun détail sur ce qu'est un risque élevé, sur ce qu'est un test de stabilité réduit, sur ce qu'est un bateau à risque élevé. Il n'y avait aucun détail. Donc, tous les pêcheurs présents se sont opposés à un tel test.

Comme M. Cormier l'a bien dit, quand on possède un bateau depuis 10 ans, 15 ans ou 20 ans, le test, on l'a fait soi-même. On n'a pas besoin qu'on vienne nous dire comment il va pencher ou rouler: on l'a vu.

Merci.

[Traduction]

Le vice-président (M. Bill Matthews): Monsieur Blais, avez-vous une dernière question, brève?

[Français]

M. Raynald Blais: Oui, j'ai un commentaire à faire et une question à poser en même temps. On nous a dit, du côté de Transports Canada, qu'il y avait des études en cours sur les facteurs de risque et sur le rapport coûts-avantages de la nouvelle réglementation. On nous dit que les études vont être évaluées et que la proposition sera modifiée en conséquence. Ensuite, on nous mentionne que d'autres consultations seront menées à l'automne 2006 — on est à l'automne 2006 — et au printemps 2007. Les nouvelles exigences devraient être adoptées en 2008. Voilà un peu qui fait le point sur ce que Transports Canada nous a dit relativement à cette question.

En même temps, je me dis qu'il y a là une question de bon sens. Des tests sont déjà menés via l'architecture, car lorsqu'on construit un bateau ou qu'on apporte des modifications à un bateau, il faut que ce soit approuvé quelque part. Le bateau ne navigue pas tout simplement sans avoir subi certains tests ou sans que son propriétaire ait obtenu certaines approbations.

Pourriez-vous nous préciser quelles sont les étapes qui sont franchies par rapport à tout cela?

M. Marcel Cormier: Parlez-vous des étapes pendant la construction?

M. Raynald Blais: Oui. Quelle est la situation, présentement?

M. Marcel Cormier: Mon copain vient de me dire qu'il a déjà reçu une lettre disant que les bateaux de 15 tonnes et plus doivent être soumis à un test de stabilité. Certains l'ont reçue, mais pas tous. Cela vaut pour tout ce qui touche le chalutage. Les bateaux pour la pêche au homard sont probablement moins assujettis à cela. Ceux qu'on utilise pour d'autres sortes de pêche et qui ont des *gallow frames* ou des gros baumes en-haut sont probablement visés davantage. Comprenez-vous?

M. Raynald Blais: Oui.

[Traduction]

Le vice-président (M. Bill Matthews): Merci beaucoup, monsieur Cormier.

Je dois donner la parole à d'autres députés, monsieur Blais.

Monsieur Byrne.

• (1640)

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Merci, monsieur le président.

C'était très impressionnant. Hier, nous nous sommes rendus au centre marin et j'ai été très impressionné par la flottille que vous avez ici aux Îles de la Madeleine. Les bateaux sont tout à fait magnifiques. Ils sont bien construits et je suis sûr qu'ils vous permettent de naviguer en toute sécurité depuis de nombreuses années.

J'aimerais tout d'abord vous demander si l'architecture des bateaux a sensiblement changé. Avez-vous opté pour des plus gros bateaux au cours des dernières années? La composition de votre flottille a-t-elle radicalement changé ces derniers temps?

Le vice-président (M. Bill Matthews): Pourriez-vous vous présenter aux membres du comité, s'il vous plaît?

[Français]

M. Gilles Vigneau (membre, Regroupement des pêcheurs professionnels des Îles-de-la-Madeleine, à titre personnel):

Mon nom est Gilles Vigneau. Je suis pêcheur et membre du .

J'ai suivi un peu le travail de Transports Canada durant les deux ou trois dernières années au sujet de la réglementation des bateaux de pêche.

Je vais tenter répondre à la question de monsieur à savoir comment le gouvernement en est venu à exiger un test de stabilité pour les bateaux de pêche. Il y a eu un accident assez malheureux à l'automne 2004 sur la côte ouest de Terre-Neuve. Deux personnes sont mortes. Je crois qu'à la suite de cet accident, il y a eu un choc interne au ministère des Transports du Canada, car c'était la première fois de l'histoire que des gens, les familles des disparus, poursuivaient Transports Canada en ce qui a trait à la construction et à la stabilité des bateaux.

À la suite de ces poursuites, le ministère semble s'être doté d'une politique assez rigoureuse concernant la stabilité des bateaux de pêche. Les plus touchés par cette nouvelle mesure — et j'en fais partie — sont les pêcheurs de poisson de fond, les pêcheurs de pétoncles et d'autres qui ont à déplacer une charge sur le pont des bateaux. Étant un pêcheur polyvalent — je pêche le pétoncle et le poisson de fond —, ces mesures ont touché directement mon entreprise de pêche. J'ai donc dû faire une légère modification à un bateau en janvier dernier, et le ministère des Transports m'a imposé deux tests de stabilité obligatoires, mais dont les conditions ne semblaient pas vraiment claires. Les mesures sont devenues plus précises entre septembre et janvier, pour finalement devenir obligatoires.

Nous avons eu dans la région des consultations publiques avec le ministère des Transports du Canada, et tout l'aspect de la réglementation dont on parle aujourd'hui a été discuté. Il y a actuellement des comités qui continuent de travailler à la nouvelle réglementation entourant les tests de stabilité et les nouvelles réglementations des bateaux de pêche. Malheureusement, je ne suis pas en mesure aujourd'hui de vous dire de quoi on discute. Par contre, ce qui semble très clair, c'est que nous ne pouvons pas imposer une mesure comme celle des tests de stabilité à différentes autres flottes de pêche qui étaient déjà... Certains tests de stabilité étaient déjà faits. Il s'agissait d'un test sur ce que l'on appelle dans le métier des *sister ships*, c'est-à-dire qu'on prend un bateau jumeau et qu'on fait un test de stabilité qui compte pour d'autres bateaux du même type, et cela permettait de répondre à certaines exigences du ministère.

Maintenant, on procède au cas par cas, c'est-à-dire que le ministère choisit un bateau et lui fait subir un test de stabilité, ce qui, malheureusement, est très onéreux. Ce que nous déplorons, dans la région, c'est que c'est fait d'une façon extrêmement rapide. Selon

moi, la consultation n'a pas été très élaborée et le délai de réaction de l'industrie ne nous a pas vraiment permis de s'ajuster. Dans mon cas particulier, lorsque j'ai apporté des modifications à mon bateau en janvier, un représentant de Transports Canada m'a mentionné que si le test de stabilité n'était pas fait avant avril, que c'était regrettable, mais qu'il me serait impossible de pratiquer mon type de pêche comme à l'habitude. Je n'ai pas pu me défendre. Le ministère procède de manière individuelle, et il est beaucoup plus difficile de contester sa décision. Je trouve cela dommage.

En plus, dans les règlements, on parlait de bateaux de plus de 15 tonneaux. La réglementation de Transports Canada semble s'appliquer différemment d'une région maritime à une autre. Au Québec les gens sont proactifs, ils appliquent beaucoup plus vite les nouvelles réglementations. Donc, dans notre cas, tout a été appliqué trop vite, et les obligations qu'on nous impose sont beaucoup plus grandes que celles imposées à nos confrères des autres provinces, comme l'Île-du-Prince-Édouard ou Terre-Neuve ou la Nouvelle-Écosse. Bien qu'il s'agisse de la même loi fédérale, elle semble être interprétée différemment.

• (1645)

Si vous imposez des tests de stabilité ou si vous changez la réglementation des bateaux de pêche, que ce soit légèrement ou considérablement, il est très important d'uniformiser les règlements d'un océan à l'autre, et pas seulement dans les régions du Québec.

Est-ce que cela répond à votre question, monsieur?

[Traduction]

L'hon. Gerry Byrne: En un mot, vous êtes tout à fait satisfait de la composition de votre flotte actuelle. Si quelqu'un arrivait pour...

[Français]

M. Gilles Vigneau: On n'a pas de problème relativement à la structure de la flotte de bateaux qu'on a actuellement. Le problème est que les exigences de Transports Canada vont en s'amplifiant d'année en année. Si on avait voulu avoir une discussion constructive aujourd'hui, il aurait fallu développer davantage les changements proposés comme tels.

[Traduction]

L'hon. Gerry Byrne: Oui.

On a changé de président et je ne veux pas usurper vos pouvoirs, monsieur le président, mais je crois que Mario voulait parler.

[Français]

M. Mario Desrape: Vous avez demandé si on avait agrandi nos bateaux. Certes, la taille des bateaux a augmenté ces dernières années. C'est comme partout ailleurs, il y a une évolution. C'est toujours fait en fonction de la sécurité. Nos bateaux sont plus performants et sont plus gros, mais ils sont sécuritaires.

Pour répondre à la question que M. Blais a posée tout à l'heure, je dirai que lorsqu'on construit un bateau, on le fait selon un plan approuvé par un architecte naval ainsi que par le ministère des Transports. Le bateau ne tombe pas [Note de la rédaction: *inaudible*]. C'est ainsi que ça fonctionne.

Si on modifie nos bateaux — il y en a qui ont été modifiés —, les travaux sont suivis par les inspecteurs de Transports Canada, division Québec. C'est très important. M. Vigneau a soulevé ce fait tout à l'heure, et je l'avais pris en note pour vous en faire part. Nous l'avons dénoncé et nous le dénonçons fortement: il y a un gouvernement fédéral, mais on s'aperçoit que dans bien des domaines, surtout dans le domaine de l'inspection des navires, il y a beaucoup de disparités entre les provinces. C'est épouvantable! Les constructeurs de bateaux nous le disent, et nous le savons. Cela se reflète dans les coûts de construction, comme je vous l'ai mentionné. Si nos constructeurs sont continuellement surveillés par Transports Canada, division Québec, pour que tout soit fait au pied de la lettre, mais que les normes ne sont pas aussi sévères dans d'autres régions — et c'est ce qui arrive —, cela engendre de la concurrence au niveau des prix. Conséquemment, de plus en plus de nos pêcheurs vont voir ailleurs pour faire construire des bateaux. C'est un problème.

[Traduction]

Le président: Monsieur Chevrier.

[Français]

M. Pierre Chevrier: Je voudrais également répondre à sa question.

La flotte de bateaux des Îles-de-la-Madeleine a énormément changé, et pour le mieux. J'ai commencé à pêcher sur des bateaux qui n'avaient même pas de cabine pour se mettre à l'abri et une barre de gouvernail. On allait pêcher la morue et on ramenait quand même 2 000, 3 000, 4 000 ou même 5 000 livres de morue. On a évolué au fil du temps.

À l'heure actuelle, certains de nos bateaux mesurent 40 pieds de long par 16 pieds de large et ils sont construits très bas sur l'eau. On a également des crevettiers avec cabine complète. À Terre-Neuve, les bateaux sont assez courts et ont une structure de cabine très haute. Ils n'ont pas du tout la même stabilité que les bateaux des Îles-de-la-Madeleine. Chez nous, certains bateaux font 14 ou 16 pieds de large et sont pontés à deux pieds et demi de la surface de l'eau; ils n'ont pas de structure de cabine très haute ni de treuil ni de *power block* et tout l'attirail. Ce sont des bateaux complètement différents.

Comme Gilles l'a dit, j'ai l'impression qu'on propose quelque chose qui nous est déjà imposé. M. Blais a dit que des réunions sont prévues et qu'il est déjà obligé de subir un test de stabilité individuel. Le ministère des Transports devrait faire subir un test de stabilité au moule d'un bateau qui sort, par exemple, de l'atelier des Entreprises Léo LeBlanc ou d'ailleurs, de sorte que le pêcheur ne soit pas obligé de faire effectuer un autre test de stabilité. Son bateau est gréé et ponté de telle façon et il est soumis au test.

On en est arrivé à dire que si ma toilette est située en avant sur mon bateau et qu'elle monte sur la surface en haut de la capitainerie, je devrai probablement faire effectuer un test de stabilité. C'est complètement ridicule. On ne veut pas adhérer à cela, ce sont des conneries. Cela coûtera de 1 000 \$ à 1 500 \$, ce qui bouffera 5 à 6 p. 100 de mon revenu, et ce, pour une niaiserie. Vous pouvez faire des vérifications aux Îles-de-la-Madeleine. Vous allez constater que les pêcheurs sont conscients de la sécurité.

On peut bien subir un test de stabilité, mais ce qui importe, c'est ce que le pêcheur fait avec son bateau.

Gilles a mentionné le naufrage. J'ai vu le rapport du BST sur le naufrage qu'il y a eu au Nouveau-Brunswick. En fait, le naufrage a eu lieu à l'île Anticosti. Un pêcheur est sorti avec son bateau, lequel avait un chargement de madriers et de planches, attachées avec des

cordages, plus haut que la cabine du bateau. J'ai vu les photos. Il est parti du détroit de Belle-Île et est monté à Gaspé, malgré les vents et la tempête annoncés.

Or, si le bateau de pêche au homard de ce pêcheur avait subi un test de stabilité, il l'aurait réussi haut la main. Mais le pêcheur a commis une grosse erreur: il a déstabilisé son bateau, car il ne s'est pas servi de sa tête. On met nos pêcheurs en danger parce qu'on pêche à tel ou tel endroit, etc.

À chaque printemps, 325 pêcheurs sortent avec leurs bateaux chargés de casiers à homards. Quand on annonce du vent, les pêcheurs empilent les cages sur une hauteur de trois à quatre pieds. Si c'est le calme plat, comme le pêcheur connaît son bateau, il sait comment il réagira. Il n'a jamais fait chavirer son bateau lors d'une mise à l'eau des casiers à homards. Pour la flottille de bateaux de moins de 15 tonneaux, la journée de la mise à l'eau des casiers à homard est à peu près la plus dangereuse, car l'instabilité du bateau peut provoquer un accident. Les pêcheurs en sont bien conscients.

Si on en arrive à une formule individuelle, à du cas par cas, chaque pêcheur devra payer. Si, aux Îles-de-la-Madeleine, il y a 400 pêcheurs qui paient 400 \$, ça va coûter combien? On n'est pas capables de payer ce montant.

• (1650)

[Traduction]

Le président: Merci.

Comprenez bien que si nous avons décidé d'aborder les tests de stabilité, c'est que nous nous déplaçons dans l'Est du Canada et qu'il s'agissait d'une excellente occasion pour que notre comité entende le point de vue des pêcheurs sur les tests de stabilité.

On nous dit la même chose partout. Nous allons entendre encore la même chose dans ma région de la Nouvelle-Écosse. Je suis sûr que demain nous entendrons le même message au sujet de l'idée de tester une coque.

Le problème, c'est que les règles de Transports Canada ont été annoncées et qu'elles seront appliquées sous peu. Nous voulons faire en sorte que lorsqu'ils se pencheront sur cette question, ils tiendront aussi compte des exigences relatives à la longueur des bateaux qui figurent sur vos permis et de l'existence de restrictions quant à la longueur.

Monsieur Cormier, je pense que vous vouliez intervenir. Je donnerai ensuite la parole à M. Manning.

• (1655)

[Français]

M. Marcel Cormier: C'est simplement pour corroborer une opinion. Les derniers naufrages, aux Îles-de-la-Madeleine, n'ont pas été provoqués par des chavirements mais, dans tous les cas, par des envahissements par le haut, c'est-à-dire à cause d'un problème d'étanchéité ou encore par le feu. Je parle des derniers naufrages, mais il n'y en a généralement pas beaucoup.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Vigneau, vous voulez intervenir brièvement?

M. Gilles Vigneau: Oui, j'aimerais poser une question, si vous le permettez.

Le président: D'accord, allez-y.

[Français]

J'ai une question. Il y a un autre comité à Transports Canada qui fait l'étude de tous les impacts des nouvelles mesures de stabilité et de tous les nouveaux règlements, à l'intérieur de la région du Québec.

Travaillez-vous conjointement avec ce groupe, ou chacun de façon indépendante? Dans la région du Québec, un groupe de Transports Canada rencontre des gens une fois par année pour expliquer la nouvelle réglementation. Les propriétaires de bateau de notre flottille s'adressent à des inspecteurs de Rimouski, où se trouve un bureau pour la région du Québec. Les pêcheurs vont faire des recommandations à ce groupe de gens du ministère des Transports. Cela explique les recommandations que les pêcheurs ont déjà mises de l'avant. C'est pour ça qu'aujourd'hui, je ne dirais pas que je suis surpris, mais j'ai un peu de difficulté à comprendre le processus: on a déjà été invités à participer à d'autres séances. C'est peut-être que l'information de divers groupes ou d'autres régions ne vous est pas parvenue.

[Traduction]

Merci.

Le président: C'est une question légitime.

Nous nous penchons sur ce sujet parce qu'il suscite beaucoup d'intérêt dans les circonscriptions que nous représentons. Beaucoup d'entre nous représentons des circonscriptions de pêcheurs. Il y a plusieurs centaines de bateaux dans ma circonscription. On a posé beaucoup de questions au sujet de la façon dont ces règles seront mises en application et Transports Canada n'a pas répondu à toutes ces questions.

Il faut aussi comprendre que le comité de Transports Canada est différent du nôtre. Il n'y a aucun lien entre les deux, je tenais à le souligner. Nous ferons peut-être des recommandations à Transports Canada. Dans ce cas, je pense que nous leur demanderions de ne pas procéder trop vite à la mise en oeuvre de ces règles. Mais il n'est pas sûr que nous adresses des recommandations à ce ministère et je ne peux pas me prononcer au nom du comité.

Voilà donc pourquoi nous avons abordé cette question; c'est parce que nos pêcheurs nous en ont parlé.

L'hon. Gerry Byrne: Monsieur le président, il faudrait préciser aussi que le comité de Transports Canada étudie les répercussions de ces règles sur tous les types de bateau, alors que nous n'étudions que les bateaux de pêche.

Je me demande si on peut dire que...

Le président: Les règles s'appliqueront particulièrement aux bateaux de pêche de plus de 15 tonnes. Les exigences varient selon les endroits.

Dans ma circonscription, les gens pêchent à l'année longue, même lorsqu'il y a de la glace. Ils pêchent à bord de bateaux de 35 pieds à plus de 100 milles de la côte. Les restrictions relatives à la longueur des bateaux limitent ce qu'ils ont droit de pêcher. Nous voudrions discuter de toutes ces règles et règlements qui existent.

Je ne voudrais pas prendre trop de temps mais je crois que cela répond à votre question.

Vous avez la parole, monsieur Kamp.

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

Je pense que monsieur a soulevé un aspect fort pertinent de cette question. Ce qui ressort de ces échanges, c'est qu'on ne connaît pas

très bien les règlements en vigueur et qu'on ignore ce qui arrivera dans l'avenir. Il semblerait qu'il existe déjà des exigences relatives à la stabilité, mais que Transports Canada les examine en ce moment et a lancé un processus de consultation. Ces nouvelles exigences paraîtront dans *La Gazette du Canada* et feront l'objet de commentaires à ce moment-là; ils devraient ensuite être adoptés vers le milieu de 2008. Or, à vous entendre, on dirait que Transports Canada vous a déjà communiqué des directives au sujet des exigences que vous devrez respecter.

Sauf erreur, Transports Canada a une série de règlements qui s'appliquent aux grands bateaux de pêche—que la plupart d'entre vous n'avez probablement pas—et une autre série de règlements pour les petits bateaux de pêche. Par exemple, d'après ces règlements, que vous ayez un bateau de 15 ou de 150 tonnes, vous devrez avoir un manuel de stabilité pour pêcher du hareng ou du capelan.

Par test de stabilité, entendez-vous la nécessité d'avoir un manuel de stabilité? S'agit-il de cela, d'après vous? Quelle est la longueur ou la taille des bateaux que vous utilisez ici aux Îles-de-la-Madeleine et quelle espèce pêchez-vous? Pêchez-vous le hareng et le capelan et jusqu'à quelle distance des côtes allez-vous?

Voilà mes questions.

• (1700)

Le président: M. Vigneau va répondre.

[Français]

M. Gilles Vigneau: Je vais répondre à monsieur.

Pour ma part, si je n'avais pas soumis mon bateau à un test de stabilité le printemps dernier, je n'aurais pas pu sortir en mer. C'est une chose qui est appliquée, c'est concret. L'inspecteur me mettait à quai, si je ne soumettais pas mon bateau à un test de stabilité. Pour moi, c'est très clair.

C'est différent selon la catégorie de bateau qu'on utilise. J'ai un bateau de 45 pieds d'une jauge brute de plus de 15 tonneaux. Donc, il est régi par les lois de Transports Canada. Je suis autorisé à aller à plus de 100 milles des côtes, plus précisément jusqu'à 120 milles des côtes. La réglementation actuelle me permet de le faire avec tous les équipements de sécurité requis, c'est-à-dire un radeau de sauvetage, une balise de détresse, une nouvelle radio numérique et tout ce qui répond aux normes de sécurité actuelles.

Le test de stabilité a été proposé par le ministère des Transports. J'ai un bateau multi-espèces, c'est-à-dire que je peux pêcher, entre autres, le pétoncle et le poisson de fond. L'hiver dernier, j'ai reçu des documents m'avisant que je devais le soumettre à un test de stabilité parce qu'il faisait partie de la catégorie visée par Transports Canada.

Cette catégorie comprenait également les bateaux des pêcheurs de palourdes et de couteaux de mer. En fait, elle comprenait tout bateau qui faisait du chalutage et qui avait une charge sur le pont ou un peu plus haut, soit les bateaux sur lesquels on soulève des équipements par les mâts ou ce genre de choses. En fait, elle touchait généralement tous les bateaux de plus de 15 tonneaux ou tout chalutier.

[Traduction]

Le président: Monsieur Desrape.

[Français]

M. Mario Desrape: Merci, monsieur le président.

Pour répondre à monsieur, je dirai que nous sommes 325 pêcheurs de homard dans notre flottille. La plupart des bateaux mesurent 45 pieds et moins, et on pratique plusieurs types de pêche. La pêche principale est celle au homard, mais on peut pêcher le hareng, le maquereau, le poisson de fond et on peut faire la chasse au phoque.

À quelle distance des côtes va-t-on? On peut aller à 20 ou à 25 milles; tout dépend du type de pêche qu'on fait. Si on pêche le poisson de fond, on va plus loin. Pour le homard, on peut aller à environ 20 milles autour des îles, mais on ne va pas beaucoup plus loin qu'auparavant, quand on ne nous demandait pas de soumettre nos bateaux à un test de stabilité. On va là aujourd'hui, mais on y allait auparavant aussi. Ne me dites pas aujourd'hui que je vais à tel endroit; j'y ai toujours été. Je ne vais pas plus loin que j'allais autrefois. C'est le cas pour la majorité des pêcheurs.

• (1705)

[Traduction]

M. Randy Kamp: A-t-on dit à tous les propriétaires de bateau qu'ils devaient se soumettre à un test de stabilité?

[Français]

M. Mario Desrape: Dans notre flottille, on ne l'a pas exigé encore. On l'a cependant exigé pour le bateau de M. Vigneau, qui est ici. Il a reçu une lettre à cet effet. C'est peut-être parce qu'il pratiquait la pêche au poisson de fond au chalut. On ne sait pas si c'est pour cette raison. Nous, dans notre flottille, nous n'avons pas encore reçu d'avis à l'effet qu'il fallait soumettre nos bateaux à un test de stabilité. C'est pour cette raison que nous sommes ici aujourd'hui, pour vous dire que nous n'en voulons pas, du moins pas à ces conditions. Quand on nous parle de toutes ces nouvelles réglementations, ainsi que des tests de stabilité, on nous dit qu'on tient à la sécurité et à la vie des pêcheurs commerciaux, que c'est pour nous protéger. C'est bien, mais toutes ces réglementations en matière de sécurité ne s'appliqueront jamais aux bateaux de pêche sportive. Or, il y a de la pêche sportive; les pêcheurs sportifs viennent pêcher la morue au même endroit que moi. Pourtant, ils ne sont pas réglementés. Il y a donc deux poids, deux mesures. C'est écrit textuellement là-dedans.

[Traduction]

Le président: Monsieur Vigneau.

[Français]

M. Gilles Vigneau: J'aurais une question pour monsieur. Je vous ai dit que la réglementation était une réglementation canadienne et que la loi n'était pas appliquée avec la même la rigueur partout. Je crois que je viens de vous en donner un exemple en vous faisant part de mon cas, particulièrement cette année. J'ai été obligé de soumettre mon bateau à un test de stabilité. J'ai reçu par la poste, au début de l'année 2006, un formulaire de Transports Canada. C'était un bulletin ou un communiqué dans lequel on mentionnait qu'on envisageait la possibilité de rendre obligatoire les tests de stabilité. À l'intérieur dudit document, on présentait différents scénarios de pêche. On prenait comme exemples les chalutiers, les pétoncliers, un peu comme vous l'expliquiez, et on me demandait où ma flottille se situait, où mon bateau se situait dans le groupe. On faisait référence au hareng et au capelan. C'est une réglementation qui existe depuis longtemps, en vertu de laquelle le test de stabilité est obligatoire. C'est tout nouveau, dans le cas de la pêche aux pétoncles et du chalutage, du moins sur la côte.

Personnellement, je côtoie des pêcheurs de pétoncles; on est environ 20 autour des îles. Cela a un impact financier très important: on parle de 7 000 \$ à 8 000 \$ facilement et des problèmes pour

retracer les documents. Il y a des gens qui ont des bateaux qui datent de 25 ans. C'est aussi un problème.

Ce qui me fait sourire et qui, en même temps, me rend un peu plus agressif, c'est que mon confrère de pêche, qui a un bateau de moins de 15 tonnes, n'est peut-être pas assujéti à la réglementation actuelle. Je ne sais pas s'il est assujéti au test de stabilité au même titre que moi, qui possède un bateau de plus de 15 tonnes.

[Traduction]

Le président: Je m'excuse mais je dois vous interrompre un moment.

Les règles relatives aux tests de stabilité s'appliquent aux bateaux de 15 tonnes et plus. Si votre bateau a une jauge de moins de 15 tonnes et que vous pêchez certaines espèces ou que vous pêchez quand il y a de la glace, vous pourriez être obligé de passer ces tests.

Sauf le respect que je vous dois, nous ne pouvons pas répondre à toutes vos questions. Nous sommes venus pour recueillir de l'information. Notre comité compte des députés de plusieurs partis. Nous ne représentons pas un seul parti mais plutôt l'ensemble du comité. Nous ne sommes pas du tout venus ici pour parler au nom du gouvernement.

Je vais demander à M. Kamp s'il a une dernière question, puis nous passerons à d'autres intervenants.

Nous comprenons votre frustration.

• (1710)

M. Randy Kamp: Oui, et nous avons besoin de l'entendre, alors je vous en remercie.

Nous voulons aussi comprendre ce qui est arrivé et pourquoi, par exemple, vous avez reçu cette lettre alors que quelqu'un d'autre se trouvant dans une situation semblable ne l'a pas reçue. Cependant, nous n'avons pas la réponse en ce moment et nous devons tâcher de la découvrir.

Merci beaucoup.

[Français]

Le président: Monsieur Blais.

M. Raynald Blais: Si vous avez une copie de la lettre que vous avez reçue, monsieur Vigneau, vous pourriez la déposer au comité.

M. Gilles Vigneau: En fait, j'ai déjà fourni ladite lettre à Mme Landry, de la Fédération des pêcheurs semi-hauturiers du Québec, justement pour qu'elle soit au courant de la situation et pour que les gens de Transports Canada le soient aussi lorsqu'il feront leur tournée. Je ne suis pas le seul à l'avoir reçue; plusieurs l'ont reçue. Il y avait un comité à la Fédération des pêcheurs semi-hauturiers du Québec qui travaillait à ce dossier. Ces gens devraient connaître ce document.

M. Raynald Blais: D'accord, mais serait-il possible de nous en remettre une copie?

M. Gilles Vigneau: Il faudrait que j'aille à la fédération et que je demande si on peut m'en faire une copie. Je ferai le nécessaire.

M. Raynald Blais: D'accord. Merci.

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

La question des tests de stabilité suscite beaucoup de frustration. J'ai demandé à notre attaché de recherche, François, de se renseigner à ce sujet et il semble que Transports Canada a organisé une réunion à Rimouski—je pense que cela a été dit quand je n'étais pas dans la salle—mais je ne pense pas que le Comité des Transports ait vraiment étudié la question. Nous profitons simplement de l'occasion pour essayer d'en savoir un peu plus long à ce sujet.

J'ai une dernière question sur les exigences relatives à la longueur des bateaux. La longueur de votre bateau restreint-elle votre aptitude à pêcher le homard? Premièrement, combien de casiers utilisez-vous et quelle est la longueur de vos bateaux?

À vous, Mario.

[Français]

M. Mario Desrape: Comme je l'ai mentionné un peu plus tôt, nos bateaux sont des bateaux de 45 pieds et moins, mais la loi touche les bateaux de 50 pieds et moins. On ne peut pêcher le homard avec un bateau de plus de 50 pieds. La réglementation vise les bateaux de 50 pieds et moins. Nous avons 300 casiers dans le passé. Nous en avons réduit la dimension et le nombre parce qu'on a pris des mesures pour assurer la conservation du homard comme on n'en a pas pris nulle part ailleurs dans tout l'est du Canada. Nous avons un certain nombre de casiers, mais on en a réduit la dimension. La mesure obligatoire est de 24 pouces par 32 pouces. Autrefois, elle était 48 pouces, mais on a réduit la dimension. On avait droit à 300, mais on réduit de trois casiers par année pour 10 ans. La situation sera réévaluée après cinq ans, mais cela pourrait durer 10 ans. En 2006, on a mis 297 à l'eau; en 2007, on en mettra 294.

[Traduction]

Le président: Merci.

Je pense que la catégorie des bateaux est en fait non pas de 45 pieds mais 44 pieds, 11 pouces. Est-ce dans l'eau ou est-ce qu'il y a une partie à l'extérieur de l'eau?

[Français]

M. Mario Desrape: Non. La majorité des bateaux ne peuvent pas dépasser cette longueur, mais ce ne sont pas tous des bateaux de 45 pieds ou moins. Il y en a d'une longueur de 35 pieds ou moins. Il y en a beaucoup de 40 pieds, de 39 pieds et 11 pouces, plus précisément. Il y en a de 37 pieds et 38 pieds, jusqu'à 45 pieds. Je dirais que la moyenne pourrait être de 40 pieds. Il n'y a rien hors de l'eau. Ce n'est pas commun de faire des rallonges, des tablettes, comme il s'en fait beaucoup dans les Maritimes ou en Nouvelle-Écosse. Cette façon de faire n'est pas encore rendue aux Îles-de-la-Madeleine

• (1715)

Le président: Merci beaucoup.

[Traduction]

Permettez-moi de remercier nos témoins aujourd'hui. Nous avons trouvé ces échanges fort intéressants et instructifs. Vous comprendrez que nous ne sommes pas en mesure de répondre à toutes vos questions, mais nous avons beaucoup appris ici aux Îles-de-la-Madeleine. Nous avons beaucoup aimé notre visite dans cette région et je crois que plusieurs d'entre nous voudrions y revenir.

Merci 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.