



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 115 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 30 octobre 2018

Président

M. Ken McDonald

Comité permanent des pêches et des océans

Le mardi 30 octobre 2018

● (1530)

[Traduction]

Le président (M. Ken McDonald (Avalon, Lib.)): Bon après-midi à tous.

Je souhaite la bienvenue aux membres du Comité qui étaient présents plus tôt aujourd'hui pendant une séance.

Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 6 juin 2018, nous entamons l'étude portant sur la situation des baleines en voie de disparition, suivant la motion M-154.

Nous recevons durant la séance de cet après-midi M. Basil MacLean, président de la Area 19 Snow Crab Fishermen's Association.

Nous accueillons aussi les représentants du Sport Fishing Institute of British Columbia, soit M. Martin Paish, directeur, Développement des affaires, et M. Owen Bird, directeur exécutif. Bienvenue, messieurs.

Nous recevons aussi, par téléconférence, les témoignages de Carol Schmitt, présidente, et de Brian Tutty, tous deux de l'entreprise Omega Pacific Hatchery Inc.

Nous allons commencer par entendre les exposés des témoins, qui disposeront chacun de sept minutes, et nous passerons ensuite aux séries de questions.

Monsieur MacLean, vous êtes le premier. Allez-y lorsque vous serez prêt.

M. Basil MacLean (président, Area 19 Snow Crab Fisherman's Association): Bon après-midi à tous. Je m'appelle Basil MacLean. Je suis le président de l'Area 19 Snow Crab Fishermen's Association. Notre organisme est situé du côté ouest de l'île du Cap-Breton, soit du côté du golfe du Saint-Laurent.

Je suis moi-même un pêcheur. Je suis propriétaire exploitant depuis 27 ans dans le domaine des pêcheries. Je représente tous les titulaires de licence dans notre zone. Je ne suis pas avocat ni lobbyiste, et je n'ai pas fait d'études supérieures; toutefois, je suis ici, et je vous remercie encore une fois de me donner l'occasion de venir vous parler d'enjeux touchant la baleine noire de l'Atlantique Nord.

Je vais vous faire part de quelques renseignements à propos de nos activités. Nous pratiquons la pêche au casier du crabe des neiges. Nous sommes installés le long de la côte de l'île du Cap-Breton, et il y a d'autres zones de pêche au crabe tout près, la plus grande étant la zone 12. Les membres de notre association sont tous des propriétaires exploitants. Il y a de très petites collectivités du côté ouest de l'île du Cap-Breton, donc tout le monde se connaît. Nous avons toujours craint la diminution de la biomasse et des stocks et les répercussions que cela pourrait entraîner sur nos collectivités, et nous sommes préoccupés par les prix sur les marchés et leur incidence sur nos activités.

Jusqu'à l'an passé, nous n'avions jamais pensé qu'une baleine pourrait peut-être signer l'arrêt de mort de nos entreprises, si je peux m'exprimer ainsi, mais c'est la situation à laquelle nous faisons face maintenant. Vous savez, les pêcheurs qui travaillent dans la même zone que moi sont d'avis que nous avons une obligation morale de sauver ces baleines, de même que tous les mammifères marins. Les pêcheurs ne souhaitent pas voir arriver ce qui s'est passé il y a deux ans. Les activités de pêche et les pratiques étaient en cause, et il est possible que des erreurs aient été commises. Nous espérons que nous en avons tiré des leçons et que nous sommes sur la voie d'exercer des activités de pêche en tenant compte des baleines, c'est-à-dire de coexister avec elles. J'imagine que c'est le meilleur terme à employer, parce que les baleines ne changeront probablement pas d'habitat, et il y en aura peut-être davantage à l'avenir.

La pêche au crabe des neiges constitue probablement le principal moteur économique de la région de la côte Ouest de l'île du Cap-Breton. Il y a aussi la pêche au homard, mais celle au crabe des neiges est très lucrative pour les collectivités, et nous écartons l'idée d'interdire cette pêche. Elle doit être maintenue. Si on met fin à cette pêche, aussi bien, tant qu'à y être, détruire les ponts et couper l'électricité, car ce sera la fin pour nos collectivités côtières. Notre industrie n'est pas très grande, donc c'est très important pour nous.

Nous avons adopté des mesures l'an passé pour protéger la baleine noire pendant la saison de pêche 2018. Nous sommes tous très heureux de ne pas avoir recensé de décès dans les eaux canadiennes. Je ne connais pas les facteurs qui ont entraîné les morts. Quelle a été la mesure clé? Je ne sais pas, et je doute qu'un biologiste ou un professionnel puisse vous le dire. Je suis simplement heureux que nous ayons pu mener à terme la saison de pêche sans que des baleines soient mortes ou se soient empêtrées, mais je ne sais pas de quelle façon nous allons procéder à l'avenir.

J'ai rencontré le ministre des Pêches la semaine dernière à Halifax. Il cherchait des idées. Nous avons eu un bon échange. Tout le monde a des idées sur ce qui peut et doit être fait. J'aimerais pouvoir affirmer que mes idées sont les bonnes, mais je n'en suis pas certain.

● (1535)

Je ne peux pas le savoir. Personne d'autre ne peut affirmer que ses idées sont les bonnes, parce que la saison 2019 sera différente, comme l'est chaque nouvelle saison, qu'il s'agisse de la météo, des marées, de la situation des baleines, de la biomasse dans le golfe, de la façon dont les activités de pêche seront menées et de l'effort qui sera consenti. C'est pourquoi 2019 pourrait s'avérer très différente, mais j'espère que ce ne sera pas le cas.

J'ai entendu au bulletin de nouvelles ce matin que la situation des baleines est un enjeu international. J'ai vu que WestJet et Air Canada ont mis fin à leurs liens avec SeaWorld. Il ne s'agit pas que de la baleine noire; ce sont toutes les baleines qui soulèvent des préoccupations. C'est véritablement un enjeu à l'échelle internationale.

Je ne sais pas vraiment comment conclure ni quoi ajouter. Comme je l'ai dit, je n'ai pas pu me préparer. J'ai su à la dernière minute que je venais témoigner ici aujourd'hui.

M. Blaine Calkins (Red Deer—Lacombe, PCC): Vous avez tiré la paille la plus courte.

M. Basil MacLean: Je tire toujours la paille la plus courte. Ce ne sont pas tous les pêcheurs qui veulent venir s'asseoir et discuter. Je ne sais pas pourquoi ils m'ont choisi. Comme je le disais, je le fais de façon volontaire; je ne suis pas payé pour être ici. Je viens parce que je souhaite que cette pêche soit autorisée et parce que je ne veux absolument pas que survienne l'extinction des baleines ni d'autres animaux. J'ai mis beaucoup d'effort pour obtenir la certification MSC dans le golfe du Saint-Laurent pour la pêche au crabe des neiges. La suspension de cette pêche l'an passé a fait beaucoup de mal.

Encore une fois, je vous remercie de m'avoir offert l'occasion d'être présent aujourd'hui. Je serai heureux de répondre aux questions.

Le président: Merci, monsieur MacLean.

Étant moi-même originaire de Terre-Neuve, je suis heureux de savoir que vous êtes un propriétaire exploitant. Je vous donne tout mon appui.

Nous accueillons maintenant les représentants du Sport Fishing Institute of British Columbia.

Vous devrez vous partager le temps alloué. Vous avez sept minutes en tout. Allez-y quand vous serez prêts.

M. Owen Bird (directeur exécutif, Sport Fishing Institute of British Columbia): Très bien.

Bon après-midi, mesdames et messieurs. Je vous remercie de m'offrir l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui.

Je m'appelle Owen Bird, et mon collègue s'appelle Martin Paish. Nous sommes ici pour parler des épaulards résidents du Sud. Nous représentons le Sport Fishing Institute of British Columbia.

Je vais prendre un moment pour vous donner des détails concernant notre organisme et la pêche récréative en Colombie-Britannique, et Martin exposera nos préoccupations et nos commentaires à propos de l'élaboration de la stratégie de rétablissement des épaulards résidents du Sud sur la côte de la Colombie-Britannique.

Le Sport Fishing Institute est un organisme à but non lucratif qui défend les intérêts de 300 000 pêcheurs à la ligne dans les eaux à marée qui détiennent un permis en Colombie-Britannique et des milliers d'entreprises qui les soutiennent. Selon des chiffres récents, ces entreprises génèrent des ventes annuelles de 936 millions de dollars, créent plus de 8 400 emplois pour un total supérieur à 3 950 années-personnes de travail, ce qui a pour effet d'ajouter 144 millions de dollars au produit intérieur brut de la province. La pêche récréative constitue le moteur économique le plus important de toute l'industrie de la pêche en Colombie-Britannique, même si les prises des pêcheurs à la ligne ne représentent que 15 % des prises annuelles de flétan et moins de 10 % des prises annuelles de saumon.

Comme vous le savez peut-être, la contribution à l'économie canadienne de la pêche sportive s'établit à au moins 8,3 milliards de dollars par année. Les membres du Sport Fishing Institute soutiennent fermement le rétablissement des épaulards résidents du Sud et appuient activement les résidents des petites collectivités côtières de la Colombie-Britannique, dont la subsistance, la vie familiale, les activités sociales et la sécurité alimentaire dépendent de la pêche et des activités touristiques qui s'y rattachent.

Dans cette perspective, Martin vous fournira des détails précis concernant nos propositions et notre approche à l'égard de la stratégie de rétablissement des populations d'épaulards résidents du Sud.

• (1540)

M. Martin Paish (directeur, Développement des affaires, Sport Fishing Institute of British Columbia): Bonjour. Je vous remercie de l'occasion de venir témoigner devant ce comité.

Nous souhaitons vous recommander aujourd'hui que le gouvernement du Canada se fixe comme objectif à la fois d'atteindre le rétablissement de l'épaulard résident du sud et d'avoir une industrie de la pêche récréative durable et dynamique.

Le premier ministre a déclaré récemment: « Au 21^e siècle, nous n'avons pas à choisir entre un environnement sain et une économie solide. Les deux doivent aller de pair. » Nous sommes d'avis que cette affirmation est tout à fait vraie dans le cas des épaulards résidents du Sud et des collectivités qui partagent leur environnement. Toutefois, le gouvernement doit effectuer les investissements nécessaires à l'égard de la production de saumon quinnat et de la réalisation d'études scientifiques crédibles pour que cette affirmation devienne réalité.

Le défi auquel nous faisons face tient au fait que, jusqu'à maintenant, le MPO a principalement imposé des restrictions aux activités de pêche récréative pour tenter de régler le problème. Aucune étude n'a été menée, et aucune donnée probante ne montre l'efficacité de ces fermetures à grande échelle pour permettre aux épaulards résidents du Sud d'avoir accès à plus de proies. Les fermetures ont entraîné des perturbations importantes sur les plans social et économique dans des collectivités comme celle de Sooke, située dans le Sud de l'île de Vancouver, et ces perturbations risquent d'être amplifiées par l'ajout de zones désignées comme habitat essentiel. Pire encore, ces fermetures ont été imposées malgré l'avis contraire du personnel de la région du Pacifique du MPO et d'un groupe de chercheurs spécialisés dans les mammifères marins et de gestionnaires de pêche qui s'est réuni en novembre 2017 pour trouver des solutions afin de régler les problèmes touchant la disponibilité des proies pour les épaulards résidents du Sud.

Nous sommes d'avis que les baleines et les résidents des petites collectivités côtières de la Colombie-Britannique méritent mieux, et nous demandons votre soutien pour faire en sorte qu'on leur accorde plus de considération à l'avenir.

Ce qui est malheureux, c'est que la proposition récente de désigner une très grande zone de la côte Ouest de l'île de Vancouver comme habitat essentiel est fondée sur des déductions, des croyances et de l'espoir plutôt que sur des connaissances scientifiques, des données probantes et des études crédibles. Les données utilisées pour soutenir l'argument selon lequel il s'agit bien d'un habitat essentiel sont faibles et ne créent pas la certitude nécessaire pour justifier les conséquences dévastatrices que des fermetures à grande échelle auraient sur les collectivités qui dépendent des activités liées à la pêche récréative. Nous n'avons pas assez de temps aujourd'hui pour approfondir la question du manque de données et des incidences économiques possibles, mais nous serions heureux de vous fournir des documents pertinents et des rapports disponibles sur ce sujet.

Comme nous l'avons mentionné, nous sommes d'avis que le gouvernement du Canada peut choisir d'appliquer des mesures qui favorisent à la fois les baleines et les collectivités locales, mais cela exige de faire des investissements, de s'appuyer de façon transparente sur des études fondées sur des données probantes et des connaissances scientifiques et d'adopter une approche multi-dimensionnelle.

Premièrement, nous croyons que le MPO doit investir pour mieux comprendre ce qui constitue un habitat essentiel pour ces animaux. Comme nous l'avons déjà mentionné, la proposition actuelle d'agrandissement de la zone visée par la désignation d'habitat essentiel est fondée sur des observations de baleines très peu fréquentes et des données de surveillance acoustique qui montrent que, de fait, les baleines ont une présence sporadique dans la zone. Mais, à cela, on vient opposer l'hypothèse qui suit, formulée par Ford et coll., en 2017, soit que l'habitat comprend plusieurs autres bancs relativement peu profonds, notamment le banc La Pérouse qui, comme le banc Swiftsure, fait partie des zones de pêche au saumon quinnat les plus productives de la côte Ouest de l'Amérique du Nord et qu'il est probable que le nombre de baleines qui utilisent ces bancs est plus important que l'estimation fondée sur le petit nombre d'épaulards recensés; cela découle vraisemblablement des efforts plutôt faibles consacrés à l'observation dans ces zones. Ce passage fait partie de la proposition d'ajouter une zone à l'habitat essentiel de l'épaulard résident du sud.

Les termes « probable » et « vraisemblablement » ne sont pas suffisants pour les baleines ni pour les résidents de la côte Ouest de l'île de Vancouver dont la subsistance et les collectivités sont en jeu. Nous demandons avec insistance au MPO d'investir dans des travaux de recherche nécessaires pour s'assurer que les décisions sont prises de façon adéquate et sont efficaces du premier coup. Il est très possible que nous n'ayons qu'une seule chance de poser les bons gestes.

Deuxièmement, nous insistons auprès du MPO pour qu'il comprenne que la réduction de 1 à 3 % du taux d'exploitation actuel des stocks de saumon quinnat découlant des activités de pêche récréative sur le fleuve Fraser n'a pas eu comme effet d'augmenter la disponibilité du saumon quinnat pour les épaulards résidents du Sud, et qu'elle ne produira pas cet effet. Même si le fait de désigner d'immenses zones fermées à la pêche peut produire un bon effet sur une carte, cela ne changera rien à la situation pour les baleines. Le groupe de travail formé par le MPO même et comprenant des scientifiques et des chercheurs de premier plan oeuvrant dans le Nord-Ouest du Pacifique est arrivé à la même conclusion en novembre 2017.

Pour régler le problème de la disponibilité des proies, nous demandons avec insistance au MPO de réinvestir dans la production de saumon au moyen d'améliorations stratégiques des stocks préférés des épaulards résidents du Sud et d'examiner des programmes de contrôle des prédateurs qui ciblent les phoques et les otaries, lesquels se jettent sur les jeunes salmonidés au moment où ils quittent le fleuve Fraser, et d'autres cours d'eau importants qui se jettent dans la mer des Salish, où fraie le saumon quinnat. Des responsables examinent des mesures semblables dans l'État de Washington au moment d'établir leur plan de rétablissement.

En grande partie à cause de compressions budgétaires, les initiatives d'amélioration de la production de saumon quinnat dans le fleuve Fraser — qui constitue l'alimentation principale des épaulards résidents du Sud — ont été grandement réduites; les stocks sont passés de plus de 15 millions dans les années 1990, alors que la population d'épaulards résidents du Sud était en augmentation, à

moins de 3 millions aujourd'hui. Nous devons renverser cette situation, et nous avons l'expertise nécessaire pour le faire. Tout ce qu'il manque, ce sont des investissements et la volonté politique.

Même s'il s'agit d'un enjeu beaucoup plus controversé, la population de phoques et d'otaries dans la mer des Salish s'est multipliée par 10 depuis que ces populations ont été protégées dans les années 1970, et on évalue maintenant que ces mammifères consomment jusqu'à 47 % de tous les saumoneaux qui quittent le réseau fluvial se déversant dans la mer des Salish.

• (1545)

À notre avis, une étude approfondie est nécessaire pour déterminer exactement où sont les problèmes afin d'ensuite pouvoir les régler en conséquence.

Enfin, nous exhortons le MPO à écouter ses experts. En outre, plutôt que de mettre en place de vastes zones fermées uniquement aux activités de pêche récréative, il devrait miser sur des zones de protection mobiles d'un minimum de 200 mètres dans les zones qui ne constituent pas des aires de refuge et de 400 mètres dans des aires d'alimentation importantes. On éliminerait ainsi la compétition pour les proies tout en éliminant — pas seulement en réduisant — les perturbations d'ordre physique et acoustique, favorisant ainsi une recherche de nourriture efficace. Encore une fois, c'est une mesure qui est envisagée dans l'État de Washington.

La mise en oeuvre d'une telle mesure exige l'éducation et la sensibilisation des plaisanciers, des flottes d'observation des baleines et des pêcheurs, et c'est un processus qui est déjà bien entamé en raison du fait qu'on est récemment passé, cet été, d'une zone de 100 mètres à une zone de 200 mètres. Les pêcheurs à la ligne ont encore une fois été des chefs de file dans ce dossier, adoptant volontairement des pratiques exemplaires, qui incluent désactiver l'équipement de sonar, retirer le matériel de pêche des eaux et s'éloigner lentement des baleines lorsqu'elles sont repérées.

Mesdames et messieurs, merci d'avoir pris le temps de nous écouter. Nous vous exhortons à envisager des solutions importantes, efficaces et fondées sur la science plutôt que des mesures conçues pour donner l'impression qu'on fait quelque chose. Les épaulards résidents du Sud et les résidents des collectivités côtières de la Colombie-Britannique ont besoin que notre gouvernement fasse la bonne chose.

Le président: Merci, messieurs.

Nous allons maintenant passer à Omega Pacific Hatchery Inc.

Madame Schmitt et monsieur Tutty, pouvez-vous nous entendre?

Mme Carol Schmitt (présidente, Omega Pacific Hatchery Inc.): Oui, monsieur le président, nous vous entendons, et nous vous remercions de nous avoir invités à communiquer nos connaissances et notre expérience à l'appui des épaulards résidents du Sud en voie de disparition et en soutien à toutes les pêches, qui dépendent tous des populations saines de saumon quinnat.

Je suis la propriétaire exploitante de la Omega Pacific Hatchery. Nous sommes situés au centre de l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique, en plein coeur du territoire des épaulards résidents du Sud et des saumons quinnat.

J'ai beaucoup d'expérience liée aux pêches provinciales, et j'ai aussi une expérience liée aux pêcheries et écloseries fédérales et aux écloseries privées. Mes 38 ans de carrière ont été consacrés à l'excellence dans le domaine de la culture du saumon quinnat.

En 1987, nous avons construit l'écloserie Omega Pacific, qui est située sur la côte Sud du lac Great Central. Ce site compte sur un remarquable approvisionnement en eau froide, et il n'y a pas de poisson en amont, donc pas de maladie. Il s'agissait d'un bon endroit où produire du saumon quinnat hivernant de type dulcicole.

Notre processus naturel de croissance lente produit des saumoneaux plus compétents physiquement qui possèdent des antécédents identiques au saumon coho et sont conformes aux caractéristiques documentées des saumons quinnat d'un an présents dans tous les cours d'eau de l'île de Vancouver. Les oeufs de saumon quinnat éclosent et émergent en avril et mai et pèsent un demi-gramme pour ensuite croître lentement pendant une année de plus dans des conditions d'eau froide avant d'être libérés en avril suivant.

Je suis accompagnée de M. Brian Tutty, un biologiste de l'habitat du MPO comptant 33 ans d'expérience qui a procédé au trappage et à la découverte de saumons quinnat qui passent l'hiver dans la partie supérieure du fleuve Fraser dans le cadre du projet hydroélectrique McGregor et des enquêtes dans la rivière Nechako. Il a produit un rapport dans lequel il souligne que le saumon quinnat de type dulcicole était probablement un contributeur sous-estimé des pêcheries de la Colombie-Britannique et que le Programme de mise en valeur des salmonidés devrait tenir compte des antécédents de cet important saumon quinnat dans le cadre de son programme prévu de développement des écloseries du fleuve Fraser.

Depuis, j'ai consulté Brian, et Brian nous a consultés en plus de prodiguer des conseils supplémentaires à M. Chris Bos et à moi-même, qui, ensemble, avons défini un concept de projet associé à l'objet de la présente déclaration.

Je vais vous parler rapidement des résultats de nos écloseries. Nous produisons des S1, des saumons d'un an, depuis 30 ans, et, au début de 1996, nos saumoneaux ont été évalués dans le cadre du programme d'évaluation coopérative de la santé du saumon pour l'aquaculture. Le programme a révélé des taux de survie jusqu'à la récolte de 98 %. Notre programme d'élevage de jeunes saumons d'eau douce peut être transféré dans le cadre du programme de mise en valeur. Nous prévoyons que la survie en mer pourrait augmenter de 5 à 10 % comparativement au taux de survie en mer des S0 produits dans l'écloserie océanique du MPO, qui va de 0,02 % à 0,06 %.

Le MPO a précédemment procédé à 16 essais de croissance de S1, mais n'a pas obtenu de meilleurs résultats. Cependant, en 2009, M. Paul Sprout, qui était alors DGR, a demandé à son personnel de revoir l'utilisation des S1 et de travailler en collaboration avec Omega Pacific afin d'augmenter les taux de survie du saumon quinnat.

Jusqu'à présent, Omega Pacific a produit 478 000 saumons quinnat S1 dans le cadre de 10 libérations et a obtenu quatre ensembles de données complets. Il faut sept ans pour passer de l'étape ovulaire initiale jusqu'au retour des adultes. Tous nos jeunes saumons S1 libérés étaient marqués avec des fils de fer codés et leurs nageoires adipeuses étaient coupées. Le projet d'Omega et son soutien de la stratégie ont seulement été rendus possibles grâce au soutien et à la participation financière de nombreux groupes, dont j'ai dressé la liste dans notre mémoire.

On procède à l'ablation de la nageoire adipeuse, et les fils de fer codés contiennent un code numérique. Les fils de fer codés sont placés dans le nez du poisson et, lorsque le poisson est capturé en mer à l'âge adulte, la tête de tous les poissons auxquels il manque la nageoire adipeuse est coupée. On peut ensuite lire le fil de fer codé plus tard. Le numéro, qui est propre à un groupe de poissons libérés

est inscrit dans une banque de données qui couvre tout le Pacifique. Par conséquent, nous pouvons évaluer où tous les poissons que nous avons élevés ont été capturés: la date, la pêche, le nombre de poissons capturés et les taux de survie généraux.

Jusqu'à présent, dans le cas des libérations de S1 d'Omega sur la côte Ouest de l'île de Vancouver et dans le détroit de Géorgie, nos quatre premières années de résultats révèlent des taux de survie marine supérieurs à 5 %, ce qui signifie qu'il y a de deux à huit fois plus de reproducteurs adultes comparativement aux libérations des saumons quinnat de type dulcicole S0. De 8 à 31 fois plus de poissons micromarqués ont été récupérés comparativement aux S0 libérés et issus de la production fédérale. Peu de madeleineaux...

• (1550)

Le président: Pardonnez-moi, madame Schmitt. Pouvez-vous ralentir votre débit un peu? Les interprètes ont de la difficulté à traduire vos propos. Ils ont le même problème avec moi, parfois, puisque je viens de Terre-Neuve, mais je suis un peu habitué. Ils vous en seraient reconnaissants. Merci.

Mme Carol Schmitt: D'accord.

Nous avons moins de madeleineaux, de faibles niveaux d'errance et des saumons quinnat de plus grande taille — plus de 30 livres — provenant des libérations de S1 sont revenus.

Nous avons une solution ici. La LEP établit quatre objectifs pour le rétablissement de l'épaulard résident du Sud. Notre travail s'applique au premier objectif, qui consiste à augmenter la disponibilité de la nourriture. Préférentiellement, 75 % de l'alimentation est composée de grands saumons quinnat. Bon nombre de stocks de saumons quinnat sauvages ont été réduits à des petits nombres de saumons de remonte, et leur nombre n'a pas augmenté en raison du faible taux de survie. Notre écloserie a montré qu'une libération de 50 000 S1 permet d'augmenter le nombre d'adultes qui reviennent de quelques centaines à plus de 1 500 en 4 ans.

Le bureau du vérificateur de l'État de Washington, qui a évalué 25 écloseries de saumoneaux S1 et S0, a recommandé que seules les écloseries qui affichent des taux de survie de S1 devraient pouvoir continuer à en faire l'élevage. Les biologistes de l'État de Washington utilisent seulement des S1 pour rétablir les faibles stocks.

Le MPO libère actuellement environ 27 millions de saumons, quasiment uniquement des saumons quinnat de type océanique S0. Au cours de la dernière décennie, nous avons élaboré une stratégie efficace pour rétablir certains stocks dont les niveaux sont bas. De plus, lorsqu'on ajoute au processus la technologie d'élevage en enclos des saumoneaux, on peut atteindre des niveaux de survie encore plus élevés. Cependant, au cours des deux dernières années, aucun autre projet n'a été approuvé, à part une expérience liée à la survie des S0 et des S1.

Les installations d'Omega et les connaissances de l'entreprise quant à l'amélioration de la mise en valeur des stocks de saumons quinnat sont excellentes. Il s'agit d'une ressource canadienne bien positionnée qui est grandement sous-utilisée.

Voici maintenant nos recommandations relativement à une solution:

Premièrement, l'installation en eaux froides d'Omega Hatchery, le seul site à avoir fait ses preuves, devrait élever du saumon quinnat S1 qui pourrait servir à reconstituer les faibles stocks, ce qui permettrait de nourrir les épaulards tout en étant à la disposition des pêcheurs récréatifs, commerciaux et des Premières Nations.

Deuxièmement, le MPO devrait fournir un soutien lié aux coûts d'élevage des S1, y compris pour ce qui est des 209 000 saumons quinnat que nous avons actuellement dans notre éclosier.

Troisièmement, M. Chris Bos, qui représente la South Vancouver Island Anglers Coalition, a mis au point un programme lié à la viabilité de l'alimentation des épaulards au cours des trois dernières années à Sooke. Il s'agit d'une période d'élevage en enclos en estuaire de 30 jours qui permet d'augmenter la taille des S0 avant leur libération et de doubler les taux de survie. Chris a présenté un programme élargi à l'administration régionale du MPO pas plus tard qu'hier, à Vancouver, et il a cerné jusqu'à 17 sites de projet potentiels.

Quatrièmement, une cohorte de saumons quinnat S1 pourrait être placée dans ces mêmes parcs avant l'arrivée des S0 aux fins de mémorisation olfactive avant la libération. Cette double approche peut-être mise en place immédiatement, et on pourrait accroître de façon importante la disponibilité de saumons quinnat pour les épaulards résidents en s'assurant de libérer les saumons quinnat S1 et S0 durant le même printemps.

Enfin, Omega Pacifique peut produire 1 million de saumons quinnat S1 par année pour 10 projets différents dans les zones d'alimentation cruciales des épaulards résidents du Sud. Une telle stratégie pourrait augmenter le nombre de saumons quinnat adultes si on réunissait le programme de Chris Bos et les gains synergiques d'Omega. Une telle stratégie pourrait aussi permettre d'éviter la fermeture de zones à même de causer des répercussions dévastatrices sur l'économie locale.

M. Beamish, de la Station biologique du Pacifique, et M. Brian Riddell, de la Fondation du saumon du Pacifique ont encouragé Omega Pacific, surtout en cette ère de changement climatique...

• (1555)

Le président: Pardonnez-moi, madame Schmitt, mais vos sept minutes sont écoulées. Je vous suggère de nous présenter par écrit toutes les recommandations que vous n'avez pas pu formuler durant la période de questions afin que le Comité en tienne compte.

Nous allons maintenant passer aux questions. La première intervention revient bien sûr aux libéraux.

Monsieur Fraser.

M. Colin Fraser (Nova-Ouest, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour à tous. Merci beaucoup d'être là. Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir nous faire profiter de votre sagesse.

Monsieur MacLean, j'aimerais commencer par vous. Je vous remercie d'être là au nom des pêcheurs de crabe des neiges. Il est important que vous ayez un représentant à la table pour communiquer certaines de vos réflexions à ce sujet.

Je viens du Sud-Ouest de la Nouvelle-Écosse, et je sais très bien à quel point la pêche est importante pour nos petites collectivités rurales. C'est l'épine dorsale de bon nombre des collectivités côtières dont vous avez parlé. Dans mon coin de pays, il n'y a pas une grosse pêche du crabe des neiges, mais il y a évidemment beaucoup de pêche au homard en Nouvelle-Écosse, au Cap-Breton et dans votre région, aussi.

Je sais à quel point la pêche au crabe des neiges est lucrative dans votre région. Je suis heureux que vous ayez mentionné la certification de la Marine Stewardship Council et à quel point cette dernière est importante pour l'industrie. Pouvez-vous expliquer au Comité, de votre point de vue et du point de vue des gens que vous représentez, ce que la certification de la MSC signifie pour vous.

M. Basil MacLean: La certification de la MSC confirme que le produit vient d'une ressource durable, qu'il a été pêché de façon appropriée et qu'il n'endommage pas le stock, ni l'écosystème, ni quoi que ce soit d'autre. C'est très important pour les consommateurs, surtout dans les marchés européens, ou c'est probablement l'une des choses les plus importantes, mais les Américains sont maintenant d'importants consommateurs de crabe des neiges eux aussi, et les États-Unis sont notre principal client. C'est devenu un sujet important et très chaud là-bas. Les gens veulent acheter des fruits de mer durables.

Tout ça rend la tâche difficile pour nos usines. Je participe au salon des produits de la mer de Boston presque chaque année et j'ai passé pas mal de temps à essayer de commercialiser le crabe des neiges. Je ne veux pas parler de la transformation, parce que ce n'est pas mon domaine. C'est difficile pour les usines. S'ils ont du crabe des neiges venant d'une zone certifiée par le MSC et aussi du crabe des neiges qui ne possède pas cette certification, ils ne peuvent pas mélanger les produits sur leur ligne de transformation. Cette situation est problématique pour les usines locales.

Au bout du compte, tout ça a une incidence sur le prix. Autant dire la vérité: je pêche pour l'argent, pas pour le poisson. J'essaie de faire le plus d'argent possible avec le poisson que je pêche. L'étiquette du MSC est un outil très important pour promouvoir le marché. Nous avons commercialisé le crabe des neiges du golfe, surtout celui pêché dans la zone 19, comme étant la crème de la crème.

M. Colin Fraser: C'est la plus haute qualité, et il a cette réputation. C'est donc important d'obtenir la marque d'approbation du MSC.

• (1600)

M. Basil MacLean: Ce l'est, absolument. Pour nous, c'est essentiel.

Le fait que les licences aient été suspendues cette année a été un dur coup, mais je peux comprendre pourquoi une telle décision a été prise. C'est certainement logique. Nous ne l'avons pas perdue, elle a été suspendue.

M. Colin Fraser: Oui, c'est vrai.

M. Basil MacLean: Nous espérons la récupérer.

M. Colin Fraser: Oui, et je sais qu'on s'en va dans cette direction. Je vous remercie de vos commentaires à ce sujet.

De toute évidence, on a ressenti une certaine frustration, et espérons qu'on tirera des leçons de tout ce qui est arrivé au cours des deux ou trois dernières années. Pouvez-vous nous parler — de votre point de vue — du niveau de consultation qu'il y a eu entre votre industrie et le MPO? Je sais que d'importantes préoccupations ont été formulées à cet égard. J'aimerais savoir ce en quoi devrait consister, selon vous, une consultation efficace.

M. Basil MacLean: Il y a eu de bonnes consultations la semaine dernière à Halifax. Des représentants clés des ministères d'Ottawa, de Moncton et de Québec — c'est-à-dire de la région du golfe — ont participé. Le ministre était là en matinée. Il y a eu beaucoup de bonnes idées.

Avant cette consultation, il y avait eu des consultations qui, je dirais, remontaient à janvier. Le ministère a formulé certaines recommandations. Nous pensions que c'était possible, mais lorsque nous avons eu des nouvelles, deux mois plus tard, les critères ou les niveaux à partir desquels il fallait sortir des zones avaient tous changé.

À ce moment-là, les pêcheurs n'ont pas été consultés comme il le fallait. Nous avons eu l'impression qu'on nous avait peut-être oubliés... Je ne sais pas si les décisions ont été prises par le ministère ou si tout ça venait de plus haut.

M. Colin Fraser: Évidemment, les réunions de la semaine dernière en Nouvelle-Écosse se sont très bien passées. Les choses semblent s'être améliorées en ce qui concerne les consultations, l'attention portée aux intervenants visés et le fait d'apprendre des erreurs du passé.

M. Basil MacLean: Selon moi, ce qui s'est passé lundi et mardi de la semaine dernière était un pas dans la bonne direction. Je comprends là où c'est difficile. J'écoute les périodes de questions, alors je vous vois argumenter de part et d'autre, mais vous devriez essayer de laisser un paquet de pêcheurs parler. On entend parfois des commentaires qui ne sont pas les plus brillants, mais... C'est difficile, c'est sûr, de réunir autant de personnalités différentes dans une même salle et de s'attendre à un résultat productif.

J'ai bien aimé ce qui s'est passé la semaine dernière. J'étais heureux des consultations. J'étais heureux des idées, et heureux aussi d'entendre les commentaires du ministre, mais, au bout du compte, je ne suis pas convaincu. Pour ce qui est des changements liés à la pêche au crabe des neiges, j'ai peur pour l'avenir. J'espère que 2019 sera comme 2018, mais, bien sûr, j'ai aussi peur qu'on revive 2017, ce qui serait un désastre.

M. Colin Fraser: Mon temps est écoulé, monsieur MacLean. J'aurais aimé avoir plus de temps, évidemment, mais je vous remercie vraiment d'être là et de parler en toute franchise au Comité.

Merci.

Le président: Nous allons maintenant passer aux conservateurs et à M. Doherty, qui partage son temps avec M. Arnold, lequel partage son temps avec M. Calkins. Je vous laisse décider de la façon dont vous allez procéder.

M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC): Nous verrons bien comment les choses se passent.

Messieurs MacLean, Bird, Paish et madame Schmitt, par vidéoconférence, je tiens à vous dire à quel point votre présence est importante. Vos commentaires comptent parmi les plus précieux que nous pouvons recevoir. J'aimerais vous donner deux ou trois exemples pour vous expliquer pourquoi.

Plus tôt aujourd'hui, le Comité a tenu une autre réunion. Je ne sais pas si vous l'avez regardée. Nous avons entendu dire que les phoques n'étaient pas vraiment le problème ou que la gestion des prédateurs n'était pas nécessaire. C'est l'une des choses que nous avons entendues. En fait, dans l'ensemble, je crois que les cinq témoins ont dit que ce n'était pas vraiment de ça qu'on avait besoin. Ils ont dit que nous devrions plutôt nous en prendre aux phoques si nous voulions améliorer la situation.

L'autre chose qui a été mentionnée — et Mme Schmitt pourra peut-être s'en offusquer —, c'est que les poissons d'écloseries ne sont pas assez gros pour être bénéfiques. Les poissons que vous élevez ne pourraient pas vraiment aider à régler le problème du saumon quinnat. Je crois que c'est ce qui a été dit.

C'est la raison pour laquelle il est important que vous soyez là, parce que si on n'entend pas ce que vous avez à dire, ce sera la position des autres qui l'emportera.

Monsieur MacLean, dans le passé, vous avez dit publiquement qu'une partie du processus stratégique a été fermée et opaque au plus haut point. Vous nous avez donné espoir aujourd'hui en nous rappelant qu'il y a eu des consultations la semaine dernière, mais est-

ce que les gens écoutent ou est-ce qu'ils vous disent quoi faire? J'ai aussi entendu dire que, dans le cadre de processus consultatifs passés, le MPO vous disait de quelle façon les choses allaient se passer.

Je m'adresse à vous tous: avez-vous l'impression que votre industrie est sous attaque?

Monsieur MacLean.

• (1605)

M. Basil MacLean: Bon sang. Nous n'avons pas assez de temps.

Oui. C'est quelque chose que j'ai déjà dit publiquement. Je dirais que c'est encore le cas à beaucoup d'égards.

Cependant, je ne peux pas dire que nous sommes attaqués. Ce qui s'est produit dans le cadre de notre pêche du crabe est tout simplement arrivé. C'est l'actualité mondiale, mais est-ce que nous sommes...?

J'ai l'impression que, l'hiver dernier, on nous disait ce qu'on allait faire pour apporter des changements, et que les responsables n'ont peut-être pas écouté ce qui a été dit au sujet de certaines recommandations et des choses qui auraient pu changer.

M. Todd Doherty: Monsieur Bird ou monsieur Paish.

M. Owen Bird: J'ai l'impression que nous sommes attaqués ou que nous sommes pris entre deux feux, pour ainsi dire.

Il y a eu des possibilités de consultation. Cependant, durant la première ronde de consultation, nos commentaires étaient essentiellement laissés de côté, et les occasions supplémentaires de consultation semblaient quasiment prévues stratégiquement à de mauvais moments pour nous interdire toute participation significative.

M. Todd Doherty: Je cède le temps qu'il me reste à M. Arnold, si vous me le permettez.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Merci.

Monsieur MacLean, je vais commencer par vous, et si quelqu'un d'autre a une réponse à la question, j'aimerais bien l'entendre.

Je serai très bref. À votre connaissance, a-t-on fixé des cibles pour les populations de baleines? On nous dit qu'il faut conserver, protéger et ainsi de suite. Je viens du milieu de la gestion de la faune et de la gestion des pêches, des domaines où l'on a vu les organismes de réglementation provinciaux limiter continuellement l'accès, sans jamais vouloir établir des cibles en matière de population. Sans une cible en matière de population, combien d'animaux faut-il sauver?

Est-ce que des cibles ont été établies?

M. Basil MacLean: À ma connaissance, aucune cible n'a été établie pour ce qui est de la population de la baleine noire.

M. Martin Paish: C'est la même chose pour l'épaulard résident du Sud. À notre connaissance, il n'y a pas d'objectif en matière de population. Les gens parlent encore d'un « taux d'augmentation » ou quelque chose du genre, mais aucune cible n'a été établie.

M. Mel Arnold: Madame Schmitt? Ou monsieur Tutty, si vous êtes encore là?

M. Brian Tutty (consultant autonome, Omega Pacific Hatchery Inc.) Tout ce que je peux dire, c'est qu'aucune cible n'a été établie pour les proies. La cible quant à la disponibilité du saumon quinnat comme source d'alimentation n'a pas été établie non plus. Une bonne partie de la discussion a porté sur la conservation et les fermetures initiales, mais il n'y a pas de programme visant à soit assurer la croissance, soit mettre fin aux activités qui nous permettraient de produire plus de saumons quinnat dans le cadre d'une stratégie collective des écloseries privées et publiques et de diverses stratégies ciblées dans le but d'augmenter le nombre de proies. Nous faisons encore du surplace, et c'est la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui.

M. Mel Arnold: Merci.

Madame Schmitt ou monsieur Tutty, y a-t-il des obstacles qui empêchent l'expansion de votre programme?

• (1610)

M. Brian Tutty: Le programme proposé est en grande partie limité par la capacité d'assurer une croissance lente du saumon quinnat durant l'hiver en raison des eaux froides où se trouve l'écloserie d'Omega Pacific comparativement aux eaux plus chaudes dont bénéficient les écloseries actuelles du MPO. Ces écloseries ne peuvent tout simplement pas assurer une croissance aussi efficace qu'Omega Pacific.

Cependant, pour ce qui est des épaulards, l'objectif est de leur fournir une alimentation dans les zones où ils se nourrissent, et c'est la raison pour laquelle nous avons suggéré de réunir le saumon quinnat hivernant et le saumon quinnat d'élevage de Chris Bos, à Sooke. Nous en sommes maintenant à la troisième année du projet. Il y aura un demi-million d'oeufs cette année, et on en prévoit deux ou trois millions dans quelques années. Selon nous, en réunissant les deux programmes, nous pourrions avoir une équipe susceptible d'assurer une croissance plus rapide.

M. Mel Arnold: Merci.

Mme Carol Schmitt: Il s'agit seulement d'un commentaire sur [Difficultés techniques] la taille.

Précédemment, je crois que les pêcheries fédérales ont procédé à 16 essais avec des S1 dans leurs propres écloseries en eaux chaudes; elles ont produit un grand nombre de madeleineaux, et les femelles sont revenues à 3 ans. Nous [Difficultés techniques] du poisson similaire à [Difficultés techniques] vous avez vraiment [Difficultés techniques] madeleineaux et de gros saumons quinnat de six ans qui reviennent. Tout est lié à la façon dont le poisson grandit en eaux douces.

Le président: Merci, monsieur Arnold. Votre temps est écoulé, alors il ne reste plus de temps pour M. Calkins pour l'instant.

Nous allons maintenant passer au NPD.

Monsieur Donnelly, vous avez plus ou moins sept minutes, s'il vous plaît.

M. Fin Donnelly (Port Moody—Coquitlam, NPD): Merci à tous les témoins d'être là et de parler de ce sujet important concernant les baleines.

On nous dit depuis des décennies qu'il y a un problème avec les baleines et que les populations sont touchées. Si on regarde tout simplement l'épaulard résident du Sud, sa première désignation remonte à 2003, alors nous savions que ce problème s'en venait.

Nous avons aussi entendu la commissaire à l'environnement nous dire que, au fil des ans, les différents gouvernements n'ont pas donné suite aux plans de rétablissement — en d'autres mots, rien n'a été

fait —, sauf lorsque la situation faisait les manchettes. En 2017, c'est ce qui est arrivé et, dans le cas des baleines noires, c'est ce qui a incité le gouvernement à tenter quelque chose.

En ce qui concerne les épaulards résidents du Sud, les scientifiques nous ont dit que la pollution sonore et l'alimentation semblaient être les principaux problèmes.

J'aimerais que M. Bird et M. Paish nous parlent de la production de saumons. C'est l'un des commentaires. Vous avez aussi parlé de la prédation des phoques et des otaries. Je crois que vous avez quasiment parlé d'un abattage sélectif.

Pouvez-vous nous parler de vos recommandations liées à la production de saumon? Pouvez-vous aussi nous dire si votre organisation soutient un abattage sélectif des otaries et des phoques? Et s'il sera aussi possible de fournir au Comité certaines données probantes selon lesquelles l'abattage fonctionne?

M. Martin Paish: Je peux répondre à cette question, Fin.

Pour commencer, en ce qui concerne l'augmentation de la production de saumons quinnat comme moyen de fournir plus de nourriture aux épaulards résidents du Sud, c'est en effet une approche que nous appuyons. Nous croyons qu'il y a une façon stratégique de le faire et nous devons concentrer notre énergie sur les stocks de saumons quinnat auxquels les épaulards résidents du Sud ont accès lorsqu'ils en ont besoin. On dit non pas qu'il faut produire beaucoup de saumons quinnat de plus à grande échelle, mais plutôt qu'il faut découvrir là où se trouvent les saumons quinnat en fonction de leur cycle migratoire normal afin d'améliorer ces stocks. Nous parlons des saumons quinnat à calendrier précoce du cours supérieur du Fraser, par exemple, les saumons quinnat 5₂ qui deviennent très gros... Ce genre de choses. C'est assurément quelque chose que nous envisageons.

Pour ce qui est de vraiment pouvoir — dans un délai raisonnable — produire assez de saumons quinnat afin d'aider à régler le problème de l'accessibilité des proies, c'est assurément là quelque chose que nous pouvons faire. Nous l'avons fait déjà. Je vais dire à nouveau que, durant les années 1990, lorsque la population d'épaulards résidents du Sud affichait des augmentations, nous avons produit 15 millions de saumons quinnat dans le fleuve Fraser grâce à la production en écloseries, et nous en produisons maintenant trois. C'est simplement une question de revenir à une situation similaire.

En ce qui concerne les phoques et les otaries, nous ne recommandons pas un abattage. Nous recommandons un programme de contrôle des prédateurs ciblé et fondé sur des données probantes, et voici pourquoi: nous savons qu'il y a environ 70 000 phoques actuellement dans la mer des Salish. Il y en avait environ 7 000 dans les années 1970. Nous savons aussi que c'est un certain nombre de ces phoques dans des zones géographiques précises qui causent des torts au saumon quinnat en migration. Ce qu'il faut déterminer, c'est qui sont ces bêtes précises et où et quand elles sont à l'oeuvre, puis miser sur ce type d'approche plutôt que d'opter pour un abattage à grande échelle.

Encore une fois, pour revenir à la discussion de Todd sur la rivière Puntledge, c'est un programme similaire. Ce n'est pas une récolte, et ce n'est pas un abattage. Il faut seulement éliminer un certain nombre d'animaux à une période précise afin de faire le travail du point de vue du contrôle des prédateurs, plutôt que d'adopter une perspective liée au marché, à la récolte et à la vente ou quelque chose du genre.

• (1615)

M. Fin Donnelly: Merci.

Je vous donne la parole, madame Schmitt, pour les quelques minutes qu'il nous reste.

Vous étiez sur le point de formuler certaines de vos recommandations. Pouvez-vous prendre une minute pour nous en parler?

Pouvez-vous aussi expliquer — j'essayais de suivre, mais votre déclaration était très technique — pourquoi le MPO n'a pas donné suite à votre plan pour assurer la croissance du poisson? Quel était le principal obstacle?

Mme Carol Schmitt: Initialement, les gens du MPO ont conçu toutes leurs écloseries pour produire rapidement des S0, où le frai a lieu à l'automne. On assure une croissance rapide au cours des trois premiers mois en eaux douces grâce à des régimes riches en énergie pour qu'ils atteignent de 3 à 5 grammes au 1^{er} mai, et on les libère. Cependant, dans notre écloserie, nous commençons seulement à nourrir les poissons à un demi-gramme — lorsqu'ils libèrent leurs S0 — et nous les conservons pendant une année de plus.

Leurs écloseries ne sont pas conçues pour assurer la croissance d'un nombre quelconque de ces saumons quinnats d'un an et, oui, il y a 30 ans, leurs S0 affichaient un meilleur taux de survie, mais ce n'est plus le cas. Nous devons donc changer de stratégie. Ce qui est bien au sujet des S1 que nous produisons, c'est que nous les libérons au début d'avril. Il y a des harengs et des oeufs de hareng à ce moment-là. Les S1 migrent très rapidement. Ils ne sont pas très gros, ils pèsent peut-être seulement 11 ou 12 grammes, mais il y a d'autre nourriture accessible, et ils ne sont pas ciblés par les phoques. En outre, leur système immunitaire est plus fort. Ils se rendent rapidement en Alaska. C'est une créature tout à fait différente du type de poissons produits par le gouvernement.

Pour revenir à votre question, leurs écloseries ne sont tout simplement pas aménagées pour assurer la croissance de tels poissons, tandis que toutes nos installations sont conçues à cette fin. Ce sont de grosses installations. Nous avons dépensé environ 3 millions de dollars. Nous bénéficions d'une importante source d'eau froide, de beaucoup d'incubateurs indépendants et d'installations d'élevage. De plus, nos résultats ont été prouvés.

M. Brian Tutty: L'autre commentaire que je formulerais, c'est que le MPO a produit ses S0 de 90 jours selon le principe du moindre coût. Il peut produire un grand nombre de poissons à faible coût pour ensuite les libérer de ses écloseries, puis, essentiellement, il attend le cycle suivant. La production de S1 exige des opérations toute l'année à un coût d'environ 1 \$ par poisson. Ces poissons sont plus dispendieux, mais leur taux de survie est beaucoup plus élevé.

Il me semble que les représentants du MPO n'ont pas tenté beaucoup d'expériences, parce qu'ils n'ont pas accès à l'eau froide nécessaire. On a ici l'occasion de créer un lien avec d'autres projets [*Difficultés techniques*] du secteur privé. Selon moi, l'expérience qu'on devrait tenter est la suivante: associons l'élevage de poissons par les humains comme le fait Chris Bos à l'île du Sud pour les épaulards et l'écloserie Omega. On pourrait ainsi compter sur un programme particulièrement bien ciblé comme Owen Bird et Martin Paish viennent de l'expliquer.

Le président: Merci, monsieur Tutty.

Merci, monsieur Donnelly.

Nous allons maintenant passer aux libéraux pour sept minutes.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Monsieur le président, je cherche toujours le canal pour Terre-Neuve...

Désolé, passons à autre chose.

Une voix: Je ne crois pas qu'il a trouvé ça drôle.

M. Ken Hardie: Il ne trouve jamais ça drôle.

Le président: C'est votre temps.

M. Ken Hardie: Monsieur MacLean, on a entendu quand même assez souvent que les connaissances locales n'ont pas assez la cote auprès du MPO lorsqu'on prend le temps de les lui transmettre. Très souvent, les représentants du ministère entendent quelque chose, puis ils reviennent avec quelque chose de très différent de ce que les intervenants locaux — qui connaissent sûrement les conditions — avaient proposé.

Si nous pouvions revenir dans le passé, à l'époque où on a décidé de fermer la pêche au crabe des neiges, de quelle façon conseilleriez-vous au MPO de procéder si une telle situation devait se reproduire?

• (1620)

M. Basil MacLean: Je crois que vous avez raison lorsque vous dites qu'on ne tient pas compte de certaines des connaissances traditionnelles des pêcheurs et des gens sur place.

Pour ce qui est de la fermeture de la pêche, le mandat du MPO est de gérer les pêcheries, pas de les fermer. Il devrait assurer une gestion de façon à ce qu'on n'ait pas à fermer une pêcherie. En 2017, des choses se sont produites, et la pêche a été interdite. C'est important pour les gens de comprendre de quelle façon nous en sommes arrivés à 2017. Il y a eu une mauvaise gestion, si je peux me permettre de le dire, qui nous a menés à la situation de 2017 et à tous les décès. Des décisions ont été prises quant aux quotas et à la façon de faire. Toutes les conditions étaient réunies, j'imagine, et tout s'est produit en même temps dans le golfe Saint-Laurent, ce qui a mené, malheureusement, au décès de ces baleines.

Si je pouvais revenir en arrière, il y avait certains bassins de gestion appropriés mis en place pour une bonne partie des flottilles de pêche au crabe des neiges. C'est une question à laquelle il est difficile de répondre. Beaucoup de choses auraient pu être faites quant à la longueur et la portée des cordes — des problèmes que nous avons atténués en 2018 —, mais les activités de pêche se sont poursuivies longtemps.

Les baleines noires étaient dans le golfe avant 2017. Personne ne devrait se leurrer en pensant que leur présence était tout à fait nouvelle dans le golfe en 2017. Elles étaient là avant, et je ne crois pas qu'il y avait eu des décès. On me corrigera si j'ai tort.

M. Ken Hardie: Il est évident que quelque chose a changé.

M. Basil MacLean: Quelque chose a changé, mais, en 2018, les choses ont changé à nouveau, et il n'y a pas eu de décès.

M. Ken Hardie: Puisque j'ai gaspillé un peu de temps au début, je crois bien que vais passer à une autre question, mais je comprends ce que vous dites. Les pêcheries devraient être gérées de façon à ce qu'on n'ait pas à les fermer, mais c'est l'histoire de notre vie, au Canada.

Si on repense à juillet 1992, quand John Crosbie a fermé la pêche à la morue du Nord, on avait laissé les choses évoluer jusqu'à ce que tout s'effondre et que tout bascule. Ça passe ou ça casse.

Monsieur Paish, avec tout le respect que je vous dois, vous demandez des preuves scientifiques, ce qui est une bonne chose, mais le MPO se retrouve souvent dans une position où il doit appliquer le principe de précaution. Il y a beaucoup de choses qu'il ne sait pas. Nous pourrions dépenser beaucoup d'argent pour obtenir des données scientifiques et des données probantes, et le ministère vous dirait probablement quand même qu'il ne sait toujours pas de façon concluante ce qui se passe.

En raison de l'application du principe de précaution relativement au saumon coho — particulièrement dans la mesure où la décision a eu une incidence sur l'industrie de la pêche sportive —, en quoi auriez-vous fait les choses différemment du MPO tout en permettant aux baleines d'avoir accès à la nourriture dont elles ont besoin? Le ministère est-il allé trop loin? J'imagine que vous allez répondre oui, mais quels conseils nous donneriez-vous pour respecter le principe de précaution lorsqu'on n'a pas toutes les données probantes souhaitées?

M. Martin Paish: Je peux répondre à cette question.

Pour commencer, j'aurais adopté une approche à plusieurs facettes. En fait, j'aurais mis l'accent sur certaines choses et déployé certains efforts de façon à permettre le rétablissement des populations de saumons quinnats plutôt que de simplement miser sur une réduction du nombre de prises.

Nous avons déjà énormément de données probantes liées aux activités de pêche dans le Pacifique selon lesquelles une réduction supplémentaire des prises de saumons quinnats ne sera pas une stratégie efficace pour fournir plus de proies aux épaulards du Sud. C'est un conseil qui a été prodigué par les scientifiques et les gestionnaires de pêches qui étaient là. Je peux facilement fournir les constatations de cet atelier au Comité.

M. Ken Hardie: C'est contre-intuitif.

M. Martin Paish: La raison pour laquelle c'est contre-intuitif, c'est qu'on part de l'hypothèse que les pêcheurs récréatifs sont responsables d'un nombre considérable de prises de saumons quinnats dans la région, et ce n'est tout simplement pas le cas. Dans le détroit de Juan de Fuca, nous composons déjà avec les mesures de gestion de la pêche au saumon les plus restrictives de la côte de la Colombie-Britannique. Nous avons déjà des limites de prises pour protéger certaines catégories d'âge que les épaulards résidents du Sud sont là...

• (1625)

M. Ken Hardie: Si le saumon quinnat n'est pas si important pour le secteur de la pêche récréative, quel est le mal? Je suis désolé. Est-ce que quelque chose que vous avez dit m'a échappé?

M. Martin Paish: Je n'essaie pas de dire que le saumon quinnat n'est pas important, je dis simplement que les pêcheurs de saumons sont prêts à se rendre sur place et à composer avec des règlements restrictifs afin de faire la bonne chose; c'est ce que nous avons toujours fait.

Ce que j'essaie de vous dire, monsieur Hardie, c'est que la fermeture des pêches est une solution facile. C'est peu coûteux. La fermeture des pêches semble être une solution vraiment merveilleuse à première vue. C'est très bien vu sur des cartes, pour calmer des ONGE qui parlent fort et composer avec les médias sociaux. L'approche plus difficile, mais plus efficace consiste à adopter une stratégie à long terme qui, d'après les experts mêmes du MPO, permettra de régler le problème. Elle est là, la solution.

M. Ken Hardie: Rapidement, madame Schmitt, j'aimerais que vous formuliez des commentaires sur le point soulevé par mon collègue M. Doherty quant à la taille des poissons que vous produisez. On nous a dit précédemment aujourd'hui que le poisson d'élevage n'atteint pas une taille vraiment utile pour ce qui est des épaulards: 90 livres, c'est bien, 30 livres, c'est marginal.

Avez-vous en fait évalué la taille des poissons matures produits dans vos installations qui reviennent?

Le président: Veuillez répondre en une minute ou moins, s'il vous plaît?

Mme Carol Schmitt: Oui. Dans les ensembles de données liés aux quatre libérations que nous avons — deux pour la rivière Phillips, une pour Sarita, et une pour Nahmint —, eh bien, dans le cas des rivières Nahmint et Phillips, nous avons constaté dans les deux cas le retour de saumons quinnats de 6 ans pesant plus de 30 livres.

Les gestionnaires de la mise en valeur des écloséries ont toujours dit que, à l'instant où l'on commence à miser davantage sur les saumons quinnats S0, il faut dire adieu à nos saumons quinnats de grande taille, soit le contraire de ce qu'on vous dit. Dans le cas des S1, si on assure leur croissance de façon appropriée — sans errance —, nous avons eu peu de madeleineaux, voire aucun, et nous avons vu beaucoup de poissons des cinq [*Inaudible*].

Le président: Merci. Le temps est écoulé.

Je tiens à remercier tous nos invités de leur comparution...

M. Todd Doherty: Nous avons...

Le président: En fait, il y a quatre autres invités. Nous devons nous préparer pour la deuxième heure.

M. Todd Doherty: Oui, mais il nous reste trois minutes. Nous pourrions au moins avoir le droit de poser une dernière question brève.

Le président: Ce sont des minutes que nous n'aurons pas à la fin. D'accord.

M. Todd Doherty: Monsieur Paish, vous avez soulevé un point très important.

Pour répondre à mon honorable collègue de l'autre côté qui demandait une réponse, je dirais au MPO et aux fonctionnaires de faire leur travail.

Parmi les saumons quinnats du haut Fraser, les 5₂ du printemps et les 5₂ de l'été sont considérés comme des stocks préoccupants, et ce, depuis de nombreuses années, et, malgré tout, nous n'avons pas d'écloséries au nord de Kamloops. Nous continuons de faire du copier-coller pour produire des plans de gestion des pêches novateurs pour ces poissons précis. Les responsables utilisent les données d'une pêcherie de Dome Creek, dans mon coin de pays, qui sont périmées et qui n'étaient déjà pas à la hauteur il y a 20 ans. Le MPO continue d'utiliser ces données.

Monsieur Paish, j'aimerais en savoir plus au sujet des 5₂ — du printemps ou de l'été — et quant au fait que nous devons leur accorder plus d'attention.

M. Martin Paish: En peu de temps, c'est très simple: les saumons quinnats 5₂ et 4₂ sont des saumons quinnats de grande taille lorsqu'ils reviennent. On nous a dit — et je crois que c'est logique — que les épaulards résidents du Sud aiment cibler les plus gros saumons quinnats.

La majeure partie des fermetures d'écloséries du fleuve Fraser ont eu lieu dans des écloséries comme celles de Dome Creek, de Willow River et Spius Creek qui mettaient l'accent sur ces gros saumons quinnats.

M. Todd Doherty: Toutes les écloséries que nous avons et qui sont exploitées par des bénévoles ont été ciblées et fermées. N'est-ce pas exact?

M. Martin Paish: Essentiellement, les installations de production du MPO et les projets de développement communautaire — toutes les écloséries exploitées par des bénévoles et financées par le MPO — sont fermés. Lorsque j'ai parlé de concentrer nos efforts sur des stocks précis de saumon quinnat dont ont besoin les épaulards résidents du Sud, je parlais justement de ces stocks.

Nous avons besoin de saumons quinnats au printemps, en mai, juin et juillet. Nous avons besoin de gros saumons quinnats. Traditionnellement, ce sont les stocks de saumons quinnats dont ces baleines se nourrissent. Il y a un paquet de raisons pour lesquelles les saumons quinnats ayant passé deux hivers en eau douce durant leur stade juvénile ou tous les salmonidés dans cette situation ont de la difficulté dans le fleuve Fraser actuellement, qu'on parle de ceux de Thompson, de Chilcotin ou du saumon arc-en-ciel — le Comité en a probablement entendu parler — ou qu'on parle du saumon coho du Fraser intérieur.

M. Hardie a parlé du principe de précaution qui a été appliqué dans le cas du saumon coho du fleuve Fraser il y a plus de 20 ans. Les pêches récréatives ont été ramenées à un taux d'exploitation de ces poissons de 3 %. Ces populations n'affichent toujours pas de signe de rétablissement.

La fermeture des pêches ne fonctionnera pas. Ce qui fonctionnera, c'est de rendre plus de saumons quinnats accessibles aux baleines grâce au travail des éclosiers et à un contrôle ciblé des prédateurs.

• (1630)

M. Todd Doherty: Merci.

Le président: Messieurs MacLean, Bird, Paish, et madame Schmitt et M. Tutty, par téléconférence — je tiens vraiment à tous vous remercier.

Madame Schmitt, ma greffière m'a dit que vous avez fait des pieds et des mains pour pouvoir participer aujourd'hui, alors je tiens à vous dire que nous sommes reconnaissants du temps que vous nous avez accordé et de vos efforts. Merci.

Mme Carol Schmitt: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes.

• (1630)

(Pause)

• (1630)

Le président: Nous allons commencer.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à nos invités en cette deuxième heure de la séance de soirée du Comité.

Nous accueillons Serge Buy, président-directeur général de l'Association canadienne des traversiers, Sonia Simard, directrice des Affaires législatives de la Fédération maritime du Canada et, par vidéoconférence, Carrie Brown, directrice des Programmes environnementaux de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Bienvenue à tous.

Nous allons commencer tout de suite par vos déclarations préliminaires de sept minutes.

Nous allons commencer par M. Buy.

M. Serge Buy (président-directeur général, Association canadienne des traversiers): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je suis le président-directeur général de l'Association canadienne des traversiers. Notre association représente les propriétaires et exploitants de traversiers et les fournisseurs du secteur des traversiers canadiens.

Nos membres exploitent une flotte de plus de 160 traversiers, emploient près de 10 000 personnes et génèrent 20 000 emplois de plus. Nous transportons 53 millions de personnes, 21 millions de véhicules et des milliards de dollars de marchandises. Fait plus important encore, nous permettons à des gens d'aller à l'école, à

l'hôpital et au travail. Nous sommes souvent le seul lien vers les collectivités éloignées.

Nos membres exercent leurs activités dans des zones où se trouvent des épaulards résidents du Sud, des baleines noires de l'Atlantique Nord et des bélugas, ce qui signifie que nos membres interagissent avec les baleines depuis des années. Les exploitants de traversiers ont mis en place des mesures pour protéger les baleines il y a de ça des décennies, bien avant que les baleines trouvent leur place dans le programme national. Voici quelques exemples.

Depuis 1998, Bay Ferries a mis en place un programme de sensibilisation et de contrôle. Il a travaillé en collaboration avec l'entreprise pour fournir de la formation à ses agents sur l'identification des espèces de mammifères et les comportements de baleines. Un biologiste a été affecté à l'endroit et a fait des observations quotidiennes pendant de nombreuses années. Les données étaient communiquées et rendues accessibles au milieu scientifique.

Si un regroupement de baleines noires de l'Atlantique Nord était observé, les trajectoires des traversiers étaient modifiées jusqu'à ce que les baleines quittent la zone. C'est arrivé une fois en 20 ans, dans le golfe du Maine, au début des années 2000. Le programme volontaire de l'entreprise, son leadership et sa diligence raisonnable ont permis d'éviter toute collision avec des navires.

• (1635)

[Français]

La Société des traversiers du Québec participe à un projet pour mesurer les émissions sonores sous-marines de ses navires ainsi que de ses nouveaux traversiers, spécialement pour les bélugas.

Le dragage qui se fait pour assurer le maintien des opérations est limité à certaines périodes. Cela augmente les coûts et crée certains risques pour les équipes à cause des conditions difficiles pendant ces périodes.

[Traduction]

Marine Atlantic a engagé des biologistes marins pour élaborer un plan de gestion des mammifères marins. Les équipages de ses bâtiments assurent une veille efficace sur la passerelle pour les mammifères marins. L'entreprise a mis sur pied un groupe de surveillance des baleines qui contrôle l'emplacement de la baleine noire de l'Atlantique Nord.

BC Ferries a investi des centaines de milliers de dollars dans des technologies de surveillance des émissions de bruits sous-marines. L'entreprise a investi encore plus pour examiner des technologies permettant de limiter de tels bruits et, à cet égard, le gouvernement fédéral peut assurément jouer un rôle supplémentaire. Ses équipages sont formés pour éviter les baleines. BC Ferries a assumé un rôle de leadership dans le cadre des efforts pour sauver les épaulards résidents du Sud.

Ce ne sont là que quelques exemples de ce que nos membres font. En tant qu'association, nous avons récemment signé un accord de conservation avec Transports Canada au sujet des épaulards résidents du Sud. Nous sommes déterminés à faire ce que nous pouvons faire pour soutenir les efforts nationaux pour sauver ces baleines.

Monsieur le président, mon épouse et moi avons deux petites filles, Audrey et Cleo, et je veux qu'elles sachent que ces baleines continueront d'exister grâce aux efforts nationaux pour les sauver. Nous devons sauver ces baleines et faire tout notre possible. Notre association et nos membres font leur part.

Nous soutenons l'objectif général de la motion M-154. C'est un enjeu dont il faut discuter et débattre. Nos exploitants font ce qu'ils peuvent, et nous savons que d'autres secteurs le font aussi. Nous saluons la participation du gouvernement du Canada et croyons que son leadership est crucial pour réunir tous les intervenants.

Merci.

Le président: Merci beaucoup. Vous avez utilisé moins de temps qu'il ne vous était alloué. C'est ce que nous aimons bien voir. Nous pourrions vous poser plus de questions.

Nous allons maintenant passer à la Fédération maritime du Canada.

Madame Simard, dès que vous êtes prête, vous avez sept minutes ou moins.

Mme Sonia Simard (directrice, Affaires législatives, Fédération maritime du Canada): Je m'appelle Sonia Simard. Je comparais ici aujourd'hui au nom de la Fédération maritime du Canada, qui représente les propriétaires, exploitants et agents des grands navires, des navires océaniques, qui transportent des marchandises à destination et en provenance des marchés à l'étranger dans le cadre des activités commerciales internationales du Canada.

Les bâtiments de nos membres font escale dans des ports de l'Atlantique, du Saint-Laurent, des Grands Lacs, de la côte Ouest et de l'Arctique. Par conséquent, nous avons un intérêt direct dans la co-existence sécuritaire des navires et des baleines. Je vais prendre quelques minutes, ici, pour vous décrire certaines des mesures concrètes que nous avons prises jusqu'à présent.

Sur la côte Est, dans le cas de la baleine noire de l'Atlantique Nord, nous avons participé aux efforts de protection qui ont eu lieu dans la Baie de Fundy et le bassin Roseway en 2003 et 2008. Depuis, ces baleines se sont déplacées dans d'autres parties du golfe Saint-Laurent, ce qui a mené à la situation terrible de 2017.

Le décès de plusieurs de ces baleines dans le golfe en quelques mois nous a tous touchés. L'industrie du transport maritime a été touchée non seulement en raison du grand défi découlant de l'imposition soudaine d'un ralentissement dans une grande zone, mais aussi parce que nous nous préoccupons tous de la survie et de la protection de ces baleines.

Par conséquent, du milieu de 2017 jusqu'au début de 2018, l'industrie du transport maritime s'est réunie. Nous avons commencé à discuter et à travailler en collaboration avec des scientifiques qui connaissent la baleine noire de l'Atlantique Nord — que vous avez entendus ce matin — pour préparer une proposition de gestion dynamique. L'idée consistait à protéger la baleine noire de l'Atlantique Nord là où ces baleines se réunissent, ce que vous pouvez voir dans certaines des choses que nous avons distribuées, et d'ensuite permettre aux bâtiments de naviguer à vitesse normale dans des corridors de navigation très limités, loin des zones où se réunissent les baleines, lorsque celles-ci ne sont pas là.

La proposition de l'industrie est essentielle et elle a été incluse dans les mesures d'atténuation dynamiques mises en œuvre par le gouvernement fédéral en 2018.

En ce qui concerne le fleuve Saint-Laurent actuellement, dans le cas des bélugas, encore une fois, les propriétaires de navires travaillent depuis 2013 avec plusieurs partenaires pour définir des mesures d'atténuation, un ralentissement volontaire visant à réduire le risque de collision avec plusieurs populations différentes de baleines qu'on trouve dans la zone de mai à octobre. Ces mesures, qui sont en place depuis 2013, ont entraîné un changement de

comportement. Elles nous auront permis de réduire les risques de collision.

Je sais que Carrie parlera bientôt de la côte Ouest, alors je n'en dirai pas trop à ce sujet, à part souligner encore une fois que les propriétaires de navires, les exploitants et les agents des navires ont, pour une deuxième année de suite, mis en place des mesures volontaires qui permettent de réduire le bruit dans les zones importantes utilisées par les épaulards résidents du Sud.

Voilà donc — tout simplement pour compléter certains des exemples fournis par M. Buy — certaines des mesures que l'industrie du transport maritime prend pour protéger les baleines en voie de disparition dans toutes les eaux canadiennes.

Cependant, nous savons qu'il faut en faire plus et nous sommes heureux d'avoir l'occasion de discuter avec le Comité des prochaines mesures à prendre. Je vais prendre le reste du temps dont je dispose pour vous souligner certains de nos points de vue.

Premièrement, selon nous, la réglementation n'est pas le remède à tous les maux. Nous l'affirmons, parce que nous croyons qu'il est important de prendre en considération que, dans certains cas, des mesures d'atténuation et de gestion volontaire mises en œuvre à l'échelle de l'industrie sont très efficaces, de nature adaptée et susceptibles de donner des résultats très rapidement, comparativement à certains processus réglementaires lourds.

Deuxièmement, même s'il y a tout un corpus de connaissances voulant qu'une réduction de vitesse de 10 noeuds peut effectivement réduire le risque de collision avec un navire, la situation est différente lorsqu'il s'agit de régler le problème du bruit sous-marin produit par les bâtiments. Il y a là une importante lacune dans les connaissances.

Pour vous donner un exemple, nous trouvons toujours de l'information sur le bruit qui peut être attribué à différentes catégories de bâtiments et à la façon dont l'empreinte d'un bâtiment peut varier en raison de facteurs comme les conditions de chargement ou même des facteurs fixes comme le type d'hélices ou la forme des bâtiments.

Il s'agit donc là d'un enjeu très complexe. Des efforts sont en cours pour recueillir les données dont nous avons besoin pour combler certaines des lacunes en matière de connaissances, mais, selon nous, nous n'y sommes pas encore.

●(1640)

Je le dis pour souligner que, dans certains cas, la réglementation peut sembler la bonne solution sur papier, mais elle ne produira peut-être pas toujours les meilleures solutions, parce que la réglementation n'a pas tendance à permettre un apprentissage en temps réel et le recours à une approche adaptative comme on en a vraiment besoin lorsqu'il est question des bruits sous-marins.

Notre troisième point, c'est qu'on ne peut pas miser à l'avenir sur une solution universelle. Ce que je veux dire par là, c'est que, si on prend la situation des baleines noires de l'Atlantique Nord en 2018, nous constatons effectivement qu'une approche dynamique visant à réduire au minimum le risque de collision avec les navires donne des résultats et, en fait, de notre point de vue, c'est là une bien meilleure solution que d'imposer une vitesse fixe à grande échelle.

Il y a une courbe d'apprentissage. Nous apprenons encore et nous avons cerné des éléments qu'on pourrait améliorer en vue du régime de 2019. Je serai heureuse de vous en dire plus à ce sujet durant la période de questions.

En ce qui concerne le bruit sous-marin, encore une fois, si on met l'accès sur une vitesse et qu'on définit cette vitesse dans un règlement, on court le risque que ce ne soit pas là une solution efficace, et nous avons appris au cours des deux dernières mises à l'essai de mesures volontaires, en 2017 et en 2018, qu'il y a différentes façons de réussir à réduire le bruit. Nous devons apprendre plus de choses de ces essais. Encore une fois, une approche universelle n'est pas nécessairement la solution. En outre, si nous concentrons tous nos efforts sur une réduction de la vitesse, nous passerons peut-être à côté d'efforts liés à la conception des navires alors que c'est de ce côté-là qu'on doit trouver la vraie solution.

Le quatrième point, qui est très important et qui est lié aux problèmes des collisions avec les navires et du bruit sous-marin, c'est le fait qu'il faut savoir où se trouvent les baleines. Pour y arriver, nous avons besoin d'investissements durables et très efficaces dans les technologies de détection.

Je vais vous donner un exemple. Cette saison, nous prions le gouvernement fédéral d'investir dans des technologies de détection acoustique en temps réel dans le corridor de navigation, à temps pour 2019, de façon à ce que nous puissions combiner la détection acoustique et la détection aérienne et améliorer la gestion dynamique.

Mon tout dernier point — je vous promets, j'en ai pour 20 secondes — est lié à quelque chose que le Comité a déjà abordé. Vous avez dit que nous devons être agiles dans le cadre de nos mesures visant à protéger les baleines. Nous sommes d'accord, et c'est la raison pour laquelle nous croyons que l'industrie doit faire partie de toutes les solutions. Et ce n'est pas seulement une question de consultation. J'irais même plus loin: il s'agit de créer des partenariats constructifs, qui sont essentiels pour aborder la question de la gestion dynamique et trouver des solutions connexes qui fonctionnent et qui sont durables.

Merci de m'avoir écoutée.

• (1645)

Le président: Merci, madame Simard.

Nous allons maintenant passer à Carrie Brown, de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Vous avez sept minutes ou moins, s'il vous plaît.

Mme Carrie Brown (directrice, Programmes environnementaux, Administration portuaire Vancouver-Fraser): Merci de m'avoir invitée à comparaître aujourd'hui.

Je m'appelle Carrie Brown. Je suis la directrice des Programmes environnementaux de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Nous sommes l'administration portuaire responsable de la gestion du port de Vancouver, le plus important port du Canada. Notre mandat, tel qu'il est défini dans la Loi maritime du Canada, consiste à faciliter les objectifs commerciaux canadiens, à protéger l'environnement et à prendre en considération l'impact des activités portuaires sur les collectivités locales.

Depuis 2014, l'administration portuaire ouvre la voie en matière de mobilisation des intervenants régionaux sur la question de la réduction au minimum des menaces posées par le transport maritime pour les baleines en péril dans le Sud de la Colombie-Britannique. Ces efforts incluent la création d'un programme des habitats et de l'observation des cétacés, ou le programme ECHO. Il s'agit d'une initiative axée sur la collaboration qui vise à mieux comprendre les baleines en péril et à réduire les menaces qui pèsent sur elles grâce à

la promotion de la recherche et de la prise de mesures volontaires de réduction des menaces.

Le programme ECHO travaille en collaboration avec les industries du transport maritime, les scientifiques, les Autochtones, les organisations de conservation et organisations environnementales de même que les gouvernements canadiens et américains. BC Ferries et la Fédération maritime sont des membres de notre groupe de travail consultatif. Le programme est reconnu à l'échelle régionale, nationale et internationale en tant que modèle de collaboration efficace et de prise de décisions fondées sur des données probantes.

Dans le cadre du programme, on a concentré nos efforts actuels sur la compréhension du bruit sous-marin provenant des grands navires océaniques. Comme vous en avez probablement entendu parler, ce que nous savons au sujet de la mesure et de l'analyse du bruit sous-marin, c'est qu'il s'agit d'un dossier complexe. Les façons dont différents niveaux de bruit sous-marins influent sur les fonctions vitales des espèces de baleines ne sont pas complètement comprises. Pour ajouter au caractère complexe du dossier, chaque bâtiment a une signature sonore unique. Des mesures d'atténuation opérationnelles ou liées à la conception pouvant réduire le bruit d'un bâtiment se s'appliquent peut-être pas aux autres: il n'y a pas de solution universelle.

Cependant, sachant cela, le programme ECHO a fait des percées considérables en très peu de temps pour comprendre les menaces liées aux bâtiments pour les baleines en péril, y compris l'épaulard résident du Sud, et nous avons mobilisé des intervenants pertinents pour trouver des solutions et prendre des mesures volontaires de réduction des menaces. Par exemple, nous avons travaillé en collaboration avec des intervenants pour définir, mettre à l'essai et appliquer des mesures volontaires de réduction du bruit. De telles mesures incluent le ralentissement des bâtiments et l'éloignement de la circulation des navires des principaux habitats essentiels aux épaulards résidents du Sud. La participation des exploitants de navires a été très bonne, on parle de plus de 80 %, et l'initiative a montré que des mesures volontaires peuvent être des moyens efficaces de réduire le bruit sous-marin des bâtiments.

Les mesures volontaires à grande échelle mises en oeuvre dans le cadre du programme ECHO au cours des deux dernières années illustrent tout ce qu'on peut faire grâce à des mesures volontaires bien conçues et adaptées. Le programme ECHO favorise un environnement où l'on peut réfléchir de façon novatrice, de façon à permettre à ceux qui participent aux menaces de jouer un rôle central dans l'élaboration de solutions et d'assumer une responsabilité au chapitre de la prise des mesures de réduction des menaces. Nous croyons que les efforts volontaires axés sur la collaboration du programme ECHO permettront d'obtenir des résultats positifs lorsqu'on les appliquera et continuera de le faire.

L'administration portuaire a déployé et continue de déployer des efforts considérables pour mieux comprendre et atténuer les effets des navires de haute mer sur les cétacés, particulièrement l'épaulard résident du Sud, et ce, dans son territoire et ailleurs. Le programme ECHO aide à combler certaines des principales lacunes en matière de données, sur lesquelles porte en partie la stratégie de rétablissement modifiée pour les épaulards résidents du Nord et du Sud. Cependant, la plus récente version de la stratégie de rétablissement reconnaît qu'il reste beaucoup de choses qu'on ne connaît pas au sujet des épaulards résidents et de leur habitat essentiel.

Selon nous, avant que le gouvernement élabore des règlements visant à réduire le bruit sous-marin des navires commerciaux au moyen de mesures comme des limites de vitesse, il faut prendre le temps de mieux comprendre la science avant d'imposer des mesures pouvant avoir des conséquences imprévues sur l'industrie ou l'environnement. Il faut réaliser des recherches et des consultations auprès d'experts afin de bien évaluer les avantages et les répercussions associés aux réductions des menaces environnementales. Tout règlement proposé doit s'appuyer sur une pleine compréhension non seulement des répercussions sur les baleines, mais des répercussions sur la sécurité de la navigation, la faisabilité opérationnelle et la croissance commerciale et économique.

Nous croyons fortement que le gouvernement devrait aussi tenir compte des répercussions potentielles de l'application de règlements uniquement dans les eaux canadiennes. Les baleines ne connaissent pas les frontières internationales.

• (1650)

Pour les régions géographiques à proximité des frontières internationales, on pourrait créer un désavantage concurrentiel pour le Canada, ce qui limiterait la concrétisation des avantages environnementaux recherchés. Toute mesure appliquée doit s'appuyer sur une coordination des gouvernements canadiens et américains afin de mettre en place une meilleure stratégie globale de protection. Des efforts volontaires et adaptatifs transfrontaliers produiront probablement des avantages environnementaux beaucoup plus importants.

Nous aimerions que le gouvernement tienne compte de tous les types de bâtiments dans le cadre de sa stratégie d'atténuation, pas seulement des navires maritimes commerciaux. La mer des Salish a affiché et continuera d'afficher une augmentation du trafic maritime, y compris des traversiers et des navires gouvernementaux, récréatifs, d'observation des baleines et de pêche. Ces bâtiments peuvent tous avoir des répercussions environnementales, ce à quoi il faut bien réfléchir si l'on veut réduire les menaces environnementales cumulatives.

Le gouvernement devrait aussi tenir compte des avantages environnementaux prévus à court et long terme et des répercussions de la réglementation. Même si des rajustements de l'exploitation des bâtiments sur l'eau, comme des modifications des itinéraires ou des vitesses peuvent, à court terme, réduire les effets de la navigation sur les baleines en péril, la solution à long terme pour réduire le bruit des bâtiments réside dans la conception de navires moins bruyants.

Nous croyons que la réglementation de solutions de réduction des menaces à court terme, comme le ralentissement des navires, peuvent, à plus long terme, atténuer les progrès et entraver les moteurs d'innovation et de changement, qui pourraient inclure la conception de bâtiments moins bruyants. La capacité de créer un environnement dans lequel l'innovation est encouragée générera de bien meilleurs résultats à plus long terme en matière de conservation à l'échelle régionale et internationale.

Par ailleurs, plutôt que de miser sur la réglementation, nous encourageons le recours à des mesures volontaires fournissant aux exploitants de bâtiment des choix quant aux façons de compenser leurs effets. Par exemple, les bâtiments pourraient ralentir ou maintenir leur vitesse régulière grâce à l'installation de technologies silencieuses lorsqu'ils passent dans les zones d'alimentation essentielles. Ils pourraient aussi choisir d'investir dans la conception de navires silencieux.

Pour terminer, il faut pouvoir adapter la réglementation au fil du temps. À mesure que nos connaissances des menaces et des mesures

de réduction des menaces évoluent, il faudrait que la réglementation puisse elle aussi évoluer et s'adapter au fil du temps.

L'Administration portuaire de Vancouver-Fraser félicite le gouvernement du Canada des mesures qu'il a prises pour produire son Plan de protection des océans et protéger les espèces en péril. Nous espérons pouvoir continuer à fournir des renseignements sur les façons de travailler axées sur la collaboration et les mesures volontaires pour réduire les répercussions sur les baleines en péril, ici, sur la côte Sud canadienne du Pacifique, et que ce qu'on apprendra ici pourra être appliqué partout au Canada et dans le monde entier.

Merci. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

Le président: Merci, madame Brown.

Nous allons maintenant passer à Walter Daudrich, président de Lazy Bear Expeditions.

Avant de commencer, vous vouliez, je crois, présenter une vidéo, mais la greffière me dit qu'elle n'a pas l'équipement nécessaire pour le faire.

M. Walter Daudrich (président, Lazy Bear Expeditions): Je l'ai sur une clé USB, si vous avez un ordinateur.

Le président: J'ai demandé à la greffière de distribuer la vidéo aux membres du Comité afin qu'ils puissent la visionner d'eux-mêmes.

Lorsque vous serez prêt à commencer, monsieur, vous avez sept minutes.

• (1655)

M. Walter Daudrich: Je veux prendre un instant pour remercier les membres du Comité de m'avoir invité. Je vous en suis reconnaissant. Comme vous pouvez l'imaginer, c'est un long trajet en voiture depuis le Nord du Canada.

Je suis le propriétaire et fondateur de Lazy Bear Lodge Limited. Lazy Bear est une entreprise qui a son siège social à Churchill, au Manitoba. Elle a été créée il y a plus de 20 ans. Nous offrons une expérience d'hébergement unique à nos clients qui inclut, entre autres activités diverses et variées, des excursions d'observation de bélugas pendant les mois d'été. J'exploite aussi une ferme biologique et une serre dans la baie d'Hudson.

En outre, je suis président de la Churchill Beluga Whale Tour Operators Association, la CBWTOA, un groupe de petites entreprises indépendantes qui offre des excursions d'observation de bélugas à Churchill et dans les environs et dans toutes les régions adjacentes de la côte Ouest de la baie d'Hudson. Les excursions offertes par les membres de notre association incluent des activités d'observation et d'interaction avec les bélugas depuis la côte, à bord de bâtiments et dans de petites embarcations, y compris, entre autres, des kayaks et des canots. Je suis aussi président de la Garde côtière auxiliaire canadienne à Churchill.

La CBWTOA a créé une série de politiques et de protocoles pour protéger les bélugas et tenter de sensibiliser et d'inspirer les gens et de communiquer la valeur de ce mammifère marin unique dans le monde entier. Vous trouverez une copie de notre code déontologique, qui régit nos excursions d'observation de baleines — sur le site CBWTOA.com. Cette politique a été rédigée en partie en fonction de la version d'avant juin 2018 du Règlement sur les mammifères marins produit en vertu de la Loi sur les pêches.

La ville de Churchill connaît de graves difficultés économiques. Au départ, le port de Churchill a été fermé, puis, il y a environ un an, la voie ferrée de la baie d'Hudson a été emportée par les eaux. Ce chemin de fer était le principal lien de transport de Churchill vers le monde extérieur. OmniTRAX, le propriétaire du chemin de fer et du port, était en litige avec le gouvernement fédéral quant à savoir qui est responsable de remettre la ligne de chemin de fer en service.

L'industrie touristique est le principal employeur à Churchill, et c'est cette industrie qui maintient l'économie locale à flot. Les membres de notre association emploient environ 200 personnes, y compris beaucoup d'Autochtones. L'industrie touristique estivale à Churchill génère environ 10 millions de dollars de revenu. Même avant le début de la saison d'observation des baleines de l'été dernier, nos membres acceptaient des réservations pour l'année suivante. Nous embauchons et formons de nouveaux employés et achetons de nouvelles pièces d'équipement. La province du Manitoba a dépensé des millions de dollars par l'intermédiaire de Voyage Manitoba pour promouvoir les produits offerts par nos membres.

En ce qui concerne la population de bélugas, j'aimerais attirer votre attention sur certains des faits mentionnés dans une étude d'octobre 2017 du Secrétariat canadien de consultation scientifique intitulé « Estimation de l'abondance du stock de bélugas de l'Ouest de la baie d'Hudson à partir des relevés visuels et photographiques aériens de 2015 ». Cette étude montre que la population de bélugas dans l'Ouest de la baie d'Hudson se porte très bien. Cette population est actuellement estimée à de 50 000 à 60 000 baleines.

L'étude révèle que, dans la zone ouest de la baie d'Hudson, y compris les emplacements de la rivière Churchill et de la rivière Seal, il y a une forte densité de bélugas, qui se réunissent dans ces zones durant l'été. Il y a une densité élevée de bélugas qui remontent le long de la rivière Churchill jusqu'au port de Churchill. Il a été estimé qu'il peut y avoir jusqu'à 5 000 bélugas dans la rivière Churchill à certains moments.

Je participe à des activités d'observation des bélugas à Churchill et dans les environs depuis environ 37 ans. Je peux confirmer que les bélugas sont très intelligents, extrêmement curieux et très sociables. En raison de la forte densité de bélugas dans les zones susmentionnées, et vu leur comportement naturel curieux et sociable, il est quasiment impossible de ne pas se retrouver à proximité des bélugas pendant nos excursions. Dès que nos bateaux quittent les quais, les bélugas s'approchent, et ils ont tendance à suivre les bateaux jusqu'à la destination choisie. Même si nous tentons de nous éloigner des bélugas, ils nous suivent.

Pendant toutes les années que j'ai passées à observer les baleines, je n'ai jamais vu de béluga blessé par des activités d'observation des baleines. Même si nos bateaux utilisent des protecteurs d'hélices, ces instruments sont quasiment inutiles parce que les bélugas, d'après mon expérience, sont bien trop intelligents et agiles pour être blessés par les hélices des bateaux. Je n'ai jamais vu de béluga portant des cicatrices d'une blessure d'hélice.

De plus, au cours de toutes mes années d'observation des baleines, je n'ai jamais vu de béluga qui semblait en détresse en raison des activités liées aux excursions d'observation des baleines. Au contraire, les bélugas affichent un comportement ludique et curieux. Nous ne tentons pas d'attirer les bélugas en les nourrissant ou d'autres façons. Franchement, ce n'est pas nécessaire. Comme je l'ai dit, les bélugas s'approchent de nos bâtiments dès que nous quittons la côte.

Je suis sûr que vous connaissez le règlement modifiant le Règlement sur les mammifères marins, qui a été enregistré le

22 juin 2018 et publié dans la *Gazette du Canada* le 11 juillet 2018. Le règlement modificatif est accompagné d'un Résumé de l'étude d'impact de la réglementation.

● (1700)

L'énoncé précise les questions qui ont été prises en considération par le gouvernement au moment de rédiger le règlement modificatif. Par exemple, on y précise que « l'observation des mammifères marins peut accroître les risques de blessures par collision ou par les hélices des bateaux ». On mentionne aussi des situations dans d'autres emplacements, y compris la voie maritime du Saint-Laurent.

Aucune de ces considérations ne s'applique à l'industrie de l'observation des baleines à Churchill et dans les environs. Comme je l'ai mentionné, à ma connaissance, aucun béluga n'a jamais été blessé ou n'a jamais été en détresse en raison des activités d'observation des baleines à cet endroit. Comme je l'ai aussi mentionné, la population de bélugas est florissante dans l'Ouest de la baie d'Hudson. On estime qu'il y en a actuellement de 50 000 à 60 000. À l'opposé, je crois savoir que la population des bélugas dans la voie maritime du Saint-Laurent est estimée à seulement environ 500 ou 600, et il y a eu une publicité notoire concernant les blessures ou le décès de nombreuses baleines dans cette région en raison de collisions avec de grands navires commerciaux.

L'énoncé mentionne Churchill, mais dit très peu de choses de la situation dans la zone de Churchill. On précise que « selon les estimations, 366 petites et moyennes entreprises ont exercé des activités d'observation de baleines au Canada » en 2015. Cependant, on ne mentionne pas qu'il y a à l'heure actuelle seulement trois entreprises d'expédition d'observation de baleines par bateau exploitées à l'extérieur de Churchill tout comme on ne mentionne pas que la population de bélugas dans l'Ouest de la baie d'Hudson est importante et florissante et qu'il n'y a aucune donnée probante, scientifique ou autre, donnant à penser qu'il y a des préjudices ou des risques de préjudice pour la population des bélugas dans l'Ouest de la baie d'Hudson découlant des activités d'observation des baleines.

En outre, le document omet de mentionner que, contrairement à ce que l'on voit dans les autres régions du Canada ou à l'étranger, les bélugas dans l'Ouest de la baie d'Hudson, en raison de leur densité démographique, de leur curiosité naturelle et de leur comportement sociable, approchent activement des bateaux dans l'eau, y compris les bateaux d'observation de baleines. De plus, le document ne tient pas compte du fait qu'il est littéralement impossible de mettre un bateau à l'eau dans la région de Churchill sans se trouver immédiatement à proximité de bélugas.

Par conséquent, il me semble évident que, en incluant expressément la rivière Churchill, la rivière Seal et l'Ouest de la baie d'Hudson comme zones où les activités d'observation des baleines sont limitées sans égard aux circonstances réelles dans ces régions, le règlement modificatif est extraordinairement injuste, arbitraire et discriminatoire pour l'industrie de l'observation des baleines de Churchill, industrie qui est d'une importance cruciale à l'économie du coin.

Les membres de notre association possèdent entre eux plus de 100 ans d'expérience combinée d'observation des bélugas et d'interaction avec ces baleines à Churchill et dans les environs. Le code déontologique de notre association, dont j'ai fourni un exemplaire à la greffière, a été rédigé de façon à intégrer des règles et des limites visant à garantir le bien-être des bélugas observés. Je crois sincèrement que les activités d'observation des baleines dans la région de Churchill sont bénéfiques pour les baleines et qu'elles accroissent leur conservation et leur protection.

Certains...

Le président: Merci, monsieur Daudrich. Nous avons déjà dépassé de près d'une minute le temps alloué.

M. Walter Daudrich: Merci.

Le président: J'espère que vous pourrez préciser votre pensée durant la période de questions. Si ce n'est pas le cas, un mémoire écrit sera fourni aux membres aussi.

Nous allons tout de suite passer aux questions en commençant par M. Fraser, du parti ministériel.

Monsieur Fraser, vous avez sept minutes ou moins. Je serai très strict quant au temps, car je veux m'assurer que nous aurons une série complète de questions.

M. Colin Fraser: Merci, monsieur le président. Je vais céder mon temps à Mme Ludwig.

Mme Karen Ludwig (Nouveau-Brunswick-Sud-Ouest, Lib.): Merci.

Merci à vous tous d'être là aujourd'hui. Lorsque j'ai présenté la motion, je croyais que c'était important non seulement pour ma région précise du Canada, le Canada atlantique, mais assurément partout au pays lorsqu'on regarde les risques auxquels nous sommes tous confrontés. L'objectif est de maximiser la protection en réduisant au minimum les perturbations pour l'industrie, et je vous remercie tous, en tant que participants de l'industrie et partenaires dans tout cela, parce que nous ne pouvons pas réussir sans vous. Je vais tout de suite commencer ma série de questions sur le transport maritime.

Serge et madame Simard, merci d'avoir mené vos consultations initiales et d'avoir soutenu la motion. J'ai hâte de vous voir à Beaver Harbour, cet été, avec vos filles.

J'ai deux ou trois questions. Ce sont certaines des questions que posent les membres de l'industrie, les pêcheurs. Elles concernent précisément le transport maritime.

Dans le cas des baleines, savez-vous si la cause initiale du décès est en fait la collision avec un navire ou le fait qu'elles étaient déjà prises dans des engins de pêche ou affaiblies parce qu'elles ne trouvaient pas de proie pour se nourrir, raison pour laquelle elles se seront retrouvées sur la trajectoire d'un navire? C'est là ma première question.

La deuxième, si vous voulez bien y répondre, concerne la question de la recherche et du développement. J'ai appris dans le cadre des consultations auprès du secteur du transport maritime que, dans certaines zones, particulièrement dans le cas de l'épaulard résident du Sud, le fait de ralentir la vitesse d'un navire peut, dans certaines situations, être plus dangereux, parce que, lorsqu'on ralentit la vitesse, à un certain point, le bateau devient en fait plus bruyant.

Pour terminer, j'aimerais savoir ce que vous avez à dire sur le fait qu'il n'y a pas de solution universelle. C'est quelque chose que j'ai entendu partout, depuis le moment où j'ai présenté la motion jusqu'à aujourd'hui, devant le Comité.

Je vais commencer par Serge.

• (1705)

M. Serge Buy: Il y a environ un an et demi — un peu plus d'un an — j'ai rencontré des représentants de Transports Canada. Ils m'ont dit que nous devons réduire la vitesse des traversiers pour protéger les épaulards résidents du Sud. Ma réponse a été la suivante: « Comprenez-vous que, en réduisant la vitesse des traversiers, on les rendra plus bruyants? » Et ils sont devenus complètement silencieux. Ils m'ont demandé de leur prouver, ce que nous avons dû faire en utilisant nos propres données et d'autres données que nous avions.

Je crois que nous avons parlé de conséquences inattendues et soulevé le fait que certains règlements peuvent ne pas être adaptés pour tous les intervenants du secteur. Je crois qu'il faut tenir d'importantes consultations avant d'adopter ces règlements. Il faut en discuter un peu plus avec l'industrie. Je constate un changement au sein de TC et de Pêches et Océans. Je crois vraiment qu'ils ont compris que l'industrie était préoccupée. Franchement, je les ai trouvés très réceptifs aux commentaires. Je suis enchanté de le constater.

Pour ce qui est des baleines, j'ai parlé aux mêmes pêcheurs que vous dans la même région du globe. Je me suis trouvé sur un bateau de pêche au homard de minuit à midi plus tôt, durant l'été, et j'ai beaucoup entendu parler de la réglementation. Je crois vraiment que nous devons faire attention quant à la façon dont nous allons appliquer la réglementation. Dans la baie de Fundy, Whitetail Fisheries — j'étais sur le bateau de cette entreprise — s'est dite préoccupée par la façon dont la réglementation serait appliquée et au sujet de l'arrêt de la pêche décrété par Pêches et Océans.

Selon moi, il faut vraiment qu'il y ait un peu plus de consultations et de débats.

Mme Karen Ludwig: Merci.

Madame Simard.

Mme Sonia Simard: Sans vouloir répéter ce qui a déjà été dit à ce sujet, j'ajouterais que nous avons procédé à des autopsies l'année dernière. Il y en a eu sept. Elles ont mis en lumière certaines des conclusions. Ce n'est pas une science exacte. Selon moi, l'important, ce n'est pas de découvrir ce qui est arrivé en premier, parce que, en effet, ce sont là deux menaces. Du point de vue de l'industrie, l'industrie du transport maritime reconnaît qu'il faut passer à l'action, et c'est donc ce que nous faisons.

Nous croyons aussi qu'il faut tenir compte de toutes les menaces. Vous venez d'accueillir un groupe de témoins très intéressant qui a parlé de la disponibilité des proies. C'est un problème qu'il faut aborder. De la même façon, le fait que les baleines se prennent dans des engins de pêche est un aspect de la menace, tout comme les collisions avec les navires. Selon nous, il s'agit non pas de savoir ce qui est arrivé en premier, mais de s'assurer que tout cela n'arrive pas.

Ensuite, j'aimerais ajouter rapidement qu'il n'y a pas de solution universelle. Ce n'est pas seulement une question de vitesse, qui est assurément un enjeu en ce qui concerne le bruit sous-marin; il s'agit aussi, et c'est très important, de tirer des leçons de la gestion dynamique. Nous venons d'entendre des pêcheurs nous dire qu'interdire à répétition la pêche n'est pas une solution à long terme. Selon nous, on a beaucoup à apprendre de la gestion dynamique dans le secteur du transport maritime aussi.

Mme Karen Ludwig: Merci.

Carrie.

Mme Carrie Brown: En ce qui concerne le ralentissement des bâtiments, comme vous l'avez dit, il n'y a pas de solution universelle. Les bâtiments peuvent en fait devenir plus bruyants s'ils ralentissent, selon le type de bâtiment. Je sais que BC Ferries et d'autres compagnies de navigation ont fait beaucoup de recherches pour mieux comprendre leur flotte et avoir un point de vue à cet égard.

Grâce au programme ECHO, nous avons appris des choses au sujet d'un objectif de rendement. Si nous comprenons le niveau général de bruit sous-marin escompté qu'on tente d'atteindre, alors différents bâtiments peuvent s'en approcher en utilisant différentes vitesses, tout dépendant de ce qui fonctionne le mieux pour chaque type de bâtiment. Dans le cadre de la mesure de ralentissement dans le détroit de Haro cet été, nous avons demandé aux porte-conteneurs de ralentir à 14 noeuds et demandé aux autres vraquiers de ralentir à 12,5 noeuds. En misant sur des vitesses différentes, lorsque les baleines sont présentes, les bâtiments ont pu participer comme ils pouvaient le faire et lorsque c'était possible pour eux. En outre, il était plus facile pour eux d'atteindre ces vitesses.

Nous nous engageons à obtenir des résultats et nous allons analyser les données. Nous aurons produit un rapport vers le premier trimestre de 2019, mais notre objectif a toujours été d'utiliser les mêmes réductions de vitesse que durant les essais de 2017.

• (1710)

Mme Karen Ludwig: J'ai une dernière question rapide, et c'est très important.

Le président: Temps mort.

Mme Karen Ludwig: Où les données sont-elles communiquées?

Le président: Je suis désolé. Le temps est écoulé.

Nous allons maintenant passer aux conservateurs.

Monsieur Doherty.

M. Todd Doherty: Je vais être très bref parce que je partage mon temps avec M. Sopuck.

Dans une étude précédente, la Fédération maritime du Canada, je crois, et l'autorité portuaire ont dit que l'industrie faisait beaucoup de recherches, mais que le gouvernement ne les écoutait pas.

Est-ce que la situation a changé au cours des six ou sept derniers mois? Notre recommandation aux responsables, c'était qu'ils devaient s'adresser à l'industrie et travailler avec les représentants de l'industrie dans ce dossier.

Mme Sonia Simard: En effet, si vous me permettez, je dois dire que, assurément tant dans l'Atlantique Nord que pour ce qui est des épaulards résidents du Sud, il y a un important dialogue.

M. Todd Doherty: Carrie.

Mme Carrie Brown: À l'automne de 2016, lorsque le Plan de protection des océans a été annoncé pour la première fois, le gouvernement était très intéressé, et nous avons constaté une augmentation de l'engagement et de la compréhension. Nous en sommes tous arrivés à savoir où nous en sommes au chapitre de...

M. Todd Doherty: D'après vos données sur le nombre de collisions, parle-t-on surtout de traversiers de passagers ou de navires de marchandises?

Mme Carrie Brown: Je suis désolée. Quelle était la première partie de la question?

M. Todd Doherty: Vos données font-elles une corrélation entre les collisions de baleines faisant intervenir les navires de transport de marchandises ou des navires de passagers?

Mme Carrie Brown: D'accord. Nous mettons vraiment l'accent sur le bruit sous-marin et ses répercussions sur les épaulards résidents du Sud, et moins sur les collisions. Selon moi, il y a beaucoup plus de risques de collision sur la côte Est avec les baleines noires.

Nos données sont accessibles sur le site Web de notre administration portuaire, et nous avons réalisé une évaluation pour comprendre quelles sont les signatures sonores des différents types de bâtiments.

M. Todd Doherty: Merci. Je vous en suis reconnaissant.

Allez-y, Bob.

M. Robert Sopuck (Dauphin—Swan River—Neebawa, PCC): Merci.

Par souci de transparence, je dois dire que j'ai eu le plaisir de participer à une excursion d'observation de baleines avec M. Daudrich cet été. C'était une expérience extraordinaire.

Monsieur Daudrich, je vais vous poser quelques questions très rapidement vu que le temps est limité.

Au cours des années durant lesquelles vous avez exploité votre entreprise d'observation de baleines, avez-vous constaté des changements au sein de la population des bélugas dont vous pourriez nous faire part?

M. Walter Daudrich: Non. La population est stable à long terme, monsieur.

M. Robert Sopuck: Oui. J'ai les documents auxquels vous avez fait référence ainsi que les données scientifiques qui le confirment.

Pendant de nombreuses années, de gros bâtiments se rendaient au port et passaient par l'estuaire, à Churchill, transportant des céréales, des marchandises et ainsi de suite. Est-ce que ces grands bâtiments ont eu une incidence sur les populations de baleines?

M. Walter Daudrich: J'irais plus loin et je dirais que, durant les opérations, les opérations de dragage et les saisons de navigation très occupées, on constatait un changement notable dans les tendances de bélugas.

M. Robert Sopuck: J'ai vu le nouveau Règlement sur les mammifères marins lié à Churchill. S'il est appliqué totalement, mot à mot, quelle incidence cela aura-t-il sur l'industrie d'observation des baleines de 10 millions de dollars à Churchill? Je me suis rendu compte lorsque j'étais là-bas qu'il s'agit d'un des principaux moyens de subsistance de toute la collectivité. Quel effet l'adoption aurait-elle sur l'industrie de l'observation des baleines?

M. Walter Daudrich: Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, nous employons environ 200 personnes. Nous sommes le plus grand employeur à Churchill. Mon entreprise est le plus grand employeur à Churchill, mais l'industrie en tant que telle permet à la ville de subsister actuellement. Nous sommes...

M. Robert Sopuck: Quel effet le règlement aura-t-il s'il est totalement...

M. Walter Daudrich: En quelques années à peine, on tuerait l'industrie.

M. Robert Sopuck: Donc, la principale source économique de Churchill serait éteinte si on applique la réglementation à la lettre, et je comprends...

M. Walter Daudrich: C'est exact.

M. Robert Sopuck: ... le témoin qui dit qu'il n'y a pas de solution universelle, parce que Churchill est dans une situation complètement unique.

Avez-vous interagi avec le MPO à cet égard?

M. Walter Daudrich: À la dernière page de mon mémoire, je mentionne avoir écrit sept ou huit lettres, en les adressant, initialement, à M. LeBlanc, au premier ministre, puis au secrétaire parlementaire, et maintenant au nouveau ministre du MPO.

Du premier ministre, je n'ai pas eu de réponse. Du secrétaire parlementaire, pas de réponse non plus. Enfin, maintenant, au cours des deux ou trois derniers mois, j'ai reçu une réponse du nouveau ministre, Jonathan Wilkinson.

M. Robert Sopuck: Je me rappelle que, lorsque j'étais là-bas, une fonctionnaire du MPO a téléphoné immédiatement parce que nous avons fait beaucoup de bruit à ce sujet. Une représentante du MPO vous a appelé et vous a dit qu'elle allait venir vous rencontrer, et nous nous sommes tous les deux dit que c'était une bonne idée.

Cette réunion a-t-elle eu lieu?

• (1715)

M. Walter Daudrich: Non, et, par la suite, j'ai tenté de communiquer avec cette personne, et personne n'a essayé de communiquer avec moi à ce sujet.

M. Robert Sopuck: Je crois que c'est important que le Comité sache de quelle façon le MPO se comporte dans de telles situations. Je trouve tout simplement aberrant qu'un employé, un employé très bien rémunéré à Winnipeg, promette de venir visiter cette collectivité, dont la survie est fondée sur l'industrie de l'observation des baleines pour ensuite refuser, décider de ne pas venir. De plus, l'Institut des eaux douces du MPO n'a communiqué avec aucune de ces personnes. Je trouve la situation épouvantable et je veux m'assurer que mon indignation figure au compte rendu.

Lorsque vous leur avez demandé — lorsque vous avez réussi à les joindre d'une façon ou d'une autre — de quelle façon ils avaient l'intention d'appliquer la réglementation, ont-ils dit comment ils prévoyaient appliquer tout cela?

M. Walter Daudrich: Une bonne partie de la réponse que j'ai reçue est en fait venue des médias, entre autres d'Adam Burns, qui a dit que le gouvernement allait appliquer la réglementation. Il y a eu d'autres réponses, notamment d'un de nos sénateurs du Manitoba, qui a dit: « Pourquoi ne dites-vous pas tout simplement aux agents d'application de la loi que vous allez de l'autre côté de la rivière? » C'est la réponse qu'on m'a donnée.

M. Robert Sopuck: Donc le MPO ne vous a donné aucune directive que ce soit quant à la façon dont la réglementation allait être appliquée à Churchill?

M. Walter Daudrich: Encore une fois, après avoir appris ce dont je viens de parler dans les médias, j'ai communiqué avec M. Adam Burns. Il m'a dit de laisser les tribunaux trancher.

M. Robert Sopuck: Eh bien, encore une fois, je trouve tout simplement aberrant qu'on vous dise de laisser les tribunaux trancher.

Je crois avoir utilisé tout mon temps, monsieur le président, mais pour ce qui est de Churchill en tant que tel, il s'agit là d'une situation absolument unique. Il n'y a aucune autre situation comme celle-là au Canada. J'aime l'expression utilisée par les témoins: il n'y a pas de solution universelle. Il est très clair que Churchill doit bénéficier d'une exemption complète de ce lourd Règlement sur les mammifères marins, qui n'amènera rien de bon et causera seulement du tort

Merci.

Le président: Merci, monsieur Sopuck.

Je note que la sonnerie retentit. Je dois obtenir votre consentement pour poursuivre jusqu'à 17 h 30 si possible.

Est-ce que tout le monde est d'accord? D'accord.

Monsieur Donnelly, vous avez sept minutes ou moins.

M. Fin Donnelly: Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'être là aujourd'hui et de témoigner sur cet important sujet d'étude, les baleines. Nous en sommes reconnaissants.

Les scientifiques nous ont dit que, essentiellement, les trois principaux problèmes sont le bruit, la pollution et les proies, ou l'alimentation.

Je vais commencer par vous, monsieur Buy. Vous avez mentionné que les membres de votre association ont agi de façon proactive. Vous avez parlé du programme de sensibilisation. J'ai donc une question à deux volets pour vous. Avez-vous remarqué, par exemple, une réduction du nombre de collisions avec des navires de façon annuelle? De plus, quels sont les résultats du programme de sensibilisation dont vous parlez? Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur la façon dont le programme a été mis en oeuvre? Est-ce que certaines choses ont été difficiles? Les choses se sont-elles bien passées? Quels en sont les aspects positifs?

M. Serge Buy: Je crois que les collisions avec les navires étaient un problème pour les baleines noires dans le Canada atlantique, tandis que, sur la côte Ouest, on parlait de réduction du bruit. Je veux vous parler du Canada atlantique.

Je crois que M. Doherty a demandé si, oui ou non, les traversiers étaient responsables de collisions avec des baleines. En fait, il n'y a jamais eu dans le Canada atlantique de collisions entre des traversiers et des baleines qui m'ont été déclarées, qui ont été déclarées au gouvernement ou qui l'ont été par l'intermédiaire de nos exploitants. En effet, nous avons un exploitant, CTMA, qui fournit des services à l'Île-du-Prince-Édouard, par exemple, et, en 75 ans d'exploitation à partir des Îles-de-la-Madeleine, il n'y a jamais eu de collisions avec des navires. Nous en sommes très fiers. Le travail effectué par nos membres a permis d'éviter toute collision de baleine avec nos navires, et nous atténuons toutes les répercussions possibles.

Nos membres ont mis en place des programmes. Ce sont des programmes volontaires. C'est quelque chose que je tiens à souligner. Ces programmes ont été mis en oeuvre avec la pleine participation de nos membres, qui en sont tout à fait heureux, parce qu'ils veulent participer aux efforts pour sauver les baleines. Il n'y a pas eu de problèmes. Le personnel a été parfait dans le dossier, et nous avons bénéficié de soutien. Nous avons bénéficié du soutien de Transports Canada sur certaines choses, et de Pêches et Océans aussi.

Nous venons d'entendre M. Sopuck parler des problèmes avec le MPO. Je peux vous dire que nous avons eu l'expérience opposée avec Transports Canada. Michelle Sanders, qui dirige le programme pour nous, a été merveilleusement à notre écoute lorsqu'il y avait des problèmes et elle a très bien fait. Nous n'avons eu aucun problème à cet égard.

M. Fin Donnelly: Madame Simard, vous avez mentionné les technologies et la façon dont vous les utilisez pour identifier les baleines et les éviter. Il y a aussi l'importance de l'atténuation du bruit. Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur la façon dont l'industrie et l'association travaillent là-dessus?

•(1720)

Mme Sonia Simard: En ce moment, surtout dans le Canada atlantique, nous procédons à la gestion dynamique par surveillance aérienne. Nous comptons sur des avions du MPO et de Transports Canada. Nous surveillons la région. C'est, en effet, une des façons de localiser les baleines, mais chaque technologie a ses limites, et dans le cas de la surveillance aérienne, les limites sont les conditions météorologiques et la lumière du jour.

Ce que nous voulons faire, c'est compléter la surveillance aérienne par une surveillance acoustique. Ce qui est très bien, c'est que, au Canada, nous avons mené le développement technologique dans ce domaine grâce à des drones sous-marins dotés d'hydrophones. Ces drones sont envoyés au large à des fins de détection, et ils sont très efficaces. On procède aussi à des essais liés à des hydrophones fixés sur le fond, des hydrophones qui transmettent en temps réel.

Bref, si on pouvait réunir la détection acoustique en temps réel et la surveillance aérienne, on pourrait être beaucoup plus renseigné quant à la présence ou à l'absence des baleines de façon à soutenir une navigation efficace et de protéger les baleines.

M. Fin Donnelly: Dans les quelques minutes qui restent, madame Brown, vous pourriez peut-être nous parler un peu plus longuement du programme ECHO. Quels sont les réussites ou, selon vous, les résultats les plus bénéfiques du programme, du point de vue du port en ce qui a trait à la réduction des répercussions sur les épaulards résidents du Sud?

Mme Carrie Brown: Selon moi, l'un des principaux avantages, c'est d'avoir réuni tous les intervenants régionaux afin de travailler en collaboration sur ce dossier, d'examiner les approches du programme ECHO et les principaux enjeux en combinant les approches, y compris en procédant à de la sensibilisation. Nous avons élaboré un guide à l'intention des marins et nous travaillons sur un tutoriel qui portera sur les baleines dans nos eaux. On a mis en place des mesures incitatives en 2017. Nous encourageons des technologies silencieuses et une conception de navire silencieux.

Nous avons aussi entrepris un certain nombre de projets de recherche. Nous avons entrepris plus de 17 projets de recherche qui nous ont aidés à procéder à des essais et à trouver des solutions d'atténuation. Nous continuons de mener ces études de recherche. Il y en aura d'autres à court terme tandis que nous essayons de mieux comprendre certaines des technologies possibles et en quoi consistent certaines des caractéristiques d'un bâtiment pouvant contribuer le plus au bruit sous-marin. Pour nous, je crois qu'une de nos réussites importantes, c'est l'intérêt de l'industrie à participer aux essais de ralentissement que nous avons entrepris l'année dernière, l'application d'une zone de ralentissement dans le détroit de Haro, encore une fois, à l'été 2018, et la mesure de déplacement latéral qui arrivera bientôt à terme dans le détroit de Juan de Fuca.

En bref, nous avons eu beaucoup de réussites. Nous abordons la question de plusieurs angles différents en utilisant des mesures incitatives, de la sensibilisation, de la recherche et des solutions d'atténuation dans un contexte axé sur la collaboration. Vraiment, la force du programme tient à la collaboration des nombreux intervenants diversifiés dans la région.

M. Fin Donnelly: Lorsque vous cernez un problème lié au bruit, lorsque vous parlez de conception des navires, combien de temps faut-il entre la détermination d'une solution et sa mise en oeuvre en tant que telle? J'imagine qu'il faut beaucoup de temps.

Mme Carrie Brown: Oui. Sonia et Serge sont probablement mieux placés pour répondre à la question du cycle de vie d'un bâtiment, mais il faut des décennies pour remplacer une flotte.

M. Serge Buy: Si vous me le permettez, on parle bien de décennies. Je suis d'accord. Notre problème, ici, c'est qu'il y a des solutions potentielles, mais notre flotte vieillit. Lorsqu'on construit un navire, c'est pour des décennies. Actuellement, certains de nos membres veulent moderniser leur flotte et apporter des changements, y compris en trouvant des hélices qui produisent moins de bruit. Ils ne peuvent pas le faire au Canada en raison de divers problèmes — les chantiers navals qui sont trop occupés et ainsi de suite —, mais le gouvernement au Canada, qui, il me semble, voudrait soutenir ce type de changement, impose des droits de 25 % si nous revenons avec un navire qui a été remis en état. Dans la situation actuelle, nous trouvons ces mesures contre-productives.

Vous savez, j'ai souvent entendu des membres du Comité me poser des questions sur ce que nous faisons. Personnellement, j'aimerais parler de ce que le gouvernement du Canada pourrait faire pour régler certains de ces problèmes. C'est assurément quelque chose qu'on pourrait faire.

•(1725)

Le président: Merci.

Nous revenons du côté du gouvernement pour la prochaine intervention.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Je vais laisser Mme Ludwig poser ma première question afin qu'elle puisse obtenir l'information qu'elle cherchait.

Mme Karen Ludwig: Merci.

Bon nombre de nos témoins ont parlé de la collecte et de l'importance des données, de la façon dont elles servent au moment d'établir les politiques lorsqu'il n'y a pas de solution universelle. Est-ce que chacun d'entre vous pouvez me dire de quelle façon vous communiquez vos données, à qui vous les communiquez et si elles ont été reconnues?

M. Serge Buy: Beaucoup de nos membres sur la côte Ouest sont des membres du programme ECHO, et le Port de Vancouver fait de l'excellent travail à cet égard. Je suis heureux de voir Carrie, ici, qui en parle.

Sur la côte Est, nos membres communiquent l'information au MPO ou au milieu scientifique. C'est ce qu'ils font depuis des décennies.

Mme Karen Ludwig: Monsieur Daudrich, vous avez parlé d'une situation très unique dans le Nord du Manitoba. Communiquez-vous les données qui sont recueillies ou la collecte d'information est-elle officielle?

M. Walter Daudrich: Nous avons travaillé en collaboration avec Océans Nord, une organisation financée en partie par la fondation Pew et le gouvernement fédéral. Nous communiquons aussi l'information à l'aquarium de Vancouver, où il y a un spécialiste de l'acoustique.

Mme Karen Ludwig: Merci.

Mme Sonia Simard: Je dirais que c'est la même chose pour l'aspect national... Je vais en parler rapidement en leur nom.

À part les traversiers, il y a aussi des navires de marchandises nationaux et internationaux. Sur la côte Ouest, il y a un programme de formation des observateurs maritimes à bord de ces navires. Ils communiquent ce qu'ils voient de la même façon que le ferait tout bâtiment international qui entre dans nos eaux et qui doit déclarer de l'information.

Mon dernier point, c'est que certains de nos membres de la flotte internationale réalisent des études pour comparer les empreintes sonores au sein de leurs flottes. Cette information est aussi communiquée aux responsables de Transports afin de combler leurs lacunes en matière de connaissances.

Mme Karen Ludwig: Merci.

Le président: Merci beaucoup.

M. Ken Hardie: Je vais reprendre la parole maintenant.

Merci, monsieur le président.

Madame Brown, nous sommes membres du Comité, et nous entendons très souvent des commentaires comme celui-ci: « Eh bien, nous ne devrions rien faire tant que nous ne sommes pas sûrs de ce qui se passe. » Il y a quelque chose de convaincant dans cet argument, sauf que nous ne savons jamais avec certitude ce qui se passe. C'est parfois une autre façon de dire — je ne dis pas que ce l'est dans ce cas-ci — « ne m'imposez pas quelque chose que je préfère esquiver, parce que c'est dans mon intérêt de ne pas voir quelque chose d'autre se produire ».

Par conséquent, si vous ne voulez pas que de mauvais règlements gouvernementaux viennent tout chambouler, de quelle façon allez-vous appliquer le principe de précaution — ce qu'on devrait faire lorsqu'on ne sait pas tout — pour vous assurer d'améliorer la situation sur la côte Ouest?

Nous savons que les épaulards utilisent le bruit pour trouver leur proie, surtout dans les eaux sombres et troubles. Vous faites du bruit, alors qu'allez-vous faire? De quelle façon allez-vous appliquer le principe de précaution pour prendre les devants sur une réglementation fédérale qui est peut-être loin d'être parfaite?

Mme Carrie Brown: Merci de la question.

Rapidement, lorsque nous avons commencé le programme, nous avons rencontré des représentants de l'industrie et convenu que la science n'était pas encore à la hauteur. Nous avons cerné un certain nombre de questions clés qu'il fallait régler afin d'obtenir l'information nécessaire.

La science — vous avez raison — n'est pas parfaite. Elle n'est pas exacte. Puisqu'on n'a pas toutes les réponses, nous avons procédé à un ralentissement dans le détroit de Haro. L'industrie a tenté d'appliquer cette initiative à nouveau durant l'été de 2018. La mesure prend fin demain.

Nous savons que nous réduisons ainsi le bruit sous-marin. Le ralentissement des bâtiments dans le détroit de Haro a rendu l'océan moins bruyant dans cette région.

En l'absence de toutes les réponses, nous adoptons une approche de précaution et mettons en place des mesures d'atténuation misant sur des ralentissements ainsi que sur des déplacements latéraux.

Des mesures sont prises.

M. Ken Hardie: En ce qui concerne votre partenariat visant à mettre en place ces mesures de précaution, interagissez-vous aussi avec les Autochtones et les pêcheurs, des gens qui ont des connaissances locales?

Mme Carrie Brown: Notre groupe de travail consultatif est un groupe représentant de multiples intervenants, y compris des Autochtones, des groupes de conservation et des groupes environnementaux — et j'ai aussi mentionné les scientifiques —, et l'industrie du transport maritime. Il y a aussi différents organismes gouvernementaux qui s'intéressent à la question du côté tant canadien qu'américain. Nous reconnaissons qu'il s'agit d'un enjeu régional international.

• (1730)

M. Ken Hardie: Excellent. Merci.

Mme Carrie Brown: Merci.

Le président: C'était à peu près tout le temps que nous avions.

Je tiens à remercier les témoins qui étaient ici en personne et ceux qui ont participé par vidéoconférence. Merci de votre participation aujourd'hui. Si vous pensez que quelque chose a été oublié ou qu'il manquait quelque chose dans votre témoignage, n'hésitez pas à nous faire parvenir l'information par écrit afin que nous puissions l'inclure dans nos délibérations.

Encore une fois, merci beaucoup.

Nous allons aller voter.

M. Fin Donnelly: Monsieur le président, avant que nous ne partions, allons-nous aller voter, puis revenir ensuite?

Le président: Nous avons terminé.

M. Fin Donnelly: C'est tout.

Merci.

Le président: La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>