



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des pêches et des océans

FOPO • NUMÉRO 087 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 15 février 2018

Président

M. Scott Simms

Comité permanent des pêches et des océans

Le jeudi 15 février 2018

● (0845)

[Traduction]

Le président (M. Scott Simms (Coast of Bays—Central—Notre Dame, Lib.)): Bonjour à tous.

Conformément à l'article 108(2), nous amorçons ce matin l'étude proposée par M. McDonald, député d'Avalon, une étude sur les politiques sur la longueur des bateaux et l'émission de permis pour la pêche commerciale dans le Canada atlantique.

Je suis particulièrement heureux d'accueillir nos nombreux invités ce matin, dont certains se joignent à nous par vidéoconférence.

Voici donc Jacqueline Perry, directrice générale, Région de Terre-Neuve-et-Labrador. Merci de vous joindre à nous ce matin.

Verna Docherty, gestionnaire par intérim, Politiques de délivrance de permis et opérations, Région des Maritimes.

Marc LeCouffe, directeur, Gestion des ressources et des pêches autochtones, de Moncton, Nouveau-Brunswick.

Patrick Vincent, directeur général, Région du Québec, qui se joint à nous depuis la ville de Québec. Bienvenue.

Est également présent Mark Waddell, directeur général par intérim, Émission des permis et planification.

Madame Perry, vous avez la parole pour 10 minutes.

Mme Jacqueline Perry (directrice générale régional par intérim, Région - Terre-Neuve et Labrador, ministère des Pêches et des Océans): Je vous remercie, monsieur le président et membres du Comité, de me donner l'occasion de m'entretenir avec vous aujourd'hui. Je m'appelle Jacqueline Perry et je suis directrice générale régionale par intérim de Terre-Neuve-et-Labrador, à Pêches et Océans Canada.

Je suis ravie d'être ici aujourd'hui, en compagnie de collègues d'autres régions de l'Atlantique et de l'administration centrale, pour vous donner des précisions sur les règles du ministère en ce qui concerne la longueur des navires et pour répondre à vos questions.

Les restrictions relatives à la longueur des navires sont appliquées dans toutes les zones de pêche canadiennes. Les premières ont été adoptées dans les années 1970, principalement pour assurer la conservation des espèces dans les zones concurrentielles. On pouvait ainsi gérer les capacités de pêche des navires et, en conséquence, la quantité de produits récoltés. Cela dit, les politiques ont évolué et contribuent maintenant à l'atteinte de plusieurs objectifs de gestion des pêches, notamment la viabilité économique, un accès plus équitable aux ressources halieutiques et la sécurité des navires.

Plus concrètement, les restrictions relatives à la longueur des navires favorisent une récolte équitable et ordonnée des ressources, une participation durable et rentable pour le pêcheur moyen et l'adoption de politiques uniformes, mais elles tiennent aussi compte

du fait que des mesures précises peuvent être nécessaires pour certaines pêches et certains emplacements géographiques. La longueur des navires est l'un de plusieurs facteurs complexes et interreliés qui ont une incidence sur la sécurité en mer dans les zones de pêche canadiennes.

La longueur des navires sert aussi à classer les flottilles aux fins de la gestion des pêches. En règle générale, la flottille hauturière est composée de navires mesurant plus de 100 pieds, la flottille semi-hauturière est composée de navires mesurant de 65 pieds à 100 pieds et la flottille côtière est composée de navires de moins de 65 pieds. Des politiques en matière de délivrance de permis et des mesures de gestion sont prévues pour chacune des flottilles.

Les restrictions relatives à la longueur des navires ont évolué au fil du temps, et leur application peut varier en fonction de facteurs régionaux. Dans la mesure du possible, le ministère veille à assurer l'uniformité. Bien que la gestion efficace des activités de pêche et de la capacité des navires demeure un objectif clé de la politique de gestion des pêches et de délivrance des permis au Canada, Pêches et Océans Canada, de concert avec le secteur, a examiné au cours des années les règles relatives à la longueur des navires de certaines flottilles, et s'est fixé comme objectif d'accorder une plus grande souplesse aux participants. Le ministère offre cette souplesse aux flottilles lorsque les propositions reçoivent l'appui d'une nette majorité de participants et qu'elles ne nuisent pas aux objectifs de conservation et de gestion des pêches.

Toute proposition visant à modifier les règles relatives à l'enregistrement des navires est étudiée dans le cadre d'un processus ouvert et transparent. On a recours aux mécanismes de consultation établis, et tous les intervenants visés peuvent participer. De telles consultations ont eu lieu au cours des dernières années, et les commentaires obtenus ont été plutôt mitigés. Certains intervenants recommandent d'accroître la longueur des navires, tandis que d'autres prônent des critères limitatifs pour mieux atteindre les objectifs de conservation et de gestion des pêches.

Depuis 1997, Pêches et Océans Canada offre une plus grande souplesse aux pêcheurs qui appliquent des régimes d'autorationalisation, par exemple les quotas individuels transférables, ou QIT. En 2003, on a adopté une nouvelle approche pour la modification des règles de remplacement des bateaux de pêche de l'Atlantique, à la suite de consultations exhaustives auprès du secteur. Cette nouvelle approche donne suite aux demandes du secteur quant à la mise au point de nouvelles règles, qui seront adoptées si les changements proposés respectent les principes établis à l'époque.

En 2007, le ministère a approuvé les changements apportés aux règles de remplacement des bateaux dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador, après avoir longuement consulté le secteur. La longueur maximale des navires a ainsi été augmentée pour toutes les flottilles côtières. À ces changements s'est ajoutée une nouvelle politique relative à l'absorption d'entreprises, afin que la rationalisation des flottilles, fort nécessaire, ait lieu au même moment où l'augmentation de la taille des navires est autorisée.

La région du Québec a également entrepris de remanier sa politique de remplacement des bateaux à la suite de consultations exhaustives auprès du comité de liaison avec le secteur en 2014. La région du golfe a elle aussi apporté des changements à sa politique de remplacement des bateaux au cours des dernières années, après avoir consulté des intervenants du secteur.

En 2012, des changements ont été apportés aux règles de remplacement des bateaux pour la flottille traditionnelle de crabe des neiges de la zone 12, dans l'Est du Nouveau-Brunswick et dans le golfe de la Nouvelle-Écosse, où un régime de QIT est en vigueur, de sorte que la zone est maintenant ouverte aux navires de 100 pieds ou moins ou de 30,5 mètres ou moins.

En 2014, à la suite d'une rationalisation des politiques de la région du golfe, on a modifié les règles s'appliquant aux flottilles de pêche au poisson de fond toujours visées par les QIT. On a augmenté la longueur maximale, qui était de 50 pieds, de sorte que tout bateau de 65 pieds ou moins puisse être utilisé par ces flottilles.

● (0850)

D'autres changements ont aussi été apportés, notamment la révocation du plafond imposé aux navires en matière de capacité et l'utilisation de navires principaux dans la pêche concurrentielle au poisson de fond.

Dans la région des Maritimes, de nouvelles règles ont été établies en ce qui concerne la longueur des navires dans les zones de pêche du homard 33 et 34, afin de limiter l'exploitation de cette ressource. La longueur maximale autorisée des navires est de 45 pieds et celle de la rallonge arrière est de 5 pieds. Cette politique s'applique maintenant aussi à la flottille de pêche du poisson de fond à engins fixes exploitant ces zones. Toutes ces modifications ont été apportées après la tenue de consultations exhaustives.

Le ministère reçoit fréquemment de la part de pêcheurs des demandes d'exemption des règles relatives à la longueur des navires. Ces demandes sont examinées individuellement, et les décisions tiennent compte de plusieurs facteurs, dont la conservation, la concurrence, la viabilité économique de la flottille, la conception des navires et le profil de la pêche.

Même si les pêcheurs demandent que l'on revoie les restrictions relatives à la longueur des navires ou qu'on les dispense de leur application, aucune des grandes associations de pêcheurs n'a manifesté un intérêt significatif en ce sens. L'approbation de demandes d'exemption présentées par des pêcheurs soulève des préoccupations, puisque cela pourrait donner lieu à la surpêche de certaines espèces et pourrait donner à certains pêcheurs un avantage concurrentiel par rapport à d'autres pêcheurs de la même flottille.

L'autorisation donnée à certains pêcheurs de déroger aux règles d'enregistrement des bateaux a à maintes reprises déclenché une controverse au sein des flottilles. Il arrive rarement que les associations de pêcheurs l'appuient. En règle générale, le ministère refuse les demandes d'exemption présentées par des particuliers.

Les restrictions relatives à la longueur des navires sont à l'origine de problèmes complexes, qui sont difficiles à résoudre. Au moment

de prendre une décision, qu'il s'agisse d'une décision visant une région, une pêche, une flottille ou la zone de l'Atlantique, il faut veiller à ce qu'elle favorise l'atteinte des objectifs de conservation et de gestion des pêches, le maintien de l'uniformité entre les régions et les autres ministères, comme Transports Canada, ainsi que le respect des démarches axées sur les flottilles, afin de garantir l'équité pour toutes les personnes visées.

Des représentants de chacune des régions de la zone de l'Atlantique du ministère et du groupe responsable de la politique nationale des pêches m'accompagnent aujourd'hui. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

● (0855)

Le président: Merci, madame Perry.

Votre titre est relativement nouveau, n'est-ce pas?

Mme Jacqueline Perry: C'est ma troisième semaine.

Le président: Je tiens à vous féliciter pour votre nomination à ce nouveau poste. C'est bien mérité.

Nous passons maintenant aux questions. Je vous rappelle que deux personnes participent à la séance par vidéoconférence.

M. McDonald a la parole.

M. Ken McDonald (Avalon, Lib.): Je remercie nos invités qui sont ici présents et ceux qui se joignent à nous par vidéoconférence.

Jacqueline, j'ai été étonné de vous entendre parler de consultations. J'ai assisté récemment, dans ma circonscription, à trois réunions d'information dans le cadre de consultations tenues par le ministère des Pêches et des Océans. Je dirais que plus de 150 pêcheurs ont assisté à ces réunions, et la principale plainte de la part de ces pêcheurs, c'est que c'était la première fois qu'un représentant de Pêches et Océans Canada venait leur parler. Ils ont dit n'avoir entendu parler d'aucune consultation. En fait, des règlements ont été modifiés au cours de l'hiver, et ce, derrière des portes closes. Il n'y a pas eu l'ombre d'une consultation. Un pêcheur a dû présenter une demande d'accès à l'information pour obtenir l'information voulue, pour savoir ce qui s'était passé et ce qui avait été dit lors de cette réunion particulière. Les consultations font défaut.

En ce qui concerne la longueur des navires, après avoir écouté votre intervention, je crois comprendre que les règles sur la longueur peuvent s'appliquer à l'échelle de la zone de l'Atlantique ou à l'échelle régionale. Ai-je raison?

Mme Jacqueline Perry: Nous disposons de règles visant l'Atlantique qui portent sur les principales politiques de délivrance de permis pour le secteur côtier. Toutefois, comme je l'ai dit dans mes observations préliminaires, il est possible pour certains secteurs, qui sont des flottilles d'une pêche particulière, peut-être à un emplacement donné, de demander au ministère des Pêches et des Océans des modifications ou des exemptions aux règles visant l'Atlantique.

Certains des exemples que j'ai donnés dans mes observations préliminaires illustrent les exercices de ce genre. Dans tous les cas, ils s'appuient sur des consultations, que ce soit à l'échelle de la région ou de la flottille.

Je suis d'accord avec vous, monsieur McDonald, en ce qui concerne la nécessité de mobiliser les pêcheurs sur toutes les questions, et non seulement sur la politique de délivrance de permis. C'est extrêmement important. Selon moi, c'est une priorité pour l'ensemble des régions.

Chose certaine, à Terre-Neuve-et-Labrador, nous avons déployé des efforts supplémentaires considérables au cours de l'automne et de l'hiver pour aller dans les petites localités, écouter les pêcheurs en personne et obtenir leurs points de vue, non seulement sur les exemptions pour les flottilles et les politiques sur la longueur, mais également sur toutes les approches de gestion des pêches.

M. Ken McDonald: Vous avez dit que permettre l'utilisation d'un navire plus long accroît la capacité de capture. Or, chacun a un quota individuel, son propre QI. Si les règles sont appliquées adéquatement et qu'une surveillance suffisante est exercée, au moyen du contrôle à quai et d'autres mesures, les pêcheurs doivent respecter leur quota, que ce soit une limite quotidienne ou hebdomadaire, ou encore le maximum prévu pour la saison.

Si j'ai un quota de 250 000 livres de crabes, peu importe si je le pêche avec un navire de 39 pieds 11 pouces ou de 65 pieds, je ne peux pas le dépasser. Comment puis-je donc attraper plus de crabes en utilisant un bateau plus long?

• (0900)

Mme Jacqueline Perry: À Terre-Neuve-et-Labrador, et je pense que c'est aussi le cas dans d'autres régions, il est certain que les entreprises de pêche ont tendance à être polyvalentes, c'est-à-dire qu'elles peuvent pêcher les poissons de fond, les mollusques et crustacés, les poissons pélagiques, etc. Toutes ces pêches ne sont pas visées par des quotas individuels. Ainsi, parfois, un pêcheur a accès à la pêche au crabe, par exemple, selon un quota individuel — vous avez tout à fait raison, il ne pourra pas dépasser la quantité prévue —, mais il peut également utiliser le même navire pour une pêche concurrentielle sans limite individuelle.

Dans ce cas, un navire plus long accorderait à ce participant un avantage concurrentiel net par rapport aux autres qui n'utilisent pas le même type d'embarcation. De plus, certaines préoccupations ont été soulevées à propos de la concurrence, même pour les pêches visées par des quotas individuels, parce que les grands bateaux permettent de transporter plus d'équipement et de pêcher dans des conditions environnementales difficiles, ce qui leur donne potentiellement un accès concurrentiel à des secteurs avantageux. Les problèmes de concurrence ne se limitent pas aux pêches concurrentielles: un navire plus long accorde des avantages par rapport aux petits bateaux.

M. Ken McDonald: Toutefois, ces navires ne peuvent transporter qu'une certaine quantité d'équipement. Même si le bateau est plus grand, il y a une limite qui est imposée à l'équipement pour certaines pêches visées par des quotas individuels.

Mme Jacqueline Perry: Vous avez tout à fait raison.

M. Ken McDonald: Dans la pêche au crabe, par exemple, on ne peut transporter qu'un certain nombre de casiers...

Mme Jacqueline Perry: C'est exact.

M. Ken McDonald: ... sur le bateau. La taille du navire n'a donc aucune importance.

Selon moi, ce qui est passé sous silence, c'est la question de la sécurité. Vous avez dit que certains navires parcourent de grandes distances. Un pêcheur sur un bateau de 39 pieds 11 pouces peut se rendre jusqu'à la limite de la zone de 200 milles pour atteindre son quota, selon l'espèce qu'il pêche. Ne serait-il pas plus sécuritaire pour cette personne d'utiliser un navire de 44 pieds 11 pouces ou de 65 pieds et de la laisser choisir où elle veut pêcher? C'est une décision d'affaires d'opter pour un grand bateau et d'investir de telles sommes.

Un exploitant qui a un très petit quota, c'est vrai, n'investira pas dans un navire de 44 ou 65 pieds. Pour un autre qui a droit à un

quota important, que ce soit en achetant des quotas ou en les héritant de son père ou de son grand-père, peu importe, s'il veut l'atteindre de façon sécuritaire... J'utiliserai cet exemple. En Nouvelle-Écosse, la taille de base pour un navire est de 44 pieds 11 pouces. À Terre-Neuve, elle est de 39 pieds 11 pouces.

La dernière révision remonte, comme vous l'avez dit, à 2007. À l'époque, la limite pour les navires de 34 pieds 11 pouces est passée à 39 pieds 11 pouces; ceux de 39 pieds 11 pouces ont pu se rendre à 44 pieds 11 pouces; et la longueur maximale pour tous les autres a augmenté de 20 pieds pour s'établir à 65 pieds. C'était un bond énorme. On n'a pas tenu compte de la concurrence ni du fait qu'un grand bateau pouvait pêcher plus de poissons qu'un navire de 44 pieds. Il a été permis de l'allonger de 20 pieds d'un seul coup.

À Terre-Neuve, il semble que, pour une raison quelconque, les pêcheurs soient empêchés de faire les investissements nécessaires. Lorsqu'ils optent pour un navire de 44 pieds, il est alors assujéti aux règles et aux règlements de la Loi sur la marine marchande du Canada de Transports Canada. Il doit être inspecté tous les quatre ans et transporter de l'équipement de sécurité supplémentaire.

Comme vous le savez, il y a eu des cas au cours des dernières années où des pêcheurs ont été forcés d'utiliser de petits bateaux. Plusieurs d'entre eux ne sont jamais revenus au quai. C'est arrivé à St. John's l'an dernier. Le quartier de Shea Heights a perdu trois pêcheurs. Ils ont dû partir sur un petit bateau non ponté en laissant un navire de 35 pieds à quai. Les règlements ne leur permettaient pas de l'utiliser.

Il est illogique qu'un pêcheur soit obligé d'utiliser un bateau risqué lorsqu'il dispose d'un autre choix sécuritaire amarré au quai. Il devrait pouvoir décider s'il veut consommer plus de carburant pour couvrir une courte distance et atteindre son quota. C'est tout simplement insensé.

Pouvez-vous justifier que des règlements mettent ainsi en danger la vie de pêcheurs?

Mme Jacqueline Perry: La question de la sécurité des bateaux est extrêmement complexe. Le rapport du Bureau de la sécurité des transports sur le naufrage du *Pop's Pride*, dont vous avez parlé, l'a très certainement souligné. La longueur des navires n'est qu'un des nombreux facteurs qui jouent un rôle dans l'utilisation sécuritaire d'un bateau et dans le niveau de risque associé à une entreprise de pêche donnée. Nous ne pouvons pas affirmer — et je crois que Transports Canada se trouve dans la même position — qu'un navire plus grand est, en soi, plus sécuritaire. C'est une situation très complexe, et la sécurité repose sur une variété de facteurs.

Les règles que nous avons aujourd'hui ont évolué depuis 40 ans. Les limites actuelles sont-elles les bonnes? Je crois que nous avons démontré, depuis 30 ou 40 ans, que le ministère est très certainement ouvert à discuter avec les flottilles de la longueur appropriée des navires qui sont utilisés pour les pêches menées par ces participants. Notre feuille de route montre que nous portons attention à l'évolution des pêches qui se déplacent plus loin des côtes et au changement des types d'équipement utilisés. C'est quelque chose que nous avons fait, mais nous nous sommes appuyés sur la consultation des flottilles, particulièrement lorsque celles-ci défendaient des changements. Nous avons veillé à ce que les principes et les objectifs que nous avons établis ne soient pas compromis en plus de prendre en compte toutes les répercussions — les conséquences sur la conservation, la durabilité et la sécurité.

• (0905)

Le président: Madame Perry, je dois vous interrompre. Nous avons largement dépassé le temps prévu. Nous y reviendrons.

Monsieur Arnold, vous disposez de sept minutes.

M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC): Je remercie tous les témoins d'être ici aujourd'hui. Je vais d'abord poser ma question à Mme Perry, mais si un autre parmi eux peut ajouter des précisions, je serais heureux de les entendre également.

Pouvez-vous expliquer comment le ministère des Pêches et des Océans réglemente la longueur des navires alors que Transports Canada est responsable de leur sécurité? Y a-t-il un effet de cloisonnement entre les deux ministères qui rend les règlements difficiles à comprendre pour les constructeurs de bateau et les pêcheurs?

Mme Jacqueline Perry: Du point de vue de la réglementation, le ministère des Pêches et des Océans doit veiller à l'immatriculation des bateaux de pêche commerciale. Comme je l'ai dit, les politiques qui déterminent la taille du bateau appropriée pour une pêche donnée ont évolué sur une longue période. Je ne peux évidemment pas parler du cadre réglementaire de Transports Canada. Toutefois, en ce qui concerne la communication entre les deux ministères, nous disposons d'un protocole d'entente avec Transports Canada, qui nous oblige à le consulter sur toutes les mesures touchant les bateaux et à chercher, autant que possible, à harmoniser nos objectifs pour assurer la sécurité en mer des pêcheurs commerciaux. Le processus est-il parfait? Je ne l'affirmerais pas. Nous communiquons avec des représentants de Transports Canada lorsque nous élaborons des plans de gestion intégrée des pêches. Nous travaillons à améliorer ces échanges.

M. Mel Arnold: Vous avez dit que ce n'est pas parfait. Pouvez-vous proposer des recommandations pour améliorer la situation? C'est en fait l'objectif de cette étude.

Mme Jacqueline Perry: Je crois qu'il faudrait que nous interagissions plus fréquemment avec nos collègues de Transports Canada. Ainsi, lorsque nous élaborons des mesures de gestion — sur la taille des navires, mais également sur les dates des saisons, l'ouverture de la pêche et d'autres questions du genre —, nous pourrions prendre en compte leurs commentaires sur la sécurité des bateaux et leur expertise.

M. Mel Arnold: J'invite les autres témoins à parler des difficultés de communication entre le ministère des Pêches et des Océans et Transports Canada.

M. Mark Waddell (directeur général par intérim, Émission des permis et planification, ministère des Pêches et des Océans): Je peux peut-être compléter la réponse de Jacqueline. Nous avons bel et bien un protocole d'entente avec Transports Canada et la Garde côtière canadienne, qui a été signé en 2006. Il a été reconduit en 2015. Entretemps, en 2011, nous avons signé une lettre d'intention avec eux sur le partage de l'information. Nous avons ainsi un accès accru à nos fonds de renseignements respectifs et nous sommes en mesure de les utiliser pour éclairer l'élaboration des politiques et des règlements. Au cours de l'an dernier, en particulier, nous avons tenu une série de rencontres où l'engagement a été renouvelé à l'échelon des sous-ministres adjoints et aux niveaux inférieurs. Nous continuons à communiquer, comme l'a dit Jacqueline, avec eux et nous avons des liens avec des représentants du ministère des Transports. De plus, nous invitons des membres du Bureau de la sécurité des transports aux rencontres de comité consultatif que nous organisons avec des acteurs de l'industrie lorsque nous élaborons des plans de gestion intégrée des pêches.

M. Mel Arnold: Merci. Je crois qu'un témoin par téléconférence veut prendre la parole.

• (0910)

Le président: Monsieur Vincent, vous avez la parole.

[Français]

M. Patrick Vincent (directeur général régional, Région - Québec, ministère des Pêches et des Océans): Bonjour. J'aimerais vous donner un aperçu de ce qui se passe sur le terrain en ce qui concerne les relations avec Transports Canada.

Chaque année, en février, au Québec, le Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec se réunit. Des gens de Transports Canada, de Pêches et Océans Canada, de la Garde côtière canadienne et même de la Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail collaborent à la tenue d'un atelier de travail auquel les pêcheurs sont invités à participer pour y discuter de la sécurité sur les bateaux.

À cette occasion, ils reviennent sur les événements malheureux qui se sont produits au cours des années précédentes et discutent de ce qui devrait être fait pour améliorer la sécurité sur les bateaux. Il s'agit donc d'un forum où des représentants de Pêches et Océans Canada, de la Garde côtière canadienne et de Transports Canada unissent leurs efforts pour améliorer la sécurité sur les bateaux. Cela peut être une excellente occasion de réunir tout le monde et de discuter. Il peut être question de modifications aux politiques, notamment celles sur la longueur des bateaux.

C'est l'exemple d'une situation où la communication entre les ministères peut bien fonctionner.

[Traduction]

M. Mel Arnold: Merci.

Certaines des questions de sécurité me sont familières. Je viens du secteur de la construction de bateaux, et j'ai dû effectuer des réparations sur des navires qui avaient été modifiés de façon non sécuritaire. J'ai donc apporté les correctifs. Je peux comprendre pourquoi des pêcheurs voudraient prolonger leur pont pour transporter plus d'équipement et d'autres raisons du genre.

L'une des dispositions intéressantes à ce sujet se trouve au paragraphe 3.17(2):

Dans le cas d'un bâtiment de pêche qui a subi une évaluation de stabilité, l'inscription, dans un registre, des modifications ou séries de modifications qui ont une incidence sur la stabilité du bâtiment est conservée jusqu'à ce qu'il subisse une nouvelle évaluation de stabilité qui tienne compte des modifications ou de la série de modifications.

À mon avis, il ne s'agit que de tenir un registre des modifications. Combien de temps peut-il se passer jusqu'à la prochaine évaluation de stabilité? Y a-t-il des conséquences si cette disposition n'est pas respectée? Quel suivi est effectué?

Mme Jacqueline Perry: Pourriez-vous nous indiquer quel document vous citez?

M. Mel Arnold: C'est le document qui a été préparé par la Bibliothèque du Parlement pour le Comité. Je lis simplement l'article 3.17 qui indique essentiellement que si un bateau a subi une évaluation de stabilité et qu'il est ensuite modifié, il suffit de tenir un registre des modifications jusqu'à la prochaine évaluation de stabilité. Combien de temps peut-il s'écouler avant qu'une telle évaluation ne soit effectuée?

Mme Jacqueline Perry: Je ne connais pas le document dont vous parlez.

M. Mel Arnold: C'est le Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche.

Mme Jacqueline Perry: Ce document relève de Transports Canada. Il n'est pas inclus dans notre mandat.

Nos registres portent sur la longueur des bateaux, et les documents sur les modifications ou la stabilité ne font généralement pas partie de nos dossiers.

M. Mel Arnold: Nous pourrions bien avoir heurté la pointe de l'iceberg, monsieur le président.

Le président: Oui, et c'est aussi le cas pour le temps. Désolé, je dois vous interrompre.

Monsieur Donnelly, vous disposez de sept minutes.

M. Fin Donnelly (Port Moody—Coquitlam, NPD): Merci, monsieur le président, et merci également aux témoins et aux représentants du ministère qui sont ici aujourd'hui.

M. Vincent a décrit le processus de consultation sur la sécurité des bateaux au Québec, mais je me demande si les représentants pourraient parler des consultations sur la longueur des navires pour, par exemple, les pêcheurs de crabes à Terre-Neuve.

Mme Jacqueline Perry: La dernière fois que nous avons mené des consultations sur la longueur des bateaux en particulier remonte à 2006, ce qui a entraîné les changements de politique de 2007. Chaque année, nous discutons avec les flottilles de pêche au crabe, par exemple, pour élaborer les plans de gestion associés à leur secteur. C'est un processus annuel. Parfois, des points sur les bateaux et la sécurité de ceux-ci sont soulevés dans ce cadre. Nous procédons à des consultations tous les ans au sujet des plans de gestion, et des questions sur les bateaux peuvent faire partie des discussions.

Le dernier examen spécial ciblé sur les politiques de délivrance de permis par rapport à la longueur des bateaux a eu lieu en 2006-2007. Ce partenariat entre le gouvernement fédéral et les provinces s'est penché sur une vaste gamme d'initiatives de renouvellement de l'industrie de la pêche, dont d'autres changements importants comme la politique de fusion et de délivrance de permis axée sur la rationalisation des flottilles. Très élaboré, le processus a été coûteux.

• (0915)

M. Fin Donnelly: M. McDonald a eu des paroles plutôt sévères en ce qui concerne l'absence totale de consultation sur les mises à jour annuelles. Certains pêcheurs n'avaient pas l'impression d'avoir été entendus. Ils ont dû présenter une demande d'accès à l'information pour obtenir des réponses.

Comment pouvez-vous expliquer une telle situation? Comment se fait-il que des pêcheurs éprouvent ce sentiment? Vous dites que le processus de consultation est annuel, et il semble que tous peuvent faire entendre leur voix. Pourquoi y a-t-il un décalage?

Mme Jacqueline Perry: Nous avons bel et bien un processus de consultation annuel. Pouvons-nous alors parler avec tous les pêcheurs? Non. Nous avons recours à des représentants et à des comités. Des pêcheurs prennent la parole pour leurs flottilles respectives.

Il est possible que des personnes qui ne participent pas au processus ne se sentent pas écoutées. Toutefois, le ministère discute avec des pêcheurs de crabe et d'autres espèces tous les ans.

M. Fin Donnelly: La représentation est un aspect important que vous avez omis. Le ministère consulte des représentants, et non tout le monde. Comment les pêcheurs qui ne sont pas représentés ou qui n'ont pas l'impression de l'être peuvent-ils faire entendre leur voix?

Mme Jacqueline Perry: Les structures de comités en place présument que les représentants, qui sont élus démocratiquement par

leurs flottilles, consultent leurs membres pour présenter leurs points de vue.

M. Fin Donnelly: Comment se fait-il qu'on en vienne à une demande d'accès à l'information? Le ministère répond-il aux pêcheurs qu'ils ne suivent pas le processus en place et qu'ils doivent passer par leur représentant? Comment se fait-il qu'un pêcheur de crabe doive présenter une demande d'accès à l'information? Pourquoi le ministère n'a-t-il pas offert de lui donner les renseignements?

Mme Jacqueline Perry: Nous fournissons également des renseignements à des pêcheurs à titre individuel. Je ne peux évidemment pas dire quels sont les motifs des personnes qui ont présenté une demande d'accès à l'information.

De toute évidence, elles n'étaient pas satisfaites des réponses obtenues. Toutefois, en général, nous avons un processus de consultation officiel, et nous entendons également de simples pêcheurs très souvent. Nous répondons à leurs demandes du mieux que nous le pouvons.

Verna, voulez-vous prendre la parole?

Mme Verna Docherty (gestionnaire par intérim, Politiques de délivrance de permis et opérations, Région - Maritimes, ministère des Pêches et des Océans): Je souhaite parler du processus de consultation dans la région des Maritimes. D'une façon semblable à ce que Jackie a décrit pour Terre-Neuve, nous organisons des rencontres annuelles du comité consultatif avec les représentants élus de l'industrie de la pêche.

De plus, pendant l'hiver 2017, la région des Maritimes a entrepris un examen de la politique de délivrance des permis. Nous avons lancé une invitation ouverte à tous les titulaires de permis de base des Maritimes, qui pouvaient participer à des séances sur le sujet.

Le ministère a soulevé trois questions à discuter. Elles portaient notamment sur l'admissibilité au statut à temps plein qui permet d'acheter une entreprise. Nous avons parlé des vacances pour les exploitants substitués et de partenariats souples.

Nous avons invité les personnes présentes à donner leurs commentaires et leurs suggestions. Les séances ont réuni plus de 500 participants. Plus de 400 formulaires de rétroaction ont été envoyés. Je ne me souviens pas d'une seule observation sur les règles de remplacement des bateaux.

Les gens voulaient parler des propriétaires-exploitants, de l'indépendance de la flottille et des mécanismes de transition qui leur permettent de transférer leur permis à des membres de la famille à leur retraite. Les politiques sur le remplacement des bateaux n'ont pas été soulevées dans le cadre de ce processus très ouvert, que ce soit par des flottilles ou par des détenteurs de permis.

M. Fin Donnelly: Merci beaucoup de votre explication. Elle est fort pertinente.

Pouvez-vous parler des raisons qui poussent les pêcheurs à ajouter des rallonges à leur navire et des moyens qu'ils utilisent? Pourquoi le font-ils et quel processus suivent-ils?

Mme Jacqueline Perry: Je vais demander à Verna de parler des flottilles de pêche au crabe parce que cette situation illustre bien comment une plateforme ou une rallonge arrière a été identifiée comme un besoin. Ensuite, le ministère a pris les mesures qui s'imposaient.

● (0920)

Mme Verna Docherty: C'était plutôt la pêche au homard dans la région des Maritimes. Dans les zones de pêche au homard 33 et 34 sur la côte sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, la longueur hors tout des bateaux était limitée à 45 pieds depuis 1980. À la fin des années 1990 et au début des années 2000, les gens repoussaient et parfois dépassaient cette limite. Ils avaient découvert qu'ils pouvaient s'en tirer en utilisant des rallonges arrière. En effet, elles n'étaient pas enregistrées comme faisant partie de la longueur hors tout dans le système de délivrance de permis du ministère des Pêches et des Océans.

En 2002, à la suite de quelques années de consultation auprès des comités consultatifs de ces deux groupes, le ministère a envoyé un sondage aux détenteurs de permis de ces régions pour leur demander s'ils souhaitaient que la limite de 44 pieds 11 pouces soit respectée, s'ils acceptaient une certaine marge de manoeuvre en ce qui concerne les rallonges arrière et quelle forme devrait prendre ces rallonges. La majorité voulait le maintien de la limite à 45 pieds, mais elle appuyait aussi l'autorisation d'une rallonge moyenne d'un maximum de 5 pieds.

Pour revenir à la première partie de votre question sur les motivations, je ne peux que faire une supposition. Je présume que la rallonge sert à transporter plus d'équipement afin de faire une excursion plutôt que deux et plus de poissons.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur McDonald, vous avez encore une fois sept minutes.

M. Ken McDonald: Encore une fois, je m'adresse aux membres du Comité, étant donné que M. Donnelly, un collègue d'en face, a soulevé le besoin de présenter une demande d'accès à l'information. Le pêcheur derrière cette demande, qui a ainsi obtenu des précisions sur les changements apportés à des règlements, témoignera devant le Comité. Vous aurez donc l'occasion de lui demander directement pourquoi il a dû recourir à ce moyen pour obtenir des réponses.

Je sais qu'il a été dit que les consultations ont lieu auprès des représentants des différentes flottilles. J'imagine que le Fish, Food and Allied Workers Union, ou le syndicat FFAW, est le représentant pour toutes les personnes du secteur de la pêche à Terre-Neuve-et-Labrador. En ce moment, un organisme qui souhaite devenir le syndicat et le syndicat actuel se livrent une véritable bataille. Beaucoup de décisions sont prises derrière des portes closes: le syndicat veut garder secret ce qui se passe. Il décide de ce qui est fait et de ce qui ne l'est pas. Je vais vous donner un exemple, et Mme Perry pourra peut-être fournir des explications.

L'an dernier, par exemple, lorsqu'un pêcheur immatriculait son bateau, il y avait une partie du formulaire qui lui permettait d'installer une rallonge de cinq pieds à la poupe, sans qu'elle soit calculée dans la longueur hors tout. J'ai d'ailleurs distribué des copies des documents à mes collègues. Ainsi, si vous aviez un bateau de 39 pieds 11 pouces, vous pouviez ajouter une rallonge de 5 pieds. Il y avait une illustration sur la façon de la fixer. Tout y était, et vous pouviez vous en servir. La rallonge n'allait pas être incluse dans la longueur hors tout.

Toutefois, cette année, le même formulaire a changé. L'illustration a été modifiée. Quelque part dans le processus, on a annoncé aux pêcheurs que l'illustration était erronée. À mon avis, c'est comme si après avoir acheté un billet d'Air Canada, on se faisait dire par la compagnie aérienne qu'on a profité d'une offre à laquelle on n'aurait pas dû avoir accès.

Je connais un pêcheur qui avait un bateau de 44 pieds 11 pouces. Il a dû couper 5 pieds à la poupe pour respecter les 39 pieds 11 pouces. Il a ensuite présenté une demande pour installer une rallonge de cinq pieds au pont. C'est absolument fou. Il a dépensé des dizaines de milliers de dollars. Il a fait ces démarches l'an dernier et il a réussi à pêcher un peu une fois que tout était réglé. Cette année, il reçoit un avis qu'il doit enlever la rallonge. Elle n'est plus permise parce qu'elle est incluse dans la longueur hors tout du bateau.

Il ne peut pas immatriculer son bateau aujourd'hui en vue de la pêche en avril à moins d'enlever la rallonge de cinq pieds qui a été installée selon les règlements de l'an dernier. Cette modification a été apportée à la suite de consultations entre le ministère des Pêches et des Océans et le FFAW, derrière des portes closes, sans accorder aucune importance aux pêcheurs. Je connais trois personnes qui ont installé une rallonge. Elles doivent maintenant assumer les coûts pour l'enlever, couper leur bateau ou prendre d'autres mesures si elles veulent pouvoir pêcher. Elles devraient être en train de se préparer en vue de la pêche en avril, mais elles sont plutôt en processus d'appel. Un des appels a été entendu cette semaine. On a dit au pêcheur qu'il pourrait y avoir un délai de quatre semaines avant de savoir s'il a gagné ou perdu. Un autre attend toujours la date de son appel. La saison de la pêche risque d'être passée.

Si c'est ce qu'on appelle des consultations, j'aimerais que quelqu'un me dise ce qui n'en est pas. Les pêcheurs ne sont pas consultés. À ce sujet, vous avez indiqué qu'un bateau de 44 pieds 11 pouces peut avoir une rallonge de 5 pieds en Nouvelle-Écosse. Est-ce à dire que la rallonge n'est pas comprise dans la longueur hors tout du bateau?

● (0925)

Mme Verna Docherty: C'est exact. Nous avons modifié la définition de la longueur hors tout pour les homardiens dans les zones de pêche au homard 33 et 34.

M. Ken McDonald: Les pêcheurs veulent effectivement une rallonge pour transporter de l'équipement supplémentaire; c'est le motif de leur demande. Ils souhaitent transporter plus de casiers. La situation est identique à celle de la pêche au crabe à Terre-Neuve. Ils veulent plus d'espace pour les casiers, ce qui rend la levée légèrement plus sécuritaire sur le pont. Ils disposent d'un peu plus de place pour travailler dans des conditions sécuritaires. C'est un exemple des différences entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. Les règles ne sont pas universelles.

On m'a informé de l'existence d'une autre règle en Nouvelle-Écosse. Un pêcheur de Terre-Neuve m'a raconté qu'il a permis que son bateau soit utilisé en Nouvelle-Écosse. Il n'en avait pas besoin. En fait, il était en train d'en construire un nouveau. Lorsqu'il a voulu rapporter le bateau à Terre-Neuve, il a dû attendre une année complète avant de pouvoir l'immatriculer à nouveau dans la province. En Nouvelle-Écosse, le processus prend un mois. Les règles diffèrent d'une province à l'autre. Il ne s'agit pas que de la taille des bateaux, mais aussi des registres. Dans la réserve indienne de Conne River à Terre-Neuve, la modification peut être faite en une journée. Toutefois, si un pêcheur se trouve à l'extérieur de la réserve, il doit attendre un an avant de rapporter le bateau à Terre-Neuve. Il y a anguille sous roche... C'est comme si on cherchait à sortir les pêcheurs de Terre-Neuve de l'équation parce qu'on ne voulait pas s'en occuper. Le syndicat ne réagit pas: il ne fait rien pour corriger la situation.

Quelqu'un peut-il parler de cette différence d'une région à l'autre en ce qui concerne l'immatriculation, même pour un bateau?

Mme Jacqueline Perry: Je crois que vous parlez de ce que nous appelons à Terre-Neuve-et-Labrador la règle des 12 mois. Selon le scénario du statu quo, lorsqu'un navire est enregistré au nom d'un pêcheur commercial, il le reste pendant 12 mois. La règle vise à garantir une stabilité dans le secteur de la pêche et à éviter que des bateaux passent d'un pêcheur à l'autre à tout moment.

À ma connaissance, on a accordé au cas par cas des exemptions à des pêcheurs ayant conclu des ententes commerciales avec des entreprises en Nouvelle-Écosse. Je ne connais pas les circonstances particulières dont vous avez parlé. Nous avons en fait permis à des pêcheurs de rapporter leur bateau et de l'immatriculer à nouveau au nom de leur entreprise située à Terre-Neuve-et-Labrador lorsque des ententes de ce type ont été conclues.

M. Ken McDonald: Le pêcheur dont je parle témoignera également devant le Comité. Il pourra donc lui expliquer pourquoi il n'a pas pu le faire.

En ce qui concerne la réglementation sur les bateaux, le même pêcheur est propriétaire d'une entreprise familiale. Elle doit avoir trois bateaux parce qu'elle dispose de six quotas. Elle ne peut pêcher que deux quotas par bateau. Pourquoi y a-t-il une limite de quotas par bateau? Je lui ai parlé pas plus tard que la semaine dernière. Il trouvait la situation insensée. Il doit utiliser un bateau pour deux quotas, un deuxième pour deux autres quotas et un troisième... L'entreprise doit avoir trois bateaux pour atteindre ses quotas. Elle a droit à une certaine quantité de prises. Pourquoi donc impose-t-on des règles aussi sévères qui créent un lourd fardeau financier pour les personnes du secteur de la pêche?

Mme Jacqueline Perry: Si je comprends bien, vous parlez de la pêche au crabe.

M. Ken McDonald: Oui.

Mme Jacqueline Perry: Dans le secteur de la pêche au crabe, nous avons des ententes selon lesquelles des entreprises fusionnées détiennent plus d'un quota associé à une entreprise en particulier. Des ententes de jumelage qui permettent à des pêcheurs de travailler ensemble existent également. Pour ce qui est des circonstances des activités de pêche que vous décrivez, je crains de ne pas pouvoir vous les expliquer. Je ne connais pas les détails ou la structure particulière de cette entreprise.

J'ai l'impression qu'il s'agit d'une entente familiale qui inclut plusieurs entreprises plutôt qu'une seule entreprise avec plusieurs navires. Ce n'est pas la structure habituelle des entreprises de pêche. Je crois qu'il y a une nuance dans ce cas particulier qui le rend différent des activités typiques.

● (0930)

M. Ken McDonald: Il a bien dit que c'est une seule entreprise familiale, mais nous le lui demanderons lorsqu'il viendra témoigner.

Le président: Je suis très généreux aujourd'hui, en passant, non seulement pour vous, mais pour tout le monde. Je fais preuve de beaucoup de souplesse par rapport au temps de parole accordé.

Monsieur Miller, vous avez cinq minutes.

M. Larry Miller (Bruce—Grey—Owen Sound, PCC): Merci et merci également aux témoins.

Je ne suis pas toujours d'accord avec M. McDonald, mais en écoutant les situations ridicules qu'il soulève, je n'en reviens pas. Je vous comprends d'être frustré au nom des pêcheurs de votre région.

J'ai beaucoup de questions à poser.

Vous avez dit, madame Perry, que les règles ont évolué au fil des 40 dernières années. Pourquoi n'ont-elles pas été modifiées pour

devenir évidemment plus logiques et plus bénéfiques? Je tente de bien saisir cette restriction sur la longueur des bateaux.

M. McDonald a raison à 110 %. Si on m'accorde un permis, je dois le respecter. Je pêche, même si ce n'est pas à des fins commerciales. Si la limite est de cinq saumons, j'en attrape cinq, ou moins la plupart du temps. Il demeure que j'ai une limite. C'est la même chose lorsque je chasse le chevreuil. J'ai le droit d'en abattre un. Je peux utiliser une camionnette ou un VTT pour rapporter la bête à la maison. La taille de mon véhicule n'a aucune importance. À mon avis, la restriction est complètement illogique. À moins que quelqu'un puisse m'en expliquer la raison — ce que personne n'a réussi à faire jusqu'à maintenant —, je n'en reviens tout simplement pas.

Nous avons discuté de l'appareil bureaucratique du ministère des Pêches et des Océans et de Transports Canada. Pendant les 13 ans et demi que j'ai passés ici, j'en ai entendu parler tellement souvent que je suis convaincu que les deux ministères ne cherchent qu'à protéger leur empire. Ils ne veulent pas collaborer pour le bien des citoyens ordinaires. Voilà de quoi il s'agit: travailler dans l'intérêt du citoyen ordinaire.

Ma première question est la suivante. M. McDonald a parlé du fait que les règles ne sont pas universelles, qu'elles sont différentes à Terre-Neuve et en Nouvelle-Écosse. Les règles sur la longueur des bateaux s'appliquent-elles à la côte Ouest, à l'Arctique?

Des députés: [Inaudible]

Le président: Monsieur Miller, puis-je vous interrompre un instant? Je demande à tous mes collègues de bien vouloir respecter qui a la parole. Merci beaucoup.

Monsieur Miller, veuillez continuer.

M. Larry Miller: J'espère que je n'ai pas perdu de mon temps de parole.

Le président: Vous n'en avez pas perdu, monsieur.

M. Larry Miller: Des règles semblables s'appliquent-elles à la côte Ouest ou à l'Arctique, oui ou non?

M. Mark Waddell: Des règles sur la longueur des bateaux s'appliquent partout au pays pour l'ensemble des pêches. Nous recherchons la cohérence, mais ce n'est pas le grand objectif. Nous établissons... Je vois que vous froncez les sourcils.

Nous recherchons la cohérence, mais nous nous appuyons sur les consultations menées auprès des acteurs de l'industrie et des divers secteurs. Nous collaborons avec eux pour déterminer un modèle économiquement viable qui soutiendra l'industrie.

J'ai cru comprendre que la séance d'aujourd'hui serait axée sur l'Atlantique, et je me suis préparé en conséquence. Je ne connais peut-être pas suffisamment la situation du côté du Pacifique.

M. Larry Miller: Tout ce que j'ai demandé, c'est si les règles s'appliquent dans l'ensemble du pays.

M. Mark Waddell: Il existe des restrictions sur la longueur des bateaux pour toutes les pêches au Canada.

M. Larry Miller: Vous affirmez qu'il y en a dans toutes les régions.

Je peux vous dire qu'il n'y en a pas dans la baie Georgienne et le lac Huron. Il ne reste plus là-bas que des pêcheurs autochtones, et ils ont pratiquement détruit la pêche. Ils peuvent pêcher avec une embarcation non pontée de 16 ou 18 pieds, ou encore avec un bateau-remorqueur de 35 ou 40 pieds. Il y a en plusieurs d'ailleurs.

M. Mark Waddell: La pêche intérieure...

M. Larry Miller: De toute façon, ils l'ont détruite. Vous ne pouvez donc pas me dire que des limites sur la longueur des bateaux sont appliquées à ces endroits. Telle est la situation, à moins qu'ils enfreignent la loi, ce qui m'amène au prochain sujet. C'est un problème dont le gouvernement peut s'occuper — M. McDonald et les autres.

Si une personne de la réserve indienne de Conne River peut rapporter son bateau le lendemain, alors qu'un pêcheur qui vit à l'extérieur de la réserve ne le peut pas, il y a deux poids, deux mesures. C'est la même chose en Ontario. Nous devons offrir des occasions d'emploi et des débouchés économiques aux communautés autochtones, mais elles doivent être mises sur un pied d'égalité avec tout le monde. Autrement, il y a deux poids, deux mesures, et je ne pourrai jamais l'accepter.

Ma prochaine question porte sur les syndicats. Je pense avoir compris ce que voulait dire M. McDonald. Pourquoi les syndicats ont-ils leur mot à dire sur la longueur des navires et comment sont-ils aptes à le faire? Quelqu'un peut-il répondre à cette question?

• (0935)

Mme Jacqueline Perry: À Terre-Neuve-et-Labrador — M. McDonald a tout à fait raison —, nous avons un organisme, le Fish, Food and Allied Workers Union, qui est l'agent négociateur accrédité pour les pêcheurs côtiers commerciaux depuis de nombreuses années. Il n'est pas le seul à se faire entendre, loin de là. Nous discutons avec les pêcheurs directement. Bien sûr, ils offrent un point de vue. C'est l'organisme...

M. Larry Miller: Les syndicats offrent...?

Mme Jacqueline Perry: À Terre-Neuve-et-Labrador, le Fish, Food and Allied Workers Union est l'agent négociateur accrédité.

M. Larry Miller: Pouvez-vous me dire quelles seraient les contributions des syndicats aux discussions?

Mme Jacqueline Perry: Ils offrent une structure, par l'entremise de leurs comités et de leurs représentants des pêcheurs, pour discuter avec le ministère pendant les consultations. C'est une tribune qui nous permet...

M. Larry Miller: D'accord. Sauf le respect que je vous dois, madame Perry, je pourrais donc participer aux discussions. Pourtant, je ne suis pas en mesure de contribuer à enrichir les pêches parce que je ne m'y connais pas beaucoup. Voici où je veux en venir: pourquoi les syndicats sont-ils invités à la table des discussions? Quels sont leurs apports? À mon avis, ils n'ont rien à offrir. On devrait plutôt inviter les pêcheurs, les transformateurs et des personnes de ce genre.

Enfin, je passe à ma dernière question...

Le président: Je suis désolé, monsieur Miller...

M. Larry Miller: Mon temps est-il écoulé?

Le président: Étant donné que je vous ai interrompu, je vais vous demander de poursuivre, mais soyez bref, s'il vous plaît.

M. Larry Miller: Je le serai.

Selon un document de la Bibliothèque du Parlement que j'ai entre les mains, le ministère des Pêches et des Océans a mis en place les systèmes de gestion des quotas individuels pour gérer les prises.

Cependant, les restrictions sur la longueur hors tout ont été maintenues, et les pêcheurs ont fait valoir que les règles de remplacement sont devenues moins nécessaires.

Qu'en pensez-vous? Il y a maintenant les quotas individuels et les restrictions sur la longueur hors tout. Une de ces mesures ne devrait-elle pas suffire pour atteindre votre objectif?

Mme Jacqueline Perry: Je vais revenir sur certains points que j'ai soulevés en réponse à la question de M. McDonald un peu plus tôt. Les entreprises sont en général polyvalentes. Elles ne pêchent pas une seule espèce, et ce ne sont pas toutes les espèces qui sont visées par un quota individuel. Elles commencent par pêcher le crabe, selon un quota individuel, puis elles passent à une pêche concurrentielle comme celle du capelan ou du poisson de fond.

Compte tenu du modèle des entreprises polyvalentes, la restriction sur la longueur hors tout est pertinente. Elle limite la capacité de capture, elle favorise la viabilité des entreprises et elle protège la concurrence entre les participants d'une pêche donnée. C'est l'aspect polyvalent qui justifie le maintien de la longueur hors tout, du moins en grande partie.

Le président: Merci.

Avant de donner la parole à Mme Jordan, j'aimerais souligner quelque chose. Le Bureau de la sécurité des transports a été invité aujourd'hui, mais il n'a pas pu envoyer de représentant. Je sais qu'il y avait des questions sur les transports et les pêches en ce qui concerne la réglementation. Nous faisons les démarches pour qu'une personne du Bureau vienne témoigner devant le comité. Je tenais seulement à vous informer que nous ne le mettons pas de côté. Nous tenterons de l'inclure parmi les témoins à un moment donné.

Madame Jordan, vous avez cinq minutes.

Mme Bernadette Jordan (South Shore—St. Margarets, Lib.): Merci, monsieur le président. Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Les zones de pêches du homard 33 et 34 en Nouvelle-Écosse font partie de ma circonscription. C'est intéressant. Si je ne m'abuse, vous avez dit que la longueur — la longueur maximale autorisée — a été restreinte à 45 pieds, mais comme vous le savez sans doute déjà, on fabrique des bateaux plus larges maintenant. Tant mieux pour les pêcheurs. Cela résout leur problème puisqu'ils peuvent apporter tous leurs engins de pêche en un seul voyage plutôt que deux. Ils ne se préoccupent pas de la longueur, mais de la largeur. Toutefois, cet état de fait entraîne des problèmes, notamment en ce qui a trait à la capacité d'amarrage au quai. Celle-ci était de trois bateaux auparavant, mais elle n'est plus que de deux maintenant. Comme vous le savez, si quelqu'un a un poste d'amarrage, il a un poste d'amarrage. Peu importe la longueur ou la largeur, il a le poste d'amarrage. Cette situation occasionne de l'engorgement et des problèmes pour les ports pour petits bateaux.

Est-ce que l'un de vous pourrait aborder cette question, celle de la largeur par rapport à la longueur? Il y a maintenant des bateaux qui ressemblent à des boîtes. Ils sont carrés pour que les pêcheurs puissent faire leur travail. Pour ceux qui ne veulent pas accroître la longueur, est-ce là une autre forme de solution, qui leur permettrait de transporter leurs engins autrement? Si la longueur nous préoccupe autant, pourquoi ne pas nous intéresser aussi de la largeur?

Mme Verna Docherty: Il est vrai que pour la pêche du poisson de fond, nous avons éliminé la restriction de l'indice volumétrique. En 2003, le ministre a rendu les conseils de gestion communautaires maîtres de leur sort en ce qui concerne la restriction de l'indice volumétrique pour la pêche de fond avec des bateaux à engin fixe de moins de 45 pieds. Depuis, il y a une préoccupation croissante — le jeu de mots est intentionnel...

• (0940)

Mme Bernadette Jordan: Fort bien.

Des voix: Oh, oh!

Mme Verna Docherty: Il est vrai que mes collègues et mes contacts dans les ports pour petits bateaux ont indiqué que la situation est préoccupante. Je crois comprendre que le Comité fera une étude sur les ports pour petits bateaux prochainement. Je vais donc leur laisser le soin de parler plus en détail de ce dossier.

Mme Bernadette Jordan: Y a-t-il quelqu'un d'autre qui souhaite aborder la question? Non?

Je vais céder à M. McDonald le reste de mon temps. Je crois qu'il a encore quelques questions.

M. Ken McDonald: Merci, Bernadette.

Madame Perry, vous avez indiqué que le dernier examen avec consultation sur la longueur des bateaux remonte à 2007. Il y a environ un an, j'ai rencontré votre prédécesseur, M. Anderson, et il a mentionné la même chose, que l'examen remontait à 10 ans. Selon lui, le moment était sans doute venu de refaire l'exercice. Habituellement, ils essaient de le faire tous les 10 ans. Votre ministère s'engagera-t-il à faire cet examen des bateaux plus tôt que plus tard, maintenant que 10 ans se sont écoulés?

Mme Jacqueline Perry: J'hésite à prendre des engagements pour le ministère, mais je crois que nous avons montré que nous sommes à l'écoute des flottilles. Il y a plusieurs exemples de cas où nous l'avons été. Nous n'avons rien contre le dialogue avec l'industrie de la pêche, soit globalement, soit avec chaque flottille au sujet de leurs besoins particuliers à l'égard de la longueur des bateaux.

Ce sont plutôt les exemptions fondées sur des demandes de particuliers qui nous préoccupent. Les cas de dérogation au règlement sur la longueur nous sont signalés par les pêcheurs eux-mêmes. Les exemptions individuelles inquiètent les pêcheurs. Nous serions très ouverts à l'idée de discuter avec les flottilles du caractère adéquat ou non des règles actuelles concernant les bateaux dans le contexte de l'industrie d'aujourd'hui ou encore de la nécessité de revoir celles-ci. Je pense notamment à des dossiers comme celui des rallonges arrière, où il y a peut-être matière à argumenter que, vu la nature de la pêche d'aujourd'hui, les rallonges temporaires amovibles sont sûres et qu'il est sécuritaire de les utiliser.

Oui, nous sommes toujours ouverts à ce genre de dialogue, mais hésitants à le faire sur une base individuelle, parce que cela crée de la controverse dans les flottilles.

M. Ken McDonald: Vous venez de mentionner les rallonges et l'examen de ce dossier. Si la règle à cet égard demeure la même, conforme au règlement actuel, dans les formulaires d'immatriculation de bateaux, comment allez-vous procéder avec les personnes qui ont installé une rallonge? Il y a des centaines de personnes qui ont une rallonge sur leur bateau. Il se peut que celle-ci ne soit pas inscrite. Il se peut que vous ne sachiez même pas qu'elle existe. Tandis que ceux qui ont suivi les règles, vous les connaissez. Vous pouvez leur dire de l'enlever.

On m'a dit qu'il y a des bateaux — et j'en ai déjà vu — qui ont des rallonges, mais qui sont encore immatriculés à 39 pieds 11 pouces ou 34 pieds 11 pouces, je ne sais trop, personne ne le sait. Allez-vous faire le tour de Terre-Neuve pour mesurer les bateaux afin de vérifier qui respecte les règles? Si vous forcez une personne à suivre les règles, tout le monde devrait avoir à le faire. Il y a beaucoup de travail qui vous attend d'ici à avril pour mesurer ces bateaux et vérifier qui est en conformité et qui ne l'est pas.

Mme Jacqueline Perry: C'est le Corps professionnel des agents de pêche qui assurera le suivi des enquêtes en cas de signalement de dérogation. Évidemment, il serait peu pratique pour nous de tenter de mesurer chaque bateau. Nous prenons des mesures pour enquêter sur les cas qui nous sont signalés. Voilà comment nous procédons.

Nous agissons avec rigueur dans la mesure où nous pouvons intégrer cet aspect dans le système. Il se peut qu'il y ait de nombreuses plateformes, toutefois, nous ne sommes au fait que des quelques cas où nous avons fait un suivi. Ce ne sera pas un printemps de tout repos si la situation est aussi grave que vous le dites.

Le président: Merci beaucoup à vous deux.

Monsieur Arnold, vous disposez de cinq minutes.

M. Mel Arnold: Je vous remercie, monsieur le président. Je me réjouis du temps dont nous disposons aujourd'hui.

Dans les notes d'information que la Bibliothèque du Parlement a préparées à notre intention, on trouve une description des politiques, des règlements et des permis de pêche. Le Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985 établit, entre autres, les paramètres des catégories et des longueurs de bateaux pour les pêches du Canada atlantique. Il y a ensuite trois puces qui montrent que la Politique de délivrance des permis de pêche pour la région de Terre-Neuve-et-Labrador sert à établir des politiques pour cette province; que le Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones prévoit que le ministre a le pouvoir de délivrer un permis communautaire et que la Politique d'émission des permis pour la pêche commerciale dans la Région du Golfe énonce les exigences et les critères d'admissibilité établis par le ministre quant à l'émission de permis de pêche commerciale dans la Région du Golfe.

Je suis d'accord avec M. McDonald en ce qui concerne la confusion qui entoure le transfert des bateaux d'une région à l'autre et le fait que l'on s'attende à ce que les pêcheurs se conforment à ces différentes exigences. On nous a aussi fourni un tableau, et il semble y avoir des différences d'une région à l'autre et d'une province à l'autre. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi?

• (0945)

Mme Jacqueline Perry: Je vais d'abord céder la parole à mes collègues de l'administration centrale. Ensuite, peut-être que les représentants des régions pourront présenter leurs propres points de vue.

Mark, voulez-vous commencer?

M. Mark Waddell: Les dispositions générales du Règlement de pêche forment un cadre de référence dont le Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985 est un sous-ensemble. En gros, ils forment les éléments de base des politiques élaborées lors de discussions avec les secteurs de flottille au pays, surtout dans la région de l'Atlantique, au cours des dernières années.

L'industrie de la pêche a évolué: nous sommes passés de petits bateaux à de gros bateaux, de la pêche d'une seule espèce à celle de plusieurs espèces. Par conséquent, les politiques visant le ministère et la délivrance de permis ont aussi évolué au cours des 40 dernières années. La dernière grande consultation, qui était plutôt panatlantique, a eu lieu en 2003, lors des consultations entreprises pour définir un ensemble de 10 principes devant servir à délimiter la longueur des bateaux dans les politiques de remplacement. Par la suite, comme Jacqueline l'a dit, des consultations ont eu lieu dans différentes régions en 2007 et en 2014. En gros, ce sont des éléments de base.

M. Mel Arnold: Je veux revenir sur la question qu'a posée M. Miller il y a quelques minutes concernant les règles sur la taille et le remplacement des bateaux et le fait que celles-ci ne sont plus aussi essentielles depuis l'introduction des quotas individuels. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet?

Est-ce que la levée des restrictions sur la longueur des bateaux dans le cas des pêches visées par des quotas individuels risque d'accroître la pression sur les ressources? Il me semble que, même au départ, les règles et les quotas individuels ont été mis en place par souci de conservation.

Nous vous écoutons, monsieur Vincent.

[Français]

M. Patrick Vincent: Je vous remercie.

Vous avez abordé la question de la conservation de la ressource, qui est très importante. À l'origine, la limite de longueur des bateaux allait beaucoup dans ce sens, afin de limiter la capacité de pêche, jusqu'à un certain point. Il en allait de même pour le volume cubique des bateaux. Avec la venue des quotas individuels et, par la suite, des quotas individuels transférables, ces limites ont eu moins d'impact sur les questions de conservation.

Cela dit, il faut se rappeler que les quotas individuels peuvent bien fonctionner. Ils permettent d'éliminer ou de diminuer les contraintes relatives à la longueur des bateaux. Cela fonctionne bien lorsque la ressource est disponible et que le prix au débarquement est bon. Or ces facteurs peuvent décroître, notamment pour des raisons de marché, de taux de change ou encore de conservation de la ressource. C'est ce que nous vivons présentement dans le domaine de la crevette. Lorsqu'un bateau est plus gros, il est nécessairement plus dispendieux. La pression devient alors extrêmement forte du côté du pêcheur ainsi que de celui du ministère. Il faut alors trouver des solutions pour rentabiliser le bateau. Comme je l'ai dit déjà, s'il est plus gros, il est nécessairement plus dispendieux. Dans ce contexte, il peut y avoir un effet pervers sur la conservation. Si on permet des bateaux plus longs, cela peut créer une pression sur la conservation.

Nous n'avons pas abordé la question du propriétaire exploitant. Que se passe-t-il si le pêcheur veut transférer son permis et son entreprise à un nouvel entrant?

Si le bateau est plus gros et que cela résulte du fait qu'une entreprise a été combinée, le coût du transport sera nécessairement beaucoup plus élevé. Dans ces conditions, les nouveaux pêcheurs font face à une barrière à l'entrée, c'est-à-dire qu'il en coûte beaucoup plus cher d'acquiescer une entreprise de pêche. Cela engendre des problèmes de financement. Il peut arriver que le pêcheur propriétaire, qui doit trouver du financement, conclue des accords de contrôle.

L'aspect socioéconomique est aussi prise en compte. Il est abordé lors des consultations auprès des associations de pêcheurs et des

syndicats. C'est un élément qui s'avère extrêmement important lorsqu'il est question de la longueur des bateaux.

● (0950)

[Traduction]

Le président: Merci.

En passant, il se peut que nous fassions une ronde éclair à la fin. N'ayez pas peur, il s'agit simplement d'une série de questions et de réponses très rapides. Je suis désolé. Tout va comme sur des roulettes jusqu'ici.

C'est maintenant au tour de M. Morrissey, qui dispose de cinq minutes.

M. Robert Morrissey (Egmont, Lib.): Je vous remercie, monsieur le président. Je suis d'accord avec les propos de M. Vincent. Je crois que la cause de bien des problèmes avec lesquels nous sommes aux prises aujourd'hui tient au fait que le principal outil utilisé par le ministère des Pêches et des Océans pour gérer les pêches au fil des ans a été le contrôle de la taille des bateaux, surtout celle des pêcheurs côtiers. La situation a énormément changé au cours des dernières années, mais la politique du ministère ne semble pas avoir suivi l'évolution de l'industrie et de la flotte.

Je crois comme vous que le ministère devrait conserver le contrôle de la taille des bateaux pour les espèces qui ne sont pas contrôlées individuellement, mais quand on voit... Je vais prendre l'exemple du homard. C'est probablement l'une des pêches les plus contrôlées qui soient. La durée de la saison est contrôlée, tout comme le nombre de casiers à homard que le pêcheur peut utiliser.

Dans ce type de pêche, la décision devrait avant tout tenir à la sécurité et à l'efficacité du pêcheur dans sa pratique. C'est là que le ministère perd de sa crédibilité aux yeux de la communauté, quand il s'arrête moins à cela qu'au fait que la longueur du bateau dépasse ce qui est inscrit de deux pouces. Il se concentre sur cet aspect plutôt que sur la conservation de la ressource, bien que sur ce point, dans la plupart des régions maintenant, le ministère fait du très bon travail.

M. McDonald a parlé du mécontentement ambiant concernant deux points, et je voudrais vous entendre à ce sujet. D'une part, il semble qu'il faille souvent un temps fou pour remplir les formalités administratives afin de modifier quelque chose et de faire... Certaines politiques semblent n'avoir aucune autre utilité que celle de frustrer le pêcheur. Prenons la longueur des bateaux... la Région du Golfe est passée par là il y a des années. Je crois que les choses ont changé en 2003, lorsqu'il y a eu un examen de la flotte de pêche côtière parce qu'il était possible de pêcher dans un bateau de 44 pieds 11,5 pouces, mais pas dans un bateau de 45 pieds. On ne peut que se demander, mais pourquoi?

Voilà l'expression du mécontentement des pêcheurs côtiers qui se soucient simplement de la sécurité et de l'efficacité de la pêche. De plus, les engins de pêche sont plus gros qu'avant, même s'ils sont encore contrôlés pour cette ressource.

Pourriez-vous nous dire ce que fait le ministère pour répondre rapidement aux demandes des pêcheurs, car six semaines... Il arrive souvent que le pêcheur se retrouve dans une situation où il a besoin d'une réponse immédiate. Il lui semble alors qu'il faut une éternité pour obtenir une réponse à quelque chose de fort simple.

Je veux simplement terminer en disant qu'il est bien entendu que le ministère doit gérer la ressource et que le plus souvent il le fait très bien. Toutefois, je crois que vous devriez aussi vous arrêter à la sécurité et à l'efficacité du pêcheur dans sa pratique.

Mme Jacqueline Perry: Je vais commencer, et je crois que ma collègue Verna a aussi quelque chose à dire.

Je veux parler de la souplesse à l'égard de chaque pêcheur et du temps qu'il faut parfois pour obtenir une réponse ou pour s'ajuster. Lorsqu'un pêcheur a un bateau immatriculé qui dépasse son admissibilité, nous lui donnons un peu de temps pour s'ajuster. Par exemple, nous avons déjà permis l'utilisation d'un bateau pendant l'année en cours en indiquant que celui-ci devrait respecter les limites l'année suivante. Nous cherchons à minimiser l'impact économique des ajustements sur les pêcheurs en offrant cette marge de manoeuvre. Parfois, ces dérogations se produisent parce que le pêcheur ne le sait pas, ou ne s'en est pas rendu compte, ou parce qu'il a pu acheter un bateau à bon prix, mais trop gros pour son admissibilité. Il y a toutes sortes de situations et nous nous efforçons de travailler avec eux pour minimiser l'impact économique.

Verna.

• (0955)

Mme Verna Docherty: J'aimerais parler de la situation dans le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, où nous avons permis les rallonges arrière de cinq pieds sur les bateaux de pêche au homard. Bon nombre des entreprises avaient aussi un permis de pêche du poisson de fond à engins fixes pour un bateau de moins de 45 pieds. Lorsque le ministère a annoncé en 2003 que ce changement entrerait en vigueur pendant la saison de pêche au homard de 2004-2005, nous avons cherché par tous les moyens à déterminer quelles seraient les conséquences indirectes de ce changement sur la pêche du poisson de fond à engins fixes dans cette zone. Finalement, en 2008, après avoir mené pas moins de six consultations avec la flottille de pêche du poisson de fonds à engins fixes, la modification a enfin été apportée à cette pêche.

Bref, le changement est une chose difficile, vraiment très difficile. Parfois, les gens se contentent fort bien du statu quo. Nous avons fait notre possible pour travailler avec les représentants de l'industrie afin d'apporter ce changement, une chose qui leur simplifierait la vie à eux et aux personnes de la région. Malgré cela, il nous a fallu de 2004-2005 à 2008 pour convaincre les représentants de cette pêche de permettre ce changement.

Le président: Merci beaucoup.

Avant de donner la parole à M. Donnelly, je tiens à rappeler à tout le monde que nous disposons d'un peu de temps. Lorsque M. Donnelly aura terminé, vous pourrez poser une courte question. Inutile de faire un monologue de 10 minutes, et il ne s'agit nullement d'une critique à l'endroit de quiconque dans cette salle. Tenons-nous simplement à des questions brèves pour terminer en douceur.

C'est à vous, monsieur Donnelly.

M. Fin Donnelly: Merci, monsieur le président.

Je veux revenir sur le mécontentement de M. McDonald et de M. Miller à l'égard du processus de consultation. Ils avaient beaucoup de questions et ils ont fait de longs commentaires, mais ils n'ont pas eu de réponse des représentants du ministère. J'aimerais savoir si vous voulez revenir sur ce point et avoir l'occasion de répondre à leur mécontentement. Ils se disaient confondus qu'une telle chose puisse se produire. Il y a aussi eu un commentaire sur le fait qu'il y a un examen tous les 10 ans, mais qu'il faut trois ou quatre ans pour apporter les changements. Pourriez-vous répondre à ces commentaires au sujet du mécontentement à l'égard du processus de consultation et de la façon de répondre aux pêcheurs qui ont des besoins précis?

Mme Verna Docherty: Je souhaitais avoir l'occasion de répondre aux questions de M. McDonald, c'est donc parfait pour moi. En gros, il a demandé si le ministère était prêt à s'engager dans un examen ou à tenir des consultations sur les politiques de remplacement de bateau. Le ministère est très ouvert à cette idée, surtout depuis 2003, date à laquelle nous avons publié les 10 principes qui servent à évaluer toute proposition.

L'un des principaux critères était que la proposition vienne de la flottille ou ait le soutien de celle-ci. Il est difficile de s'engager dans ce genre de discussions avec un seul membre dans le contexte d'une pêche concurrentielle ou quasi concurrentielle, parce que ce que l'on accorde à l'un il faut l'accorder à tous. Dès lors, aussi bien tenir ces consultations avec toute la flottille.

Je ne veux pas insinuer ou vous donner l'impression que le ministère n'est pas ouvert à l'idée de tenir ces consultations ou d'avoir ces discussions. Nous le sommes. Nous sommes toujours prêts à le faire. Je crois que nous avons montré à la région des Maritimes que nous sommes ouverts à l'idée de modifier les politiques de remplacement de bateau.

M. Fin Donnelly: Dans vos remarques préliminaires, madame Perry, vous avez dit que l'approbation d'exemptions pour des pêcheurs individuels suscitait des préoccupations parce que certaines personnes seraient alors en mesure de faire une surpêche de certaines espèces. Le ministère cherche à contrôler la longueur des bateaux et les quotas individuels transférables; il prend aussi d'autres mesures. Comment peut-il alors y avoir de la surpêche?

• (1000)

Mme Jacqueline Perry: Au risque de me répéter, je réitère que ce ne sont pas toutes les pêches qui sont visées par un quota individuel ou un quota individuel transférable. Il y en a beaucoup qui ne le sont pas — elles sont concurrentielles. Plus le bateau est gros, plus sa capacité de récolte est grande, plus le risque de surexploitation des espèces augmente. L'accent est mis principalement sur les pêches qui ne sont pas allouées aux titulaires de permis sur une base individuelle.

M. Fin Donnelly: Vous voulez dire que la restriction de la taille est le moyen d'assurer la conservation dans ce cas.

Mme Jacqueline Perry: En partie, oui. C'est l'un des outils que nous avons.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant passer à notre ronde éclair.

Avant de commencer, j'ai une petite question pour Mme Perry, pour éclaircir un point. Il y a des pêches concurrentielles et d'autres qui sont visées par des quotas individuels dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador. Avons-nous une idée des pourcentages pour tout cela? Prenons les pêcheurs. Combien font partie du secteur concurrentiel? Combien font partie du secteur visé par les quotas individuels?

Mme Jacqueline Perry: À Terre-Neuve-et-Labrador, il y a assez peu de pêches visées par des quotas individuels, l'une des plus importantes est celle du crabe des neiges. La morue de 3Ps, la morue de la côte sud, est aussi visée par un quota individuel.

Le président: Et la crevette?

Mme Jacqueline Perry: Non, la pêche à la crevette est concurrentielle. Il y a un système de plafonnement, un peu comme une limite de prise, mais ce n'est pas un quota individuel. Sur le plan opérationnel, sur l'eau, le fonctionnement est à peu près le même, mais sur le plan réglementaire, ce n'est pas un quota individuel.

Le président: La pêche à la crevette est-elle la seule à avoir un plafond?

Mme Jacqueline Perry: Il y a d'autres espèces qui sont gérées de manière semblable. Pour la morue du Nord, par exemple, il y a un système de limites hebdomadaires plutôt que de quotas individuels. Certaines pêches pélagiques, qui vont très vite, sont aussi contrôlées, en partie pour la conservation et en partie pour contrôler le rythme auquel les prises arrivent au quai et à l'usine de transformation. Il y a donc différents objectifs de gestion des pêches en jeu lorsque ce genre d'outils est utilisé pour l'allocation.

Le président: Je vous remercie, madame Perry.

Je remercie le Comité de son obligeance.

Madame Jordan.

Mme Bernadette Jordan: À Terre-Neuve et au Nouveau-Brunswick, vous consultez le syndicat Fish, Food and Allied Workers, le FFAW, l'Union des pêcheurs des Maritimes, l'UPM, ainsi que des groupes structurés qui représentent un grand nombre de pêcheurs. Que faites-vous dans le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, où il n'y a pas une instance dirigeante particulière? Comment consultez-vous les pêcheurs pour obtenir leurs commentaires s'il n'y a pas un groupe qui les représente?

Mme Verna Docherty: Il n'y a pas d'organisme cadre qui représente les titulaires de permis de la Nouvelle-Écosse, mais il y en a plusieurs qui sont d'assez bonne taille et qui représentent des entreprises détenant plusieurs permis, notamment la Eastern Shore Fishermen's Protective Association et la Grand Manan Fishermen's Association.

Pour ce qui est du sud-ouest de la Nouvelle-Écosse en particulier, je peux parler du poisson de fond en toute connaissance de cause. Cette région a des conseils de gestion communautaires, et le ministère exige que ceux-ci soient enregistrés au titre de la Loi sur les sociétés. Ainsi, ils doivent tenir une assemblée annuelle pendant laquelle ils élisent leurs représentants. Voilà les personnes qui représentent l'industrie aux comités consultatifs.

Mme Jacqueline Perry: J'ajouterais aussi qu'à Terre-Neuve-et-Labrador il y a certes le FFAW, mais celui-ci n'est pas notre unique interlocuteur. Nos processus consultatifs sont structurés de manière à avoir un large éventail d'intervenants. Selon le dossier et le type de pêche, il arrive que des sous-ensembles ou des sous-flottes au sein de la structure du FFAW discutent avec nous directement. Ainsi, nous ne considérons pas le FFAW comme étant l'unique agent négociateur accrédité des pêcheurs côtiers.

Le président: Monsieur Arnold.

M. Mel Arnold: Je veux poser une question aux analystes. Celle-ci pourrait être abordée ailleurs qu'ici, mais puisqu'ils sont ici comme témoins, j'aimerais demander à M. Vincent d'approfondir le point suivant.

Vous avez parlé des préoccupations à l'égard des mesures de conservation qui sont à l'origine des contraintes de longueur. Aujourd'hui, nous utilisons les quotas individuels transférables. Le système de quotas sert notamment à gérer les niveaux de capture, mais vous avez ajouté qu'un bateau plus gros est plus dispendieux, et qu'il en résulte des pressions accrues pour parvenir à gérer ces frais.

J'y ai vu une indication que le ministère subit des pressions pour augmenter les quotas, pour augmenter la disponibilité des espèces dans le cas de certaines pêches. Est-ce le cas? Avez-vous constaté que l'augmentation de la taille des bateaux engendre des pressions pour permettre plus de prises?

• (1005)

M. Patrick Vincent: Oui. Je l'ai constaté à maintes reprises. Je peux remonter jusqu'aux années 1990, lorsque les pêcheurs de poisson de fond avaient des quotas individuels au Québec. Ils avaient tous renouvelé leurs flottilles. Puis, les stocks de morue se sont effondrés et ceux de sébaste aussi. La pression était extrêmement forte à l'époque, mais comme ils avaient des quotas individuels, il ont eu la possibilité d'échanger leur quota avant l'effondrement de la pêche du poisson de fond. Toutefois, dans de nombreux cas, il y a eu non seulement des pressions sur les gouvernements — provincial et fédéral — pour fournir une aide financière à la flottille, mais aussi des demandes pour avoir un accès au crabe des neiges, puis à la crevette, afin de conserver un moyen de subsistance et une industrie dans les régions.

La même chose s'est produite avec la pêche à la crevette en 2008, et juste un peu avant cela. Les quotas étaient très bons, mais les prix se sont effondrés. Forcément, en pareil cas, les pêcheurs ont besoin de l'aide du gouvernement, ou ils chercheront d'autres ressources, ou ils seront extrêmement frileux à l'idée d'un abaissement du quota à la suite des règles de décision prises à cet égard, car il en va de leur propre viabilité. Plus le bateau est dispendieux, plus la pression sur le pêcheur est forte pour trouver des solutions quand se présente ce genre de variation dans les ressources ou dans les prix. Alors oui, il est possible de le constater.

À l'heure actuelle, c'est la pêche dans le golfe qui est touchée. Le quota de la pêche à la crevette a été abaissé en raison d'un manque de ressources. Bien entendu, le premier réflexe des pêcheurs, c'est de dire: « Vos avis sont-ils vraiment exacts? Il vaudrait mieux s'en tenir aux quotas actuels et voir comment les choses évoluent avant de les abaisser. » Il y a cela du côté des pêcheurs, et cela peut avoir un effet néfaste sur les ressources quand les actifs sont trop dispendieux.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Vincent.

[Traduction]

Monsieur McDonald, j'ai passé votre tour. Ma seule excuse est d'avoir gardé le meilleur pour la fin, je suppose. Quoi qu'il en soit, c'est votre étude, nous terminerons donc avec vos questions.

M. Ken McDonald: Je vous remercie, monsieur le président.

Je remercie également de nouveau les témoins de leur présence ici aujourd'hui.

J'ai un commentaire à votre intention, monsieur le président. Si je ne m'abuse, vous avez posé une question sur les pêches concurrentielles. Je crois que la pêche au pétoncle dans 3Ps est aussi concurrentielle. Il n'y a pas de quota individuel ou rien du genre. Les pêcheurs le pêchent, point. Il n'y a aucune limite quant à la quantité des prises ou à ce qu'ils peuvent rapporter. Je sais que la pêche en général et — nul ne s'en surprendra — celle des mollusques et crustacés, qu'on pense aux crevettes ou au crabe, sont en déclin à Terre-Neuve-et-Labrador. Il est probable que d'ici quelques années, nous délaissions la pêche des mollusques et crustacés pour revenir à celle du poisson de fond. En conséquence et compte tenu de ce qu'il faudra faire aux bateaux, je crois sincèrement que le moment serait bien choisi pour commencer un examen sur la longueur des bateaux, car des changements s'annoncent pour l'industrie de la pêche. Les personnes qui pêchent actuellement beaucoup de crabes devront se tourner vers autre chose, parce que cette ressource viendra à manquer et ne sera plus aussi lucrative. Ce n'est pas demain la veille qu'ils obtiendront 4,39 \$ la livre pour de la morue, mais c'est ce qu'ils ont eu pour le crabe l'an dernier, et ce sera sans doute la même chose cette année. Il me semble que le ministère devrait faire cet examen sur la réglementation visant la longueur des bateaux plus tôt que plus tard pour s'adapter aux changements qui guettent l'industrie de la pêche.

• (1010)

Le président: Allez-y, madame Perry.

Mme Jacqueline Perry: Je ne suis pas contre. Nous envisageons depuis quelques années déjà le passage d'un régime visant principalement les mollusques et les crustacés à un régime visant principalement le poisson de fond ainsi que les mesures à prendre dans l'industrie pour se préparer et s'adapter à ce changement. Quelle doit-être la capacité de traitement et la capacité de capture, quelle sorte d'engins utiliser? Voilà autant de questions qui sont analysées. Nous cherchons à déterminer ce que doit prévoir un régime visant le poisson de fond pour avoir un produit de qualité à l'année. Bien

évidemment, la longueur et la conception des bateaux feront partie des sujets de discussion.

Le président: Merci, madame Perry.

J'ai seulement une courte question. Vous avez dit que le FFAW joue le rôle d'agent négociateur. Je crois comprendre qu'il est un agent négociateur officiel au provincial, mais est-ce aussi le cas au fédéral, avec le ministère des Pêches et des Océans?

Mme Jacqueline Perry: C'est une question que nous nous posons nous-mêmes, à l'échelle nationale, du point de vue de la participation des intervenants à nos nombreux processus consultatifs.

Le FFAW est accrédité au titre de lois provinciales pour représenter les pêcheurs côtiers dans la négociation des prix. Le ministère reconnaît ce rôle. Depuis de nombreuses années, il consulte le FFAW, en plus d'autres intervenants, au sujet de toutes les questions se rapportant à la pêche côtière, mais il ne le fait pas de manière exclusive. Par exemple, même si le FFAW est l'agent négociateur de tous les pêcheurs côtiers, lorsque des dossiers pointus touchent... Par exemple, la flottille de pêche côtière aux engins mobiles pratique un certain type de pêche et veut nous en parler. Nous travaillerons directement avec elle. Parfois, des pêcheurs d'une région géographique précise, comme le Labrador, ont un problème particulier; nous discutons alors avec eux particulièrement.

Nous n'abordons pas systématiquement toutes les questions avec le FFAW. Celui-ci est un intervenant fort important, et nous continuons de discuter avec lui, naturellement, mais nous dialoguons aussi ouvertement et directement avec les pêcheurs, selon le type de pêche et de dossier.

Le président: Merci à tous.

Mesdames, messieurs, nous allons prendre une pause de quelques minutes. Le Comité a beaucoup à faire et va maintenant siéger à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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>