



# **Rapport Ce que nous avons entendu dans le cadre de la mobilisation sur l'Examen réglementaire de l'économie bleue**

Publié : le 2024-04-29

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada,  
représenté par la présidente du Conseil du Trésor, 2024

Publié par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada  
90 rue Elgin, Ottawa, Ontario, K1A 0R5, Canada

No de catalogue BT22-284/2024F-PDF  
ISBN: 978-0-660-72251-1

Ce document est disponible sur le site Web du gouvernement du Canada à l'adresse [www.canada.ca](http://www.canada.ca)

Ce document est disponible en médias substituts sur demande.

Nota : Pour ne pas alourdir le texte français, le masculin est utilisé  
pour désigner tant les hommes que les femmes.

Also available in English under the title: What We Heard Report on the Blue Economy Regulatory Review  
Engagement

# Rapport Ce que nous avons entendu dans le cadre de la mobilisation sur l'Examen réglementaire de l'économie bleue

De : Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada et Pêches et Océans Canada

Entre le 14 décembre 2022 et le 31 mars 2023, le gouvernement du Canada a consulté les Canadiens sur :

- la façon dont la réglementation influe sur l'innovation océanique;
- les obstacles réglementaires à une croissance durable sur le plan de l'environnement;
- les moyens d'élaborer des règlements agiles pour répondre aux préoccupations des industries océaniques orientées vers l'avenir.

Les partenaires et les intervenants ont souligné les possibilités pour le Canada d'améliorer les pratiques réglementaires dans l'espace marin afin de soutenir la croissance économique et l'innovation. Le présent document est un résumé de tous les commentaires reçus au cours du processus de mobilisation du public.

## Sur cette page

- Contexte
- Aperçu des consultations

- Thèmes de l'Examen réglementaire de l'économie bleue
  1. Énergie marine renouvelable et protection de l'environnement
  2. Planification spatiale marine
  3. Navires de surface autonomes
  4. Technologies océaniques
  5. Engins et pratiques de pêche durables
- Commentaires communs sur tous les thèmes
- Commentaires dépassant la portée de l'Examen
- Plateforme Parlons des règlements fédéraux
- Conclusion
- Annexe : organisations participantes

## Contexte

### Examens réglementaires ciblés

Le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT) coordonne les examens réglementaires ciblés dans le cadre des efforts du gouvernement visant à moderniser le système de réglementation du Canada. Grâce à cette initiative, les ministères examinent les règlements et les pratiques réglementaires dans des secteurs et des thèmes qui se recoupent afin de déterminer les possibilités de réduire les enjeux et irritants réglementaires et de soutenir la croissance économique et l'innovation, tout en continuant à protéger la santé, la sûreté et la sécurité de la population canadienne et l'environnement.

Ces examens aboutissent à des plans d'action appelés « Feuilles de route réglementaires ». Ces feuilles de route présentent des propositions pouvant comprendre :

- la modification d'autorisations législatives et réglementaires;
- la mise à jour de politiques et de pratiques;

- la détermination de possibilités d'appuyer des technologies émergentes.

Par souci d'ouverture et de transparence, ces feuilles de route tiennent compte des consultations tenues auprès des intervenants et publiées en ligne.

Deux rondes d'examens ont été menées à ce jour, les ministères ayant fait avancer plus de 100 initiatives dans le cadre de six Feuilles de route réglementaires pour soutenir la modernisation de la réglementation dans des secteurs et des thèmes clés. La première ronde (publiée en 2019) était axée sur la santé, les biosciences, l'agroalimentaire, l'aquaculture et le transport. La deuxième ronde (publiée en 2021) était axée sur la numérisation et les réglementations neutres sur le plan technologique, les technologies propres et les normes internationales.

Une troisième ronde d'examens a été lancée en 2022 et était axée sur les chaînes d'approvisionnement et l'économie bleue.

## **Examen réglementaire de l'économie bleue**

En décembre 2019, la ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne a été chargée de diriger l'élaboration d'une stratégie globale de l'économie bleue afin d'orienter les actions et les investissements futurs du gouvernement pour permettre au Canada de développer l'économie de ses océans et de créer de bons emplois pour la classe moyenne et des opportunités pour les communautés côtières, tout en faisant progresser nos objectifs de réconciliation, de conservation et du climat.

De février à juin 2021, Pêches et Océans Canada (MPO) a tenu un processus de mobilisation du public afin d'obtenir des avis concernant les questions posées dans le Document de mobilisation sur la stratégie de l'économie bleue.

En mars 2022, la ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne a publié le rapport Mobilisation au sujet de la stratégie relative à l'économie bleue du Canada – Ce que nous avons entendu, qui constitue un résumé des commentaires reçus au cours du processus de mobilisation. Les Canadiens veulent favoriser une économie bleue qui offre des possibilités de croissance durable et améliore la participation des groupes sous-représentés afin de promouvoir l'équité, de combler les lacunes en matière de compétences sur le marché du travail et de stimuler l'innovation dans l'économie océanique.

Du point de vue de la réglementation, le MPO a entendu ce qui suit :

- il y a un besoin de cohérence entre les administrations pour favoriser une prise de décision fiable;
- les réglementations doivent être souples et adaptées à l'innovation et aux secteurs émergents;
- les réglementations actuelles ne permettent pas à l'industrie de fonctionner avec prévisibilité et certitude;
- le manque de cohérence dans la prise de décision entre les régions et le manque de transparence concernant les facteurs qui influencent la prise de décision sont préoccupants;
- la réglementation canadienne est dépassée, lente à s'adapter et trop lourde.

Compte tenu des commentaires reçus des partenaires et des intervenants, le MPO a annoncé l'Examen réglementaire de l'économie bleue en décembre 2022, menée en partenariat avec le SCT et avec le soutien d'autres ministères fédéraux.

Cet examen aidera la stratégie de l'économie bleue à promouvoir une économie bleue durable et permettra de relever les défis réglementaires et opérationnels et d'explorer des approches innovantes pour saisir les opportunités émergentes au sein de l'économie bleue. Cet examen porte sur :

1. le rôle de la réglementation comme moteur de l'innovation océanique;
2. les obstacles réglementaires et administratifs à une croissance durable sur le plan de l'environnement;
3. les moyens de faciliter l'élaboration de réglementations agiles pour répondre aux préoccupations des industries océaniques orientées vers l'avenir.

## Aperçu des consultations

Pour l'Examen réglementaire de l'économie bleue, le SCT et le MPO ont mené un processus de mobilisation du public du 14 décembre 2022 au 31 mars 2023 en s'appuyant sur la mobilisation relative à la Stratégie de l'économie bleue. Cette mobilisation a permis de cerner cinq thèmes sur lesquels le gouvernement voulait obtenir des commentaires ciblés :

- l'énergie marine renouvelable et la protection de l'environnement;
- la planification spatiale marine;
- les navires de surface autonomes;
- les technologies océaniques;
- les engins et pratiques de pêche durables.

La mobilisation a permis de recueillir 101 réponses sur la plateforme Parlons des règlements fédéraux du SCT et des soumissions par courriel couvrant les cinq thèmes. Des commentaires ont été reçus de la part de divers intervenants et partenaires, notamment des individus, des organisations autochtones, des provinces, l'industrie ou des associations industrielles, des organisations non gouvernementales, des universités et des syndicats. L'annexe présente une liste de toutes les organisations participantes.

# Commentaires par thème de l'Examen réglementaire de l'économie bleue

## 1. Énergie marine renouvelable et protection de l'environnement

Avec ses immenses étendues d'eau au large des côtes et à l'intérieur des terres, le Canada a la possibilité d'exploiter le potentiel offert par l'énergie marine renouvelable (EMR). Les vents de terre, les marées, les vagues de l'océan et le courant des rivières recèlent de l'énergie que l'on peut utiliser pour faire fonctionner des turbines et produire de l'électricité, réduisant ainsi notre dépendance à l'égard des combustibles fossiles. Bien que le secteur de l'énergie marine au Canada soit encore relativement petit, il existe un intérêt et une demande croissants pour atteindre les objectifs en matière de changements climatiques. Ce désir d'activité accrue entraînera une nécessité croissante d'approuver des projets d'énergie marine renouvelable.

C'est ce thème qui a suscité le plus d'intérêt. La plupart des commentaires ont porté sur les questions liées à la réglementation et aux pratiques réglementaires concernant l'examen et l'autorisation des projets d'EMR et sur les recommandations d'améliorations. Plusieurs intervenants ont exprimé des préoccupations concernant la clarté, la cohérence, le caractère opportun et la coordination des processus et de la prise de décision. Les questions suivantes ont été soulevées :

- le manque de clarté du cadre réglementaire et des orientations associées fait qu'il est difficile d'attirer des investissements et crée des obstacles au développement du secteur des EMR au Canada;
- les processus d'examen et d'autorisation des projets sont complexes et longs, ce qui entraîne des retards qui ont une incidence sur la viabilité commerciale et financière des projets;
- la perception d'incohérence dans la manière dont les projets sont examinés et dans la manière dont les risques sont évalués dans les

- décisions d'autorisation de projet soulève des questions sur l'équité, ce qui sape la confiance des promoteurs dans le processus réglementaire;
- le manque de communication et/ou d'information concernant la coordination ou non des processus réglementaires entre les juridictions et la manière dont celle-ci est effectuée, le cas échéant, ajoute à l'incertitude quant aux calendriers des projets.

Plusieurs recommandations ont été formulées sur la façon dont le régime législatif et réglementaire des EMR pourrait être amélioré, notamment :

- améliorer la transparence en rendant publics les lignes directrices et le cadre d'évaluation des risques utilisé pour l'évaluation des projets et en les mettant à jour de concert avec les intervenants concernés;
- adopter une approche fondée sur le risque pour évaluer les projets d'EMR, selon laquelle l'évaluation est proportionnelle au risque posé par le projet, de sorte que les projets à petite échelle et à faible impact soient l'objet d'un fardeau réglementaire moindre que les projets à grande échelle à plus haut risque;
- accroître la souplesse de la réglementation des projets d'EMR pour répondre aux défis de l'EMR (comme le déroulement progressif des mises en œuvre et les défis associés à la nature du financement) et mieux faciliter l'innovation;
- améliorer la coopération entre les organismes de réglementation, y compris au sein du gouvernement fédéral et entre les différents ordres de gouvernement (par exemple, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux) pour assurer la cohérence des cadres, la prise de décision en temps opportun, la cohérence de la prise de décision et l'harmonisation des priorités;
- tenir compte des avantages des projets d'EMR et d'énergie propre et de leur potentiel à appuyer les objectifs du gouvernement du Canada en matière de changements climatiques dans le cadre de l'évaluation des risques et du processus de prise de décision;

- s'appuyer sur l'ensemble des données internationales sur les projets d'EMR, y compris les pratiques exemplaires et les enseignements tirés, pour contribuer à la prise de décision fondée sur des données probantes;
- établir des partenariats avec des intervenants disposant d'une infrastructure existante qui pourrait être utilisée pour mener des projets pilotes de technologies en EMR avant de les déployer à plus grande échelle.

Alors que de nombreux participants ont dit soutenir les efforts visant à améliorer les processus réglementaires auxquels sont soumis les projets d'EMR pour des raisons économiques et environnementales, d'autres intervenants ont prévenu que le développement de l'EMR doit tenir compte des effets potentiels sur les utilisateurs existants de l'océan (par exemple, les collectivités autochtones et côtières ainsi que les pêcheurs) et sur le milieu marin. De même, les participants ont encouragé le gouvernement du Canada à tenir compte des perturbations ou des dommages potentiels causés par les projets d'EMR aux espèces et aux écosystèmes marins lors de l'examen des demandes de projets et à envisager de limiter les activités d'exploration de l'EMR dans les aires marines protégées.

Reconnaissant le large éventail de points de vue sur ce thème, de nombreux partenaires et intervenants ont souligné la valeur de la consultation pour assurer la prise en compte de tous les points de vue dans le cadre des futures évaluations de projets d'EMR proposés. Il a été mentionné que cette approche aiderait à déterminer les possibilités de réduire et de compenser tout effet négatif potentiel des futurs projets d'EMR.

Enfin, plusieurs participants ont mentionné les lacunes dans les connaissances et les données sur les espèces (répartition et abondance), les données géospatiales et l'interaction entre les technologies en EMR (par exemple, les éoliennes) et l'écosystème environnant, qui ne permettent pas de comprendre pleinement les risques.

Pour combler ces lacunes, les participants ont souligné la nécessité de nouvelles collectes de données et de sondages. Ils ont également proposé d'utiliser les enseignements tirés et les données découlant de l'expérience d'autres pays qui ont entrepris des projets et des recherches sur l'EMR ainsi que d'investir dans des programmes académiques et des recherches pour bâtir une expertise pertinente.

## **2. Planification spatiale marine**

La planification spatiale marine (PSM) est un processus internationalement reconnu en cours dans plus de 100 pays qui vise à répondre par une approche intégrée aux pressions accrues dans l'espace océanique et aux multiples pressions exercées sur les ressources marines et côtières.

Les principaux moteurs de la PSM sont de :

- soutenir et de permettre la croissance bleue dans les secteurs océaniques existants et émergents (par exemple, l'énergie marine renouvelable);
- protéger et de conserver les zones d'importance;
- gérer les conflits et les compromis dans les zones océaniques surpeuplées;
- maximiser l'utilisation de l'espace océanique pour obtenir des résultats durables.

Réfléchissant de manière générale à la PSM, les participants ont exprimé leur soutien à l'égard de ses avantages escomptés et ont plaidé en faveur d'une approche dynamique de la PSM qui puisse s'adapter aux développements futurs.

En ce qui a trait aux exigences réglementaires et aux lacunes de la PSM, les problèmes ci-dessous ont été soulevés :

- degré de clarté législative et réglementaire pour guider le processus;
- complexité des rôles fédéral, provincial, local et autochtone et nécessité connexe d'une prise de décision et d'interventions coordonnées;

- disponibilité d'un financement prévisible, en particulier pour soutenir la mobilisation des partenaires autochtones.

Les participants ont souligné le besoin de clarifier les rôles et les responsabilités des organismes de réglementation fédéraux dans le domaine de la PSM et d'améliorer la collaboration et la coordination au niveau fédéral et entre les ordres de gouvernement fédéral et provincial. Certains participants ont déterminé l'infrastructure existante qui pourrait être utilisée en collaboration avec plusieurs ordres de gouvernement pour des projets pilotes de PSM.

Les participants ont demandé des éclaircissements sur :

- les objectifs et les résultats de la PSM;
- le processus de la PSM;
- la manière dont d'autres considérations, parfois concurrentes, seront intégrées au processus, comme le progrès économique, les changements climatiques et les activités de conservation et de restauration.

Un intervenant a proposé d'intégrer la « prise en compte de l'océan » pour équilibrer ces considérations. La prise en compte de l'océan consiste à mesurer les valeurs économiques, sociales et environnementales de l'océan, permettant ainsi aux décideurs de comprendre les compromis et les synergies entre les utilisations de l'océan. Certaines réponses ont évoqué l'importance de la PSM pour prendre en compte les changements climatiques et la nécessité d'une gestion adaptative.

Même si la nécessité d'une mobilisation des partenaires et des intervenants a été soulevée de manière constante sous les cinq thèmes, ce message était particulièrement fort sous le thème de la PSM, qui a engendré le deuxième taux de réponse le plus élevé. Les participants ont souligné le besoin de :

- mobiliser tous les détenteurs de droits autochtones concernés, les provinces, les territoires et d'autres intervenants dès le début du

processus de PSM pour obtenir leur adhésion;

- s'appuyer sur l'expertise académique et des organisations non gouvernementales en matière de PSM pour aider à élaborer des processus et des plans;
- faire appel à une expertise internationale en PSM pour découvrir ce qui a fonctionné ailleurs, comme dans l'Union européenne.

Certains participants ont recommandé diverses structures de gouvernance de la PSM qui comprennent tous les partenaires et intervenants concernés pour guider les futurs efforts en PSM dans les domaines de planification. Ces idées visent à officialiser la gouvernance pour garantir que les intervenants sont représentés dans le processus et qu'il existe un financement adéquat pour soutenir leur mobilisation.

### **3. Navires de surface autonomes**

Les navires de surface autonomes et les thèmes interdépendants de la connectivité, de l'automatisation, de la numérisation, de la robotique et des données massives vont remodeler fondamentalement le secteur maritime, tant au niveau national qu'international. Ceux-ci représentent une occasion importante :

- d'améliorer la compétitivité économique du Canada et l'efficacité de nos corridors commerciaux;
- de renforcer la sûreté et la sécurité maritimes;
- de contribuer à la création d'emplois et de possibilités de croissance pour les Canadiens.

Toutefois, ils seront également extrêmement perturbateurs. À partir de cette décennie, ce changement aura une incidence sur le marché du travail, l'emploi, la consommation d'énergie, les émissions ainsi que sur les compétences et les connaissances dont les Canadiens ont besoin pour se démarquer dans le secteur maritime à l'échelle internationale.

Les participants ont souligné le large éventail d'applications potentielles de la technologie des navires de surface autonomes, notamment l'acquisition de données de levés hydrographiques, la surveillance côtière, les interventions d'urgence et les services de bateaux-taxis/traversiers, mais ont insisté sur la nécessité de réglementations mises à jour ou nouvelles pour s'adapter à ces types de navires émergents et ces activités nouvelles.

Cela dit, certains participants ont fait une mise en garde contre une modification prématurée des règlements, recommandant de maintenir la mobilisation sur l'élaboration de cadres réglementaires internationaux qui contribueraient à orienter la réglementation canadienne. Plusieurs répondants ont souligné l'importance que les organismes de réglementation fédéraux canadiens collaborent pour soutenir la mise en place de normes internationales par l'Organisation maritime internationale (OMI) qui orienteront l'approche réglementaire du Canada pour ce qui est des navires de surface autonomes. D'autres participants ont indiqué que si les normes de l'OMI étaient intégrées au cadre réglementaire du Canada, plus de possibilités devraient être offertes aux intervenants de l'industrie canadienne pour façonner les normes au cours de leur élaboration.

Les participants ont également exprimé un intérêt à l'égard de ce qui suit :

- comprendre comment les exigences réglementaires existantes en vertu de la législation pertinente (par exemple, la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001*) seront interprétées pour s'appliquer aux navires de surface autonomes;
- faire en sorte que ce qui constitue un navire de surface autonome soit clairement défini;
- faire en sorte que les futures réglementations sur les navires de surface autonomes s'appliquent également aux petits navires de surface autonomes utilisés pour la recherche et le développement;
- protéger la sécurité publique et l'environnement, sans trop de contraintes en innovation;

- créer des bacs à sable <sup>1</sup> réglementaires où pourraient avoir lieu les essais, la recherche et le développement pour les navires autonomes et les technologies associées.

Les participants ont également critiqué la clarté du processus de demande et d'approbation pour les navires de surface autonomes, indiquant que la dernière version des normes de l'industrie devrait être mentionnée dans la politique existante du gouvernement du Canada. De même, des préoccupations ont été exprimées quant à la nécessité de demandes distinctes pour chaque activité du même navire de surface autonome, ce qui, selon les participants, pourrait conduire à une redondance et à une inefficacité pour les exploitants. Il a également été souligné que la politique de Transports Canada relative aux navires de surface autonomes est limitée aux navires d'une longueur inférieure à 12 mètres et d'un tonnage brut inférieur à 15, ce qui laisse un vide pour les navires autonomes plus grands.

Les participants ont parlé d'un manque de règlements et de directives précisément pour les véhicules sous-marins autonomes (VSA), qui sont en service depuis des décennies, ce qui crée une incertitude selon les intervenants. Ils ont souligné la nécessité de réglementations claires et raisonnables qui remédient à cette incertitude et garantissent la sécurité et la protection de l'environnement sans freiner l'innovation.

Tout en reconnaissant les progrès de la technologie relative aux navires de surface autonomes, certains participants ont mentionné qu'il est peu probable que le transport maritime entièrement autonome remplace les membres d'équipage humains dans un avenir proche et ont souligné l'importance d'adopter une approche centrée sur l'humain garantissant la sûreté et la sécurité des membres d'équipage.

## 4. Technologies océaniques

Le secteur canadien des technologies océaniques est une industrie transversale de technologie avancée axée sur les produits et services permettant de comprendre et de travailler dans l'océan ou de l'utiliser. Le secteur est composé d'entreprises, d'institutions et d'organisations qui se consacrent à la technologie, à l'éducation, à la formation, à la recherche et au développement, à la promotion, à la diffusion et à l'application des technologies liées à l'océan et à la mer.

La technologie est utilisée pour apporter des solutions et générer des gains d'efficacité par l'exploration, le développement, la surveillance et l'utilisation sûrs et durables des ressources océaniques. Les technologies océaniques sont un facteur clé et sont définies comme un secteur horizontal applicable à des segments verticaux basés sur l'océan tels que le transport maritime, la pêche commerciale, la défense, l'énergie extracôtière, la surveillance environnementale et le tourisme maritime.

Grâce à ce large éventail d'intervenants, le thème des technologies océaniques a recueilli des commentaires et des observations de la part de l'écosystème d'innovation canadien qui élabore des solutions nouvelles et novatrices pour le secteur océanique et de représentants du secteur traditionnel axés sur les avantages de la mise en œuvre de nouvelles innovations technologiques océaniques.

Les participants ont souligné que, si la rationalisation de la réglementation est claire, concise et permet une mobilisation multiministérielle efficace, elle facilitera la capacité de l'industrie canadienne des technologies océaniques à tester et à vérifier de nouvelles innovations, améliorant ainsi le potentiel de commercialisation de ces technologies.

Plusieurs intervenants, représentant une partie importante du secteur canadien des technologies océaniques, ont souligné le besoin de pérenniser les cadres réglementaires afin qu'ils suivent le rythme des progrès technologiques pour s'assurer que les réglementations et les politiques ne

deviennent pas obsolètes. Ils ont indiqué que cette souplesse indispensable pourrait être assurée au moyen d'outils d'expérimentation, comme des bacs à sable réglementaires. Ces initiatives pourraient tirer parti des installations et infrastructures existantes pour établir des bacs à sable réglementaires dans le but de tester/mettre au point des navires autonomes, des capteurs à distance, des TI et d'autres technologies océaniques, ce qui contribuerait à accélérer la commercialisation.

Les participants ont souligné que, compte tenu du rythme rapide des progrès technologiques, il est nécessaire que les règlements et les politiques suivent le rythme afin que le milieu marin et les secteurs tributaires de l'océan puissent bénéficier de ces progrès.

À titre d'exemple, un intervenant a fait remarquer qu'il existait actuellement des technologies qui pourraient être utilisées pour réduire les déchets de poisson, mais que les règlements en vigueur pourraient entraver la capacité de tirer parti de ces innovations. De même, les participants ont mentionné le manque d'orientations ou de règlements pour soutenir la mise en place et l'adoption de systèmes de propulsion électrique pour les navires. L'industrie a indiqué que les mécanismes d'examen et d'approbation existants pour les projets novateurs dans ce secteur peuvent prendre d'un à deux ans, ce qui fait craindre un risque pour ces projets et un risque non remboursable pour les investisseurs.

Le captage et la séquestration du carbone ont été retenus comme un autre exemple de projet tourné vers l'avenir du secteur océanique qui est entravé par des structures réglementaires qui freinent l'innovation. Il a été recommandé d'élaborer un cadre juridique et réglementaire permettant l'élaboration de projets de captage et de stockage du carbone en mer. Les participants ont demandé au gouvernement du Canada d'ajouter le dioxyde de carbone à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* afin de pouvoir mener des recherches et des essais sur le captage du dioxyde de carbone.

Un groupe d'intervenants a proposé une amélioration ciblée du processus d'autorisation pour les nouvelles technologies destinées aux systèmes de gestion des déchets à bord des navires. Les participants ont encouragé les organismes de réglementation fédéraux à explorer la possibilité de modifier la *Loi sur la marine marchande du Canada* et/ou ses règlements connexes afin d'élargir le pouvoir du ministre des Transports de délivrer des certificats autorisant ces nouvelles technologies, ce qui rendrait le cadre réglementaire plus souple.

Compte tenu de l'ampleur du thème des technologies océaniques, les participants ont recommandé que l'effort de soutien de ce secteur s'inscrive dans le cadre d'un plan global élaboré en partenariat avec les utilisateurs du milieu marin, avec, par exemple, un financement et des incitatifs pour soutenir une transition sûre vers une énergie propre.

## **5. Engins et pratiques de pêche durables**

La pêche durable consiste à pêcher d'une manière qui soutient les objectifs socioéconomiques actuels sans compromettre la capacité à répondre aux besoins futurs. Cependant, des espèces non ciblées, comme les baleines et les tortues de mer en voie de disparition, peuvent se retrouver empêtrées dans des engins de pêche utilisés ou abandonnés, perdus ou rejetés (EPAPR, ou « engins fantômes »), provoquant de graves blessures ou la mort et compromettant le rétablissement à long terme de ces espèces. Des études récentes indiquent que les engins fantômes représentent jusqu'à 70 % des macroplastiques présents dans les océans. Les engins fantômes ont également un effet négatif sur les animaux marins, l'environnement côtier et marin ainsi que les stocks de poissons mondiaux.

Des engins de pêche plus durables et des mesures visant à prévenir et à contrer la menace que représentent les engins de pêche pour les espèces en voie de disparition et les engins fantômes pour l'écosystème marin sont essentiels pour soutenir l'effort pangouvernemental visant à faire progresser l'économie circulaire, satisfaire aux exigences de la *Loi sur les*

*espèces en péril*, réaliser le Programme zéro déchet de plastique du Canada et respecter nos engagements en vertu de la Plan d'Action Pancanadien visant l'atteinte de zéro déchet de plastique. L'examen des politiques et des règlements concernant l'utilisation d'engins de pêche durables est une étape importante pour assurer l'avenir de nos océans.

## **Engins de pêche**

Réfléchissant à l'incidence des engins de pêche sur le milieu marin, plusieurs intervenants ont exprimé leur soutien aux innovations en matière d'engins de pêche durables, en faisant remarquer que ces innovations sont cruciales pour la croissance de l'industrie sans nuire aux écosystèmes océaniques. Des préoccupations ont toutefois été exprimées au sujet des processus d'autorisation pour tester et mettre en œuvre ces nouvelles innovations et configurations d'engins. Les participants ont souligné l'importance de prévoir de la souplesse dans la réglementation pour promouvoir et faciliter les innovations (par exemple, les matériaux biodégradables pour les engins de pêche) et pour empêcher que les règlements deviennent un obstacle à l'innovation.

La réduction de l'incidence des engins fantômes a également été présentée comme une préoccupation majeure pour plusieurs intervenants du milieu marin, notamment les organisations de pêche et leurs membres. Plusieurs répondants ont demandé au gouvernement du Canada de poursuivre ses initiatives en cours afin de soutenir les efforts de récupération et d'investir dans des activités de tests collaboratifs pour la technologie émergente des engins « sans danger pour les baleines » (par exemple, les engins sans corde) et dans des incitations à adopter de nouvelles technologies pour les engins.

Les participants ont formulé des recommandations pour :

- adapter les règlements pour les rendre plus flexibles afin d'offrir davantage d'options pour l'enlèvement des engins de pêche abandonnés;

- simplifier et améliorer la clarté du processus de déclaration des engins perdus;
- intégrer des technologies préventives à la gestion des pêches pour lutter contre les engins fantômes;
- adopter une approche propre à la pêche pour mettre en œuvre une réglementation sur les engins de pêche sans danger pour les baleines;
- utiliser plus de matériaux biodégradables et moins de plastiques dans les engins de pêche.

Les participants ont également demandé au gouvernement d'apporter son soutien par d'autres moyens, notamment en investissant dans :

- des programmes de formation et de certification pour soutenir l'industrie de la pêche;
- l'élaboration de programmes d'élimination et de recyclage des engins en fin de vie afin d'éviter un stockage mal géré des engins sur terre;
- d'autres recherches et données scientifiques sur les types d'engins de pêche durables;
- des données sur la façon dont les déchets pénètrent dans les milieux marins, leurs effets sur les écosystèmes et les activités qui contribuent au problème;
- la transition vers des flottes de pêche électriques et hybrides.

## **Pratiques de pêche**

Plusieurs participants ont souligné l'importance des pratiques de pêche durables et de la protection des habitats marins pour soutenir la biodiversité. Ils ont suggéré des pistes pour y parvenir, soit :

- les pêches communautaires;
- les pêches par propriétaire-exploitant;
- les méthodes de pêche à faible impact;
- une approche écosystémique pour la gestion des pêches;
- une gouvernance conjointe avec les collectivités autochtones.

On a également réclamé une plus grande prévisibilité concernant les règles de la pêche cyclique, notamment qu'elles soient rendues publiques le plus tôt possible afin de soutenir la capacité de planification de l'industrie.

Enfin, une préoccupation a été exprimée au sujet de la sensibilité des données socioéconomiques et des données sur l'activité de pêche, en particulier pour les pêcheurs indépendants. Ce participant considère que les pêcheurs estiment que cette information ne devrait pas être rendue publique, même sous des formes agrégées, afin d'éviter des effets potentiels sur les entreprises de pêche indépendantes, notamment des pertes financières ou une baisse de rentabilité.

## **Commentaires communs sur tous les thèmes**

Les partenaires et les intervenants ont soulevé plusieurs points qui s'appliquent aux cinq thèmes de l'Examen réglementaire de l'économie bleue.

Presque tous les participants ont souligné la nécessité d'une approche holistique concernant les politiques et les cadres réglementaires relatifs au milieu marin, qui prend en compte leur incidence sur l'économie, les changements climatiques, la biodiversité, l'infrastructure et les utilisateurs actuels des océans. L'importance de concilier les occasions de développement économique avec les objectifs environnementaux et liés à la durabilité a également été régulièrement évoquée. Les participants ont souligné la possibilité d'entretenir et de protéger les écosystèmes marins comme étant un moyen de favoriser et de développer l'économie bleue d'une manière durable.

L'importance de la collaboration de tous les ordres de gouvernement est un autre thème commun. Les participants ont mentionné l'importance que tous les organismes de réglementation travaillent pour atteindre les mêmes objectifs, en faisant remarquer que lorsque des processus multiples, concomitants, qui se chevauchent mais sont sans rapport entre eux se

produisent simultanément, cela peut conduire à la confusion, à la paralysie de l'analyse et à la fatigue des partenaires et des intervenants à l'égard des consultations. Il peut en découler une utilisation inefficace des ressources et des capacités et un blocage des progrès vers l'atteinte des objectifs stratégiques.

Enfin, les partenaires et les intervenants ont exprimé le désir quasi unanime de participer à la prise de décision et de saisir les occasions que présente l'économie bleue. Les participants ont constamment demandé au gouvernement du Canada de réfléchir de manière créative à la possibilité d'avoir des processus ouverts, transparents et collaboratifs qui font participer tous les partenaires, intervenants et collectivités concernés.

## **L'importance de la participation autochtone**

Les partenaires et intervenants autochtones et non autochtones ont souligné l'importance de la participation autochtone à la prise de décision concernant les aires marines, particulièrement en raison des effets que les modifications apportées aux cadres réglementaires dans l'espace marin pourraient avoir sur les collectivités autochtones.

Plusieurs participants ont réclamé une reconnaissance plus profonde du savoir autochtone et de son potentiel de contribuer à l'utilisation durable des ressources marines d'une manière qui accorde la priorité aux objectifs concernant l'environnement et les changements climatiques.

Les partenaires autochtones ont laissé entendre que l'atténuation des effets des changements climatiques et l'adaptation à ceux-ci devraient constituer un thème plus important dans une future Stratégie de l'économie bleue, compte tenu en particulier de la vulnérabilité de l'Arctique aux changements climatiques. Ils ont également souligné le besoin de faire preuve de prudence à l'égard des technologies émergentes afin de donner la priorité à la santé de la planète et au bien-être des populations.

Enfin, plusieurs partenaires autochtones ont souligné une capacité limitée à participer aux consultations et aux activités de mobilisation et ont appelé le gouvernement du Canada à explorer des mécanismes qui permettraient de mieux soutenir la participation autochtone. L'obligation du gouvernement du Canada de consulter les partenaires autochtones sur tout changement réglementaire ou projet ayant une incidence sur leurs droits et intérêts a également été soulevée.

## Commentaires dépassant la portée de l'examen

Outre les commentaires mentionnés ci-dessus, plusieurs participants ont profité de l'occasion pour fournir des commentaires ne concernant pas la réglementation ou dépassant la portée de l'Examen réglementaire de l'économie bleue. Ces commentaires portaient entre autres sur :

- la pénurie généralisée de la main-d'œuvre au Canada et son incidence sur le secteur du poisson et des fruits de mer;
- les limites au recours à des travailleurs étrangers temporaires pour certains postes du secteur maritime;
- les nouvelles technologies commercialisées à l'intention du gouvernement du Canada;
- le manque de ressources de certains ministères et organismes fédéraux pour mener convenablement leurs activités;
- les activités de gestion des pêches et les politiques sur la cueillette d'espèces précises;
- des généralités ne portant pas sur des questions réglementaires particulières pouvant donner lieu à des mesures dans le cadre de cet examen;
- des questions ne relevant pas de la compétence fédérale;
- la suggestion de créer un fonds destiné à couvrir les coûts d'élimination et de recyclage des engins de pêche perdus.

Ces commentaires ont été transmis aux organisations concernées à titre d'information.

## Plateforme Parlons des règlements fédéraux

Le SCT et le MPO ont adopté une approche de mobilisation hybride pour cette consultation en combinant l'utilisation de la nouvelle plateforme en ligne Parlons des règlements fédéraux et le mécanisme de mobilisation plus traditionnel pour la réglementation, la *Gazette du Canada*. Il s'agissait de la première fois que la plateforme Parlons des règlements fédéraux était utilisée pour un examen réglementaire ciblé. Grâce à cette plateforme, le SCT et le MPO ont pu :

- accroître la sensibilisation aux initiatives de modernisation de la réglementation;
- inviter les participants qui ne connaissent peut-être pas bien les plateformes traditionnelles de consultation en matière de réglementation (c'est-à-dire la *Gazette du Canada*) à participer à la conversation sur les examens réglementaires.

En permettant aux participants de publier des commentaires, de répondre aux messages d'autrui et de raconter des expériences plus détaillées au moyen d'anecdotes, les outils interactifs en ligne de la plateforme visent à favoriser la conversation et à accueillir de nouvelles façons d'échanger et d'exprimer des idées. La plateforme permet également au gouvernement de répondre aux questions des participants et d'effectuer un suivi de la mobilisation en temps réel.

L'approche retenue pour la mobilisation a été globalement fructueuse, car de nombreuses observations ont répondu directement aux questions posées pour chaque thème et donné lieu à des commentaires de qualité. La plateforme en ligne a été bien accueillie, même si certains intervenants ont

critiqué sa convivialité, indiquant qu'il était compliqué de s'y retrouver. Le SCT tiendra compte de ces commentaires pour les futures consultations réglementaires.

## Conclusion

Le gouvernement du Canada remercie tous les participants de leurs commentaires. Les observations et les commentaires ont été transmis aux ministères et organismes concernés. Les observations seront essentielles pour orienter la Feuille de route réglementaire pour l'Examen réglementaire de l'économie bleue, qui est rédigée par le MPO avec d'autres ministères participants et le soutien du SCT. Une fois terminée, la Feuille de route réglementaire sera publiée en ligne. Pour toute question ou commentaire concernant cette consultation, envoyez un courriel à l'adresse [BlueEconomy-EconomieBleue@dfo-mpo.gc.ca](mailto:BlueEconomy-EconomieBleue@dfo-mpo.gc.ca).

Si vous souhaitez être tenu au courant des [Examens réglementaires ciblés et d'autres activités de modernisation de la réglementation du gouvernement du Canada](#), inscrivez-vous sur la [plateforme Parlons des règlements fédéraux](#) ou par courriel, à l'adresse [regulation-reglementation@tbs-sct.gc.ca](mailto:regulation-reglementation@tbs-sct.gc.ca), pour figurer sur la liste de distribution des bulletins de nouvelles et d'autres mises à jour.

## Annexe : Organisations participantes

Administration portuaire Vancouver-Fraser

Association des pilotes maritimes du Canada (APMC)

Association professionnelle des courtiers immobiliers du Québec (ACPIQ)

Atlantic Canada Offshore Developments (ACOD)

Atlantic Chican Seafood Ltd

Conseil du poisson de fond de l'Atlantique

BC Commercial Fishing Association

Bureau du Nionwentsio, Nation Huronne-Wendat

Canards Illimités Canada (CIC)  
Centre for Ocean Ventures and Entrepreneurship (COVE)  
Centre national d'expertise en pilotage maritime  
Cermaq Canada  
Chambre de Commerce Maritime (CCM)  
Clark's Harbour Seafood Ltd  
Collège communautaire de la Nouvelle-Écosse  
Comité consultatif de l'environnement Kativik (CCEK)  
Comité mixte de gestion des pêches (FJMC)  
Conseil canadien des pêches (CCP)  
Conseil des peuples autochtones des Maritimes (CPAM)  
Conseil du milieu marin du Nunavut (CMMN)  
Conseil International pour les corridors maritimes intelligents (CI CMI)  
Conseil national de recherches du Canada (CNRC)  
Coopérative des Capitaines Propriétaires de la Gaspésie (ACPG)  
DeepSense  
Énergies marines renouvelables Canada (MRC)  
Établissement métis de Kikino  
Fédération des pêcheurs indépendants du Canada (FPIC)  
Fisheries and Marine Institute de l'Université Memorial de Terre-Neuve (MI)  
Fondation SOI  
Fondation TBuck Suzuki  
Fundy North Fishermen's Association  
Fundy Ocean Research Centre for Energy (FORCE)  
Glas Ocean Electric  
Hammurabi Marine Consulting  
Kwanlin Dün First Nation  
L'Union des pêcheurs des Maritimes (UPM)  
Ministère des Pêches, des Forêts et de l'Agriculture, gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador  
Ministère des Ressources naturelles et des Énergies renouvelables, gouvernement de la Nouvelle-Écosse

Net Zero Atlantic  
Ocean Legacy Foundation  
Ocean Networks Canada (ONC)  
Ocean Wise  
Open Ocean Robotics  
Premières Nations de Maa-nulth Treaty Society  
Première Nation des Innus Essipit  
Société pour la nature et les parcs du Canada (SNAP)  
Regroupement des pêcheurs professionnels du sud de la Gaspésie (RPPSG)  
RDL Fishery  
Resqunit Canada Inc.  
Saab Seaeye  
Syndicat des travailleurs du poisson, de l'alimentation et des secteurs connexes (FFAW-UNIFOR)  
Syndicat international des marins canadiens (SIMC)  
Supergrappe des océans du Canada  
Sustainable Marine Energy (SME)  
Université Dalhousie  
Université d'Ottawa  
Université de Nouvelle-Galles du Sud (UNSW Sydney)

---

## Notes de bas de page

- 1 Un bac à sable réglementaire est un espace conçu et contrôlé par un organisme de réglementation qui est destiné à permettre des essais supervisés de nouveaux produits ou processus avant leur entrée complète sur le marché.

