



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

## Comité permanent des pêches et des océans

---

FOPO • NUMÉRO 090 • 1<sup>re</sup> SESSION • 42<sup>e</sup> LÉGISLATURE

---

TÉMOIGNAGES

**Le jeudi 22 mars 2018**

**Président**

**M. Scott Simms**



## Comité permanent des pêches et des océans

Le jeudi 22 mars 2018

• (0845)

[Traduction]

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

Bienvenue. Nous allons poursuivre notre étude sur la question des politiques sur la longueur des bateaux. Une motion nous a été présentée par M. Ken McDonald, de la belle circonscription d'Avalon, presque aussi belle que la mienne.

Nous allons commencer aujourd'hui notre première série de questions. Nous aurons deux séries.

Nous allons entendre les représentants du ministère des Transports. Nous accueillons Jane Weldon, directrice générale, Sécurité et sûreté maritimes. Madame, c'est un plaisir de vous voir ce matin.

Nous accueillons Luc Tremblay, directeur exécutif, Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens et sécurité nautique. Votre carte de visite doit être très grande, monsieur, avec ce long titre.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada est également avec nous aujourd'hui. Nous accueillons Jean Laporte, chef des opérations et Marc-André Poisson, directeur, Enquêtes maritimes. Messieurs, c'est un plaisir de vous voir.

Nous vous remercions tous d'être venus.

Chaque groupe dispose d'un maximum de 10 minutes pour faire son exposé, il sera suivi des questions des députés.

Nous allons commencer par le ministère des Transports.

Madame Weldon, vous avez la parole.

**Mme Jane Weldon (directrice générale, Sécurité et sûreté maritime, ministère des Transports):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci beaucoup de me donner l'occasion de m'adresser au comité permanent de la Chambre des communes.

[Français]

En tant que directrice générale de la Sécurité et de la sûreté maritimes à Transports Canada, je connais bien l'importance des enjeux présentés au Comité.

Le rôle principal de Transports Canada est d'assurer la sécurité, la sûreté et la responsabilité à l'égard de l'environnement ainsi que la stabilité économique du réseau de transport du Canada. Nous sommes le deuxième ministère de réglementation en importance au sein du gouvernement du Canada. Le ministère est responsable de la législation et de la réglementation qui régissent tous les modes de transport.

[Traduction]

En revanche, le mandat du ministère des Pêches et des Océans est axé sur la gestion des pêches au Canada et le soutien de la croissance

économique dans le secteur des pêches des Maritimes, contribuant ainsi à la durabilité des écosystèmes aquatiques et assurant la sécurité et la sûreté sur les eaux.

Le ministère des Pêches et des Océans, le MPO, est responsable de la réglementation, des politiques et de la planification en matière de gestion des pêches en vertu de la Loi sur les pêches et ses règlements. Par l'intermédiaire de la Garde côtière canadienne, le MPO est évidemment également responsable de la recherche et du sauvetage des bateaux de pêche et autres bâtiments, ainsi que des services de communications et de trafic maritimes en vertu de la Loi sur les océans. Transports Canada et le MPO travaillent en étroite collaboration dans de nombreux dossiers.

Le programme de sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada élabore et administre un nombre considérable de règlements, mais aussi les politiques, lignes directrices et procédures opérationnelles associées à ces règlements. Ceux-ci sont tous établis dans le but de faire progresser la sécurité et la sûreté du réseau de transport maritime du Canada, tout en s'assurant qu'il reste responsable de l'environnement et durable sur le plan économique.

Nous sommes responsables de la création et la mise en application des règles, afin d'établir des normes minimales de sécurité pour la conception, la construction et l'exploitation de toutes les composantes du secteur maritime et de nous assurer de la qualification des gens de mer. Nous nous acquittons également de notre fonction de surveillance en délivrant des licences, des certificats et des permis, en procédant à des inspections et des vérifications et au besoin, en appliquant les diverses dispositions de nos règlements.

[Français]

Sécurité et sûreté maritimes est le chef de file du Canada au sein de l'Organisation maritime internationale, ou OMI, et d'autres entités sur la scène internationale qui établissent les règles internationales pour l'industrie maritime. Les conventions internationales qui sont négociées à l'OMI, puis adoptées par le Canada, se reflètent dans la législation et la réglementation canadienne qui régissent le transport maritime.

• (0850)

[Traduction]

Le cadre législatif du secteur maritime est constitué principalement de la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001; la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le pilotage et la Loi sur la sûreté du transport maritime. Des règlements sont également pris en vertu de ces lois, dont le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche est le plus important, à mon avis, pour le Comité.

[Français]

Le 13 juillet 2017, la phase 1 du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche est entrée en vigueur. Ce règlement s'applique aux bateaux de pêche d'une longueur d'au plus 24,4 mètres et d'une jauge brute maximale de 150 tonneaux. Il établit de nouvelles exigences de sécurité pour les équipements, l'exploitation et la stabilité des bâtiments fondées sur la longueur de la coque et les types d'exploitation et de voyage. Par exemple, tous les petits bateaux de pêche sont tenus d'avoir des engins de sauvetage individuels à bord selon la longueur de leur coque.

[Traduction]

La phase 1 du règlement répond à plusieurs recommandations en suspens du Bureau de la sécurité des transports concernant la sécurité des bateaux de pêche et cherche à réduire le nombre de décès dans ce secteur. Le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche vise également le renouvellement actuel du parc de bateaux de pêche.

Au cours des dernières années, de nombreux propriétaires de bateaux de pêche ont choisi de remplacer leurs bateaux vieillissants par de nouveaux bâtiments afin de tirer parti des changements apportés par le MPO aux politiques sur le remplacement des bateaux ou pour améliorer l'efficacité et la capacité. Comme la majeure partie de la flotte n'a pas encore été renouvelée, les changements aux règles proposées par le MPO justifient d'autant plus les modifications que nous apporterons aux règlements sur la sécurité des bateaux de pêche.

[Français]

Au cours de la phase 2, des modifications seront apportées au Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche pour mettre à jour les dispositions concernant les exigences en matière de construction des petits bateaux de pêche.

Transports Canada continue à collaborer de près avec les autres ministères et dirigeants de l'industrie des pêches, afin de s'assurer que le nouveau règlement suit l'évolution du temps et protège les pêcheurs, les bateaux et le milieu marin.

[Traduction]

Le but du gouvernement du Canada est de mettre en place des règlements qui favorisent tant la sécurité des navigateurs et des bateaux de pêche que la protection de l'environnement, tout en s'abstenant de faire indûment obstacle à l'industrie des pêches pour s'assurer de sa viabilité sur le plan économique. Transports Canada vise à prévenir les accidents dans la mesure du possible, à protéger les populations à bord des bâtiments en cas d'incident et à rendre possible la détection des bateaux en détresse. Nous prenons notre mandat au sérieux et nous continuerons à mettre notre régime de réglementation à jour dans l'intérêt des Canadiens.

Merci.

[Français]

**Le président:** Merci, madame Weldon.

Monsieur Laporte, vous avez la parole pour dix minutes.

**M. Jean Laporte (administrateur en chef des opérations, Bureau de la sécurité des transports du Canada):** Bonjour, tout le monde.

Monsieur le président et membres du Comité, je vous remercie d'avoir invité le Bureau de la sécurité des transports du Canada à s'adresser au Comité aujourd'hui.

Je m'appelle Jean Laporte, et je suis l'administrateur en chef des opérations. Aujourd'hui, je suis accompagné du capitaine Marc-André Poisson, directeur des Enquêtes maritimes.

[Traduction]

Nous sommes heureux d'apprendre que le Comité mène une étude sur les politiques de longueur des bateaux et l'émission de permis de pêche commerciale au Canada atlantique. Pour le Bureau de la sécurité des transports du Canada, le BST, la sécurité de la pêche commerciale est l'un des enjeux de sécurité auxquels il faut remédier pour rendre le système de transport canadien encore plus sûr. Au cours des 5 dernières années, 43 personnes ont perdu la vie à la suite d'un accident de pêche. C'est-à-dire une moyenne de 8,6 décès chaque année.

Il y a quelques années, le BST a mené une enquête sur les questions de sécurité, concernant les bateaux de pêche afin de mieux comprendre les causes à l'origine des décès à bord des bateaux de pêche commerciale. Cette enquête a permis de cerner plusieurs facteurs systémiques qui méritent une attention particulière, comme la stabilité des bateaux, les engins de sauvetage, les mesures de gestion des pêches et des stocks, la formation, la fatigue, les méthodes de travail sécuritaires et l'approche réglementaire vis-à-vis de la sécurité.

Vu ces constatations, le BST a lancé un appel afin que les autorités fédérales et provinciales ainsi que les leaders de l'industrie de la pêche adoptent des mesures concertées et coordonnées pour remédier à ces facteurs interdépendants. Nous reconnaissons que Transports Canada et l'industrie de la pêche ont pris un certain nombre de mesures de sécurité, mais il faut en faire davantage. La gestion des pêches et des stocks est l'un des domaines dans lesquels peu de progrès ont été réalisés.

Voyons quelques exemples des problèmes de sécurité que nous avons relevés lors de nos enquêtes.

Premièrement, comme vous le savez, Transports Canada réglemente la sécurité des bateaux de pêche, tandis que le ministère des Pêches et des Océans réglemente les activités de pêche. Dans certains cas, le BST a constaté que des bateaux en cause dans un événement n'étaient pas immatriculés par Transports Canada, mais avaient néanmoins obtenu un permis de pêche du MPO. Les bateaux de pêche *Sea Serpent* et *Pop's Pride* en sont deux exemples récents.

Cette lacune dans la coordination de la surveillance réglementaire représente un risque que des pêcheurs titulaires de permis pêchent à bord de bateaux non sécuritaires. Une approche coordonnée permettrait au MPO de vérifier systématiquement l'immatriculation des bateaux de pêche auprès de Transports Canada avant de délivrer un permis de pêche, ce qui aiderait à remédier au problème. En Colombie-Britannique, le MPO a mis en oeuvre une politique régionale pour s'assurer que les bateaux de pêche commerciale enregistrés auprès du MPO sont également immatriculés par Transports Canada. Or, cette politique n'a pas été adoptée dans la région atlantique.

Deuxièmement, les travaux de ces deux ministères se chevauchent dans certains domaines. Sans coordination étroite, cela peut entraîner une certaine confusion et des difficultés pour les pêcheurs. Par exemple, le BST a constaté que le MPO et Transports Canada emploient des méthodes différentes pour déterminer la longueur des bateaux. On peut déterminer la longueur d'un bateau par sa longueur hors tout, sa longueur de flottaison, ou par sa longueur de l'étrave à la mèche de gouvernail. Chacune de ces méthodes est différente et donne des résultats différents, que les pêcheurs doivent comprendre et appliquer en essayant de se conformer aux règlements. L'harmonisation des règlements et des processus entre Transports Canada et le MPO pourrait simplifier la tâche des pêcheurs.

• (0855)

[Français]

Troisièmement, avant de délivrer un permis de pêche pour un bateau, le MPO exige que la longueur du bateau respecte les limites de longueur. Ces limites de longueur visent à restreindre la capacité d'exploitation d'un bateau, mais le MPO n'exige aucune évaluation du bateau en fonction de son utilisation prévue.

Le BST a constaté que certains pêcheurs modifient leur bateau en coupant l'extrémité de l'étrave, en prolongeant la poupe ou en élargissant le bateau pour en maximiser l'efficacité tout en respectant les limites de longueur. De telles modifications peuvent compromettre la stabilité du bateau et causer des accidents. Par exemple, l'enquête du BST sur le *Pacific Siren* a révélé que la longueur de la coque flottante du bateau était conforme à la limite de longueur exigée pour la délivrance du permis. Toutefois, une rallonge arrière était nécessaire pour entreposer les 300 casiers à crevettes alloués au permis, et le propriétaire a modifié son bateau en conséquence.

[Traduction]

Enfin, les mesures de gestion des pêches et des stocks prescrivent des règles qui régissent les méthodes et les périodes de pêche ainsi que la quantité de poissons pêchés. Ces règles créent souvent des pressions économiques qui peuvent inciter les pêcheurs à prendre des risques afin de maximiser leurs prises et leurs revenus. Citons, par exemple, les quotas hebdomadaires au lieu de quotas saisonniers, les dates de clôture imprévisibles pour une saison donnée et les règles sur la fréquence à laquelle les pêcheurs doivent s'occuper des filets.

L'enquête récente du BST sur le bateau de pêche *Pop's Pride* est l'exemple d'une situation dans laquelle l'équipage a décidé de braver des conditions météorologiques et un état de la mer défavorables, probablement à cause de facteurs liés à la gestion des pêches et des stocks.

Un autre événement s'est produit dans la baie Placentia, en 2015, coûtant la vie à trois personnes. Dans ce cas, le capitaine a choisi d'utiliser son bateau secondaire, un petit bateau non ponté de 7 mètres, pendant que son bateau principal était en réparation. Il n'avait pas le droit d'utiliser un troisième bateau dont il était propriétaire, car ce dernier était immatriculé au nom de sa conjointe et ne pouvait servir que pour pêcher son quota à elle et 150 casiers à crabes.

À notre connaissance, le MPO n'a aucun processus en place pour évaluer efficacement les incidences de ses politiques sur la sécurité et pour prévenir de telles situations tragiques. Lorsque l'on développe des mesures de gestion des pêches et des stocks, la sécurité ne doit pas venir en second plan derrière la préservation des populations de poissons et la viabilité commerciale du secteur d'activité. La sécurité doit être une considération tout aussi primordiale.

Ces exemples illustrent clairement la nécessité de modifier les politiques. Nous estimons que Transports Canada et le ministère des Pêches et des Océans doivent collaborer plus étroitement pour améliorer la sécurité de la pêche commerciale. Transports Canada et le MPO doivent assurer l'harmonisation, la cohérence et la cohésion de leurs politiques, processus et règlements qui se rapportent à la pêche commerciale. Les activités de surveillance de la sécurité doivent être bien coordonnées. Les renseignements doivent être transmis aux pêcheurs de façon conviviale.

• (0900)

[Français]

Enfin, les deux ministères doivent travailler en collaboration, en partenariat, avec les leaders de l'industrie de la pêche pour élaborer et mettre en oeuvre une stratégie nationale afin d'instaurer et de promouvoir une solide culture de sécurité dans l'industrie de la pêche.

C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Laporte.

Nous commençons par M. Joël Godin — de la visite rare aujourd'hui.

Monsieur Godin, bienvenue au Comité permanent des pêches et des océans.

**M. Joël Godin (Portneuf—Jacques-Cartier, PCC):** Merci.

**Le président:** Vous êtes le député de la circonscription de Portneuf—Jacques-Cartier, n'est-ce pas?

**M. Joël Godin:** C'est bien cela.

Monsieur le président, j'aimerais souligner votre excellent français.

[Traduction]

**Le président:** J'essaie.

[Français]

Vous êtes très gentil. Merci beaucoup.

Madame Nassif, vous êtes de la circonscription de Vimy. C'est bien cela?

[Traduction]

**Mme Eva Nassif (Vimy, Lib.):** La crête de Vimy, oui.

**Le président:** C'est probablement le nom de circonscription le plus court du pays, mais c'est certainement le plus beau.

**Mme Eva Nassif:** Exactement et mon prénom aussi est court.

**Le président:** Votre prénom est court et vous avez affaire à un type qui est simplement court sur pattes.

Cela dit, passons à autre chose, n'est-ce pas?

À propos de l'étude, nous allons passer au motionnaire.

Monsieur McDonald, vous avez sept minutes.

**M. Ken McDonald (Avalon, Lib.):** Merci à nos témoins d'avoir pris le temps de comparaître devant nous aujourd'hui.

Monsieur Laporte, je vous ai peut-être mal compris. Le MPO et le Bureau de la sécurité des transports utilisent-ils des méthodes différentes pour déterminer la longueur globale?

**M. Jean Laporte:** Le MPO et Transports Canada utilisent des méthodes différentes, selon les règlements et les règles dont il s'agit. En effet.

**M. Ken McDonald:** D'accord, mais on pourrait imaginer que tout le monde soit sur la même longueur d'onde en ce qui concerne la sécurité, au lieu d'utiliser des règles différentes.

**M. Jean Laporte:** Nous sommes d'accord et c'est ce que nous signalons au Comité.

**M. Ken McDonald:** Madame Weldon, Transports Canada a-t-il recours à des règles universelles dans l'ensemble du pays en ce qui concerne la longueur des navires et la réglementation des navires?

**Mme Jane Weldon:** Oui.

**M. Ken McDonald:** Nous constatons que le MPO n'applique pas de règles universelles dans l'ensemble du pays. Dans les régions c'est la même chose, la Nouvelle-Écosse peut avoir une règle différente de celle de Terre-Neuve-et-Labrador, d'où je viens. Je trouve un peu étrange et irritant qu'il en soit ainsi. Je suppose que c'est un peu irritant pour les pêcheurs lorsqu'ils voient que leurs collègues des provinces voisines peuvent utiliser un bateau plus grand et beaucoup plus sûr, au lieu d'être restreints parce qu'ils sont à Terre-Neuve et que les règles sont différentes de celles qui existent ailleurs.

Pensez-vous qu'il soit plus sûr pour les pêcheurs d'être dans un plus grand bateau ou d'être limités à un plus petit bateau simplement parce que la politique précise que c'est celui qu'ils devraient utiliser?

**Mme Jane Weldon:** On ne peut pas dire qu'un bateau plus long soit nécessairement plus sûr. Il y a beaucoup de facteurs liés à la construction du bateau. Je parle de la construction du navire.

Tous les habitants des Maritimes diront: « Elle appelle cela un bateau. »

Il s'agit de la construction du navire, de son utilisation, du nombre de membres d'équipage et du reste.

On a en général l'impression qu'en moyenne, un bateau plus long est susceptible d'être plus gros, plus lourd, et s'il est doté d'un équipage adéquat, probablement plus sécuritaire. On ne peut pas dire cela, parce que cela dépend beaucoup des modifications qui ont pu être apportées aux navires et de l'évaluation ou non de leur stabilité. Il y a beaucoup de considérations liées à la construction des navires à prendre en compte pour déterminer quel navire est le plus sûr.

**M. Ken McDonald:** Monsieur Laporte, vous avez dit que le MPO délivrait un permis de pêche pour un navire sans même le voir, sans en connaître l'état, la stabilité. Les fonctionnaires du MPO ne savent pas s'il s'agit d'un bateau en bois ou d'un bateau en acier. Pensez-vous que c'est une façon raisonnable de délivrer une licence?

**M. Marc-André Poisson (directeur, Enquêtes maritimes, Bureau de la sécurité des transports du Canada):** Le processus se déroule sur la côte Ouest et nous estimons que le travail y est bien fait. Nous nous demandons pourquoi le MPO ne procède pas de la même façon sur la côte Est. Si cela fonctionne sur la côte Ouest, cela devrait pouvoir fonctionner sur la côte Est.

**M. Ken McDonald:** À mon avis, la sécurité devrait être la priorité absolue et il devrait y avoir quelqu'un pour dire aux pêcheurs: « Écoutez, ce n'est pas sécuritaire d'utiliser ce bateau en particulier » plutôt que « Allez où vous jugez utile de le faire avec ce bateau. » On pourrait penser que c'est aussi la préoccupation du MPO, c'est du moins ce que je souhaiterais. Espérons que nous pourrions apporter des changements à l'avenir.

Vous avez parlé d'un navire qui a eu des problèmes à cause d'une rallonge et je sais qu'en Nouvelle-Écosse, par exemple, pour un navire de 44 pieds, 11 pouces, on peut installer une rallonge de 5 pieds sous une plateforme, pourvu qu'elle soit amovible. On a

commencé à le faire à Terre-Neuve-et-Labrador, puis les choses ont changé et les gens se sont vus dire: « Non, cela n'est plus autorisé. »

Pensez-vous qu'une rallonge de cinq pieds sous la plateforme pose un problème de sécurité ou vous faudrait-il voir comment elle est construite et fixée pour être en mesure de le dire?

• (0905)

**M. Jean Laporte:** Je pense qu'il faut examiner chaque cas, mais le fait d'avoir une rallonge ne pose pas nécessairement un problème de sécurité si c'est bien fait. Si quelqu'un envisage de modifier un navire, il faut qu'il y ait une évaluation de ces changements et de leurs répercussions sur le navire et sa stabilité, son exploitation et ainsi de suite. Si les évaluations sont faites correctement et que les calculs et les procédures sont ajustés en conséquence, il n'y a aucun problème à faire certaines rallonges. Souvent, nous constatons que des rallonges ont été faites, mais qu'il n'y a pas eu d'évaluation de la stabilité, ni d'évaluation des risques liés au poids supplémentaire qui peut être transporté et ainsi de suite, ce qui mène aux accidents sur lesquels nous finissons par enquêter.

**M. Ken McDonald:** Que se passe-t-il lorsque quelqu'un modifie son bateau parce qu'il fait trois pieds de trop et qu'il coupe la proue ou la poupe? Le MPO ne fait pas non plus d'inspections dans ce cas pour vérifier la stabilité du bateau lors des opérations de pêche?

**M. Marc-André Poisson:** Ce n'est pas systémique. Le MPO ne le ferait pas lui-même, mais il reviendrait à l'organisme de réglementation de déterminer si le navire est visé par le Règlement. Cela incombe à Transports Canada. Le marin, le pêcheur, ajustera la longueur de son bateau en fonction des règlements du MPO et du type d'embarcation dont il a besoin. Il peut couper la proue du bateau pour différentes raisons. C'est à l'organisme de réglementation de déterminer si c'est sécuritaire ou non.

**M. Ken McDonald:** Comment déterminez-vous la longueur globale? Quelle mesure utilisez-vous?

**M. Marc-André Poisson:** Le BST n'utilise pas de mesure. Nous évaluons les mesures effectuées par Transports Canada et par le MPO. Nous en avons conclu qu'ils n'utilisent pas toujours les mêmes mesures.

**M. Ken McDonald:** Pouvez-vous nous expliquer ce que veut dire « ils n'utilisent pas toujours les mêmes mesures »? Les mesures portent-elles sur différentes parties du bateau pour déterminer la longueur globale?

**M. Marc-André Poisson:** Oui.

Il se pourrait que Transports Canada prenne les mesures de la proue à la poupe, ce qui serait conforme à la réglementation, qu'il s'agisse des règlements sur les petits bâtiments ou des règlements sur les grands bâtiments. Si le pêcheur décide d'ajouter une rallonge, cette rallonge sera prise en compte par la réglementation de Transports Canada, mais elle ne sera pas couverte par la réglementation du MPO. Le MPO dira que la mesure est prise de la proue à la poupe, en excluant la rallonge. Vous pouvez avoir un bateau de 22 mètres auquel s'ajoute une rallonge de 4 mètres. Vous respectez alors les règlements du MPO parce que la longueur maximale est de 22 mètres, mais vous ajoutez cette rallonge, qui n'est pas prise en compte par le MPO. Par conséquent, vous avez le droit de pêcher avec ce bateau même s'il est plus gros et n'a pas fait l'objet d'une évaluation de la stabilité appropriée. Cela peut aussi être un facteur de risque parce que vous y mettez plus de casiers et ainsi de suite.

**Le président:** Merci.

Monsieur Doherty, la parole est aux conservateurs pour sept minutes.

**M. Todd Doherty (Cariboo—Prince George, PCC):** Merci à nos invités d'aujourd'hui.

Cela peut sembler être une question bizarre pour commencer. Madame Weldon, depuis combien de temps travaillez-vous à Transports Canada?

**Mme Jane Weldon:** Neuf ans, je crois.

**M. Todd Doherty:** Monsieur Laporte?

**M. Jean Laporte:** Je suis au BST depuis sa création en 1990.

**M. Todd Doherty:** Monsieur Poisson?

**M. Marc-André Poisson:** Je suis directeur des enquêtes depuis sept ans.

**M. Todd Doherty:** Monsieur Tremblay?

**M. Luc Tremblay (directeur exécutif, Surveillance réglementaire des bâtiments canadiens et sécurité nautique, ministère des Transports):** Onze ans.

**M. Todd Doherty:** Cela peut sembler étrange. La raison pour laquelle je pose cette question, c'est que je suis absolument estomaqué par vos témoignages. Je suis en train de lire le mandat de Transports Canada sur Internet. Je vous épargne le préambule. Je sais que la plupart d'entre vous le savent et le savent probablement très bien, mais les activités de sécurité de Transports Canada comprennent les services aériens, l'aviation civile, la sûreté maritime et la sécurité maritime.

Votre témoignage d'aujourd'hui montre du doigt le MPO. Beaucoup de gens ici savent que j'ai de l'expérience dans le domaine des transports. Je vais être entièrement transparent. J'ai autrefois été employé de Transports Canada dans les aéroports et l'aviation. Je sais que nous avons des normes. Je sais que Transports Canada est notre principal organisme de réglementation.

Comment se fait-il — pardonnez-moi, je n'ai pas fait le calcul — que les quatre cadres qui sont devant nous aujourd'hui... et que nous n'avons pas de longueur normalisée de navire qui...? Le seul paragraphe qui a été mentionné, c'est-à-dire qu'il y a quatre ou cinq longueurs de navires différentes, que le MPO a sa propre méthode de mesure... Comment se fait-il que nous n'ayons pas de longueur normalisée ou...? Comme vous pouvez le constater, je suis estomaqué et j'ai du mal à m'exprimer.

Comment se fait-il que Transports Canada doive s'en remettre au MPO?

Madame Weldon.

• (0910)

**Mme Jane Weldon:** Je ne dirais pas cela. Nous ne nous en remettons pas au MPO. Dans tous ses règlements, Transports Canada suit la même méthode pour mesurer la longueur. Nous sommes constants...

**M. Todd Doherty:** Pourquoi Transports Canada n'exige-t-il pas que l'on uniformise cette manière de mesurer la longueur des bateaux pour éviter toute ambiguïté en exigeant que le MPO suive la même méthode?

**Mme Jane Weldon:** Transports Canada ne peut pas réglementer un autre ministère, alors il faudrait demander au MPO...

**M. Todd Doherty:** Excusez-moi, mais dans le mandat de Transports Canada, le gouvernement du Canada reconnaît que nous avons plus que jamais besoin de systèmes de transport sûrs et sécuritaires pour assurer le bien-être et la compétitivité de notre

économie. Il me semble que les navires constituent un système de transport ou une partie de celui du pays, non?

**Mme Jane Weldon:** Je ne pense pas, non.

**M. Todd Doherty:** Ils servent aux transports dans les localités côtières, n'est-ce pas?

**Mme Jane Weldon:** Bien sûr.

**M. Todd Doherty:** Merci.

Parmi les activités dont Transports Canada doit assurer la sûreté et la sécurité se trouvent les services aux aéronefs, l'aviation civile et la sûreté maritime. Ce que l'on vient de nous décrire est un cas de mauvaise gestion pure et simple. Vous faites partie de la direction de Transports Canada. Si un dirigeant du MPO était ici, je lui dirais exactement la même chose. Je n'en reviens pas. Des gens meurent et les bureaucrates sont incapables de collaborer. Il existe une longueur standard pour les navires.

N'y a-t-il pas une norme internationale sur la longueur des navires que le Canada pourrait adopter?

**M. Luc Tremblay:** Oui, vous avez raison. C'est la longueur que Transports Canada utilise.

**M. Todd Doherty:** Pourquoi ne l'utilise-t-on pas au MPO?

**M. Luc Tremblay:** Le nouveau règlement sur les pêches en vigueur depuis 2012 traite de deux longueurs. La longueur standard de 24 mètres est la norme internationale, mais pour les bateaux plus longs que cela, nous utilisons la longueur fixée dans la Convention internationale sur le jaugeage des navires, car elle s'applique bien.

**M. Todd Doherty:** Je comprends.

**M. Luc Tremblay:** Le MPO applique des règlements différents, et comme l'a dit Mme Weldon, nous ne réglementons pas le MPO. Permettez-moi d'ajouter que nous réglementons la longueur de manière très différente. Transports Canada ne limite pas la longueur. Nos règlements se fondent sur une échelle selon laquelle, plus le navire est long, plus les risques augmentent. Nous ne limitons pas la longueur, ce qui est quelque peu différent de...

**M. Todd Doherty:** Je comprends. Les règlements dépendent de l'usage que l'on fait du bateau et d'autres facteurs. Je suis tout à fait d'accord. Cependant, est-ce que Transports Canada et vous-mêmes avez essayé de vous entendre avec le MPO pour établir une norme réglementaire commune pour les navires?

**M. Luc Tremblay:** Nous avons conclu un protocole d'entente avec le MPO pour nous réunir et discuter de ce problème, et nous en avons discuté. Il est bien évident que nous n'avons pas encore réussi à uniformiser.

• (0915)

**M. Todd Doherty:** Monsieur Laporte, vous nous avez confié qu'il vous semble que l'on n'a pas fait beaucoup de progrès en gestion des ressources halieutiques, bien que ce domaine soit crucial. Votre témoignage était époustoufflant. Il souligne ce que de nombreux témoins nous ont confié sur le MPO. Il semblerait que la gestion hiérarchique de ce ministère... ces témoignages nous ont beaucoup préoccupés.

Pourriez-vous nous dire dans quelle mesure vous collaborez avec le MPO sur ces questions? Vous avez décrit très précisément vos préoccupations sur ce que nous étudions ici. Avez-vous présenté ces inquiétudes au ministre et à la sous-ministre?

**M. Jean Laporte:** Notre organisme est indépendant, autonome, alors nous ne collaborons pas de très près avec les organismes de réglementation.

**M. Todd Doherty:** Avez-vous présenté vos préoccupations au ministre et à la sous-ministre?

**M. Jean Laporte:** Nos rapports d'enquête présentent des conclusions bien précises sur chaque incident et accident. Ces rapports ont été envoyés aux ministres.

**M. Todd Doherty:** Monsieur le président, pourrions-nous demander à Mme Weldon de déposer ces rapports au Comité aussitôt qu'elle en aura l'occasion? Merci.

**Le président:** Mais, bien sûr.

Êtes-vous en mesure de fournir l'information que demande M. Doherty? Merci. Je vous demanderais de le faire aussitôt que vous le pourrez, et dans les deux langues officielles si possible.

Je voudrais vous demander très rapidement une petite précision. Vous nous avez dit que votre relation avec le MPO est décrite dans un protocole d'entente?

**Mme Jane Weldon:** Parmi nos nombreux modes de communication avec ce ministère, nous avons une sorte d'entente sur la relation. Nos fonctionnaires se rencontrent très fréquemment dans toutes les régions. Nous nous réunissons régulièrement. Nous siégeons aux mêmes comités permanents. Nous traitons avec ce ministère de multiples façons.

**Le président:** J'aurais simplement voulu que vous nous donniez le titre de votre relation avec ce ministère, dans ce cas-là.

**Mme Jane Weldon:** C'est un protocole d'entente, parmi de nombreux autres moyens de communication.

**Le président:** Merci beaucoup.

Monsieur Donnelly, vous avez sept minutes.

**M. Fin Donnelly (Port Moody—Coquitlam, NPD):** Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue à nos représentants du ministère qui sont venus pour témoigner aux fins de cette étude.

Monsieur Laporte, si vous me permettez de m'adresser à vous d'abord, vous avez dit dans votre allocution que 43 personnes sont mortes dans des accidents liés à la pêche, ce qui revient à 8,3 vies perdues par année. Pourriez-vous nous parler de certains de ces accidents et donner au Comité une idée de ce qui s'est passé?

**M. Marc-André Poisson:** Nous avons trouvé la rallonge arrière, dans plusieurs cas, les pêcheurs avaient modifié leur bateau conformément aux mesures de gestion imposées par le MPO. Après avoir enquêté sur l'accident du navire *Five Star*, le BST a conclu que la construction initiale du bateau était conforme aux restrictions relatives à la longueur des navires indiquées sur le permis. Cependant, il n'aurait pas été nécessaire d'y ajouter la rallonge arrière.

L'enquête sur l'accident du *Pacific Siren* a révélé que la longueur de la proue et de la coque du navire était conforme aux restrictions figurant sur le permis. Cependant, il n'aurait pas été nécessaire d'ajouter une rallonge arrière pour placer les 300 casiers à crevettes autorisés dans le permis. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, le MPO n'exige pas que l'on mène une évaluation du navire aux fins de l'usage envisagé dans un permis déjà désigné.

Ces accidents sont les derniers sur lesquels nous avons fait enquête, mais il y en a un troisième. Dans le cas du *Jesse G*, l'enquête du BST a conclu que la longueur de la proue et de la coque

du navire, qui ne compte pas la rallonge arrière, était conforme aux restrictions figurant dans le permis. Mais de nouveau, le MPO n'avait pas exigé que l'on évalue le navire pour voir s'il convenait à la pêche aux crevettes avant d'octroyer son second permis.

**M. Fin Donnelly:** Bien. Merci pour ces exemples.

Vous nous avez aussi dit que la gestion des ressources halieutiques est cruciale, mais que l'on n'a fait que très peu de progrès. Pourriez-vous nous donner plus de détails? Pourquoi n'a-t-on pas fait de progrès? S'est-on heurté à des obstacles? Comment améliorer cette situation?

**M. Jean Laporte:** Ce qui nous inquiète surtout est le fait que les instances qui octroient les permis ne semblent pas tenir suffisamment compte de la sécurité. Voilà par où il faut commencer, car c'est crucial. Elles tiennent compte de la viabilité commerciale de l'industrie, des stocks de poisson et de leur renouvellement. Elles protègent les usines de transformation du poisson qui ont besoin d'un approvisionnement régulier au lieu de recevoir d'énormes quantités d'un coup, puis des quantités par à-coups. Une bonne partie des politiques semblent reposer sur ces critères. C'est ainsi que les régions et les provinces diffèrent. On vise plus ces moteurs économiques que les aspects sécuritaires. Depuis plusieurs années, nous exhortons le MPO à collaborer de plus près avec Transports Canada pour harmoniser cela afin de bien tenir compte de la sécurité.

Mme Weldon a mentionné le protocole d'entente. Il a été signé il y a des années, mais l'on a commencé à l'appliquer que très récemment, quand nous et certains intervenants avons exhorté le MPO à réactiver ce dossier.

● (0920)

**M. Fin Donnelly:** Ce protocole d'entente figure-t-il dans un document que vous pourriez remettre au Comité afin de souligner vos préoccupations et de nous indiquer ce que Transports Canada et le MPO pourraient faire pour améliorer les questions de sécurité dans le cadre de leur relation? Vous nous avez dit que les choses semblent bien se dérouler sur la côte Ouest, mais qu'il y a beaucoup d'améliorations à apporter sur la côte Est.

Pourriez-vous nous remettre un document contenant des recommandations?

**M. Jean Laporte:** Notre président, Marc-André et moi avons rencontré des représentants du ministère des Pêches et des Océans l'année dernière et nous leur avons présenté un exposé. Nous avons des notes de ces séances d'information...

**M. Fin Donnelly:** Pourriez-vous les remettre au Comité?

**M. Jean Laporte:** Oui.

**M. Fin Donnelly:** Merci, elles nous aideront beaucoup.

Il ne me reste que deux ou trois minutes.



Madame Weldon, je vais m'adresser à vous. Si les rallonges arrière nuisent à la stabilité des bateaux, pourquoi sont-elles permises?

**Mme Jane Weldon:** Très récemment, nous avons indiqué très clairement qu'en vertu du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, si l'on exige qu'un navire subisse une évaluation de sa stabilité pour des raisons particulières et qu'il a été modifié, il faut prendre note de la modification et mener une deuxième évaluation de sa stabilité. Le nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, qui n'est entré en vigueur que le 13 juillet 2017, provient d'un changement que Transports Canada a effectué justement pour régler ce problème. Si un navire dont la coque mesure plus de neuf mètres a subi une modification importante qui pourrait nuire à sa stabilité, comme des rallonges, des coupures ou des ajouts, ou dont l'usage a changé depuis le 13 juillet 2017, il faut mener une nouvelle évaluation de sa stabilité, qu'effectuera une personne compétente. Plusieurs personnes sont certifiées à cet effet.

**M. Fin Donnelly:** Voici ma dernière question, rapidement parce que je n'ai probablement plus de temps. De quelle façon les pêcheurs sont-ils mis au courant de ces changements? Vous avez dit qu'il s'agissait de changements récents.

**Mme Jane Weldon:** Oui. D'abord, nous menons beaucoup de consultations. Ensuite, nous collaborons avec plusieurs associations. Il existe ce qu'on appelle des conseils consultatifs maritimes, qui se réunissent deux fois par année dans chaque région et deux fois par année à l'échelle nationale. Nous avons distribué plusieurs documents et nous communiquons par Tweeter. Nous utilisons tous les médias sociaux qui existent. Nous avons donc une multitude de façons de les tenir au courant. En outre, quand les membres de notre personnel se trouvent dans des ports, ils parlent aux gens. Nous utilisons de multiples voies de communication pour les tenir au courant.

**M. Fin Donnelly:** Merci.

**Le président:** Maintenant, nous passons la parole à Mme Jordan pour sept minutes.

**Mme Bernadette Jordan:** Je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui.

J'ai un certain nombre de questions. Je vais d'abord m'adresser à M. Laporte.

Vous avez mentionné 43 décès. C'est en une période de cinq ans?

**M. Jean Laporte:** Oui.

**Mme Bernadette Jordan:** Ce chiffre est-il supérieur ou inférieur au taux de décès des cinq années précédentes?

**M. Marc-André Poisson:** Il est inférieur au taux de l'année précédente.

**M. Jean Laporte:** Il est légèrement inférieur. Nous en avons en moyenne un peu plus de 10, mais ce taux a baissé.

**Mme Bernadette Jordan:** Je suppose, mais je ne le devrais pas, que vous examinez les bateaux à la suite d'un incident.

**M. Jean Laporte:** Oui.

**Mme Bernadette Jordan:** Vous est-il arrivé de découvrir que certains d'entre eux avaient subi des modifications sans que Transports Canada ne les ait évalués après cela?

**M. Marc-André Poisson:** Oui, nous en avons découvert beaucoup.

**Mme Bernadette Jordan:** Je suis également intriguée par le fait que le Canada a un ministère fédéral des Pêches et des Océans et un

ministère fédéral des Transports et que pourtant il y ait tant de différences entre la côte Ouest et la côte Est.

**Mme Jane Weldon:** Je vais seulement vous répondre du point de vue de Transports Canada. Les choses ne sont pas différentes dans le cas de notre ministère sur les différentes côtes et dans les régions intérieures du pays. Elles sont différentes dans le cas du MPO, alors je suggère à votre comité de demander au MPO pourquoi il est structuré de cette manière.

**Mme Bernadette Jordan:** Madame Weldon, vous avez dit dans votre allocution que vous entretenez de bonnes relations de travail avec le ministère des Pêches et des Océans et avec la Garde côtière canadienne. Pourtant, les témoignages de M. Laporte et de M. Poisson nous ont donné l'impression que ce n'est pas tout à fait le cas, si je puis m'exprimer ainsi. La communication ne semble pas être des meilleures entre vos deux ministères. Pourriez-vous nous parler un peu de cela? Auriez-vous des observations à nous présenter à ce sujet? J'entends parler de mauvaise communication, mais vous semblez nous dire que la relation est bonne.

● (0925)

**Mme Jane Weldon:** Je discute avec des gens du MPO trois ou quatre fois par semaine sur différents enjeux.

Je pourrais simplement vous répondre que dans notre rôle d'organisme de réglementation en matière de sécurité, nous avons nos points de vue, dont nous faisons part au MPO. Il arrive que les gens auxquels nous parlons décident ou non de nous croire, d'accepter nos remarques et de prendre des mesures pour les corriger. Tous les ministères sont écrasés sous la charge de travail. Il est évident que les gens du MPO prennent les décisions en fonction de leurs priorités. Dans mes fonctions de réglementation de la sécurité, mes décisions visent uniquement la sécurité. Par exemple, à la suite du changement que nous venons d'apporter, quand nous avons constaté que les gens modifiaient la stabilité des bateaux sans les faire évaluer, nous avons rendu l'évaluation obligatoire, même si les modifications avaient été effectuées à d'autres fins. Si je remarque que les modifications nuisent à la sécurité, j'impose un règlement.

**Mme Bernadette Jordan:** Le MPO peut approuver un ajout à l'arrière du bateau ou autre, mais est-ce que le pêcheur doit obtenir votre approbation avant d'effectuer la modification? Ce qui me préoccupe, c'est que des témoins nous disent qu'ils ont apporté des modifications parce qu'ils en avaient reçu l'approbation, puis que Transports Canada leur a dit que la modification n'avait pas été approuvée, alors quel est le processus? Vous pourriez peut-être me le décrire?

**Mme Jane Weldon:** Les pêcheurs n'ont pas besoin d'approbation pour apporter une modification à leurs bateaux. Toutefois, si cette modification modifie la stabilité du bateau, ils doivent le faire réévaluer. Ils doivent le faire après les travaux de modification. Par exemple, si la modification nuit à la stabilité du bateau, Transports Canada signale qu'elle n'est pas acceptable et aide le pêcheur à la corriger jusqu'à ce que la stabilité de son bateau soit acceptable.

**Mme Bernadette Jordan:** J'essaie encore de bien comprendre ce processus. Alors est-ce que les pêcheurs doivent s'adresser à vous chaque fois qu'ils veulent modifier leur bateau?

**Mme Jane Weldon:** Seulement si la modification risque de nuire à la stabilité.

**Mme Bernadette Jordan:** Comment le savent-ils, si personne n'évalue la situation à l'avance?

**Mme Jane Weldon:** Tout bon pêcheur le saura. S'il ajoute du poids ou qu'il modifie son bateau, la stabilité change. Les pêcheurs savent instinctivement cela, alors que l'ajout d'une rampe a bien moins d'importance.

Les membres de notre personnel passent tout leur temps dans les ports et ils discutent quotidiennement avec les pêcheurs. En outre, les grosses modifications s'effectuent normalement dans un grand atelier, et évidemment que les spécialistes de ces ateliers conseillent les pêcheurs.

**Mme Bernadette Jordan:** Vous nous dites que votre personnel passe le plus gros de son temps dans les ports. Combien d'agents avez-vous pour surveiller les ports des provinces de l'Atlantique?

**Mme Jane Weldon:** Nous ne surveillons pas les ports, nous surveillons les bateaux. À l'heure actuelle, j'ai 367 inspecteurs.

**Mme Bernadette Jordan:** Ils sont tous dans les provinces de l'Atlantique?

**Mme Jane Weldon:** Non, ils sont partout au pays.

**Mme Bernadette Jordan:** D'accord. Avec quelle fréquence passent-ils dans chaque port? Je vous pose cette question parce que ma circonscription compte entre 75 et 80 ports de petites embarcations.

Avec quelle fréquence un employé de Transports Canada rencontre-t-il les pêcheurs?

**Mme Jane Weldon:** C'est difficile à dire. Cela dépend beaucoup de l'importance du port. Permettez-moi de souligner que Transports Canada a principalement pour mandat de surveiller les grands navires. Dans la plupart des petits ports, on ne voit que des hors-bord et autres petits bateaux, que nous ne sommes pas chargés de réglementer.

**Mme Bernadette Jordan:** Venez-vous de nous dire que vous n'êtes pas responsables de réglementer les petits bateaux?

**Mme Jane Weldon:** Certains bateaux de certaines tailles, en effet.

• (0930)

**Mme Bernadette Jordan:** Je pensais que nous parlions de petits bateaux. Alors il faut que je vous demande quelle est la différence entre un grand et un petit bateau? Si vous me dites ici que Transports Canada n'est pas responsable de surveiller les petits bateaux, je voudrais savoir ce que vous appelez un petit bateau.

**Mme Jane Weldon:** Je vais préciser. Nous ne réglementons pas et n'inspectons pas ces bateaux. Nous en réglementons la construction. Nous vérifions les grands navires, nous les surveillons.

Luc, je vais vous laisser préciser la longueur des bateaux.

**M. Luc Tremblay:** Nous réglementons tous les bateaux, de la taille zéro à toutes les autres tailles. L'inspection et la surveillance sont deux choses différentes. L'inspection vise les risques. Plus le navire est grand, plus il subit d'inspections obligatoires. Il n'y a pas d'inspection obligatoire pour les plus petits bateaux. Les bateaux d'une certaine taille subissent une inspection obligatoire tous les quatre ans. Les plus grands navires sont inspectés une fois par année.

D'un autre côté, nous menons aussi des inspections pour détecter les risques.

**Le président:** Madame Jordan, excusez-moi, il faut que je vous arrête. Votre temps est écoulé.

C'est au tour de M. Arnold pour cinq minutes, mais je vois que M. Doherty se prépare à parler. Allez-vous partager votre temps?

**M. Todd Doherty:** Je n'ai que deux brèves questions. Je céderai ensuite la parole à M. Arnold.

Madame Weldon, vous avez dit, tout à l'heure, en réponse à Mme Jordan, que vous vous entretenez avec les gens du MPO et les rencontrez jusqu'à trois fois par semaine, et parfois plus, et que vous leur faites part de vos motifs de préoccupation. Ils choisissent ensuite ceux auxquels ils donneront suite.

Est-ce possible pour vous de déposer auprès du Comité, dès que vous le pourrez, vos conversations sur les questions qui vous préoccupent et auxquelles on n'a pas donné suite? Je parle de toutes les conversations que vous avez eues avec le MPO au sujet de la longueur des navires et de vos préoccupations en lien avec le sujet dont il est question aujourd'hui.

De plus, Mme Jordan a posé une question concernant la déclaration des modifications apportées à un navire. Les ateliers accrédités qui font les modifications ont-ils la responsabilité de signaler à Transports Canada les modifications apportées à un navire?

**Mme Jane Weldon:** Pour répondre à votre première question, je ne crois pas avoir de documents écrits ni avoir mis sur papier des déclarations précises en ce qui a trait à la longueur des navires. Je n'en ai pas de souvenirs précis.

**M. Todd Doherty:** Pourriez-vous alors présenter au Comité les conversations que vous avez eues avec le MPO au cours desquelles vous avez fait part de certaines préoccupations qui n'ont pas été retenues par le MPO?

**Mme Jane Weldon:** Comme je l'ai dit, je ne crois pas avoir de documents qui précisent les dates ou la nature des conversations.

**M. Todd Doherty:** Aucun courriel?

**Mme Jane Weldon:** Il n'y a rien par écrit dont je me souviens.

Pour ce qui est de la construction ou de la modification de navires, ils ne sont pas tenus de les signaler à Transports Canada.

**M. Todd Doherty:** Donc, vous modifiez radicalement un navire, et la responsabilité revient uniquement...

**Mme Jane Weldon:** Le propriétaire du navire est responsable.

**M. Todd Doherty:** ... au propriétaire du navire, s'il croit que les modifications auront une incidence sur la stabilité.

**Mme Jane Weldon:** C'est exact. C'est son jugement.

**M. Todd Doherty:** Merci.

**M. Mel Arnold (North Okanagan—Shuswap, PCC):** Je remercie les témoins de leur présence.

Je me reporte à un document portant sur cette étude que la Bibliothèque du Parlement a remis au Comité au début de février. Selon une publication du Bureau de la sécurité des transports du Canada intitulée *Sécurité de la pêche - travaillons ensemble*, l'ajout d'une rallonge arrière à la longueur du bateau peut créer des situations dangereuses. Les auteurs se réfèrent à des rapports d'enquête maritime, puis indiquent, conformément au paragraphe 3.17(2) du Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche:

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.

Combien de temps faut-il conserver ces registres, et quand faut-il renouveler la certification ou faire réévaluer le bâtiment de pêche?

• (0935)

**M. Luc Tremblay:** Il n'y a pas de délai de conservation pour ces registres.

Quant aux modifications et à l'évaluation, c'est la raison d'être du registre. Certaines modifications ne suffisent pas à elles seules pour justifier une réévaluation, ce sont des modifications mineures. Par contre, d'autres modifications sont suffisamment importantes pour qu'une réévaluation soit nécessaire, et parfois, c'est l'addition de toutes les petites modifications qui justifiera la réévaluation.

**M. Mel Arnold:** À quel moment la réévaluation se fait-elle? Y a-t-il un délai?

**M. Luc Tremblay:** Ce n'est pas une question de temps, c'est selon l'incidence des modifications.

**M. Mel Arnold:** Donnez-moi un exemple. Si quelqu'un ajoute une rallonge de cinq pieds à l'arrière de son navire, la réévaluation devrait se faire combien de temps après cette modification?

**M. Luc Tremblay:** L'ajout d'une rallonge de cinq pieds, selon le poids et l'emplacement de celle-ci, constituera probablement une modification qui demandera une nouvelle évaluation.

**M. Mel Arnold:** Qui surveille le poids qui a été ajouté, et tout le reste? Est-ce uniquement consigné dans un registre? Quand décide-t-on finalement de procéder à une évaluation?

**M. Luc Tremblay:** La Loi sur la marine marchande du Canada remet la responsabilité des navires à leurs propriétaires. Lorsque Transports Canada effectue l'inspection obligatoire ou la surveillance fondée sur les risques, l'inspecteur examine le registre, discute avec les pêcheurs et vérifie si le navire aurait dû faire l'objet d'une réévaluation. Le cas échéant, nous prenons les mesures qui s'imposent.

**M. Mel Arnold:** Combien de temps cela prend-il avant que Transports Canada effectue une réévaluation?

**M. Luc Tremblay:** Comme je l'ai dit précédemment lorsqu'il était question de l'inspection, cela dépend de la taille du navire.

Pour certains navires que j'ai vus, c'est chaque année, pour d'autres, c'est tous les quatre ans. Dans certains cas, c'est en fonction du risque. Il n'y a pas de délai prédéterminé.

**Le président:** Merci.

Monsieur Hardie, vous avez cinq minutes.

**M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.):** Merci, monsieur le président.

Madame Weldon, vous avez mentionné que vous aviez environ 300 inspecteurs. Ce nombre est-il demeuré relativement stable?

**Mme Jane Weldon:** La semaine dernière, nous en avons 367. Drôle de coïncidence! J'ai justement eu une discussion hier au sujet du nombre d'inspecteurs.

Ce nombre a augmenté considérablement, mais il a déjà été plus élevé. De mémoire, il y a deux ou trois ans, nous avons atteint le nombre de 384 inspecteurs. Mais, au cours des dernières années, ce nombre a chuté à, à peine plus de 300. Nous avons fait une campagne de recrutement, et je tente actuellement de recruter 17 autres inspecteurs. Nous sommes sur le point de faire ces nominations.

**M. Ken Hardie:** Dans quelle mesure le ministère est-il actif dans l'océan Arctique?

**Mme Jane Weldon:** Nous sommes de plus en plus actifs dans l'océan Arctique. Dans le cadre du Plan de protection des océans, une initiative du gouvernement annoncée il y a un an et demi, qui est

un nouveau projet pluriministériel de 1,5 million de dollars, nous avons reçu des fonds supplémentaires pour accroître notre capacité d'inspection dans le Nord. Nous avons donc cinq personnes de plus. Je tiens à souligner qu'elles font habituellement la navette depuis d'autres territoires, car la charge de travail n'y est pas suffisante pour les tenir occupées à temps plein, bien que nous pourrions peut-être, un jour, y installer une base à long terme.

**M. Ken Hardie:** J'essaie de me remémorer certains des témoignages que nous avons entendus. Je suis d'accord avec mes collègues: c'est assez étonnant.

D'après ce que j'ai entendu, il est possible d'obtenir un permis de pêche et d'utiliser un bateau qui n'a pas reçu de permis de Transports Canada.

Est-ce exact?

**Mme Jane Weldon:** C'est exact, si le navire est assez petit.

**M. Ken Hardie:** Que signifie « assez petit »?

**Mme Jane Weldon:** Assez court.

**M. Ken Hardie:** Quel est le seuil?

**M. Luc Tremblay:** Une jauge brute inférieure à 15 tonnes, ce qui est une mesure abstraite, mais on pourrait dire environ 12 mètres de long.

**M. Ken Hardie:** D'accord.

**M. Luc Tremblay:** En deçà de cette taille, ils ne sont pas inspectés.

Nous disons que c'est possible, mais ce n'est pas légal. Tous les navires doivent être immatriculés. Les plus petits n'ont pas à être inspectés par Transports Canada, mais ils doivent respecter la réglementation.

**M. Ken Hardie:** Je vois. Cela semble être un jeu perpétuel du chat et de la souris, de la taupe sur laquelle on doit taper — peu importe —, les pêcheurs tentent de faire quelque chose et repoussent les limites.

Parlez-moi des problèmes qu'on tente de résoudre ici. Quels problèmes les pêcheurs essaient-ils de régler en faisant ce qu'ils font?

• (0940)

**Mme Jane Weldon:** Je ne saurais vous dire. Mais je présume qu'ils essaient de maximiser leurs revenus et de réduire leurs dépenses. Ce serait logique, mais je ne peux que spéculer, parce que je n'ai pas abordé directement cette question avec beaucoup d'entre eux.

**M. Ken Hardie:** Eh bien, nous aurons peut-être l'occasion d'en parler directement avec certains d'entre eux.

Une question pour le Bureau de la sécurité des transports: monsieur Laporte ou monsieur Poisson, pourriez-vous nous en dire un peu plus sur la dynamique de ces rallonges arrière? Que se passe-t-il lorsqu'elles sont attachées à un navire?

**M. Marc-André Poisson:** Nous ne parlons pas d'une défaillance due à un élément unique, en ce sens que ce n'est pas parce que vous avez une rallonge sur votre bateau et des casiers à crevettes supplémentaires à bord que votre bateau sera automatiquement instable. Cependant, dans certains cas, nous constatons qu'ils ne connaissent pas bien le degré de stabilité de leur navire, et ils se placent dans des situations sans connaître les risques qu'ils prennent.

Ils peuvent charger une partie de leurs prises, ramasser des casiers, les empiler à l'arrière et sur la rallonge. Il y a le poids des prises sur le navire, plus le poids sur la rallonge qui n'a pas été évalué comme il se doit. Ils sortent également en mer malgré les mauvaises conditions météorologiques parce qu'ils sont contraints de pêcher dans certaines circonstances.

Ce n'est pas seulement l'ajout d'une rallonge, c'est aussi les risques qu'ils prennent. Si la période de pêche est courte, ils prendront parfois le risque d'augmenter le poids sur leurs bateaux et de sortir en mer par mauvais temps, soit parce que la journée de pêche est sur le point de se terminer, soit parce que le nombre de prises est limité, etc.

Nous ne constatons pas un point de défaillance unique en raison de l'ajout d'une rallonge. Nous constatons de multiples problèmes, et l'ajout d'une rallonge n'est que l'un d'entre eux.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Poisson.

Je crois comprendre que vous partagez votre temps de parole pour la dernière question.

[Français]

Monsieur Godin, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**M. Joël Godin:** Merci, monsieur le président.

Je partage l'opinion de mon collègue. Ce que j'entends ce matin me surprend vraiment. Je ne comprends pas qu'on permette aux gens de modifier leur bateau sans effectuer ensuite un contrôle. On ne peut pas modifier une voiture. Il y a des règles; c'est une question de sécurité.

Monsieur Laporte, dans votre présentation, vous avez parlé des permis de pêche et d'un cas où une modification entraînerait des risques relatifs à la sécurité. Je ne suis pas un expert, mais de votre côté, cela fait partie de votre quotidien.

Pourriez-vous nous donner une idée des mesures qui pourraient être prises pour assurer la sécurité de nos pêcheurs?

**M. Jean Laporte:** Comme je l'ai déjà mentionné, il faudrait d'abord qu'il y ait une coordination. Avant de délivrer un permis de pêche, Pêches et Océans Canada devrait vérifier auprès de Transports Canada si le bateau en question a été enregistré et s'il a fait l'objet d'une évaluation de la stabilité. Le ministère devrait poser des questions aux pêcheurs qui font une demande de permis de pêche.

Tout l'aspect de la sécurité ne semble pas du tout être considéré. Il est question du type de poisson, de la quantité et de la date. On délivre ensuite un permis. La sécurité est un élément qui manque dans l'équation lorsque la décision de délivrer un permis de pêche est prise. Dans un exemple que j'ai donné plus tôt, j'ai mentionné que le bateau n'était pas assez long pour accueillir 300 cages, mais que, comme il avait obtenu un permis autorisant 300 cages, le pêcheur avait modifié son bateau de façon à ce qu'il puisse contenir cette quantité. Il n'y a pas de vérification en matière de sécurité. Il n'y a aucune coordination.

[Traduction]

**M. Joël Godin:** Merci.

[Français]

**Le président:** Merci beaucoup.

[Traduction]

Il ne nous reste plus que deux minutes et demie.

Messieurs, je vais devoir vous demander d'être brefs, parce que c'est la fin.

Monsieur Doherty.

**M. Todd Doherty:** Madame Weldon, notre honorable collègue, M. Hardy, vous a demandé pourquoi les pêcheurs ajoutent une rallonge à leurs navires. Vous êtes la directrice générale de ce ministère. Est-ce exact?

**Mme Jane Weldon:** De Sécurité et sûreté maritime.

**M. Todd Doherty:** Exact. Votre réponse était presque une supposition. Vous ne saviez vraiment pas pourquoi ils le font. Vous présumiez que c'était... Je comprends que vous avez des gens qui comprennent peut-être mieux la situation, mais votre remarque selon laquelle vous n'avez pas vraiment parlé aux pêcheurs pour savoir pourquoi ils le font relève davantage d'une observation que d'autre chose. Je trouve très troublant qu'en qualité de directrice générale d'un ministère vous ne sachiez pas pourquoi un pêcheur souhaite rallonger son bateau.

Je m'en tiendrai à cela. Aucune réponse n'est nécessaire. Je vais maintenant céder la parole à M. Arnold.

● (0945)

**M. Mel Arnold:** Merci. Je serai très bref. Si nous ne pouvons pas obtenir une réponse complète aujourd'hui, j'aimerais que vous la fournissiez par écrit au Comité, si possible.

Pouvez-vous décrire un processus de consultation typique entre le ministère des Transports, les exploitants de bateaux de pêche, le MPO et la Garde côtière canadienne en ce qui concerne la taille des navires, la modification des navires, la sécurité des navires et des exploitants et la réglementation de la pêche?

**Mme Jane Weldon:** Pouvez-vous fournir une réponse partielle, Luc?

**M. Mel Arnold:** Je suis sûr que vous ne pouvez pas nous donner tous les détails maintenant, mais j'aimerais que vous nous fournissiez une description complète de la façon dont se déroulent ces consultations afin que nous sachions qui y participe.

**M. Luc Tremblay:** Comme vous le dites, nous ne serons pas en mesure de fournir une réponse complète maintenant. Transports Canada possède le principal forum de discussion que nous appelons le Conseil consultatif canadien. Il se réunit deux fois par année à Ottawa et dans chacune des régions. À cela s'ajoute un certain nombre d'autres organismes, mais je pense que nous devons vous remettre un document écrit si vous voulez plus de détails. Le MPO tient sa propre réunion, et il y a des réunions régionales.

**M. Mel Arnold:** Pourrions-nous obtenir ce document le plus tôt possible afin que nous puissions en tenir compte dans notre étude? Merci.

**Le président:** Merci beaucoup à tous.

Monsieur Tremblay, vous nous fournirez ces renseignements comme M. Arnold l'a demandé. Je vous en remercie.

Madame Weldon, monsieur Laporte, monsieur Poisson, merci beaucoup.

Chers collègues, lorsque je dis deux minutes d'ici la prochaine ronde de questions, je veux dire deux minutes ou moins. Nous devons aller de l'avant.

Nous allons faire une pause de deux minutes.

● \_\_\_\_\_ (Pause) \_\_\_\_\_  
●

**Le président:** Bienvenue à tous.

Nous passons maintenant à la deuxième série de questions, très rapidement.

Nous allons parler à nos invités de la côte Est, de l'industrie elle-même.

Tout d'abord, je vous présente M. Mervin Wiseman.

J'ai toutes sortes de titres pour vous, Merv. Je ne sais pas lequel utiliser aujourd'hui. Ils ont simplement indiqué le mot « membre ». Je n'ai aucun doute que vous vous expliquerez très clairement le moment venu.

Il y a aussi le président de la Federation of Independent Sea Harvesters of Newfoundland and Labrador, aussi connu sous le nom de FISH-NL, M. Ryan Cleary, ancien membre du Comité. Pendant la 41<sup>e</sup> législature, où étiez-vous assis?

• (0950)

**M. Ryan Cleary (président, Federation of Independent Sea Harvesters of Newfoundland and Labrador):** Juste à côté de M. Donnelly.

**Le président:** Très bien.

Nous accueillons également M. Jason Sullivan, pêcheur. Je sais qu'il était ici plus tôt.

Nous avons également un autre pêcheur, M. John Will Brazil. Je veux simplement signaler à tout le monde que, dans notre coin de pays, Brazil se prononce « BRAZ-il ».

**Monsieur John Will Brazil (pêcheur, à titre personnel):** J'ai déjà entendu pire.

**Le président:** Bon, vous avez entendu pire, mais j'espère que ce ne sera pas le cas aujourd'hui.

Monsieur Cleary, j'aimerais savoir quelle est votre volonté. Comment voulez-vous procéder? Combien de personnes feront une présentation?

**M. Ryan Cleary:** Nous serons quatre à témoigner. Merv et moi allons partager notre temps.

**Le président:** Vous allez partager les 10 minutes.

**M. Ryan Cleary:** Jason et John disposeront de 10 minutes chacun.

**Le président:** Ils auront 10 minutes chacun.

Messieurs, nous allons prolonger la séance de trois ou quatre minutes.

Ai-je la permission du Comité pour procéder ainsi?

Nous n'avons pas beaucoup de temps et vous venez de loin, alors allez-y.

Monsieur Sullivan, vous avez 10 minutes.

**Monsieur Jason Sullivan (pêcheur, à titre personnel):** Bonjour, monsieur le président et membres du comité. Je vous remercie de me donner l'occasion de vous raconter mon histoire. Il me faudra peut-être 20 secondes de plus.

Compte tenu des contraintes de temps, je vais essayer d'être bref et concis, car il faudrait des heures pour expliquer certaines des graves injustices commises par le MPO dans le secteur de la pêche à Terre-Neuve-et-Labrador.

Lorsque j'ai vu pour la première fois à l'ordre du jour de cette séance les sujets que le Comité a commencé à étudier, j'ai ressenti un sentiment que je n'avais pas ressenti depuis longtemps: l'espoir. Ces sujets, s'ils étaient intégrés à la politique, harmoniseraient les pêches de Terre-Neuve avec celles du reste du Canada atlantique et nous

mettraient tous sur un pied d'égalité en matière de politique générale. Je remercie donc vivement M. McDonald et les membres du Comité d'avoir porté ces questions à l'avant-scène.

Mon histoire commence à l'automne 2016, lorsque j'ai commandé la construction d'un nouveau bateau en Nouvelle-Écosse, un bateau de 39 pieds avec une rallonge de 7 pieds. J'avais entendu des rumeurs selon lesquelles le MPO à Terre-Neuve était de plus en plus exigeant pour l'approbation de rallonges. Je me suis donc rendu à White Hills pour savoir exactement ce qui était autorisé. Le service de délivrance des permis a été très coopératif et m'a informé que tant que la rallonge était amovible, elle ne serait pas comprise dans la « longueur hors tout ». D'accord. Je suis allé de l'avant avec la rallonge proposée, collaborant étroitement avec le chantier naval pour m'assurer que la rallonge pouvait être complètement « déboulonnée ». Vingt-cinq mille dollars plus tard, j'ai eu ma rallonge.

Passons rapidement au 18 janvier 2017, lorsque je suis rentré à Terre-Neuve et que j'ai présenté ma demande d'immatriculation de bateau au MPO. Ma rallonge répondait clairement aux critères et correspondait parfaitement aux diagrammes de la demande de sorte qu'elle ne soit pas comprise dans la « longueur hors tout ». J'avais également une lettre du chantier naval indiquant que la rallonge était entièrement amovible.

Quelques semaines après avoir présenté ma demande, j'ai compris que quelque chose n'allait pas, car le processus aurait dû être rapide, un simple coup de crayon, si l'on veut. J'ai communiqué avec le chef de secteur, et on m'a dit que la définition de « longueur hors tout » faisait l'objet d'une révision. J'ai alors expliqué que, dans ma demande, la définition de « longueur hors tout » était très claire et que comme ma demande répondait à tous les critères, elle devait être approuvée.

Les semaines qui ont suivi ont été très exaspérantes, car on me disait que la haute direction examinait la question. Mais on ne m'a jamais fourni le nom d'une personne avec qui communiquer pour savoir ce qui se passait vraiment. À Terre-Neuve, la haute direction est perçue comme un groupe de personnes qui se cachent dans l'ombre et qui apportent des changements majeurs à la politique sans aucune consultation. Les pêcheurs les qualifient souvent de « fantômes ».

Finalement, à la mi-mars, j'ai reçu une lettre du chef de secteur m'informant qu'on m'accordait une immatriculation de bateau temporaire d'une durée d'un an, car la définition de « longueur hors tout » allait être modifiée et, de ce fait, je devrai enlever ma rallonge pour la saison de pêche de 2018. J'étais à court de mots. Je venais de dépenser 25 000 \$ pour une rallonge que je ne pourrai utiliser que pendant un an, pour ensuite la jeter aux ordures. Mais, comme la saison de la pêche approchait à grands pas, j'ai remis les choses à plus tard dans l'intention de m'en occuper à l'automne, lorsque la saison serait terminée.

Septembre 2017 est arrivé. Il est difficile d'expliquer en si peu de temps tous les différents scénarios, faute d'un meilleur terme, que le MPO a intégrés à notre pêche. Dans la flottille de bateaux de moins de 40 pieds dans 3L, il fallait une immatriculation de bateau de 40 pieds pour pêcher le crabe en deçà de 25 milles des côtes. Cependant, il y a neuf bateaux pêchant le crabe dans ce secteur qui ont une immatriculation de bateau de 44 pieds et 11 pouces. En essayant de résoudre mon problème, j'ai trouvé une de ces immatriculations à acheter. J'ai rencontré des gens du MPO pour régler les formalités administratives, et on m'a rapidement dit: « Désolé, les règles ont été modifiées le printemps dernier. » Comment est-ce possible? Comment a-t-on pu apporter des changements monumentaux à la politique sans que personne ne le sache? J'ai décidé de présenter une demande d'accès à l'information. C'est là que l'histoire devient intéressante.

Comme ma demande était très complexe, son traitement a pris plus de temps que la normale. Entretemps, à la mi-novembre, j'ai interjeté appel de la décision du MPO au sujet de mon immatriculation temporaire initiale.

Le 27 décembre 2017, j'ai reçu chez moi, par service de messagerie, une enveloppe contenant tous les documents relatifs à ma demande d'accès à l'information, 477 pages. Tout était pêle-mêle. Après des heures de lecture et de tri, les documents ont raconté une histoire dégoûtante sur la façon dont la haute direction du MPO avait agi de connivence avec la FFAW, l'Union des pêcheurs de Terre-Neuve-et-Labrador, dans le dos des détenteurs de permis, pour modifier la définition de « longueur hors tout », et ensuite prétendre mener des consultations au cours desquelles aucun appui pour les changements proposés n'a été reçu.

Voilà la chaîne d'événements qui a mené à ce fiasco.

Le 18 janvier 2017, j'ai présenté ma demande d'immatriculation de bateau.

Le 9 février 2017, Kim Penney, du MPO à Terre-Neuve, a commencé à faire circuler ma demande d'immatriculation de bateau dans d'autres bureaux régionaux du MPO partout au Canada atlantique afin d'obtenir des avis pour les aider, elle et Duke Tobin, à formuler une nouvelle définition de « longueur hors tout ». Ce qui était le plus troublant, c'était de lire les échanges de courriel entre Kim et Duke. Essentiellement, on se servait de moi comme cobaye tout en admettant que mon bateau répondait aux critères de la demande en cours à ce moment. Vous trouverez les documents de preuve à l'annexe A.

Le 16 février 2017, Kim et Duke ont rencontré un représentant de la FFAW. Trois demandes qui comprenaient des rallonges, dont la mienne, ont été mises sur la table. Ces personnes à Terre-Neuve ont alors décidé entre elles que Terre-Neuve aurait une nouvelle définition de « longueur hors tout ».

• (0955)

Bravo pour la consultation.

Ce qui est le plus inquiétant à ce sujet, c'est que les trois demandeurs n'étaient pas des supporteurs du Syndicat des travailleurs du poisson, de l'alimentation et des alliés (FFAW). En ce qui me concerne, j'ai contribué à mettre sur pied un syndicat rival six semaines avant la tenue de cette réunion, et le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a quand même cru bon de convoquer un représentant du FFAW afin de décider du sort de mon bateau. Le moins que l'on puisse dire, c'est que c'est révoltant. Veuillez consulter l'annexe B.

En mars 2017, lors des séances d'information technique sur le crabe et le poisson de fond, le MPO a annoncé aux quelques pêcheurs présents — parce que seulement quelques-uns avaient été invités — qu'il envisageait de modifier la définition de « longueur totale ». Il n'y avait absolument aucun soutien d'aucune sorte concernant ce changement proposé, mais plutôt des commentaires comme celui-ci: « vous ne pouvez pas pêcher plus de poisson que ce qui est autorisé, alors en quoi la taille de votre bateau est-elle importante? » De plus, les préoccupations en matière de sécurité revenaient souvent — voir l'annexe C. Malheureusement, même s'il n'y avait aucun soutien à la modification de la définition de la longueur totale visant à soustraire les rallonges arrière de l'équation, le MPO a poursuivi sur sa lancée.

En mars 2017, j'ai reçu mon exemption temporaire d'une année. Le 11 avril 2017, le MPO a reçu des demandes de renseignements de la part de fabricants de bateaux qui produisent des embarcations non pontées de 28 pieds utilisées comme navire secondaire. Ils avaient de sérieuses réserves au sujet des modifications proposées à la longueur totale, étant donné que la plupart de ces types de bateaux ont une ferrure de rallonge sur lequel s'arriment les moteurs et, techniquement, la nouvelle définition ferait en sorte que les bateaux auraient plus de 28 pieds. Les responsables des politiques ont tenu une réunion ce jour-là et ils ont décidé que ces bateaux allaient être utilisés dans la nouvelle pêche du poisson de fond, en affirmant que « cela n'augmente pas la capacité, mais l'optimise ».

C'est une contradiction directe avec la raison évoquée au départ de modifier la définition, puisque tout cela a commencé par des préoccupations au sujet de la capacité des bateaux. Il est probable que cette exemption a été mise de l'avant pour accommoder des embarcations de la flottille de plus de 40 pieds, parce que la pêche actuelle du poisson de fond n'est pas possible pour un plus gros bateau de pêche, de sorte que beaucoup de pêcheurs utilisent leurs navires secondaires limités à 28 pieds. Veuillez consulter l'annexe D.

Le 23 mai 2017, cinq mois après la présentation de ma demande, le formulaire d'immatriculation pour nouveaux navires est émis. Veuillez consulter l'annexe E. Le 2 mars 2018, j'ai obtenu gain de cause pour ma demande en appel.

D'affirmer que ce processus a été un fiasco est un euphémisme. La principale raison pour laquelle il y a tant de mécontentement à Terre-Neuve à l'égard du MPO, c'est à cause de cas comme celui-ci. D'importantes modifications sont apportées sans consultation, ce qui force les pêcheurs à utiliser des embarcations plus petites qui n'ont habituellement pas le même niveau de navigabilité que les plus grosses embarcations.

Le mécontentement se poursuivra. Un document intitulé « Modifications à la politique régionale de la délivrance de permis requises avant la diffusion publique » était joint à ma demande d'accès à l'information et protection des renseignements personnels (AIPRP). Il décrit les modifications énormes apportées à nos pêches sans même que le MPO ne se soit jamais soucié de consulter les principaux intéressés, parce qu'elles étaient considérées comme des modifications mineures, et parce que la direction de la FFAW les a approuvées. Veuillez consulter l'annexe E.

La longueur des navires est une notion obsolète dans le contexte de la pêche moderne. Trop souvent, on lit des rapports sur la sécurité des transports qui citent que la taille des navires était un facteur ayant contribué à une tragédie. Le MPO utilise la longueur des navires comme béquille dans ses plans de contrôle des prises, mais dans les faits cela ne fonctionne pas. La longueur des navires a été le principal outil de contrôle des prises dans les années 1980, et voyez à quoi cela a mené : la plus grande mise à pied de l'histoire du Canada et une ressource qui se situe encore dans la zone critique. Bravo au MPO qui poursuit sur la voie de la folie.

À tout le moins, Terre-Neuve devrait présenter la même longueur de base que toutes les autres provinces de l'Atlantique: 44 pieds 11 pouces. Le directeur régional a affirmé que la modification de la longueur des navires donnera un avantage concurrentiel à certains. J'aimerais que le directeur régional explique ce qui suit: quand un permis de pêche au poisson de fond dans les divisions 2J3KL est exactement le même, quelle que soit la flotte dans laquelle se trouve votre navire, comment un navire de 89 pieds 11 pouces ne peut-il pas représenter un avantage concurrentiel par rapport à un autre de 39 pieds 11 pouces?

Au lieu de dépenser discrètement des milliers de dollars pour transformer les White Hills en un Alcatraz des temps modernes, le MPO doit traiter les pêcheurs avec le respect qu'ils méritent, et alors dépenser l'argent là où il est le plus utile, c'est-à-dire dans le domaine scientifique. La culture qui veut que « les pêcheurs soient trop stupides pour comprendre ce qui est le mieux pour eux » doit être abolie. Je peux parler d'expérience. La prochaine vague de pêcheurs se compose de diplômés de niveau universitaire ou collégial, des gens d'affaires à l'intelligence en éveil. Ils n'ont jamais obtenu leur entreprise sans effort comme ce fut le cas pour certains dans les années 1980. Ils ont acheté une entreprise et ils méritent de savoir quand le MPO est sur le point de bouleverser leur vie.

Pour terminer, je pêche depuis 20 ans. Je suis titulaire d'un brevet de capitaine de pêche de première classe, ce qui veut dire que je peux piloter un bateau de pêche de n'importe quelle taille, n'importe où dans le monde. Je détiens un baccalauréat en études maritimes de l'Université Memorial. Mais qu'est-ce que j'y connais? Je ne suis qu'un pêcheur.

●(1000)

**Le président:** Monsieur Sullivan, c'est toujours un plaisir de vous voir.

**M. Jason Sullivan:** Oh oui. C'est toujours un plaisir de vous voir aussi.

**Des voix:** Oh, oh!

**Le président:** Vous n'avez pas eu besoin des 20 secondes supplémentaires que vous aviez demandées. Vous utilisez les mots avec plus d'efficacité que vous ne le pensez.

**M. Jason Sullivan:** D'accord. Allons-y. Combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Je vous accorde encore 30 secondes.

**M. Jason Sullivan:** Je voulais simplement faire un bref commentaire concernant Transports Canada, mais ils sont probablement partis. Ils étaient ici plus tôt.

Pour que tout le monde comprenne mieux, les plus petits bateaux ne relèvent pas des normes CSI, ce qui signifie que tous les quatre ans, vous devez faire une inspection de votre bateau et il doit comporter un certain équipement de sécurité et tout ce qui s'y rattache. Cela ne dépend pas des pêcheurs; cela constitue une lacune,

parce que nous ne sommes pas autorisés à avoir un bateau assez gros pour être assujettis à ces règles. Si nous pouvions aller jusqu'à 44 pieds 11 pouces, nous serions à plus de 12 mètres; 39 pieds 4 pouces, c'est 11,99 mètres, de sorte qu'en permettant aux gens d'avoir des bateaux plus gros, plus de gens seraient assujettis à cette réglementation.

Il est troublant de lire et d'entendre certaines des choses que les gens disent, parce que ce sont ces mêmes gens qui régissent la sécurité, et il est troublant d'entendre des gens du MPO parler d'avantage concurrentiel quand c'est faux. Ils vous mènent en bateau pour vous faire croire que le cas de Terre-Neuve représente une pagaille, que vous pouvez aller pêcher ce que vous voulez quand vous le voulez. C'est de la foutaise. Ce sont des sottises. Il est inquiétant de voir que ce sont ces gens qui sont à la tête de ces groupes ou de ces associations. C'est triste. Pas étonnant que nous soyons dans le pétrin.

**Le président:** Merci, monsieur Sullivan. Je comprends cela.

M. Sullivan a fait référence aux annexes A à E dans son document. Les membres du comité n'ont pas de document parce qu'il doit être dans les deux langues, mais soyez assuré, monsieur Sullivan, qu'il est en cours de traduction au moment où on se parle. Votre document, avec les annexes, sera distribué au comité avant que nous passions aux recommandations.

Monsieur Brazil, vous avez 10 minutes.

**M. John Will Brazil:** Parler en public n'est habituellement pas mon truc, mais je vais faire de mon mieux.

Bonjour, et merci de me donner l'occasion de vous faire part de mes préoccupations et de celles d'autres personnes au sujet de ce qui se passe depuis des années.

Les décideurs ne voient pas les vrais problèmes auxquels les pêcheurs sont confrontés. J'espère que quelqu'un comprendra que les changements apportés à la sécurité, notamment les gilets de sauvetage et les vêtements de flottaison individuels (VFI), ainsi que les exercices de sécurité, sont utiles et représentent une bonne idée, mais qu'ils ne changeront pas grand-chose aux statistiques tragiques.

Les décideurs doivent se concentrer davantage sur les vrais problèmes, le principal étant les restrictions de la longueur des navires à Terre-Neuve, où la pêche n'est pas concurrentielle. C'est l'un des principaux règlements qui joue un rôle majeur dans les tragédies dans cette seule province.

Je viens d'une famille de pêcheurs et j'ai travaillé toute ma vie dans l'industrie de la pêche. Dès mon très jeune âge, j'étais à bord du bateau de mon père et j'ai commencé à essayer de gagner ma vie de la pêche il y a une vingtaine d'années. En 2014, ma femme et moi avons pris la décision de faire le grand saut et d'acheter l'entreprise familiale appartenant à mon père, ce qui représentait la principale source de revenu de ma famille.

Depuis 2008, le permis de pêche au crabe a été exploité sur le bateau de mon beau-père dans le cadre d'une entente de jumelage avec le MPO. Le MPO m'a laissé très peu d'options, ne me permettant que de faire du jumelage pour la pêche au crabe. Le 20 mai, ma femme et moi avons décidé de refaire le grand saut, d'encasser nos économies, de tout risquer et d'acheter un navire pour que je puisse pêcher d'autres espèces et essayer d'aider à payer les dépenses de l'entreprise.

Le bateau que j'ai acheté, autrefois appelé *Sam's Bride*, a été construit en 1996, et avait une longueur 39 pieds 8 pouces. Entre 1996 et 2016, le bateau a été allongé à la poupe, ce qui le portait à une longueur de 43 pieds, 8 pouces, et donc trop long pour respecter mon immatriculation.

Avant d'acheter le navire, j'ai communiqué par téléphone avec le bureau du MPO et j'ai parlé à Dave Parsons à quelques reprises. Il m'a informé qu'il faudrait revoir la longueur du navire. Sachant, avant son achat, que le navire était trop long pour respecter son immatriculation, je me suis rendu au bureau du MPO à St. John's, où j'ai parlé en personne à Dave Parsons de la réglementation stupide et de l'utilisation du navire tel quel, ou le cas échéant, de mes plans pour couper le navire et laisser le pont comme une rallonge arrière, conformément aux chiffres que Dave m'avait fournis pour l'immatriculation du navire.

J'ai acheté le navire le 24 mai 2016. Le 15 août 2016, après la saison du crabe, je l'ai soulevé et j'ai commencé à le ramener à sa longueur d'origine. J'ai laissé le pont comme une rallonge arrière, ce que l'on voit sur d'autres navires, partout au Canada. Le 18 août 2016, les modifications étaient terminées, et un expert maritime est venu mesurer le bateau et il a rempli le formulaire fourni par le MPO.

Le 22 août 2016, j'ai remis le formulaire en mains propres à Dave Parsons au bureau du MPO à St. John's. Le formulaire a été rejeté sur-le-champ prétextant que la rallonge arrière n'était pas de nature temporaire. J'ai interjeté appel de la décision le jour même et on m'a donné plus tard une date en février 2017, qui a encore été reportée en avril 2017, soit au début de la saison de la pêche. Puis, tout a disparu dans un immense chaos.

Entre août 2016 et janvier 2017, après des visites fréquentes, des appels téléphoniques et des courriels au MPO au sujet de la situation, et sans être plus avancé, je me suis adressé au FFAW, mon syndicat, pour obtenir de l'aide. Il s'est également avéré que c'était une perte de temps totale.

Après avoir eu l'impression d'aller nulle part, j'ai communiqué avec le bureau de mon député, Ken McDonald, et j'étais à l'époque en contact avec Ken Carter. Christopher Snow occupe maintenant ce poste. J'ai également communiqué avec le cabinet de l'honorable ministre LeBlanc.

En janvier 2017, j'ai décidé d'éliminer la rallonge arrière, d'en faire une amovible et de l'arrimer, selon la façon dont on m'avait avisé de le faire suite à des courriels, des appels téléphoniques et des réunions avec de nombreux employés du MPO. J'ai coupé la rallonge arrière, j'en ai fait fabriquer une en aluminium et je l'ai arrimée en janvier, le tout avec le support visuel de photos, d'appels téléphoniques et de courriels à David Small du MPO à Grand Falls, Windsor.

David Small avait remplacé Kevin Hurley à ce poste. Kevin et moi étions en contact au sujet de ce problème depuis que le MPO de St. John's avait décidé de le transférer à Grand Falls. Lorsque les travaux ont été complétés en janvier, David Small m'a dit d'attendre avant de mesurer de nouveau le navire.

En mars 2017, ils m'ont donné une immatriculation temporaire qui m'a permis de pêcher jusqu'au 31 décembre 2017. Près de deux ans après mai 2016, et après un an sans avoir été en mesure de pêcher des espèces de poissons, le MPO a finalement communiqué avec moi le 16 mars 2018 et m'a informé que le navire avait été immatriculé.

•(1005)

Le MPO a assuré un suivi en me suggérant de respecter un certain formulaire d'immatriculation, et maintenant, la définition de « longueur totale » a été modifiée par différents courriels en provenance de quelques employés du MPO, ce qui modifie complètement le formulaire.

Je signale également que la définition de « longueur totale » ne semble avoir été officiellement adoptée par aucun conseil d'approbation et qu'elle n'a pas été finalisée en février. Les courriels du MPO montrent clairement qu'ils étaient ant-datés.

Tout ce processus a causé beaucoup de stress financier et mental à ma famille et à moi. Le MPO m'a imposé une politique qui n'était pas en place au moment où les modifications à mon navire ont été complétées. D'une part, le MPO fait la promotion de la sécurité et, d'autre part, il joue avec la vie des gens.

Au bout du compte, dans une pêche comme la nôtre, le seul avantage d'un plus gros navire, avec des quotas, des limites par sortie, etc., et qui n'est pas concurrentiel, c'est la sécurité de tous les membres d'équipage qui essaient de survivre et de subvenir aux besoins de leur famille. La taille du navire n'a rien à voir avec la quantité d'espèces qu'un certain permis permet d'attraper.

Entre mai 2016 et aujourd'hui, de nombreux appels téléphoniques, courriels et visites en personne ont eu lieu avec le MPO, la FFAW, des membres du parlement et le bureau du ministre des Pêches au sujet de ma situation. Le temps alloué à cette réunion n'est pas suffisant pour me permettre de vous communiquer deux ans de coordonnées de personnes-ressources, mais au besoin, je peux vous donner plus de renseignements.

Merci de me donner l'occasion de vous parler de cette question. Espérons que nous pourrions tous travailler ensemble et faire bon usage de ce peu d'industrie qui reste et en faire une qui sera viable, durable et sécuritaire. Nous ne devons pas oublier que Terre-Neuve-et-Labrador ont été bâtis sur cette industrie et qu'elle joue un rôle important dans le monde.

Merci.

**Le président:** Monsieur Brazil, vous avez commencé en disant que vous n'étiez pas vraiment à l'aise. Je pense que vous avez peut-être prouvé le contraire. Excellent travail.

**M. John Will Brazil:** Merci.

•(1010)

**Le président:** Monsieur Cleary, heureux de vous revoir.

**M. Ryan Cleary:** Merci, monsieur le président et membres du comité.

Je m'appelle Ryan Cleary, et je suis président de la Fédération des pêcheurs indépendants de Terre-Neuve-et-Labrador ou comme on nous appelle chez nous, la FISH-NL. Je suis accompagné de Merv Wiseman. Il est l'un des fondateurs de la FISH-NL. Comme je l'ai mentionné, je partagerai une partie de mon temps alloué avec M. Wiseman.



Je vais vous parler un peu de nous. La FISH-NL est un syndicat reconnu représentant environ 3 000 pêcheurs côtiers. Nous ne sommes pas l'agent négociateur officiel. La FISH-NL est actuellement engagée dans une bataille d'accréditation avec le Syndicat des travailleurs du poisson, de l'alimentation et des branches connexes (FFAW-Unifor), l'agent de négociation, pour représenter les pêcheurs côtiers. La Commission des relations de travail de la province est saisie d'une demande d'accréditation depuis près de 15 mois. Après presque 15 mois, ils essaient toujours de déterminer combien il y a de pêcheurs et de pêcheuses. Mais c'est une autre histoire.

Monsieur le président, après avoir lu la transcription de la première réunion du comité sur la politique concernant la longueur des navires, une lecture convaincante, j'ai constaté que l'un des thèmes les plus importants concernait la consultation du MPO, ou son absence. M. McDonald, le député d'Avalon, a soulevé la question de la consultation à plusieurs reprises — je vous en remercie, monsieur McDonald — et c'est aujourd'hui l'un des points centraux de la FISF-NL et aussi l'un des miens.

La première chose que je tiens à préciser, c'est que le MPO dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador a complètement perdu contact avec les pêcheurs côtiers. Je pense que les témoins qui sont ici l'ont clairement affirmé. Le MPO n'est pas très au courant des plus récentes informations, et il n'a pas été au courant depuis des décennies. Le MPO l'a reconnu l'automne et l'hiver dernier, lorsqu'il a tenu une série de 20 rencontres en personne avec des pêcheurs de toutes les côtes de Terre-Neuve-et-Labrador, une première de ce genre au cours d'une génération. Des pêcheurs sexagénaires et septuagénaires ont dit qu'ils ne se souvenaient pas que le MPO n'ait jamais tenu de telles réunions. Le MPO s'est plutôt appuyé sur le syndicat FFAW pour parler au nom des pêcheurs, mais la plupart des pêcheurs disent que le syndicat n'est plus leur porte-parole et qu'il ne l'est plus depuis des années. Ils disent que le syndicat a perdu ses repères. Il est clair que le MPO a tenu les 20 réunions autour de Terre-Neuve-et-Labrador pour renouer avec les pêcheurs. Le FISH-NL recommande que de telles réunions soient tenues de façon continue.

J'ai également noté dans la transcription de la dernière réunion du comité que l'un des témoins de la région maritime du MPO, Verna Docherty, a mentionné qu'à l'hiver 2017, sa région a entrepris un examen de la politique de délivrance de permis au cours duquel ils ont lancé une invitation ouverte à tous les détenteurs de permis de base à assister à des séances ouvertes sur la politique de délivrance de permis. De telles rencontres directes entre le MPO et les détenteurs de permis de base à Terre-Neuve-et-Labrador n'ont jamais, jamais eu lieu. Le FISH-NL recommande qu'elles aient lieu à l'avenir.

Monsieur le président, les pêcheurs côtiers ne sont plus en mesure de dire qui est le gestionnaire — le MPO ou la FFAW. Qui établit les règles? Le MPO doit recréer et continuellement renforcer un lien direct avec les pêcheurs côtiers.

Pour ce qui est de la politique sur la longueur des navires — plus précisément celle de faire passer la longueur de 39 pieds 11 pouces à 44 pieds 11 pouces — la majorité des pêcheurs de Terre-Neuve-et-Labrador avec lesquels je me suis entretenu n'ont aucune objection à ce qu'une telle politique soit modifiée. En fait, ils sont pour le changement de politique. Ils disent que la longueur des navires devrait être normalisée sur toute la côte est. Ils disent que la sécurité devrait être la préoccupation première. La plupart d'entre eux sont en faveur.

En même temps, certains pêcheurs de la flottille de navires de plus de 45 pieds s'opposent à l'augmentation de la taille des navires existants, affirmant que de plus gros bateaux créeront un plus grand appétit et que les plus gros finiront par en vouloir davantage. Même si la taille d'un bateau n'a pas d'incidence sur les pêcheries de QI, ou visées par des « quotas individuels », certains pêcheurs disent que le fait d'autoriser de plus gros bateaux leur donnera un avantage dans des pêches concurrentielles comme le maquereau — d'après ce que je peux comprendre, il n'y a qu'une seule pêche concurrentielle, et c'est celle du maquereau — ou des pêches qui pourraient être concurrentielles à l'avenir.

Tout cela revient à ce que je disais au sujet des consultations. Le FISH-NL recommande que lorsqu'il s'agit de propositions de grandes modifications de politique, le MPO devrait proposer aux pêcheurs côtiers des consultations directes, transparentes et aussi ouvertes que possible. Le FISH-NL conseillerait d'aller jusqu'à créer un système de scrutin pour que les pêcheurs puissent eux-mêmes voter sur des modifications importantes de politique.

Pour ce qui est de l'écart dans les délais de transfert des exploitants à Terre-Neuve-et-Labrador, il s'agit d'une année, comparativement à un mois en Nouvelle-Écosse et à un jour dans la réserve indienne de Conne River dans le sud de Terre-Neuve. Les transferts désavantagent les pêcheurs côtiers de Terre-Neuve-et-Labrador sur le plan économique, et ils devraient être normalisés dans toutes les régions.

Merci, monsieur le président.

Je cède la parole à M. Wiseman.

**M. Mervin Wiseman (membre, Federation of Independent Sea Harvesters of Newfoundland and Labrador):** Merci, monsieur le président, et merci aux membres du Comité permanent.

Je m'appelle Merv Wiseman et j'ai eu une carrière de 35 ans à la Garde côtière canadienne. Je suis maintenant à la retraite, bien sûr. J'ai passé les 16 premières années en tant qu'agent du Service du trafic maritime à divers endroits de Terre-Neuve-et-Labrador et de l'Arctique. J'ai été au cours des 19 dernières années coordonnateur de la recherche et du sauvetage en mer au Centre secondaire de sauvetage maritime de St. John's. Durant cette période, j'ai corédigé un rapport sur la sécurité des bateaux de pêche pour la Direction générale de la recherche et du sauvetage de la Garde côtière canadienne, puis j'ai aidé à la mise en oeuvre d'un programme de sécurité pour les pêcheurs de Terre-Neuve-et-Labrador. Par la suite, j'ai été affecté à Transports Canada pour mettre en oeuvre un programme semblable destiné aux pêcheurs d'autres régions du Canada.

J'ai fait des études de base en sciences nautiques et je suis officier de bord agréé dans les eaux nationales et étrangères. J'ai une certaine expérience des bateaux de pêche et j'ai piloté un navire régulier de 50 pieds de longueur pour la pêche de fond au cours d'une saison de pêche, au début des années 1970.

J'ai le plaisir de présenter un mémoire en collaboration avec FISH-NL sur l'importante question de la politique sur la longueur des bateaux et l'émission des permis dans le Canada atlantique. Mon mémoire vise à attirer l'attention sur les conséquences de la restriction de la longueur des bâtiments pour la sécurité des bateaux de pêche, qui continue d'avoir des effets perturbants, peut-être non voulus, sur les personnes concernées.

La pêche est reconnue comme étant l'activité commerciale la plus dangereuse au Canada et dans le monde. Le Bureau de la sécurité des transports, qui est l'organe responsable des enquêtes maritimes et des recommandations à la suite d'un accident ou d'un décès au Canada lié aux activités nautiques, a mis la sécurité des bateaux de pêche sur sa liste de surveillance, ce qui en fait un des deux principaux enjeux de sécurité maritime au Canada à exiger une vigilance constante afin d'apporter des améliorations à la sécurité. Malgré les nombreuses recommandations faites à Transports Canada d'exercer son mandat législatif pour apporter des solutions, un taux inacceptable d'accidents et de décès continue de prévaloir.

Au cours de ma carrière de coordonnateur de la recherche et du sauvetage au Centre secondaire de sauvetage maritime de St. John's, j'ai été désigné responsable du dossier de la sécurité des bateaux de pêche pour la région de Terre-Neuve-et-Labrador. Après être intervenu dans le cadre d'un nombre inquiétant d'incidents de recherche et de sauvetage en mer liés aux activités de la pêche commerciale dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador au cours des années 1990, le Centre secondaire de sauvetage maritime de la Garde côtière canadienne a entrepris une étude afin de comprendre les diverses dynamiques liées à la sécurité entourant ces incidents. J'ai été coauteur d'un rapport intitulé « Fishing Vessel Safety Review (less than 65 feet) ». Malheureusement, les constatations de cette étude et du rapport ont encore la même actualité aujourd'hui, près de 20 ans plus tard.

L'étude a constaté que l'industrie de la pêche était à l'origine de 70 % des incidents de recherche et sauvetage en mer survenus dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador. En outre, le taux le plus élevé d'incidents était enregistré dans la catégorie des petits bateaux de moins de 34 pieds 11 pouces. Le rapport citait aussi une étude irlandaise effectuée en 1996, qui indiquait que plus petit était le bâtiment impliqué dans un accident, plus grande était la probabilité qu'il y ait des décès. Compte tenu du fait que presque 90 % de la flotte canadienne de petits bateaux de ce type évolue dans les eaux de la région de Terre-Neuve-et-Labrador et les eaux adjacentes, cela continue à présenter un problème profondément préoccupant. Bien que le rapport ait cerné un éventail de causes de ces incidents et décès, une des causes prédominantes était liée aux modifications apportées aux bâtiments et à leur incidence sur leur stabilité.

Les efforts des pêcheurs pour s'adapter à la nouvelle situation des pêches après le moratoire de 1992 sur la pêche à la morue en visant d'autres espèces, qui dans bien des cas se trouvaient plus au large, sont derrière ces modifications. En outre, une restriction de Gestion des pêches du MPO défendant aux pêcheurs d'utiliser une catégorie de bateaux d'une longueur mieux adaptée au nouvel environnement d'exploitation a forcé les pêcheurs à apporter des modifications qui ne cadraient tout simplement pas avec le bâtiment se trouvant sous leurs pieds.

Ces conditions et restrictions sont encore en vigueur. Le retour de la pêche à la morue étant dans les airs, il faut s'inquiéter d'un pic similaire d'incidents liés à un autre changement de l'environnement d'exploitation des pêcheurs et des bateaux qu'ils utilisent. Le nouveau règlement de Transports Canada sur l'évaluation obligatoire de la stabilité des petits bateaux de pêche pourrait ajouter une autre couche de complexité. Outre le coût important de l'évaluation, les mesures correctives requises à la construction des bateaux afin de compenser les effets sur la stabilité, en raison de la restriction en vigueur sur la longueur, pourraient ériger des obstacles financiers insurmontables pour les pêcheurs concernés.

Au cours d'une récente audience de votre comité, Mme Jacqueline Perry, qui est directrice générale intérimaire pour la région de

l'Atlantique au MPO, a fourni une justification de la politique de restriction imposée à la longueur des bateaux par le MPO. La raison d'être de la politique en vigueur semble être l'atteinte d'objectifs de conservation par un contrôle de la capacité de pêche au moyen d'une restriction sur la longueur des bateaux. Comme les membres du Comité l'ont souligné, le fait que la capacité de pêche est contrôlée presque exclusivement par les contingents individuels ainsi que d'autres mesures disciplinaires de gestion rend apparemment la politique inutilement redondante.

• (1015)

Outre ses conséquences non voulues pour les pêcheurs, la politique semble encore plus vaine du fait qu'il n'existe pas de corrélation reconnue entre la longueur d'un bateau et sa capacité de charge. Par exemple, il n'est pas rare qu'un bateau de pêche de 34 pieds 11 pouces soit conçu de manière à transporter beaucoup plus que ceux de la catégorie de longueur supérieure, 44 pieds 11 pouces, et ainsi de suite dans toutes les catégories de longueur.

Bien qu'il ne serait pas exact d'attribuer tous les problèmes de sécurité des bateaux de pêche aux politiques de gestion des pêches, on ne peut nier les problèmes de sécurité sous-jacents associés à la restriction de la longueur des bâtiments. Les effets nuisibles à la stabilité causés par les modifications aux bateaux sont importants.

La politique de gestion des pêches forçant les pêcheurs à apporter des modifications dangereuses afin que leur bateau soit conforme à sa catégorie de longueur revient dans les faits à jouer à la roulette avec la vie de pêcheurs qui doivent naviguer dans des eaux comptant parmi les plus dangereuses au monde. Au cours des dernières années, les intervenants de l'industrie des pêches, y compris les pêcheurs, ont apporté d'importantes modifications sur un fond d'incidents de sécurité et de décès liés aux bateaux de pêche. Cela couvre la formation, la prévention et la sensibilisation à la sécurité, l'embarquement d'équipement de sécurité et des révisions importantes visant à assurer la conformité avec la réglementation sur la sécurité en mer.

Reconnaissant l'influence des mesures de gestion des pêches, le MPO a apporté des changements à certains protocoles de ses politiques. La politique sur la longueur des bateaux et l'émission des permis, qui avait été conçue afin de répondre aux besoins des pêches des années 1970, n'a malheureusement pas été fondamentalement adaptée à l'environnement d'exploitation d'aujourd'hui. Il règne cependant un certain optimisme chez les pêcheurs artisans, qui croient que les changements longtemps attendus se produiront sous peu.

On fonde beaucoup d'espoir et un grand enthousiasme relativement aux travaux actuels du Comité sur les politiques sur la longueur des bateaux et la délivrance des permis, en tant qu'instrument nécessaire qui pourrait faire que ce changement se concrétise.

Je vous souhaite de tout coeur de réussir.

• (1020)

**Le président:** Merci, monsieur Wiseman, et merci de nous faire profiter de votre expérience aujourd'hui.

Mesdames et messieurs, je vais prolonger la séance d'au plus cinq minutes, mais il y a une réunion après celle-ci. Je ne peux pas étirer davantage, malgré tout le désir que j'en ai.

Monsieur McDonald, vous avez sept minutes.

**M. Ken McDonald:** Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

Je connais certaines personnes ici présentes. J'ai soumis leurs noms et je l'ai fait pour une raison, parce que je savais qu'ils étaient passionnés par ce qui se passait, qu'il s'agisse de la longueur des navires ou de la réglementation en général, au bureau local de Pêches et Océans à St. John's, à Terre-Neuve.

Jason, vous avez mentionné que vous pratiquez la pêche depuis 20 ans. Je dirais que vous le faites probablement depuis plus longtemps encore parce que vous avez grandi dans ce milieu-là. Votre défunt père l'a pratiquée pendant de nombreuses années avant cela, alors je suppose que vous y avez été mêlé jusqu'à un certain point dès le début.

Vous avez parlé de changement dans le secteur des pêches et, dans une certaine mesure, je suppose, c'est davantage une entreprise aujourd'hui que ce l'était autrefois. Qu'avez-vous investi comme pêcheur, comme propriétaire de bateau? Quelle est la valeur monétaire de votre investissement?

**M. Jason Sullivan:** Nous pêchons ensemble, mon frère et moi. Lui a des permis de pêche, moi, j'ai des permis de travail. Quand je dis que nous pêchons ensemble, nous n'avons pas le droit, parce que le ministère ne nous le permet pas, alors nous avons deux bateaux différents.

Je dirais que nous avons dépensé environ un million et demi de dollars, alors il arrive parfois que des gens... J'ai commencé à pêcher dans les années 1980 quand le permis coûtait seulement 30 \$ et on est partis de là. Malheureusement, ce sont souvent ces gens-là qui siègent au syndicat, la FFAW, avec le ministère qui élabore des politiques ou qui demande que les choses restent les mêmes. Ce n'est pas comme cela que fonctionne la pêche d'aujourd'hui, où j'ai dû investir autant d'argent. Pour que je puisse payer... Je n'ai pas obtenu un permis pour 30 \$. Cela n'a aucun sens.

Malheureusement, le MPO ne consulte pas tout le monde. J'ai assisté à une réunion sur le crabe il y a quelques semaines. Ma famille immédiate et moi, nous possédons environ 20 % du crabe dans notre secteur. J'ai été nommé à maintes reprises — John Will pourra en témoigner — pour siéger au comité à différents moments et la FFAW n'a pas accepté ma nomination, parce que je n'adhérais pas à ses valeurs. Elle a même essayé d'organiser une assemblée d'élection le jour des funérailles de mon père, simplement pour que je ne sois pas là.

Si on fait le saut au moment présent, j'en suis venu à faire partie de la fédération des pêcheurs indépendants de Terre-Neuve-et-Labrador, la FISH-NL. J'ai été invité à assister à la séance d'information technique sur le crabe. Après cela, il y avait une négociation sur le genre de coupures qu'on aurait et les prises autorisées pour la saison. Quand je suis arrivé, il y avait 40 ou 50 chaises vides dans la salle. On était loin de la salle comble. Le représentant de la FFAW a demandé mon expulsion. Heureusement pour moi, c'est un malentendu chez Pêches et Océans qui m'a permis de rester. On m'a dit que j'étais invité. À ce moment-là, le gars de la FFAW a quitté la salle et a téléphoné à un de ses supérieurs, qui a appelé quelqu'un de plus élevé dans la hiérarchie du ministère à White Hills. Le temps de tirer les choses au clair, la réunion était terminée, mais le représentant du ministère m'a bien fait comprendre que je n'étais pas censé être là et que je ne pouvais plus revenir, ni l'année suivante ni plus tard.

J'ai dit que c'était assez troublant. Nous sommes très actifs dans la région et j'aime à croire que je connais bien la pêche. Sans vouloir me vanter ou quoi que ce soit, je pense que oui. C'est dommage qu'on ne consulte pas tout le monde. Il y a une petite clique de gens en place et John Will peut attester qu'ils ont leur mot à dire. Je suppose que la consultation n'est pas un de leurs points forts.

●(1025)

**M. Ken McDonald:** Vous avez parlé des entreprises de votre frère et de vous-même. Vous ne pouvez pas pêcher ensemble, alors vous devez utiliser deux bateaux.

**M. Jason Sullivan:** Oui.

**M. Ken McDonald:** Je comprends pourquoi vous avez besoin de deux bateaux.

J'aimerais que vous expliquiez au Comité, parce que certains membres ne comprennent peut-être pas pourquoi vous êtes limités à ceci pour un bateau et à cela pour un autre.

**M. Jason Sullivan:** Il y a un système de jumelage. À Terre-Neuve, on a le droit de combiner trois permis, de sorte qu'on peut acheter trois entreprises et les accumuler soi-même. On peut aller jusqu'à cinq entreprises en tout, donc si j'en avais trois et que mon frère en avait deux, nous pourrions les combiner. Comme nous en avons trois chacun, nous n'avons pas le droit de le faire. Voilà le genre de choses qui n'ont aucun sens. Je ne sais pas qui les a proposées et il est impossible de les ramener sur la table pour en parler. Pourquoi aurions-nous le droit d'acheter trois permis chacun, mais pas le droit de travailler ensemble?

Le MPO tient vraiment à contrôler les ententes, à juste titre. Tout ce qu'il a fait n'a pourtant pas mis un frein à cela. En fait, la situation empire. Il s'en prend aux quelques indépendants qui sont encore là à essayer de gagner leur vie. Si les détenteurs de permis sont à bord du bateau, quel est le problème? Il y a trois détenteurs de permis à bord d'un bateau, qui peuvent s'en porter garants. C'est quoi, le problème? Vous êtes à bord du bateau, alors qui se soucie de savoir qui en est le propriétaire, si vous êtes tous ensemble à attraper les prises qui vous sont allouées?

**M. Ken McDonald:** John, vous avez parlé de la combine à laquelle vous vous êtes prêté pour raccourcir votre bateau. Cela n'a pas fonctionné, alors vous avez dû enlever complètement votre première affaire et en mettre une autre.

Pourriez-vous expliquer au Comité combien de fois vous avez dû faire mesurer votre bateau à cause de cela et combien cela vous a coûté?

**M. John Will Brazil:** En fait, je n'ai eu à le faire mesurer qu'une seule fois jusqu'ici, parce que je me faisais toujours dire d'attendre. Ils ont insisté pour le faire mesurer plus d'une fois, parce que si tu raccourcis ton bateau tout à coup et que le gars se retourne et dit non, ce n'est pas suffisant... Ensuite, il voulait que je demande à un autre gars de mesurer à nouveau. C'était 700 \$ ou 800 \$ chaque fois qu'on faisait venir le gars, juste pour tenir le ruban et remplir le formulaire pour lui. Oui, c'est une grosse dépense.

**M. Ken McDonald:** Vous avez traversé une dure épreuve au cours de la dernière année et demie.

Ryan, vous avez été ici. Vous avez été député et vous avez siégé à ce comité.

S'il y avait une recommandation que le Comité puisse faire au bout du compte, que serait-elle?

**M. Ryan Cleary:** Monsieur McDonald, vous avez demandé la même chose à la dernière séance du Comité, il en a été question encore ici aujourd'hui et c'est la consultation. Évidemment, j'en ai parlé dans mon exposé. C'est à Pêches et Océans de prendre le pouls des pêcheurs. Au lieu de s'en remettre à un syndicat, au lieu de s'en remettre à la FFAW ou à la FISH-NL, il faut communiquer directement avec les pêcheurs pour qu'ils comprennent — nous avons une expression chez nous — les bottes sur le pont. Il faut avoir ce genre d'échange direct, afin qu'ils comprennent et que le bon sens prime. S'il y a une chose qui manque dans cette industrie, c'est le bon sens dans la réglementation.

**Le président:** Merci.

Monsieur Doherty, vous avez sept minutes.

**M. Todd Doherty:** Je tiens à remercier nos invités d'être ici.

Monsieur Brazil, comme notre président l'a signalé, vous avez parlé avec beaucoup d'éloquence, tout comme M. Sullivan.

Comme vous avez pu le constater lors de la séance précédente avec les fonctionnaires qui étaient présents, nous avons été estomaqués par certains des témoignages que nous avons entendus. Nous savons que cela touche les familles et le gagne-pain des gens de vos collectivités. Notre honorable collègue a présenté cette motion pour nous.

Une bonne partie de ce que nous avons entendu dans ce témoignage et dans cette étude, nous l'avons aussi entendu à l'occasion d'autres études. J'y reviendrai. Monsieur Cleary, pardonnez-moi si je me trompe, mais vous étiez là lorsque nous avons fait les études sur la morue du Nord et le saumon de l'Atlantique. C'était il y a un an, je crois. Il y a des choses que j'ai trouvées très frustrantes et que je ne comprends pas. Je pose la question à vous quatre. Pourquoi le syndicat et, d'après ce que nous savons, le WWF aussi siègent-ils dans les instances qui déterminent les politiques et les quotas de pêche dans ces secteurs?

Allez-y, monsieur Cleary, ou si quelqu'un d'autre veut intervenir.

• (1030)

**M. Jason Sullivan:** Je vais vous en parler très rapidement.

Je dirige le plus grand groupe de médias sociaux de Terre-Neuve en ce qui concerne les pêches, alors il m'arrive d'obtenir beaucoup d'information avant tout le monde. À l'heure actuelle, les séances d'information technique sur la morue sont en cours à Terre-Neuve.

Je ne sais pas exactement comment tout cela a commencé. Pourquoi le MPO a-t-il refilé les responsabilités de la gestion des pêches à un syndicat, par exemple? On fait complètement fausse route. Nous avons des scientifiques et tout ce qu'il faut pour mettre au point ce genre de choses.

Un nouveau groupe a vu le jour, le Groundfish Industry Development Council, ou GIDC, et il a formé un syndicat. Je crois que quelqu'un du gouvernement provincial y siège. En 2016, les conditionneurs qui en font partie et le WWF ont élaboré ce plan, un plan de pêche à la morue, qui allait à l'encontre de la science que le gouvernement provincial était censé appliquer.

En 2016, le GIDC prévoyait que le stock de morue allait augmenter de 23 %, je crois, alors qu'il n'a augmenté que de 7 %. Qu'est-ce que le GIDC a fait à ce moment-là? Il a augmenté la capacité de capture pour 2017, en prévoyant une croissance du stock de 30 %. J'ai appris lundi, et je suppose que tout le monde le saura vendredi, que le stock a apparemment diminué de 14 % en tout.

Le GIDC est allé directement à l'encontre des recommandations des scientifiques qui ont mené l'étude initiale qui a révélé une

augmentation de la biomasse. C'est inacceptable. Il s'agit de notre gagne-pain et voici qu'un groupe de... je ne sais pas qui ils sont. Qu'est-ce qui leur donne le droit de décider... qui est un ancien directeur général régional... et tout cela? Ils sont allés à l'encontre de la science, ils ont joué et ils ont perdu.

**M. Todd Doherty:** Vos témoignages sont vraiment intéressants. Ils reprennent en bonne partie ce que nous avons entendu auparavant et je veux juste reconfrmer.

Est-ce votre témoignage aujourd'hui que dans certains cas, peut-être dans tous les cas, la rapidité et l'efficacité des approbations peuvent dépendre de qui vous êtes et de qui vous connaissez, et que l'attribution des quotas et la capacité de sortir en mer peuvent dépendre de qui vous êtes et de qui vous connaissez? Est-ce bien là le sens de vos affirmations d'aujourd'hui?

**M. Jason Sullivan:** Oui. Quand vous lirez mon mémoire et certaines annexes, vous constaterez, comme je l'ai fait remarquer, qu'ils ont retiré trois demandes, la mienne, celle de John et celle d'un autre gars. C'est à ce moment là que Kim Penney et Duke Tobin et le type de la FFAW ont décidé de modifier la définition de longueur hors tout.

Je peux vous garantir qu'il s'était agi de trois bastions de la FFAW, cela ne serait jamais arrivé. Ils ne les auraient jamais sacrifiés, n'est-ce pas?

**M. John Will Brazil:** Comme le disait Jason, la preuve est là. En examinant leur échange de courriels, vous constatez que ce pêcheur — je ne vais pas le nommer — a apporté des modifications à son bateau, et elles étaient toutes conformes aux normes. Par la suite, trois ou quatre fonctionnaires de MPO lui ont confirmé que c'était bien, que tout semblait correct. Et voilà qu'un gars riposte en disant: « Un instant. J'ai entendu parler de ce bateau par untel », sans mentionner le nom du pêcheur. Qu'est-ce que le nom du pêcheur a à voir si le bateau est conforme au règlement?

**M. Todd Doherty:** À une occasion, dans notre étude sur la morue du nord et le saumon de l'Atlantique — nous étions à l'île Fogo si je me rappelle bien —, un des pêcheurs nous a dit que lorsqu'ils voulaient discuter d'un problème avec le MPO, le ministère les dirigeait vers la FFAW ou le WWF.

**M. Ryan Cleary:** Cela nous ramène à votre question initiale et à la relation tordue entre le MPO et la FFAW. Il n'y a pas de réponse courte à cette question.

**M. Todd Doherty:** Qui est le patron?

**M. Ryan Cleary:** C'est justement le problème. Vous avez mis le doigt dessus. Trop souvent, les pêcheurs ne savent pas qui est le patron. Est-ce le syndicat? Est-ce le ministère fédéral des Pêches et Océans? Ce n'est pas clair. C'est ça le problème.

**M. Mervin Wiseman:** La relation entre le MPO et le syndicat a probablement commencé avec la louable intention que le syndicat représente les souhaits et les besoins des pêcheurs. Pour une raison quelconque, toutefois, il y a un sérieux décalage entre qui se passe sur le terrain et ce que le syndicat transmet au MPO. Pour une raison ou une autre, les bonnes intentions ont pris le bord, et cela a causé de graves problèmes.

J'ai travaillé pour le Conseil consultatif maritime canadien pendant 10 ans. Dans le cadre de mon travail dans le dossier relatif à la sécurité des bateaux de pêche, je me suis rendu là-bas, en tant que membre du comité permanent de la sécurité des bateaux de pêche qui, soit dit en passant, était coprésidé par le Bureau de certification des pêcheurs professionnels, qui a un lien avec le syndicat. Ils ne cessaient de me répéter, à l'heure du repas, pas pendant les réunions: « Merv, n'essaie pas de modifier la taille des bateaux, parce que c'est nous qui avons le pouvoir de maintenir la séparation des flottilles. Si nous commençons à accepter des bateaux plus gros, seules les usines de transformation du poisson auront les moyens d'en avoir, et les pêcheurs seront alors à leur merci. »

Il faut aller au fond de cette histoire, qui va plus loin que ce qui a été dit ici aujourd'hui et à d'autres réunions. Il y a une drôle de dynamique en place et une grande partie de ce problème vient de là.

• (1035)

**Le président:** Je vous remercie.

Très brièvement, j'aimerais préciser les acronymes qui émaillent la discussion à l'intention des gens qui nous écoutent à l'extérieur. FFAW signifie la Fish, Food & Allied Workers à laquelle est affilié le syndicat des pêcheurs de Terre-Neuve-et-Labrador. WWF signifie World Wildlife Fund, une organisation non gouvernementale environnementale.

Monsieur Donnelly, vous avez sept minutes, allez-y.

**M. Fin Donnelly:** Je vous remercie, messieurs, pour vos témoignages sur ce sujet. J'espère que le bon sens dont vous faites preuve sera pris en compte, de moins par les membres du Comité lorsqu'ils feront leurs recommandations.

J'aimerais revenir aux commentaires de M. Wiseman. Je pense qu'il a raison de dire que l'intention initiale était probablement louable. D'après vos quatre témoignages, les choses ont dérapé en un système qui ne fonctionne manifestement pas pour les pêcheurs. Nous pourrions commencer par là.

Il semble y avoir deux points importants. Le premier, c'est la normalisation de la longueur des bateaux de pêche et les liens en matière d'allocation, et le deuxième, la consultation.

Je vais commencer par vous, monsieur Sullivan. Comme l'a mentionné M. Cleary, la consultation est l'élément clé. À votre avis, que doit faire le MPO pour améliorer le processus de consultation? Avez-vous des recommandations ou des suggestions à faire au Comité?

**M. Jason Sullivan:** Oui. Ils pourraient inviter des gens à leurs réunions?

J'ai assisté à une réunion il y a quelques semaines et il y avait 40 chaises vides. Pourquoi ne pas inviter les pêcheurs? Nous ne sommes pas des oranges-outangs. Nous irons, nous écouterions attentivement et, si on nous en donne l'occasion, nous pourrions nous exprimer. Nous ne sommes quand même pas des milliers dans ces zones.

**M. Fin Donnelly:** D'après vous, pourquoi le MPO ne le fait-il pas?

**M. Jason Sullivan:** Parce que c'est facile d'aller demander à la FFAW ce qu'elle veut faire et d'obtenir ensuite son approbation

Dans la dernière annexe de mon mémoire, vous verrez quels sont les changements. D'après ce que j'ai pu comprendre, ce sont les changements annuels que le MPO souhaite apporter. On peut lire qui a demandé ces changements. La plupart du temps, c'est la FFAW.

La structure de la pêche au poisson de fond l'an dernier a été terriblement modifiée, et personne n'a été mis au courant, personne. Dans sa note d'information, le ministère précise que si un changement ne lui semble pas important, il ne consulte pas.

Il s'agit là de changements majeurs, on parle de la séparation des zones et des flottilles, et personne n'était au courant. Il faudrait invalider ces changements jusqu'à ce que les gens sachent ce qui se passe et qu'ils aient l'occasion de donner leur avis. Les gens du ministère nous gardent dans l'ignorance au lieu d'essayer de...

C'est pareil avec les règles. Je suis ravi de voir que vous examinez... Si les autres provinces de l'Atlantique peuvent faire quelque chose, nous devrions pouvoir faire pareil, nous aussi. Je ne comprends pas pourquoi nous nous sommes traités différemment. Nous avons tous ces baux de location de courte durée. Tout cela est important.

Je peux parler au nom des gens du golfe à Terre-Neuve. Si, une année, un bateau ne sort pas pêcher à l'automne parce qu'il est trop petit, un pêcheur de Terre-Neuve n'a pas le droit de louer ce bateau, mais il peut traverser le golfe et se procurer un bateau au Québec, 15 milles plus loin. Le gars de Terre-Neuve, lui, reste là à se tourner les pouces, probablement sans gagner un sou, tandis qu'un pêcheur du Québec peut venir pêcher chez nous. Je n'ai rien contre le gars du Québec, mais est-ce que les chances sont égales?

Au printemps dernier, à Fermeuse, où John Will et moi pêchons, nous avons vu arriver une flottille de bateaux de Nouvelle-Écosse pour pêcher le crabe à Terre-Neuve. C'est super pour eux, mais nous, nous ne pouvons pas faire la même chose parce que MPO ne nous autorise pas à aller pêcher là-bas. Comment expliquer toutes ses distinctions? Il semble que cela est permis dans toutes les autres provinces. La longueur de référence est 44 pieds 11 pouces partout ailleurs. Pourquoi ne sommes-nous pas en phase avec les autres? Ce n'est pas juste. Le MPO devrait appliquer la même politique à tout le monde, comme le fait Transports Canada.

**M. Fin Donnelly:** Je voulais justement parler de ça. Si vous aviez une seule recommandation à faire au Comité sur les changements à apporter, ce serait quoi?

**M. Jason Sullivan:** Qu'on applique une politique générale portant sur les baux de courte durée, la longueur des bateaux et toutes ces questions qui ne concernent pas une pêche en particulier. Les règles devraient être les mêmes pour tout le monde.

Pour mesurer un bateau... pourquoi y a-t-il dix manières différentes? Il suffit de mesurer, c'est tout.

• (1040)

**M. Fin Donnelly:** Merci.

Monsieur Cleary, je vais passer à un autre élément clé dont vous avez d'ailleurs parlé, la normalisation. Qu'est-ce qui empêche le MPO de réglementer cette longueur standard? Vous en avez glissé un mot dans votre témoignage, mais pouvez-vous nous expliquer plus en détail pourquoi le MPO ne le fait pas?

**M. Ryan Cleary:** Je ne sais pas. Je ne connais pas la réponse.

Comme je l'ai déjà dit, ce qui manque, c'est le gros bon sens. Si on applique une règle... Jason l'a très bien expliqué. Si on applique une règle pour la délivrance de permis de bateau dans les Maritimes et au Québec, puis une règle complètement différente pour Terre-Neuve-et-Labrador, cela confère un avantage concurrentiel et économique aux propriétaires de bateaux de l'extérieur de cette province. Cela n'a aucun sens.

Je ne comprends pas.

**M. Fin Donnelly:** Je pense que nous aurons l'occasion de réinviter les fonctionnaires. Nous devons leur poser des questions portant précisément sur la longueur des bateaux et leur demander pourquoi il n'y a pas de consultation à ce sujet. Vous avez probablement un courriel sur chaque dossier, sur chaque permis. Pourquoi ne pas envoyer une note pour annoncer la tenue d'une rencontre et d'une consultation?

**M. Ryan Cleary:** Monsieur Donnelly, je pense qu'au fil des années les relations entre le MPO et le syndicat sont devenues trop faciles. Il est parfois bon de secouer les choses. Il doit y avoir un défi à relever.

**M. Fin Donnelly:** D'accord.

Messieurs Wiseman ou Brazil, un dernier mot?

**M. Mervin Wiseman:** Toute cette histoire est bizarre. Je ne trouve pas d'autres mots pour la décrire. Nonobstant les consultations, il y a quelque chose au MPO qui empêche les fonctionnaires d'écouter, même quand ils tiennent des consultations. Le Bureau de la sécurité des transports ne peut être plus explicite dans ses enquêtes et ses recommandations au MPO, et pourtant le ministère refuse de les approuver et de modifier les exigences en matière de sécurité. Pourquoi sont-ils si intransigeants?

Ce serait là ma principale recommandation. Il doit y avoir un arbitre capable de s'élever au-dessus du MPO et de Transports Canada. Il doit leur faire comprendre que c'est absolument nécessaire, que le MPO empiète sur nos champs de compétence.

**M. Fin Donnelly:** Oui.

Il reste une trentaine de secondes pour John Will.

**M. John Will Brazil:** J'ai terminé.

**Le président:** Merci beaucoup.

Madame Jordan, vous avez sept minutes. Allez-y.

**Mme Bernadette Jordan:** J'aimerais remercier nos quatre témoins de leur présence aujourd'hui.

Je tiens à remercier particulièrement MM. Sullivan et Brazil parce que c'est toujours intéressant d'entendre le point de vue des gens qui travaillent sur les bateaux. Je représente la côte sud de la Nouvelle-Écosse, l'une des zones de pêche les plus vastes du Canada atlantique. Je suis donc ravie d'entendre le point de vue des pêcheurs.

Monsieur Wiseman, vous avez parlé d'une étude sur la sécurité effectuée en Irlande. Pouvez-vous déposer ce rapport pour nous ou nous donner le titre pour que nous nous le procurions? Vous avez soulevé des points très intéressants, notamment l'importance de la taille d'un bateau sur le plan de la sécurité.

**M. Mervin Wiseman:** Oui.

**Mme Bernadette Jordan:** Monsieur Cleary, j'ai été extrêmement contente de vous entendre dire que le MPO devrait consulter les pêcheurs directement, qu'ils soient ou non représentés par un syndicat.

Comment devons-nous procéder?

Nous avons été informés que les communications se faisaient par l'entremise des syndicats. Ce n'est peut-être pas le cas.

Combien y a-t-il de pêcheurs à Terre-Neuve? Comment peut-on les consulter? C'est tout un défi.

Avez-vous des idées à nous donner sur la manière de procéder?

**M. Ryan Cleary:** Combien y a-t-il de pêcheurs à Terre-Neuve-et-Labrador? Bonne question. Comme je l'ai dit dans mon exposé, cela

fait 15 mois que la Commission des relations de travail cherche à le savoir et on est encore loin d'avoir la réponse.

J'ai aussi dit dans mon exposé qu'entre la fin novembre et février, pour la première fois depuis une génération — et je suis loin d'exagérer —, le MPO a commencé à tenir des consultations directes, en commençant au Labrador, puis en descendant jusqu'à la péninsule Great Northern et les côtes sud, sud-ouest, est et nord-est.

Les gestionnaires régionaux du MPO ont tenu 20 rencontres, et j'ai assisté à 17 d'entre elles. Ils ont commencé par demander aux pêcheurs présents quelles étaient leurs inquiétudes. Comme pour le témoignage de M. McDonald à la séance précédente — certains de vos commentaires, monsieur, ont été agréables à entendre —, nous avons apprécié de voir des fonctionnaires du MPO se présenter dans la salle, sans faire de grands discours ni de longs exposés, et nous demander quelles étaient nos préoccupations. C'est un début. Comme vous l'avez dit et comme je viens de le dire aussi, le MPO devrait contourner les syndicats et aller directement vers les pêcheurs pour leur demander de quoi ils ont besoin, ce qu'ils veulent, ce qui fonctionne bien et ce qui ne fonctionne pas.

La plupart des choses ne fonctionnent pas. La plupart des pêches commerciales de Terre-Neuve et du Labrador sont dans une situation critique ou presque. Comme l'a mentionné Jason au sujet de la morue du Nord, la séance d'information technique aura lieu demain et, selon les rumeurs que nous entendons, ce secteur connaît une baisse de 14 %. C'est simplement renversant.

À mon avis, le MPO ne fait pas bien son travail.

• (1045)

**Mme Bernadette Jordan:** Vous avez également parlé de l'échéancier. Je ne sais pas si c'était au sujet de l'enregistrement ou de la délivrance des permis. Vous avez dit qu'en Nouvelle-Écosse, le délai était d'un mois, à Terre-Neuve d'un an, tandis qu'à Conne River, à Terre-Neuve, il est d'un jour.

De quoi parliez-vous exactement?

**M. Ryan Cleary:** De la location de bateaux.

**Mme Bernadette Jordan:** La location à court terme.

**M. Jason Sullivan:** Nous n'avons pas le droit de le faire à Terre-Neuve, mais ailleurs tout le monde peut le faire.

**Mme Bernadette Jordan:** Comme je l'ai dit aux témoins précédents, cela m'étonne, dans un pays comptant des ministères fédéraux, que nous n'ayons pas les mêmes règlements d'un bout à l'autre du pays. Dans ma circonscription, je sais qu'on modifie la taille d'un grand nombre de bateaux pour qu'ils puissent transporter des casiers à homard, mais je n'ai jamais entendu parler des problèmes que vous aviez.

Pouvez-vous me donner d'autres exemples où les règles sont différentes d'une province à l'autre et semblent être plus avantageuses dans une zone que dans une autre.

**M. Jason Sullivan:** Partout sauf à Terre-Neuve, en fait. Pour commencer, la longueur de référence des bateaux est supérieure. La location à court terme est autorisée; les pêcheurs ont...

**M. Ryan Cleary:** ... la possibilité de pêcher dans d'autres provinces, par exemple.

**M. Jason Sullivan:** Oui.

**Mme Bernadette Jordan:** Il y a d'autres zones où les pêcheurs ont la possibilité de pêcher dans d'autres provinces. Les pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard viennent pêcher au sud de la Nouvelle-Écosse, mais les pêcheurs néo-écossais ne peuvent pas y aller. Nous avons le même problème.

**M. Jason Sullivan:** C'est délicat.

Les règles de base sont simplement... Concernant la longueur des bateaux, je vais vous donner un exemple. Je construis un nouveau bateau de 39 pieds de longueur, mais de 28 pieds de largeur. Il y a 10 ou 15 ans, un bateau de 45 pieds par 20 pieds était désigné comme un « super 45 ». Or, mon bateau est encore plus gros en pieds carrés, mais le MPO est tellement obsédé par la longueur. C'est vraiment stupide.

Tout le monde n'a pas les moyens de dépenser 700 000 \$ sur un bateau. En réalité, il y a beaucoup de bateaux de 45 pieds ou de 44 pieds 11 pouces de disponibles parce que cette pratique a toujours eu cours dans les autres provinces où les pêcheurs peuvent obtenir un bateau correct pour 100 000 \$. Ces bateaux sont automatiquement conformes aux règles relatives à la sécurité et ils seront plus sécuritaires.

C'est la seule option. On entend des propos alarmistes chez nous. Les gens pensent qu'ils seront obligés d'acheter un bateau de 45 pieds. Mais, ils ne sont pas obligés d'acheter quoi que ce soit. Ils peuvent garder leur bateau. C'est à eux de décider. Ils peuvent pêcher ce qu'ils veulent, mais cela leur donne une option, en particulier avec le retour de la pêche au poisson de fond, où les permis sont considérés comme étant les mêmes. Nous pêchons dans les mêmes zones et nous avons les mêmes quotas à respecter, mais certains pêcheurs doivent se déplacer sur 200 milles sur un bateau de 39 pieds 11 pouces. Ce n'est pas juste.

Ils avancent l'argument de l'avantage concurrentiel seulement quand ça les arrange. Comment peut-on dire qu'un bateau de 89 pieds 11 pouces ne jouit pas d'un avantage concurrentiel si nous avons exactement le même permis.

**Le président:** Merci.

Je pense que M. Arnold a un bref commentaire à faire.

**M. Mel Arnold:** Merci, monsieur le président. Merci également à nos témoins de leur présence. Ma question ne s'adresse pas à vous.

Par l'entremise du président, j'aimerais demander la réception d'une réponse, de préférence du ministère des Transports et des

autres, concernant l'échéancier prévu ou habituel pour l'évaluation de la stabilité de bateaux de pêche de tailles diverses et pour l'évaluation des risques sur lequel se basent le ministère des Transports, le MPO et la Garde côtière canadienne pour déterminer le délai et les exigences pour les évaluations de stabilité des bateaux qui ont été modifiés.

**Le président:** Je vous conseille de présenter votre question sous forme de motion à la prochaine réunion. Nous ne pouvons pas le faire tout de suite. Nous devons recevoir un préavis de 48 heures, comme vous le savez. Voulez-vous procéder de cette manière pour présenter votre motion? D'ici là, vous pouvez vous adresser directement à Transports Canada.

• (1050)

**M. Mel Arnold:** J'ai déjà posé la question aux fonctionnaires du ministère des Transports qui étaient ici ce matin. Nous n'avons pas encore obtenu de réponse. J'aimerais demander officiellement, dans le cadre de cette réunion, qu'ils nous répondent.

**Le président:** Un instant.

Désolé, cela concerne notre étude, vous pouvez donc faire cette demande, si vous le souhaitez.

**M. Mel Arnold:** Très bien. Je propose donc...

**Le président:** Je n'ai pas le temps de répéter ce qu'il vient de dire. Est-ce que tout le monde a compris ce qu'il vient de dire?

Que tous ceux qui appuient la motion de M. Arnold veuillent bien l'indiquer?

(La motion est adoptée.)

**Le président:** Messieurs Wiseman, Cleary, Brazil et Sullivan, merci beaucoup d'être venus.

Le document de M. Sullivan sera traduit et présenté au Comité le 28 mars.

Merci à tous.







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>