

Rapport Ce que nous avons entendu :

Bateaux et politiques connexes qui
appuient le propriétaire-exploitant



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Canada

Table des matières

Message de la ministre	4
Résumé	5
Qui nous avons entendu	9
Contexte	10
Sécurité en mer	12
Méthodologie d'analyse	13
Sujets de la consultation	14
Ce que nous avons entendu – Principaux thèmes	18
Application des lois, règlements et politiques	
Complexité administrative	
Gestion d'entreprise	
Accessibilité	
Sécurité, infrastructure et formation	
Ce que nous avons entendu – Résumés régionaux	30
Région de la capitale nationale (proposition de modernisation de l'exploitant substitut)	
Région du Golfe (bateaux des flottilles pour lesquelles la longueur maximale demeure moins de 50'eds)	
Région des Maritimes (bateaux des flottilles pour lesquelles la longueur maximale demeure moins de 50'eds et flottilles exemptées)	
Région de Terre-Neuve et du Labrador (longueur des bateaux pour les bateaux des entreprises extérieures au noyau et les bateaux secondaires; enregistrement des bateaux)	
Ce que nous avons entendu – Transports Canada (TC)	38
Ce que nous avons entendu – Soumissions par courriel des associations et des intervenants	40
Prochaines étapes	44
Annexe I : Activités de consultation	45
Annexe II : Questions pour la consultation	46

Avertissement

Les résumés présentés dans le présent document contiennent les opinions exprimées par les personnes qui ont assisté aux réunions, rempli le questionnaire en ligne ou envoyé des courriels directement au Pêches et Océans (MPO). Ils ne reflètent pas nécessairement les opinions du MPO.

Tout au long de ce rapport, les points de vue des intervenants sont représentés tels qu'ils ont été reçus par le MPO. Toutefois, dans certains cas, il y a des divergences entre les interprétations des intervenants et ce qui est autorisé par le MPO. Ainsi, les commentaires des intervenants ne sont pas toujours en accord avec le cadre législatif, réglementaire et politique tel qu'il est entendu par le MPO. De plus, les recommandations des parties prenantes indiquées ci-dessous reflètent un consensus général mais ne doivent pas être interprétées comme ayant reçu un consentement unanime.

De plus, comme le rapport couvre les commentaires de toutes les régions sur tous les thèmes de présentation, certains commentaires peuvent être spécifiques à une région et ainsi ne pas s'appliquer à toutes les régions.

Message de la Ministre pour le rapport « Ce que nous avons entendu : Bateaux et politiques connexes qui appuient le propriétaire-exploitant »

La pêche est dans l'ADN des Canadiens de l'Atlantique et du Québec depuis des temps immémoriaux. Au fil des générations, cette industrie vitale a favorisé un fort sentiment d'appartenance à la communauté parmi les gens qui tirent leur subsistance de l'eau – une communauté de personnes qui partagent les labeurs, les joies, les histoires, et les traditions associés à la mer. La pêche revêt également une grande importance sociale, culturelle et spirituelle pour de nombreux peuples autochtones de la région et d'ailleurs.



Préserver la vitalité de ces communautés côtières vivant de la pêche fait partie intégrante des politiques relatives aux propriétaires-exploitants et à la séparation des flottilles dans le *Règlement de pêche de l'Atlantique* et le *Règlement de pêche des provinces maritimes* de 2021, communément appelés « Règlements sur la pêche côtière ». Ensemble, ces politiques favorisent des activités viables et rentables pour les entreprises de pêche indépendantes, en exigeant que les titulaires de permis soient à bord des bateaux et pratiquent la pêche personnellement, de sorte que les avantages connexes demeurent entre les mains des exploitants locaux. Cela permet de maintenir et de renforcer l'indépendance et la viabilité économique du secteur côtier.

En 2023, Pêches et Océans Canada (MPO) a organisé une série de consultations dans le Canada atlantique et au Québec, pour nous aider à mieux comprendre les points de vue des pêcheurs côtiers sur cette importante question. Ces consultations ont permis au Ministère d'obtenir une rétroaction importante sur la façon de mieux soutenir les pêcheurs, et sur la nécessité de mettre en place des politiques et des outils qui favoriseront la relève dans le secteur des pêches.

Ces renseignements aideront les fonctionnaires du MPO à moderniser les pêches d'une manière qui profite à nos communautés côtières.

De plus, ces consultations ont également fait ressortir que, bien que la sécurité en mer soit une responsabilité partagée, nos politiques sur les bateaux jouent un rôle important pour assurer la sécurité et le bien-être des pêcheurs côtiers. Le MPO encourage et soutient activement la sensibilisation et l'éducation en matière de sécurité des pêches, et collabore avec ses partenaires, notamment Transports Canada, la Garde côtière canadienne, les communautés autochtones, l'industrie et les associations de pêche, et ce autant du côté de la capture que de la transformation.

Au nom du MPO, je tiens à remercier tous ceux et celles qui se sont impliqués dans cet important exercice de consultation. Vos commentaires sont directement reflétés dans le rapport « Ce que nous avons entendu » et joueront un rôle essentiel pour façonner l'avenir des pêches. Un avenir où nos enfants, petits-enfants et arrière-petits-enfants perpétueront nos plus belles traditions maritimes.

Cordialement,

L'honorable Diane Lebouthillier, C.P., députée
Ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne

Résumé

Pêches et Océans Canada (MPO) a tenu une série de séances de consultation au Canada atlantique et au Québec afin de mieux comprendre les préoccupations des intervenants (y compris les pêcheurs côtiers et les représentants d'associations) concernant le rôle de ses bateaux côtiers et les politiques connexes, visant à soutenir les objectifs des propriétaires-exploitants. Les consultations ont également permis d'envisager la modernisation de l'ensemble des politiques afin d'atteindre des objectifs communs, tels que la facilitation des transferts intergénérationnels et le renouvellement de la main-d'œuvre dans le secteur de la pêche pour la prochaine génération de pêcheurs. Ces consultations ont porté sur l'importance du principe du propriétaire-exploitant pour la pêche côtière, lequel vise à promouvoir des opérations viables et rentables pour l'entreprise de pêche moyenne dans les communautés côtières, en exigeant que les détenteurs de permis participer aux activités autorisées dans ces licences personnellement, afin que les bénéfices associés restent entre les mains de propriétaires-exploitants indépendants.

Ce rapport regroupe un large éventail de commentaires reçus portant sur cinq thèmes clés. Chaque thème est essentiel pour comprendre et traiter les différents liens entre les politiques de bateaux existants et les politiques connexes et le régime du propriétaire-exploitant. Les rétroactions reçues reflètent l'éventail de points de vue des intervenants et donnent un aperçu des questions dominantes, des préoccupations majeures dans l'environnement opérationnel actuel et des améliorations éventuelles.

Cinq grands thèmes :

1. Application des lois, règlements et politiques
2. Complexité administrative
3. Gestion d'entreprise
4. Accès aux entreprises et aux permis
5. Sécurité, infrastructure et formation

1. Application des lois, règlements et politiques

Les intervenants ont exprimé leur inquiétude relativement à l'application de la législation et aux failles potentielles du régime des propriétaires-exploitants qui permettent à certains pêcheurs de contourner les critères réglementaires et politiques. Ils ont suggéré que le MPO se concentre sur les conséquences pour les individus ou les entreprises qui agissent en dehors des règles, et qu'il « suive l'argent » afin de réduire l'exploitation des failles.

2. Complexité administrative

Les participants ont exprimé leur frustration vis-à-vis de la quantité globale de règles, leur souhait de voir les intervenants s'engager davantage sur ces sujets et leurs préoccupations

quant à la complexité et à la charge administrative que représente l'adhésion au régime d'octroi de gestion des pêches du MPO. Plus précisément, les intervenants ont fait part de leur mécontentement à l'égard des règles en vigueur, en affirmant que les politiques actuelles les empêchent d'exercer leur activité en tant que propriétaires-exploitants, que leur avis devrait être sollicité plus souvent à travers des mobilisations continues et que le MPO devrait réduire les délais de traitement des tâches administratives.

3. Gestion d'entreprise

Les participants ont parlé des implications pratiques du régime de gestion des pêches d'autorisation actuel et de l'impact des règlements et des politiques sur les propriétaires-exploitants d'entreprises, notamment en ce qui concerne leur capacité à gérer leur entreprise. Les principales opinions exprimées concernaient la politique relative aux exploitants substitués, sur la location de bateaux et sur les questions de partage de bateaux. Les exploitants substitués ont reçu un appui général, car ils remplissent des fonctions nécessaires pour les entreprises des pêcheurs. Toutefois, des inquiétudes ont été exprimées quant aux abus potentiels de la politique. Le partage de bateaux reste important pour la viabilité économique des entreprises, et certains pêcheurs souhaiteraient une plus grande flexibilité dans les structures de partage, comme le développement du jumelage, des partenariats et d'autres innovations en matière d'autres accords de partage des coûts.

4. Accès aux entreprises et aux permis

Les transferts intergénérationnels, l'accès des nouveaux arrivants et les limitations politiques qui restreignent les pêcheurs à un seul permis par espèce pour la plupart des pêcheries côtières dans certaines régions sont d'une importance capitale pour les intervenants. Les pêcheurs se sont montrés très favorables à ce que le MPO élabore des politiques et des outils qui facilitent et favorisent la planification de la relève, compte tenu du vieillissement de la population dans le secteur, ainsi que des politiques qui soutiennent la participation des nouveaux arrivants à la pêche, telles que les congés de maternité et les congés parentaux. D'ailleurs, Beaucoup ont souligné que l'accès au capital et le coût associé aux transactions sur le transfert d'un permis d'un pêcheur à un autre qui accompagnent la recommandation comme titulaire de permis de remplacement constituent des obstacles à l'entrée pour les jeunes pêcheurs. Également, les participants ont fait part de leurs préoccupations quant au fait que la politique d'un seul permis par espèce qui s'applique à la plupart des pêcheries côtières pourrait limiter les possibilités de croissance.

5. Sécurité, infrastructure et formation

Cette section présente des commentaires divers et variés qui ne se rapportent pas directement aux thèmes précédents, mais qui fournissent des renseignements supplémentaires qui méritent d'être explorés pour obtenir une vue d'ensemble plus complète des commentaires des intervenants. Ces dernières ont exprimé le souhait que le MPO tienne compte plus directement de la sécurité dans l'élaboration de ses politiques, par exemple lorsqu'il modifie les limites de

longueur des bateaux, afin de faire en sorte qu'il n'y ait pas d'incidence sur la sécurité. Les préoccupations relatives à l'infrastructure portaient sur les limites des ports pour petits bateaux sur le plan de l'accostage et de l'accueil de bateaux plus grands, notamment en raison des problèmes de capacité. Si la plupart des participants sont d'accord avec le fait d'avoir des normes minimales pour exploiter un bateau et ont mentionné les critères obligatoires de temps de mer minimum, d'autres participants déplorent le temps nécessaire à l'obtention des qualifications.

Résumés régionaux

Outre les cinq thèmes clés susmentionnés, un élément clé des consultations a été l'annonce faite par la ministre Joyce Murray en juin 2022, selon laquelle le MPO augmenterait les limites de longueur des bateaux de pêche côtière de Terre-Neuve-et-Labrador afin d'assurer une plus grande uniformité dans toutes les régions du Canada atlantique. Cette mesure a entraîné une modification des restrictions imposées à la sous-flottille côtière sur le plan de la mesure de la longueur totale (LT) de moins de 40 pi ((40') 12,17 mètres) sur le site, qui est passée à moins de 50 pi ((50') 15,24 mètres) à Terre-Neuve-et-Labrador. Par conséquent, les diverses politiques relatives aux bateaux propres à la région ont été soulignées, pour discuter de l'alignement sur la longueur maximale des bateaux de la sous-flottille dans le Canada atlantique et au Québec.

Les résumés régionaux des régions du Golfe et des Maritimes reflètent les sentiments de ces intervenants régionaux particuliers sur la question de savoir si les flottilles qui restent à moins de 50' devraient être autorisées à augmenter la longueur jusqu'au nouveau maximum de moins de 50'.

À Terre-Neuve-et-Labrador, les participants ont donné leur avis sur la question de savoir si la règle actuelle d'enregistrement des bateaux de douze (12) mois devrait être modifiée et si les pêcheurs non essentiels devraient eux aussi être autorisés à avoir le maximum d'admissibilité des bateaux de moins de 50'. Les participants ont également suggéré d'envisager d'augmenter la longueur des bateaux secondaires au-delà de la limite actuelle de 28 pieds.

Pour la région du Golfe, la plupart des participants étaient en faveur de l'augmentation de l'admissibilité des bateaux de la flottille de moins de 45' à moins de 50' pour des raisons de sécurité. Toutefois, des inquiétudes ont été exprimées relativement aux effets sur les ports pour petits bateaux et les infrastructures locales.

Dans la région des Maritimes, aucun consensus n'a été atteint sur la question de savoir si les sous-flottes restantes de moins de 50' devraient être augmentées à un nouveau maximum de 50', avec une controverse particulière survenant autour de la rationalisation de la flottille par ceux qui ont déjà acquis un poisson de fond supplémentaire de moins de 50' fixes. permis d'engin de pêche pour participer au programme de regroupement des avantages de la récolte (HBC). Grâce à HBC, un titulaire de permis limité à un bateau de moins de 35' peut accéder à un bateau de moins de 50' (HBC peut également donner accès à un type d'engin différent, à une augmentation du nombre d'unités d'engin autorisées et/ ou accès à une nouvelle zone de

pêche de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest dans la région des Maritimes). Les titulaires de permis de pêche au poisson de fond de moins de 50' avec des engins fixes sont autorisés à participer au HBC depuis mars 2011.

À Terre-Neuve-et-Labrador, il n'y a pas eu de consensus clair entre les intervenants sur la manière de procéder avec la règle des 12 mois. Les préférences des intervenants allaient du maintien du statu quo au passage à une durée de 11 mois ou à une durée de 30 jours. En ce qui concerne les bateaux non-noyau et les bateaux secondaires, un consensus s'est dégagé pour étendre l'admissibilité des nouveaux bateaux de moins de 50' aux pêcheurs non-noyau ainsi qu'aux bateaux secondaires.

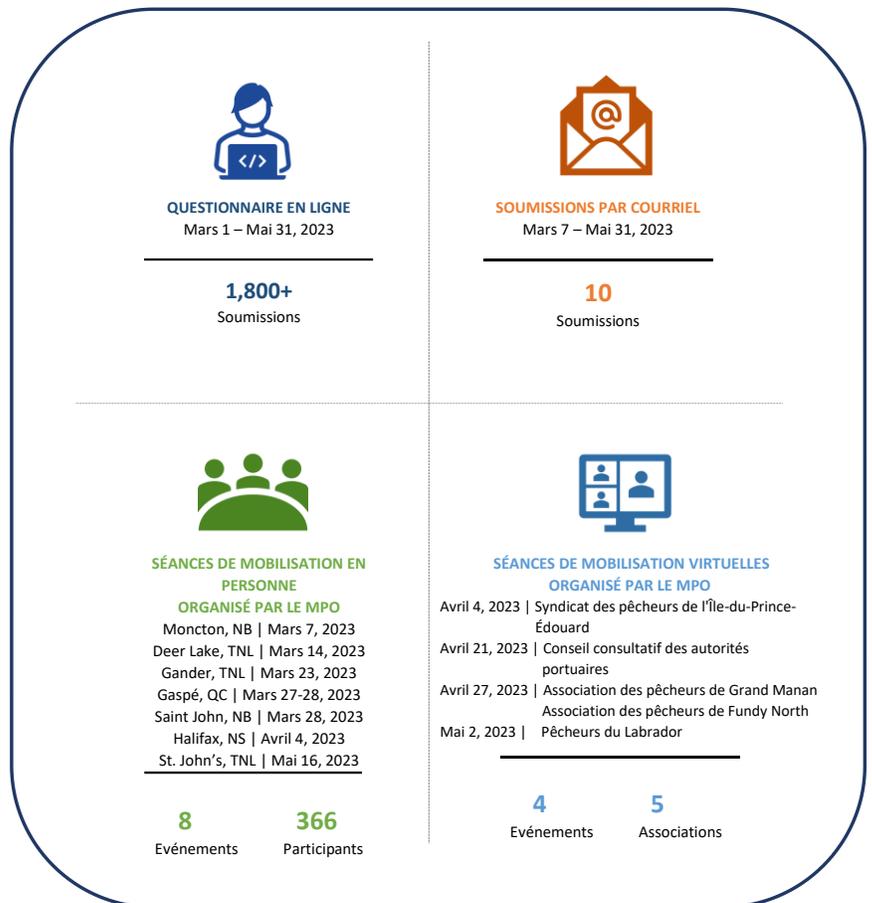
Les participants à la consultation ont également donné leur avis sur la proposition de modernisation de l'exploitant substitut du MPO et sur les changements potentiels proposés au régime de l'exploitant substitut. Dans l'ensemble, les réactions des pêcheurs face à la proposition étaient mitigées. Les répondants préfèrent généralement conserver leurs autorisations régionales et leurs temps alloués, qui ont été calibrés au fil du temps en fonction des circonstances régionales particulières, plutôt qu'avoir un régime uniforme. Toutefois, un consensus général s'est dégagé de toutes les sessions de consultations relativement à l'inclusion d'un congé de maternité et d'un congé parental dans le régime pour soutenir la participation de la prochaine génération de pêcheurs désireux d'entrer dans le secteur de la pêche.

Qui nous avons entendu

Du 7 mars au 17 mai 2023, le MPO a tenu de vastes consultations auprès des intervenants sur les bateaux et les politiques connexes qui soutiennent les propriétaires-exploitants. Le MPO tient à remercier les pêcheurs, les transformateurs, les fonctionnaires et les autres acteurs du secteur qui ont pris le temps de participer et d'exposer leur point de vue.

Au total, huit (8) séances hybrides (participation en personne et en ligne) ont été tenues à sept (7) endroits différents à travers le Canada atlantique et le Québec. Au total, environ 366 intervenants ont participé aux réunions. En plus des séances hybrides, les fonctionnaires du MPO ont tenu quatre (4) séances de sensibilisation ciblées, à la demande des intervenants.

Les participants ont été invités à remplir un questionnaire en ligne pour faire part de leur point de vue. Plus de 1800¹ réponses ont été reçues. Également, les intervenants le souhaitant ont pu soumettre leur point de vue par courriel. Dix (10) soumissions de ce type ont été reçues.



¹Le questionnaire en ligne était auto-administré et les participants s'inquiétaient de la possibilité que des personnes remplissent le questionnaire plus d'une fois, ou que des organisations encouragent des personnes à soumettre les mêmes points de vue afin de fausser les résultats. L'analyse a permis de constater qu'aucun abus n'a été décelé, et toutes les réponses identiques ont été retirées. Des participants ont interpellé le Ministère pour qu'il limite l'envoi du questionnaire aux pêcheurs côtiers, mais ces activités de consultation étaient élargies et ont donc permis de consulter un vaste éventail de participants à la pêche.

Contexte

Le MPO est responsable de la protection et de la gestion des pêches du Canada. Pour ce faire, il collabore avec les pêcheurs et les communautés côtières et autochtones pour que ces derniers puissent continuer à tirer leur subsistance du poisson.

Au Canada atlantique et au Québec, le secteur des pêches est l'épine dorsale des communautés côtières. Les pêches représentent le principal employeur de ces communautés, les pêcheurs, les acheteurs et les transformateurs apportant les revenus nécessaires qui est ensuite utilisé pour soutenir l'économie locale (c.-à-d. aux magasins, aux restaurants et aux activités culturelles locales).

Dans le secteur de la pêche côtière, les politiques relatives à la longueur des bateaux servent depuis toujours à établir et maintenir des conditions de concurrence équitables pour les opérations de pêche en limitant les circonstances dans lesquelles un titulaire de permis aurait un avantage concurrentiel par rapport à un autre. Toutefois, dans les pêches qui adhèrent à un régime de quotas individuels transférables ou de quotas individuels, ces règles sont moins nécessaires, puisque les pêcheurs se voient attribuer une part particulière de le total autorisé des captures.

Ainsi, à l'origine, les restrictions relatives à la taille des bateaux de pêche ont été imposées pour contrôler la capacité de capture. Au fil du temps leur objectif a évolué pour soutenir une gestion propre à une espèce en particulier, en précisant quels bateaux peuvent pêcher une espèce donnée dans une zone géographique donnée, pour favoriser une approche de gestion juste et équitable.

Les règles relatives à la longueur des bateaux continuent d'attirer l'attention des médias et des intervenants, surtout à la suite d'un accident en mer. Les intervenants du secteur de la pêche se sont exprimés sur les effets perçus de l'ensemble de règlements et de politiques du MPO sur la sécurité au sein des régions et entre celles-ci.

Le Bureau de la sécurité des transports (BST), un organisme indépendant créé par une loi du Parlement et chargé de promouvoir la sécurité des transports aériens, maritimes, par pipeline et ferroviaires au Canada, continue de placer la pêche commerciale sur sa liste de surveillance. En particulier, le BST constate qu'en dépit des diverses initiatives qui contribuent le développement d'une culture de la sécurité au sein de l'industrie de la pêche commerciale, les mêmes lacunes en matière de sécurité à bord des bateaux de pêche continuent de mettre en péril la vie de milliers de pêcheurs canadiens.

En 2021, le MPO a introduit des modifications au *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* et au *Règlement de pêche des provinces maritimes*, communément appelé « règlements sur la pêche côtière ». Ces modifications ont permis d'intégrer dans la réglementation des éléments des principales politiques du MPO (propriétaire-exploitant, séparation des flottille et

préservation de l'indépendance de la flottille de pêche côtière dans l'Atlantique canadien). Ces politiques visent à promouvoir des activités viables et rentables pour l'entreprise de pêche moyenne en maintenant les permis et leurs avantages connexes entre les mains de propriétaires-exploitants de petits bateaux indépendants. Au fil du temps, les pêcheurs côtiers, les flottilles et les associations de l'industrie ont exprimé des préoccupations relativement au fait que la capacité d'un titulaire de permis de prendre des décisions indépendantes dans son propre intérêt est compromise par la prolifération d'ententes et d'arrangements entre les titulaires de permis et des tiers.

Les bateaux représentent un investissement important et un élément essentiel de la participation dans le secteur côtier en tant que propriétaire-exploitant. Ce dernier est un mécanisme central par lequel le MPO poursuit ses objectifs en matière d'octroi de permis pour la pêche côtière. L'examen des politiques sur les bateaux du MPO ayant pour but d'en vérifier la cohérence et l'efficacité fait partie d'un examen plus vaste des politiques du MPO, qui découle de la mise en œuvre des règlements sur la pêche côtière. Il s'appuie aussi sur les recommandations du rapport final de 2018 du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes, intitulé *Rapport sur les critères régissant la longueur et la délivrance de permis des bateaux commerciaux au Canada atlantique – viser des critères équitables pour les pêcheurs de tout le Canada atlantique*. L'examen des politiques a pour but de cerner les lacunes et les domaines d'harmonisation au sein de l'ensemble des règlements et des politiques afin de garantir une gestion et une poursuite efficaces de la pêche côtière.

En juin 2022, la Ministre de l'époque du MPO et de la Garde côtière canadienne (GCC), Joyce Murray, a annoncé que : « MPO augmentera les limites de longueur des bateaux pour les bateaux de pêche côtière de Terre-Neuve-et-Labrador, afin d'assurer plus de cohérence dans toutes les régions du Canada atlantique. Plus précisément, l'exigence actuelle de longueur de bateaux pour les sous-flottilles de pêche côtière actuellement limitée à la longueur hors tout de moins de 40' passera à moins de 50'. De plus, Pêches et Océans Canada lancera cet automne des consultations auprès des intervenants, y compris les titulaires de permis, les Premières Nations, les associations de l'industrie, et d'autres ministères du Canada atlantique et du Québec, afin de recueillir leurs commentaires sur les politiques du MPO sur les bateaux côtiers, y compris toutes les règles d'enregistrement actuellement en vigueur dans l'ensemble du Canada atlantique et du Québec. »

Sécurité en mer

La pêche commerciale est reconnue comme étant l'une des professions les plus dangereuses au monde. L'industrie de la pêche, qui compte environ 45 000 pêcheurs au pays, continue d'afficher l'un des taux d'accidents mortels les plus élevés du pays.

Malgré des progrès significatifs en matière de sécurité, l'industrie de la pêche est toujours confrontée aux relations complexes et aux interdépendances qui existent entre les questions de sécurité de la pêche. La sécurité de la pêche commerciale figure sur la liste de surveillance du BST depuis 2010 et, à plusieurs reprises, le BST a déclaré publiquement qu'il estimait que les progrès vers une culture de la sécurité plus forte dans l'industrie de la pêche étaient lents et sporadiques.

La sécurité maritime et la sécurité des pêcheurs sont des priorités pour le MPO. Toutefois, reconnaissant que la sécurité en mer est une responsabilité partagée, le MPO et la GCC travaillent avec leurs partenaires, notamment TC et le BST, ainsi qu'avec divers autres intervenants, sur les mesures à prendre pour garantir des pêches sûres, durables et prospères, et pour instaurer une solide culture de la sécurité.

Le MPO est responsable de la sécurité en mer dans les domaines des règlements, des politiques, des plans et des processus de gestion des pêches, conformément à la *Loi sur les pêches* et aux règlements connexes.

En vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, TC est responsable des règlements relatifs à la sécurité de l'ensemble des bateaux et du personnel maritime, et de l'application de ces règlements. La priorité de TC est d'aider à réduire le nombre de décès et de blessures ainsi que les pertes ou les dommages causés aux bateaux de pêche commerciale.

Méthodologie

Pour obtenir des résultats comparables, tous les participants aux séances de consultation en personne et au questionnaire en ligne ont reçu les mêmes documents de référence et les mêmes questions de consultation (une liste complète des questions figure à l'annexe II).

Bien que les questions aient été présentées dans un ordre séquentiel, les participants n'avaient pas à répondre à chaque question dans cet ordre. Ils pouvaient y répondre dans l'ordre de leur choix. L'objectif était d'offrir le plus de souplesse possible aux pêcheurs afin qu'ils puissent informer le MPO sur les questions qu'ils jugent les plus importantes.

Tous les commentaires ont reçu la même attention, quelle que soit leur source. Toutefois, la plupart des commentaires ont été recueillis au moyen du questionnaire et représentent donc l'essentiel des points de vue inclus dans le rapport. Les commentaires recueillis au moyen des méthodes ont ensuite été analysés et classés par thèmes généraux et domaines clés.

La décision de se concentrer sur des thèmes plutôt que sur une présentation précise reflète les discussions des participants au cours des présentations, qui considéraient les questions comme étant interreliées. Par exemple, les préoccupations exprimées relativement à l'application de la loi, aux charges administratives et l'accès aux permis ne se limitaient pas à la longueur des bateaux. Elles portaient également sur les intervalles d'enregistrement des bateaux, les règles relatives aux exploitants substitués et les paramètres des ententes de partage de bateaux. En tant que tels, les thèmes de haut niveau permettent au rapport de capturer les opinions clés et les fils conducteurs qui ont émergé de toutes les présentations et discussions. Cette approche permet de mieux comprendre l'interconnexion des questions et de cerner des recommandations politiques plus larges ou des domaines d'amélioration qui s'appliquent à plusieurs facettes des sujets abordés.

Sujets de la consultation

Aperçu des propriétaires-exploitants

Au cours des quarante dernières années, le MPO a élaboré une série de politiques sur la pêche côtière et riveraine au Canada atlantique et au Québec dans le but de promouvoir des activités viables et rentables pour l'entreprise de pêche moyenne, en maintenant les permis et leurs bénéfices connexes entre les mains des propriétaires-exploitants indépendants de petits bateaux.

La Politique du propriétaire-exploitant constitue le principal mécanisme avec lequel le MPO poursuit ces objectifs. Toutefois, les pêcheurs côtiers, les flottilles et les associations de l'industrie se disent préoccupés par le fait que la capacité d'un titulaire de permis de prendre des décisions indépendantes dans son propre intérêt est compromise par la prolifération d'ententes et d'arrangements entre les titulaires de permis et des tiers, comme les transformateurs, les acheteurs de poisson et les autres propriétaires d'entreprises de pêche. Dans le cadre de ces ententes ou arrangements, des tiers, qui ne sont pas admissibles à détenir eux-mêmes des permis côtiers (conformément à la politique et aux règlements du MPO en matière de permis), ont accès aux ressources halieutiques et exercent un contrôle sur les activités de pêche ou les produits de ces activités. Cela porte atteinte à la prérogative de la ministre de délivrer des permis d'une manière qui répond aux objectifs sociaux, économiques et culturels souhaités.

Les critères réglementés pour les propriétaires-exploitants ont deux objectifs principaux :

- Restreindre l'émission des permis aux personnes admissibles, à leur succession, à leurs sociétés en propriété exclusive ou aux organisations qui ont reçu une allocation (quota) de pêche;
- Exiger que les titulaires de permis ou les exploitants désignés dans le permis exercer personnellement les activités autorisées en vertu du permis.

Immatriculation des bateaux

Le *Règlement de pêche (dispositions générales)* du MPO exige que tous les opérateurs de bateaux enregistrent leurs bateaux auprès du MPO.

Lors de l'enregistrement, le bateau se voit attribuer un NIB qui le désigne comme un bateau de pêche commerciale. Le NIB permet au MPO d'associer des bateaux précis à des activités de pêche autorisées et de s'assurer que seuls les bateaux approuvés pratiquent la pêche en vertu d'un permis du MPO. Un titulaire de permis doit demander qu'un permis soit attaché à un bateau enregistré afin d'utiliser ce bateau pour pêcher sous l'autorité de ce permis. Un permis doit rester attaché à un bateau pendant une durée déterminée avant de pouvoir être enregistré par un autre pêcheur.. Un bateau ne peut être immatriculé qu'au nom d'un seul titulaire de permis à la fois.

Dans la pêche commerciale côtière, des inquiétudes ont été exprimées quant au fait que l'ensemble des règles existantes relatives aux bateaux, notamment l'enregistrement des bateaux, pourrait permettre à des tiers d'accéder à l'activité de pêche et de contrôler celle-ci, ce qui constituerait une violation des règlements sur la pêche côtière.

Ententes de partage de bateaux

Le principe du propriétaire-exploitant étant l'élément fondamental du régime de pêche côtière, les titulaires de permis sont tenus de pêcher personnellement au moyen du permis qui leur a été délivré. Cependant, de nombreuses situations peuvent empêcher un titulaire de permis de remplir ses fonctions comme prévu. Au fil du temps, le MPO a autorisé plusieurs options pour les titulaires de permis qui souhaitent se jumeler avec un autre titulaire de permis pour mener les activités permises par le permis de pêche connus sous le nom de « jumelage » ou de « partenariats ». Ces ententes permettent aux titulaires de permis de partager les risques et les bénéfices liés à l'exploitation d'une entreprise de pêche.

Des inquiétudes ont été exprimées quant au fait que les ententes actuelles de partage de bateaux pourraient permettre à des tiers d'accéder à la ressource et de contrôler celle-ci alors qu'ils n'y ont pas droit.

Exploitant substitut

Dans le cadre du régime du propriétaire-exploitant, le nom de la personne autorisée à mener les activités de pêche dans le cadre du permis fait partie intégrante du permis de pêche. Le *Règlement de pêche (dispositions générales)* permet au titulaire d'un permis de demander à un exploitant substitut de mener les activités prévues par le permis lorsqu'il ne peut pas pêcher en raison de « circonstances atténuantes ». Toutes les demandes doivent être autorisées par le MPO, en vertu du paragraphe 23(2) du *Règlement de pêche (dispositions générales)*, qui précise que « Si, en raison de circonstances atténuantes, le titulaire d'un permis ou l'exploitant désigné dans le permis sont dans l'impossibilité de se livrer à l'activité autorisée par le permis ou d'utiliser le bateau indiqué sur le permis, l'agent de MPO ou tout autre employé du MPO chargé de délivrer des permis peut, à la demande du titulaire ou de son mandataire, autoriser par écrit :

(a) soit une autre personne à pratiquer cette activité en vertu du permis;

(b) soit l'emploi d'un autre bateau aux termes du permis. »

Ainsi, l'exploitant substitut est une exception importante au régime du propriétaire-exploitant ayant pour but de soutenir les pêcheurs pendant les périodes limitées tout au long de leur carrière. Chaque région a élaboré sa propre politique sur les exploitants substituts, avec un ensemble varié d'indemnités et d'allocations. L'exploitant substitut continue d'être vu comme un mécanisme permettant à des tiers non admissibles d'accéder aux ressources halieutiques et comme un vecteur de non-respect potentiel de la réglementation.

Bateaux des flottilles pour lesquelles la longueur maximale demeure à moins de 50'

Les politiques relatives à la longueur des bateaux visaient autrefois à établir et maintenir des conditions de concurrence équitables pour les activités de pêche en limitant les circonstances dans lesquelles un titulaire de permis pouvait bénéficier d'un avantage concurrentiel par rapport à un autre. De plus en plus, leur objectif est de soutenir une gestion propre à une espèce en particulier en précisant quels bateaux peuvent pêcher une espèce particulière dans une zone géographique donnée, afin de soutenir une approche de gestion juste et équitable.

Les justifications précédentes de la nécessité de différentes longueurs de bateaux reflètent des objectifs plus larges de gestion de la pêche, tels que la conservation ou la rationalisation de la flottille. Des inquiétudes ont été exprimées quant au fait que les incohérences entre les domaines administratifs fédéraux de MPO ont contribué, du moins en partie, à des activités qui mettent en péril la sécurité des pêcheurs. Dans certains cas, les pêcheurs peuvent demander de modifier un bateau existant pour se conformer aux restrictions de longueur des bateaux dans cette zone. Cela a mené à un nouvel examen des politiques relatives à la longueur des bateaux côtiers, examen qui accorde une importance particulière à l'amélioration de la sécurité en mer.

Bien que l'augmentation de la longueur des bateaux jusqu'à un seuil à moins de 50' ne rende pas les bateaux plus sûrs en tant que tels, on perçoit qu'une augmentation dans un certain contexte est souhaitable. Cela mène certains groupes à associer la longueur totale à de meilleurs résultats et contribue au souhait de voir de telles augmentations.

Transports Canada

Transports Canada (TC) a pour mandat de maintenir et d'améliorer la sécurité et les activités maritimes afin de protéger la vie, la santé, les biens et l'environnement marin. TC est responsable de l'élaboration et de la mise en application de mécanismes législatifs, réglementaires et stratégiques à l'échelle nationale, notamment en ce qui concerne la sécurité, la stabilité, l'exploitation, l'équipage et l'équipement d'urgence. TC a également la responsabilité de faire respecter les engagements du Canada et les normes internationales.

En 2006, le MPO et TC ont établi un cadre de coopération en vue de promouvoir la sécurité en mer des pêcheurs commerciaux. Le but du protocole d'entente (PE) est de coopérer à l'établissement d'objectifs de sécurité, à la mise en commun de renseignements et à la promotion d'une culture sécuritaire auprès des pêcheurs commerciaux. Afin de réaliser des progrès en lien avec le PE, le MPO et TC ont établi un plan d'action couvrant plusieurs éléments visant le renforcement de la sécurité en mer, y compris un examen de la réglementation et des politiques. Également, les efforts engagés dans le cadre de l'examen des politiques relatives aux bateaux contribuent aux efforts conjoints du MPO, de la GCC, de TC et du BST.

En 2015, une approche en trois étapes a été introduite ayant pour but d'améliorer la sécurité des bateaux de pêche par des mises à jour du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* et du *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*, pour en faire le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche (RSBP)*. Ayant débuté en 2017, la

première étape de ce projet de réglementation a débouché sur de nouvelles exigences concernant l'équipement de sécurité et la stabilité. Le nouveau règlement s'applique aux bateaux de pêche canadiens d'une longueur de moins de vingt-quatre point quatre mètres (24,4 m) et d'un poids ne dépassant pas 150 tonneaux de jauge brute. En collaboration avec la Fédération des pêcheurs indépendants du Canada, TC a élaboré des lignes directrices qui fournissent des précisions relativement à la stabilité adéquate et aux modifications majeures à l'appui du RSBP. De plus, afin d'améliorer la conformité et la sécurité en général, TC a lancé en 2019 le Programme de conformité des petits bateaux (PCPB) pour les bateaux de pêche faisant d'au plus 15 tonneaux de jauge brut.

Ce que nous avons entendu – Principaux thèmes

Le présent rapport regroupe un éventail de commentaires reçus pour cinq thèmes :

- 1) Application des lois, règlements et politiques;
- 2) Complexité administrative;
- 3) Gestion d'entreprise;
- 4) Accès aux entreprises et aux permis;
- 5) Sécurité, infrastructure et formation.

Les rétroactions reçues reflètent les divers points de vue des intervenants et donnent un aperçu des questions dominantes, des préoccupations majeures dans l'environnement opérationnel actuel et des améliorations éventuelles.

Application des lois, règlements et politiques

Les principaux points soulevés par les intervenants en lien avec l'application des lois, des règlements et des politiques par le MPO portaient essentiellement sur l'application, la séparation des flottilles et la location de quotas². En outre, certains intervenants ont souligné l'importance de la pêche pour leur communauté locale, se sont dits préoccupés par l'abus et ont signalé la nécessité d'être plus strict avec les personnes qui contreviennent aux règles et aux règlements. D'autres ont encouragé que le MPO maintienne le statu quo.

Les intervenants se sont dits en faveur des modifications apportées au *Règlement de pêche de l'Atlantique de 1985* et au *Règlement de pêche des provinces maritimes en 2021*, qui ont intégré des éléments clés des politiques sur le propriétaire-exploitant et la séparation des flottilles. On a souligné l'importance de s'assurer que la ressource et les recettes demeurent entre les mains des propriétaires-exploitants pour la viabilité de la pêche et de bon nombre de communautés côtières. Les répondants des petites communautés rurales et côtières ont réitéré que la pêche est souvent la seule source d'emploi et que les recettes de la pêche ont une incidence sur toute la communauté; les boutiques locales, les restaurants et les fournisseurs de service.

Les règlements sur la pêche côtière sont vus comme ayant un effet positif net sur la protection et la préservation des pêches côtières. Toutefois, la plupart des répondants ont affirmé que le MPO n'en fait pas assez pour les faire respecter. Bien que le MPO soit perçu comme ayant les bons outils et les mécanismes appropriés pour atteindre les objectifs stratégiques, des intervenants de la pêche côtière ont signalé que le MPO devait se concentrer davantage sur l'application des règles pour les personnes ou les entreprises qui mènent leurs activités en dehors du cadre permis.

² La location de permis n'est pas autorisée par le MPO. Toutefois, Les parties prenantes utilisent indifféremment le terme "location de permis" lorsqu'elles parlent du transfert de quotas d'un pêcheur à un autre. Le terme approprié utilisé par le MPO pour ce type de transfert est "transfert de quotas". Par souci d'exactitude, nous avons choisi d'utiliser le terme "location de quotas" plutôt que "location de licences", car il est plus proche de la terminologie des pêcheurs..

La plupart des répondants estiment qu'il y a trop de lacunes dans le régime actuel et que l'indépendance des propriétaires-exploitants est à risque d'interférence d'individus ou d'entreprises qui peuvent travailler avec des avocats et des comptables créer des failles dans les exigences législatives, réglementaires et de politiques existantes. Bon nombre de pêcheurs ont fait observer qu'il existe deux séries de règles pour les participants de la pêche côtière : celle permettant d'exploiter les failles et celle qui ne le permet pas. Les deux principaux domaines identifiés par les participants comme étant les plus propices aux abus sont la politique de l'exploitant substitut et la location de quotas.

« C'est le manque ou le manque perçu dans l'application des règlements sur la pêche côtière. Ce n'est pas un problème de politiques, mais un problème dans l'application. »

Depuis longtemps, les sociétés sont soumises à des restrictions dans la pêche côtière en vertu de la politique de séparation des flottilles. Celle-ci a été conçue pour séparer les intérêts du secteur de la pêche des intérêts du secteur de la transformation, et pour empêcher le regroupement de permis de pêche avec les transformateurs. La quasi-totalité des participants à la consultation a mentionné que les entreprises continuent d'exister dans le secteur côtier. En 2011, la Politique de délivrance de permis de pêche aux sociétés est entrée en vigueur. Celle-ci permet aux sociétés en propriété exclusive³ d'obtenir des permis, ce qui réduit la division claire exigée par la Politique de séparation de la flottille. Certains participants ont indiqué que ces entreprises utilisent des structures organisationnelles et des pratiques comptables créatives pour brouiller ou dissimuler leur participation, notamment en exploitant les dispositions du règlement et de la politique de l'exploitant substitut, où un exploitant substitut est utilisé comme intermédiaire pour les activités d'une entreprise.

Certains intervenants estiment que les personnes non admissibles faisant appel à un exploitant substitut ou à une location de quotas obtiennent l'accès à une zone ou une pêche en particulier. Puisque l'accès aux pêches se limite aux personnes admissibles, la location était perçue comme un mécanisme pouvant être utilisé pour contourner certaines exigences, comme les exigences relatives à la résidence en des politiques ou les restrictions empêchant de détenir plus d'un permis par espèce.

Dans d'autres cas, la location de quotas était perçue comme étant utilisée pour contourner les exigences relatives au propriétaire-exploitant, pour pouvoir être à bord du bateau et mener les activités autorisées par le permis. En même temps, d'autres pêcheurs ont fait observer que le maintien des possibilités de location actuelles est essentiel à leurs activités commerciales. Ces possibilités facilitent l'entrée de nouveaux arrivants. Avec la hausse du prix des permis, certains

³ La location de permis n'est pas autorisée par le MPO, cependant, les intervenants utilisent la location de permis de manière interchangeable lorsqu'ils parlent du transfert de quota d'un pêcheur à un autre, tandis que le MPO appelle cela des transferts de quotas et non une location. Pour plus de précision, nous avons choisi d'utiliser plutôt la location de quotas, que la location de permis, car c'était la terminologie des pêcheurs.

nouveaux arrivants cherchent des possibilités de location pour obtenir la formation et le temps en mer nécessaires pour répondre aux critères d'admissibilité.

Pour appuyer les efforts de gestion du MPO et/ou trouver des solutions pour répondre aux préoccupations des intervenants, la principale suggestion donnée par les intervenants est de « suivre l'argent ». Avec l'entrée en vigueur des règlements sur la pêche côtière, les intervenants ont encouragé le MPO à accroître sa capacité de surveillance et d'investigation pour les transactions du secteur, notamment en ce qui concerne les réémissions de permis ou les revenus d'une année à l'autre liés aux efforts de pêche de chacune des entreprises.

« Suivre l'argent »

Dans toutes les séances, bon nombre d'intervenants ont indiqué que le MPO devrait élargir ses capacités de vérifications judiciaires. Les règlements sur la pêche côtière accordent un délai de douze mois à un titulaire de permis pour se conformer aux formalités administratives. Cette

La vérification judiciaire est une comptabilité spécialisée qui facilite les enquêtes criminelles ayant une composante financière, comme la fraude, le blanchiment d'argent ou le financement du terrorisme.

approche suscite des préoccupations, quant au fait qu'elle continue de permettre à certaines personnes d'être « conformes sur papier »⁴ uniquement, sans changements importants apportés à leur structure organisationnelle sous-jacente. Les intervenants ont affirmé que c'est seulement en connaissant les mouvements de fonds entre les entités de l'organisation que le MPO pourra faire appliquer

efficacement les règlements. Ainsi, ce point demeure l'un des aspects pour lesquels les intervenants recommandent un examen accru.

Les répondants ont fourni une série de suggestions pour aider à renforcer les efforts d'application du MPO. Ces suggestions comprennent :

1. Création de mécanismes pour les communautés locales, pour consigner les préoccupations relatives à la conformité aux règlements sur la pêche côtière, pour aider le MPO à s'assurer que les permis sont utilisés conformément aux règlements, tout en communiquant ses conclusions à la communauté locale;
2. Mise sur pied de conseils des pêcheurs pour faciliter l'examen des cas de non-conformité aux lois, aux règlements ou aux politiques, de sorte que les règles et les conséquences appuient les objectifs du Ministère sans affecter les personnes qui se conforment déjà à ces règles;
3. Surveillance et communication de la fréquence de l'exploitant substitut, des locations de bateaux et des transferts de bateaux, avec un accent particulier sur les tendances de la substitution d'une année à l'autre.

⁴ Décrit des mesures prises pour induire en erreur les autorités dans la conformité réglementaire, où des documents officiels ne reflètent pas des accords ou des arrangements verbaux.

Complexité administrative

Les participants à la consultation ont souligné qu'il est ardu de s'y retrouver dans la complexité administrative actuelle du régime de réglementation et de délivrance de permis du MPO, ce qui fait qu'il peut être difficile de comprendre les règles qui s'appliquent à eux, quand et comment. Les questions les plus souvent soulevées par les intervenants en lien avec la complexité administrative se rapportaient aux processus bureaucratiques⁵ du MPO, comme le temps requis pour approuver les demandes, les différences entre les règles interrégionales et leurs applications, et le besoin d'équité et d'accommodements.

Les participants ont fait observer que le régime de réglementation et de politiques de la délivrance de permis, y compris les règles qui orientent le comportement du participant, est complexe. Bien que le régime varie d'une région à l'autre pour tenir compte du développement historique de chaque région et des réponses particulières aux besoins des intervenants, les exigences diverses, mais interreliées, au sein du MPO et dans les différents ministères du gouvernement du Canada, étaient considérées comme lourdes. Les participants à la consultation estiment que les règles actuelles limitent leur capacité à mener leurs activités comme ils le souhaitent et mènent souvent à des coûts accrus pour leur entreprise. Les intervenants ont signalé que tout retard administratif peut avoir des répercussions sur l'ensemble de leurs activités.

Une autre préoccupation exprimée par les participants en lien avec ce thème est que, tandis que le MPO met à jour ses règles et ses règlements afin de répondre aux divers problèmes et cas survenant dans la pêche, bon nombre de changements sont perçus comme étant apportés sans que les pêcheurs aient le temps de les comprendre, de s'y adapter et de les appliquer. Ainsi, il peut y avoir un laps de temps entre le moment où une règle entre en vigueur et le moment où elle est appliquée et suivie par les pêcheurs. Selon les participants, cela peut faire en sorte que les pêcheurs mènent leurs activités sans se conformer aux règles et règlements, augmentant ainsi le stress global.

À chaque séance de consultation, les participants ont souligné leur désir d'une amélioration des communications du MPO sur tous les fronts, notamment sur le plan des changements à venir. Bon nombre de participants estimaient que la fermeture des bureaux locaux de délivrance de permis fait en sorte qu'il est plus difficile d'être informé des changements, car cela réduit les sources desquelles ils peuvent tirer des renseignements plus à jour et plus pertinents et/ou poser des questions. L'adoption et l'utilisation du Système national d'émission de permis en ligne (SNEPL), qui comporte un guichet de délivrance de permis accessible aux pêcheurs en tout temps, étaient considérées comme une amélioration. Toutefois, étant donné que les demandes de SNEPL ne sont traitées que pendant les heures de bureau, les participants ont estimé que l'efficacité du portail en ligne était limitée..

⁵ Dans ce contexte, les processus bureaucratiques font référence aux processus, aux règles et aux règlements qui orientent le comportement du participant. Ils comprennent notamment les règles de délivrance des permis, les règles relatives aux bateaux et les normes de service.

À toutes les séances, les participants ont souligné leur désir de prendre part directement aux processus d'élaboration de politiques et de règlements à une échelle plus régionale, où les enjeux régionaux et les enjeux propres aux pêches sont pris en considération. L'application uniforme des règlements a été critiquée, car elle ne tient pas compte des particularités régionales.

En même temps, les différentes politiques régionales étaient vues comme contribuant, du moins en partie, à la confusion entourant les règles applicables et le pourquoi des différences, en particulier dans les zones qui chevauchent des régions du MPO où des pêcheurs de différentes régions pêchent dans la même zone de pêche avec différents ensembles de règles. Les points de vue des participants étaient variés et couvraient les deux côtés de cet enjeu. Certains pêcheurs voudraient un seul ensemble de règles, quelle que soit la pêche ou la zone, tandis que d'autres affirment qu'un ensemble diversifié de politiques propres aux régions leur conviendrait mieux, un ensemble similaire à ce qui existe actuellement, mais plus fractionné à l'échelle de la pêche ou de la zone. On est parvenu à un consensus pour les deux côtés de cet enjeu : les pêcheurs devraient jouer un rôle plus important et être mieux informés des changements potentiels qui les affectent directement.

Pour répondre aux problèmes soulevés en ce qui concerne la complexité administrative, les participants ont suggéré ce qui suit :

1. Renforcer les communications du MPO, afin d'accroître la transparence des règles et des processus décisionnels;
2. Déterminer les améliorations à apporter aux procédures administratives, pour faire en sorte que les décisions soient fournies en temps opportun, sans retarder l'activité de pêche;
3. Élaborer d'autres sources d'information axées sur le pêcheur réunissant tous les renseignements nécessaires à un seul endroit;
4. Accroître la participation directe des intervenants du secteur des pêches dans le processus d'élaboration des politiques et des règlements.

Gestion de l'entreprise

En ce qui concerne la gestion de l'entreprise, les révisions de la politique de l'exploitant substitut ont été le sujet le plus important soulevé par les intervenants, suivi des questions liées au partage de bateaux par l'entremise de partenariats ou d'ententes de jumelage, et de la location de bateaux.

Les participants ont nommé plusieurs choses qu'ils aimeraient voir modifier dans l'ensemble de politiques, afin de renforcer leur capacité à mener leurs activités. Un aspect qui est demeuré constant dans tous les engagements est l'importance de la politique relative aux exploitants substitués pour les pêcheurs côtiers. Les participants de chaque région ont exprimé le désir que le MPO fasse preuve de plus de souplesse avec les entreprises familiales, en encourageant le MPO à permettre aux membres de la famille d'être des coexploitants par opposition aux

exploitants substitués, et en révisant l'application stricte de la limite à vie de cinq ans pour les familles. Les participants aux pêches à long terme ont insisté sur l'importance de s'assurer que les entreprises qu'ils ont bâties au fil des ans et des décennies continuent de prospérer, compte tenu des difficultés à recruter et maintenir en poste les jeunes des propriétaires-exploitants faisant partie de la famille ou de l'équipage. Certains intervenants ont indiqué que le MPO pourrait atteindre ses objectifs en autorisant des modèles de propriété partagée, notamment en maintenant des permis détenus en fiducie destinés aux familles. D'autres ont suggéré d'étendre cette pratique à toutes les entreprises.

Outre la demande d'améliorer la flexibilité de l'exploitant substitut pour les familles, la limite de cinq ans s'appliquant aux exploitants substitués pour raison médicale (ESM) a été une question litigieuse dans toutes les séances. Les participants avaient des avis partagés. Les suggestions des intervenants comprenaient le retrait complet de cette pratique, l'introduction d'une méthode permettant d'accumuler de nouveau des années après un certain temps et la création de différents paliers utilisables pour l'exploitant substitut, notamment en lien avec les besoins à court et long terme.

D'autres participants ont suggéré que le MPO ne limite pas le choix des personnes pouvant être un exploitant substitut si celui-ci détient le même permis. Comme les pêcheurs choisissent d'utiliser des exploitants substitués, principalement en raison de circonstances atténuantes⁶, certains participants ont fait observer qu'il devrait y avoir moins de contraintes dans l'obtention d'un substitut. Notamment, on pourrait permettre d'embaucher un exploitant de n'importe quelle région, ou faisant partie de son équipage ou de sa famille. Ces pêcheurs ont fait valoir que cela leur permettrait de maintenir leurs activités sans perte de salaires pour leur entreprise, ce qui comprend le revenu des membres d'équipage. L'inclusion d'une catégorie pour le congé parental et le congé de maternité afin de soutenir les femmes, les nouveaux arrivants et les jeunes familles qui entrent dans le secteur de la pêche de toutes les régions a connu un fort appui.

Le deuxième point le plus souvent soulevé par les intervenants en lien avec le thème de la gestion de l'entreprise se rapportait au partage de bateaux et à la location de bateaux et de quotas. Les intervenants se sont dits en faveur du partage de bateaux avec des membres de leur famille, même avec d'autres pêcheurs, comme moyen pour réduire les dépenses et augmenter la productivité. Certaines ont mentionné le coût élevé lié à l'acquisition et à l'entretien des bateaux, qui peut dissuader les nouveaux arrivants. On a signalé que l'abordabilité est un facteur majeur pour bon nombre d'entreprises qui utilisent actuellement le partage de bateaux pour permettre aux pêcheurs indépendants de demeurer économiquement viables. Avec la hausse des coûts de propriété, les intervenants ont fait observer que ces accommodements deviendront essentiels.

⁶ Les circonstances atténuantes sont des événements inhabituels ou extraordinaires considérés comme indépendants de la volonté du titulaire de la licence et sont la raison qui a empêché ou empêchera le titulaire de la licence d'adhérer à la politique telle qu'elle a été rédigée.

Concernant la location de bateaux, les avis étaient partagés. Le maintien des normes régionales, qui permettent la location de bateaux et l'enregistrement rapide dans ces zones, continue d'être appuyé par la plupart des participants. Quant aux zones où cela n'est pas permis, la propriété de bateaux était vue comme étant davantage liée au propriétaire-exploitant. En fait, les pêcheurs de ces zones ont mentionné qu'ils souhaitent des contrôles plus stricts pour les transferts de bateau. Bon nombre de participants ont signalé qu'ils préfèrent la flexibilité permettant de louer un bateau pendant une panne mécanique. D'autres ont mentionné que la location de bateau était leur seule option abordable. Pour ces derniers, les coûts initiaux et d'entretien liés à l'exploitation d'un bateau étaient perçus comme un obstacle à leur viabilité économique. Ainsi, l'option de louer un bateau était considérée comme essentielle à leur pleine participation à la pêche.

Les participants qui étaient fortement convaincus que la location de bateau ne doit jamais être permise sauf en cas de panne mécanique ont mentionné le potentiel de location pouvant être exploité par les tiers, comme les transformateurs, ce qui porterait atteinte au propriétaire-exploitant. Comme autres raisons citées pour ne pas permettre la location ou le partage, il y a le temps nécessaire aux stocks de poissons pour se rétablir et la création d'emplois, pour avoir plus de membres d'équipage. Également, tout au long des séances, on a demandé de faciliter davantage le transfert de bateaux entre les régions.

Les participants ont exprimé un fort appui aux partenariats et aux allocations de la politique de jumelage, lesquels permettent à deux détenteurs de permis de se jumeler pour partager un bateau. Les ententes de partage de bateaux procurent aux pêcheurs une plus grande flexibilité lorsque ceux-ci pêchent avec leur portefeuille de permis, ce qui réduit les coûts en capital associés à la possession de leur bateau et fournit des options pour contrer la pénurie de main-d'œuvre et la difficulté à obtenir des membres d'équipage.

Bon nombre d'intervenants ont souligné qu'utiliser ces types de modèles de partenariat leur procure la flexibilité dont elles ont besoin dans leurs activités, et leur permet de maximiser les gains économiques par un partage des coûts et/ou des ressources limitées. De nombreux pêcheurs aimeraient que le MPO aille plus loin avec le programme, en élargissant la portée des options de partenariat de manière à inclure plus de participants, en accroissant le nombre d'engins autorisés de 150 % à 200 %, et en augmentant le nombre de pêches où ces arrangements peuvent être utilisés, pour aider à réduire les dépenses et augmenter leur viabilité économique, notamment dans les zones ayant des taux de capture faibles et des coûts élevés. Selon ces pêcheurs, ces arrangements permettent aussi de promouvoir plus les pratiques respectueuses de l'environnement, en ayant moins de bateaux sur l'eau.

Également, les pêcheurs ont souligné la nécessité d'habituer les entreprises familiales à ces types de modèles de partenariat, car les membres des familles aimeraient pouvoir continuer à se jumeler pour un bateau plutôt que devoir changer d'immatriculation de bateau à répétition. Bon nombre de pêcheurs ont mentionné comment ces types d'arrangements les aident dans les situations d'urgence, notamment les situations imprévues. Ils peuvent faire appel au bateau

d'un membre de la famille sur-le-champ. Ils n'ont plus à passer par le processus pour acquérir un bateau d'un membre n'appartenant pas à la famille. Les partenariats étaient vus comme essentiels à la capacité des pêcheurs à obtenir des prêts auprès de prêteurs enregistrés. Grâce aux partenariats, les pêcheurs peuvent demeurer indépendants des tiers.

Des intervenants de toutes les séances ont mentionné :

1. Les propriétaires-exploitants devraient avoir plus de flexibilité, pour avoir une plus grande autonomie. Cela pourrait se faire en améliorant la combinaison de permis, le partage de bateaux, les partenariats et les demandes d'ESM.
2. La durée de carrière maximum de cinq ans des ESM devrait être réévaluée, afin d'être indéfinie ou plus flexible dans l'ensemble, notamment par une réaccumulation des années utilisées.
3. Le calcul d'un an pour accéder à la catégorie d'ESM ne devrait pas être différent selon les régions et pour y arriver, il est nécessaire de communiquer le calcul de manière transparente afin d'assurer l'équité entre tous les pêcheurs.
4. Les vacances devraient être permises dans certaines pêches, en fonction du temps passé sur l'eau, comme pour les pêches s'échelonnant sur 12 mois.
5. Le partage de bateaux en raison de problèmes de réparation doit se faire efficacement, pour réduire les délais durant les pannes de bateaux et les urgences. Il faut utiliser des mécanismes améliorés pour l'obtention des bateaux de remplacement, en particulier pour les pêches à courtes saisons.

Accès aux entreprises et aux permis

Pour le thème de l'accès aux entreprises et aux permis, les intervenants ont exprimé des préoccupations relativement aux obstacles à l'entrée et aux difficultés rencontrées par les pêcheurs pour devenir admissibles et obtenir une entreprise de pêche. D'autres points de vue portaient sur les répercussions économiques et environnementales et les répercussions sur les ressources. Des suggestions d'appui à la diversité et à l'inclusion ont été formulées.

Les participants à la consultation ont souligné que les nouveaux arrivants dans l'industrie de la pêche rencontrent de nombreuses difficultés. Bon nombre d'entre eux ont signalé la nécessité pour le MPO d'améliorer l'accès à la ressource des pêches pour les jeunes pêcheurs, et des intervenants ont mentionné que les règles découragent les nouveaux arrivants et font en sorte qu'il est difficile d'entrer dans le secteur. Il y a eu un consensus concernant les transactions sur le marché privé qui accompagnent la recommandation comme titulaire de permis de remplacement font qu'il est difficile pour les jeunes de se joindre à la pêche. Dans l'ensemble, ces commentaires faisaient ressortir un désir d'aider les jeunes à entrer dans l'industrie de la pêche.

Les participants ont souligné l'importance d'avoir accès à un capital non lié à des tiers ou des transformateurs. La mise en place de programmes qui réduisent la dépendance des pêcheurs vis-à-vis des tiers pour limiter le potentiel de contrôle et d'influence, comme les programmes

de prêts garantis par le gouvernement, a reçu un fort appui. Les intervenants pensaient que les prix dépendent des tiers (notamment les transformateurs), dont l'accès préférentiel au capital fait augmenter les prix et fait en sorte qu'il est difficile pour le pêcheur moyen de faire concurrence dans le marché des permis.

Un autre obstacle au soutien des nouveaux arrivants a été mentionné dans toutes les séances : les circonstances limitées où un exploitant substitut peut être autorisé. Bon nombre de pêcheurs ont indiqué qu'ils font appel actuellement, ou ont déjà fait appel, à des exploitants substitués comme mécanisme pour permettre à des membres de leur famille ou des membres d'équipage d'obtenir le temps en mer nécessaire, et pour avoir une idée des responsabilités d'une personne qui possède et exploite une entreprise côtière. L'utilisation de la politique de cette manière, bien que celle-ci n'ait pas été conçue à cette fin, était considérée comme faisant partie intégrante pour bon nombre d'entreprises, du moins en partie, compte tenu des difficultés liées aux transferts intergénérationnels d'entreprises et de permis à la famille ou à l'équipage.

Bon nombre de participants ont fait part de préoccupations relativement aux contraintes et aux difficultés actuelles associées au transfert de permis à des membres de la famille, en mentionnant comme barrières les répercussions fiscales et la durée de carrière maximum de cinq ans des ESM. Les participants ont exprimé leur désir de politiques qui encouragent les entreprises de pêche détenues par des familles afin que les entreprises demeurent dans leur communauté. Ils ont suggéré de permettre des mécanismes flexibles, tels que des programmes de mentorat et des fiducies familiales, qui peuvent faciliter la transition vers la génération de pêcheurs côtiers suivante.

Les parties prenantes ont exprimé des avis partagés sur le fait d'être limité à un seul permis par espèce et sur les exigences en matière de résidence. Certains participants ont exprimé leur frustration de ne pas être autorisés à développer leurs entreprises de pêche en récoltant plus d'une espèce, en particulier lorsqu'elles se trouvent dans des zones différentes. Il a été suggéré que la révision de cette restriction permettrait la croissance des entreprises et l'emploi des pêcheurs pour des durées plus longues (c'est-à-dire à temps plein).

Des préoccupations ont été exprimées relativement au nombre limité de casiers avec une entente de partage ou par cumul. On a demandé d'augmenter les limites actuelles. D'autres participants se sont dits préoccupés par le fait que les pêcheurs peuvent accumuler plusieurs permis pour une même espèce. Plus précisément, ces intervenants pensaient, qu'avec une telle concentration de permis, il est plus coûteux pour les jeunes pêcheurs d'entrer dans le secteur. Elles ont demandé la mise en place de mesures pour qu'il y ait plus de possibilités d'accès pour les nouveaux arrivants.

Enfin, le respect des exigences en matière de résidence et du nombre d'années d'expérience requises pour pouvoir obtenir des permis était considéré comme un obstacle pour les pêcheurs. Certaines zones de pêche ont des critères de résidence afin que ces permis demeurent dans la

communauté. Les opinions concernant cet objectif étaient partagées. Les principales préoccupations concernant les exigences en matière de résidence portaient notamment sur les restrictions, telles que le laps de temps pendant lequel une personne doit résider dans une zone donnée avant de se voir octroyer un permis. Cette exigence peut compliquer la planification des transferts d'entreprise et constitue un obstacle pour les personnes qui ne résident pas actuellement dans une zone administrative, mais qui cherchent à investir dans le secteur des pêches. Néanmoins, pour bon nombre de participants, ces restrictions sont indispensables pour empêcher que des non-résidents achètent des permis et épuisent les ressources locales.

Les principales recommandations formulées par les intervenants relativement à l'accès aux entreprises et aux permis comprennent :

1. Réduire les restrictions imposées aux nouveaux arrivants;
2. Accroître l'accès au capital afin d'égaliser les chances, avec du soutien supplémentaire du gouvernement qui facilitera l'entrée des nouveaux pêcheurs;
3. Fournir des prêts abordables avec des structures de paiement flexibles;
4. Introduire une certaine flexibilité dans la restriction empêchant de détenir plus d'un permis par espèce;
5. Faire en sorte que les exigences en matière de résidence réduisent, plutôt qu'accentuent, les difficultés actuelles au chapitre du recrutement et de la rétention des nouveaux propriétaires-exploitants.

Sécurité, infrastructure et formation

Dans cette section, les préoccupations les plus courantes chez les intervenants se rattachaient à la sécurité et aux ports pour petits bateaux, mais les participants ont également soulevé des préoccupations au sujet des possibilités de formation et d'éducation. En outre, ils ont exprimé leurs points de vue sur les mandats distincts du MPO et de TC, et sur la nécessité de procéder à une meilleure coordination et à des inspections obligatoires.

Certains répondants ont plaidé pour la suppression complète de la longueur maximale des bateaux des sous-flottes en invoquant la sécurité, et les pêcheurs qui utilisent un système fondé sur les quotas ont particulièrement insisté sur le fait qu'une augmentation de la taille n'entraînerait pas de pression supplémentaire sur le stock. Les travailleurs des pêches compétitives ont convenu de la nécessité de maintenir des règles du jeu équitables en ce qui concerne la taille des bateaux, sauf lorsque les exigences opérationnelles précisent que les pêcheurs doivent s'éloigner de la côte pour atteindre les lieux de pêche ou dans le cas des zones exposées à des conditions météorologiques ou maritimes plus difficiles. Dans ces circonstances, les participants ont fait remarquer qu'une plus grande souplesse sur le plan de la longueur hors tout (LHT) soit autorisée pour des raisons de sécurité.

Pour ce qui est des ports pour petits bateaux, les commentaires des pêcheurs portaient sur les limites des infrastructures et le droit d'amarrage. Nombreux sont ceux qui croient que

l'augmentation de la longueur des bateaux amplifiera les problèmes existants de surpopulation des ports et des quais, et qui demandent que le gouvernement investisse davantage dans les infrastructures en raison de la concurrence accrue pour un espace limité. Les participants du Comité consultatif des administrations portuaires du Canada atlantique et du Québec, qui donnent des conseils aux ports pour petits bateaux au sujet de questions d'intérêt national, ont exprimé des préoccupations semblables, à savoir que les administrations portuaires n'ont actuellement pas la capacité ou les ressources nécessaires pour répondre à un afflux de bateaux ou, dans certains cas, aux demandes des utilisateurs des ports.

En ce qui concerne la formation et l'éducation, les intervenants ont dit souhaiter que les jeunes pêcheurs aient la possibilité de pêcher en tant qu'exploitants substitués en étant munis d'un autre permis grâce à un programme quelconque de mentorat ou d'apprentissage en cours d'emploi. Les pêcheurs plus âgés considèrent qu'il s'agit d'un scénario gagnant-gagnant qui favorise des options à l'appui des nouveaux participants ou des membres de la famille qui entrent dans l'industrie. La plupart des participants sont d'accord pour suivre une formation formelle, mais plusieurs sont préoccupés par les critères existants d'obtention des accréditations⁷ et par le temps en mer, particulièrement le temps requis pour les obtenir.

Également, les intervenants ont souligné que les différentes restrictions en matière de longueur et de tonnage imposées par le MPO et TC n'étaient pas claires et pourraient accroître les risques pour la sécurité. Beaucoup ont fait valoir que les différentes restrictions imposées par le MPO et TC encourageaient la construction de grands bateaux afin de contourner les règles sur la longueur, ce qui pourrait mettre en danger les membres de l'équipage. Bon nombre d'entre eux ont aussi relevé les difficultés auxquelles ils avaient fait face en tentant de comprendre les écarts entre les définitions de la longueur du MPO et de TC, et ils demandent donc une meilleure harmonisation entre les régimes de longueur des bateaux des deux ministères.

Il y a eu un accord général sur la nécessité des inspections, cependant, alors que certains participants s'inquiètent des coûts qui pourraient être encourus, d'autres préconisent des inspections à chaque fois que des modifications sont apportées. Certains participants ont estimé qu'il conviendrait d'évaluer la sécurité d'un bateau et le respect des règles de tonnage à chaque fois que des modifications sont apportées ou sur une base semi-régulière (par exemple une fois par an, comme c'est le cas pour d'autres types de véhicules à moteur)..

Les principales recommandations des intervenants au sujet de la sécurité, de l'infrastructure et de la formation sont les suivantes :

1. Permettre aux pêcheurs d'utiliser des bateaux de la taille de leur choix afin de promouvoir la sécurité;

⁷ Les offices d'accréditation provinciaux délivrent aux pêcheurs professionnels (titulaires de permis et membres d'équipage) un type d'accréditation professionnelle qui atteste que ceux-ci respectent les normes professionnelles de formation et d'expérience. Les offices sont des institutions gérées par l'industrie qui sont établies par la législation provinciale à Terre-Neuve-et-Labrador, en Nouvelle-Écosse et au Québec, et qui facilitent la formation en matière de sécurité maritime, de conservation et d'utilisation durable des ressources. Ils sont également habilités à enregistrer les pêcheurs, à percevoir des droits et à établir les critères d'accréditation.

2. Veiller à ce que l'augmentation de la longueur des bateaux ne soit autorisée qu'à la suite d'une discussion avec les administrations et autorités portuaires en vue de l'atténuation des conséquences imprévues;
3. Accroître les ressources et la capacité des comités consultatifs des ports pour petits bateaux;
4. Améliorer les possibilités de formation grâce à un programme d'apprentissage de type mentorat;
5. Harmoniser davantage les mesures de la longueur des bateaux entre le MPO et TC, y compris les unités de mesure;
6. Exiger des inspections obligatoires pour tous les bateaux, en particulier après toute modification.

Ce que nous avons entendu – résumés des commentaires régionaux

Toutes les régions (exploitant substitut)

Lors de toutes les séances de mobilisation, les participants ont reçu une proposition visant à moderniser la politique sur les exploitants substitués et à la rendre cohérente dans toutes les régions. La proposition de modernisation a maintenu les autorisations actuelles liées aux exploitants substitués pour des raisons médicales et de succession, et intégré une catégorie discrétionnaire de 30 jours à utiliser au besoin pendant une période maximale de 49 % de la saison de pêche. En outre, le MPO a proposé d'ajouter une autorisation de congé de maternité et de congé parental dans la catégorie des exploitants substitués pour des raisons médicales, qui ne serait pas prise en compte dans le calcul de la durée maximale de cinq ans allouée pendant la carrière.

Dans l'ensemble, les commentaires des pêcheurs au sujet de la proposition ont été mitigés, mais les répondants ont généralement préféré conserver leurs autorisations régionales et le délai alloué, qui ont été calibrés au fil du temps en fonction de leurs circonstances particulières, plutôt que de bénéficier d'un régime unique. Cependant, de nombreux participants ont signalé que les services de l'exploitant substitut étaient utilisés d'une manière qui n'est pas autorisée par le MPO, comme pour l'apprentissage et le mentorat ainsi que dans d'autres circonstances qui relèvent du contrôle du pêcheur.

Lors de toutes les séances et dans l'enquête menée en ligne, il y a eu un consensus sur le fait que l'intégration d'une catégorie pour les congés de grossesse et les congés parentaux était souhaitable et pourrait contribuer à accroître la participation des femmes et des pêcheurs ayant une jeune famille. Par ailleurs, il y a eu un soutien général à l'égard de son intégration dans la catégorie des exploitants substitués pour des raisons médicales, mais pas de manière qu'elle soit prise en compte dans le calcul de la durée maximale de cinq ans pendant la carrière.

Les intervenants de la région du Golfe ont généralement approuvé la proposition de modernisation et ont présenté les suggestions suivantes pour l'améliorer :

1. Chercher des façons de limiter les abus potentiels de la catégorie discrétionnaire de 30 jours, où certains pêcheurs peuvent avoir recours aux services d'un exploitant substitut pour la moitié de leurs activités de pêche d'une année à l'autre;
2. Élaborer un processus qui permettra aux pêcheurs de récupérer une partie de leurs années utilisées pour la catégorie des exploitants substitués pour des raisons médicales (durée maximale de cinq ans pendant la carrière) après un certain temps, ou prévoir des autorisations différentes selon que les services des exploitants substitués pour des raisons médicales soient à long terme ou à court terme;
3. Prévoir des exceptions qui permettront aux membres de la famille d'agir en tant qu'exploitants substitués, en particulier lorsqu'un délai supplémentaire ou une formation sont nécessaires en vue du respect des conditions d'admissibilité.

Les intervenants de la région des Maritimes ont généralement approuvé la proposition de modernisation et ont présenté les suggestions suivantes pour l'améliorer :

1. Autoriser les jours de vacances dans la catégorie discrétionnaire de 30 jours, mais supprimer l'obligation de les prendre par tranches de trois jours;
2. Limiter la fréquence à laquelle une personne (autre qu'un membre de la famille) peut agir en tant qu'exploitant substitut, particulièrement lorsqu'elle agit en tant qu'exploitant substitut d'une année à l'autre pour la même entreprise;
3. Interdire le recours simultané aux services d'exploitants substitués et à la location de bateaux;
4. Veiller à ce que la catégorie discrétionnaire de 30 jours ne permette pas à certains pêcheurs de ne jamais pêcher en étant munis de permis particuliers;
5. Envisager de prévoir des exceptions pour les membres de la famille ou de l'équipage qui agissent en tant qu'exploitants substitués.

Les intervenants de la région de Terre-Neuve-et-Labrador étaient moins unanimes sur la proposition que ceux des autres régions, et ils ont soulevé des préoccupations particulières quant à l'utilisation de la période de 120 jours en situation d'employé occasionnel. Certains ont cherché à remplacer la catégorie discrétionnaire de 30 jours par 120 jours en situation d'employé occasionnel, tel qu'il est actuellement autorisé dans la région, ou à prévoir plus de jours au-delà des 120 jours en situation d'employé occasionnel, mais beaucoup d'autres ont fait remarquer que les 120 jours en question compromettaient le principe du propriétaire-exploitant en permettant à certains pêcheurs de ne jamais mettre les pieds sur le bateau. Les participants de Terre-Neuve-et-Labrador étaient divisés sur les conditions d'admissibilité actuelles à respecter pour agir en tant qu'exploitants substitués; en fait, certains ont affirmé qu'elles étaient trop restrictives et constituaient une barrière pour ceux qui cherchent à se lancer dans la pêche alors que d'autres ont fait observer qu'elles étaient nécessaires pour garantir que seuls des pêcheurs professionnels exploitent les entreprises de la province.

Les participants de la région de Terre-Neuve-et-Labrador ont présenté les suggestions suivantes pour améliorer la proposition de modernisation :

1. Prévoir des exceptions pour les membres de la famille ou de l'équipage qui peuvent agir en tant qu'exploitants substitués afin de soutenir la planification de la transition;
2. Élaborer un processus qui permettra aux pêcheurs de récupérer une partie de leurs années utilisées pour la catégorie des exploitants substitués pour des raisons médicales (durée maximale de la limite de carrière de cinq ans) après un certain temps;
3. Améliorer le suivi et le compte rendu du recours aux services des exploitants-substitués au fil du temps en liant le numéro d'identification de pêcheur (NIP) à leur compte du SNEPL;
4. Éclaircir la façon dont la catégorie des exploitants substitués pour des raisons médicales et la catégorie discrétionnaire de 30 jours peuvent être utilisées en parallèle, le cas échéant.

Les participants de la région du Québec ont généralement soutenu la proposition de modernisation et ont présenté les suggestions suivantes pour l'améliorer :

1. Adapter la catégorie discrétionnaire de 30 jours de façon qu'elle tienne compte du temps en mer (jours passés sur l'eau) plutôt que des jours civils, particulièrement dans le cas des pêches axées sur les quotas;
2. Veiller à ce que le régime soit souple et s'adapte à différentes situations, comme les vacances ou les situations d'urgence, lorsqu'il n'est pas possible d'obtenir un certificat médical;
3. Permettre aux régions de préciser les autorisations particulières pour les exploitants substitués en fonction du contexte local plutôt que d'appliquer une solution unique.

Région du Golfe (longueur des bateaux dans les flottilles pour lesquelles la longueur maximale demeure à moins de 50')

Dans la région du Golfe, les pêches suivantes se limitent à l'utilisation de bateaux d'une longueur de moins de quarante-cinq pieds (à moins de 45') : poissons de fond (compétitifs); homard; hareng; maquereau; crabe commun; pétoncle; buccin; requin; calmar; thon; et crabe des neiges de la zone 19.

À la lumière de l'annonce faite en juin 2022 par la ministre de l'époque, Joyce Murray, qui consistait à faire passer la longueur maximale des bateaux des sous-flottilles à Terre-Neuve-et-Labrador de moins de 40') à moins de 50', on se pose encore la question de savoir si les bateaux de moins de 45' dans le Golfe devraient également passer à la nouvelle longueur maximale des bateaux des sous-flottilles à moins de 50'. Les avis des intervenants du Golfe qui ont participé à l'enquête en ligne et aux séances de mobilisation se répartissent en deux catégories principales, à savoir augmentent jusqu'au nouveau maximum de 50' et n'augmentent pas jusqu'au nouveau maximum de 50'.

La plupart des commentaires reçus par les intervenants du Golfe et axés sur le désir de faire augmenter la longueur des bateaux de pêche de moins de 45' à moins de 50' visaient des raisons de sécurité. La nécessité de s'éloigner de la côte pour atteindre des zones de pêche précises et les risques liés à des conditions météorologiques plus fréquentes et plus intenses ont été les préoccupations en matière de sécurité les plus citées et ont justifié l'augmentation de la longueur maximale des bateaux. Certains participants ont fait remarquer qu'ils devraient pouvoir utiliser le bateau de la longueur qu'ils jugent nécessaire pour se sentir en sécurité. En particulier, certains répondants ont affirmé que la restriction devait autoriser une longueur maximale de moins de 65' pour le secteur côtier, sans que le MPO impose une longueur maximale pour les bateaux des sous-flottilles. Les participants se sont dits inquiets au sujet de la possibilité que l'autorisation de la nouvelle longueur maximale dans le cas de certains bateaux, mais pas dans celui d'autres crée des conditions de concurrence inégales.

En ce qui concerne les pêcheurs qui soutiennent le statu quo, ils considèrent que la limite actuelle de moins de 45' offre une sécurité adéquate et ils sont d'avis qu'elle ne devrait pas

changer. D'autres participants favorables au statu quo ont avancé que toute augmentation profiterait principalement à ceux qui ont accès à d'importantes quantités de capital et désavantagerait les petites entreprises. Il y a eu un consensus et des préoccupations au sujet de la surpopulation des ports pour petits bateaux et du fait que toute augmentation potentielle de la longueur totale, si elle n'est pas planifiée de manière adéquate, aurait une incidence négative sur les pêches.

Les intervenants souhaitent que le seuil de moins de 50' soit augmenté, mais les répondants du Golfe ont souligné les points suivants :

1. Toute décision finale serait mieux évaluée à la suite d'une discussion avec le groupe élargi d'intervenants, y compris les détenteurs de permis pour chaque type de pêche et les autorités des ports pour petits bateaux;
2. Des discussions avec le comité consultatif pour chaque type de pêche permettraient de mieux éclairer toute décision future sur les modifications des règles de remplacement de bateaux pour chaque type de pêche;
3. Une augmentation pour certaines pêches ne fonctionnera pas nécessairement pour d'autres pêches dans d'autres zones.

Région des Maritimes (longueur des bateaux dans les flottilles pour lesquelles la longueur maximale demeure à moins de 50'eds et les flottilles exemptées)

En 2021, la région des Maritimes a procédé à un examen de certaines restrictions relatives à la longueur des bateaux afin d'évaluer la possibilité d'augmenter leur longueur maximale à 50'eds pour ces pêches. Dans le cadre de cet examen, on a décidé que les bateaux limités à moins de 45' passeraient à moins de 50', que les bateaux de 35' à moins de 45' passeraient à moins de 50', que tous les bateaux compris dans un intervalle de cinq pieds passeraient à moins de 50' pour la pêche du pétoncle dans la partie supérieure de la baie et que tous les bateaux compris dans un intervalle de cinq pieds pour la pêche du pétoncle au milieu de la baie passeraient de moins de 35', à 35-50' ou à 50-65'. La définition de la longueur totale a été appliquée de manière cohérente à toutes les pêches de la région des Maritimes après la prise de cette décision, et des mises à jour pertinentes ont été apportées à la politique de délivrance des permis pour la pêche commerciale de cette région.

À la lumière de l'annonce faite en juin 2022 par la ministre de l'époque, Joyce Murray, qui consistait à faire passer la longueur maximale des bateaux des sous-flottilles à Terre-Neuve-et-Labrador de moins de 40' à moins de 50', au début de 2023 Le MPO a sollicité les commentaires des intervenants sur la possibilité que les bateaux de moins de 50' soient la catégorie de bateaux la plus restrictive dans l'Est du Canada.

Actuellement, il existe cinq catégories de bateaux de pêche de moins de 50' dans la région des Maritimes. Par conséquent, les intervenants ont été invités à se prononcer sur la question de savoir si la longueur totale des bateaux des autres flottilles devait pouvoir passer à moins de 50'

dans le cadre d'une initiative visant à faire de moins de 50' la catégorie de bateau la plus restrictive dans l'Est du Canada. Ceux-ci sont :

- catégorie des bateaux de moins de 35' pour la pêche du pétoncle au milieu de la baie;
- catégorie des bateaux de moins de 35' pour la flottille de moins de 50' à engins fixes de pêche du poisson de fond;
- catégorie des bateaux de moins de 25' pour la pêche du maquereau au filet maillant uniquement avec des licences détenues par des titulaires de licence sans autre licence ;;
- catégorie des bateaux de moins de 40' pour la pêche du chabot;
- catégorie des bateaux de moins de 43' pour la flottille de moins de 65' à engins mobiles de pêche du poisson de fond (flotte côtière exemptée)..

Les raisons pour lesquelles la longueur des bateaux est passée à un maximum de moins de 50' pour certaines pêches et pas pour les autres ne sont pas claires aux yeux de bon nombre de pêcheurs.

De nombreux répondants ont fait observer que le fait de permettre que tous les bateaux atteignent une longueur de moins de 50' pourrait contribuer à améliorer la sécurité générale de la flottille, tout en permettant à l'ensemble des pêcheurs d'être soumis aux mêmes règles en matière de longueur des bateaux, ce qui créerait des conditions de concurrence plus équitables. Les participants ont ajouté que les restrictions actuelles en matière de longueur des bateaux incitaient certains propriétaires de bateaux à élargir leur embarcation.

L'opposition la plus forte à la modification de la longueur des bateaux des sous-flottilles restantes de la région des Maritimes est venue de ceux qui avaient participé à un programme de rationalisation des flottilles (combinaison des avantages de la pêche) pour la flottille de moins de 50' à engins fixes de pêche du poisson de fond, qui comprend une catégorie de bateaux de moins de 35', et qui ont invoqué la perte potentielle de leur investissement et demandé au gouvernement de maintenir le statu quo. Dans le cadre de ce programme, un titulaire de permis qui est limité à un bateau d'une longueur de moins de 35' n'est autorisé à augmenter cette longueur à moins de 50' que s'il conclut une transaction sur le marché privé avec un titulaire de permis existant pour obtenir un deuxième permis de pêche du poisson de fond pour un bateau de moins de 35' à engins fixes et combine ce permis avec un permis existant. Dans ce scénario, l'un des permis est abandonné. Il s'agit d'une pratique de longue date dans la région, qui a débuté en mars 2011 et qui vise à réduire l'effort de pêche et son impact sur la ressource.

Par contre, certains répondants se sont opposés au fait que les nouveaux participants qui tentent de se lancer dans la pêche ne peuvent accéder qu'aux permis de pêche du poisson de fond de la catégorie des bateaux de moins de 35' en raison du caractère le coût élevé associé aux transactions sur le marché privé liées aux licences avec un prix plus élevé. Ce groupe a déclaré que l'augmentation de la longueur à moins de 50' pour tous les permis de pêche aux engins fixes pour les poissons de fond permettrait aux nouveaux participants d'être mieux

placés pour faire croître leur entreprise en accumulant des permis pour différentes espèces, qui pourraient toutes être pêchées à partir du même bateau.

En ce qui a trait à la flottille de pétoncliers du milieu de la baie, les intervenants ont souligné que les consultations précédentes explorant l'augmentation de la longueur des bateaux de cette flottille avaient été entravées par les mesures liées à la pandémie de COVID-19, et que les changements découlant de cette augmentation ne correspondaient pas à ce qui avait été convenu par les comités consultatifs avant la pandémie. En conséquence, les intervenants des Maritimes ont demandé au Ministère de réexaminer la décision concernant cette flottille et d'être invités à nouveau à participer aux échanges visant à trouver une solution adéquate.

Une autre préoccupation importante soulevée par certains pêcheurs est qu'une augmentation à moins de 50' aurait une incidence sur les ports et les quais qui fonctionnent déjà au maximum de leur capacité. Les répondants ont fait observer qu'une augmentation de la longueur des bateaux dépasserait la capacité des ports et ferait en sorte qu'il y aurait un plus grand nombre de pêcheurs en concurrence pour un espace déjà limité ou que les nouveaux participants acquerraient des entreprises, mais devraient parcourir de grandes distances entre leur résidence et les différents ports.

En ce qui concerne les flottilles pour lesquelles la longueur maximale admissible des bateaux demeure de moins de 50', les pêcheurs de la région des Maritimes ont formulé les suggestions suivantes :

1. Supprimer les restrictions concernant la longueur maximale des sous-flottilles de moins de 65', au moins pour les pêches particulières soumises à des quotas ou à des limites imposées aux engins;
2. Intégrer des restrictions liées à la largeur pour éviter que les pêcheurs ne contournent les exigences en matière de longueur des bateaux en construisant des embarcations plus larges;
3. Veiller à ce que les augmentations potentielles des restrictions de longueur des bateaux pour les flottes restantes ne compromettent pas les autres programmes de gestion des pêcheries, tels que le programme de rationalisation de la flottille de pêche du poisson de fond, compte tenu notamment des investissements réalisés par les pêcheurs qui ont participé à ces programmes.

Région de Terre-Neuve-et-Labrador (longueur des bateaux pour les non-noyau et bateaux secondaires, et immatriculation des bateaux)

Bateaux pour les non-noyau

À Terre-Neuve-et-Labrador, la plupart des répondants ont précisé qu'ils étaient favorables à ce que les pêcheurs non-noyau augmentent l'admissibilité de la longueur de leur bateau jusqu'à moins de 50' afin de s'harmoniser avec le nouveau maximum de la sous-flottille pour les pêcheurs noyau. Les principales raisons données par les répondants concernaient la sécurité de tous les pêcheurs sur l'eau et le traitement compatissant des pêcheurs non-noyau. Un petit

groupe de répondants a suggéré de maintenir les restrictions actuelles pour les bateaux non-noyau étant donné que les permis connexes devaient être supprimés progressivement. Le Union des pêcheurs de Terre-Neuve (UPTN) ne s'est pas exprimé au sujet de cette question et n'a pas précisé s'il était favorable ou non à l'augmentation de la longueur des bateaux non-noyau.

Enregistrement des bateaux – règle des 12 mois/enregistrement de 30 jours

Il n'y a pas eu de consensus définitif au sujet de la règle des 12 mois pour l'enregistrement des bateaux. Si les opinions sont partagées quant à savoir s'il faut maintenir l'application actuelle de la règle des 12 mois ou la rendre plus souple, peu de pêcheurs étaient favorables à une règle de 30 jours. La FFAW a exprimé son appui à un amendement qui permettrait de retrancher un mois à cette règle de 12 mois. Cela serait conforme à l'application de la politique de Terre-Neuve-et-Labrador avant 2016.

Les répondants qui espéraient maintenir la règle actuelle de 12 mois étaient particulièrement préoccupés par le fait des transformateurs et d'autres tierces parties pourraient en profiter. Selon eux, ces derniers pourraient tirer parti de l'enregistrement des bateaux pour avoir accès à des ressources halieutiques qui ne leur seraient pas accessibles autrement. Au cours des séances de consultation et dans sa présentation officielle, la FFAW a déclaré que l'application d'une exigence d'enregistrement de 30 jours affecterait la Politique du propriétaire-exploitant et ouvrirait la porte au contrôle des permis par de tierces parties. Cette mesure permettrait aux pêcheurs d'autres régions de tirer parti de l'assouplissement des critères d'enregistrement des bateaux pour voler les permis des pêcheurs de Terre-Neuve-et-Labrador au moyen de la location de bateaux. À Terre-Neuve-et-Labrador, de nombreux participants considèrent que le fait de posséder un bateau est essentiel pour être propriétaire-exploitant.

Certains participants de Terre-Neuve-et-Labrador ont également suggéré d'inclure un délai de grâce de 30 jours dans la règle des 12 mois, comme c'était la pratique courante jusqu'en 2016. L'introduction d'un délai de grâce de 30 jours à la règle des 12 mois était un compromis raisonnable. De cette façon, les titulaires de permis ne sont pas liés par une date de transfert précise, ce qui pourrait les amener à perdre du temps de récolte ou à ne pas profiter des conditions météorologiques de choix en raison des restrictions relatives à la date. Le délai de grâce de 30 jours est donc considéré comme un soutien à la période d'enregistrement de 12 mois tout en permettant une certaine souplesse, au besoin.

Les répondants qui souhaitent changer la règle actuelle d'enregistrement de 12 mois pour une durée de 30 jours ont déclaré que la règle actuelle est trop restrictive et nuit au bon fonctionnement de leur entreprise. Ils suggèrent qu'un enregistrement de 30 jours pourrait faciliter leurs activités en leur permettant d'utiliser leur bateau avec différents permis tout au long de l'année, plutôt que de rester associé à celui-ci après avoir terminé la pêche avec leurs propres permis. D'autres répondants ajoutent qu'une durée d'enregistrement des bateaux de 30 jours aiderait également les nouveaux arrivants qui préfèrent louer un bateau plutôt que d'en acheter un, ce qui réduirait leurs dépenses en immobilisations initiales.

Des répondants ont aussi demandé plus de souplesse en ce qui concerne la règle du calendrier, qui s'applique aux flottes de petits bâtiments (maximum d'admissibilité des bateaux de 15,2 m/49 pi 11 po) pour les divisions 2+3KLP de l'OPANO. Dans le cadre de la règle du calendrier, un titulaire de permis ne peut pas retirer un bâtiment ni en enregistrer un autre pour le reste de l'année civile s'il a déclaré des débarquements pendant l'année en cours. Les pêcheurs qui veulent plus de souplesse ont demandé de pouvoir modifier l'enregistrement tôt dans l'année plutôt qu'à la fin pour accroître l'efficacité de leur entreprise.

Enfin, la majorité des répondants de Terre-Neuve-et-Labrador ont exprimé des préoccupations au sujet des différences dans les enregistrements entre la région et le Québec et le reste du Canada atlantique. Les pêcheurs ont indiqué qu'ils ne comprenaient pas pourquoi il y avait différents ensembles de règles, surtout dans les endroits où les pêcheurs de nombreuses régions peuvent pêcher (côte ouest de Terre-Neuve). Certains pêcheurs ont demandé que toutes les règles soient les mêmes dans toutes les régions du Canada atlantique et du Québec, tandis que d'autres continuent de souligner l'importance de politiques dans les pêches de Terre-Neuve-et-Labrador qui sont conformes au régime propriétaire-exploitant.

Politique sur les bateaux de remplacement – Bateaux secondaires

Dans le cadre de la politique actuelle de délivrance de permis, les titulaires de permis de pêche de noyau indépendants peuvent remplacer leur bateau secondaire jusqu'à une longueur maximale de 28'. Cependant, avec le changement de politique permettant aux pêcheurs côtiers de remplacer leurs bateaux de moins de 40' jusqu'à moins de 50', certains pêcheurs ont demandé plus de souplesse pour les bateaux secondaires, exprimant leur intérêt pour un nouveau maximum de sous-flottille pour les bateaux secondaires jusqu'à moins de 40'. Ce changement devrait permettre aux titulaires de permis de pêche, comme ceux pour la morue et le thon, d'utiliser de plus gros bateaux sans devoir utiliser leur bateau de moins de 65'.

D'après les commentaires recueillis, les répondants de Terre-Neuve-et-Labrador ont appuyé une augmentation de la longueur des bateaux secondaires. Pendant les réunions, la UPTN a indiqué qu'elle aimerait que les bateaux secondaires restent une option étant donné les limites géographiques et topographiques du littoral de la région, où les bateaux de grande taille ne peuvent naviguer proprement. Par exemple, la FFAW était d'avis qu'un titulaire de permis devrait être en mesure d'avoir un gros bateau pour la pêche au crabe et d'un petit bateau pour la pêche au homard, les deux pouvant naviguer en eaux moins profondes.

Malgré les avis partagés sur la longueur des bateaux essentiels et secondaires et l'enregistrement des bateaux, les pêches de Terre-Neuve-et-Labrador ont fait les suggestions générales suivantes :

1. Envisager d'augmenter la longueur maximale de la sous-flottille pour les pêcheurs non noyau pour qu'elle corresponde au nouveau maximum de moins de 50' pour les pêcheurs noyau;

2. Envisager d'augmenter le plafond de la sous-flottille des bateaux secondaires au-delà de la limite actuelle de moins de 28';
3. Assouplir la règle actuelle d'enregistrement des bateaux pour une durée de 12 mois soit en la ramenant à 30 jours, soit en introduisant une période d'enregistrement de 12 mois assortie d'un délai de grâce de 30 jours (enregistrement de 11 mois).

Transports Canada

Lors des séances de consultation, les participants se sont dits heureux que des représentants de Transports Canada (TC) et du MPO y aient participé ensemble. Cependant, ils ont également mentionné qu'ils ne comprenaient pas toujours les différences entre les objectifs et les fonctions de ces ministères.

Les répondants ont émis la crainte que l'accès à l'information par les voies officielles de TC et du MPO puisse être difficile, surtout pour les pêcheurs qui ne seraient pas familiers avec les ordinateurs ou les plateformes en ligne. La plus grande préoccupation était l'utilisation d'un langage simple plutôt que d'un jargon juridique, politique ou technique, suivie par des demandes pour regrouper tous les renseignements nécessaires pour les pêcheurs, ou du moins un résumé, sur un seul site Web plutôt que de les répartir entre plusieurs sites gouvernementaux.

Les participants ont demandé aux deux ministères d'améliorer la coordination de la collecte de données et de l'application de la loi, en particulier pour l'enregistrement des bateaux. Les deux ministères ont des exigences distinctes pour l'enregistrement des bateaux, mais les raisons ne sont pas claires; il serait préférable d'avoir un seul processus d'enregistrement avec un meilleur échange d'information entre les ministères.

Les intervenants ont indiqué que le manque de normalisation dans la mesure de la longueur des bateaux entraîne des variations dans la réglementation et l'application de la loi dans différentes régions, ce qui oblige les pêcheurs de ces régions à faire face à des restrictions et à des règles distinctes. Certains pêcheurs ont souligné qu'un bateau ayant la même longueur de coque peut être assujéti au régime d'auto-inspection dans une zone, mais pas nécessairement dans une autre, selon l'expert maritime. L'un des participants, un architecte naval, a encouragé les représentants des deux ministères à discuter avec les architectes, les concepteurs et les fabricants de bateaux pour rationaliser les exigences visant à améliorer la sécurité, tout en atténuant les répercussions sur le climat des bateaux inefficaces ou mal construits.

Pour ce qui est de la coordination et de la collaboration continues entre le MPO et TC, les pêcheurs ont fait les suggestions suivantes :

1. Simplifier les méthodes par lesquelles les deux ministères mesurent la longueur des bateaux, y compris les unités de mesure particulières;
2. Harmoniser le régime d'enregistrement des bateaux entre les ministères pour s'assurer que tous les bateaux sont enregistrés à la fois auprès du MPO et de TC;

3. Améliorer les documents d'information et de formation des deux ministères pour que les pêcheurs soient mieux informés des règles qui s'appliquent à eux;
4. S'assurer que la sécurité n'est pas compromise par le contournement des exigences relatives à la longueur des bateaux en permettant la construction de bateaux plus larges.

Soumissions par courriel d'associations et d'intervenants

Union des pêcheurs de Terre-Neuve (UPTL)

Les suggestions de la UPTL ont été élaborées par son conseil côtier, qui est un groupe d'intervenants composé de représentants de divers secteurs géographiques, flottille, et démographiques de la pêche. Voici les principales recommandations du conseil côtier au nom de la UPTL :

1. Instaurer un délai de grâce de 30 jours en vertu de la règle des 12 mois;
2. Ne pas instaurer une période d'enregistrement de 30 jours;
3. Permettre l'usage continu de bateaux secondaires en raison de la géographie particulière des pêches de Terre-Neuve-et-Labrador et de la location de bateaux (en raison d'une défaillance mécanique ou structurelle ou d'une perte);
4. Maintenir le régime actuel des exploitants de remplacements pour Terre-Neuve-et-Labrador, y compris les 120 jours pour les employés occasionnels;
5. S'assurer que les pêcheurs qui ne sont pas de Terre-Neuve-et-Labrador et qui veulent être des exploitants de remplacements dans la région répondent à toutes les exigences relatives au statut professionnel de niveau 1;
6. Augmenter les critères de résidence à trois ans avant d'obtenir un permis d'entreprise basé à Terre-Neuve-et-Labrador, mais maintenir les critères actuels de résidence de six mois pour les permis propres à une région;
7. Étendre les types de preuve de résidence à i) la province où votre déclaration de revenus a été produite l'année précédente; ii) l'adresse figurant sur le permis de conduire d'un pêcheur; ou iii) la résidence permanente figurant sur la liste électorale d'Élections Terre-Neuve-et-Labrador.

Coalition des pêcheurs du golfe de la Nouvelle-Écosse

La Coalition des pêcheurs du golfe de la Nouvelle-Écosse a fait part de ses principales préoccupations au sujet des exploitants de remplacements et a fait les suggestions suivantes :

1. Calculer l'utilisation par un exploitant substitut en fonction des voyages de pêche, et non de la saison de pêche, de sorte que les pêches ayant des saisons courtes (crabe de la zone 19) ne permettent pas à certains pêcheurs de ne jamais pêcher ce permis sans déclencher une année d'ERM;
2. Supprimer les exigences en matière de résidence pour les exploitants de remplacement;
3. Autoriser une allocation d'exploitant de remplacement à court terme pour quelque raison que ce soit (moins de cinq jours).

Flottilles côtières exemptées dans la région des Maritimes

La soumission par courriel au nom des flottilles côtières exemptées a fourni les idées et suggestions suivantes :

1. Les modifications de la longueur des bateaux pour les flottilles qui demeurent à moins de 50' sont attendues depuis longtemps et amélioreront la sécurité, car de plus grands bateaux sont nécessaires compte tenu de la géographie (pêche plus loin des côtes) et des répercussions sur les espèces (changements de la migration des stocks);
2. Le fait de changer la flottille mobile de bateaux ciblant les poissons de fond de moins de 43' à moins de 50' aurait des répercussions minimales compte tenu des restrictions de quotas;
3. Si l'enregistrement d'un bateau est nécessaire dans la région des Maritimes, il ne devrait pas y avoir de limite fixe ou un maximum de 30 jours;
4. Assurer une certaine souplesse dans les pêches et les saisons courtes afin d'accroître la rentabilité;
5. Appliquer l'enregistrement des bateaux de manière juste et équitable dans toutes les régions;
6. Réviser l'ensemble des politiques existantes afin de les normaliser et de les rendre transparentes.

Ministère de l'Agriculture, de l'Aquaculture et des Pêches – Gouvernement du Nouveau-Brunswick (MAAP)

Le MAAP a formulé des commentaires sur l'enregistrement des bateaux, le partage des bateaux et les exploitants de remplacements.

L'enregistrement des bateaux, le partage des bateaux et le recours à un exploitant de remplacement contribuent tous à l'indépendance des propriétaires-exploitants. Une durée d'enregistrement des bateaux de zéro jour dans le Golfe permet une certaine souplesse en cas de bris mécanique et, par conséquent, aucune préoccupation n'a été soulevée au sujet de la durée actuelle de l'enregistrement des bateaux dans la région du Golfe. De même, les durées multiples d'enregistrement des bateaux dans le Canada atlantique et au Québec ne sont pas aussi préoccupantes, car elles offrent une certaine souplesse pour tenir compte des particularités régionales.

Dans l'ensemble, le MAAP a fait les suggestions suivantes au MPO :

1. Pour le partage des bateaux, les pêcheurs devraient être autorisés à pêcher jusqu'à 200 % des casiers dans le cadre d'un partenariat afin de réduire la dépendance à l'égard de tierces parties;
2. Normaliser la politique concernant des exploitants de remplacements;
3. Au moment de l'introduction de la nouvelle politique, faire une nouvelle liste pour comptabiliser les cinq années d'exploitants substitués pour raisons médicales, et cela pour tous les pêcheurs;
4. Introduire le congé de maternité et le congé parental dans la politique sur les exploitants de remplacements;
5. Maintenir les exigences en matière de résidence pour les exploitants de remplacements;

6. Si vous utilisez la durée de la saison comme facteur de détermination, utiliser la moyenne quinquennale;
7. Si la longueur est augmentée à moins de 50', imposer une limite de largeur en tenant compte de l'espace portuaire et de l'empreinte carbone des plus gros bateaux.

Association des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard (APIPE)

La APIPE a fourni des commentaires sur l'enregistrement des bateaux, le partage des bateaux, l'exploitant de remplacement et la longueur des bateaux.

Les commentaires et les suggestions de la APIPE sur les documents d'engagement sont notamment les suivants :

- 1) La durée actuelle d'enregistrement des bateaux, qui est de zéro jour, devrait être maintenue dans la région du Golfe.
- 2) En ce qui concerne le partage des bateaux, le total des captures maximales autorisées dans le cadre d'un partenariat devrait être porté à 75 % pour le second partenaire, contre 50 % actuellement, et l'obligation pour les deux pêcheurs d'être à bord du bateau pendant les opérations de pêche devrait être maintenue.
- 3) Pour l'exploitant de remplacement,
 - a. Les congés de maternité et les congés parentaux devraient être inclus et ne pas être pris en compte dans la limite de cinq ans de carrière ERM, comme cela a été proposé dans le cadre de la proposition de modernisation.
 - b. Pour l'exploitant de remplacement médical, la PEIFA suggère qu'au lieu qu'une année soit comptabilisée à 51 % d'une saison moyenne, une année devrait être comptabilisée à 75 %.
 - c. Soutien général à la catégorie discrétionnaire de 30 jours, mais le MPO est encouragé à poursuivre son engagement avec l'industrie sur cette question.
 - d. Introduire un nombre standard de jours de congé personnel pour les opérateurs de remplacement dans toutes les régions.
 - e. Explorer la possibilité d'autoriser un exploitant de remplacement dans les zones où ils détiennent le même permis si ce n'est pas ce permis particulier qui est pêché par l'intermédiaire de l'exploitant de remplacement.
4. En ce qui concerne la longueur des bateaux, la PEIFA n'est pas favorable à une augmentation en raison de l'espace portuaire limité dans la région et de l'impact potentiel des modifications apportées prochainement par TC au Règlement sur le personnel maritime, qui comprend des exigences supplémentaires en matière de formation et de certification lorsque la longueur des bateaux passe de moins de 14 mètres à plus de 14 mètres.

Dan Walker – Architecte naval – Université Memorial

Les fonctionnaires du MPO ont également rencontré M. Dan Walker, Ph. D., de l'Université Memorial, qui cherche à collaborer avec le gouvernement du Canada pour normaliser les

mesures de longueur et les exigences de construction des bateaux afin d'améliorer la sécurité. M. Walker, Ph. D., suggère que le régime réglementaire du MPO et de TC pourrait contribuer aux décès parmi les pêcheurs. Plus précisément, les pêcheurs contournent les mesures de longueur en élargissant les bateaux, ce qui a une incidence sur la stabilité et la sécurité.

M. Walker, Ph. D. a encouragé le MPO et TC à prendre en considération les éléments suivants :

1. Lorsqu'il s'agit de prendre des décisions en matière de sécurité, se concentrer sur la conception et non seulement sur les modifications.
2. Interdire la vente et l'utilisation de bateaux dangereux;
3. Repenser la conception des bateaux en collaboration avec les constructeurs de bateaux et les architectes afin de réduire l'empreinte carbone de la pêche;
4. Créer un centre d'expertise sur ce sujet à l'Université Memorial, dirigé par lui et ses collègues.

Prochaines étapes

Les engagements relatifs aux bateaux et aux politiques connexes qui appuient les propriétaires-exploitants ont fourni au MPO des renseignements importants et des commentaires provenant directement des participants à la pêche sur la façon dont ils aimeraient maintenir, améliorer ou réviser le régime actuel de réglementation et de politique en matière de délivrance de permis.

Pour ce qui est la proposition de modernisation des exploitants de remplacements, le MPO commencera à étudier les options possibles pour répondre aux suggestions des parties prenantes, particulièrement en ce qui concerne les transferts intergénérationnels, l'application de la limite de carrière de cinq ans pour les exploitants substitués pour des raisons médicales et l'introduction du congé de maternité et du congé parental dans le régime.

Pour les questions régionales qui restent en suspens après les séances de mobilisation, les prochaines étapes sont les suivantes :

Dans la région du Golfe, le personnel du MPO utilisera le processus du comité consultatif des pêches pour continuer d'explorer une augmentation possible pour les flottilles dont l'éligibilité maximale des bateaux est moins de 45'.

Dans la région des Maritimes, le personnel du MPO explore également d'autres possibilités de mobilisation pour obtenir le point de vue des intervenants sur les flottilles qui demeurent à moins de 50', probablement par l'entremise du processus du comité consultatif pour ces pêches particulières. Toutefois, d'autres engagements au-delà du processus du comité consultatif pour engager directement des flottes spécifiques peuvent également être envisagés.

Dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador, le personnel du MPO explore la possibilité d'augmenter la longueur des bateaux pour les pêcheurs non-noyau au nouveau seuil de moins de 50' offert aux pêcheurs noyau, mais ces permis demeureront non transférables et continueront d'être annulés après le décès de leur titulaire. Parallèlement, la région de Terre-Neuve-et-Labrador effectuera une analyse plus poussée de l'option d'augmenter la taille maximale des bateaux secondaires à un nouveau seuil maximal de moins de 40'.

La région de Terre-Neuve-et-Labrador analysera également la règle des 12 mois et commencera à l'appliquer de façon modifiée, sur une base de 11 mois, afin d'offrir une certaine souplesse supplémentaire immédiate dans l'enregistrement des bateaux dans la région. Toutefois, il se peut que d'autres discussions aient lieu au cours des réunions annuelles du Comité consultatif afin de trouver le juste équilibre pour tous les intervenants.

Tous les commentaires reçus dans le cadre de la mobilisation sur les bateaux et les politiques connexes qui soutiennent les propriétaires-exploitants aideront à créer des options relatives à la politique.

ANNEXE I : Activités de mobilisation

Activités de mobilisation

Au total, le MPO a organisé huit (8) séances de mobilisation en personne partout au Canada atlantique et au Québec :

Moncton, NB	Mars 7, 2023
Deer Lake, TNL	Mars 14, 2023
Gander, TNL	Mars 23, 2023
Gaspé, QC	Mars 27-28, 2023
Saint John, NB	Mars 28, 2023
Halifax, NS	Avril 4, 2023
St. John's, TNL	Mai 16, 2023

Le MPO a organisé plusieurs séances de mobilisation virtuelles avec les intervenants, comme demandé :

Avril 4, 2023	Syndicat des pêcheurs de l'Île-du-Prince-Édouard
Avril 21, 2023	Conseil consultatif des autorités portuaires
Avril 27, 2023	Association des pêcheurs de Grand Manan Association des pêcheurs de Fundy North
Mai 2, 2023	Pêcheurs du Labrador

Annexe I : Questions de mobilisation

Cette annexe comprend les questions qui ont été posées aux participants lors des séances en personne et via le questionnaire en ligne. Même si la plupart des questions étaient de nature générale, quelques-unes ont été ajoutées pour recueillir des commentaires régionaux spécifiques et ne sont donc indiquées que pour cette région spécifique.

Propriétaire-exploitant

1. Dans votre communauté, qu'est-ce qui est important pour soutenir les pêcheurs côtiers indépendants? Y a-t-il actuellement des règles que le MPO utilise qui font qu'il est plus difficile pour les pêcheurs d'être indépendants?
2. Quels rôles l'enregistrement, les ententes de partage de bateaux et les exploitants substitués jouent-ils dans le soutien ou l'affaiblissement des propriétaires-exploitants indépendants ?

Enregistrement des bateaux de pêche

1. Avez-vous des préoccupations quant à la durée actuelle de l'enregistrement des bateaux par le MPO dans votre région ? Si oui, quelles sont-elles ?
2. Les différentes durées d'enregistrement des bateaux au Canada atlantique et au Québec sont-elles préoccupantes de votre point de vue?
3. À votre avis, les durées d'enregistrement des bateaux ont-elles pour effet de minimiser le contrôle et l'influence sur un titulaire de permis par le biais d'un arrangement et/ou d'un accord de services de bateau (par exemple : crédit-bail et location de bateaux, etc.) ?
4. Quelles autres pratiques impliquant les bateaux sont préoccupantes de votre point de vue ?
5. Si la durée d'enregistrement des bateaux du MPO était modifiée, auriez-vous toujours besoin d'un bateau secondaire (**T.-N.-L. seulement**) ?

Ententes de partage de bateaux

1. Quelles sont vos préoccupations, le cas échéant, concernant les bateaux et les services liés aux bateaux fournis par des tiers (transformateurs, courtiers, etc.) qui nuisent au propriétaire-exploitant ?
2. Quelles sont vos préoccupations, le cas échéant, concernant les politiques, les exceptions ou les accommodements du propriétaire-exploitant qui offrent une opportunité de contrôle par des tiers ?
3. Quelles autres préoccupations avez-vous, le cas échéant, concernant les ententes de partage de bateaux qui soutiennent le propriétaire-exploitant ?

Modernisation de la politique relative aux exploitants substitués

1. Que pensez-vous de la politique du MPO concernant les exploitants substitués, notamment les catégories et le temps alloué?
2. Que pensez-vous de la mise à jour de la politique sur les exploitants substitués :

- a. pour autoriser le congé de grossesse?
- b. pour autoriser le congé parental?
3. Que pensez-vous des critères d'admissibilité pour agir en tant qu'exploitant substitut?
4. 4. Quel est votre niveau de soutien à l'égard des critères d'admissibilité existants dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador ? **(T.-N.-L. seulement)**

Longueur des bateaux pour les flottilles restant moins de 50'

1. Êtes-vous intéressé par une modification de la limite de longueur maximale des bateaux pour la pêche à laquelle vous participez ? Pourquoi ? Pourquoi pas ?
2. Quelles sont vos préoccupations, s'il y en a, concernant une augmentation potentielle de la limite actuelle de longueur des bateaux qui permettrait l'utilisation de bateaux plus longs pour la pêche à laquelle vous participez et les ports où vous pêchez ?
3. Maintenant que la limite de longueur des bateaux est passée à moins de 50' pour les entreprises du noyau de la région de Terre-Neuve-et-Labrador, la longueur des bateaux devrait-elle également être modifiée pour les entreprises non-noyau ? **(T.-N.-L. seulement)**
4. Votre entreprise a-t-elle encore besoin d'avoir l'option d'utiliser un bateau secondaire ? **(T.-N.-L. seulement)**
5. Est-il nécessaire de revoir les exigences de longueur des bateaux pour les bateaux secondaires ? **(T.-N.-L. seulement)**