

que le nombre de conditionneurs et d'acheteurs était limité. La situation a vraiment changé il y a trois ans avec la multiplication du nombre des conditionneurs. Le principal problème du point de vue des Japonais, c'est qu'il n'existait pas suffisamment de techniciens pour faire face à l'augmentation de la production.

Le représentant de la société Mitsubishi a souligné que la qualité du poisson brut avant la production était le facteur le plus important de la qualité. Pour lui, le problème des rogues brisées et déformées s'expliquait surtout pas le mode de production favorisant le travail à la pièce, c'est-à-dire faisant passer la quantité devant la sélection. Il a ajouté que la pratique consistant à mettre trop de rogues dans la même boîte entraînait des déformations et ralentissait la congélation au détriment de la fraîcheur. Il a reconnu que ces problèmes étaient relativement faciles à corriger, de sorte qu'il importerait de les régler d'abord avant d'essayer d'établir des normes de qualité.

La partie canadienne s'est dite d'accord en principe avec ces commentaires, en ajoutant que malgré la croissance rapide de la production au cours des quelques dernières années, on avait négligé de concentrer son attention sur la nécessité de classer les harengs de manière à séparer les matières premières de rogue des autres produits du hareng. Par ailleurs, les fluctuations touchant aussi bien la quantité des prises que la taille des poissons, d'année en année, rendent difficiles l'adoption de normes uniformes. Les producteurs et les acheteurs en sont venus à s'entendre sur des normes de qualité dictées par la nature. La partie canadienne a par ailleurs avancé que les prix étaient également un facteur déterminant de la qualité et que les produits supérieurs étaient forcément plus chers. Elle a ajouté que la qualité des prises ainsi que des méthodes de conservation et de transport étaient des facteurs tout aussi décisifs pour l'obtention de rogues de hareng de qualité. Pour ce qui est du transport, la meilleure méthode semble être le camion-citerne à eau de mer réfrigérée.

Les Japonais ont déclaré qu'il fallait réduire au minimum le temps qui s'écoule entre la prise du poisson et sa congélation, étant donné que tout retard dans ce domaine entraîne une perte de fraîcheur, ce qui peut représenter jusqu'à 20 % de rogues brisées dans la production. Ce problème est plus fréquent dans les usines d'alimentation que dans les exploitations de conditionnement intégré.

Le représentant de la Taiyo Fisheries a fait observer qu'il existe des écarts de qualité d'une région à l'autre et