

Expéditeur : Derek Butler [mailto:dbutler@seafoodproducers.org]

Date d'envoi : 19 avril 2018, 14 h 06

Destinataire : ~Fisheries & Oceans/Pêches et océans

Objet : Mémoire sur les politiques sur la longueur des bateaux et l'émission de permis pour la pêche commerciale dans le Canada atlantique.

À l'attention du Comité permanent des pêches et des océans de la Chambre des communes

J'ai suivi avec intérêt les travaux du Comité des pêches dans le cadre de l'étude sur les politiques sur la longueur des bateaux et l'émission de permis pour la pêche commerciale dans le Canada atlantique.

J'ai pensé qu'il valait la peine d'écrire pour faire part de quelques observations et points de vue supplémentaires. Les membres de l'ASP (Association of Seafood Producers) achètent des matières premières de la flotte côtière, et dans ce que nous considérons comme une anomalie complète derrière les principes fondateurs et opérationnels des commissions de santé et de sécurité au travail, nous avons également le mandat de payer les primes de cette flotte indépendante, même si ce n'est pas notre lieu de travail. La sécurité des navires est donc importante pour nous.

D'abord, le programme PIFPCAC a été annoncé en avril 2007, date à laquelle le ministre des Pêches de l'époque, Loyola Hearn, a apporté des changements à la politique afin de permettre l'augmentation de la longueur des navires côtiers. Un [communiqué conjoint fédéral-provincial](#) (notez les personnes-ressources au bas du communiqué, hébergé sur le site Web provincial) émis au moment de l'annonce du programme PIFPCAC faisait état de la mention suivante :

« Souplesse quant à la taille des navires grâce à la création de trois nouvelles classes de navires (les principaux titulaires de permis qui exploitent actuellement des navires d'une longueur de moins de 35 pieds pourront exploiter des navires d'une longueur maximale de 39 pieds 11 pouces; ceux qui exploitent des navires de 35 à 65 pieds pourront exploiter des navires d'une longueur maximale de 64 pieds 11 pouces; ceux qui exploitent des navires extracôtiers jusqu'à une distance de 230 milles de la côte pourront exploiter des navires d'une longueur maximale de 89 pieds 11 pouces). »

[TRADUCTION]

À ma connaissance, ces changements reposaient en partie sur le travail réalisé par un professeur d'ingénierie et architecte naval de l'Université Memorial à St. John's, Dag Friis, mais, si je me souviens bien, le gouvernement n'a pas tenu compte des principales conclusions concernant les longueurs de navires les mieux adaptées pour la sécurité, l'efficacité, etc. (et quel fonctionnaire peut dire qu'un navire est sûr à 231 milles, mais qu'il n'est pas autorisé à 229 milles? Je pourrais argumenter que 229 milles représentent aussi une distance extracôtière). Je possède l'étude que ce professeur a faite en 2006, dont le MPO était partie au contrat, mais on m'a demandé de ne pas la diffuser.

Si ce n'est pas déjà fait, il serait peut-être instructif que les membres du Comité ou de la Bibliothèque du Parlement puissent retrouver certains de ses autres travaux, en particulier ceux antérieurs à l'annonce sur les nouvelles longueurs de navires faite en

2007. Il a fait publier un article en 2006, je pense, et a donné une conférence en 2006 ou 2007 intitulée « *Redessiner les navires de pêche en fonction de l'évolution de la pêche d'aujourd'hui* » [TRADUCTION]. Un autre document, joint en annexe, a été rédigé après l'annonce des politiques PIFPCAC.

Dag est également cité dans [cet article de la CBC](#) qui déclare que les restrictions sur la longueur des navires ne conviennent pas à l'industrie et aux eaux dans lesquelles les gens pêchent. Tout a changé dans l'industrie, y compris la distance de pêche par rapport à la côte, la quantité de poissons transportés, la nature de l'équipement des bateaux, les bômes, la taille des cales, etc. Ce changement de distance par rapport à la côte, et l'augmentation du nombre d'accidents dans la flotte des 35 à 65 pieds en particulier, est mentionné dans une [autre étude de l'UMTN](#). Cette étude fait également référence à une étude réalisée en 2000 par la Garde côtière canadienne qui signalait que « les incidents de SAR ont augmenté entre 1993 et 1999 et visaient surtout la classe des navires de 35 à 45 pieds de longueur; la distance moyenne d'activité à partir de la côte a augmenté de façon notable en ce qui a trait aux navires des classes de 35 à 45 pieds et de 45 à 65 pieds de longueur » [TRADUCTION]. La pêche a changé, mais pas le gouvernement.

Une recherche superficielle a été effectuée avec [ce document](#) (également joint en annexe, et Dag est l'un des auteurs) qui indique que la longueur des navires a été adoptée à l'origine pour les navires qui pêchaient véritablement à une distance « côtière », c'est-à-dire 12 milles, mais que les changements n'ont pas suivi l'évolution de la nature de la pêche.

« Ce document traite de la flotte que l'on appelle la flotte côtière, c'est-à-dire les navires qui, pendant la plus grande partie de cette période, ont été limités à une longueur hors tout inférieure à 19 812 mètres (65 pieds). L'exploitation de ces navires devait généralement avoir lieu dans la limite des 12 milles lors de l'adoption initiale de la réglementation limitant la longueur des navires. Un grand nombre de ces navires devaient pêcher une seule espèce avant le moratoire sur la pêche à la morue décrété en 1992. Après le moratoire, la plupart des grands bateaux de la flotte ont été obligés de pêcher plusieurs espèces, et ce, à une distance supérieure des côtes. Un nombre important de grands navires pêchent maintenant à des distances de 150 à 250 milles marins de la côte. » [TRADUCTION]

Le document complet vaut la peine d'être lu.

Enfin, des représentations ont été faites au Comité où le syndicat FFAW/Unifor de Terre-Neuve-et-Labrador tenait lieu d'unité de négociation accréditée pour les pêcheurs de la province. La législation provinciale et l'accréditation du syndicat ont pour but d'encadrer la négociation collective des prix et des conditions de vente des matières premières. Le syndicat n'est pas accrédité – et n'aurait pas pu l'être – pour représenter les pêcheurs auprès du ministère fédéral des Pêches et des Océans. Dans le témoignage du 15 février, nous lisons ce qui suit :

« M^{me} Jacqueline Perry : Dans le contexte de Terre-Neuve-et-Labrador – M. McDonald a tout à fait raison – nous avons une organisation appelée Fish, Food and Allied Workers Union, qui est l'agent négociateur accrédité des pêcheurs commerciaux côtiers

depuis de nombreuses années. Cette organisation n'est pas la seule à pouvoir parler, loin de là. Nous parlons directement aux pêcheurs. Bien sûr, ces derniers apportent un point de vue à la table. C'est leur organisation.

M. Larry Miller : Le syndicat a une voix au chapitre?

M^{me} Jacqueline Perry : Le Fish, Food and Allied Workers Union à Terre-Neuve-et-Labrador est l'agent négociateur accrédité. »

Encore une fois, cette accréditation n'est pas valide en ce qui concerne l'obligation du MPO de consulter ses clients, les pêcheurs. Cette obligation est clarifiée à la page 13 du témoignage de ce jour-là, où l'on peut lire que « Le FFAW est accrédité au titre de lois provinciales pour représenter les pêcheurs côtiers dans la négociation des prix. » À mon avis, rien ne remplace l'obligation du MPO de parler à tous ses clients, au nom du syndicat ou autrement. Dès qu'une personne détient un permis, c'est un client.

Je félicite le Comité d'avoir entrepris ce travail important.

Sincères salutations,
Derek Butler