

COMPTE RENDU

Consultation publique Réforme de la réglementation/ Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

Transports Canada / Sécurité maritime
Région du Québec

DATE : 23 et 24 février 2005

**LIEU : Hôtel Rimouski
Centre de congrès**

ÉTAIENT PRÉSENTS :

Anderson, Guy Transports Canada	Leclerc, Bernard Transports Canada	Boudreau, Jn-Sébastien Meridien Maritime	Cotton, Allen Ass.capt.prop.Gaspésie
Aubut, Réjean Transports Canada	Marcoux, Antonin Transports Canada	Boudreau, Julien Ass.pêcheurs prop.IDM	Couillard, Yvon Ass.capt.prop.Gaspésie
Beaudoin, Robert Transports Canada	Rondeau, Guy Transports Canada	Boulay, Alcide, Ass. morutiers trad.Gaspésie	Deraspe, Mario Ass.pêcheurs prop.IDM
Bélanger, Denis Transports Canada	Théoret, Serge Transports Canada	Bourgeois, Yves MAPAQ	Deraspe, Rémi R.D.Lamineur
Bertrand, Élisabeth Transports Canada		Breton, Bernard BST	Desbois, Bertrand Dist.Bertrand Desbois
Bérubé, Patrick Transports Canada	Anglehard, Roland Pêcherie Jean-Réal	Breton, Luc IMQ	Dorion, Émilien 9102-4299 Québec
Blouin, Alain Transports Canada	Arseneau, Cédric CSMOPMQ	Chevarie, Jérôme Ass.pêcheurs prop.IDM	Doucet, René Lucien Doucet & Fils
Campbell, Ian Transports Canada	Arseneault, Line R.D. Lamineur	Chouinard, Yan Pêcheur	Doucet, Richard Lucien Doucet & Fils
Dion, Claude Transports Canada	Audet, André MPO	Cormier, Danka Centre spécialisé pêches	Dupuis, Dan Ass.capt.prop.Gaspésie
Fecteau, Robert Transports Canada	Basque, Joanne Conseil Bande Gaspé	Cormier, Marcel Regr.pêcheurs prof.IDM	Dupuis, Mario Pêcheur
Gaudreau, Alain Transports Canada	Bernier, Harold B.E.S. Marine	Côté, Charles-Marie 9055-3389 Québec Inc.	Fortin, David Bleu Marine Services
Godin, André Transports Canada	Bouchard, Camil Ent.Mar. Bouchard	Côté, Christian Consultant	Fortin, Lydia, Ass. morutiers trad.Gaspésie

Fraser, Georges, Ass. pêcheurs crevettes Matane	Larocque, Jacques Ass.pêcheurs cotiers de St- Godefroi	Noël, Michel Comm. Scol. Îles	Servant, Denis Consultant
Gendron, Marie-Hélène Équip.survie maritime	Lavoie, Roland	Ouellet, Vincent M.P.O.	St-Pierre, Serge IMQ
Gosselin, Claude Pêcheries Clarissa	Leblanc, Camil Entr. Léo Leblanc	Paquet, Bernard CSST	Synnott, Herman GESGAPEGIAR band
Hubert, Martin Crevettes du golfe	Lemieux, Pierre Entr. Pierre Lemieux	Paradis, Jean-Claude 1 ^{re} Nation Malécite Viger	Tremblay, Rémy IMQ
Joncas, Jeannot Ass.capt.prop.Gaspésie	Loubert, Stéphane Chantier naval Forillon	Parent, Robert Pêcheries du Bic	Vigneau, Gilles Regr.pêcheurs prof.Iles
Joncas, Jimmy Polynor Consult	Martel, Jean-François Regr.pêcheurs. Sud Gaspésie	Roberts, Charly	Vigneau, Serge MAPAQ- IDM
Journeault, Michel Chantier naval Matane	McNeil, Éric Entr. Électricité JMN	Roy, Marcel	
Landry, Gabrielle F.P.S.H.Q.	Nadeau, Jean-Marc M.P.O.	Sauvé, Gérald CSST	
Langellée, Éric Centre spécialisé pêches	Nadeau, Paul Ass.pêcheurs Basse Côte Nord	Sénéchal, Yvon Bureau soudage	
Signature		Date :	

1. Historique et contexte du projet par *Elisabeth Bertrand*

Mme Bertrand explique le processus de révision du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche dans le cadre de la Réforme réglementaire. Elle dresse l'historique du projet en présentant l'approche, les objectifs et les principes utilisés dans la démarche.

- Mme Gabrielle Landry demande ce que prévoit faire Transports Canada pour assurer une application uniforme du nouveau règlement et de la norme de construction entre les différentes régions. Elle précise qu'il existe présentement un problème majeur dans l'application de la réglementation aux bateaux de pêche. La différence entre les provinces maritimes et le Québec sont énormes, ce qui cause des préjudices considérables à l'industrie des pêches du Québec.
Mme Bertrand explique que le nouveau règlement et la norme seront plus précis, ce qui devrait diminuer les risques d'interprétation. De plus, Transports Canada s'assurera que les inspecteurs reçoivent une formation pour pouvoir faire l'application du nouveau règlement et de la norme de construction.
- M. Mario Déraspe déplore le fait qu'il n'y ait pas eu de consultation en région (Îles-de-la-Madeleine)
Mme Bertrand explique le processus de consultation.
- M. Jean-François Martel demande s'il y a de nouvelles exigences pour les moins de 15 tonnes.
Mme Bertrand l'informe qu'il y aura de nouvelles exigences et qu'elles seront expliquées en détail pendant les 2 jours de consultation.
- M. Herman Synnott demande si le manque d'uniformité dans l'application des règlements est créé par le fait que le Québec fonctionne avec un code civil et que les Maritimes utilisent le « Common Law ».
Mme Bertrand répond que ces lois n'ont pas d'incidence sur l'application des règlements étant donné qu'ils proviennent de la Loi de la Marine Marchande du Canada.
- M. Jimmy Joncas demande si des études d'impact ont été réalisées, comme il se doit, avant de mettre en force le nouveau règlement et la norme de construction.
Mme Bertrand répond que la réalisation d'étude d'impacts est prévue dans le processus.
- M. Jean-François Martel demande si le nombre de décès dans le milieu des pêches au Québec justifie l'implantation de nouveaux règlements et l'ajout de nouveaux équipements sur les navires. Il demande si nous avons des statistiques.
M. Fecteau répond que les statistiques au Québec sont heureusement très bonnes, mais que ce n'est pas la même chose dans tout le pays.
M. André Audet, de la GCC, de Recherche et Sauvetage, donne quelques statistiques sur les accidents de bateaux de pêche au Québec depuis les 5 dernières années.

-
-
- Mme Gabrielle Landry mentionne qu'un comité régional formé de gens de l'industrie des pêches du Québec devrait être formé afin de mieux représenter les intérêts du Québec auprès des groupes de travail. Cette intervention est appuyée par M. Michel Journeault.
M. Robert Fecteau rappelle que lors de la dernière consultation en novembre 2003, il avait été décidé de mettre sur pied un comité régional sur la sécurité des bateaux de pêche avec Transports Canada, la Garde Côtière Canadienne et l'industrie. La proposition tient toujours et les gens de l'industrie intéressés à mettre sur pied le comité sont les bienvenus et doivent se manifester.

2. Présentation du Règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche par Robert Fecteau

M. Fecteau présente le nouveau règlement proposé :

Généralités et responsabilités :

- M. Herman Synnott demande si l'exigence d'afficher les diagrammes sur les bateaux de plus de 15 mètres est applicable aux navires neufs et existants.
M. Fecteau précise que ce n'est pas précisé actuellement dans le règlement.
- Plusieurs participants demandent que des échéanciers viables soient prévus pour la mise en application du règlement. Un calendrier des échéanciers permettant aux navires existants de se conformer devrait être établi.
M. Fecteau précise que c'est déjà prévu pour certains aspects et que le Groupe de travail devrait effectivement clarifier la mise en application pour les navires existants.
- M. Jean-François Martel demande s'il est de la responsabilité du capitaine de fournir les équipements de sauvetage.
M. Fecteau précise que le capitaine a la responsabilité d'avoir à bord du navire les équipements requis par les règlements.

Groupe de voyage et équipements de sécurité:

- M. Allen Cotton demande que les propriétaires de navires du groupe 2 puissent avoir le choix entre les habits d'immersion ou les habits de protection thermique. Il mentionne que la plupart des navires de ce groupe sont déjà équipés d'habits de protection thermique, car Transports Canada a obligé de mettre ces habits à bord lorsqu'ils équipaient leurs navires de radeaux de sauvetage rigides.
M. Fecteau rappelle que cette demande avait déjà été formulée lors de la consultation de novembre 2003 et qu'elle n'avait malheureusement pas été retenue. Il précise que la demande sera de nouveau présentée au groupe de travail.

- Plusieurs participants mentionnent que le fait d'éliminer la délimitation du 15 tonneaux dans le règlement, et d'exiger maintenant les équipements de sauvetage selon le groupe de voyage, crée de nombreux préjudices aux navires existants de moins de 15 tonneaux. Les propriétaires de ces navires devront engager des frais considérables pour faire l'acquisition des nouveaux équipements requis.

M. Fecteau explique que les exigences en matière d'équipement de sauvetage sont maintenant établies selon le type de voyage effectué (distance de la côte) et non plus selon les dimensions du navire (+ ou - de 15 tonneaux) à l'exception du Groupe 3 où il y a certaines délimitations pour les navires de plus et de moins de 12 mètres. Les nouvelles exigences sont donc établies en fonction du risque auquel est exposé le navire plutôt qu'en fonction du type de navire, ce qui est beaucoup plus réaliste et assure un degré de sécurité plus approprié aux pêcheurs. Présentement, les équipements de sauvetage requis pour certains navires de moins de 15 tonneaux opérant à des distances considérables de la côte sont nettement insuffisants.

- Monsieur Jimmy Joncas demande quelle est la définition de la longueur hors tout utilisée. Il précise qu'il est important que cette longueur soit clairement définie et qu'elle devrait être la même que celle du Règlement sur le jaugeage.

M. Fecteau précise que nous ne retrouvons pas dans l'ébauche actuelle du règlement la définition de la longueur hors tout.

M. Guy Anderson précise qu'il y a une définition de la longueur hors tout dans la norme de construction, et il en fait la lecture.

- M. Robert Parent demande si les appendices, comme les tablettes (rallongement de pont) et les bulbes, sont inclus dans la longueur hors tout.

M. Fecteau répond que normalement ces appendices devraient être inclus.

- M. Jimmy Joncas rappelle que les rallongements de pont fixés à la coque des navires et certains appendices n'étaient pas inclus dans la longueur hors tout utilisée par Pêches et Océans (MPO) et par Transports Canada (TC) actuellement. Il ne faudrait pas que ces appendices deviennent inclus dans la longueur et entraînent ainsi un changement de la classification du navire. Il précise qu'il faudra être prudent dans l'élaboration de la définition. Il recommande que les parties qui ne sont pas immergées ne soient pas considérées dans la longueur hors tout.

M. Fecteau assure que ces commentaires seront pris en considération par le groupe de travail dans leur rédaction d'une définition finale de la longueur hors tout.

- M. Michel Noël déplore le fait que MPO et TC ne se concertent pas sur la question des longueurs. Ce point de vue est supporté par plusieurs intervenants et tous demandent qu'il y ait une harmonisation entre les deux ministères.

M. Jean-Marc Nadeau, de MPO, mentionne que MPO utilise déjà une définition de la longueur hors tout et qu'il serait effectivement bien que les deux ministères puissent en discuter afin d'harmoniser leurs pratiques.

M. Fecteau précise qu'il sera mentionné au groupe de travail de s'assurer que tous les efforts seront faits afin d'harmoniser les définitions des deux ministères.

M. Ian Campbell mentionne qu'il y a déjà des discussions entre TC et MPO au niveau national pour tenter d'harmoniser certaines exigences des deux ministères. Il précise que ces discussions vont se poursuivre. Il rapportera les préoccupations soulevées sur ce sujet, et l'importance de continuer les démarches entreprises entre TC et MPO.

- M. Jean-François Martel questionne la nouvelle limite de 12 mètres qui remplace la limite actuelle du 15 tonneaux. Il spécifie que plusieurs navires de 12 mètres sont présentement dans le groupe des moins de 15 tonneaux, et cette nouvelle limite va entraîner un changement de classe de ces navires et qu'ils seront maintenant considérés comme des plus de 15 tonneaux. Il mentionne que ce changement entraînera des coûts élevés pour se conformer aux nouvelles exigences. Il demande qui a pris cette décision.

M. Fecteau précise que ce changement a été demandé par l'industrie qui demandait depuis longtemps à diminuer le nombre de délimitations dans les règlements et surtout de remplacer le tonnage, beaucoup trop compliqué comme élément de mesure, par la longueur.

- M. Michel Noël mentionne qu'utiliser la longueur de 12 mètres comme délimitation n'est pas réaliste car cette longueur ne représente aucun type de navire de pêche au Canada. Comme nos standards de construction ont toujours été en mesure impériale et que les navires ont toujours été construits afin d'être juste sous la limite d'une catégorie (exemple :34pieds et 11 pouces, 64 pieds et 11 pouces), la nouvelle délimitation aurait dû tenir compte de ces pratiques et correspondre à une classe de navires existante. Comme la limite la plus près du 12 mètres est 40 pieds, la nouvelle délimitation devrait être de 12.2 mètres. De cette façon, les navires de 39 pieds et 11 pouces existants ne changeraient pas de classe. Cette proposition est supportée par la majorité des participants.

M. Fecteau confirme qu'au tout début du processus de la réforme, il était fait mention de 12.2 mètres dans les ébauches, ceci afin de correspondre à la limite de 40 pieds. Il semblerait cependant que cette dimension ait été ramenée à 12 mètres de façon à avoir un chiffre entier. Il mentionne que cette proposition sera présentée au groupe de travail et que les pressions nécessaires seront effectuées afin que la limite redevienne à 12.2 mètres, mais que ce sera difficile à faire changer.

- M. Jean-François Martel mentionne que plusieurs pêcheurs effectuent leur principale pêche à l'intérieur de la limite de 5 milles. Cependant, pour une courte période de temps, ils peuvent être appelés à aller pêcher certaines espèces au-delà du 5 milles. Ils devront donc investir pour avoir les mêmes équipements qu'un navire pêchant toujours au-delà du 5 milles.

M. Fecteau répond que malheureusement « oui » ils devront avoir à bord les équipements requis pour le voyage effectué. Que le pêcheur effectue ce voyage une ou plusieurs fois, il n'y a pas de différence.

-
-
- M. Émilien Dorion demande comment Transports Canada va faire pour s'assurer que les pêcheurs et leur équipage portent leur gilet de sauvetage au large.
M. Fecteau rappelle que le nouveau règlement précisera les responsabilités du capitaine et des membres d'équipage, et qu'il sera de leur responsabilité de porter les gilets tel que requis par le règlement.

Construction :

- M. Yvon Sénéchal, du Bureau canadien de soudage (BCS), mentionne que le fait d'exiger des soudeurs certifiés par le BCS, c'est une chose, mais sans la certification de l'entreprise, ça ne garantit pas vraiment la qualité. Avec la certification de l'entreprise, se rattache entre autres, des exigences en supervision et approbation des procédures de soudage.
- M. Michel Journeault mentionne que les chantiers maritimes qu'il représente sont d'accord avec l'exigence d'avoir des soudeurs certifiés par le BCS.
- M. Allen Cotton demande s'il y a des problèmes actuellement avec la soudure des bateaux et si cela nécessite de mettre en place l'exigence d'avoir des soudeurs certifiés. Il craint que des exigences de la sorte fassent monter le prix de construction des navires.
- M. Jean-François Martel mentionne qu'il faudrait clarifier l'exigence d'utiliser des soudeurs certifiés. À titre d'exemple, est-ce que pour faire des travaux de soudage sur le gréement de pêche ou sur des éléments de navires secondaires comme les rambardes et les mâts, il faudra aussi employer des soudeurs certifiés? Il propose que l'exigence soit appliquée seulement pour de la soudure touchant à la coque des navires.
M. Fecteau trouve la proposition intéressante et mentionne qu'elle sera soumise au groupe de travail et qu'il sera demandé de bien clarifier l'étendue de l'exigence.
- M. Émilien Dorion mentionne que l'exigence d'employer des travailleurs qui ont reçu une formation pour effectuer des travaux de fibre de verre (moulage et laminage) doit aussi être clarifiée, car pour des réparations mineures, les techniques sont assez simples et un non initié peut facilement réaliser certains travaux. Il propose que cette exigence soit applicable seulement à la construction de coque ou modification majeure de coque.
M. Fecteau trouve cette proposition intéressante et elle sera transmise au groupe de travail.

3. Présentation des régimes d'inspection proposés pour les bateaux de pêche par Robert Fecteau

M. Fecteau présente les régimes d'inspection actuels et ceux proposés pour la vérification de la conformité des bateaux de pêche. Comme les régimes proposés sont conformes à la pratique actuelle dans la région du Québec, il y a très peu de réactions et de commentaires.

4. Présentation de Laurent Chénard, d'Environnement Canada

M. Chénard présente les résultats du sondage national réalisé par Environnement Canada sur les changements qui seront apportés aux prévisions maritimes et explique la réforme des services météorologiques.

5. Présentation des exigences de stabilité proposées (règlement et norme) par Guy Anderson

M. Anderson présente le règlement et la norme proposés pour la stabilité des bateaux de pêche.

- M. Jean-François Martel trouve inacceptable que les navires de 12 à 14 mètres utilisés pour la pêche au hareng soient tenus d'avoir un livret de stabilité. Il mentionne que cela engendrera des frais importants pour les propriétaires de ces navires et que cette pêche est une pêche d'appoint pour la plupart et n'est vraiment pas rentable.
M. Anderson précise que cette exigence est applicable seulement pour les navires transportant du hareng et du capelan en vrac.
- Plusieurs intervenants posent des questions sur le terme en vrac et sur l'interprétation qui doit en être faite. Tous demandent une définition plus précise.
M. Anderson explique quelques principes pour déterminer si le transport est en vrac ou non, mais il confirme que la définition devra en effet être plus détaillée.
- M. Michel Noël précise que le danger avec la pêche au hareng provient des chargements en ponté. Plutôt que d'exiger un livret de stabilité, il serait préférable d'interdire de garder du poisson sur le pont et de limiter les chargements avec une ligne de charge.
- M. Jimmy Joncas mentionne qu'il n'est pas logique de spécifier des dates pour la période de givrage (1^{er} décembre au 31 mars), car des conditions de givrage peuvent survenir en dehors de cette période. Ceci oblige les propriétaires pêchant avant le 1^{er} avril à soumettre un livret de stabilité. M. Joncas propose que la période de givrage ne soit pas limitée dans le temps et qu'il soit spécifié tout simplement aux navires n'ayant pas de livret de stabilité avec condition de givrage, de ne pas opérer lorsqu'il y a risque de givrage. Il serait donc de la responsabilité du capitaine de s'assurer, avec les moyens disponibles, qu'il ne rencontrera pas de conditions propices au givrage lors de son voyage projeté.

- M. Gilles Vigneau mentionne que l'exigence d'avoir un livret de stabilité pour tous les navires s'éloignant à plus de 25 milles de la côte, est très contraignante et va pénaliser un grand nombre de pêcheurs. Cette exigence est d'ailleurs commentée et contestée par de nombreux intervenants.
- M. Mario Déraspe propose que l'exigence d'avoir un livret de stabilité ne soit pas applicable aux navires existants étant donné qu'ils ont démontré, par expérience, que leur stabilité était adéquate.
 - M. Anderson explique que le fait qu'un navire n'ait pas eu d'accident impliquant sa stabilité par le passé ne garantit en rien que le navire ait une stabilité suffisante et adéquate pour toutes les conditions d'opération qu'il peut rencontrer.
- M. Jimmy Joncas mentionne qu'il est faux de dire qu'un livret de stabilité coûtera entre 5,000\$ et 10,000\$ pour les navires existants, car pour plusieurs navires qui n'ont pas de plan de forme, s'ajouteront les frais pour le relèvement des formes du navire et pour produire le plan. En plus, il faudra souvent ajouter les frais pour faire apposer les marques de tirants d'eau, car plusieurs navires n'en ont pas. Donc, dans plusieurs cas, les frais liés à un livret de stabilité pour un navire existant, pourraient facilement atteindre jusqu'à 20,000\$.
- M. Camille Leblanc demande s'il sera toujours possible d'utiliser le même livret de stabilité pour des navires jumeaux.
 - M. Anderson confirme que cette pratique demeurera acceptable.
- M. Jimmy Joncas propose que les livrets de stabilité soient exigés seulement pour les navires neufs et pour les navires existants qui subissent des modifications majeures. Les navires existants devraient être soumis seulement à l'application des critères de stabilité simplifiés. L'ensemble des participants appuie cette proposition.
- M. Jimmy Joncas questionne le fait que TC ne procéderait plus à l'approbation des livrets de stabilité et laisserait la pleine responsabilité à ceux qui produisent les calculs. Il mentionne qu'il est inquiet des impacts que pourrait causer cette délégation de responsabilités par TC. (Responsabilité plus grande des architectes et consultants pouvant entraîner une hausse des coûts des livrets de stabilité pour des questions d'assurance; diminution de la qualité des livrets et de l'exactitude des données et renseignements qu'ils contiennent.)
 - M. Anderson explique que TC n'aura probablement pas le choix d'en venir à une telle délégation, compte tenu du grand nombre de livrets de stabilité qui seront présentés et du peu de ressources disponibles à TC pour procéder à leur approbation. Il mentionne cependant que TC gardera tout de même un droit de regard en effectuant des vérifications et des contrôles de façon aléatoire.

6. Présentation des nouvelles exigences en matière de délivrance de brevets et de formation pour les pêcheurs par Denis Bélanger

M. Bélanger présente les changements proposés qui découleront du nouveau *Règlement sur le personnel maritime* dans le cadre de la réforme de la réglementation, et qui toucheront les marins pêcheurs. Il explique que les nouvelles exigences pour les capitaines seront mises en vigueur de façon progressive, et il présente les options qui seront possibles pour les personnes touchées. De plus, il présente les exigences relatives au brevet de service des capitaines de bateaux de pêche de moins de 60 tonneaux. M. Bélanger termine en expliquant l'incidence des nouvelles classifications de voyage sur la validité des certificats des pêcheurs.

- M. Michel Noël demande si le nouveau brevet pour les petits navires de pêche et les petits bâtiments est l'équivalent des cartes de compétence des embarcations de plaisance.
M. Bélanger mentionne qu'il s'agit de brevets différents, et il explique les exigences proposées pour le nouveau certificat de compétence de conducteur de petits bâtiments (CCCPB).
- M. Jean-François Martel se dit préoccupé par la possibilité qu'un propriétaire/capitaine ne puisse plus opérer son navire pour des questions médicales.
M. Bélanger précise que les normes médicales ne sont pas si exigeantes, et que pour être jugé inapte, le candidat doit tout de même avoir des problèmes de santé assez sérieux.
- M. Mario Déraspe demande si les cours présentement donnés pour la professionnalisation des pêches seront reconnus par TC pour l'obtention du CCCPB.
M. Bélanger explique, qu'en principe, ces cours étant souvent supérieurs à la formation qui sera donnée pour l'obtention du CCCPB, ils devraient être reconnus. Cependant, comme la formation CCCPB sera vraiment de courte durée, 1 à 2 jours, il serait vraiment compliqué et difficilement réalisable d'exempter des candidats pour des sections du cours CCPB. Exemple : Comment exempter un candidat d'assister au 20 minutes consacrées à la météo même s'il a reçu une formation de 3 jours sur le sujet? La question de reconnaissance des cours du BAPAP devra tout de même être analysée.

Jour 2

7. Présentation des nouvelles normes pour les gilets de sauvetage par *Robert Fecteau*

Suite aux questions soulevées la veille sur les nouvelles exigences concernant les gilets de sauvetage, M. Fecteau présente les nouveaux types et les nouvelles catégories des gilets de sauvetage qui seront disponibles sur le marché avec la mise en force des nouvelles normes.

8. Comité consultatif permanent sur la sécurité des bateaux de pêche pour la région du Québec

Suite à l'intérêt manifesté par plusieurs participants lors de la première journée, sur la nécessité de former un Comité régional permanent, afin de mieux représenter la position du Québec face aux questions touchant la sécurité des bateaux de pêche, M. Fecteau propose de former un groupe de travail qui aura pour mandat de développer les termes de référence du Comité permanent et de préparer l'assemblée pour sa formation.

M. Fecteau se propose comme participant à ce groupe de travail, à titre de représentant de TC, et il demande à M. André Audet, de la Garde côtière canadienne, d'en faire partie. M. Audet accepte. M. Fecteau demande des volontaires parmi les représentants de l'industrie pour faire partie de ce groupe de travail. M. Michel Journeault et Mme Gabrielle Landry manifestent leur intérêt et feront donc partie du groupe.

Normes de construction

9. Section 3 – Coque, étanchéité et protection contre la mer, par *Alain Blouin*

M. Alain Blouin présente les nouvelles exigences de la Norme de construction concernant la construction des coques et les dispositifs d'étanchéité de protection contre la mer.

- M. Jimmy Joncas mentionne qu'il devrait y avoir des normes d'accréditation des chantiers maritimes et des constructeurs. Il rappelle qu'anciennement le Gouvernement du Québec procédait aux accréditations. Il propose que TC reprenne cette responsabilité délaissée par le provincial, et développe une norme d'accréditation des chantiers maritimes et en assume la gestion et l'application. Il souligne que cette structure existe déjà dans l'aviation et que TC pourrait l'adapter pour la construction maritime.

Plusieurs participants sont d'accord avec cette proposition.

-
-
- M. Michel Noël mentionne qu'une norme d'accréditation des chantiers et constructeurs pourrait nuire à la construction artisanale, et que ce type de construction doit demeurer possible pour les navires plus petits.
 - M. Jean-François Martel mentionne que la disparition de la construction artisanale entraînerait assurément une augmentation des prix des bateaux.
 - M. Camille Leblanc mentionne que des navires construits de façon artisanale peuvent tout de même être de qualité acceptable si TC exerce les inspections et contrôles nécessaires, ce qui n'est pas toujours le cas.
 - Suite à ces interventions, M. Jimmy Joncas propose la modification suivante : l'accréditation devrait être requise seulement si la construction est faite de façon commerciale.
 - M. Michel Journeault mentionne que TC pourrait consacrer plus de ressources au suivi des constructions artisanales, si les chantiers accrédités pouvaient procéder à l'auto inspection de leur produit.
 - M. Fecteau précise que cela est déjà possible si le chantier démontre qu'il a en place un système de contrôle de la qualité adéquat et qu'il démontre une certaine rigueur dans son application.
 - M. Remy Tremblay mentionne que malheureusement les normes d'échantillonnage des différentes sociétés de classification sont souvent mal adaptées aux navires de pêche et très complexes à utiliser. Il propose que TC développe des méthodes simplifiées de vérification des échantillonnages sous forme de tableau. Ces tableaux pourraient être disponibles pour les constructeurs et concepteurs.
 - M. Fecteau rappelle que TC n'est pas un organisme de normalisation et qu'il serait surprenant que TC endosse cette responsabilité. Cependant, il mentionne que des outils simplifiés pour les calculs d'échantillonnage pourraient être développés par l'industrie et validés par TC.
 - M. Jean-François Martel s'oppose qu'il y ait une exigence pour les navires de moins de 12 mètres d'avoir des surbaux d'une hauteur minimum de 12 pouces pour les écoutilles de cale. Il mentionne que l'espace de pont sur ces navires est déjà très restreint, et exiger d'avoir des surbaux ne ferait qu'exposer les pêcheurs à des risques d'accidents de travail sur le pont, et endommager les filets. Il demande que pour cette catégorie de bateaux, les écoutilles à plat pont soient permises.
 - M. Marcel Cormier trouve qu'il est exagéré d'exiger des hauteurs minimales de surbaux de 24 pouces dans certains cas. Il propose que la hauteur minimale soit maintenue à 12 pouces. Cette proposition est supportée par la majorité des participants.
 - M. Fecteau mentionne que cette proposition est raisonnable et qu'elle sera présentée et soutenue auprès du groupe de travail.

- M. Stéphane Loubert demande si la nouvelle norme de construction sera applicable aussi pour les navires qui subissent des modifications majeures.
M. Guy Anderson explique que la norme sera en effet applicable aux navires neufs et aux navires subissant des modifications majeures.
- M. Michel Journeault précise qu'il supporte la nouvelle exigence d'avoir des cloisons d'abordage sur les navires de plus de 15 mètres, mais il trouve que l'exigence pour les pénétrations dans la cloison est très contraignante et très peu réaliste pour ce type de construction. Il demande qu'une plus grande souplesse pour les pénétrations dans les cloisons d'abordage soit permise.
M. Fecteau mentionne que cette exigence est nettement exagérée et que les démarches nécessaires seront faites pour que soit autorisé un plus grand nombre de passages à travers la cloison d'abordage.
- M. Mario Déraspe demande pourquoi hausser la hauteur minimale des garde-corps à 36 pouces. Il propose que la hauteur minimale actuelle de 30 pouces soit maintenue, car il a été démontré que cette hauteur est suffisante pour prévenir les chutes par-dessus bord. Cette proposition est supportée par l'ensemble des participants.
M. Anderson précise que la hauteur de 36 pouces a probablement été introduite afin de s'harmoniser avec les exigences de navires à passagers. Il mentionne que les démarches nécessaires pour ramener la hauteur minimale à 30 pouces seront effectuées.
- Plusieurs participants posent des questions sur les nouvelles exigences pour le rejet des eaux usées sur le Fleuve et dans le Golfe Saint-Laurent et demandent pourquoi ils n'ont pas été consultés.
M. Fecteau explique que présentement ces exigences sont en élaboration par un groupe de travail et que les pêcheurs seront consultés avant que les rejets des eaux usées et des eaux grises soient réglementés dans le fleuve et le golfe. Ces consultations devraient d'ailleurs avoir lieu très prochainement.

10. Section 6 – Systèmes de ventilation, appareils de cuisson, de chauffage et autres appareils ménagers par Bernard Leclerc

M. Bernard Leclerc présente les nouvelles exigences de la Norme de construction concernant les systèmes de ventilation, les appareils de cuisson et de chauffage et autres appareils ménagers.

- M. Claude Dion mentionne qu'il devrait y avoir une référence à la section 8 pour les moteurs des ventilateurs.
- M. Michel Noël demande pourquoi les poêles à l'alcool ne seraient plus acceptés. Est-ce que des accidents ont été rapportés?

- M. Harold Bernier demande à ce que les poêles au gel soient autorisés.
- M. Jimmy Joncas mentionne qu'avant d'interdire l'usage de certains systèmes, des études devraient être réalisées et appuyées par des statistiques d'incidents.
- Plusieurs participants proposent que l'interdiction du poêle à l'alcool à bord des bateaux de pêche soit retirée de la norme, étant donné qu'il n'a pas été démontré que ce système représente un danger.
 - M. Fecteau mentionne que cette demande est tout à fait légitime et assure que les mesures nécessaires seront prises pour enlever cette exigence.
- M. Claude Dion mentionne que des exigences devraient être spécifiées pour les supports de chaudrons sur les poêles.
- M. Gilles Vigneault mentionne qu'il est ridicule d'interdire l'installation d'équipements de cuisson dans les dortoirs de l'équipage, considérant que sur la plupart des bateaux de pêche, le seul espace disponible est le poste d'équipage avant, là où se trouvent les lits. Il propose que cette exigence soit retirée de la norme. Cette proposition est appuyée par de nombreux participants.
 - M. Fecteau mentionne que cette exigence est irréaliste et assure que les mesures nécessaires seront prises pour qu'elle soit enlevée.

11. Section 7 – Systèmes d'alimentation en carburant par *Bernard Leclerc*

M. Bernard Leclerc présente les nouvelles exigences de la Norme de construction concernant les systèmes d'alimentation en carburant.

- M. Stéphane Loubert se dit préoccupé par l'interdiction d'avoir des réservoirs à combustible diesel dans la salle des machines. Il mentionne que l'espace disponible sur les petits navires de pêche ne laisse souvent pas le choix et que des réservoirs à combustible doivent être localisés dans les salles des machines. Il propose que cette interdiction soit retirée de la norme. Cette proposition est supportée par la majorité des participants.
 - M. Fecteau mentionne que cette demande est tout à fait justifiée et que les mesures seront prises pour retirer cette interdiction de la norme.

12. Section 8 – Électricité par *André Godin*

M. André Godin présente les nouvelles exigences de la Norme de construction concernant les systèmes électriques.

- M. Harold Bernier propose la formation d'un groupe de travail, TC/électriciens de navires, pour réviser et modifier la section 8.
 - M. Fecteau mentionne qu'il a été prévu de faire un groupe de travail à l'interne à TC (région du Québec) afin d'analyser plus en détail la section 8 et de faire des recommandations de modifications. La proposition régionale de TC pourrait par la suite être présentée à l'industrie pour commentaires. Il rappelle cependant que nous sommes présentement en consultation et que si les participants désirent des modifications à la section 8, c'est le temps de se prononcer.
- M. Harold Bernier demande les raisons pour lesquelles les équipements approuvés UL/ULC ne sont plus acceptés. Il propose que l'approbation UL/ULC demeure reconnue par TC.
 - M. Godin mentionne qu'il y a contradiction sur ce sujet dans la norme et que cette question doit être clarifiée. Il précise que l'approbation UL/ULC devrait demeurer.
- M. Jean-François Martel demande si beaucoup d'accidents sont rapportés sur les navires, causés par la foudre. Il demande s'il est vraiment nécessaire d'avoir autant d'exigences concernant la protection contre la foudre.
- M. Harold Bernier demande s'il y a des alternatives possibles à l'obligation d'utiliser un code de couleurs.
 - M. Godin mentionne que la norme stipule seulement le code de couleurs à employer et qu'elle n'offre pas d'alternative.
- M. Marcel Cormier demande si les essais de résistance d'isolement (megger test) seront toujours exigés à tous les quatre ans.
 - M. Godin précise que l'exigence d'effectuer un « megger test » à tous les quatre ans demeure dans la nouvelle norme.
- M. Jimmy Joncas propose que les « megger test » soient exigés seulement à la construction du navire et lorsque des travaux de réparation ou de modification sont entrepris. Il mentionne que cette exigence n'améliore pas vraiment la sécurité et qu'elle constitue une dépense périodique non négligeable pour les pêcheurs.
- M. Michel Journeault propose que les stations manuelles d'alerte d'incendie et les systèmes d'adresses au public soient exigés seulement sur les navires de plus de 20 mètres. Les navires de moins de 20 mètres ont en général un aménagement qui ne nécessite pas ce genre d'équipement.

13. Section 9 – Systèmes mécaniques par *André Godin*

M. André Godin présente les nouvelles exigences de la Norme de construction concernant les systèmes mécaniques.

- M. Camille Leblanc propose que l'exigence d'avoir des moyens permanents prévus afin d'immobiliser le gouvernail en position fixe en cas de panne soit retirée de la norme, car cette exigence est jugée superflue par l'ensemble des participants.
- M. Michel Noël, supporté par plusieurs participants, propose que les pompes de type Jabsco avec rouet « impeller » de caoutchouc, demeurent acceptées sur les navires de pêche de moins de 15 mètres. Il est mentionné que ce type de pompe a toujours été utilisé et toléré par TC sur les petits navires de pêche. La problématique des rouets qui brûlent rapidement en cas de manque d'eau est connue des propriétaires et opérateurs, et ils prennent les précautions nécessaires pour ne pas que cela se produise, en gardant toujours la soupape d'entrée d'eau de mer entrouverte lorsqu'ils se servent de la pompe pour assécher les fonds. L'interdiction de ces pompes entraînera une augmentation considérable du coût des systèmes de pompage sur les petits bateaux.
- M. Michel Journeault mentionne que l'exigence de munir les navires de pêche de réservoirs de rétention pour les eaux huileuses, entraînera des coûts additionnels importants à la construction et que cette exigence sera très difficile à rencontrer compte tenu que l'espace disponible à bord est très limité pour l'ajout de réservoirs. Il propose que cette exigence soit retirée. Plusieurs participants appuient cette proposition.
- M. Jean-François Martel se dit préoccupé par la disponibilité en région des tuyaux de plastique approuvés par TC. Il mentionne que dans bien des régions, les commerces et fournisseurs n'offrent pas un grand choix de matériaux. L'interdiction des tuyaux de type ABS et PVC peut donc entraîner un problème d'approvisionnement, et il précise que les tuyaux métalliques n'offrent pas une solution de remplacement intéressante, compte tenu de leur faible résistance à la corrosion.

14. Section 10 – Systèmes de protection contre les incendies par *Alain Blouin*

M. Alain Blouin présente les nouvelles exigences de la Norme de construction concernant les systèmes de protection et de lutte contre les incendies.

- M. Michel Journeault mentionne que l'installation d'isolation contre l'incendie ne devrait pas être requise sur les navires en acier qui sont équipés d'un système fixe d'extinction d'incendie.

- M. Jimmy Joncas mentionne que les exigences de la Norme sont quelque peu exagérées, car les mêmes exigences sont applicables aux navires transportant des passagers. Il propose que cette section de la Norme soit révisée et que des alternatives soient proposées. À titre d'exemple, dans certains cas, un propriétaire devrait avoir le choix entre un système passif (isolation et détection), et un système actif (système fixe d'extinction et détection). Cette proposition est supportée par l'ensemble des participants.
M. Fecteau mentionne qu'on semble en effet avoir introduit les mêmes exigences que pour les navires passagers. Il précise qu'une proposition sera présentée au groupe de travail afin de rendre les exigences de la norme plus réalistes et que des alternatives soient offertes aux propriétaires.
- M. Jean-François Martel s'oppose à ce que des systèmes fixes d'extinction d'incendie soient exigés sur les plus petits navires (moins de 15 tonnes).
- M. Robert Parent mentionne que l'exigence d'avoir un système CO2 sur les petits bateaux peut être acceptable, si les systèmes avec extincteurs CO2 portatifs sont permis.
- M. Jimmy Joncas mentionne que si des systèmes appropriés sont acceptés comme systèmes fixes d'extinction, le processus d'approbation et d'homologation devrait être simplifié.

15. Généralités

- M. Stéphane Loubert se dit surpris de constater qu'il n'y a pas d'exigences de stipulées dans la norme concernant les stabilisateurs.
M. Anderson explique qu'il y a eu plusieurs discussions au sein du groupe de travail concernant les stabilisateurs, mais que le temps a manqué pour développer des exigences sur ces systèmes. Cela viendra sûrement s'ajouter très prochainement à la norme.

16. Conclusion

Tout au long de la consultation, il y a eu de nombreuses interventions concernant le manque d'harmonisation dans les pratiques d'inspection entre le Québec et les provinces maritimes. Plusieurs participants ont exprimé leur frustration face à la non application des règlements lors des inspections des bateaux de pêche dans les provinces maritimes.

Les constructeurs et réparateurs mentionnent que cette situation leur cause de nombreux préjudices en créant une compétition déloyale. En effet, à cause des exigences qui ne sont pas appliquées dans les provinces maritimes, le coût de construction des navires provenant de ces provinces est nettement inférieur à celui du Québec. Les constructeurs du Québec estiment qu'ils perdent une importante part du marché à cause de cette situation qui perdure depuis plusieurs années.

Les pêcheurs, de leur côté, bien que conscients que la qualité des navires construits au Québec soit supérieure et offre une meilleure garantie de sécurité, se sentent traités injustement en se voyant infliger des exigences réglementaires qui ne sont nullement appliquées dans les provinces maritimes. De plus, ils se sentent victimes de cette nouvelle réglementation car ils estiment qu'elle est mise en vigueur à cause du taux élevé d'accidents avec les bateaux de pêche dans les autres provinces du Canada. Cette nouvelle réglementation entraînera incontestablement une hausse du prix de construction des bateaux de pêche, et les pêcheurs du Québec estiment qu'ils vont devoir payer injustement pour le laisser-aller de Transports Canada dans les autres provinces. En général, les pêcheurs ne s'opposent pas à la nouvelle réglementation, à la condition qu'elle soit appliquée uniformément dans tout le Canada.

Les pêcheurs sont aussi inquiets des conséquences que pourrait entraîner une hausse du coût de construction suite à la mise en force des nouvelles exigences réglementaires. Ils craignent entre autres, que le coût de remplacement de certains types de bateaux devienne tellement élevé, que cela remette en cause certains projets de remplacement de navires. Ainsi, pour des raisons monétaires, les propriétaires pourraient être contraints de conserver plus longtemps leur navire, ce qui entraînerait un vieillissement de la flotte et une diminution de la sécurité des pêcheurs.

Tous les participants à la consultation réclament que Transports Canada prenne des mesures immédiatement afin de corriger la situation causée par la non-application des règlements dans les provinces maritimes. Ils demandent que des mesures concrètes soient mises en place pour l'harmonisation avec le Québec. Si aucun changement n'est observé à moyen terme, tous s'opposeront à l'application des nouveaux règlements et normes, en refusant de se conformer aux nouvelles exigences.