

COMPTE RENDU

de la sixième réunion annuelle
du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche
Région du Québec

Transports Canada / Sécurité maritime
Pêches et Océans Canada / Garde côtière canadienne

DATE : 16 février 2011

LIEU : Hôtel Rimouski, Centre des congrès, Rimouski

ÉTAIENT PRÉSENTS :

Anderson, Guy <i>Transports Canada</i>	Côté, Floran <i>Pêcheries Floran Côté inc.</i>	Fraser, Mathieu <i>Navigation Maluje inc.</i>	Pinette, Majoric <i>B.D.E.B.</i>
Anglehart, Roland <i>Pêcheries Junior inc.</i>	Côté, Yannick <i>Pêcheries Floran Côté inc.</i>	Gascon, Julie <i>Transports Canada</i>	Plourde, France <i>Association des capitaines propriétaires de la Gaspésie</i>
Arsenault, Sylvain <i>L'Omirlou</i>	Cotton, Allen <i>Capitaines propriétaires de la Gaspésie</i>	Gingras, Fabienne <i>Première nation malécite de Viger</i>	Plourde, Yoland <i>EPAQ</i>
Audet, André <i>Garde côtière canadienne</i>	Desbois, Nicol <i>Pêcheries Nicol Desbois inc.</i>	Gosselin, Claude <i>Pêcheries Clarissa inc.</i>	Poirier, Alain <i>Garde côtière canadienne</i>
Ayeko, Marcel <i>BST</i>	Desgagnés, Éric <i>Transports Canada</i>	Gosselin, Raynald <i>Pêches et Océans Canada</i>	Polichuck, Eric <i>Micmacs of Gesgapegiag</i>
Basque, Johanne <i>Nation micmac GESPEG</i>	Dionne, Harold <i>Pêcheries Harold Dionne inc.</i>	Grenier, Jessica <i>Transports Canada</i>	Rondeau, Guy <i>Transports Canada</i>
Beaudoin, Robert <i>Transports Canada</i>	Dionne, Laval	Grenier, Marc <i>CSST</i>	Roussy, Marcel <i>Association des morutiers de Gaspé</i>
Bélanger, Denis <i>Transports Canada</i>	Dorais, Robert <i>Pêches et Océans Canada</i>	Grenier, Stéphane <i>Pêcheurs de St-Godefroi</i>	Samuel, Clément <i>Pêcheries C. Samuel inc.</i>
Bernier, Laurent <i>Transports Canada</i>	Doucet, René <i>Doucet et fils inc.</i>	Hubert, Gilles <i>Transports Canada</i>	Sandt-Duguay, Emmanuel <i>Comité sectoriel des pêches maritimes</i>
Berthelot, Joël <i>R.P.P.S.G.</i>	Doucet, Olivier <i>Doucet et fils inc.</i>	Jalbert, Jocelyn <i>Navigation Jalbert et fils</i>	Servant, Denis <i>S.E.M. inc.</i>
Blouin, Alain <i>Transports Canada</i>	Doucet, Marc <i>Doucet et fils inc.</i>	Joncas, Jean-Richard	Stewart-Smith, Jeannie <i>Transports Canada</i>
Boucher, André	Doucet, Richard <i>Doucet et fils inc.</i>	Landry, René <i>Association des pêcheurs de crabes de la zone 17</i>	Sylvestre, Renaud
Boulianne, Michel <i>Transports Canada</i>	Drouin, Paul <i>Transports Canada</i>	Larrivée, Michel <i>ÉPAQ</i>	Syvrais, Michel <i>Morutiers traditionnels de la Gaspésie</i>
Bourgeois, Yves <i>M.A.P.A.Q.</i>	Dubé, Pierre <i>R.P.P.H.M.C.N.</i>	Leblanc, Camil <i>Entreprises Léo Leblanc et fils inc.</i>	Thibault, Geneviève <i>Transports Canada</i>
Bourgeois, Roberto <i>Centre de formation professionnelle des IDM¹</i>	Dubé, Simon-Pierre <i>BAPAP</i>	Leblanc, Pierre <i>Transports Canada</i>	Tremblay, Michel <i>Merinov</i>
Bourgeois, Benoît	Duguay, Denis <i>Pêcheries J.R. Duguay inc.</i>	Leblanc, Steeve <i>Services maritimes</i>	Veillette, Carole <i>CSST</i>
Bussièrès, Guy <i>BST</i>	Duguay, Guy	Lefebvre, Daniel <i>Pêches et Océans Canada</i>	Vigneault, Serge <i>M.A.P.A.Q.</i>
Camirand, Renaud	Dupuis, Mario	Monger, Ken <i>Transports Canada</i>	Voegtlin, Marion <i>Merinov</i>
Campbell, Ian	Dupuis, Michel	Noël, Michel <i>Pêcheur et directeur zone 07</i>	Wapistan, Pierre <i>Conseil de bande Natasquan</i>
Castonguay, Michel <i>CSST</i>	Fecteau, Robert <i>Transports Canada</i>	Parent, Robert <i>Gestion G.R. Bic inc.</i>	
Cormier, Marcel <i>Regroupement de pêcheurs professionnels des IDM</i>	Fraser, Jean-François <i>Navigation Maluje inc.</i>	Pelletier, Simon <i>Transports Canada</i>	

¹ Îles-de-la-Madeleine

Début de la réunion : 8 h 30

1. Mot de bienvenue

Par André Audet, surintendant, recherche et sauvetage, Garde côtière canadienne, et Robert Fecteau, gestionnaire de Transports Canada, Sécurité maritime (TCSM) à Rimouski

Le coprésident du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche, André Audet, souhaite la bienvenue aux nombreux participants à la sixième réunion annuelle du comité permanent de la région du Québec sur la sécurité des bateaux de pêche. Monsieur Audet rappelle aux personnes présentes que la réunion est un forum qui leur permet de s'exprimer sur la réalité qu'ils vivent et sur les services qui leur sont offerts. Il cède la parole à Robert Fecteau, président du comité permanent et gestionnaire de première responsabilité quant au dossier de la sécurité des bateaux de pêche.

Monsieur Fecteau précise qu'en raison des conditions météorologiques, plusieurs personnes inscrites n'ont pu se rendre à Rimouski, mais que le comité demeurera en contact avec les absents pour recueillir leurs commentaires sur les points figurant à l'ordre du jour. Il présente également Simon Pelletier, inspecteur de la Sécurité maritime au Centre de services de Gaspé. Il mentionne que celui-ci est très impliqué dans le domaine des pêches par son rôle d'inspecteur de première responsabilité pour les questions reliées à la sécurité des bateaux de pêche; il représente la région du Québec en tant que membre du groupe de travail national au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC).

Robert Fecteau explique les règles d'usage et le déroulement de la journée. Il présente l'ordre du jour préalablement approuvé par le conseil de direction. Il précise qu'un deuxième ordre du jour a été expédié comportant le retrait d'un sujet, soit le rapport d'enquête relatif au navire de pêche « L'Acadien II », étant donné que le dossier se trouve présentement devant les tribunaux. Le sujet sera probablement présenté à une réunion ultérieure.

2. Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche – Suivi de la réunion de 2010 et élections

Par Robert Fecteau, gestionnaire de TCSM à Rimouski

Robert Fecteau mentionne que le compte rendu de la réunion du 26 février 2010, qui se trouve dans la pochette remise aux participants, a été approuvé par le conseil de direction. Quant au suivi de la précédente réunion, il précise qu'il n'y a pas de retour particulier à ce sujet. Il invite les personnes qui ont des changements à proposer ou des commentaires à formuler à les transmettre au comité.

Il attire l'attention des participants sur un autre document de leur pochette d'information, soit le cadre de référence. À la page 2, il fait la lecture des responsabilités du conseil de direction en vue de l'élection qui est prévue le matin même afin de désigner de nouveaux représentants.

Simon Pelletier propose d'abord Robert Fecteau comme directeur d'élection et Geneviève Thibault comme secrétaire. Monsieur Fecteau demande à Mario Dupuis, représentant des pêcheurs côtiers, s'il est intéressé à briguer les suffrages. Celui-ci répond par l'affirmative. Richard Doucet propose ensuite la candidature de monsieur Dupuis. Monsieur Fecteau demande à l'assemblée s'il y a d'autres propositions pour un poste de représentant de pêcheurs, idéalement des pêcheurs côtiers et de poissons de fond. Comme aucune autre proposition n'est reçue, monsieur Dupuis est réélu.

Au second poste de représentant des pêcheurs hauturiers et semi-hauturiers, c'est le porte-parole sortant, Jocelyn Jalbert, qui est réélu sur proposition de monsieur Allen Cotton. Enfin, Allen Cotton est proposé par Marcel Cormier comme successeur de Renaud Sylvestre, ce dernier ayant précisé qu'il n'est plus pêcheur et qu'il souhaite qu'une autre personne lui succède. Par ailleurs, René Doucet est proposé. Devant l'ajout d'un autre candidat, monsieur Cotton décline l'invitation. Monsieur Doucet est élu.

Le poste suivant, celui de représentant du milieu de la formation, est occupé par Michel Larrivée. Yannick Côté propose Renaud Sylvestre, et celui-ci accepte la proposition. Michel Noël suggère, quant à lui, Roberto Bourgeois, qui se montre également intéressé. Enfin, Emmanuel Duguay propose la candidature de Yoland Plourde, qui acquiesce. Pour accélérer la procédure, monsieur Fecteau suggère un vote à main levée. Monsieur Bourgeois décide alors de laisser sa place aux deux autres étant donné qu'il demeure dans une région plus éloignée. Après un décompte des voix, Renaud Sylvestre est élu pour un mandat d'une durée de trois ans. Monsieur Fecteau invite d'ailleurs les membres du conseil de direction à assister, en fin de journée, à une présentation faite par le directeur intérimaire du Bureau de la sécurité des transports relativement à l'enquête nationale touchant la sécurité des bateaux de pêche. Une mise à jour du dossier est prévue.

Monsieur Fecteau appelle enfin les mises en candidature pour le poste de représentant de l'industrie de construction et de réparation de navires. Monsieur Florent Côté propose la reconduction du mandat de Denis Servant. Camil Leblanc se propose comme candidat. Monsieur Servant décide de se désister. Monsieur Leblanc est élu.

3. Système de gestion de la sécurité et nouveau programme de conformité des petits bâtiments

Par Julie Gascon, directrice de la surveillance réglementaire des bâtiments canadiens, TCSM à Ottawa

Madame Gascon procède à sa présentation et parle des changements relatifs aux bateaux de pêche, notamment le contrôle de la conformité et les changements apportés à la réglementation. Elle mentionne son nouveau rôle de responsable de l'inspection pour l'ensemble de la flotte. Elle ajoute que ce dossier suscite beaucoup de questionnements et d'inquiétudes, ce pourquoi on en est à la deuxième ronde de consultations puisque la réglementation n'en est qu'au stade de l'ébauche. Elle explique aux participants l'origine et la nature du concept de système de gestion de la sécurité et assure que la principale préoccupation pour les exploitants de petits navires est la simplification du processus. Après quelques minutes d'explication, elle invite les gens à poser des questions.

Michel Noël explique que la réalité est bien différente entre la marine marchande et les bateaux de pêche et que, de ce fait, il espère que les exigences seront adaptées en conséquence.

- *Madame Gascon confirme que le but n'est pas du tout de compliquer les choses pour les petits exploitants. « Ce sont des principes de base de sécurité que nous appliquons, explique-t-elle, reste à voir comment cela va s'appliquer. Le but est de consolider cela et de rechercher une application facile. »*

Monsieur Noël suggère de faire appliquer les règlements actuels plutôt que d'en imposer de nouveaux. Et il y a des exigences impossibles à appliquer sur des petits bateaux.

- *Monsieur Fecteau confirme qu'il y aura des modèles simplifiés de gestion de la sécurité pour la flotte des petits bateaux de pêche. « Mais vous devez vous attendre à devoir documenter votre gestion, aussi simplifié que cela pourra être. Ça va ressembler à ce que vous avez déjà comme auto-inspection sauf des ajouts touchant notamment la sensibilisation donnée aux équipages, etc. Mais soyez assurés qu'on va travailler pour garder ça simple. » Madame Gascon confirme.*

Seconde partie de la présentation – Mise à jour : Programme de conformité des petits bâtiments (autres que les embarcations de plaisance)

- *Madame Gascon précise que les autorités s'inspirent de ce qui se fait déjà pour les petits bateaux de pêche au Québec pour l'appliquer à l'échelle nationale. « Au Québec, vous êtes comme 30 ans en avance sur le reste du pays, c'est un modèle exceptionnel », dit-elle.*

Jean-Richard Joncas explique qu'il vit à un kilomètre de Terre-Neuve et que ses coûts de mise à l'eau sont beaucoup plus élevés que pour les pêcheurs terre-neuviens.

- *Julie Gascon répond qu'on ne peut régler tous les problèmes en une journée et que son objectif est d'uniformiser tout ce qui se fait en termes de conformité.*

Jocelyn Jalbert intervient pour dire que le Québec est peut-être un modèle, mais il ajoute que les règlements sont souvent appliqués au Québec et « c'est toujours nous qui payons les premiers ». Il dit que ça peut être frustrant lorsqu'on regarde de quelle façon la réglementation est appliquée dans les autres provinces. « Je suis sceptique au sujet de l'objectif d'uniformisation. »

- *Madame Gascon approuve et explique que des groupes de travail ont été formés avec deux représentants par région afin de développer des outils pour s'entendre sur un processus d'uniformisation. « Il y a maintenant une volonté forte en ce sens aux quartiers généraux. » Robert Fecteau confirme les efforts qui sont déployés pour harmoniser l'approche.*

Monsieur Noël intervient de nouveau pour dire que si les accidents se produisent davantage dans les Maritimes qu'au Québec en raison d'un manque d'uniformité, les primes d'assurances, elles, sont payées uniformément. Il n'y a pas de prix pour la sécurité, mais un moment donné, ce serait bien qu'on nous apprécie, notamment quant au coût des assurances... »

- *Monsieur Fecteau invite monsieur Noël à faire des représentations auprès des assureurs pour réclamer des primes plus avantageuses. Le pêcheur suggère que dans les statistiques d'accidents, on tienne compte de la provenance des bateaux. Madame Gascon confirme que dans un projet sur la côte Ouest, on a vu des exploitants de remorqueurs boudés par les assureurs qui ont réussi non seulement à être couverts, mais aussi à profiter de baisses de tarifs en raison de systèmes « audités ». Monsieur Fecteau confirme que c'est une préoccupation maintes fois exprimée dans la région de réclamer un portrait plus précis des statistiques d'accidents. « On espère l'an prochain être en mesure de faire davantage parler les statistiques. »*

Michel Castonguay se dit d'avis que la CSST qu'il représente et Transports Canada devraient se concerter afin de ne pas imposer de surcharge bureaucratique inutile aux pêcheurs, pour qu'ils s'assurent pour eux-mêmes – et non par obligation – d'une saine gestion de la sécurité. « Tous les intervenants devraient se parler dans ce dossier afin que les pêcheurs aient un système efficace et facile d'application pour leur propre bénéfice. »

- *Madame Gascon se dit d'accord avec la simplification des formulaires à remplir, précisant que le système intégrera les formulaires déjà existants.*

Monsieur Joncas donne l'exemple des chasseurs de phoques québécois pénalisés au profit de leurs collègues terre-neuviens en raison de la réglementation au Québec et des coûts reliés à la stabilité.

- *Robert Fecteau invite l'intervenant à revenir sur ce sujet en après-midi alors qu'il sera question de la stabilité.*

Michel Noël revient sur l'intervention de monsieur Castonguay en se demandant quel est le but de la présence d'un représentant de la CSST à une réunion de Transports Canada. « L'organisme participera-t-il à la réglementation même s'il est de juridiction provinciale? »

- *Monsieur Fecteau précise qu'il ne s'agit pas seulement d'une rencontre de Transports Canada, mais de tous les partenaires impliqués dans le processus de gestion de la sécurité auprès des pêcheurs. Leur présence a pour but d'harmoniser leurs interventions. Transports Canada développe justement avec la CSST un protocole d'entente qui sera signé incessamment. « C'est d'ailleurs dans votre intérêt que nous nous parlons entre partenaires. »*

René Landry ne nie pas le rôle de la CSST, mais se dit d'avis que la sécurité des pêcheurs passe avant tout par de bonnes inspections de Transports Canada à bord des bateaux. Il suggère d'avoir à l'œil les 15 tonneaux et moins, « dont plusieurs ne sont pas en bon état, explique-t-il, et j'en ai vu récemment qui ne devraient pas se retrouver à l'eau ».

- *Monsieur Fecteau confirme que la situation requiert une présence continue. Quant à Madame Gascon, elle se dit heureuse d'entendre les propos de monsieur Landry et explique qu'inspecter dans un avenir rapproché la flotte entière incluant une grande majorité de bâtiments de moins de 15 tonneaux, c'est un très gros mandat pour Transports Canada. « On veut y aller, mais avec 200 inspecteurs sur le terrain, il faudra qu'on change notre approche et qu'on répartisse mieux nos ressources. »*

4. Compte rendu des deux dernières réunions du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC)

Par Simon Pelletier, inspecteur de la Sécurité maritime, TCSM à Gaspé

Robert Fecteau rappelle l'importance, pour les représentants de la région du Québec, de participer aux réunions du CCMC, ajoutant que généralement, la représentation régionale est assez faible.

Monsieur Pelletier précise que les intéressés peuvent consulter les procès-verbaux des réunions sur le site du CCMC. Il présente le compte rendu des deux rendez-vous de 2010.

Michel Noël explique que le CCMC du printemps tombe en plein dans sa saison de pêche, sinon ce serait plus facile pour lui de s'y rendre.

- *Monsieur Pelletier invite les représentants d'associations à y assister. Il ne voit pas d'empêchement majeur à une participation des pêcheurs au CCMC de novembre, disant n'avoir jamais vu depuis deux ans de représentant des pêches ou de l'industrie québécoise y prendre part.*

Monsieur Joncas revient sur l'étude sur la stabilité des bateaux de pêche à faible risque. Il veut savoir si, avec ce programme, il aurait été obligé, avec 10 bâtiments identiques, à se plier à autant d'inspections au lieu d'une seule.

- *Simon Pelletier se dit d'avis que ce programme s'adresse aux bateaux plus petits exposés à moins de risques. Monsieur Fecteau dit préférer que ce sujet soit traité en après-midi lors de la présentation sur l'accident survenu au bateau de pêche « Le Marsouin I ».*

5. Bilan sur la délivrance des sanctions administratives pécuniaires

Par Alain Blouin, inspecteur de la Sécurité maritime, TCSM à Rimouski

Alain Blouin présente un aperçu de l'application du règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (SAP) en vigueur depuis avril 2008. En fin de présentation, il démontre que l'étude des statistiques révèle qu'il y a moins de SAP émises dans la région de l'Atlantique qu'au Québec (*pro rata*), mais que la moyenne par cas est beaucoup plus élevée (5 760 \$).

À ce sujet, Allen Cotton précise que la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve ont des problèmes avec les classes de capitaine, il n'est donc pas surpris du bas niveau d'amendes pour la taille de ce territoire.

- *Monsieur Blouin explique que ces données sont incomplètes, et qu'il y en a plus à Terre-Neuve qu'ailleurs dans la région de l'Atlantique. Monsieur Fecteau ajoute qu'il est donc payant de faire preuve de conformité.*

Guy Bussièrès souhaite savoir dans quelle proportion le prorata est différent entre les deux régions.

- *Monsieur Blouin répond qu'il n'a pas fait le calcul, d'autant plus que la région de l'Atlantique compte environ dix fois plus de navires qu'au Québec. Au total, on dénombre 31 sanctions pour l'Atlantique contre 11 pour le Québec, c'est somme toute assez faible pour le nombre beaucoup plus élevé de navires. L'intervenant demande à monsieur Blouin comment il explique les montants d'amendes plus élevés. Ce dernier explique que dans les Maritimes, les sanctions ne sont pas imposées qu'au capitaine, mais aussi au représentant autorisé dans certains cas, ce qui fait monter la moyenne, ce qui est moins le cas au Québec.*

Monsieur Joncas émet l'hypothèse qu'au Québec, il y a plus de capitaines propriétaires.

- *Tout dépend de la sanction, répond monsieur Blouin, qui répète que les représentants sont moins visés au Québec. « Le gros changement dans la nouvelle loi, conclut-il, c'est que la responsabilité incombe désormais à l'exploitant et au capitaine et non à l'inspecteur. »*

Nicol Desbois trouve que ce système peut coûter très cher pour de simples oublis.

- *Monsieur Fecteau rappelle l'importance d'être à jour avec la réglementation, établissant un parallèle avec la route, alors qu'un permis de conduire non renouvelé peut coûter cher. « C'est la responsabilité des utilisateurs de se conformer, il y a une culture qui va s'installer même si, dans certains cas particuliers, on choisit la lettre d'avertissement », résume monsieur Blouin. Monsieur Fecteau précise, de son côté, qu'il y a aussi une procédure d'appel.*

Michel Noël rapporte le sérieux problème qui prévaut aux Îles-de-la-Madeleine relativement aux certificats médicaux en raison de l'accessibilité plus difficile à un médecin.

- *Monsieur Fecteau suggère à l'intervenant de revenir avec sa question dans le cadre d'un sujet plus approprié en après-midi.*

6. Gestion des pêches et de l'aquaculture vs sécurité des pêcheurs – Atelier de 2010 à Québec

Par Robert Fecteau, gestionnaire, TCSM à Rimouski

Monsieur Fecteau rappelle d'abord le protocole d'entente signé à la fin de 2006 entre plusieurs partenaires visant une coopération nationale afin de promouvoir la sécurité en mer, ce qui a d'ailleurs donné naissance au Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche. C'est ainsi qu'a eu lieu, en septembre 2010 à Québec, un atelier de travail sur la sécurité des bateaux de pêche (document joint). Selon monsieur Fecteau, cette réunion était une première au pays en matière de sécurité en facilitant l'échange d'informations entre les deux ministères, une façon de faire qui devrait se répandre à l'avenir.

Allen Cotton demande si des pêcheurs ont participé à cet atelier.

- *Robert Fecteau répond par la négative, en précisant toutefois que les commentaires de pêcheurs avaient été recueillis avant l'atelier lors de différents comités et réunions.*

Monsieur Cotton fait remarquer que la longueur des bateaux est déjà une question réglée à Terre-Neuve. « On est sept au Québec à avoir les mêmes permis que les Terre-Neuviens, qui sont à 90 pieds alors que nous sommes encore à 65. »

- *Monsieur Fecteau précise que c'est justement le genre de commentaire que les pêcheurs doivent faire à leurs comités consultatifs.*

Monsieur Cotton explique qu'avec MPO-Québec, on ne peut régler le problème pour l'instant.

- *Robert Fecteau ajoute que les règles sont en voie de révision. « Vous allez être consultés. »*

« C'est prévu pour quand? Car ça fait quatre ans qu'on parle de ça. »

- *Raynald Gosselin explique à ce sujet qu'il est difficile de fournir une date précise étant donné que la décision est prise à l'échelle nationale. Il constate que l'intervenant est dans le secteur de la pêche à la crevette et que celle-ci a des particularités qui lui sont propres. Il lui suggère d'en débattre sur le plan consultatif.*

Michel Noël désire savoir si la tournée des régions, comme celle qui a eu lieu dans son secteur à l'automne 2010, allait se poursuivre. « Tous les pêcheurs étaient présents et ils ont bien apprécié. Cette rencontre a permis à plusieurs paliers de gouvernement de savoir ce qui se passe sur le terrain. »

- *Monsieur Fecteau répond que le comité permanent se réunit une fois l'an, mais qu'il est ouvert aux demandes des associations de pêcheurs.*

Jean-Richard Joncas explique que le délai entre l'annonce d'une rencontre et sa tenue, ainsi que l'annonce de l'ouverture d'une pêche, ne tiennent pas compte des contraintes des pêcheurs. « Je commence à pêcher le 5 avril et on me dit que la réunion de consultation a lieu le 10! Même comme bénévole, je dois m'impliquer à des dates imposées. » Il invite les représentants des ministères concernés à participer au comité consultatif ainsi qu'à la réunion de l'association des pêcheurs du 2 mars, se disant prêt à organiser pour le 3 mars une rencontre réunissant près de 200 pêcheurs de la région de Blanc-Sablon.

- *Robert Fecteau reconnaît que certains cas sont particuliers et que la solution n'est pas évidente pour tout le monde, qu'elle doit naître d'un consensus entre toutes les personnes impliquées.*

7. Professionnalisation des pêcheurs

Par Simon-Pierre Dubé, Bureau d'accréditation des pêcheurs et aide-pêcheurs du Québec (BAPAP)

Monsieur Dubé procède à sa présentation.

René Doucet fait remarquer que le capitaine de service 60 tonneaux et moins ne figure pas encore dans le carnet du BAPAP

- *Monsieur Dubé répond que pour les personnes qui ont reçu le brevet de services de 60 tonneaux et moins, on indique dans le carnet de pêche « capitaine de pêche non spécifié ».*

Monsieur Doucet donne l'exemple d'une personne qui a fait son cours de classe 4 et pour laquelle on inscrit toujours « aide-pêcheur » plutôt que pêcheur.

- *Monsieur Dubé explique que c'est peut-être une erreur, car normalement, quelqu'un qui détient un certificat de capitaine classe 4 est automatiquement reconnu comme pêcheur. Il invite les gens qui notent ce type d'erreur à communiquer avec le BAPAP.*

Un intervenant non identifié demande ce que requiert le statut d'apprenti pêcheur.

- *Simon-Pierre Dubé précise que tout apprenti-pêcheur doit s'enregistrer au bureau, où son statut sera déterminé. On lui signifiera alors la formation qu'il doit suivre.*

« Peut-il pêcher avant sa formation? »

- *« Oui. »*

« Si on fait monter à bord un jeune juste pour savoir s'il a le mal de mer, est-on en contravention? »

- *Denis Bélanger précise que le FUM est requis pour les membres de l'effectif minimal (généralement deux personnes sur un bateau de pêche), mais pour un nouveau dont on désire vérifier les capacités, ce n'est pas nécessaire, et il y a un délai de six mois pour obtenir le cours le temps de savoir s'il continue une carrière en mer. Mais le FUM est requis immédiatement pour une personne dont les fonctions sont reliées à la sécurité. Par contre, sur un petit bateau de pêche, on permet que ces fonctions soient exécutées sans le cours à l'intérieur d'un délai de six mois.*

Simon Pelletier explique qu'à Terre-Neuve, tout le monde emboîte le pas, aucun pêcheur ne monte à bord s'il ne respecte pas la loi. Ce sont les pêcheurs qui appliquent eux-mêmes la réglementation.

- *Robert Fecteau ajoute que pour Transports Canada, le BAPAP est un « plus » pour la sécurité. D'ailleurs, les inspecteurs du ministère vérifieront si les pêcheurs à bord sont vraiment reconnus. « Il s'agit d'un document qu'on reconnaît et qu'on encourage fortement. »*

8. Nouvelles exigences pour les capitaines et officiers de bâtiments de pêche

Par Denis Bélanger, inspecteur de la Sécurité maritime, TCSM à Rimouski

Monsieur Bélanger explique que les nouvelles exigences sont progressivement appliquées depuis 2007 par taille de navires et que pour répondre à la majorité des questions, un dépliant a été élaboré. Il passe en revue les principaux éléments du document. On y stipule notamment que toute personne qui tient le quart sur un bateau doit être certifiée.

Michel Noël revient avec sa question au sujet de l'examen médical, alors que cette exigence pose un réel problème en région éloignée. Le seul médecin désigné qui vient aux Îles le fait une ou deux fois l'an. « Si j'ai besoin de cette exigence, je dois me déplacer là où je peux trouver un médecin, et là ça commence à coûter cher. »

- *Denis Bélanger explique qu'un médecin doit être désigné parce qu'il doit être au courant des normes prescrites. Mais le règlement permet, si on habite à plus de 200 kilomètres du bureau d'un médecin désigné, de voir tout médecin ou même une infirmière diplômée. Toutefois, le spécialiste qui remplit le formulaire doit se référer à la branche médicale de TC un peu à l'avance pour les détails de la procédure.*

Un intervenant non identifié demande si pour une embarcation de 16 pieds, quelqu'un possédant déjà un certificat de classe 3 ou de classe 4 doit aussi obtenir un permis pour conduire l'embarcation.

- *Monsieur Bélanger précise que tout détenteur d'un brevet de capitaine de pêche, d'un certificat de formation de conducteur de petits bâtiments, et même le titulaire d'une déclaration de sept saisons de pêche n'a pas à détenir une carte d'embarcation de plaisance. Toute compétence commerciale est reconnue chez les navigateurs pour conduire une embarcation de plaisance.*

Michel Noël ajoute qu'il faut toutefois avoir sur soi la carte de l'embarcation, expliquant que la Sûreté du Québec avait arraisonné quelques pêcheurs dans son secteur et que les agents avaient exigé leur carte.

- *« Peut-être le message ne s'est-il pas rendu à la Sûreté du Québec... » Monsieur Bélanger invite les personnes vivant de telles situations à dire aux agents de communiquer avec Transports Canada ou à se procurer une copie de la politique de TC et de la conserver à bord.*
- *Michel Boulianne, directeur TCSM région du Québec, confirme que les dispositions sont vraiment inscrites dans le règlement à l'effet qu'un brevet commercial équivaut à la carte de compétence pour la plaisance. Il ajoute que la Sûreté du Québec est au courant, mais qu'avec le roulement de personnel, il y a toujours un travail d'éducation à faire auprès des agents.*

Renaud Sylvestre revient sur la question des examens médicaux, il raconte qu'il a dû faire l'aller et retour entre Chandler et Rivière-au-Renard et que l'examen a été très sommaire, moins approfondi en tout cas que celui effectué par son médecin de famille. « J'ai du mal à comprendre pourquoi un médecin non désigné ne pourrait pas remplir ce formulaire. »

- *Monsieur Bélanger rappelle que cette mesure vise à s'assurer que les médecins connaissent la procédure du système de qualité, ils doivent d'ailleurs participer à des séminaires d'information. « On doit assurer un contrôle sur la qualité des examens effectués. »*
- *Monsieur Fecteau explique que ce sujet revient régulièrement depuis quelques années et que des pressions ont été faites à Ottawa, mais qu'il ne semble pas que des changements soient au programme à court terme.*

Pour les 60 tonneaux et moins, les détenteurs de classe 4 doivent passer un examen tous les deux ans et démontrer un maintien de compétences sur une base quinquennale. « Pour le brevet de service, ce n'est pas obligatoire. » (Monsieur Bélanger le confirme) Monsieur Sylvestre conclut donc que pour une classe 4 et un bateau de moins de 60 tonneaux, un pêcheur n'aurait pas avantage à garder sa classe 4 à jour, mais sa preuve d'au moins sept saisons de pêche. « Donc, plus de maintien de compétences nécessaire, et aucune visite médicale non plus. »

- *Monsieur Bélanger rappelle que le brevet de service a été institué pour éviter à un individu de se retrouver sans travail parce qu'il ne rencontre pas les nouvelles normes. Le côté médical n'a pas été inclus étant donné les pressions de l'industrie. « Il y a énormément de pêcheurs encore actifs qui sont daltoniens », ajoute-t-il. Il dit comprendre la situation, mais il n'est pas question d'émettre sans distinction et de « monter une structure épouvantable en accordant des brevets de service à tous ceux qui détiennent des brevets de compétence juste pour les exempter d'un examen médical. »*

Monsieur Sylvestre répond que pour 60 tonneaux et moins, un individu qui demanderait un brevet de service s'exempterait ainsi de toute une paperasse.

- *« C'est un fait », reconnaît Denis Bélanger. Il ajoute qu'on avait remis en question récemment les examens médicaux à savoir s'ils allaient être maintenus pour l'ensemble des brevets, notamment pour les brevets domestiques de classe 4. Il a été décidé de maintenir l'uniformité pour tous les brevets de compétence. « Il y aurait peut-être lieu de faire des pressions pour demander d'enlever l'examen médical, principalement pour les brevets domestiques de classe 4, mais pendant ce temps, on vient de ratifier la convention STCW-F, qui exige les examens médicaux. Les détails de cette nouvelle convention seront discutés à court et moyen termes. Mais ça s'applique aux navires de 24 m et plus; pour les autres, on peut mettre en place des exigences de formation et non de certification. Quelle tournure ça va prendre, je ne peux vous l'indiquer aujourd'hui. »*

Un intervenant non identifié veut savoir les motifs de cette norme de 200 kilomètres pour voir n'importe quel médecin.

- *Monsieur Bélanger rappelle que cette limite existait bien avant le nouveau règlement et qu'elle avait pour but d'éviter les déplacements trop importants.*
- *André Audet dit constater qu'il y a plusieurs irritants relativement à cette question et que les commentaires soulevés sont importants afin que les autorités en soient informées.*

Michel Noël demande si des recommandations peuvent être faites par les participants. Il se dit favorable aux examens médicaux, car tout être humain peut devenir un danger en mer à cause de problèmes de santé. Il recommande d'éliminer la formule des médecins désignés et de permettre aux pêcheurs de passer par leur médecin personnel, car avec la technologie moderne, en quelques secondes le formulaire peut être expédié à qui de droit par Internet, « et je m'organiserais personnellement pour qu'il se rende à destination, précise-t-il. Ça éliminerait un paquet de problèmes... »

Résolution

Nicol Desbois recommande que l'exigence de l'examen médical soit éliminée pour les brevets de capitaine de pêche de 4^e classe

- *Robert Fecteau demande si la proposition d'enlever l'exigence de l'examen médical pour le brevet domestique 4^e classe est supportée par tous les membres présents. La proposition est adoptée à l'unanimité. Robert Fecteau mentionne que cette résolution sera présentée au groupe de travail concerné au prochain CCMC.*

Monsieur Bélanger poursuit sa présentation relative au dépliant. Le cheminement visant à savoir quelles sont les exigences à respecter est en ligne sur le site du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche. Il démontre à l'aide de photos et d'exemples quelle est la marche à suivre sur Internet. Il suffit d'aller sur Google et de taper « Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche ». Monsieur Fecteau ajoute que c'est sur ce site que se trouve tout ce qui concerne les travaux du comité. Les participants ont d'ailleurs reçu, dans leur pochette de réunion, toute l'information pertinente à ce dossier.

Denis Bélanger a aussi une nouvelle à annoncer aux participants : à la suite d'une demande faite en 2009 par les pêcheurs à ce même comité et à la suite de pressions en ce sens provenant de partout au pays, une nouvelle politique validera sous peu les brevets d'officiers de quart jusqu'à 24 mètres en enlevant la référence à la limite de 150 tonneaux. Cette décision a été prise dans un but d'harmonisation avec d'autres dispositions de la réglementation. Pour ce qui est de la validité du capitaine de pêche classe 4 jusqu'à 24 mètres, « c'est encore dans l'air dans le reste du Canada... On devra rouvrir dans quelques mois le règlement sur le personnel maritime afin d'y intégrer la signature de la convention STCW-F, y incorporer les nouveaux amendements ainsi que l'expurger des nombreux *bugs* qu'on y trouve. »

Michel Noël croit que si Terre-Neuve a changé d'idée par rapport à ce règlement, c'est depuis que la longueur des bateaux a été augmentée via les permis de pêche. « S'ils gardent leur certification à moins de 100 tonneaux pour les capitaines de pêche classe 4, ils vont augmenter avec la longueur des navires, et le certificat ne concordera plus. Voilà pourquoi ils veulent que le permis de pêche classe 4 soit valide jusqu'à 24 mètres. »

Résolution

Renaud Sylvestre propose de monter la validité du brevet de capitaine classe 4 jusqu'à 150 tonnes. Florent Côté seconde.

- *Robert Fecteau demande si la proposition de monter la validité du brevet de capitaine classe 4 jusqu'à 150 tonnes ou 24 mètres. est supportée par tous les membres présents. La proposition est adoptée à l'unanimité. Robert Fecteau mentionne que cette résolution sera présentée au groupe de travail concerné au prochain CCMC.*

Michel Noël veut savoir si ces clauses s'appliqueront aux anciens certificats.

- *Monsieur Bélanger répond que ce sont ces détails qui devront être examinés. « On essaie d'harmoniser les brevets et d'en éliminer quelques générations. Selon moi, si la validité est montée à 24 m, peu importe la génération, ce sera cette longueur.*

Yannick Côté demande si la révision des brevets s'accompagnera d'une révision des cours, dans lesquels il dit avoir constaté des lacunes, notamment au chapitre de la stabilité.

- *Monsieur Bélanger répond qu'effectivement, une révision est prévue pour les différents brevets, car dans le cadre de la convention STCW-F, quelques lacunes ont été observées, « mais probablement pas dans le sens des vôtres. Mais les changements seraient assez mineurs pour les brevets de classe 4 et classe 3, des ajustements sont à faire. »*

Un intervenant non identifié révèle qu'on devrait être en train de former les gens de la pêche aux notions de stabilité, du moins ceux qui se présentent aux cours. Cependant, le livret de stabilité élaboré en 2002 (Skate) ne semble pas correspondre à la réalité en termes de stabilité. « Je dois donc enseigner quelque chose que j'ai du mal à comprendre moi-même, et des examinateurs sont aussi perplexes. Qu'en est-il dans d'autres régions du pays? »

- *Robert Fecteau dit être au courant de cette situation et que celle-ci fera rapidement l'objet d'un rapport aux autorités.*

René Landry veut savoir dans quels cas les livrets de stabilité sont obligatoires.

- *Robert Fecteau répond que c'est obligatoire pour un navire ponté transportant du hareng et du caplan en vrac, mais que le bulletin de la sécurité des navires 04-2006 stipule qu'un navire de pêche de plus de 15 tonnes rencontrant certains facteurs de risque doit obtenir, dans un délai d'un an, un livret de stabilité. Les facteurs de risque sont d'abord évalués par le pêcheur et ensuite par les inspecteurs, puis sont validés par Transports Canada. L'approche par facteurs de risque date de 2007.*

René Landry trouve que ce n'est pas clair. « J'en connais pas beaucoup de pêcheurs qui vont réclamer que des inspecteurs viennent évaluer des facteurs de risque, qui vont dire "Je ne me fie pas à mon bateau", viens me régler comme il faut et ça va me coûter tant... »

- *Robert Fecteau répond que lorsqu'un navire est inspecté, Transports Canada vérifie si l'exploitant a rempli le questionnaire sur la stabilité et l'inspecteur définit avec le pêcheur si des facteurs de risque s'appliquent. Si oui, le propriétaire doit obtenir un livret de stabilité.*

Monsieur Landry est d'avis que ce n'est pas au pêcheur à déterminer s'il doute ou non de son bateau.

- *Robert Fecteau rappelle que le bulletin est une mesure provisoire en attendant la mise en vigueur du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche quelque part en 2012 ou 2013, qui s'appliquera à tout bâtiment quel qu'il soit, même sous les 15 tonnes. La directive temporaire a été mise en place à la suite de nombreux accidents.*

Monsieur Fecteau tient à souligner l'excellent travail accompli par le personnel du centre de services de Rimouski, notamment Denis Bélanger, Jessica Grenier, Geneviève Thibault et Paul Drouin pour l'élaboration de ce document, qui servira d'exemple à l'échelle nationale pour informer les pêcheurs sur les exigences en matière de brevets.

9. Rapport d'enquête sur l'accident du « Le Marsouin I »

Par Guy Bussièrès, spécialiste et enquêteur principal, Bureau de la sécurité des transports

Monsieur Bussièrès procède à sa présentation. L'élément essentiel qui ressort, souligne le présentateur, réside dans le fait que « Le Marsouin I », pas plus que les 10 autres bateaux de la série, n'avait pas fait l'objet d'une évaluation de la stabilité une fois la construction complétée et qu'aucun facteur de risque n'avait été identifié. Les études ont révélé que le bateau avait une stabilité limitée, même en eaux calmes, mais cela ne suffit pas à expliquer le chavirement. C'est aussi le temps qu'a mis la vague oblique arrière à traverser le bateau qui a pu jouer. Monsieur Bussièrès présente ensuite deux courts documents vidéo illustrant le phénomène du chavirement en situation de *surfing* et de *broaching*. Plusieurs participants y vont de différents commentaires.

Robert Parent raconte qu'il était à Saint-Antoine-de-Tilly en 1980 lors de la construction de ces bateaux et dit constater beaucoup d'ajouts au bâtiment, des éléments qui n'étaient pas là lorsque les tests ont été effectués au large de Québec.

- *Guy Bussièrès répond que le BST a mis la main sur des photos d'époque et qu'il est vrai que des modifications ont été apportées, mais que celles-ci ont eu peu à jouer dans le fait que le bateau avait peu de réserves de stabilité. « Même en eaux calmes, il affichait 70 % de la norme. »*

Un intervenant non identifié souligne que l'autre handicap de ce type de bateau est la rondeur de la poupe, d'où un manque d'assiette sous le tableau arrière. « Presque tous les pêcheurs étaient au courant de ça. C'est pour ça que j'ai opté pour un 39 pieds plutôt que ceux-là. »

Simon Pelletier ajoute que parmi les modifications effectuées, le tape-cul arrière a été enlevé et que des stabilisateurs, une arche en acier et des paravannes ont été installés.

- *Monsieur Bussièrès rappelle que ces modifications n'ont pas eu un impact significatif. À une remarque, il répond que l'essai de stabilité a été effectué avec les paravannes en position relevée.*

Monsieur Pelletier révèle que les paravannes étaient usées et fragiles, ce pourquoi on ne les utilisait pas depuis un certain temps.

Un autre intervenant explique que sur les lieux de l'accident, on a remarqué que la paravanne de droite était cassée. « Aussi, ce qui va dans l'eau, ce qu'on appelle le "poisson", avait une chaîne extrêmement longue, plus longue que tout ce que j'ai pu remarquer, et qu'au redressement du bateau, on a observé des traces de chaîne sur la coque. Nous sommes plusieurs à avoir pensé que le dispositif avait pu tomber à l'eau et ainsi provoquer le chavirement plutôt que le "surfing". »

- *Monsieur Bussières répond que cette hypothèse n'est pas impossible, mais qu'elle n'a pas été retenue dans le cadre de l'enquête.*

Sceptique, quelqu'un d'autre soutient qu'un bateau construit en 1981 a vu beaucoup de mer et qu'il faut probablement une très bonne raison et des vagues bien plus hautes que dans les conditions qui prévalaient ce jour-là pour le faire chavirer aussi rapidement. « Selon vos expertises, ses frères vont-ils chavirer dans une petite mer de même? »

- *Guy Bussières dit que des mesures ont été prises dans le cas des autres navires de la série. Monsieur Pelletier ajoute qu'il a fallu un minimum de 5 000 livres de ballast pour qu'ils rencontrent les critères de stabilité. Transports Canada a contacté leurs propriétaires, qui ont confirmé qu'ils n'ont pas chaviré dans des conditions plus mauvaises, mais il rappelle que « Le Marsouin I » était en état lège et que les stabilisateurs étaient relevés.*

Un pêcheur non identifié affirme qu'il est impossible de faire du « surfing » dans des vagues entre un demi et un mètre.

- *Guy Bussières répond que les enquêteurs ont aussi eu cette réaction au début de leur enquête, ce qui a justifié les tests de stabilité sur vagues, une procédure peu courante au BST, et en vertu des paramètres qui prévalaient au moment de l'accident. « Il faut considérer la combinaison des facteurs de risque. »*
- *Monsieur Bussières dit qu'il y a des faits qui n'ont pu être établis avec certitude, en l'occurrence le trajet emprunté (il semblerait que le capitaine avait changé d'itinéraire), pas plus que le niveau de vigilance du capitaine. Le ballast s'était-il déplacé?*

10. Enquête sur l'accident du homardier « Le Côtier » (chute par-dessus bord)

Par Michel Castonguay, CSST

Monsieur Castonguay entretient les participants à propos de cet accident mortel survenu le 24 avril 2010 à environ un demi-mille au large de Shigawake. Il attire l'attention sur le fait que lors de la chute de l'aide-pêcheur, le capitaine était dans la timonerie et qu'il n'a rien vu, entendant seulement un bruit. L'accident est survenu sur une mer d'huile, et le capitaine n'a pas été capable de remonter le travailleur semi-conscient dans l'eau. L'enquête a démontré que beaucoup de bateaux ne sont pas munis d'équipement pour remonter une personne tombée à l'eau. Le travailleur ne portait même pas de gilet de sauvetage. Mais monsieur Castonguay dit avoir concentré son cheminement sur les moyens à prendre pour empêcher les chutes par-dessus bord. D'où une demande formulée à l'Institut de recherche pour développer des solutions. Le rapport détaillé de l'accident est disponible sur le site de la CSST. Un guide de sécurité avait même été distribué aux pêcheurs inscrits à l'organisme en 2009. Ces accidents arrivent régulièrement, mais la plupart du temps sans conséquence grave.

Michel Noël rappelle qu'aux Îles-de-la-Madeleine, il y a un comité qui tient des réunions avant le début de la pêche au homard et qu'on a demandé à Transports Canada de vérifier la conformité pour sensibiliser, sans nécessairement émettre de contraventions. Les dangers se concentrent lors de la mise à l'eau des casiers et la mise à terre. Il dit qu'à voir la photo du bateau prise après l'accident, il n'en revient pas du chargement laissant très peu de place à l'aide pêcheur pour travailler, cinq rangées de hauteur... Comme deuxième question, monsieur Noël se demande comment la CSST peut faire appliquer la loi, notamment au sujet de la hauteur du pavois.

- *Monsieur Castonguay répond qu'il y a deux juridictions différentes et que la CSST ne peut appliquer la juridiction fédérale, mais que les deux paliers travaillent en étroite collaboration,*

d'autant plus qu'un accident comme celui-ci fait appel aux deux juridictions. Par contre, même si une situation dangereuse n'est pas prévue par la loi, il dit avoir la possibilité d'exiger des choses.

Un intervenant non identifié dit remarquer sur la photo du document de présentation que la hauteur des casiers empêche tout contact visuel et verbal entre le capitaine et l'aide-pêcheur. Il souhaite que la CSST impose la nécessité d'un contact visuel avec un employé.

- *Monsieur Castonguay reconnaît qu'il s'agit d'un problème. « Mais il y a aussi la pression découlant de la crainte, pour un pêcheur, de perdre son fond de pêche, d'où la précipitation à mettre tous ses casiers à l'eau en même temps. »*

En anglais, Marcel Ayeko fait remarquer que dans les 18 derniers mois, les chavirements et les chutes par-dessus bord ont représenté plus de 80 % des décès sur les bateaux de pêche. Par ailleurs, des statistiques américaines indiquent que tous les survivants d'une chute en mer portaient une veste de flottaison, ceux qui n'en portaient pas n'ayant pas survécu.

- *En réponse à une question de Michel Noël portant sur d'éventuels contrôles de TC avant le lancement de la pêche aux casiers, Robert Fecteau répond que des inspecteurs font de la sensibilisation sur le terrain avec les pêcheurs, mais la nouvelle loi stipule que c'est la responsabilité du propriétaire d'assurer des méthodes sécuritaires à bord de son bâtiment.*

11. Recherche et sauvetage dans la région du Québec (statistiques et comité de concertation)

Par André Audet, surintendant, recherche et sauvetage, Garde côtière canadienne

Avant de procéder à sa présentation, André Audet rappelle aux intéressés que le Pierre-Radisson n'est pas disponible cette année pour le déglacage des ports, étant en radoub de demi-vie. Mais deux autres navires se joindront bientôt à la flotte : un navire semi-hauturier pour la recherche halieutique (automne 2011) et un bâtiment patrouilleur semi-hauturier pour la sûreté maritime (fin 2012, début 2013).

Monsieur Audet informe aussi les participants de la création d'un comité de concertation en recherche et sauvetage dans la région du Bas-Saint-Laurent qui réunit les principaux intervenants impliqués dans ce type d'intervention. Une première rencontre a eu lieu en novembre 2010. Par ailleurs, source d'inquiétude, il y a toutes ces activités sur glace qui se tiennent, notamment en raison des ressources limitées d'intervention de la Garde côtière canadienne (GCC). Il rappelle que le rapport annuel complet sera en ligne sous peu sur le site de la GCC.

Un intervenant non identifié demande quelles municipalités font partie du comité de concertation.

- *« Je ne les connais pas toutes par cœur, mais je peux citer Rimouski, Rivière-du-Loup, Matane, Sainte-Anne-des-Monts, Baie-Comeau, New Richmond et Escuminac. Le comité de Montréal comprend une douzaine de municipalités environnantes. »*

Renaud Sylvestre demande pourquoi les statistiques révèlent qu'il n'y a pas eu de décès en 2010 alors que la CSST vient de faire état de la noyade d'un aide-pêcheur.

- *Monsieur Audet explique que c'est parce que le Centre de recherche et sauvetage n'est pas intervenu dans ce cas. Michel Castonguay confirme que la Garde côtière canadienne n'a pas été avisée.*

12. Service hydrographique du Canada

Par Robert Dorais, Service hydrographique, Pêches et Océans Canada

Monsieur Dorais présente les nouveaux services et produits du Service hydrographique. Il rappelle l'importance pour les navigateurs de tenir à jour leurs cartes, ce qui se fait automatiquement avec les formats numériques. Pour les pêcheurs, il est notamment primordial de connaître l'emplacement de câbles sous-marins pour éviter de les accrocher avec leurs engins de pêche.

Monsieur Dorais procède ensuite à une petite démonstration permettant, à l'aide des données combinées, de montrer ce que la technologie rend possible aujourd'hui en termes de cartes 3D. Il s'agit d'une application gratuite qui peut être téléchargée sur Internet et qui permet d'avoir une meilleure connaissance des fonds marins lors des opérations de pêche.

- *À une question posée par un participant, Robert Dorais répond que les cartes des fonds marins sont disponibles sur le site www.cartes.gc.ca dans la partie « Données bathymétriques ».*

Un intervenant non identifié veut savoir comment il lui est possible de corriger ses cartes à l'aide de l'outil Maxi.

- *Monsieur Dorais explique que le logiciel Maxi lit les deux formats, mais il s'interroge sur la capacité de la version de l'intervenant à le faire (soit lire le format BSB version 4). Il est important d'avoir aussi un logiciel à jour afin de pouvoir suivre la technologie.*

13. Les systèmes d'aides à la navigation

Par Daniel Lefebvre, Garde côtière canadienne

Il s'agit d'une note d'information à l'effet que la Division des systèmes d'aides à la navigation évalue des systèmes d'aides pour deux secteurs et y effectue des modifications, soit la Basse Côte-Nord et la Gaspésie. Il donne des exemples de havres et de ports qui sont l'objet de ces modifications : Rivière-au-Renard, Cap-Chat, Mont-Louis, Anse-à-Valleau, Cloridorme, Grande-Rivière, Newport et Paspébiac. Les changements se poursuivront en 2011 en Gaspésie et débiteront en Basse Côte-Nord, comme à Blanc-Sablon, Vieux-Fort, Saint-Augustin, Baie-des-Moutons, Baie Johan-Beetz, etc.

Michel Noël signale le cas de L'Étang-du-Nord, aux Îles-de-la-Madeleine, où une nouvelle jetée a été aménagée en 2010 et où l'arrière-plan trop lumineux empêche de voir distinctement l'alignement des signaux.

14. Navigation entre Percé et l'île Bonaventure

Par Michel Boulianne, directeur régional TCSCM, Région du Québec

Michel Boulianne présente le contexte. Certains résidents et organismes de Percé aimeraient limiter le passage des navires commerciaux entre l'île Bonaventure et Percé. Ils considèrent qu'il existe une route alternative, que certains passages ne sont pas justifiés et qu'ils induisent une pression additionnelle sur le milieu en plus d'accroître les risques d'accidents. Transports Canada opte pour une mesure volontaire, à laquelle les compagnies maritimes contactées se sont montrées favorables jusqu'à maintenant.

15. Conclusion

Par Robert Fecteau, Transports Canada

Monsieur Fecteau glisse quelques mots sur l'atelier de travail du lendemain avant-midi. Les participants prendront connaissance des parties 1 et 2 du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche. La première partie concerne principalement les pêcheurs, elle traite des normes de stabilité, de l'équipement de sauvetage et des mesures de sécurité et des règles d'opération à bord des navires.

Monsieur Fecteau rappelle aux pêcheurs que leurs commentaires seront recueillis lors de l'atelier de travail, réunis dans un document puis transmis au groupe de travail chargé de la rédaction du nouveau règlement à Ottawa. « Plus vous serez nombreux, plus le document aura de poids », conclut monsieur Fecteau.

Au nom de la Garde côtière canadienne, André Audet remercie les personnes présentes pour leur participation. Monsieur Fecteau remercie à son tour les participants, avec une mention toute spéciale à Geneviève Thibault pour son irremplaçable contribution, sans laquelle cette réunion n'aurait pas été possible.

La réunion est levée.