

COMPTE RENDU

de la 10^e réunion annuelle du
Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec

COMITÉ PERMANENT

sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec



Pour une évolution des pratiques de sécurité, APPRENONS ENSEMBLE!

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

DATE : 12-13 février 2015

LIEU : Hôtel Rimouski

ÉTAIENT PRÉSENTS :

Albert, Gilles	Cotton, Henri <i>Association des capitaines propriétaires de la Gaspésie</i>	Gendron, Marie-Hélène <i>Equipements Survie Maritime inc.</i>	Nicolas, Robert <i>École des pêches et de l'aquaculture du Québec</i>
Arsenault Lisa <i>Transports Canada</i>	Couillard, Jean-Pierre <i>Association des capitaines propriétaires de la Gaspésie</i>	Gionest, Denis <i>Construction Naval Atlantique</i>	O'Connor, Bertrand <i>L'Office des pêcheurs de crevettes de la Ville de Gaspé</i>
Arsenault, Serge <i>Les Pêcheries Serge-Luc inc.</i>	Denis, Marie-Pierre	Godin, Marcel <i>CCNB-PA</i>	Parent, Robert <i>Gestion G.R. Bic inc.</i>
Arsenault, Sylvain <i>L'Omirlou</i>	Déraspe, Mario <i>APPIM</i>	Gonthier, Sébastien <i>Méga-Scène</i>	Payette, Marie-Eve <i>Roguewave</i>
Basque, Johanne <i>Nation Micmac de Gespeg</i>	Desbois, Daniel <i>Association des crabiers gaspésiens</i>	Gosselin, Raynald <i>Pêches et Océans Canada</i>	Pelletier, Simon <i>Transports Canada</i>
Beaulieu, Sylvie	Desbois, Jean-René <i>Association des crabiers gaspésiens</i>	Grenier, Alain <i>Créneau Accord Québec Maritime</i>	Pinette, Majoric <i>AMIK</i>
Bélanger, Denis <i>Transports Canada</i>	Desbois, Nicol <i>Pêcheries Nicol Desbois inc.</i>	Grenier, Jessica <i>Transports Canada</i>	Polichuck, Eric <i>Micmacs of Gesgapegiag Band</i>
Bélanger, Pascale	Desbois, Roberto <i>Siroco Marine Électronique</i>	Grenier, Marc <i>CSST</i>	Proulx, Etienne <i>Sunlife Assurances</i>
Benoit, Maxime <i>Transports Canada</i>	Diotte, Dany <i>Protection Garvex inc.</i>	Grenier, Pascale <i>CSST</i>	Renaud, Alain <i>Regroup. des pêcheurs prof. du Sud de la Gaspésie</i>
Bernatchez, Claudio <i>Commission scolaire des Chics- Chocs</i>	Diotte, Marc <i>Morutiers traditionnels de la Gaspésie</i>	Guay, Mathieu <i>Transports Canada</i>	Richard, Jean-Guy <i>Université Laval</i>
Bernier, Harold <i>Besmarine</i>	Doucet, Marc <i>Doucet et fils inc.</i>	Hébert, Marie-Ève <i>Transports Canada</i>	Richard, Léa <i>CSMOPM</i>

Bernier, Laurent <i>Transports Canada</i>	Doucet, Olivier <i>Doucet et fils inc.</i>	Huet, Richard <i>Association des pêcheurs de Restigouche</i>	Rioux, Andrée-Anne
Berthelot, Joël <i>Regroup. des pêcheurs prof. du Sud de la Gaspésie</i>	Doucet, René <i>Doucet et fils inc.</i>	Jacques, Lloyds Jr.	Roussy, Nicolas
Bérubé, Christophe <i>Sunlife Assurances</i>	Doucet, Richard <i>Doucet et fils inc.</i>	Jacques, Marcy	Samuel, Clément <i>Association des capitaines propriétaires de la Gaspésie</i>
Bérubé, Patrick <i>Transports Canada</i>	Dufour, Stacy <i>Garde côtière canadienne</i>	Jalbert, Isabelle <i>École des pêches et de l'aquaculture du Québec</i>	Samuel, Jean-David <i>Chantier naval Forillon</i>
Blouin, Alain <i>Transports Canada</i>	Dufresne, Marc-Anthony	Joncas, Eddie <i>Pêcheries Gédéma inc.</i>	Sandt-Duguay, Emmanuel <i>AGHAMM</i>
Boulianne, Michel <i>Transports Canada</i>	Dufresne, Pierre-Marc	Labrie, David	Santerre, Valier <i>En d'autres mots inc.</i>
Bourgeois, Suzanne <i>Transports Canada</i>	Dugas, Jacques <i>Construction Naval Atlantique</i>	Labrie, Jean-Louis <i>9060-6708 Qc inc.</i>	Servant, Denis <i>Denis Servant, Expert et consultant maritime</i>
Brunet, Yves <i>Nicomer Assurances</i>	Duguay, Gilles <i>Regroup. des pêcheurs prof. du Sud de la Gaspésie</i>	Labrie, Luc <i>Narval inc.</i>	Servant, Jordan <i>Denis Servant, Expert et consultant maritime</i>
Campbell, Ian <i>Transports Canada</i>	Dupuis, Mario	Laliberté, Pascale <i>Transports Canada</i>	Servant, José <i>Roguewave</i>
Castonguay, Michel <i>CSST</i>	Dupuis, Michel <i>Pêcheries Pierre-Paul Dupuis et fils</i>	Landry, René <i>Association des pêcheurs de crabe de la zone 17</i>	Servant, Josyane <i>Nicomer Assurances</i>
Charbonneau, Marc <i>Transports Canada</i>	Dupuis, Pierre-Luc <i>Pêcheries Pierre-Paul Dupuis et fils</i>	Langelier, Serge <i>AMIK</i>	Sylvestre, Renaud <i>Chantier naval Forillon</i>
Chouinard, Nicolas <i>Entreprises Nicolas Chouinard</i>	Dupuis, Robert <i>Siroco Marine Électronique</i>	Lapierre, Claude <i>Garde côtière canadienne</i>	Synnott, Guillaume <i>Pêcheries Guillaume Synnott</i>
Chouinard, Raoul <i>Association du havre polyvalent de Ste-Anne-des-Monts</i>	Dupuis, Sébastien	Lapierre, Jenny <i>BAPAP</i>	Syvrais, Mario <i>Association des crabiers gaspésiens</i>
Cloutier, Yvan <i>Entreprises de pêche S.Y.Z.O. inc.</i>	Dupuis, Vincent <i>Association des capitaines propriétaires de la Gaspésie</i>	Larouche, Annie <i>Transports Canada</i>	Syvrais, Michel <i>Morutiers traditionnels de la Gaspésie</i>
Collin, Marie-Hélène	English, Jean-Philip <i>Association des capitaines propriétaires de la Gaspésie</i>	Larrivée, Guylaine <i>Besmarine</i>	Thériault, Jocelyn <i>RPPIM</i>
Côté, Nathalie <i>CSMOPM</i>	Fecteau, Robert <i>Transports Canada</i>	Metallic, Christopher <i>Fisheries Listuguj</i>	Thibault, Geneviève <i>Transports Canada</i>
Côté, Yannick <i>Pêcheries Floran Côté et fils</i>	Fortin, Christian <i>CSST</i>	Miville, Francine	Thibeault, Sébastien <i>Première nation Malécite de Viger</i>
Cotton, Allen <i>Association des capitaines propriétaires de la Gaspésie</i>	Fortin, Suzie <i>Transports Canada</i>	Montreuil, Sylvie <i>Université Laval</i>	Thorm, Mélanie
Cotton, Dan <i>Pêcheries Dan Cotton</i>	Fraser, Jean-François <i>Navigation Maluje inc.</i>	Moreau, Marie-Josée	Tremblay, Michel <i>Merinov</i>
Couillard, Yvon <i>Pêcheries Yvon Couillard inc.</i>	Fraser, Luc <i>Navigation Maluje inc.</i>	Nicolas, Marylène <i>École des pêches et de l'aquaculture du Québec</i>	Vigneault, Guy <i>Office des pêcheurs de crabe des neiges de la zone 16</i>
Coulombe, Francis <i>Merinov</i>	Girouard, Simon <i>Méridien maritime Réparation</i>	Ouellet, François <i>IRSST</i>	Wright, Sindie <i>Transports Canada</i>
D'Amours, Eric <i>Transports Canada</i>	Giroux, Pierre <i>BST</i>	Paradis, Yves <i>Pêcheries Charlène-Jo</i>	

Jeudi 12 février 2015

Début de la réunion : 12 h 45

Mot de bienvenue et consignes

Par Robert Fecteau, Transports Canada

M. Fecteau remercie les participants d'être venus en aussi grand nombre et les félicite pour leur intérêt aussi marqué d'une année à l'autre. « Je vous remercie de croire qu'en travaillant tous ensemble, en se parlant, en prenant conscience de nos responsabilités, on est capables de faire progresser la sécurité. » Il transmet aux personnes présentes les consignes habituelles, particulièrement concernant les ateliers prévus en seconde partie de l'après-midi dans le cadre du colloque. Il rappelle l'importance d'y participer étant donné leur haut caractère consultatif. M. Fecteau explique qu'à l'occasion du 10^e anniversaire de ces rencontres annuelles, la journée se terminera par un banquet (gracieuseté de Nicomer Assurances) et une soirée musicale (offerte par Pêcheries Nicol Desbois). Également au programme, avant les ateliers de discussion dirigés, il y aura une démonstration de l'utilisation d'un radeau de sauvetage rigide à la piscine, ainsi qu'un cocktail et une visite des différents kiosques au terme des échanges.

Présentation de deux cas d'accidents : *Marie-Simon I* et *Pierre-Luc I*

M. Fecteau explique qu'à l'occasion du 10^e anniversaire, le comité a choisi de traiter de manière différente la question de la sécurité en abordant très concrètement les cas de deux accidents impliquant des bateaux de pêche survenus en 2014. Le premier concerne un pêcheur perdu en mer après être tombé du crevettier *Marie-Simon I* dans la nuit du 14 août, tandis que le second a trait au naufrage du crevettier *Pierre-Luc I* le 24 avril, à la suite duquel les trois marins ont eu la vie sauve grâce à leurs combinaisons de survie. « Ces accidents ont soulevé de nombreuses questions et préoccupations autant de la part des autorités que de l'industrie. Ils nous ont beaucoup touchés, précise M. Fecteau. Le but n'est pas d'en déterminer les causes ou d'identifier des coupables, mais de réfléchir collectivement pour proposer des pistes de solution afin d'éviter que cela se reproduise. » Robert Fecteau tient à remercier le capitaine-propriétaire du *Pierre-Luc I*, Michel Dupuis, ainsi que le Conseil de bande des Premières Nations Micmacs de Listuguj, qui ont autorisé le comité à parler ouvertement des accidents. « Cela demande à la fois de l'humilité et du courage », résume M. Fecteau, qui rappelle que les participants seront consultés en ateliers relativement à ces accidents. Il invite le fils de la victime (l'aide-pêcheur Lloyd Jacques, de Listuguj) à rendre hommage à son père au nom de sa famille (*intervention d'un traducteur*). Ce dernier rappelle les différentes étapes de la carrière de pêcheur de son père, précisant que celui-ci parlait régulièrement des risques du travail en mer et à quel point il était conscient de la sécurité, ce qui rassurait sa famille. En sa mémoire, il remercie l'ensemble des pêcheurs, qui mettent leur vie en danger, pour leur contribution aux collectivités.

Accident du Marie-Simon I

M. Fecteau invite M. Denis Bélanger, de Transports Canada, à présenter les faits entourant cette tragédie.

Celui-ci décrit en détails les circonstances de l'accident qui a coûté la vie à M. Jacques ainsi que tout ce qui a été mis en œuvre pour le retrouver. Il a été démontré que la victime se trouvait sur la boîte à crevettes lorsqu'il a perdu pied en étant dépourvu d'un gilet de flottaison et sans dispositif de retenue.

M. Fecteau invite le capitaine du navire, M. Richard Huet, à livrer son témoignage. Il l'en remercie, surtout dans les circonstances après pareille épreuve.

M. Huet explique que l'équipage avait levé le chalut et qu'il y avait du « poisson rouge », et qu'on suivait la procédure habituelle (montées et descentes successives du chalut) visant à séparer les crevettes du poisson. « Ensuite, on embarque la crevette à bord, on remet les panneaux, le chalut, puis on remet la poche à l'eau pour que le poisson rouge en sorte. Pendant cette manœuvre, j'ai dû ré-embayer l'hélice pour remettre le navire en marche avant pour éviter que l'hélice ne se prenne dans la poche, mais je peux le faire seulement du poste de pilotage. C'est pendant ces quelques secondes que l'aide-pêcheur est tombé à l'eau. Personne ne l'a vu tomber, car chacun était affairé à sa tâche. C'est Marc qui l'a entendu crier « Help » et il m'en a aussitôt informé. J'ai enclenché la procédure MOB. On a alors remonté la poche à bord pour manœuvrer plus facilement et fait aussitôt demi-tour pour le repêcher. J'ai repassé là où le poisson rouge avait été jeté à l'eau. Le projecteur à glaces a été allumé et chacun s'est servi d'une lampe de poche pour tenter de l'apercevoir, mais on n'a jamais pu le repérer. La manœuvre n'a duré que le temps de virer le bateau de bord. On est retournés exactement à l'endroit de sa chute et il avait déjà disparu. »

En réponse à une question de M. Fecteau, le capitaine dit que l'équipage n'a pas eu le temps de lancer une bouée de sauvetage, car celles-ci sont au niveau de la timonerie, il n'y en a pas sur le pont. « Ce printemps, je vais en installer une sur le pont. C'est que généralement, ce genre de bateau sombre par l'arrière, et les bouées doivent être placées plus haut pour pouvoir les agripper. »

M. Fecteau rappelle que cette tragédie a provoqué la suspension des activités de l'équipage pendant quelques semaines. Il demande si des changements ont été apportés. M. Huet répond que chaque membre d'équipage possède maintenant un gilet de sauvetage auto-gonflable approuvé par Transports Canada. « Par ailleurs, dorénavant, le gars qui doit embarquer sur la boîte — une manœuvre très brève — est muni d'un harnais relié à un câble de retenue attaché à l'arche dont le crochet est fixé dans son dos par un collègue. Les gars se sont vite habitués à ces mesures de sécurité, les gilets auto-gonflables ne sont pas contraignants. Si Loyd en avait porté un, on l'aurait probablement sauvé. »

M. Robert Fecteau demande ensuite si les manœuvres visant à repêcher un homme en mer avaient été l'objet d'exercices pratiques. « Pas cette manœuvre comme telle, car il ne s'agissait pas d'un naufrage. Ce qu'on pratique chaque printemps, c'est revêtir nos combinaisons de survie le plus rapidement possible. Chacun a le sien. »

Les deux hommes discutent ensuite des contraintes particulières propres à ce type de pêche, dont les fenêtres d'activité sont très brèves et dont la concentration peut conduire à pêcher sans dormir pendant 24 heures. « Pour remplir 88 000 livres de crevettes à bord en 48 heures, personne n'a vraiment le temps de dormir », explique M. Huet.

Un message à livrer aux collègues pêcheurs? « Le message a déjà passé, explique M. Huet. Beaucoup m'ont dit qu'ils s'équiperaient de ces nouveaux gilets et les porteraient durant la procédure du chalut. Les gars vont faire en sorte qu'au pire, si un collègue tombe à l'eau, on pourra le récupérer. Et Lloyd serait encore ici. »

M. Fecteau remercie une fois encore M. Richard Huet pour son témoignage. Il invite le représentant de la CSST, M. Michel Castonguay, à présenter les conclusions de l'enquête.


Résultats de l'enquête de la CSST

Par Michel Castonguay, CSST


M. Castonguay trouve dommage qu'il s'agisse de la troisième fois en cinq ans qu'il vient présenter, à une réunion du comité permanent, un rapport d'enquête impliquant un décès, disant souhaiter que ce soit la


dernière. À l'aide de photos, il décrit les circonstances de la chute, qui s'est produite alors que l'aide-pêcheur se trouvait debout sur la boîte à crevettes, à la même hauteur que le pavois. Il aurait perdu l'équilibre alors que la houle faisait tanguer le bateau. L'enquête a aussi démontré que le fait de se tenir debout sur la boîte se produisait aussi dans d'autres circonstances. Dans tous les cas, les pêcheurs n'ont aucune protection.

Deux causes ont été retenues. La première est une conception du pont de pêche obligeant le travailleur à se tenir debout sans protection sur la boîte à crevettes lors des opérations de rejet du sébaste à la mer. La seconde cause a été la perte d'équilibre. M. Castonguay explique que le retour en mer a été autorisé lorsque le propriétaire a mis en place les deux mesures correctives (gilets auto-gonflables et harnais de sécurité). Se disant d'accord avec l'utilisation de gilets de flottaison, il préconise surtout la prévention des chutes à la mer. Il a en tête des solutions, ajoutant que la rencontre allait permettre de consulter les pêcheurs à ce sujet et de dégager des solutions possibles. Il rappelle la large diffusion des résultats par la CSST, à commencer par le site de l'organisme.

 (Pierre-Marc Dufresne) — L'intervenant se dit d'avis que pour empêcher les pêcheurs d'aller par-dessus bord, il faudrait rester à quai! L'important, selon lui, est de pouvoir les récupérer après une chute. Il précise qu'il a déjà expérimenté la présence de rampes lors de la descente du chalut, mais quand il a loué un bateau avec une boîte à poissons et qu'il a vu ses hommes patiner dessus, il a conçu un harnais et a enjoint ses employés à s'attacher. Il admet que lorsqu'il avait le dos tourné ou qu'il n'était pas à bord, les gars ne s'attachaient pas. La corde était suffisamment longue pour ne pas qu'un homme à la mer se prenne dans l'hélice. Il dit connaître des confrères qui ont acheté des gilets de flottaison, mais que ceux-ci restent dans l'armoire. Il soutient que la corde de retenue lui paraît vraiment efficace.

M. Castonguay dit privilégier les moyens de prévention collectifs, comme un garde-corps, qui protègent le travailleur sans l'obliger à s'attacher. « Pourquoi dire qu'on ne peut rien faire de façon préventive? Peut-être est-ce le cas. Mais pourquoi ne pas s'ouvrir au changement? Je pense que oui. Sinon, on va regarder du côté des moyens individuels. »

 (Marc-Anthony Dufresne) — M. Dufresne raconte que lors de sa formation, il n'a presque pas été question de ces systèmes de prévention. « Si on sensibilisait les nouveaux arrivants dans la profession à ces questions de sécurité, peut-être arriverait-on à changer les choses? »

 (Jean-Pierre Couillard, Association des capitaines-propriétaires de la Gaspésie) — L'intervenant dit constater qu'il n'y a pas de culture de sécurité dans l'industrie de la pêche. Il ajoute que cette culture devrait provenir d'un regroupement de pêcheurs et être contenue dans un protocole de sécurité en accord avec les différentes réglementations.

M. Castonguay ne partage pas tout à fait cette opinion, car il dit avoir constaté une amélioration au fil des ans. Les gens sont plus sensibles et plus réceptifs à la sécurité. « Le seul fait qu'il y ait autant de participants à cette réunion de deux jours le démontre, et c'est presque un exploit. Cependant, on peut mettre en vigueur tous les règlements et les appliquer, c'est la perception du danger et du risque, la mentalité entourant la sécurité, et la volonté de faire quelque chose, qui importent vraiment. Et quand les gens sont convaincus, la réglementation devient presque accessoire. » Il invite lui aussi les participants à prendre part aux ateliers.

Volet recherche et sauvetage

Par Stacy Dufour, Garde côtière canadienne

M. Dufour décrit d'abord la procédure qui s'enclenche lorsque le centre de Québec est avisé d'un incident en mer, et plus précisément toutes les étapes d'intervention dans le cas du *Marie-Simon I*. Il précise que ce cas a rempli 40 pages de journal d'incident. Les recherches ont duré toute la journée en tenant compte du modèle de survie élaboré.

Accident du *Pierre-Luc I*

M. Robert Fecteau invite M. Denis Bélanger, de Transports Canada, à présenter les faits entourant ce naufrage, qui a heureusement connu un épilogue plus heureux, car les trois hommes impliqués ont eu la vie sauve.

M. Bélanger procède à la description des différentes séquences de l'événement. Le naufrage a notamment été marqué du fait que le radeau rigide Ovatek a vu la corde qui le retenait au bateau coupée dans la panique, permettant à un seul homme, Sébastien Fortin, d'y prendre place *in extremis*. Mais non familier avec l'équipement, ce dernier a choisi d'en ressortir et de plutôt s'y agripper. Les deux autres hommes ont dû se résigner à sauter à la mer. Le premier a été rescapé par l'équipage du paquebot *BBC Skysails*, tandis que le capitaine, M. Michel Dupuis, a été repéré du haut des airs à la faveur d'un projecteur par un hélicoptère de la Garde côtière après plus de trois longues heures passées dans l'eau. Les capitaines de deux autres crevettiers, le *Helen M. Cadegan* et le *Monique-Caroline*, qui se trouvaient à environ 15 milles nautiques du lieu du naufrage, étaient partis à la rescousse de leurs confrères.

M. Robert Fecteau informe l'assemblée que M. Sébastien Fortin, le membre d'équipage qui a réussi à s'accrocher à l'Ovatek et qui devait livrer son témoignage lors du colloque, n'est pas présent pour des raisons personnelles. M. Fecteau trouve cela dommage, car le témoin avait un message important à livrer étant donné son statut de nouvel entrant dans le domaine des pêches. Il n'avait pas reçu de formation générale, ni suivi de cours de fonctions d'urgence en mer. Ne sachant trop que faire pour sauver sa vie, il a été « drôlement chanceux de s'en sortir vivant », conclut M. Fecteau.

M. Fecteau cède la parole à Mme Josyane Servant, propriétaire de *Nicomer Assurances*, l'assureur du *Pierre-Luc I*, et proche de la famille du capitaine, M. Michel Dupuis.


M^{me} Servant raconte à quel point les 3 heures 20 minutes passées dans la noirceur et l'eau glacée du fleuve ont été longues pour M. Michel Dupuis, sa famille et ses proches. « Ils savaient que s'il n'était pas retrouvé rapidement, ce serait la fin pour lui. » Elle explique que dans les journées qui ont suivi, elle est restée en contact constant avec les membres d'équipage, leur offrant soutien et écoute. M^{me} Servant tient à saluer la vigilance, la ténacité et le courage de M. Michel Dupuis, qui ont permis aux trois hommes de s'en sortir vivants grâce aux combinaisons de survie. Elle recommande par ailleurs à tous les propriétaires d'un Ovatek de suivre une formation d'utilisation du radeau rigide sur mer agitée. « Cet équipement peut sauver des vies, conclut-elle, mais il peut aussi en coûter sans formation adéquate. » Elle invite les participants à se rendre à la piscine lors de la pause pour une démonstration.

M. Fecteau insiste à nouveau sur l'Ovatek pour préciser qu'il semble y avoir eu un « certain cafouillage au moment de l'évacuation par manque de connaissance et de pratique ». Une réflexion a d'ailleurs été menée à ce sujet par le BST, ce qui a conduit à un avis de la sécurité maritime relatif à la formation appropriée et adressé directement au CPSBPQ. Il invite à ce sujet M. Pierre Giroux, du BST, à en dire plus long.


Réflexion du BST

Par Pierre Giroux, BST

M. Pierre Giroux rappelle que le Bureau de la sécurité des transports n'a pas fait enquête étant donné l'impossibilité de récupérer l'épave du *Pierre-Luc I* par 300 mètres de fond et puisque le naufrage n'avait fait aucune victime. Mais il ajoute que l'expérience de l'Ovatek a donné lieu à une réflexion approfondie et que si l'avis de sécurité maritime avait été transmis au comité permanent, c'est qu'on souhaitait que le message se rende à l'ensemble des pêcheurs. Sans pouvoir en préciser la date, il informe les participants que la formation sur les équipements de sauvetage sera revue de façon à inclure un entraînement sur les radeaux à coque rigide. Outre les qualités de cet outil, M. Giroux signale ses inconvénients, notamment un guide d'utilisation défaillant sur la stabilité ne faisant pas mention de claustrophobie possible et des moyens à prendre pour redresser le radeau. Le BST recommande aussi que les pêcheurs soient mieux informés avant de choisir entre un radeau gonflable et une coque rigide, et qu'ils reçoivent de l'aide de Transports Canada et du BST. Il conclut que tant que des incidents ou tragédies surviendront, les bateaux de pêche demeureront sur la liste de surveillance de l'organisme.


 (Alain Renaud, pêcheur, Percé) — M. Renaud rappelle que le fabricant recommande aux utilisateurs de s'installer à bord de l'Ovatek alors qu'il est encore fixé à la cabine et de laisser le bateau couler, l'équipement restant alors à la surface après s'être détaché de lui-même grâce à des fixations conçues à cette fin.

M. Giroux répond qu'effectivement, l'équipement est ainsi conçu. Mais il ajoute que bon nombre de pêcheurs sont réticents, craignant que la coquille s'accroche dans l'équipement de pêche ou la mâture du bateau et ne soit ainsi entraînée vers le fond.

 (Pierre-Marc Dufresne, pêcheur-propriétaire) — M. Dufresne rappelle le naufrage qu'il a vécu et de quelle façon ses cinq hommes et lui-même ont eu la vie sauve en 2003 grâce à un Ovatek. Il remercie encore aujourd'hui sa conjointe pour l'avoir forcé à en installer un à bord. Il insiste sur le fait que c'est ainsi que ça fonctionne, on monte à bord et on laisse le navire couler, même que tout ce qui peut s'accrocher quelque part s'arrache automatiquement à la pression. Comme dans le cas du *Pierre-Luc I*, le moteur devait être à plein régime pour retarder le naufrage. « Aucun danger qu'on reste pris dedans, ajoute M. Dufresne. Aucun problème de chavirement, et il faisait rapidement tellement chaud à l'intérieur qu'il a fallu ouvrir les trappes! Même si l'eau s'infiltrait, il est possible de l'évacuer. Tout ce qui manque à l'Ovatek, c'est une formation adéquate. Souvent, c'est l'erreur humaine qui cause des problèmes. »


Dans un autre ordre d'idée, M. Dufresne, qui dit en principe être membre du conseil de direction du comité permanent, déplore ne pas avoir été invité à la dernière réunion.

M. Robert Fecteau répond que des problèmes de communication ont empêché quelques membres du conseil de direction de prendre part à la réunion d'octobre 2014. « Nous allons nous assurer que nous avons les bonnes adresses électroniques et que tout fonctionne. Nous sommes désolés. »

 (M. Albert, pêcheur-propriétaire) — L'intervenant fait remarquer que s'il y avait eu un décès et qu'une enquête avait eu lieu, avec un rapport comme celui du BST, le capitaine aurait pu être poursuivi. Il ajoute que les hommes qui partent en mer sont tenus d'avoir suivi la formation requise. « On est en 2015, on n'est plus dans les années soixante. Et là, on agit après! Il serait temps d'y aller immédiatement pour nous sécuriser devant ceux qui sont téméraires face aux règlements. Et aujourd'hui, on se libère en se disant qu'il n'y a pas eu de perte de vie. » Lui aussi raconte un naufrage qu'il a vécu et l'importance d'une formation


adéquate en matière de sécurité. « L'exercice de tout à l'heure à la piscine, il n'y aura pas de vent, de froid, de noirceur, etc. À l'époque, on faisait de la formation dans les havres de pêche abrités. Ce n'est jamais comme en mer. »

M. Robert Fecteau, qui trouve que le commentaire de M. Albert introduit parfaitement la présentation suivante, répond que celle-ci apportera plusieurs réponses à ses questions.

 (Michel Dupuis, propriétaire du *Pierre-Luc I*) — M. Dupuis livre un témoignage démontrant que tous les exercices du monde ne peuvent correspondre aux situations très particulières qui peuvent survenir concrètement en mer. Déçu de mauvaises expériences avec des radeaux pneumatiques, il avait décidé d'acheter un Ovatek. Il raconte que lors du naufrage, il ne s'est pas décidé à monter à bord en l'apercevant en haut de la cabine. Il a plutôt choisi de le jeter à l'eau et de monter à l'intérieur ensuite, mais sans se douter que le vent de 35 nœuds l'éloignerait rapidement du navire. Les employés l'ont halé à l'aide de la corde, opération épuisante étant donné que le bateau avançait encore. Quand il a vu que M. Sébastien Fortin n'était pas capable d'intégrer l'Ovatek, il a dit à l'autre employé de couper la corde. Mais l'équipement s'est une fois encore éloigné de la coque, emporté par le vent. « Il aurait fallu qu'on descende tous les trois après la corde, qu'on s'installe à l'intérieur et qu'on coupe la corde. » Il assure qu'il remettra l'Ovatek — récupéré par la suite — sur son nouveau bateau, en plus d'un radeau pneumatique à l'avant pour parer à toute éventualité. Mais il demeure encore réticent à monter dans le radeau rigide fixé en haut de la cabine. Il doit la vie à sa décision d'emporter avec lui une bouée ronde, car « quand la mer me passait par-dessus la tête en raison des vents, j'étouffais, et je respirais en mettant mon visage à l'abri dans la bouée. Sans cette bouée, même avec ma combinaison de survie, j'te parlerais pas *icitte* aujourd'hui, car à 250 livres, je calais jusqu'au cou. »

M. Robert Fecteau rappelle qu'on ne remet pas en question la qualité de cet outil de survie, dont les preuves ont été faites, mais plutôt l'importance de bien le connaître et de savoir comment l'utiliser. M. Giroux va dans le même sens, précisant que l'avis de sécurité appuie avant tout la formation sur ce type d'équipement de survie, qui devrait être incluse dans la formation d'urgence en mer.

M. Michel Dupuis apporte un complément d'information à propos des combinaisons de survie, qu'il gardait dans les chambres à l'avant. L'un de ses hommes ne les ayant pas trouvées, il est retourné avec son collègue les récupérer, perdant ainsi un temps précieux. « Si on avait calé à ce moment-là, mes hommes seraient peut-être restés dans les chambres. Dorénavant, je vais les placer près de la porte, en haut, à portée de main en cas d'urgence. »

 (M. Labrie, pêcheur) — L'intervenant suggère que ces cours de formation fassent l'objet de mises à jour régulières dispensés par la CSST dans les régions comme c'est le cas pour les premiers soins. Selon lui, les cours de sécurité en mer devraient être plus accessibles aux nouveaux arrivants. « M. Dupuis l'a vécu, lui, il essaie de corriger certaines choses à la suite de sa mésaventure, mais ce n'est pas aussi évident pour ceux à qui ce n'est jamais arrivé. »


M. Fecteau rappelle que bientôt, la réglementation obligera certains marins à passer tous les cinq ans des cours visant à valider leurs connaissances des fonctions d'urgence en mer. Il précise que les pêcheurs seront cependant exemptés de cette obligation. « Vous proposez d'étendre aux pêcheurs cette obligation. » M. Labrie explique que le personnel à bord des navires n'est pas facile à trouver de nos jours et que si un homme de pont doit aller suivre une formation à l'extérieur de sa région, il choisira peut-être de faire autre chose. M. Robert Fecteau conclut en disant que les ateliers de discussion permettront de réfléchir ensemble sur ce qui peut être fait pour améliorer les choses.


Enjeux de sécurité soulevés par ces accidents

Par Robert Fecteau, Transports Canada


M. Fecteau explique que depuis 2007, lors des réunions du comité permanent, les pêcheurs sont invités à prendre leurs responsabilités en matière de gestion de la sécurité et qu'ils ont des obligations légales à cet égard. « Mais on constate que ce n'est pas le cas, que très peu d'entre vous prenez ces responsabilités au sérieux, non seulement en matière de sécurité, mais aussi en matière d'exploitation générale. Tout devrait être écrit et transmis aux membres d'équipage, qui doivent être formés en conséquence. Vous avez aussi l'obligation légale de vous assurer que ceux-ci ont reçu la formation requise. Dans les deux cas précités, il y avait infraction, par manque de connaissance et de formation, à cet article de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Dans les dernières années, les enquêtes relatives à des accidents ont révélé que dans la totalité des cas, il y avait d'importantes lacunes en matière de formation et que presque toujours, aucune procédure écrite n'était disponible à bord. Dans les deux dernières années, 58 des 69 bateaux inspectés dans le secteur couvert par le bureau de Rimouski n'étaient pas conformes à cet égard. Les autres étaient partiellement conformes. Un seul l'était entièrement! Ce fâcheux constat est étonnant depuis le temps qu'on vous encourage à bien effectuer une bonne gestion de votre sécurité, qui en est la clé, et non la réglementation. Il devrait exister une procédure pour chaque situation d'urgence. On avait à l'époque choisi la sensibilisation, mais là, 8 ans plus tard, nous sommes vraiment à la fin de cette étape, la prochaine étant les sanctions. On va y aller par avertissements et nous allons certainement faire une campagne ciblée dès cet été auprès des pêcheurs. Il n'y aura pas encore de sanctions formelles, mais il y aura de plus en plus de pression. Certains établissements d'enseignement ont élaboré un cours de gestion de la sécurité de 15 heures comportant tous les outils pour aider à atteindre une conformité à l'égard de ces responsabilités. L'Association des capitaines-propriétaires de la Gaspésie a également préparé un outil-modèle qu'il suffit de compléter et de mettre en place avec les membres d'équipage. Tenez-vous-le pour dit : nous allons faire en sorte que les pêcheurs se conforment. »

M. Fecteau annonce que le bureau de Transports Canada de Rimouski a d'ailleurs décidé de faire émettre un bulletin de la sécurité des navires qui sera expédié aux propriétaires de bateaux de pêche canadiens (document dans la pochette des participants).


 (Marc Doucet, Rimouski) — L'intervenant explique les efforts qu'il a mis pour atteindre la conformité. Il ajoute qu'il a proposé à Transports Canada d'utiliser le document qu'il avait monté et de l'offrir en cadeau à l'ensemble des pêcheurs, et qu'il n'en a eu aucune nouvelle. M. Robert Fecteau répond que lors d'une réunion du comité, le modèle de gestion de sécurité de M. Doucet avait été présenté aux participants.


 (Denis Servant) — L'intervenant désire savoir si l'auto-inspection est toujours valide pour les bateaux de pêche. M. Fecteau répond : « On ne parle plus d'auto-inspection. On parle de propriétaires qui doivent être conformes sur le plan de la sécurité. Il y aura des programmes de conformité pour les petits bateaux de pêche sans exclure les inspections. »


M. Servant demande aussi s'il est exact de prétendre « que le système de Co2 n'est plus obligatoire pour un bateau de fibre de verre. » M. Fecteau précise que les systèmes fixes d'extinction d'incendie sont requis en fonction, non pas d'un règlement, mais d'une publication technique. La publication n'a pas force de loi, mais un propriétaire qui se soustrairait à cette obligation pourrait se voir refuser une certification pour cette raison. L'intervenant prétend que l'information provient d'un inspecteur de Transports Canada. M. Fecteau ajoute que le nouveau règlement sur les petits bateaux de pêche exigera des systèmes fixes pour tous les bâtiments.

 (Allen Cotton, pêcheur) — L'intervenant suggère qu'une copie du document de M. Marc Doucet soit jointe à l'avis de sécurité aux pêcheurs. M. Fecteau répond que plusieurs modèles de gestion de sécurité se trouvent déjà sur le site Web de Transports Canada. « On ne veut pas vous en référer un plutôt qu'un autre, mais appelez nos inspecteurs, ils vont vous accompagner dans votre démarche de conformité. » Il donne comme exemple le document du programme *Safest Catch de Fish Safe* en Colombie-Britannique, le modèle préparé par l'ACPG.


M. Simon Pelletier (TC) suggère que le modèle de M. Marc Doucet soit placé sur le site Internet du comité permanent. M. Fecteau approuve et ajoute qu'il suffirait d'enlever les détails concernant son bateau. En réponse à une autre question demandant si l'obligation des systèmes fixes d'extinction s'appliquerait seulement aux nouvelles constructions, M. Robert Fecteau répond que ce type de détail n'est pas encore défini dans le nouveau règlement. « Mais vous serez consultés lors de prochaines réunions. »

 (Marylène Nicolas, ÉPAQ) — L'intervenante informe les participants que la formation Safest Catch est en train d'être traduite en entier et qu'elle sera disponible sous peu. M. Robert Fecteau ajoute qu'il s'agit d'un excellent outil. « Plein d'outils et de personnes ressources sont à votre disposition, n'attendez pas qu'il soit trop tard, pensez procédures d'urgence et familiarisation, c'est la clé de votre sécurité. »

 (René Landry, Association des crabiers de la zone 17) — L'intervenant insiste sur l'efficacité de la combinaison de survie. Il en fait une proposition de le recommander à tout le monde, « ça sauve bien des vies! » M. Fecteau ajoute que le sujet est au menu d'un des ateliers.

 (Jacques Dugas, Construction navale Atlantique) — L'intervenant explique que pour l'entreprise qu'il représente, la sécurité en mer est en tête des priorités. Il insiste sur les coques à cloisons étanches de ses navires prévenant tout naufrage dans les cas de perforation de la coque. Il souhaite que la Garde côtière et Transports Canada veillent à ce que les pêcheurs achètent des bateaux qui respectent les lois et les règlements pour la plus haute sécurité des exploitants.

M. Robert Fecteau confirme qu'un bon bateau bien construit est encore le meilleur équipement de sécurité.

 (Sébastien Thibeault) — L'intervenant se dit d'avis qu'en cas d'accident maritime et dans des conditions météo difficiles, le meilleur des documents de sécurité ne règlera pas tous les problèmes. « Nous ne sommes pas des PME, il est souvent difficile d'atteindre les niveaux de sécurité souhaités par les autorités. Un contexte d'accident ne peut pas se décrire dans un livre. »

M. Fecteau se dit d'accord, et rappelle qu'un document de sécurité ne vaut pas grand chose s'il n'est pas partagé régulièrement avec l'équipage et qu'il ne fait pas l'objet d'exercices pratiques. « Un cartable dans le fond d'un garde-robe n'a aucune utilité. Le gros bon sens garde sa place. »

Naufrage du *Pierre-Luc I* : Recherche et sauvetage

Par Stacy Dufour, Garde côtière canadienne

M. Dufour décrit en détail les différentes étapes de l'opération, notamment le recours à un hélicoptère de la Défense nationale qui venait de se poser à Bagotville. On apprend ensuite que le *BBC Skysails* est tout près et qu'il reçoit un écho-radar d'une cible à proximité. Puis, on capte le signal de la radiobalise du bateau. Il demande à M. Michel Dupuis si la radiobalise s'est activée d'elle-même ou si c'est lui qui l'a fait manuellement. Celui-ci répond qu'il l'a vue clignoter à 200 pieds de lui, qu'il a nagé jusqu'à la radiobalise, s'y est agrippé un certain temps, puis l'a laissée aller alors qu'il luttait contre les éléments. « J'aurais pu

l'attacher à moi, mais je ne l'ai pas fait dans l'énervement et fatigué comme j'étais. » L'opération, qui a réuni les efforts de nombre d'intervenants et d'unités, a pris fin vers minuit avec trois marins sains et saufs.

Selon M. Dufour, les habits de survie ont été la clé de cet épilogue heureux. Il y va de ce commentaire : « Quand vous avez un doute sur votre sécurité, n'hésitez pas, appelez-nous. Plus tôt le Centre de recherche et sauvetage est mis au courant, plus tôt on va rapprocher des ressources au cas où. » Il donne comme exemple cette panne de moteur rapidement signalée par un capitaine au large de Cloridorme. En tentant de redémarrer, une explosion s'est produite, ce qui a fait couler le navire. Mais une équipe était déjà en route et sur place peu après que les trois marins eurent été repêchés par un autre navire. Il ajoute que les cas du *Marie-Simon I* et du *Pierre-Luc I* font partie des 1 600 cas signalés par année sur le territoire desservi, dont environ 75 cas liés à des bateaux de pêche.

Vendredi 13 février 2015

10^e réunion annuelle du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec

M. Robert Fecteau rappelle tout d'abord que tous les documents produits par le comité permanent sont disponibles sur le site de l'ÉPAQ, qui héberge l'organisme sur Internet. Il signale que deux résolutions prises lors de la précédente réunion sont aussi accessibles. Il insiste sur le fait que l'adoption de résolutions par le comité permanent ne signifie pas pour autant que le problème est réglé. « Le comité reflète des préoccupations et rend l'information accessible, mais c'est à l'industrie et aux pêcheurs concernés d'utiliser ces outils pour effectuer les représentations appropriées auprès des autorités. »


Au sujet des activités spéciales entourant le 10^e anniversaire d'existence du comité permanent, M. Robert Fecteau se réjouit du beau succès du banquet et de la soirée de la veille, et tient à remercier les partenaires-commanditaires ayant permis la tenue de cette soirée.

M. Fecteau se dit aussi très satisfait de voir la participation aux réunions croître chaque année. « Nous avons cette année des gens du Nouveau-Brunswick qui semblent très intéressés par notre approche collective en matière de sécurité, je pense aux Premières Nations très présentes, plusieurs associations, etc. Je me suis laissé dire que notre notoriété s'étendait partout au Canada. Mais on ne s'assoira pas sur nos lauriers. »

Retour sur la dernière réunion du conseil de direction


M. Robert Fecteau explique que le comité permanent veut être encore plus représentatif de l'industrie et susciter davantage son implication. « On veut revoir la structure du comité permanent, son mode de fonctionnement, son cadre de référence, ses objectifs, etc. » Il indique toutefois que la Garde côtière canadienne, pourtant très préoccupée par les questions de sécurité, semble remettre en question sa présence à la co-présidence. Il détaille l'organigramme du comité. Lui-même se dit conscient du fait qu'il porte deux chapeaux, celui de représentant de l'industrie et des pêcheurs en même temps que celui de gestionnaire à Transports Canada, ce qui n'est pas l'idéal. « Nous voulons donc revoir l'organigramme du comité. »

Il explique aux participants qu'il avait été décidé, lors de la dernière réunion du conseil de direction, d'élire un président provenant du milieu des pêches et deux vice-présidents, l'un de Transports Canada et l'autre de la CSST. La demande a été faite à la CSST. Une telle structure de direction refléterait la réalité provinciale-fédérale des pêches tout en conservant le même nombre de représentants au sein du conseil de direction. « On pense qu'on aurait là quelque chose de solide pour accompagner la présidence. » M. Fecteau invite les participants à émettre leurs commentaires.


 (*Gilles Albert*) — L'intervenant suggère à la présidence un représentant neutre à l'égard de tous, comme l'ÉPAQ par exemple.

M. Fecteau retient la suggestion, mais ajoute que l'ÉPAQ a une couleur provinciale, « est-ce que ça fait un meilleur porte-parole pour vous? » M. Albert ne voit pas comment cette école ne serait pas neutre. M. Fecteau indique que le conseil de direction s'est posé la question relativement à un président-pêcheur, à savoir s'il pouvait être impartial, s'il possède une vision globale de la sécurité et s'il ne favoriserait pas davantage des projets en lien avec son type de pêche. « Il reviendra aux vice-présidents d'être les chiens de


garde de la neutralité de la présidence. Cela dit, le point de vue de l'ÉPAQ est très écouté au sein du comité. »

 (Vincent Dupuis) — L'intervenant trouve vraiment important qu'un pêcheur occupe la présidence, car toutes les lois concernent directement les pêcheurs. « C'est nous qui allons vivre avec toutes les nouvelles lois, donc pour pousser au maximum nos demandes politiquement, personne ne serait mieux placé qu'un pêcheur. »

M. Fecteau indique que le candidat pressenti est l'un des six représentants des pêches au sein du conseil de direction. « On pourrait sûrement trouver un représentant des pêches capable de parler au nom de tous. »

 (Isabelle Jalbert, directrice, ÉPAQ) — L'intervenante dit favoriser le choix d'un représentant de l'industrie des pêches à la présidence. M^{me} Jalbert réitère par ailleurs sa proposition à l'effet que le local du comité permanent soit à l'École des pêches.

M. Fecteau est d'accord : le comité permanent devra avoir son adresse physique et son adresse courriel propre plutôt que celle de Transports Canada utilisée jusqu'à maintenant. D'autres associations ont aussi offert un local au comité permanent. Il informe l'assemblée que la prochaine réunion du conseil de direction aura lieu en mars 2015 à Gaspé. Les dossiers importants seront abordés, notamment une façon de financer les déplacements des personnes provenant des régions éloignées pour favoriser leur participation aux rencontres.

 (Pierre-Marc Dufresne) — L'intervenant trouve très intéressante la formule proposée, disant que l'ancienne « vous lie les mains et ce qui est proposé dort sur certaines tablettes malgré vous. On pourrait essayer de pousser les dossiers les plus importants pour la majorité des pêcheurs ».

M. Fecteau répond que c'est effectivement le but recherché. Il ajoute que ce qu'il a entendu la veille dans les ateliers démontre à quel point l'ensemble des intervenants sont capables de se rejoindre en matière de sécurité. « Je ne suis pas inquiet qu'on peut avoir quelque chose de très représentatif de l'industrie de cette façon. » Il propose aux participants de retenir la version suggérée par le conseil de direction.

La proposition est acceptée.

Remise du Prix annuel du CPSBPQ

Par Robert Fecteau, Transports Canada

M. Fecteau se dit particulièrement fier, à l'occasion de la 3^e édition du Prix, de remettre cette marque de reconnaissance à M. Mario Déraspe, des Îles de la Madeleine. Il rend hommage « à son honnêteté, sa transparence et à sa franchise exemplaires, capable de nous ramener, nous les fonctionnaires, les deux pieds sur terre dans la réalité des pêcheurs; il est un porte-parole incroyable pour les pêches au Québec. Le comité permanent tient donc à souligner l'implication remarquable de M. Déraspe à titre de porte-parole des pêcheurs des Îles de la Madeleine. »

M. Fecteau passe en revue les principales raisons (notamment sa participation active au programme de recherche sur la prévention des chutes par-dessus bord et son travail en vue de la professionnalisation du métier de pêcheur) qui font que le récipiendaire mérite cette année cette distinction. « Par ses bonnes pratiques de pêcheur de homard et son travail à titre de président de son association, il encourage les pêcheurs de sa communauté et de tout le Québec au respect de la conformité réglementaire et les

sensibilise à l'importance d'adopter des comportements responsables afin d'améliorer la sécurité en mer », a notamment rappelé M. Fecteau. Il invite M. Mario Déraspe à recevoir son prix, remis par M. Michel Castonguay.

M. Déraspe précise qu'il a été très surpris d'apprendre qu'il méritait cette distinction, une marque de reconnaissance qu'il apprécie beaucoup. Il insiste sur le fait que la sécurité n'est pas l'affaire d'une seule personne, mais de toute une communauté, de toute une industrie, de tous les organismes impliqués. « L'important est de sensibiliser le pêcheur à adopter un comportement sécuritaire. J'accepte ce prix bien humblement, mais je l'accepte aussi au nom de tous les pêcheurs qui s'impliquent à promouvoir la sécurité dans les pêches. » Il rappelle, à titre d'exemples d'efforts concertés, la mise sur pied du comité TC-MPO-pêcheurs dans le dossier de mise des cages à l'eau ainsi que le comité pour les chutes par-dessus bord. Selon lui, l'exemple vient du capitaine, qui doit transmettre à son équipage une culture de sécurité. Une relève bien formée à cet égard est aussi une priorité. Son mot de la fin : « Il vaut mieux se sentir impliqué dans les décisions plutôt que de se les voir imposer. D'où l'importance de travailler ensemble dans la même direction, surtout dans un métier à risques comme celui de pêcheur. »

Compte rendu sommaire des ateliers

Par Robert Fecteau, Transports Canada

M. Fecteau indique que le compte rendu est sommaire, mais qu'une version plus complète sera disponible avant la fin mars sur le site du comité permanent. Le premier point concernait l'utilité d'une veste de flottaison (VFI) dans le cas du décès de l'aide-pêcheur du *Marie-Simon I* : il a été unanimement admis que cet équipement aurait permis à l'équipage de lui porter secours. Par ailleurs, les participants ont été interrogés sur la proportion de pêcheurs portant le VFI auto-gonflable sur le pont. Sur les 75 personnes présentes, 44 ont avoué que leur équipage n'en portait jamais, ce qui est une amélioration par rapport aux années précédentes, 14 ont dit que leurs hommes en portaient en tout temps, et 17 occasionnellement. « On constate une progression dans la bonne direction, conclut M. Fecteau, on voit que le message est en train de passer. Et les réponses aux autres questions laissent entendre que ces chiffres vont continuer à augmenter. »

Une majorité de pêcheurs déplorent le fait que les VFI sont « accrochants », une proposition visant à le porter sous le ciré a été notée, et plusieurs ont rapporté que les nouveaux modèles sont beaucoup moins fragiles à l'humidité pour l'ouverture et moins « accrochants ». L'animateur d'un des ateliers, M. Alain Blouin, explique que la perte de M. Lloyd Jacques a eu un impact sur tout le monde. Plusieurs ont indiqué qu'il y aurait de grands changements à partir du printemps et que beaucoup de capitaines vont exiger le port de cet équipement sur les ponts. M. Fecteau précise que presque tous les pêcheurs présents aux ateliers ont dit vouloir s'équiper en ce sens en vue de la prochaine saison.

La question suivante portait sur la nouvelle réglementation de Transports Canada obligeant le port de VFI lorsque les conditions environnementales risquent de compromettre la sécurité du travailleur. Les avis ont été partagés : plusieurs ont dit que la responsabilité de la décision ne devrait pas incomber au capitaine, tandis que d'autres ont affirmé le contraire. M. Michel Castonguay précise qu'il y a eu beaucoup de questions concernant les gilets de sauvetage. Il dit que les autorités auraient tout intérêt à produire un document d'information à l'intention des pêcheurs et capitaines, par l'entremise d'Internet, ainsi que dans un numéro de la revue Pêche Impact.

À propos du port du harnais, lorsqu'un travailleur monte momentanément sur la boîte de crevettes, la plupart des pêcheurs se sont dits favorables à cet équipement. D'ailleurs, le Conseil de bande de Listuguj et la CSST ont adopté conjointement une résolution à cet effet. À propos de la pertinence de monter sur la boîte de crevettes, beaucoup de participants ont avoué que les aide-pêcheurs le font occasionnellement et

qu'il serait possible d'agir autrement pour réduire les risques. « Si c'est faisable, dit M. Fecteau, allons de l'avant pour qu'on vous aide à développer d'autres méthodes de travail. »

D'autres intervenants ont fait valoir que lorsque les boîtes à crevettes sont accolées au pavois (dans la presque totalité des cas), il est pratiquement impossible de ne pas monter dessus. Est-ce possible de réaménager les postes de travail afin d'éviter de monter sur les boîtes? L'ensemble des répondants ont dit que les coûts seraient trop importants et que ça ne réglerait pas le problème; aménager un espace entre la boîte et le pavois créerait d'autres difficultés, a souligné l'un d'eux. Le port momentané d'un harnais est apparu comme une solution plus réaliste.

En matière de formation et de familiarisation, on a voulu savoir si des procédures claires de récupération d'un homme à la mer sont bien en vue sur les bateaux, et si oui, est-ce qu'elles ont fait l'objet d'exercices pratiques. Quatre pêcheurs sur 75 ont répondu affirmativement, un seul ayant confirmé pratiquer cette manœuvre. « C'est quelque chose qu'il faudrait promouvoir », indique M. Fecteau. Un autre animateur d'atelier, M. Mathieu Guay, confirme que très peu procèdent à des exercices de récupération sur les navires. « Nous ne voulons pas vous imposer une pile de paperasse, ajoute M. Fecteau, nous voulons surtout insister sur les exercices concrets. » Par ailleurs, des représentants d'établissements d'enseignement ont confirmé que cette manœuvre de récupération faisait partie de la matière enseignée dans les cours de fonctions d'urgence en mer. Plusieurs participants croient, d'autre part, que cette technique devrait être enseignée aussi sur le plan pratique. M. Denis Bélanger rapporte que dans son atelier, M. Stacy Dufour a dit qu'il pourrait inclure, dans une présentation l'an prochain, une section sur les modèles de dérive de différents objets recherchés sur l'eau.

Sur un autre sujet, une majorité de participants est en désaccord avec l'obligation réglementaire d'installer un dispositif mécanique de récupération si la hauteur de la coque le justifie, considérant qu'une échelle est suffisante. C'est un équipement dont ils disposent tous d'ailleurs. D'autre part, presque tous les pêcheurs ont dit que l'emplacement de leurs bouées de sauvetage était adéquat pour une utilisation rapide, tandis que certains ont suggéré de déplacer — ou d'ajouter — une bouée sur le pont arrière. Quelques pêcheurs seulement rapportent que le manque d'espace constitue un problème pour bien positionner les équipements de sauvetage. M. Denis Bélanger ajoute que beaucoup de pêcheurs ont dit que depuis l'accident, ils avaient modifié l'emplacement de leur équipement, notamment les habits de survie. D'autres ont même mentionné que depuis le commentaire de M. Michel Dupuis fait la veille, ils allaient reconsidérer l'emplacement des combinaisons de survie pour qu'elles soient plus rapidement accessibles.

Au sujet de l'accident du *Pierre-Luc I*, on a voulu en savoir plus sur les quarts de travail et les heures de repos. La majorité des pêcheurs présents ont avoué travailler de longues heures, souvent sans prendre de repos, tandis que d'autres estiment que l'exigence de six heures consécutives de repos est impossible à rencontrer. M. Denis Bélanger ajoute que la nouvelle réglementation prévoit que cette exigence ne serait pas appliquée sur les navires de moins de 24 mètres et non d'une jaune brute de 100 tonneaux, ce qui diminuera le nombre de navires devant légalement s'y conformer. M. Robert Fecteau dit que le comité fera des représentations pour les plus de 24 mètres alors que le problème ne semble pas se poser pour les pêcheurs côtiers. De façon générale, les pêcheurs s'opposent à une réglementation touchant les heures de repos pour les navires de moins de 100 tonneaux (24 mètres); la nécessité de personnel supplémentaire et la perte de temps de pêche sont évoquées comme conséquences. Certains pensent que la sensibilisation vers un changement d'habitudes est le seul moyen d'améliorer le temps de repos des pêcheurs.

En ce qui a trait aux risques d'envahissement de l'eau par les ouvertures de pont, la majorité des pêcheurs interrogés ont avoué ne pas avoir de procédure pour prévenir ce phénomène, mais qu'ils sont bien équipés pour le prévenir, et qu'il s'agit de bonnes pratiques courantes de marin.


Pour ce qui est de la nouvelle obligation réglementaire d'avoir à bord pour chaque occupant des combinaisons d'immersion sur tous les navires effectuant des voyages illimités ou à proximité du littoral, et sur tous les navires si la température de l'eau est inférieure à 15 °C, tous les participants ont dit l'approuver. Certains pêcheurs ont indiqué que leur bateau est trop petit pour prendre ces habits à bord. La grande majorité des pêcheurs côtiers s'oppose à cette exigence. Un animateur d'atelier rappelle pour sa part que les pêcheurs de son groupe suggèrent que cette mesure soit applicable à l'ensemble des pêcheurs, même à ceux qui naviguent tout près des côtes, car les eaux y sont souvent aussi froides. M. Robert Fecteau se souvient d'un commentaire d'un pêcheur à l'effet qu'il faudrait soustraire les combinaisons thermiques du nouveau règlement, car « ça ne vaut pas de la m... » M. Michel Castonguay confirme que les participants n'y étaient pas favorables. Il suggère à M. Ian Campbell (Transports Canada) de rayer cette mention du règlement, ajoutant que de moins en moins de modèles sont proposés et que leur coût est parfois plus élevé que celui des combinaisons d'immersion.


En matière de formation, un volet « radeaux à coque rigide » sera ajouté au FUM à compter de septembre 2015 à la suite d'une requête du BST. Le but est de mieux former les pêcheurs sur l'utilisation de cet équipement. M. Fecteau assure qu'un renouvellement de FUM ne sera pas exigé dans le futur règlement. On a demandé aux pêcheurs si la familiarisation sur leur bateau est suffisante pour bien former les pêcheurs qui n'auront pas fait leur cours de fonctions d'urgence en mer sur l'utilisation d'un radeau à coque rigide. Une majorité d'entre eux ont répondu affirmativement. « Mais plusieurs sont d'avis que des exercices pratiques devraient être requis. » M. Fecteau reconnaît que ces équipements ne se réinstallent pas facilement sur les navires au terme d'un exercice. Il se demande si des démonstrations collectives ne pourraient pas être organisées dans différentes localités. « Je pense que ça peut être une piste de solution très intéressante. »

M^{me} Annie Larouche intervient pour dire que dans son atelier, un commentaire proposait plutôt un coaching sur mesure organisé par la CSST sur chaque navire, étant donné la spécificité de chaque bâtiment et les activités qui lui sont propres. M. Fecteau trouve très intéressante cette idée d'équipes flottantes en partenariat avec les associations et les établissements d'enseignement. M. Simon Pelletier suggère un autre outil, soit le programme de la pêche la plus sûre de Fish Safe en Colombie-Britannique, un excellent outil en voie d'être offert en version française comme il a été mentionné la veille.

Un autre animateur d'atelier raconte qu'un pêcheur s'est lui-même proposé afin d'améliorer la formation sur les Ovatek. M. Robert Fecteau dit souhaiter que les résultats de ces ateliers ne demeurent pas sur papier. « On va travailler fort pour concrétiser tout ça et rendre ça accessible. » Cela dit, la majorité des propriétaires d'Ovatek présents ont avoué ne pas avoir pris connaissance du matériel de formation du fabricant, plusieurs affirmant même en ignorer l'existence. Dans l'ensemble, les pêcheurs sont d'avis que l'outil vidéo du fabricant est insuffisant et qu'une formation pratique serait appropriée.

Au sujet des procédures écrites claires affichées sur les bateaux, seulement 4 des 75 pêcheurs présents ont rapporté en avoir mis en place. La majorité d'entre eux ont indiqué qu'ils familiarisaient leur équipage avec le navire et les différentes procédures, alors que certains ont avoué que cette familiarisation était peut-être incomplète et un peu rapide. M. Mathieu Guay précise que dans l'atelier qu'il dirigeait, plusieurs se sont interrogés sur la nature de la familiarisation. « Il s'agit de montrer comment utiliser tout l'équipement de sécurité et de lutte contre l'incendie se trouvant à bord du bateau ainsi que les emplacements, d'autant plus que chaque navire est différent. »

 (Pierre-Marc Dufresne) — L'intervenant rappelle un commentaire du BST à l'effet qu'un Ovatek avait été mis à l'eau et qu'il avait fallu une demi-heure pour le retourner. Il se demande si le message a été transmis au fabricant. M. Fecteau indique qu'effectivement, à la suite de cet incident, des modifications ont été apportées à la version pour 4 personnes afin de remédier à la situation, car le ballast de la quille ne se remplissait pas d'eau assez rapidement.

 (M. Doucet) — L'intervenant se demande pourquoi il n'existe aucun modèle d'Ovatek pour 5 personnes au lieu de 4 afin d'accueillir l'observateur qui accompagne parfois les crabiers. Il suggère à Transports Canada de faire des représentations, ce à quoi M. Fecteau répond que ces pressions devraient être plutôt adressées au fabricant. M. Doucet signale aussi que le projet d'une ligne de chargement sur tous les bateaux de pêche ne s'était pas concrétisé. M. Robert Fecteau explique que cette proposition avait été refusée par l'industrie dans le reste du pays. L'intervenant aborde aussi le dossier de la pêche compétitive (flétan du Groenland et flétan de l'Atlantique). « Il y a des bateaux surchargés qui partent », explique-t-il.

M. Fecteau répond que ce dossier a beaucoup progressé en vue d'éliminer ce type de pêche compétitive. Il se dit persuadé que Pêches et Océans surveille les choses de près et qu'il est disposé à travailler avec les pêcheurs et Transports Canada afin de trouver les solutions appropriées. « Il s'agit d'un enjeu de sécurité. »

P A U S E

Mise à jour - Nouveau règlement sur la sécurité des bateaux de pêche


Par Suzie Fortin, Transports Canada

Mme Fortin procède à sa présentation.


Mise à jour – Nouvelles exigences en matière de formation et de brevets

Par Denis Bélanger, Transports Canada


M. Bélanger procède à sa présentation.


 (Yannick Côté) — L'intervenant veut savoir si les classes 2, 3 et 4 vont correspondre au même brevet. M. Bélanger répond que la grosse différence touche les bâtiments de 24 mètres. Au total, 227 bateaux de plus de 100 tonnes et de moins de 24 mètres qui requièrent présentement un brevet de classe 3 pourront être exploités, dans le futur, en vertu du brevet de capitaine 24 mètres. Dans le cas du brevet de classe 2, il perd un peu de validité, mais il n'y avait pas nécessairement beaucoup plus d'exams à faire pour obtenir un classe 2 qu'un classe 3. « Il y a un nivellement, le système est davantage harmonisé. Les brevets STCW ne seront pas beaucoup utilisés, car il n'y a pas beaucoup de bateaux de pêche de plus de 24 mètres. »

M. Côté se demande également si les brevets de remorqueurs (150 et 60 tonnes) existeront encore. M. Bélanger répond que tous les brevets de pêche seraient utilisables sur des bateaux commerciaux de 18 mètres à proximité du littoral classe 2. Le seul brevet qui ne pourrait pas être utilisé sur un 18 mètres, mais seulement sur un 12 mètres, est le brevet d'officier de pont de quart. « Dans le cas de tous les autres brevets de pêche supérieurs, il y aurait un 18 mètres commercial incluant les remorqueurs. »

 (Marc Doucet) — M. Doucet désire savoir si le transfert des 18 mètres sur le plan commercial sera appliqué dès 2015.

M. Bélanger répond que la date visée pour l'entrée en vigueur des modifications est décembre 2016. « Si on continue d'avancer au même rythme, je peux assurer que ce ne sera jamais réalisé, nous n'avons pas suffisamment de ressources. » Il ajoute que pour quelqu'un envisageant d'aller prochainement sur les navires commerciaux, il faut viser les brevets avec restrictions ou le brevet de capitaine 150 ou 500.

 (Alain Renaud) — L'intervenant désire savoir si l'examen de stabilité déjà effectué pour le brevet de classe 3 sera valide pour le brevet de 24 mètres. M. Denis Bélanger répond qu'effectivement, l'examen de stabilité et le simulateur radar déjà effectués en classe 3 n'auront pas à être refaits.

 (Pierre-Marc Dufresne) — M. Dufresne aborde la question du 24 mètres, rappelant qu'avant, c'était moins ou plus de 65 pieds, ce qui permettait de monter un bateau de près de 100 pieds. « Avec la norme du 24 mètres, on a le droit de se bâtir, mais on est limités, pour la même activité de pêche, à des exigences d'heures de sommeil, etc. C'est comme mettre en péril les pêcheurs voulant se rendre plus sécuritaires, ça nous oblige à rester à moins de 78 pieds. Il me semble que ça aurait dû être plutôt 30 mètres. »

M. Bélanger rappelle que la norme du 24 mètres est mondiale et qu'elle est contenue dans la convention STCW-F. « En ayant ratifié la convention, on ne pourra plus valider un brevet de capitaine sur un bateau de 24 mètres et plus si toutes les exigences ne sont pas respectées. Le 24 mètres va finalement devenir l'équivalent du brevet d'entrée de classe 4. Je comprends que les pêcheurs ne sont pas opposés à la conversion des 100 tonneaux au 24 mètres, mais on en perd 227 au Canada qui nécessitent un brevet de classe 3, ce qui a un certain impact sur la sécurité. De toute façon, ce n'est pas possible d'aller à près de 100 pieds en raison de la convention... »

M. Robert Fecteau demande à M. Dufresne si les heures de repos applicables au 24 mètres sont la seule préoccupation. « Un peu, oui », répond ce dernier. M. Denis Bélanger ajoute qu'il a déjà une idée de ce qui peut être fait au sujet des heures de repos, car les standards STCW-F ne font pas mention d'exigences à cet égard. « Il y aurait peut-être donc moyen de laisser ça plus ouvert... »

M. Dufresne s'interroge aussi sur les répercussions de la réforme sur son permis l'autorisant à pêcher à 200 milles des côtes à l'est de Terre-Neuve. « Les détenteurs d'un brevet de classe 3 pourront-ils aller seulement au Groenland ou à 200 milles des côtes ou devront obtenir un brevet de classe 2? ».


M. Denis Bélanger répond que c'est le capitaine 24 mètres ou le capitaine « voyages illimités » qui sera limité à la plus grande des deux distances entre 200 milles ou la limite du plateau continental, qui s'étend jusqu'à près de 350 milles. « Ça vous donne la capacité d'aller où se trouve le poisson sur la côte est. » « Avec le brevet de classe 3 que je détenais? » « Exactement. », confirme M. Bélanger.

Mise à jour — Programme de recherche, prévention des chutes par-dessus bord des homardières

Par François Ouellet, IRSST et Francis Coulombe, Mérinov

M. Ouellet procède à sa présentation.

M. Coulombe présente son sujet.

 (Jean-Pierre Couillard) — L'intervenant désire savoir de quelle façon l'information circule entre les pêcheurs et ceux qui recueillent l'information.

M. Coulombe raconte que durant les rencontres de préféabilité avec les équipages choisis, qui peuvent durer plus de trois heures, l'interaction est toujours de rigueur avec les pêcheurs. « On prend tous les commentaires en note et ça nous influence pour aller plus loin. Et chaque décision est prise en concertation

avec eux. En bout de ligne, c'est le capitaine qui décide ultimement de procéder aux essais. Nous espérons que les équipages iront de l'avant dans ce processus. »

L'intervenant demande également si ce projet est considéré comme de la recherche et développement ou de la vulgarisation commerciale.

M. Coulombe répond qu'il s'agit de recherche et développement, car à sa connaissance, il n'existe aucun équivalent ailleurs. « On n'est pas en appui technique, car notre connaissance se développe avec les pêcheurs. Notre rôle consiste à recueillir cette information, la digérer, l'assembler et la présenter en vue de décisions ultérieures. »

Tirage et mot de la fin

Par Robert Fecteau, Transports Canada

Deux prix de présence sont tirés (deux vestes de flottaison auto-gonflables approuvées Solas offertes par le chantier naval Méridien maritime de Matane et l'autre par Équipements Survie maritime inc.). Les gagnants sont M. Richard Huet — « Quel hasard! », s'exclame M. Fecteau — et M. Pierre-Marc Dufresne. La gagnante de la troisième veste de flottaison, une courtoisie d'Équipements Survie maritime inc., est M^{me} Sylvie Montreuil; celle-ci refuse poliment le prix de présence étant donné qu'à titre de chercheuse, explique-t-elle, les vestes sont fournies. M. Fecteau pige à nouveau et tire le nom de... M. Mario Déraspe!

M. Fecteau remercie les présentateurs ainsi que les participants pour leurs commentaires, ainsi que les partenaires et exposants, qui ont permis la tenue de ce colloque du 10^e anniversaire. Il souligne plus particulièrement le travail et le dévouement admirables de ses trois adjointes, Mmes Geneviève Thibault, Jessica Grenier et Lisa Arsenault, sans qui l'événement n'aurait pu avoir lieu. Il rend aussi hommage à son équipe d'inspecteurs — ainsi qu'à M. Michel Castonguay — pour la préparation des ateliers et le suivi afin que tout ce travail de consultation débouche sur des projets concrets.

La réunion est levée.