

COMPTE RENDU

Consultation publique Sécurité des bateaux de pêche

Transports Canada / Sécurité maritime

Pêches et Océans Canada / Garde côtière canadienne

DATE : 1^{er} février 2006

LIEU : Hôtel Rimouski
Centre de congrès

ÉTAIENT PRÉSENTS :

Anglehart, Roland Jr. Pêcheries Junior Inc.	Desgagnés, Hubert Garde côtière	Larocque, Jacques	St-Pierre, Serge Institut maritime
Audet, André Garde Côtière	Dionne, Harold Pêcherie H. Dionne	Larrivée, Michel Centre spécialisé des pêches	Vigneault, Serge MAPAQ
Basque, Johanne Nation Micmac de Gespag	Dorais, Robert Pêches et Océans	LeDiscorde, Gérard Cégep de Gaspé	Anderson, Guy Transports Canada
Harold Bernier BES Marine Inc.	Doucet, Marius Pêcheries Marius Doucet	Leblanc, Camil Entreprises Léo Leblanc	Beaudoin, Robert Transports Canada
Blouin, Martin Garde Côtière	Doucet, René Lucien Doucet & Fils	Leblanc, Jean-Félix	Bélanger, Denis Transports Canada
Boudreau, Jean- Sébastien, Meridien Maritime	Doucet, Richard Lucien Doucet & Fils	Noël, Michel Centre formation prof. Des Iles	Desgagnés, Éric Transports Canada
Boulay, Alcide Ass. des morutiers	Dumaresq, Stéphane Comité sectoriel de main-d'œuvre	Ouellet, Vincent Garde côtière	Duranceau, Danièle Transports Canada
Bourgeois, Yves MAPAQ	Dupuis, Mario RPPMG	Paquet, Bernard CSST	Fecteau, Robert Transports Canada
Champoux, Gilles Capt.prop. Gaspésie	Fortin, David Bleu Marine Services	Paquette, Claude Garde côtière	Hubert, Gilles Transports Canada

1. Création du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche

M. Robert Fecteau fait la lecture du cadre de référence du Comité. Des modifications mineures sont suggérées par M. André Audet dans la description de la fonction et des objectifs du comité.

Afin que le comité directeur soit plus représentatif de l'industrie des pêches, il est demandé d'ajouter deux postes de représentants du milieu des pêches. La demande est acceptée, il y aura donc trois postes de représentants. Idéalement, il devrait y avoir au moins un représentant de la pêche côtière et un représentant de la pêche semi-hauturière. De plus, les différentes régions devraient être représentées autant que possible.

Élection du conseil de direction :

- Président : M. Denis Galarneau, Directeur régional de la Sécurité maritime de Transports Canada, nomme M. Robert Fecteau au poste de président (lettre du 27 janvier 2006).
- Coprésident : M. René Grenier, Commissaire adjoint de la garde côtière canadienne de la région du Québec, nomme M. André Audet au poste de coprésident (courriel du 4 novembre 2005).

M. André Audet propose que M. Robert Fecteau agisse à titre de président d'élection et que Mme Brigitte Pouliot de Transports Canada agisse à titre de secrétaire d'élection.. Cette proposition est acceptée à l'unanimité.

- Premier représentant du milieu des pêches : M. Michel Noël présente sa candidature, secondé par M. Marcel Cormier. M. Noël est nommé.
- Deuxième représentant du milieu des pêches : M. Mario Dupuis présente sa candidature, secondé par M. Michel Larrivée. M. Mario Dupuis est nommé.
- Troisième représentant du milieu des pêches : Mme Gabrielle Landry, de la Fédération des pêcheurs hauturiers du Québec, demande que ce poste soit réservé à un pêcheur de leur fédération. Le candidat sera élu lors de l'assemblée de la FPSHQ et le nom du représentant sera annoncé par une lettre qui sera envoyée à M. Robert Fecteau. Cette proposition est acceptée à l'unanimité.

Le troisième représentant du milieu des pêches sera M. Jocelyn Jalbert (lettre de la FPSHQ du 9 mars 2006).

- Représentant du milieu de la formation : M. Michel Larrivée présente sa candidature, secondé par M. Gérard Le Discorde. M. Larrivée est nommé.
- Représentant du milieu de la construction de bateaux de pêche : M. Denis Servant présente sa candidature, secondé par M. Georges Huard. M. Servant est nommé.

2. Présentation de statistiques sur les accidents de bateaux de pêche par *André Audet de la Garde côtière canadienne*

M. Audet présente quelques statistiques sur les incidents signalés pour les bateaux de pêche dans la région du Québec entre 2000 et 2004.

3. Mise à jour sur la réforme réglementaire (Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche) par *Guy Anderson de Transports Canada*

M. Anderson fait une mise à jour sur l'élaboration du nouveau règlement sur la sécurité des bateaux de pêche dans le processus de la réforme réglementaire. Il résume le contenu et la forme du nouveau règlement, ainsi que de la norme de construction des bateaux de pêche.

Il explique aussi brièvement les nouvelles exigences en matière de stabilité et de protection contre l'incendie. Il présente un résumé des principales préoccupations soulevées lors des consultations publiques qui se sont tenues en 2005 dans toutes les provinces du Canada.

- M. Michel Noël demande si le retard dans l'élaboration du nouveau règlement est attribuable au manque d'harmonisation entre les inspecteurs des différentes provinces.
M. Anderson l'informe qu'il y a au contraire une bonne entente entre les représentants de chaque province qui travaille à l'élaboration du règlement et de la norme, et que le retard serait plutôt attribuable à l'ampleur de la tâche à accomplir et à des contraintes administratives.
- M. Georges Fraser demande si le propriétaire d'un navire doit fournir les nouveaux équipements aux observateurs en mer (Biorex).
M. Anderson répond que les équipements doivent être disponibles pour toutes les personnes à bord et qu'il est de la responsabilité du capitaine de s'assurer que ces équipements soient disponibles.
M. Fecteau mentionne qu'il croyait que la question concernant le transport d'observateur à bord des bateaux de pêche avait été réglée de façon définitive. Suite à plusieurs interventions et commentaires sur le sujet, il suggère de faire une mise à jour sur ce dossier et de le présenter comme point à l'ordre du jour de la prochaine réunion du comité permanent.
- M. Anderson mentionne qu'il serait intéressant de présenter, lors d'une prochaine réunion, le nouveau règlement sur les sanctions administratives.

4. Suivi de la consultation publique tenue à Rimouski en février 2005 par Robert Fecteau de Transports Canada

M. Fecteau explique le travail réalisé par l'équipe de la Sécurité maritime de Rimouski, afin de donner suite aux demandes et commentaires recueillis lors de la consultation publique de février 2005. En parcourant la dernière ébauche de la norme de construction, nous constatons que les principaux commentaires et les principales demandes de la région du Québec ont été intégrés, et que les modifications nécessaires ont été apportées.

Il rappelle que le principal point soulevé par les participants à la consultation de 2005 était le manque d'harmonisation dans les pratiques d'inspection entre les différentes régions (provinces). À cet effet, M. Fecteau mentionne les efforts et le travail accomplis au cours de la dernière année pour diminuer cet écart dans les exigences réglementaires applicables aux bateaux de pêche (allègement de certaines pratiques au Québec, vérification des navires en provenance des maritimes, élaboration de normes et politiques conjointes Québec/Maritimes/Ottawa, échange avec des constructeurs des Maritimes).

M. Fecteau précise aussi que la nouvelle norme laissera moins de place à l'interprétation, ce qui aidera grandement à favoriser une application uniforme entre les régions. De plus, de la formation sera donnée à tous les inspecteurs.

- M. Michel Noël mentionne qu'effectivement certains changements ont été observés, et il remercie Transports Canada pour leurs efforts, afin d'obtenir une harmonisation des pratiques avec les Maritimes.

5. Gestion des eaux usées par Danielle Duranceau de Transports Canada

Mme Duranceau présente la section 4 du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*. Cette section traite des eaux usées (provenant des toilettes). Cette nouvelle section s'appliquera à tous les navires canadiens, donc aux bateaux de pêche. Les navires neufs devront se conformer à l'entrée en vigueur du règlement, et les navires existants auront une période de 5 ans pour se conformer.

Mme Duranceau nous informe que les rejets des eaux usées seront interdits dans le Golfe St-Laurent et dans les eaux intérieures, à moins que les eaux usées soient traitées avec un appareil d'épuration marine approuvé.

Mme Duranceau mentionne que le règlement devrait être publié dans la Gazette I avant juin 2006, et qu'il est toujours temps de faire parvenir des commentaires.

-
-
- M. Harold Bernier demande si les systèmes d'épuration approuvés pour utilisation terrestre seront acceptés sur les navires.

Mme Duranceau précise que les systèmes devront avoir une approbation marine.

- M. Michel Noël souligne qu'il n'y a pas de facilité de récupération des eaux usées dans les ports de pêche. Il demande qui sera responsable de contrôler si des eaux usées sont rejetées, et mentionne que le contrôle ne sera pas facile à effectuer. Il rappelle aussi que la plupart des municipalités dans le Golfe rejettent encore leurs eaux usées directement à la mer, alors pourquoi interdire les rejets par des petits navires.

Considérant l'intérêt soulevé et l'impact que pourrait avoir ce règlement, il est suggéré de former un groupe de travail afin d'analyser le règlement et d'élaborer des commentaires.

Les personnes suivantes feront partie de ce groupe :

- Gilles Hubert, Transports Canada
- Camil Leblanc, Les Entreprises Léo Leblanc
- Serge Vigneault, Ministère de l'agriculture et de l'alimentation du Québec
- Le nom de Jimmy Joncas est aussi suggéré comme représentant de la Côte-Nord

6. Formation et délivrance des brevets par Denis Bélanger de Transports Canada

M. Bélanger présente les nouvelles exigences concernant les brevets de capitaine de pêche et la formation que nous retrouverons dans le nouveau *Règlement sur le personnel maritime*.

Il explique que lorsque le nouveau règlement entrera en vigueur, tous les bateaux de pêche devront avoir à bord, soit un capitaine breveté (navire >15 tonnes ou longueur >12m), ou une personne avec un certificat de formation de conducteur de petits bâtiments (navire <15 tonnes ou longueur <12m). L'entrée en vigueur se fera cependant de façon progressive de 2008 à 2016, dépendamment de la longueur du bateau.

M. Bélanger précise que les capitaines qui avaient au moins 12 mois de temps de service sur un bateau de plus de 15 tonnes ou de plus de 12 mètres, avant l'entrée en vigueur du nouveau règlement, pourront obtenir un brevet de capitaine de service pour un bateau d'au plus 60 tonnes. Le certificat médical ne sera pas requis pour ce brevet, mais le candidat devra avoir un FUM A1 et un certificat restreint d'opérateur radio (CRO-CM). Si le candidat n'a pas 84 mois de service, il devra en plus avoir un cours de navigation électronique simulée limitée, un certificat de secourisme en mer de base, et un certificat de conducteur de petit bâtiment. Pour que ce brevet soit valide au-delà des eaux à proximité du littoral classe II, un module de formation « Offshore » devra également être suivi.

M. Bélanger explique les modifications qui seront apportées aux exigences des divers brevets de capitaine de pêche classe 1, 2, 3 et 4, et certaines autres particularités du règlement en matière de formation.

-
-
- Comme un cours de navigation électronique simulée (NES limité) sera maintenant requis pour l'obtention d'un brevet de capitaine de pêche classe IV, M. Michel Noël demande si les candidats des Îles-de-la-Madeleine (IDM) devront aller faire leur NES à l'extérieur. Il désire obtenir l'information sur le NES et les équipements requis, afin d'éventuellement faire accréditer la Commission scolaire des IDM.

M. Gilles Hubert, de Transports Canada, s'occupera de fournir toutes les informations pour l'obtention d'une accréditation de TC, par la Commission scolaire des IDM.

M. Michel Larrivée nous informe que le Centre spécialisé des pêches est accrédité pour le NES et qu'ils ont les équipements portatifs nécessaires pour leur permettre de se déplacer partout sur le territoire.

- Mme Gabrielle Landry demande qu'il y ait un arrimage entre les exigences de TC et du BAPAP, afin que les formations soient reconnues entre les deux organismes.

7. Cours de navigation électronique simulée (NES) du Centre spécialisé des pêches de Grande-Rivière (CSP) par Gérard Le Discorde

M. Le Discorde présente le nouveau cours de navigation électronique simulée du CSP. Il explique l'ensemble du projet et les possibilités qu'offrent les nouveaux équipements du CSP.

M. Le Discorde présente un extrait d'un film qu'il a réalisé afin de promouvoir le cours NES et les équipements du CSP.

8. Radio VHF-ASN « Appel sélectif numérique » par Claude Paquette de la Garde Côtière canadienne

M. Paquette explique le fonctionnement du système d'appel sélectif numérique et ses avantages. Il nous présente la couverture actuelle et à venir sur la côte Est. Il mentionne entre autres que la couverture s'étendra en 2006 au fleuve St-Laurent et aux Grands Lacs.

- M. Jacques Larocque demande si en plus du coût de l'appareil VHF-ASN il y a des frais annuels de services ou des coûts pour être relié au système.

M. Paquette précise qu'il n'y a aucun frais additionnel de prévu pour le service.

- Gilles Hubert demande si la radio VHF-ASN sera exigée sur le Fleuve St-Laurent, lorsque la couverture pour ce secteur sera assurée.

M. Paquette répond qu'il ne croit pas que cela deviendra une exigence réglementaire. Il précise que le but est de pouvoir offrir une couverture dans ce secteur aux navires munis d'un VHF-ASN.

- M. Robert Parent mentionne que la voie (channel) 70 n'est pas écoutée.

M. Paquette confirme que cette voie n'a pas à être sur écoute, car elle est utilisée seulement pour la transmission de données.

- M. Larrivée mentionne que le CSP de Grande-Rivière offre la formation d'opérateur radio restreint (CRO-CM) pour VHF-ASN, et qu'il se déplace partout en région pour donner ce cours aux pêcheurs.

9. Mise à jour sur le système COSPAS-SARSAT par Hubert Desgagnés de la Garde côtière canadienne

M. Desgagnés explique le fonctionnement et le développement du système international de satellite utilisé pour la recherche et le sauvetage COSPAS-SARSAT. Il rappelle les exigences en matière de radiobalise de localisation de sinistre (RLS), et explique les différences entre les RLS 406 Mhz et les 121.5Mhz. Il relate des expériences réelles de recherche et sauvetage et présente les statistiques sur les incidents et l'utilisation des RLS. Il rappelle l'importance de faire enregistrer les RLS et d'effectuer la mise à jour des renseignements.

- M. Michel Noël demande si des modifications sont prévues à la réglementation concernant l'exigence d'avoir une RLS pour les petits bateaux de pêche côtiers (moins de 20 milles de la côte). Il propose qu'une RLS soit requise aussi pour ces bateaux, car ils sont souvent plus vulnérables aux accidents et moins bien équipés que les navires de plus fort tonnage.
- René Doucet demande si lors de l'hivernage d'un navire, la RLS peut demeurer en place à bord du navire.
M. Desgagnés répond que la RLS peut demeurer en place tout l'hiver. Par contre, si elle est retirée, il faut faire attention à bien la désarmer et surtout à bien la ré-armer lorsqu'on la remet en place au printemps.

10. Révision du système d'aides à la navigation, Gaspésie, et Basse-Côte-Nord par Vincent Ouellet de la Garde côtière canadienne

M. Ouellet fait un compte-rendu des consultations tenues en 2005 en Gaspésie pour la révision des aides à la navigation. Les principaux points qui ont été mentionnés lors de ces consultations : les phares ne sont plus très utilisés, les bouées de mi-chenal sont utilisées seulement par les plus petits navires pour repérer l'entrée des havres, les cloches ne sont pas utilisées. Il énumère les modifications demandées pour certaines aides dans les ports de Ste-Thérèse-de-Gaspé, Newport, Rivière-au-Renard, Grande-Rivière, Cloridorme, Rivière-Madeleine et Gascons.

Il explique les changements apportés au système d'aides à la navigation au cours de la dernière année sur la Basse-Côte-Nord, et ceux à venir. M Ouellet termine en expliquant l'importance pour la GCC de s'assurer que le système respecte les besoins des utilisateurs.

-
-
- M. Robert Parent demande à qui l'on doit rapporter les défauts constatés des aides à la navigation.
M. Ouellet répond que les défauts peuvent être rapportés via les stations radio de la GCC.
 - M. René Doucet demande s'il ne serait pas possible de remettre le phare de Pointe-au-Père en fonction.
M. Ouellet répond que malheureusement cela n'est pas envisageable.
 - M. Michel Noël demande s'il y a eu une demande concernant le feu de l'Étang du Nord, car le fond est trop lumineux.
M. Ouellet répond que les consultations sont terminées aux Îles-de-la-Madeleine et qu'il n'y a eu aucune demande concernant ce feu. Il prend cependant note de l'observation de M. Noël et verra ce qui peut être fait.

11. Responsabilité civile pour les dommages causés par la pollution par *Martin Blouin* de la Garde côtière canadienne

M. Blouin explique qu'en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, le propriétaire d'un navire est responsable des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui seraient causés par son navire, ainsi que des frais d'intervention et de surveillance encourus.

Il mentionne que le ministre peut prendre les mesures pour prévenir, contrer ou réparer les dommages par les polluants, et qu'à cet effet la communauté des pêcheurs pourrait être mise à contribution dans le cas d'un déversement majeur.

M. Blouin nous informe qu'il existe un conseil consultatif au Québec sur les déversements d'hydrocarbures, et que M. Peter Bélanger de Sept-Îles est le représentant des pêcheurs. Il termine en expliquant qu'il existe une caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution et qu'elle peut servir à aider, entre autres, aux pêcheurs qui pourraient être touchés par des dommages dus à la pollution ou par un manque à gagner suite à un déversement.

- M. Jacques Larocque mentionne qu'il y a des équipements en cas de déversement dans certains havres de pêche, mais que personne n'en connaît l'utilisation localement.
M. Blouin explique que les demandes de formation et de démonstration peuvent être acheminées aux Services d'intervention environnementale de la GCC.

12. Produits et services de Service hydrographique du Canada par *Robert Dorais* de Pêches et Océans Canada

M. Dorais présente le Service hydrographique du Canada (SHC). Il nous donne un aperçu des différents produits et services offerts par le SHC. Il explique les différentes méthodes d'acquisition de données, entre autres, la technologie multifaisceaux qui permet d'obtenir un balayage acoustique d'une grande précision du fond marin.

Il présente les nouvelles cartes produites en 2005 et celles qui devraient être produites en 2006-2007. Il nous informe que les cartes 4951 et 4952 des Îles-dela-Madeleine seront abandonnées. M. Dorais explique aussi que le SHC supporte 2 formats de cartes électroniques, soit le système vectoriel et le système matriciel.

M. Dorais présente la révision des normes de service du SHC qui sera réalisée en accord avec les commentaires recueillis auprès de ses clients lors de la consultation de 2004. Il nous informe des priorités qui seront accordées. Il termine en présentant les avantages et les applications possibles pour les pêcheurs, de la nouvelle cartographie des fonds marins.

13. Politique nationale sur la stabilité des petits bateaux de pêche par Guy Anderson de Transports Canada

M. Anderson présente la nouvelle politique nationale de TC concernant la stabilité des petits bateaux de pêche. Il explique que cette politique, qui sera mise en force très bientôt, s'appliquera aux bateaux de pêche de 15 à 150 tonneaux dans l'attente de l'arrivée du nouveau règlement. Il précise que les exigences pour un navire, d'avoir des données de stabilité (livret) ou pas, seront basées sur une évaluation du risque que représente le navire, et il nous donne des exemples de facteurs qui seront considérés.

M. Anderson mentionne que cette nouvelle politique permettra une harmonisation entre les exigences des différentes régions (provinces). Il précise que l'application de cette politique ne devrait pas trop créer de bouleversement dans la flotte de bateaux de pêche du Québec, car elle est très semblable à la directive régionale sur la stabilité des bateaux de pêche qui était déjà appliquée au Québec.

- M. Denis Servant demande comment s'effectuera les visites des bateaux pour faire l'évaluation des risques, afin de déterminer si un livret de stabilité sera requis. Est-ce que tous les bateaux seront visités cette année?

M. Anderson précise qu'il sera impossible de visiter tous les navires cette année, afin d'effectuer l'évaluation des risques reliés à la stabilité. Cet exercice sera réalisé lors des inspections des bateaux. Donc, tous les bateaux dus pour un renouvellement de certificat seront évalués. Pour les autres, le capitaine ou propriétaire peut effectuer lui-même l'analyse et contacter TC au besoin. Certains navires jugés plus à risque pourraient aussi être visités, même si leur inspection n'est pas due.

- M. Michel Noël mentionne que le principal problème de stabilité sur les petits bateaux de pêche, est une diminution considérable de la stabilité attribuée au chargement de casiers sur le pont des homardières et crabiers. Il demande s'il ne serait pas possible que Transports Canada

organise des rencontres avec les associations de pêcheurs, avant le début des saisons de pêche, afin d'informer les pêcheurs sur les risques entraînés par le surchargement des bateaux avec des casiers. Il précise que le réel danger face à la stabilité, c'est souvent les pratiques des pêcheurs et non pas les bateaux, et qu'à cet effet, la formation est beaucoup plus efficace pour améliorer la sécurité des pêcheurs.

- Mme Gabrielle Landry supporte la demande de M. Noël et ajoute qu'il devrait y avoir à tout le moins une campagne de sensibilisation via les médias avant le début de chaque saison de pêche.

M. Fecteau trouve la proposition d'effectuer des séances d'information et des campagnes de sensibilisation très intéressante, et que cela pourrait en effet grandement contribuer à améliorer les connaissances en matière de stabilité des pêcheurs, et les informer des dangers causés par un mauvais chargement de casiers. Il s'engage à explorer cette avenue et à mettre un programme sur pied.

- M. Jacques Larocque explique que les problèmes de stabilité qui peuvent survenir avec un chargement de hareng, sont plus attribuables à un surchargement possible en ponté qu'au type de poisson lui-même. Il signale que MPO encourage le surchargement des bateaux en continuant d'accorder des quotas de zone pour le hareng au lieu d'accorder des quotas individuels. Il précise qu'en Gaspésie les deux types de pêche par quotas sont effectués pendant l'année, et que les chargements dangereux sont vraiment observés pendant la période de pêche avec quota de zone, à cause de l'aspect compétitif de cette pêche.

M. Fecteau mentionne que le rapport entre la délivrance des permis et la sécurité des bateaux de pêche est un sujet qui est discuté depuis plusieurs années entre TC et MPO. Il déplore le peu d'avancement dans ce dossier, mais s'engage tout de même à informer MPO du cas particulier de la pêche au hareng en Gaspésie et à demander que des changements soient apportés.

14. Varia

- M. René Doucet demande si la question de sécurité des navires à quai est de la responsabilité de TC. Il mentionne qu'il y a un problème d'agitation au quai et que les bateaux de pêche subissent souvent des dommages à quai par mauvais temps à cause de cette situation.

M. Fecteau mentionne que cette problématique devrait être regardée et discutée avec les instances portuaires.