

## COMPTE RENDU

### de la quatrième 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 : 25 février 2009**

**LIEU : CANAP (Carrefour national de l'aquaculture et des pêches), Grande-Rivière**

#### ÉTAIENT PRÉSENTS :

Albert, Gilles <i>Association des pêcheurs de la MRC de Pabos</i>	Chapados, Gilles	Fortin, Mathieu Anthony <i>EPAQ</i>	Lelièvre, Jean-Elie <i>Pêcheries J-E Lelièvre inc.</i>
Anderson, Guy <i>Transports Canada</i>	Clayburn, Laura <i>GCC</i>	Gagnon, Jean <i>BST</i>	McInnis, Keven <i>EPAQ</i>
Arsenault, Sylvain <i>L'Omirlou</i>	Cotton, Allen <i>Pêcherie Allen Cotton</i>	Gamache, Nicholas <i>Transports Canada</i>	Mercier, Daniel <i>RPPSG</i>
Arseneau, Alain <i>Centre de formation professionnel - CS des Iles</i>	Cotton, Dan <i>Pêcheries Reginald Cotton</i>	Gosselin, Raynald <i>Pêches et Océans</i>	Meunier, Gilles
Barriault, Pierre <i>Regroupement des pêcheurs de la Haute et Moyenne Côte-Nord</i>	Cyr, Michel <i>R.P.P.S.G.</i>	Grenier, Michelle <i>Pêches et Océans</i>	Michel, Dany <i>EPAQ</i>
Beauchamps, Jocelyn	Cyr, Pierre-Marcel	Hébert, Vincent D. <i>EPAQ</i>	Moreau, Mario <i>EPAQ</i>
Beaudin, Noël	Deraspe, Mario <i>Association des pêcheurs des Iles</i>	Huard, Davis <i>EPAQ</i>	Moreau, Sylvio
Beaudoin, Robert <i>Transports Canada</i>	Desbois, Jean-Simon <i>EPAQ</i>	Huard, Jean-Pierre	Morissette, Stéphane <i>Les Moules Forillon et les Moules Cascapédia</i>
Bélanger, Denis <i>Transports Canada</i>	Desbois, Lino	Huard, Stéphane <i>EPAQ</i>	Nardini, Michel <i>GCC</i>
Bernatchez, Liette <i>Pêches et Océans Canada</i>	Desbois, Nicol <i>Pêcheries Nicol Desbois inc.</i>	Hubert, Gilles <i>Transports Canada</i>	Paré, Marc <i>A.C.P.G.</i>
Bond, Marc-Olivier <i>EPAQ</i>	Desjardins, Normand <i>EPAQ</i>	Jacques, Yves <i>GCC</i>	Paré, Sébastien <i>EPAQ</i>
Bond, Oneil	Devost, Ken <i>EPAQ</i>	Jalbert, Jocelyn <i>ACPG</i>	Pelchat, Francine <i>Transports Canada</i>
Bond, Réal <i>Pêcherie Réal Bond</i>	Dionne, Harold <i>Pêcherie H. Dionne</i>	Joncas, Eddy	Pelletier, Simon <i>Transports Canada</i>
Boucher, André <i>Office des pêcheurs de Flétan du Groenland du Québec</i>	Dorion, Émilien	Jones, Michel	Poirier, Alain <i>GCC</i>
Boudreau, Alexis <i>EPAQ</i>	Doucet, Marc <i>Lucien Doucet et fils</i>	Langelier, Serge <i>A.M.I.K.</i>	Ross, Sylvain
Boulet Bond, Marc-David <i>EPAQ</i>	Dubé, Simon-Pierre <i>BAPAP</i>	Langlois, Denis	Roy, Sylvain Jr <i>EPAQ</i>
Boulet, Marcel-Aimé <i>CSST</i>	Dufour, Stacy <i>GCC</i>	Langlois, Gilles <i>Pêcheurs homards</i>	Savage, Yvon <i>Pêcherie Yvon Savage</i>
Boulianne, Michel <i>Transports Canada</i>	Dufresne, Pierre-Marc <i>Pêcheries Anthony Hugues inc.</i>	Langlois, Rodrigue <i>Pêcheries Rodrigue Langlois</i>	Sylvestre, Renaud
Bourdages, Yan	Dupuis, Mario <i>RPPNG</i>	Larocque, Jacques <i>Association des pêcheurs de St-Godefroi</i>	Syvrais, Michel <i>Les Morutiers traditionnels de la Gaspésie</i>
Bourgeois, Yves <i>MAPAQ</i>	Élément, Jean-Pierre	Larrivée, Michel <i>EPAQ</i>	Thibault, Geneviève <i>Transports Canada</i>
Castilloux, François <i>EPAQ</i>	English, Maxime <i>EPAQ</i>	Leblanc, Jean-Félix <i>Les Entreprises Léo Leblanc et fils inc.</i>	Turbide, Luc <i>L.D.J. Turbide</i>
Castonguay, Michel <i>CSST</i>	Fecteau, Robert <i>Transports Canada</i>	Lediscorde, Gérard <i>EPAQ</i>	Two Axe, Tara <i>Galguasiet Natural Resources</i>

Début de la réunion : 8 h 55

## 1. Mot de bienvenue

Par Robert Fecteau, gestionnaire de Transports Canada à Rimouski

Robert Fecteau souhaite la bienvenue aux participants à la quatrième réunion annuelle du comité permanent de la région du Québec sur la sécurité des bateaux de pêche. Monsieur Fecteau mentionne qu'il est gestionnaire à Transports Canada, Sécurité maritime (TCSM), responsable des Centres de services de Rimouski, Gaspé et des Iles-de-la-Madeleine.

Il présente Stacy Dufour, surveillant du Centre secondaire de sauvetage maritime de la Garde côtière canadienne à Québec, qui agira à titre de co-président. Il présente également Simon Pelletier, inspecteur de la Sécurité maritime au Centre de services de Gaspé. Il mentionne que Monsieur Pelletier remplacera Guy Anderson comme inspecteur de première responsabilité pour les questions reliées à la sécurité des bateaux de pêche. Il représentera donc la région du Québec sur le groupe de travail national.

Monsieur Fecteau remercie Monsieur Anderson pour tout le travail accompli depuis 2002 au sein du groupe de travail national, et pour son implication au comité permanent régional.

Monsieur Fecteau mentionne la présence du directeur régional de la Sécurité maritime, Michel Boulianne.

Robert Fecteau explique les règles d'usage et le déroulement de la journée. Il présente l'ordre du jour qui a été préalablement approuvé par le conseil de direction.

## 2. Suivi de la réunion du 28 février 2008 du comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche

Par Robert Fecteau, gestionnaire de Transports Canada à Rimouski

Robert Fecteau mentionne que le compte rendu de la réunion du 28 février 2008, approuvé par le conseil de direction, a été présenté au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) à Ottawa. Il a été remis au comité permanent national sur la sécurité des bateaux de pêche.

Lors de la réunion de 2008, cinq propositions avaient été adoptées. Elles ont été présentées à Ottawa par Denis Bélanger et Guy Anderson, de TCSM. Monsieur Fecteau mentionne cependant que les propositions, quoique bien reçues, n'obtiennent pas l'impact souhaité car il n'y a personne de l'industrie des pêches du Québec pour venir appuyer et supporter les propositions présentées. Nous devons trouver une façon d'inciter les représentants du Québec à assister aux CCMC qui se tiennent en novembre et mai de chaque année à Ottawa. Robert Fecteau suggère de réunir le conseil de direction dans les prochaines semaines pour développer une stratégie à ce sujet.

Monsieur Fecteau fait un retour sur les cinq propositions présentées en février 2008 :

### 1. Maintenir le principal seuil de changement (cut-off) pour les exigences du nouveau règlement sur la sécurité des bateaux de pêche à 15 mètres (49,21') au lieu du 12 mètres (39,37') maintenant proposé à certains endroits.

La proposition a été très bien reçue. Dans la dernière ébauche du règlement, le principal seuil spécifié est à 15 mètres, à l'exception des exigences pour les équipements de sauvetage où des seuils de 12, 15 et 16 mètres sont suggérés. Comme un seuil à 12 mètres pénaliserait beaucoup la flotte de bateaux de pêche côtiers du Québec, Monsieur Fecteau assure que la pression sera maintenue sur le groupe de travail national, afin de maintenir le seuil à 15 mètres.

---

---

**2. Modifier le « Règlement sur la prévention de la pollution des navires et les produits chimiques dangereux », afin que l'exigence d'avoir un réservoir de rétention ou un appareil d'épuration marine soit applicable seulement pour les navires de pêche neufs.**

La proposition a été rejetée. Il semble que ce ne soit pas une préoccupation pour les pêcheurs des autres provinces. De plus, si TCSM ne met pas en place des mesures d'application pour son règlement afin de limiter le rejet d'eaux usées, Environnement Canada risque d'intervenir en vertu de la Loi sur les pêches.

Robert Fecteau rappelle que tous les bateaux de pêche existants munis d'une toilette devront être équipés d'un réservoir de rétention ou d'un appareil d'épuration marine (250 coliformes fécaux) d'ici 2012, et que les navires neufs doivent se conformer immédiatement.

*Monsieur Émilien Dorion demande si TCSM et le ministère des Pêches et Océans vont équiper leurs ports d'installations et de facilités pour recevoir les eaux usées.*

- *Robert Fecteau précise qu'il faudrait vérifier avec les instances concernées. Il croit cependant que tout se mettra en place dans les prochaines années.*
- *Simon Pelletier mentionne que dans les eaux situées à l'est de Pointe-au-Père, les eaux usées peuvent être rejetées à plus de 3 milles de la côte.*

*Monsieur Pierre-Marc Dufresne précise que les eaux usées récupérées risquent fort d'être rejetées à la mer par les municipalités, puisque la plupart déversent directement leurs eaux usées dans le golfe.*

- *Robert Fecteau précise que le milieu maritime a décidé d'intervenir en matière de rejet des eaux usées et que, fort probablement, les municipalités en feront autant dans les années à venir.*

*Monsieur Marc Paré questionne le fait que les pêcheurs des autres provinces n'ont pas réagi à cette nouvelle exigence.*

- *Robert Fecteau précise que les autres provinces n'ont peut-être pas réalisé l'implication de cette nouvelle exigence. Leur réaction viendra probablement plus tard, à l'approche de l'échéance en 2012. Il rappelle encore une fois l'importance de venir exprimer ses demandes au CCMC national.*

*Monsieur Jocelyn Jalbert affirme qu'il a déjà participé au CCMC à Ottawa. Il précise que les réunions se déroulent en anglais et que les interventions des francophones sont souvent incomprises ou ignorées.*

- *Robert Fecteau est conscient que la barrière de la langue empêche les gens du Québec d'aller à Ottawa. Il précise cependant qu'il y a des équipements de traduction et que les représentants de TCSM du Québec peuvent apporter une aide aux intervenants francophones du Québec afin de s'assurer qu'ils soient bien compris.*

**3. Autoriser les inspecteurs de TCSM à effectuer les tests d'évaluation de la stabilité selon la méthode simplifiée.**

Cette demande est sans réponse pour le moment. Robert Fecteau précise que la demande va un peu à l'encontre de la nouvelle orientation de TCSM, qui consiste à déléguer certaines de ses responsabilités et de ses pouvoirs. De plus, TCSM veut éviter d'entrer en compétition avec l'entreprise privée. Monsieur Fecteau ajoute que selon la dernière ébauche du « Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche », l'évaluation doit être faite par une personne qualifiée ou une organisation reconnue. Donc, pour le moment, les inspecteurs de TCSM seraient autorisés.

---

*Guy Anderson précise que, considérant que le nombre de navires de pêche est moins important au Québec que dans les autres provinces, il sera plus facile pour nos inspecteurs de TCSM de gérer la charge de travail supplémentaire occasionnée par les évaluations de stabilité.*

- 4. Maintenir l'exigence actuelle du « Règlement sur le personnel maritime » (RPM) à l'effet que seulement les membres de l'effectif minimal des bateaux de pêche soient tenus d'avoir suivi une formation sur les fonctions d'urgences en mer (FUM).**

Robert Fecteau rapporte que Terre-Neuve et les provinces de l'Atlantique mettent beaucoup de pression sur TCSM afin de modifier le règlement pour que tous les membres d'équipage d'un bateau de pêche soient tenus d'avoir suivi un FUM. Toutes les provinces, à l'exception du Québec, semblent d'accord pour se rallier à la position de Terre-Neuve. Monsieur Fecteau mentionne que la position du Québec bloque le consensus national à l'effet de faire modifier le règlement. L'exigence actuelle est donc maintenue.

- 5. Permettre que les voyages de transit à bord des navires de pêche d'au plus 15 tonneaux de jauge brute puissent être effectués avec une seule personne à bord.**

Robert Fecteau confirme que cette demande a été acceptée et ajoute que Denis Bélanger apportera toutes les précisions lors de sa présentation.

Robert Fecteau fait le suivi des actions se trouvant à la dernière page du compte rendu de la réunion de 2008 :

1. Monsieur Fecteau annonce que Jean-Marc Nadeau, de la Gestion des pêches et de l'aquaculture du ministère Pêches et Océans (GPA du MPO) a été nommé comme représentant au conseil de direction, et que Raynald Gosselin agira à titre de remplaçant.
2. À la suite de la problématique qui avait été soulevée à la réunion de 2006 concernant la pêche au hareng dans la Baie des Chaleurs, soit le surchargement des navires occasionné par une pêche compétitive, Monsieur Fecteau présente les conclusions de l'analyse de TCSM.

Les inspecteurs de TCSM ont réalisé plusieurs visites sur des navires au cours des deux dernières années pendant la pêche au hareng, et aucun cas de surchargement n'a été observé. Plusieurs discussions avec la GPA du MPO nous ont permis de conclure qu'il serait difficile, voire impossible, d'établir des quotas individuels car le MPO ne dispose pas de toutes les données sur l'historique des prises des pêcheurs. De plus, l'imposition de quotas individuels ne réglerait en rien une problématique de surchargement le cas échéant.

Robert Fecteau précise que les limites de charge qui seront recommandées par le nouveau « Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche » aideront à sensibiliser les pêcheurs au danger du surchargement. TCSM et la GPA du MPO continueront à travailler de concert dans ce dossier afin d'harmoniser leurs exigences.

*Monsieur Émilien Dorion demande si TCSM va exiger des tests de stabilité pour établir le chargement permis dans la pêche au hareng?*

- *Robert Fecteau mentionne que les nouvelles exigences en matière de stabilité seront établies selon certains facteurs de risque et que la pêche au hareng n'est pas considérée comme un facteur de risque si le hareng n'est pas conservé à bord en vrac. La limite de charge sera déterminée par un calcul simplifié et n'entraînera pas de calcul de stabilité.*

3. Lors de la réunion de 2008, il avait été demandé de faire une présentation pour expliquer les différentes longueurs des bateaux de pêche utilisées dans les règlements. Guy Anderson fera une présentation cet après-midi à ce sujet.

- 
4. Robert Fecteau est fier d'annoncer que le comité permanent de la région du Québec sur la sécurité des bateaux de pêche a maintenant sa page web à l'adresse suivante : <http://www.tc.gc.ca/quebec/fra/securiteMaritime/comite/menu.htm>.

On y retrouve, entre autres, toutes les présentations et les comptes-rendus des réunions depuis 2005, les coordonnées des membres du conseil de direction, ainsi que divers liens utiles.

5. Une modification a été apportée au cadre de référence afin de permettre au conseil de direction d'approuver les comptes-rendus du comité permanent.
6. Une présentation expliquant le processus d'élaboration des règlements avait été préparée, mais ne pourra être réalisée aujourd'hui, faute de temps.

### 3. Formation et délivrance des brevets - Nouvelles exigences et politiques

Par Denis Bélanger, inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada à Rimouski

Denis Bélanger est inspecteur de première responsabilité pour la région du Québec pour la formation et la délivrance des brevets. Il a participé à l'élaboration du nouveau « Règlement sur le personnel maritime » (RPM).

Monsieur Bélanger fait un rappel sur l'importance que des gens de l'industrie des pêches du Québec assistent au CCMC. Il précise que même si les interventions sont faites en français, elles sont très bien comprises par les dirigeants des différents comités, étant donné qu'ils sont, pour la plupart, francophones et originaires du Québec. Il mentionne qu'il est très difficile pour les représentants de TCSM de soutenir les positions adoptées par le comité permanent du Québec s'il n'y a personne de l'industrie pour les appuyer.

Denis Bélanger explique que tous les bateaux de pêche devront avoir à bord, selon la jauge et le type de voyage effectué, soit un capitaine breveté pour les navires d'une jauge brute supérieure à 15 ou d'une longueur hors-tout (LHT) supérieure à 12 mètres, soit une personne avec un certificat de formation de conducteur de petits bâtiments pour les navires d'une jauge brute d'au plus 15 ou une LHT d'au plus 12 mètres, soit une personne avec une carte de conducteur d'embarcation de plaisance pour les navires d'une jauge brute d'au plus 15 ou une LHT d'au plus 12 mètres, qui effectue des voyages dans les eaux abritées ou à moins de 2 milles de la côte. L'entrée en vigueur se fera progressivement de 2008 à 2016, selon la longueur du bateau. Il rappelle que depuis le 7 novembre 2008, les navires de plus de 15 mètres de longueur hors-tout doivent avoir un capitaine breveté à bord.

*Monsieur Émilien Dorion demande si la longueur de 12 mètres précisée dans ce règlement va aussi changer pour 15 mètres. Il mentionne qu'il serait bien que les mesures (cut-off) soient les mêmes d'un règlement à l'autre.*

- *Denis Bélanger répond que le propriétaire a le choix d'utiliser 15 tonnes ou 12 mètres selon ce qui l'avantage le plus. Il ne croit pas que le seuil de 12 mètres du RPM sera changé à 15 mètres comme dans le « Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche. »*

Monsieur Bélanger explique que les capitaines de bateaux de pêche d'une jauge brute entre 15 (ou 12 mètres) et 60 peuvent obtenir un brevet de service de capitaine de pêche s'ils ont accumulé 12 mois de service en tant que capitaine d'un bateau de pêche d'une jauge brute de plus de 15 (ou de plus de 12 mètres), et ce avant le 1<sup>er</sup> juillet 2007. Les candidats devront soumettre leur demande avant le 1<sup>er</sup> juillet 2017 et avoir réussi un FUM sécurité de base A1 et détenir un certificat restreint d'opérateur radio commercial maritime (CRO-CM). Les capitaines qui ont moins de sept saisons de pêche devront suivre certains cours supplémentaires pour l'obtention de ce brevet de service.

Denis Bélanger mentionne que le certificat de conducteur de petits bâtiments, qui sera requis à partir du 7 novembre 2015 pour les bateaux de pêche d'une jauge brute d'au plus 15 (ou d'au plus 12 mètres), ne sera

---

pas exigé si le capitaine a accumulé au moins sept saisons de pêche à titre de capitaine avant le 1<sup>er</sup> juillet 2007. Il devra avoir une preuve de son expérience à bord. Denis Bélanger présente une ébauche du document qui pourra être utilisé à cet effet.

*Monsieur Daniel Mercier demande si le cours de conducteur de petits bâtiments est celui de 40 heures?*

- *Denis Bélanger répond qu'il s'agit bien du cours de 40 heures.*

*Monsieur Émilien Dorion demande si le carnet du BAPAP sera reconnu comme preuve d'expérience de capitaine.*

- *Denis Bélanger répond que la fonction exercée par le titulaire n'est pas toujours inscrite dans le carnet du BAPAP et qu'il serait donc difficile d'utiliser ce document comme preuve d'expérience de capitaine. Il ajoute que la forme définitive de la déclaration n'est pas encore décidée. Plusieurs pêcheurs ont demandé au CCMC que ce soit une carte plastifiée.*

*Monsieur François Castilloux demande si la déclaration d'au moins sept saisons de pêche comme capitaine remplacera le brevet requis.*

- *Denis Bélanger répond que la déclaration ne remplace nullement un brevet, mais qu'elle confirme que le candidat est exempté de détenir un brevet.*

*Monsieur Alain Arseneau comprend mal comment TCSM peut reconnaître la carte de conducteur d'embarcation de plaisance sur les bateaux d'une jauge brute d'au plus 15 (LHT d'au plus 12 mètres) opérant à moins de 2 milles de la rive ou en eaux abritées.*

- *Denis Bélanger est d'accord que cette carte est une preuve de compétence minimale, mais c'est ce qui a été demandé par l'industrie au CCMC.*

Monsieur Bélanger rappelle qu'un quart à la passerelle doit être maintenu en permanence sur un navire de pêche afin d'assurer une veille visuelle et auditive appropriée. Il appartient au capitaine de déterminer les personnes qui doivent faire partie de l'équipe de tenue du quart selon les circonstances et les normes (voir article 213 du RPM). Il précise que lorsque le quart ne peut être tenu en tout temps par le capitaine lui-même, une autre personne brevetée doit le remplacer. Cette exigence n'est pas nouvelle mais, pour diverses raisons, n'avait jamais été appliquée par le passé. L'industrie des pêches de Terre-Neuve s'est vivement opposée dernièrement à cette exigence en précisant qu'il n'y avait pas assez de pêcheurs détenant les brevets requis pour assurer les quarts sur tous les bateaux de pêche. TCSM propose d'offrir un brevet de service d'officier de quart pour les bateaux de pêche d'une jauge brute d'au plus 100. De plus, TCSM n'entreprendra pas de procédures dans le cas où la personne en charge du quart sur un bateau de pêche d'une jauge brute d'au plus 100 n'est pas encore titulaire du brevet requis d'ici au 7 novembre 2010. Le capitaine devra cependant être dûment breveté.

Denis Bélanger explique que les exigences proposées pour l'obtention du brevet de service d'officier de quart de bateaux de pêche seront d'avoir : 12 mois de service avant le 1<sup>er</sup> juillet 2007, en tant que personne en charge du quart sur un navire d'une jauge brute de plus de 15 (LHT de plus de 12 mètres), un certificat FUM A1 et un certificat CRO-CM. Les demandes devront être présentées avant le 1<sup>er</sup> juillet 2017.

*Renaud Sylvestre demande que le nouveau brevet de service d'officier de quart des bateaux de pêche et le nouveau brevet d'officier de bateau de pêche soient valides sur les bateaux jusqu'à 150 tonnes, et non pas 100 tonnes tel que suggéré. Il demande qu'une proposition soit adoptée par le comité à cet effet.*

- *Robert Fecteau demande si la proposition est supportée par tous les membres présents. La proposition est adoptée à l'unanimité. Robert Fecteau mentionne qu'elle sera présentée aux groupes de travail concernés au prochain CCMC.*

---

---

*Monsieur Oneil Bond mentionne que l'exigence d'avoir un capitaine de pêche classe 3 pour un navire d'une jauge brute de plus de 100 est très pénalisante pour cette classe de navires. Il précise que ces navires ont les mêmes équipements et opèrent aux mêmes endroits que les navires d'une jauge brute de moins de 100. Les exigences devraient donc être les mêmes.*

*Monsieur Pierre-Marc Dufresne supporte cet avis et ajoute qu'il devient de plus en plus difficile de recruter du personnel possédant des brevets de capitaines classe 3 et classe 4.*

*Monsieur Jean-Pierre Élément demande que la validité du brevet de capitaine de pêche classe 4 soit augmentée à 150 tonnes.*

- *Denis Bélanger mentionne qu'il n'est pas question pour le moment de réviser la validité du brevet de capitaine de pêche classe 4.*
- *Robert Fecteau précise qu'il existe un processus pour demander une dispense, lorsqu'il est impossible de recruter le personnel qualifié. Il mentionne que les commentaires concernant la validité du brevet de capitaine classe 4 seront notés au compte-rendu.*

Monsieur Bélanger rappelle que les bateaux de pêche requis d'avoir un certificat d'inspection (jauge brute de plus de 15) sont maintenant requis d'avoir un document spécifiant l'effectif minimal de sécurité. Ce document spécifie le nombre minimum de membres d'équipage devant se trouver à bord du navire. Il explique que les navires d'une jauge brute d'au plus 15 ne sont pas tenus d'avoir ce document.

Denis Bélanger précise que l'effectif minimal d'un bateau de pêche d'une jauge brute d'au plus 15 devra être composé d'un capitaine, et si celui-ci ne peut assurer en permanence le quart à la passerelle, d'un officier supplémentaire. Donc, l'effectif minimal sera composé d'une ou de deux personnes.

Pour les navires d'une jauge brute de plus de 15, l'effectif minimal sera composé d'un capitaine, d'une personne supplémentaire, et d'un officier supplémentaire si le capitaine ne peut pas assurer en permanence le quart à la passerelle. Donc l'effectif minimal sera de deux ou de trois personnes.

Pour les navires d'une jauge brute de plus de 15 et qui fonctionnent avec un système établi de deux quarts, l'effectif minimal sera composé d'un capitaine, de deux personnes supplémentaires et d'un officier supplémentaire. Donc l'effectif minimal sera de quatre personnes.

Il est à noter que ces effectifs pourraient être augmentés en fonction des caractéristiques et des équipements des navires.

*Monsieur Renaud Sylvestre mentionne qu'il a reçu le document sur l'effectif minimal pour son navire d'une jauge brute de plus de 100 et que, selon ce document, le nombre minimum de personnes requises à bord est de cinq.*

- *Robert Fecteau mentionne que tous les documents d'effectif minimal pour les bateaux de pêche qui ont déjà été délivrés seront revus et corrigés selon les nouvelles exigences spécifiées par Denis Bélanger, et que des nouveaux documents seront émis. Il précise que le nouvel effectif minimal requis sur le navire de Monsieur Sylvestre sera maintenant de trois personnes.*

Denis Bélanger explique qu'il y aura quelques changements aux exigences concernant la formation en secourisme. Présentement, un pêcheur doit avoir un cours de secourisme avancé en mer valide pour l'obtention d'un brevet de capitaine de pêche classe 1, 2, 3 et 4. Cette formation en secourisme n'a cependant pas à être valide pour le renouvellement d'un brevet.

Selon les exigences actuelles, l'effectif minimal d'un navire de pêche doit comprendre une personne désignée pour prodiguer les premiers soins possédant un cours de formation de secourisme avancé en mer pour les bateaux de pêche effectuant un voyage à proximité du littoral classe 1 ou un voyage illimité, ou un

---

secourisme élémentaire en mer dans les autres cas. Suite aux modifications qui seront apportées, le cours de secourisme élémentaire en mer (16 heures) ou tout cours de secourisme standard reconnu par une province, sera accepté sur les bateaux de pêche qui effectuent des voyages en eaux abritées ou à proximité du littoral, classe 1 ou 2. Le cours de secourisme avancé en mer (31 heures) sera exigé seulement sur des bateaux de pêche qui effectuent des voyages illimités ou pour l'obtention d'un nouveau brevet de compétence.

Monsieur Bélanger précise que les cours de secourisme élémentaire en mer et secourisme avancé en mer auront une validité de 5 ans, contrairement aux cours de secourisme reconnus par une province, qui ont une validité de 3 ans.

#### 4. Propositions de changement sur les systèmes d'aides à la navigation

Par Yves Jacques, technicien à Aides à la navigation de la Garde côtière canadienne à Québec

Yves Jacques explique que le service des Aides à la navigation de la Garde côtière canadienne (GCC) propose d'officialiser des pratiques qui se font déjà depuis quelques années et en introduire d'autres qui semblent logiques et sécuritaires. Ces modifications au système d'aides amèneront une modification aux normes de la Garde côtière qui sera par la suite reflétée dans la publication *Système Canadien d'aides à la navigation*. La GCC cherche à développer de nouveaux outils en intégrant les nouvelles technologies disponibles. Entre autres, ils désirent cautionner l'usage de balises de jour au lieu des marques de jour actuelles sur les aides lumineuses secondaires qui n'ont pas besoin d'être détectées à une distance de plus de 1,5 mille marin durant le jour. Le remplacement des marques de jour surdimensionnées par des balises de jour normalisées permettra d'économiser sur les coûts des constructions et des remises à neuf de nouvelles structures sans affecter le service.

Monsieur Jacques nous informe aussi que des nouvelles aides fixes cardinales ainsi que pour des dangers isolés seront introduites. De plus, la GCC a l'intention de faire une plus grande utilisation de feux diurnes en complément ou en remplacement de certaines marques de jour dans des cas spéciaux. Il décrit les facteurs qui seront pris en considération pour déterminer l'utilisation des feux diurnes et l'établissement des besoins en marques de jour (arrière-plan lumineux, disponibilité d'une source d'alimentation électrique, besoin de perception visuelle, distance de navigation, etc.).

Yves Jacques mentionne qu'il est très important pour la GCC d'informer les clients des changements proposés et d'écouter leurs préoccupations. Afin de bien identifier les impacts des changements proposés, il invite tous les participants à fournir leurs commentaires par courriel à l'adresse suivante : [aidenavquebec@dfo-mpo.gc.ca](mailto:aidenavquebec@dfo-mpo.gc.ca). Il rappelle qu'il est également possible de consulter les niveaux de service de la GCC à l'adresse suivante : [www.ccg-gcc.gc.ca](http://www.ccg-gcc.gc.ca)

*Monsieur Pierre-Marc Dufresne mentionne que la GCC a tout enlevé les aides à la navigation (bouées, alignements) au havre de Rivière-au-Renard. Il soutient que l'absence d'aides peut être acceptable pour les pêcheurs locaux, mais que pour les marins de l'extérieur qui doivent accéder au havre, cela peut devenir risqué, voire même dangereux.*

- *Yves Jacques informe Monsieur Dufresne qu'il transmettra son message à la personne concernée à la GCC (Monsieur Vincent Ouellet) et qu'elle le contactera pour recueillir ses commentaires à ce sujet. Il mentionne qu'il peut être possible de revoir le système d'aides et de fournir les aides appropriés si le niveau de risque le justifie.*

#### 5. Bureau de la sécurité des transports - Une culture de sécurité

Par Jean Gagnon, gestionnaire du Bureau de la sécurité des transports à Québec



---

Jean Gagnon explique que le Bureau de la sécurité des transports (BST) est un des nombreux ministères impliqués dans les transports au Canada et que tous ces ministères ont des mandats bien distincts. Il précise que le BST est indépendant et relève du conseil privé de la Reine. Il y a 235 employés au BST au Canada et on retrouve des bureaux régionaux à Vancouver, Toronto, Gatineau, Québec et Dartmouth.

Jean Gagnon précise que la mission du BST consiste à mener des enquêtes indépendantes sur la sécurité et à faire état des risques reliés au réseau de transport. Le BST publie des rapports maritimes et émet des recommandations, des préoccupations, des avis de sécurité et des lettres d'information sur la sécurité. Il précise que le BST œuvre dans une culture de non-blâme, c'est-à-dire qu'il n'a pas le rôle d'attribuer ni de déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

Monsieur Gagnon souligne l'importance de signaler les événements maritimes (accidents et incidents). Il donne des exemples pour bien expliquer la différence entre un accident et un incident. Il explique la façon de signaler un événement maritime, c'est-à-dire en faisant un rapport à la station de radio-communication maritime (Centre STM) et en complétant le rapport obligatoire du capitaine.

Jean Gagnon mentionne que le BST considère qu'il sera possible de réduire à un niveau acceptable les risques auxquels les pêcheurs sont exposés et diminuer les accidents lorsqu'une véritable culture de sécurité aura été instaurée dans l'industrie des pêches. Il explique qu'une culture de sécurité consiste à assurer une bonne gestion de la sécurité en adhérant à des procédures adéquates et aux meilleures pratiques établies. Les pêcheurs doivent reconnaître que les accidents peuvent être évités. Ils doivent apprendre à gérer le risque à un niveau acceptable et penser sécurité en tout temps. Jean Gagnon rappelle que les accidents se produisent généralement lorsqu'on tend à prendre des raccourcis. Il énumère les critères selon lesquels on peut établir si un risque est acceptable, pour ensuite déterminer les mesures qu'il convient de prendre.

Jean Gagnon invite les participants à consulter le site web du BST pour de plus amples informations à l'adresse suivante : [www.bst-tsb.gc.ca](http://www.bst-tsb.gc.ca)

*Monsieur Pierre-Marc Dufresne demande si un rapport est produit pour chaque incident maritime.*

- *Jean Gagnon répond par la négative, en précisant qu'il y a entre 200 et 250 incidents par année et qu'ils sont seulement vingt enquêteurs pour tout le Canada. Il mentionne qu'en 2008, il y a eu six déploiements et une enquête de réalisée. Auparavant, il y avait des critères fixes afin de déterminer si une enquête était nécessaire, mais maintenant le BST regarde si le problème est systémique, pourrait toucher l'opinion publique ou affecter l'industrie.*

*Monsieur Mario Deraspe demande comment sont nommés les cinq membres du Bureau?*

- *Jean Gagnon lui répond qu'il s'agit de nominations politiques.*

*Monsieur Mario Moreau demande si le BST intervient lorsque des lacunes sont constatées sur des équipements de sécurité, entre autres comme le problème des gants sur les habits d'immersion « Ocean Commander ».*

- *Jean Gagnon mentionne qu'il n'est pas dans le mandat du BST de décider de prendre des actions pour apporter des corrections à certains équipements. Le BST émettra seulement des recommandations.*
- *Simon Pelletier rappelle qu'un Bulletin de la sécurité des navires a été émis concernant le problème des habits d'immersion « Ocean Commander », précisant qu'en rapportant l'habit chez le fournisseur, celui-ci apportera les modifications nécessaires.*

## **6. Service hydrographique du Canada - Produits et services**

Par Michelle Grenier du Service hydrographique de Pêches et Océans à Mont-Joli

---

Michelle Grenier présente les produits du Service hydrographique du Canada (SHC). Elle fait la présentation du Plan de production 2008-2009 en précisant qu'il y a de nouvelles publications disponibles de certaines cartes utilisées par les pêcheurs, soit le Chenal du Bic et les approches, le Havre de Natasquan et les Havres et mouillages de la Côte-Nord. Lors de sa présentation sur le plan de production 2009-2010, Madame Grenier précise que le SHC travaille présentement à la production d'une nouvelle édition de la carte du Havre de Gaspé et de l'Île d'Anticosti. Elle présente aussi le plan de production des annexes graphiques pour 2009-2010.

Madame Grenier rappelle l'importance pour les utilisateurs de vérifier s'ils possèdent la plus récente mise à jour des cartes. Cette vérification peut être effectuée par internet à l'adresse suivante : [www.cartes.gc.ca](http://www.cartes.gc.ca). De plus, il est possible de s'abonner gratuitement à l'adresse suivante : [www.notmar.gc.ca](http://www.notmar.gc.ca) pour recevoir électroniquement les mises à jour des cartes.

Michelle Grenier énumère les lieux où les nouvelles données bathymétriques seront réalisées en 2009. Elle mentionne également que les instructions nautiques seront validées sur le terrain au cours de la prochaine saison.

Madame Grenier explique que les cartes marines électroniques produites par le SHC sont disponibles en deux formats, soit matricielles et vectorielles. Elle donne les spécifications de chacun des formats. Les cartes que l'on retrouve sur les CD matriciels sont des reproductions des cartes papiers, tandis que les cartes se trouvant sur les CD vectoriels contiennent plus d'informations, et il est possible de les mettre à jour par internet.

Michelle Grenier mentionne que la SHC aura un nouveau site web ce printemps, se trouvant à l'adresse suivante : [www.cartes.gc.ca](http://www.cartes.gc.ca). Il sera beaucoup plus facile de naviguer sur ce site et on y retrouvera de nouveaux outils pour trouver les cartes. Elle ajoute que le nouveau catalogue des cartes, bien qu'encore produit en version papier, est disponible en ligne à cette même adresse.

En terminant, Madame Grenier souligne que les données bathymétriques numériques maillées à 500 mètres sont maintenant disponibles gratuitement à l'adresse suivante : <http://public.geoportal.gc.ca/bathyDataBrowser> et que ces données bathymétriques seront prochainement disponibles maillées à 50 mètres.

## 7. Présentations de la Garde côtière canadienne

Par Stacy Dufour, Surveillant du Centre secondaire de sauvetage maritime de la Garde côtière canadienne à Québec

### Radio-Balise de détresse

Stacy Dufour rappelle que depuis le 1<sup>er</sup> février 2009, le signal émis par les radios-balises de détresse (RLS) sur les fréquences 121.5/243.0 Mhz n'est plus reçu sur le système international Cospas-Sarsat et que maintenant seulement le signal émis par les RLS sur la fréquence 406 Mhz sera reçu. Monsieur Dufour précise cependant que cela ne cause pas de problème dans le milieu maritime étant donné que toutes les RLS que nous retrouvons sur les navires utilisent la fréquence 406 Mhz.

Monsieur Dufour souligne l'importance que les RLS soient convenablement inscrites dans le système afin de permettre l'identification précise et rapide du navire en cas de détresse. De plus, il est primordial de s'assurer que les données de la RLS sont à jour. La validation des données peut s'effectuer à l'adresse suivante : [www.sns.gc.ca](http://www.sns.gc.ca).

### Statistiques incidents recherche et sauvetage

Stacy Dufour présente un sommaire des incidents maritimes survenus dans la région du Québec de 2006 à 2008. En 2006, il y a eu 86 incidents impliquant des navires de pêche, ce qui a entraîné 29 vies en danger.

---

En 2007, il y a eu 65 incidents impliquant des navires de pêche, ce qui a entraîné 16 vies en danger. En 2008, il y a eu 76 incidents impliquant des navires de pêche, ce qui a entraîné 28 vies en danger et une vie perdue.

### Consultations publiques sur les niveaux de service 2007

Stacy Dufour nous fait part qu'une analyse des besoins en recherche et sauvetage (SAR) a été réalisée en 2007. À la suite de cette analyse, plus de 55 recommandations ont été formulées concernant l'amélioration des services SAR. Ces recommandations sont regroupées en six catégories : Nord du Canada, modifications du niveau de service, prestations services SAR uniformes, capacité du service SAR, opérations SAR et partenariats SAR. Trente des recommandations nationales s'appliquent au Québec et sept sont spécifiques à la région du Québec. Les prochaines étapes pour la GCC consistent à évaluer le coût de ces recommandations et à les prioriser. Certaines de ces recommandations devraient être mises en place à court terme. Monsieur Dufour précise qu'une des principales recommandations concerne la capacité d'assurer les interventions SAR adéquates sur la Basse-Côte-Nord du Québec du 1<sup>er</sup> mai au 30 novembre. À la suite de cette recommandation, la GCC a décidé de mettre en activité un poste SAR à Kégaska où sera positionné un navire de sauvetage de 47 pieds.

*Monsieur Pierre-Marc Dufresne souligne que le bateau de sauvetage de 47 pieds positionné au poste SAR de Rivière-au-Renard n'est pas adéquat pour les bateaux de pêche de ce secteur car ils sont de fort tonnage et opèrent partout dans le golfe St-Laurent.*

- *Monsieur Dufour précise que la GCC reconnaît ce problème et qu'à cet effet il existe un programme pour introduire des patrouilleurs semi-hauturiers afin de mieux desservir les bateaux de pêche qui effectuent une pêche semi-hauturière.*

*Monsieur Gilles Hubert rappelle l'importance de faire les changements concernant le radio-téléphone ou la radio-balise de secours lorsqu'un navire est vendu ou change de propriétaire.*

*Monsieur Jocelyn Jalbert mentionne qu'il est déplorable de constater que les services de la GCC ne sont pas toujours offerts dans les deux langues officielles dans les provinces de l'Atlantique.*

## 8. La réglementation - La longueur des bateaux de pêche

Par Guy Anderson, inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada à Rimouski

Guy Anderson fait une présentation sur les différentes longueurs de bateaux utilisées dans les règlements applicables aux navires de pêche découlant de la Loi de la marine marchande du Canada (LMMC) ainsi que dans la Politique d'émission des permis pour la pêche commerciale dans l'est du Canada pour le MPO. Le « Règlement sur les abordages » réfère à la longueur hors-tout (LHT) d'un navire. Dans le « Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche », la longueur utilisée est la longueur spécifiée au certificat d'immatriculation et désigne la distance à partir de la partie supérieure de l'étrave jusqu'à l'avant de la meche du gouvernail. Dans le nouveau « Règlement proposé sur la sécurité des bateaux de pêche », la longueur utilisée sera la LHT. Cette longueur inclut les structures permanentes importantes telles que les tablettes arrières et les structures qui peuvent exercer une force additionnelle sur les bateaux, telles que les bulbes, ainsi que toute structure qui contribuerait à augmenter la capacité de transport de charge du navire. La politique d'émission des permis pour la pêche commerciale dans l'est du Québec utilise elle aussi la LHT. Les plates-formes qui se prolongent vers l'arrière comme les tablettes sont aussi incluses, mais les structures avant telles que les bulbes ne sont pas incluses.

*Monsieur Émilien Dorion rappelle qu'il avait été demandé à Transports Canada et au MPO d'harmoniser leurs définitions de la longueur hors-tout, afin de ne pas créer d'ambiguïté.*

- *Guy Anderson précise que les définitions de longueur sont malheureusement différentes d'un règlement à l'autre et qu'il serait très difficile d'harmoniser toutes ces définitions. Il rappelle qu'il*

---

---

*est toujours très important, avant d'entreprendre des modifications, de vérifier la définition de longueur dans les règlements applicables.*

- *Robert Fecteau mentionne qu'il serait effectivement complexe de s'entendre sur une seule définition de la longueur. Il s'engage cependant à rappeler au groupe de travail national sur la sécurité des bateaux de pêche que la définition de LHT utilisée par la GPA du MPO est différente de celle de TC et n'inclut pas les bulbes.*
- *Jean Gagnon rappelle que l'un des buts recherché lors dans la réforme réglementaire était de simplifier les exigences. Le fait que deux ministères utilisent la même longueur avec des définitions différentes va à l'encontre de ce principe.*
- *Raynald Gosselin de la GPA du MPO précise que les règlements de TC et du MPO n'ont pas les mêmes objectifs. Pour le MPO, le bulbe n'est pas considéré dans la LHT car il n'augmente en rien la capacité de pêche du navire.*

*Monsieur Allen Cotton demande de confirmer que les tablettes sont bel et bien incluses dans la LHT utilisée par la GPA du MPO.*

- *Raynald Gosselin confirme que les tablettes sont incluses.*

## **9. Mise à jour - Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche**

Par Guy Anderson, inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada à Rimouski

Guy Anderson fait le point sur le projet de réforme du « Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche ». L'ébauche du règlement qui a été remis aux participants sera distribuée au CCMC national au printemps 2009. Des instructions de rédaction ont été préparées et le règlement sera bientôt rédigé dans sa forme finale. Les services conseils du gouvernement réaliseront prochainement l'analyse coûts/avantages du projet de règlement.

Monsieur Anderson explique que les bateaux de plus de 24 mètres qui sont exploités comme navires usines ou pour l'aquaculture ne seront pas visés par ce règlement et qu'ils seront considérés comme des navires de charge. Il mentionne que le nouveau règlement est axé sur le rendement et qu'il comporte l'utilisation de lignes directrices. Celles-ci indiqueront une approche recommandée pour atteindre l'objectif de rendement visé. D'autres moyens pour atteindre le même objectif de rendement pourront être utilisés s'ils offrent un degré égal de sécurité. Le Règlement comprend les exigences de conception, de construction, d'équipement et d'exploitation des bateaux de pêche.

Guy Anderson explique qu'il y aura trois options pour l'évaluation de la stabilité des bateaux de pêche. Une première option touchera les bâtiments traditionnels à risque très faible. Certains groupes de bateaux de pêche qui effectuent des opérations à faible risque pourront faire une demande à Transports Canada afin d'être reconnus comme tels. S'ils obtiennent une telle reconnaissance, ces navires ne seront pas tenus de présenter de données sur la stabilité. Ils devront cependant respecter les activités et les opérations qui avaient été indiquées dans la demande. De plus, ils devront rencontrer certaines exigences de base qui demeureront applicables telles que le tirant d'eau maximal recommandé et la hauteur d'envahissement minimale.

Monsieur Anderson précise que la deuxième option consistera en une analyse simplifiée de la stabilité pour les bateaux à faible risque. Ces bateaux auront le choix, dépendamment de leur longueur, de certaines normes pour faire l'évaluation de leur stabilité : LHT d'au plus 9 mètres : TP1332 ou la norme ISO 12217-1, LHT de plus de 9 mètres mais d'au plus 15 mètres : Critères simplifiés de TC ou critères ISO ou critères de l'OMI, LHT de plus de 15 mètres et d'au plus 24 mètres : Section 3 du Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche ou TP7301 ou critères de l'OMI.

---

La troisième option touchera les navires qui rencontrent un facteur de risque ayant un impact sur la stabilité. Pour ces navires, une analyse complète de la stabilité devra être présentée. Guy Anderson rappelle cependant que la mise en application de ces nouvelles exigences en matière de stabilité se fera graduellement suivant un calendrier de conformité.

Monsieur Anderson explique que selon le nouveau règlement, chaque bateau de pêche se verra assigner une charge maximale ou un franc-bord minimum, qui sera indiqué par une marque sur le côté du bâtiment. Cette marque servira d'outil de sensibilisation et renseignera les équipages et les capitaines sur les limites de sécurité de leur bâtiment. La conformité de la marque sera recommandée mais non-obligatoire.

*Monsieur Alain Arseneau est inquiet de constater que selon le calendrier de conformité, un bateau identifié à risque élevé qui opère en eaux abritées pourrait avoir jusqu'à 48 mois avant de faire une évaluation de stabilité.*

- *Guy Anderson mentionne que le calendrier présenté est préliminaire et qu'il a pour but de donner un certain temps au propriétaire afin de se conformer.*
- *Robert Fecteau précise que dans un cas où un risque élevé serait identifié, des actions immédiates pourraient être demandées et cela même si le calendrier accorde 48 mois.*

*Monsieur Émilien Dorion demande si des livrets de stabilité seront exigés pour des bateaux âgés de plus de 20 ans et qui n'ont jamais eu aucun problème lié à la stabilité.*

- *Guy Anderson mentionne que c'est l'évaluation des facteurs de risque qui déterminera si un livret de stabilité sera requis et c'est l'inspecteur de TC, avec le propriétaire, qui évaluera les facteurs de risque applicables.*
- *Robert Fecteau rappelle que pour les navires à très faible risque, une évaluation de la flotte pourra être effectuée et présentée à TC. Il souligne que les inspecteurs de TCSM travailleront conjointement avec les pêcheurs afin de les aider à présenter leurs demandes.*

*Monsieur Pierre-Marc Dufresne se demande qui avisera le propriétaire d'un navire de pêche des exigences qu'il devra rencontrer en matière de stabilité.*

- *Robert Fecteau mentionne qu'un des principaux mandats de TCSM est d'informer et de faire l'éducation des divers clients. À cet effet, les inspecteurs de TCSM seront très présents afin d'assister et de guider les propriétaires dans l'interprétation des nouvelles exigences applicables.*

*Monsieur Mario Deraspe demande si ce sera les inspecteurs de TCSM qui identifieront la limite de charge et l'endroit où la marque doit être apposée sur la coque.*

- *Guy Anderson répond que les inspecteurs de TCSM seront habilités à le faire, ainsi que les consultants et architectes navals. Le propriétaire aura le choix.*

*Monsieur Mario Deraspe exprime son scepticisme à l'effet que ces nouvelles exigences seront aussi appliquées dans les provinces maritimes. Il demande que le Québec soit traité équitablement face aux autres provinces. Il rappelle qu'il existe toujours un grand manque d'harmonisation dans l'application des règlements entre le Québec et les Maritimes.*

- *Simon Pelletier mentionne que le nouveau règlement qui comporte des lignes directrices est beaucoup plus simple à comprendre et laisse moins de place à l'interprétation, ce qui favorisera grandement l'harmonisation entre les régions.*

---

*Monsieur Yan Bourdages demande où sera placée la marque indiquant la limite de charge pour un navire qui possède un livret de stabilité complet.*

- *Guy Anderson répond que cette marque sera appliquée au tirant d'eau correspondant à la pire condition de chargement spécifiée dans le livret de stabilité.*

*Monsieur Nicol Desbois mentionne que la marque n'est pas vraiment utile pour un navire qui possède un livret de stabilité complet.*

- *Guy Anderson précise que TCSM désire que tous les navires de pêche aient une marque.*

*Monsieur Jean-Félix Leblanc demande si les constructeurs auront un préavis acceptable avant la mise en force du nouveau règlement, afin d'ajuster la conception de leurs navires en conséquence.*

- *Guy Anderson mentionne que le règlement devrait entrer en force en 2010.*
- *Robert Fecteau précise que des rencontres seront organisées au Québec avec les constructeurs et les consultants maritimes avant la mise en force du règlement, afin de s'assurer que les nouvelles exigences sont bien comprises et intégrées.*

## **10. Nouvelle formation - Gestion de timonerie pour navires de pêche**

Par Gérard LeDiscorde, enseignant à l'École des pêches et de l'aquaculture du Québec à Grande-Rivière

Michel Larrivée, directeur adjoint à la formation à l'École des pêches et de l'aquaculture du Québec (ÉPAQ), présente Gérard LeDiscorde, enseignant à la même école. Monsieur Larrivée souligne que l'ÉPAQ est très impliquée dans le développement d'une culture de sécurité chez les marins pêcheurs du Québec et que le travail de Monsieur LeDiscorde y contribue grandement.

Gérard LeDiscorde présente un nouveau cours qu'il a développé sur la Gestion de timonerie pour les bateaux de pêche. Il rappelle que bien des accidents se produisent à bord des bateaux de pêche car la personne responsable n'a pas perçu le danger ou n'a pas pris la bonne décision pour l'éviter. Cette capacité d'évaluation et de réaction face à un danger ne peut être enseignée seulement que par la théorie. Le simulateur de navigation de l'ÉPAQ permet de placer le responsable de timonerie en situation de risque et d'évaluer ses réactions.

Monsieur LeDiscorde précise que le cours est basé sur un questionnaire qui comporte une soixantaine de mises en situation. Pendant le cours, les étudiants doivent aussi analyser deux rapports d'accidents et répondre à des questionnaires s'y rattachant.

Après une révision des règles de base relatives à la conduite des bâtiments, les étudiants doivent réaliser trois exercices sur le simulateur de navigation Transas. À la fin de la formation, les étudiants doivent compléter un examen sur simulateur pour démontrer leurs acquis.

Le succès du candidat est souligné par la remise d'un certificat délivré par l'ÉPAQ. Ce cours d'une durée de quinze heures a été intégré au DEP de pêche professionnelle, mais pourrait être donné séparément à des groupes.

Par la suite, Gérard LeDiscorde nous invite à visionner un document audio-visuel, dans lequel on peut observer une simulation d'abordage d'un bateau de pêche et l'évacuation de l'équipage. Ce document a été préparé dans le but de venir appuyer les cours de FUM. Le matériel audio-visuel normalement utilisé dans les cours de FUM est malheureusement désuet et doit être actualisé.

*Robert Fecteau félicite Monsieur LeDiscorde pour son travail et la qualité du matériel audio-visuel. Il mentionne que le cours de Gestion de timonerie cadre parfaitement dans la vision d'une culture de sécurité.*

---

---

*Jean Gagnon est heureux de constater que l'ÉPAQ utilise des outils modernes comme le simulateur de navigation afin d'enseigner aux pêcheurs une gestion de risques adéquate.*

## 11. Santé et sécurité à bord des bateaux de pêche

Par Marcel-Aimé Boulet et Michel Castonguay de la CSST Gaspésie/Iles-de-la-Madeleine

Marcel-Aimé Boulet présente le volet prévention dans le secteur des pêches du régime québécois de la santé et de la sécurité du travail. Il explique que la CSST a un rôle d'assureur public et qu'à cet effet, elle indemnise les travailleurs à la suite d'accidents ou de maladies professionnelles.

Monsieur Boulet précise que la mission de la CSST est de prévenir les accidents et les maladies du travail. Pour ce faire, elle soutient les travailleurs et les employeurs afin d'éliminer les dangers et réalise des inspections des lieux de travail afin de s'assurer de la conformité de ses lois et règlements. À la suite de ces inspections, elle peut exiger la correction de situations dangereuses.

Marcel-Aimé Boulet mentionne que l'implication de la CSST dans le secteur des pêches est relativement récente. Cette implication provient d'un transfert de juridiction entre le fédéral et le provincial, qui est survenu au cours des années 1990. Comme la CSST ne dispose d'aucun règlement applicable à la santé et sécurité à bord des bateaux de pêche, ils ont décidé de développer un guide.

Michel Castonguay présente le guide en santé et sécurité à bord des bateaux de pêche de la CSST. Il explique que ce guide a été élaboré en concertation avec plusieurs intervenants du milieu et qu'il permettra aux employeurs et travailleurs d'avoir une orientation sur les mesures de sécurité.

Monsieur Castonguay mentionne que le guide a été distribué à tous les pêcheurs inscrits à la CSST et à plusieurs organismes. Il précise qu'il est téléchargeable à partir du site web : [www.csst.qc.ca](http://www.csst.qc.ca). Il présente le contenu du guide et mentionne que sa réception par les clients a été très positive.

En terminant, Michel Castonguay donne l'exemple d'un accident qui est survenu lors de la première mise à l'eau des casiers en début de saison, à bord d'un homardier. Il explique les constatations qu'ils ont réalisées lors de l'enquête et mentionne que le rapport de la CSST sur cet accident sera présenté en comité afin de recueillir les commentaires de l'industrie.

*Robert Fecteau explique que la ligne est parfois mince entre la juridiction de TCSM et la CSST. Il souligne cependant que les deux organismes travaillent ensemble afin de bien définir les juridictions respectives de chacun et de s'entendre sur les interventions à effectuer. Un protocole d'entente entre TCSM et la CSST est d'ailleurs en voie d'être élaboré.*

## 12. Questions diverses

Aucune.

## 13. Conclusion

Michel Boulianne, directeur régional de la Sécurité maritime de Transports Canada, Robert Fecteau et Stacy Dufour adressent un mot de remerciement à tous les partenaires et participants.

## Suivis à apporter

Réunir le conseil de direction dans les prochaines semaines pour développer une stratégie afin d'inciter les représentants du Québec à assister aux CCMC qui se tiennent en novembre et mai de chaque année à Ottawa.	<b>Robert Fecteau</b>
Maintenir la pression sur le groupe de travail national sur la sécurité des bateaux de pêche afin de maintenir le seuil à 15 mètres.	<b>Robert Fecteau et Simon Pelletier</b>
Rappeler au groupe de travail national sur la sécurité des bateaux de pêche que la définition de longueur hors-tout (LHT) utilisée par la GPA du MPO est différente de celle de TC, et qu'il serait préférable d'harmoniser les deux longueurs.	<b>Robert Fecteau et Simon Pelletier</b>
Rendre valide le nouveau brevet de service d'officier de quart des bateaux de pêche et le nouveau brevet d'officier de bateau de pêche sur les bateaux jusqu'à 150 tonnes, et non pas 100 tonnes tel que suggéré. (proposition de Renaud Sylvestre).	<b>Denis Bélanger</b>
Revoir et corriger, selon les nouvelles exigences spécifiées par Denis Bélanger, les documents d'effectif minimal pour les bateaux de pêche qui ont déjà été délivrés	<b>TCSM</b>
La GCC devra contacter Monsieur Pierre-Marc Dufresne pour recueillir ses commentaires au sujet des aides à la navigation du havre de Rivière-au-Renard.	<b>Yves Jacques</b>