

COMPTE RENDU

de la septième réunion annuelle du comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche Région du Québec

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

DATE : 16 février 2012

LIEU : Hôtel Rimouski, Centre des congrès, 225, boul. René-Lepage Est, Rimouski (Québec)

PARTICIPANTS :

Anglehart, Roland <i>Pêcheries Junior inc.</i>	Côté, Réjean <i>Pêcheurs de crevettes de Matane</i>	Fraser, Jean-François <i>Navigation Maluje inc.</i>	Nadeau, Paul
Arsenault, Lisa <i>Transports Canada</i>	Cotton, Allen	Gagnon, Pierre	Nicolas, Marylène <i>ÉPAQ</i>
Arsenault, Serge <i>Pêcheries Serge-Luc</i>	Coulombe, Francis <i>Merinov</i>	Gascon, Julie <i>Transports Canada</i>	O'Connor, Bertrand <i>Pêcheurs de crevettes de Gaspé</i>
Baumelle, Cédric <i>Transports Canada</i>	D'Amours, Éric <i>Transports Canada</i>	Grenier, Jessica <i>Transports Canada</i>	Parent, Carl <i>Pêcheurs de crevettes de Gaspé</i>
Beaudoin, Robert <i>Transports Canada</i>	D'Amours, Marie-France <i>IRSST</i>	Grenier, Marc <i>CSST</i>	Parent, Robert <i>Gestion GR Bic inc.</i>
Bélanger, Denis <i>Transports Canada</i>	Deraspe, Mario <i>APPIM</i>	Hubert, Gilles <i>Transports Canada</i>	Pelchat, Francine <i>Transports Canada</i>
Bernatchez, Claudio <i>Comm. scolaire des Chic-Chocs</i>	Desbois, Nicol <i>Pêcheries Nicol Desbois</i>	Jalbert, Isabelle <i>ÉPAQ</i>	Pelletier, Simon <i>Transports Canada</i>
Bernier, Laurent <i>Transports Canada</i>	Desbois, Daniel <i>Crabiers gaspésiens</i>	Jalbert, Jocelyn <i>Navigation Jalbert et fils</i>	Plourde, Yoland <i>ÉPAQ</i>
Berthelot, Joël <i>R.P.P.S.G.</i>	Desgagnés, Éric <i>Transports Canada</i>	Jalbert, Pierre-André <i>Navigation Jalbert et fils</i>	Poirier, Alain <i>Garde côtière canadienne</i>
Boulay, Alcide <i>Morutiers de la Gaspésie</i>	Dorais, Robert <i>Pêches et Océans</i>	Joncas, Jeannot <i>Pêcheurs de crevettes de Gaspé</i>	Poisson, Marc-André <i>BST</i>
Bourgeois, Roberto <i>Commission scolaire des Îles</i>	Dorion, Émilien <i>R.P.P.S.G.</i>	Landry, René <i>Crabiers zone 17</i>	Polychuck, Éric <i>Conseil de bande de Gesgapegiag</i>
Bourgeois, Yves <i>M.A.P.A.Q.</i>	Doucet, René <i>Doucet et fils inc.</i>	Langford, Michelle <i>Merinov</i>	Richard, Jean-Guy <i>Université Laval</i>
Breton, Bernard <i>BST</i>	Doucet, Olivier <i>Doucet et fils inc.</i>	Langlois, Rodrigue <i>Capitaines propriétaires de la Gaspésie</i>	Ross, Denis <i>Pêcheurs de crevettes de Matane</i>
Burke, David	Doucet, Richard <i>Doucet et fils inc.</i>	Lavoie, Mario <i>Transports Canada</i>	Roussy, Marcel <i>Morutiers de Gaspé</i>
Campeau, Carole <i>Groupe Océan</i>	Dubé, Simon-Pierre <i>BAPAP</i>	Leblanc, Camil <i>Entreprises Léo Leblanc</i>	Servant, Denis <i>Service d'évaluation maritime</i>
Cantin, Pierre <i>Pêcheurs de crevettes de Matane</i>	Dufour, Stacy <i>Garde côtière canadienne</i>	Leblanc, Steeve <i>Services maritimes</i>	Servant, Josyanne <i>Nicomer</i>
Castonguay, Michel <i>CSST</i>	Duguay, Denis <i>Pêcheries J.R. Duguay</i>	Leclerc, Pierre-Paul <i>Conseil de bande de Betsiamites</i>	Stevens, Annick <i>Morutiers de Gaspé</i>
Charbonneau, Marc <i>Transports Canada</i>	Duguay, Gilles <i>R.P.P.S.G.</i>	Lecours, Deny <i>Transports Canada</i>	Sylvestre, Renaud <i>Comm. scolaire des Chic-Chocs</i>
Chouinard, Raoul <i>Pêcheurs du havre polyvalent de Ste-Anne-des-Monts</i>	Dupuis, Vincent <i>Capitaines propriétaires de la Gaspésie</i>	Lefebvre, Daniel <i>Garde côtière canadienne</i>	Syvrais, Mario <i>Crabiers gaspésiens</i>
Nicolas Chouinard <i>Pêcheurs du havre polyvalent de Ste-Anne-des-Monts</i>	Dupuis, Mario	Mailloux, Marcel <i>Industrie Océan</i>	Thibault, Geneviève <i>Transports Canada</i>
Cormier, Marcel <i>R.P.P.I.M.</i>	Fecteau, Robert <i>Transports Canada</i>	Metallic, Christopher <i>Listuguj Commercial Fisheries</i>	Tremblay, Michel <i>Merinov</i>
Côté, Yannick <i>Pêcheries Floran Côté</i>	Fortin, Lydia <i>Morutiers de la Gaspésie</i>	Monger, Ken <i>Transports Canada</i>	Turcotte, Marie-Pier <i>Merinov</i>
Côté, Florian <i>Pêcheries Floran Côté</i>	Fortin, Christian <i>CSST</i>	Montreuil, Sylvie <i>Université Laval</i>	Vigneault, Guy <i>Pêcheries Shipek</i>
Côté, Yves <i>Pêcheurs de crevettes de Matane</i>			Vigneault, Serge <i>M.A.P.A.Q.</i>

Début de la réunion : 8 h 30

1. Mot de bienvenue

Par Daniel Lefebvre, Surintendant, Garde côtière canadienne, et Robert Fecteau, Gestionnaire de Transports Canada, Sécurité maritime (TCSM)

En l'absence du coprésident du comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche, André Audet, Daniel Lefebvre souhaite la bienvenue aux nombreux participants à la septième réunion annuelle du comité permanent de la région du Québec sur la sécurité des bateaux de pêche et les remercie pour leur participation. Il rappelle que la réunion est un forum qui permet aux personnes présentes de s'exprimer sur leur réalité et sur les services qui leur sont offerts. Il cède la parole à Robert Fecteau, président du comité permanent, et aussi le gestionnaire de première responsabilité quant au dossier de la sécurité des bateaux de pêche.

Monsieur Fecteau présente Simon Pelletier, inspecteur de la Sécurité maritime au Centre de services de Gaspé. Il mentionne que celui-ci est très impliqué dans le domaine des pêches par son rôle d'inspecteur de première responsabilité pour les questions reliées à la sécurité des bateaux de pêche; il représente la région du Québec en tant que membre du groupe de travail national au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC).

Robert Fecteau explique les règles d'usage et le déroulement de la journée. Il présente l'ordre du jour préalablement approuvé par le conseil de direction. Il en profite pour dire aux associations de pêcheurs de passer le mot à leurs membres : s'ils veulent recevoir l'information relative aux réunions du comité permanent, ils doivent faire parvenir leur adresse courriel à Transports Canada. Advenant l'absence d'une adresse courriel, les intéressés connaissent sûrement dans leur entourage quelqu'un qui possède un lien Internet. Sinon, TCSM pourra leur faire parvenir l'information par la poste sur demande seulement. Cette procédure vise à éliminer les envois massifs par voie postale, qui sont très coûteux et peu écologiques.

M. Fecteau informe les participants que dans l'hôtel se trouve un centre mobile de Transports Canada, l'examineur Mario Lavoie étant à la disposition des participants pour répondre à leurs questions. On peut même délivrer et renouveler les brevets. Il souligne la présence de M. Marc-André Poisson, directeur des enquêtes marines au Bureau de la sécurité des transports (BST), ainsi que M^{me} Julie Gascon, directrice de la surveillance réglementaire des bâtiments canadiens. Il s'excuse au nom de messieurs Donald Roussel et Michel Boulianne, qui, en raison d'une modification à l'horaire, n'ont pu être présents.

Cela dit, M. Fecteau fait mention de la présence d'un nouveau partenaire dans le milieu des pêches, soit le Groupe Océan, qui a demandé à participer à la rencontre. Cela dit, il fait part aux participants de changements mineurs à l'ordre du jour. Il dit être sans nouvelles au sujet du point présenté en fin d'après-midi par le Conseil canadien des pêcheurs professionnels. Aussi, par souci pour l'environnement, aucune copie papier des présentations PowerPoint n'a été préparée. Les intéressés pourront néanmoins en faire la demande.

2. Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche – Suivi de la réunion de 2011

Par Robert Fecteau, Gestionnaire, TCSM

Robert Fecteau mentionne que le compte rendu de la réunion du 16 février 2011, qui se trouve dans la pochette remise aux participants, a été approuvé par le conseil de direction. Quant au suivi de la précédente réunion, il précise qu'il y avait eu deux résolutions adoptées : la première concernait l'élimination des exigences pour l'examen médical pour l'obtention ou le renouvellement d'un brevet de capitaine classe 4; la seconde suggérait d'augmenter la validité des brevets de classe 4 jusqu'à 150 tonnes. Ces deux résolutions ont été présentées à Ottawa au comité national. À cet égard, deux très bonnes nouvelles doivent être annoncées, ce qui sera fait par Denis Bélanger plus tard dans la journée.

Le compte rendu de la précédente réunion a été présenté par Simon Pelletier au dernier CCMC à Ottawa en novembre 2011. De plus, les commentaires obtenus lors de l'atelier de travail du 12 février 2011 ont été déposés auprès du groupe de travail chargé d'élaborer le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*.

L'avenir du comité permanent

Robert Fecteau aborde ensuite un sujet délicat : l'avenir du comité permanent de la région du Québec sur la sécurité des bateaux de pêche. Il précise d'entrée de jeu que le comité est désormais reconnu comme un modèle à l'échelle nationale par toutes les autorités, à tel point que les autres provinces sont invitées à faire de même. Il explique que depuis 2006, cette initiative n'a cessé de prendre de l'ampleur, devenant progressivement la voie officielle en matière de sécurité pour l'industrie des pêches. « Quand on présente vos demandes à Ottawa, on reçoit une oreille très attentive et on en voit souvent les résultats. » Il explique que le comité a permis beaucoup de réseautage et que l'on constate que c'est au Québec que les pêcheurs sont les mieux informés et que leur niveau de conformité est plus élevé qu'ailleurs au pays.

« Seul côté négatif, poursuit M. Fecteau : si la tendance se maintient, on risque de voir ce comité disparaître dans les prochaines années. Trois principaux facteurs m'amènent à le croire : 1) l'accessibilité de l'information; 2) le financement; 3) la structure du comité. »

Accessibilité à l'information

M. Fecteau informe les participants que depuis que les règles d'accès à l'information ont changé, 90 % de l'information se trouvant sur la page Internet du comité créée en 2007 sur le site de Transports Canada a disparu. « C'est un problème majeur si on ne peut mettre l'information à la disposition des membres de l'industrie. Le caractère public du comité doit rester. Nous sommes à la recherche de solutions, résume M. Fecteau. Je suis à la recherche d'un groupe qui serait prêt à héberger toute l'information émanant du comité permanent, car il faut trouver une façon de rendre ça accessible. » Il invite les intéressés à le contacter. « Le comité n'appartient pas au gouvernement canadien, mais aux membres de l'industrie, l'information leur appartient. On va trouver une solution! »


Financement du comité

L'autre problème, majeur, poursuit M. Fecteau, c'est le financement du comité, dont le fonctionnement requiert des coûts relativement importants. « On aide notamment les gens des régions éloignées pour les frais d'avion, etc. Jusqu'à maintenant, le financement est assuré par le gouvernement fédéral, à 70 % du budget local à Rimouski, ainsi que par la GCC (30 %), que je remercie d'avoir accru sa contribution. Sauf qu'on connaît présentement une rationalisation des dépenses de l'État. Je suis donc un peu inquiet pour l'avenir du comité malgré sa notoriété et l'appui de nos dirigeants à Ottawa. On est passés bien près de ne pas pouvoir tenir la présente réunion. Je présume que ça ne s'améliorera pas dans les prochaines années et que nous devons trouver d'autres sources de financement et d'autres partenaires. Il faudra penser autrement. Ce serait dommage que ce comité disparaisse. »

Structure du comité


Troisième problème, la structure du comité est concentrée à Rimouski. « C'est nous qui tenons tout ça à bout de bras, dit-il. Si nous ne sommes plus là, qui va le faire? Je pense qu'il faut revoir la structure du comité, et je rêve d'une implication accrue de l'industrie. Pour maintenir le comité, il faudra en repenser la structure, le financement, le mode de transmission de l'information. Désirez-vous maintenir le comité permanent vivant?


Êtes-vous prêts à donner au conseil de direction le mandat d'explorer différentes solutions? »

 **Jocelyn Jalbert:** Les autres comités sont-ils confrontés aux mêmes problèmes de financement? M. Fecteau répond que ces autres comités sont surtout supportés par l'industrie et que celui du Québec est presque unique en son genre. Il répète que la structure fonctionne, mais qu'elle peut tomber si l'un de ses deux éléments fondamentaux fait défaut.

M. Jalbert transmet les remarques qu'il a entendues souvent de pêcheurs qui déploreraient que les dates des réunions du comité permanent soient en conflit avec la tenue d'autres comités. « Peut-on espérer, conclut-il, une meilleure synchronisation dans les prochaines années? »

M. Fecteau demande à tous de toujours réserver la semaine du 16 février de chaque année pour le comité permanent. « La plupart des partenaires le comprennent, sauf peut-être Pêches et Océans Canada. » Il invite Daniel Lefebvre à faire pression sur Pêches et Océans pour régler les conflits d'horaire et rappeler au Ministère l'importance de la présence de ses représentants. « Nous aurions probablement eu une vingtaine de pêcheurs de plus s'ils n'avaient pas dû participer à une autre réunion le même jour. »


 **Isabelle Jalbert, ÉPAQ** : L'intervenante dit appuyer la proposition visant à poursuivre l'action du comité permanent, d'autant plus que son organisme est disposé à héberger l'information relative aux travaux du comité, même pour les personnes qui n'ont pas Internet (dans la publication Pêche Impact). Elle suggère d'utiliser la technologie de visioconférence pour épargner les frais pour les participants des régions éloignées. Quant à la fragilité de la structure, elle ajoute que l'ÉPAQ est prête à s'impliquer dans divers services. M. Fecteau répond que ce soutien est très apprécié. « C'est ce que je veux entendre, des partenaires qui veulent s'impliquer et contribuer à la bonne marche du comité afin qu'il soit encore plus efficace. Je ne baisserai pas les bras dans ce dossier. Amenez vos idées, quelles qu'elles soient. »

 **Paul Nadeau** : L'intervenant croit lui aussi qu'une planification plus judicieuse des différentes rencontres des ministères serait de nature à réduire les coûts. Il déplore lui aussi l'absence de Pêches et Océans Canada. Monsieur Fecteau répond qu'il écrira à l'ensemble des partenaires afin de mieux coordonner les différentes réunions au programme. Il rappelle que M. Nadeau sait de quoi il parle, puisqu'il vient de la Basse-Côte-Nord.

M. Fecteau informe les participants que lors de sa réunion de décembre, le conseil de direction a décidé d'instituer un prix annuel reconnaissant les pratiques exemplaires de l'industrie en matière de santé et sécurité, ainsi que de protection de l'environnement.

Un colloque tous les quatre ans

Autre grand rêve de M. Fecteau, un projet rassembleur pour la communauté des pêches : tenir, aux trois ou quatre ans, la réunion du comité permanent sous forme d'un colloque de deux jours pour l'industrie des pêches, incluant un espace d'exposition et des ateliers de travail, de formation et d'information. Les membres seront consultés au moyen d'un sondage. « Chaque profession a son colloque, pourquoi pas les pêcheurs du Québec? »

 **Un intervenant non identifié** suggère de mieux définir éventuellement le rôle joué par chacun des partenaires du monde des pêches.

3. Recherche et sauvetage

Par Stacy Dufour, Responsable régional sauvetage maritime, Garde côtière canadienne et Daniel Lefebvre, Surintendant, Garde côtière canadienne

Monsieur Dufour procède à sa présentation (document joint). Il cède ensuite la parole à son collègue Daniel Lefebvre. M. Joël Berthelot veut savoir où les tableaux PowerPoint sont disponibles. Monsieur Fecteau répond qu'il suffit d'en faire la demande par courriel. L'intervenant suggère aussi d'envoyer les présentations par courriel lorsque c'est possible. M. Fecteau préfère l'envoi sur demande seulement, car la gestion de tels envois à un grand nombre de personnes est complexe. M. Lefebvre répond que la Garde côtière a un site Internet (www.marinfo.gc.ca) dans lequel beaucoup d'informations sont mises à la disposition des navigateurs, incluant la présentation de Stacy Dufour.

M. Lefebvre présente les défis et enjeux de la Garde côtière pour 2012-2013 en ce 50^e anniversaire de l'organisation.

☞ **M. Mario Deraspe**, pêcheur des Îles-de-la-Madeleine, veut savoir s'il est exact que la fermeture du Centre de recherche et sauvetage de Québec aurait été retardée. M. Lefebvre répond que c'est l'information qui est véhiculée pour l'instant. Pour sa part, Stacy Dufour explique que deux semaines avant la rencontre, on a annoncé que la couverture ouest du centre sera transférée à Trenton au printemps 2013 et que le territoire de l'est le serait à l'automne 2012. Le projet rencontrerait des problèmes d'infrastructures et de recrutement, d'où ce délai variant entre six mois et un an.

4. L'analyse des parties 3 et 4 du nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*

Par Simon Pelletier, Inspecteur, TCSM

Robert Fecteau rappelle l'importance de consulter les membres de l'industrie à ce sujet, car il est d'avis que ce règlement proposé renferme certaines exagérations qui pourraient entraîner des coûts de construction excessifs pour les nouveaux navires.

Avant de procéder à sa présentation, Monsieur Pelletier tient à remercier Michel Noël et les participants de l'atelier de février 2011 pour les commentaires formulés, qui ont été déposés au comité national et qui seront, selon Ottawa, pris en considération. Il précise que ceux qui ne sont pas sur la liste d'envoi peuvent contacter Kevin Monahan pour le demander.

☞ Un intervenant demande si la tuyauterie de plastique sera acceptée. M. Pelletier répond que ce sera permis pour les bateaux de moins de 50 pieds de longueur.

☞ **Allen Cotton** fait remarquer que si le plastique est accepté en bas de 50 pieds, est-il refusé pour les plus de 65 pieds dans les autres provinces? Simon Pelletier répond qu'il a déjà vu de la tuyauterie de plastique, mais que dans le règlement actuel, c'est totalement exclu; sur les bateaux de pêche, c'est de l'acier ou l'équivalent. L'intervenant demande si un jour, tout sera uniforme partout au Canada, ce à quoi Robert Fecteau répond qu'il s'est toujours engagé à ce que les inspecteurs ne soient pas plus exigeants que dans les Maritimes afin de ne pas pénaliser les pêcheurs québécois par rapport à ceux des autres provinces. M. Pelletier ajoute que le Canada étant un grand pays, il y aura toujours des différences régionales. « Je ne pense pas qu'au Québec, on va accepter de la *hose* rouge comme circuit d'incendie dans la salle des machines. » Robert Fecteau dit que ce serait un point intéressant à soulever lors de la présentation de Julie Gascon.

☞ **Émilien Dorion** demande des précisions sur l'article 3207 (valves et clapets de non-retour contrôlés au-dessus du pont). M. Pelletier précise que cela concerne les bateaux de 40 à 50 pieds et que dans le nouveau règlement proposé, toutes les décharges doivent être munies de clapets de non-retour au-dessus du pont en cas d'invasion d'eau dans la salle des machines. Quant à l'article 4216, il touche les bateaux de plus de 30 pieds.

☞ **René Landry** raconte qu'en 1980, il n'avait pas droit au plastique quand il a fait construire son bateau, il se demande comment il se fait qu'on parle encore de ça en 2012. Il ajoute que si le feu se déclare sur n'importe quel bateau, le plastique va fondre... Au sujet des valves au-dessus du pont, il émet des réserves, car il croit qu'il est toujours bon d'aller ouvrir et fermer les valves dans la salle des moteurs, ça permet de vérifier si tout va bien. Il privilégie un système d'alarme.

☞ Au sujet de la hausse proposée des seuils de porte à 24 pouces, **Pierre Cantin** se dit d'avis qu'à moins de mesurer six pieds, ce ne sera pas trop commode à enjamber avec la *suit de rubber*... Il souhaite aussi obtenir des éclaircissements relativement aux sabords de décharge. M. Fecteau répond que c'est une diminution des sabords qui est proposée dans le nouveau règlement.

☞ **Paul Nadeau** souhaite savoir si ces changements proposés concernent seulement les nouveaux bâtiments, ce que confirme Simon Pelletier.

☞ **Mario Deraspe** dit comprendre que le contenu du nouveau règlement est encore sujet à discussion. M. Fecteau confirme qu'on en est à l'étape de cueillette des commentaires des principaux intéressés, qui seront transmis à Ottawa, et qu'il s'agit d'une ébauche dont le contenu n'est appliqué nulle part. M. Deraspe se dit en faveur de l'uniformité dans la réglementation.

☞ **Question relative aux pompes d'incendie.** M. Pelletier explique que les bateaux neufs devraient être dotés d'une pompe installée à l'extérieur de la salle des machines munie de sa propre prise d'eau de mer et dont la source d'alimentation doit être aussi à l'extérieur de la salle des machines. Il s'agirait d'un gros changement, soutient-il. « Installation coûteuse et complexe », ajoute M. Fecteau.

☞ **Question de Paul Nadeau relativement à la protection de l'équipage.** « Cette section s'appliquera-t-elle à tous les navires, ou seulement aux nouvelles constructions? » Robert Fecteau répond que la tendance est celle du « pratique et raisonnable de le faire ». M. Nadeau dit comprendre qu'on s'emploie à harmoniser entre les Maritimes et le Québec la perception du "pratique et raisonnable" pourvu que la sécurité ne soit pas en jeu. De plus, « un pêcheur québécois qui se fait inspecter à Terre-Neuve pour des raisons pratiques devra-t-il repasser l'inspection au Québec? » On lui répond que le navire doit être conforme, et que les exigences peuvent parfois différer entre Terre-Neuve et Québec.

☞ **Question d'Émilien Dorion au sujet de la taille des pavois,** il désire savoir quels bateaux sont touchés. M. Pelletier répond que c'est 36 pouces pour les bâtiments de 30 à 50 pieds, et 24 pouces pour les moins de 30 pieds. « Que le pont soit étanche ou non, il y a une certaine distance à respecter par rapport au niveau de l'eau. » M. Dorion ajoute que pour les pêcheurs de moins grande taille, « ça va prendre un petit banc pour regarder dans mes cages! ». M. Pelletier répond qu'il y a place à des ajustements en fonction des activités de pêche. Il invite les participants à examiner attentivement les sections 3 et 4 et à lui faire parvenir leurs commentaires pour qu'ils soient transmis au groupe de travail à Ottawa.

☞ **Paul Nadeau** suggère une version vulgarisée du carnet de stabilité étant donné la complexité du document actuel. « Si j'y perds moi-même mon latin, je me demande ce que mes pêcheurs vont y comprendre. » M. Fecteau répond que cette solution est prévue. M. Pelletier ajoute qu'il sera bientôt obligatoire qu'un sommaire de l'état de la stabilité soit affiché dans la timonerie. M. Nadeau fait aussi remarquer que des propriétaires de bateaux semblables ont des exigences plus strictes à respecter. « Y a-t-il un processus s'assurant que ce soit normalisé? » M. Fecteau répond qu'il s'agit sûrement de consultants indépendants et non d'inspecteurs, ce que confirme l'intervenant, et que Transports Canada se limite à fournir aux consultants les normes minimales à rencontrer. « Il incombe au pêcheur de préciser ses attentes au consultant. »

P A U S E

5. Mot du directeur des enquêtes (marines) du BST

Par Marc-André Poisson, directeur des enquêtes Marine, et Bernard Breton, gestionnaire, opérations régionales

La présentation (document joint) est une mise à jour du rapport d'enquête sur les pêches (une conférence de presse aura lieu avant l'été). Monsieur Poisson rappelle qu'il arrive régulièrement que les recommandations du BST aboutissent à des modifications réglementaires même si l'organisme a le mandat d'enquêter et non de réglementer, de recommander ce qui peut être fait pour améliorer la sécurité.

Monsieur Poisson conclut en disant que dans une perspective d'amélioration continue de la sécurité, une rencontre comme celle du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche est d'une grande importance pour permettre la cueillette et la recherche de solutions.

☞ **Mario Deraspe** désire savoir si le rapport sur l'incident de *L'Écho des mers I* est disponible. M. Poisson répond que ce sujet est à l'ordre du jour de l'après-midi dans une présentation de la CSST. « Nous n'enquêtons pas sur les quelque 400 incidents qui se produisent en moyenne par année. Nous enquêtons si une demande est faite ou si nous croyons que nous pouvons ainsi améliorer la sécurité générale. »

☞ **René Landry** dit déplorer la situation illustrée par l'une des photos de la présentation montrant un bateau avec des cages. « Dans un cas semblable, s'il arrive un accident, j'espère que le BST n'enquêtera pas trop longtemps pour trouver les causes! Ça n'a vraiment pas d'allure... »

☞ **M. Jalbert** dit apprécier la conclusion du présentateur et son allusion à l'importance des réunions annuelles du Comité permanent.

☞ **Émilien Dorion** croit que cette photo semble avoir été prise en Colombie-Britannique. « Je pense que nous sommes mieux formés que ça au Québec. » Simon Pelletier ajoute qu'en 20 ans en Colombie-Britannique, il y a eu 87 chavirements.

☞ **Commentaire Laurent Bernier** (l'un des deux inspecteurs de sécurité maritime aux Îles) : « Si des enquêtes ont été tenues par le BST sur le *Lady Jacqueline* et *L'Écho des Mers I*, personne ne nous a interrogés à ce sujet. » Marc-André Poisson répond en offrant les excuses du BST. Il explique que les deux enquêteurs dépêchés sur place étaient des nouveaux venus. « C'est une exception, vous avez tout à fait raison. »


☞ **Mario Deraspe** estime pour sa part que « c'est extrêmement décevant; ça fait presque 30 ans qu'il n'y a pas eu d'accident aux Îles, et vous envoyez deux nouveaux... alors qu'on a des inspecteurs sur place. » M. Poisson explique que ses enquêteurs sont très expérimentés, mais nouveaux dans la procédure d'enquête comme telle et son déploiement. « Soyez assuré qu'on a mis toutes nos ressources là-dessus et qu'on ne banalise aucun accident. »


☞ **Commentaire David Burke (en anglais)** : l'intervenant déplore lui aussi le chargement incroyable montré sur la photo et dit que tout le monde paie dans la flotte pour ce type de négligence de quelques-uns. Des mesures devraient être prises pour prévenir ce genre de situation. M. Poisson répond que le BST n'est pas un organisme répressif ou policier, il dit avoir utilisé cette photo à titre d'exemple pour démontrer de quelle façon les enquêteurs doivent aller au-delà des apparences pour découvrir l'ensemble des éléments ayant pu mener à des incidents.


6. Mise à jour sur la formation et la délivrance des brevets


Par Denis Bélanger, Inspecteur, TCSM, en remplacement de Diane Couture


Monsieur Bélanger mentionne que la convention STCW-F a été ratifiée. Il explique notamment que les nouvelles exigences en matière de formation toucheront les bâtiments de pêche d'une longueur enregistrée égale ou supérieure à 24 mètres et précise la validité des nouveaux brevets STCW. Il précise aussi la validité des brevets de pêche de navigation intérieure, c'est-à-dire non STCW. Il annonce que le certificat médical ne sera dorénavant plus requis pour certains brevets de pêche de navigation intérieure. Il termine en expliquant les modifications apportées aux exigences pour la tenue des quarts à la passerelle.


 **Jocelyn Jalbert** souhaite connaître la différence entre les classes 3 et 4, la première étant limitée en longueur et la seconde en tonnage... M. Bélanger répond que le brevet de classe 4 demeure inchangé et que des éclaircissements seront apportés plus tard au cours de la présentation.


 **Pierre Cantin** souhaite avoir des précisions sur le brevet de service, qui serait associé à une longueur et non un tonnage? M. Bélanger explique qu'au cours des dernières années, il y a eu une certaine harmonisation à cet égard. Il est maintenant question de moins de 24 mètres sans égard au tonnage.


 **Un intervenant non identifié** s'informe sur le NES. M. Bélanger répond que pour l'instant, le NES existant est encore reconnu pour obtenir un brevet de navigation de classe 3. « Lors de l'entrée en vigueur du nouveau règlement, on n'émettra plus de brevets de classe 3, mais directement les brevets STCW, et les cours seront ajustés en conséquence. »


 Quelques interventions touchent la question de l'examen médical, notamment la clause concernant la vue. M. Bélanger répond que les gens qui avaient des problèmes de perception des couleurs ne seront plus sujets à l'examen médical pour obtenir un brevet de capitaine de pêche de classe 4.


 **Carl Parent** désire savoir pourquoi le certificat médical n'est plus requis pour le brevet de classe 4. M. Bélanger explique que les demandes de l'industrie reflétaient le fait que les brevets de classe 4 sont beaucoup plus nombreux que ceux de classe 3. « Mais la raison principale est que ces brevets seront remplacés par des brevets STCW et se doivent d'être conformes à cette convention, notamment en matière de certificat médical. Le côté médical sera donc enlevé de tout ce qui est domestique. »


 **Nicol Desbois** s'informe s'il est possible de demander le retrait de l'examen médical pour le brevet de classe 3 également. M. Bélanger dit être impliqué dans les comités chargés de la rédaction et de la révision des règlements touchant le personnel maritime, et se dit d'avis que pour l'instant, « on ne semble pas aller dans cette direction, je ne suis pas sûr qu'une telle demande pourrait donner des résultats positifs ». M. Desbois propose que l'examen médical ne soit plus conditionnel au renouvellement d'un brevet de capitaine de pêche de classe 3.


 **Un intervenant non identifié** explique que lorsque des hommes d'équipage veulent travailler sur de plus gros bâtiments et passer à la classe 3, ils sont désavantagés étant donné qu'ils travaillaient sur des bateaux de moins de 12 mètres, le temps de mer n'est pas compté. M. Bélanger répond que le temps de mer compte pour le renouvellement du brevet sauf pour en obtenir un nouveau. L'intervenant y voit là un problème pour faire valider le temps de mer des aides-pêcheurs. M. Fecteau dit qu'il serait étonné que l'exigence puisse descendre en bas de 12 mètres. Un autre intervenant ajoute qu'on pourrait peut-être faire une proposition relative au tonnage pour abaisser l'exigence en dessous de 15 tonnes pour permettre à plus de gens, les jeunes surtout, d'assurer la relève tant souhaitée. Robert Fecteau estime qu'avec le brevet de classe 4, qui deviendrait valide jusqu'à 24 mètres, le permis de classe 3 sera moins requis pour les marins qui voudront progresser. L'intervenant soutient qu'ils seront pénalisés en termes de temps de mer nécessaire pour se qualifier. M. Fecteau ajoute que le temps de mer, qui compte pour obtenir la 4^e classe, compte également pour revalider la 3^e classe même si le temps a été fait sur un bâtiment de moins de 12 mètres. Il n'y a donc pas vraiment de problème dans le cas d'un renouvellement de brevet. L'intervenant rappelle que si le temps de mer est fait sur un bateau de moins de 12 mètres, ça ne compte pas si le marin veut passer de la classe 4 à la 3, ce qu'admet M. Fecteau. Celui-ci répond que la question sera soumise aux autorités concernées afin de tenter d'y trouver une solution. « Mais je ne m'attends pas à une oreille très attentive. »


 **Mario Dupuis** traite de questions techniques touchant un brevet de capitaine, disant avoir un peu perdu le fil de la discussion. M. Bélanger répond que le règlement donnera à tous les brevets de pêche de classe 4 et plus une validité sur des bateaux autres que des bâtiments de pêche.


 **M. Parent** s'interroge à propos de la norme du 24 mètres. « Pour un mètre, je ne peux entrer dans les normes du brevet de classe 4. » M. Fecteau répond qu'il doit s'agir d'une longueur hors tout et que la norme de 24 m provient de la Convention STCW qui ne peut être modifiée. « Vous êtes correct, M. Parent, car votre navire est de moins de 24 mètres de longueur enregistrée ».


 **Renaud Sylvestre** veut savoir si le temps de mer accumulé pour obtenir un brevet de classe 4 est bel et bien de 12 mois et non de 24 mois, qui serait pour un échange de brevet. Denis Bélanger confirme que le surplus d'un an concerne la convention STCW, qui stipule que pour être capitaine, 24 mois de temps de mer au lieu de 12 sont nécessaires. D'autres détails sont ensuite abordés, notamment la question de la formation relative au simulateur radar (NES).


 **Intervenant non identifié** : « Pour un bateau de 110 tonnes de moins de 24 m, est-il exact que seule la présence d'un capitaine et d'une personne que ce dernier juge apte à tenir le quart est requise? » M. Bélanger explique que pour un bâtiment de moins de 24 m, le capitaine peut être la seule personne brevetée s'il tient le quart en tout temps, à défaut de quoi il devra compter sur un premier officier breveté à bord. Les autres n'auront pas besoin de brevet, mais pourront tenir le quart et faire appel à celui des deux qui est en disponibilité en cas de problème.

 **Renaud Sylvestre** : « On ne parle plus d'effectif minimum? » « Le seul changement à noter, répond M. Bélanger, c'est que l'officier ou le capitaine qui tient le quart n'aura plus en tout temps besoin d'être physiquement présent dans la timonerie, mais à la condition qu'il soit disponible si l'aide-pêcheur le requiert. Ce dernier n'aura plus à détenir un brevet pour tenir le gouvernail. »

 **Réjean Côté** veut savoir si les bateaux de pêche de moins de 24 mètres doivent avoir au moins deux officiers à bord dans le cas d'un voyage de pêche de plus de 24 heures. « Oui ». M. Côté donne l'exemple d'un crevettier de 60 pieds qui part pendant quatre jours et qui nécessite deux officiers. « Un capitaine et un officier au minimum, répond M. Bélanger. S'il s'agit de pêche journalière, l'exigence minimale ne comprend pas un officier à bord en plus du capitaine, ce qui est le cas si la pêche est plus soutenue. Cette clause est déjà en vigueur depuis 2008. »

 **Yoland Plourde** : « Qu'entend-on par officier en disponibilité? » Denis Bélanger répond qu'il doit toujours y avoir une personne chargée du quart et que lorsqu'elle est en disponibilité, elle doit pouvoir intervenir immédiatement. « Ce qui s'en vient dans le règlement, c'est que l'aide-pêcheur appelle d'abord le premier maître en disponibilité, avant que celui-ci évalue la situation et fasse peut-être appel au capitaine endormi. C'est le processus qui plaît au reste du Canada, notamment dans l'ouest. » « Donc, soyez responsables! », résume Robert Fecteau.

 **Un intervenant non identifié** résume en disant que toutes ces questions visent à savoir qui sera responsable en cas d'accident. M. Bélanger explique qu'auparavant, il fallait plusieurs officiers brevetés à bord parce que chacun se partageait le quart alors que dorénavant, ce n'est plus nécessaire pourvu qu'il y ait au moins un capitaine et un officier détenant un brevet.

 **Roberto Bourgeois** veut savoir, au sujet du NES, si une formation de deux semaines (de NES limité) peut remplacer un NES de pêche. Denis Bélanger répond que c'est d'abord une question de contenu plutôt que de durée. « Le cours donné à l'école des pêches couvre tous les aspects que ne couvre pas nécessairement le NES limité. Le cours NES pêche n'existe pas encore, il est accrédité comme NES limité. »

D Î N E R

7. Exploitation sécuritaire des bâtiments

Par Denis Bélanger, Inspecteur, TCSM

M. Bélanger rappelle que sa présentation provient du fait que des inspecteurs ont constaté qu'à bord de certains navires, des actions concrètes favorisant l'implantation de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) avaient été prises. On donne l'exemple d'un pêcheur, Marc Doucet. M. Bélanger rappelle que les exigences en matière de SGS proviennent de l'article 106 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et de l'article 206 du *Règlement sur le personnel maritime*. Il explique les points qui doivent être contenus dans un SGS. Il présente le modèle élaboré par M. Doucet. Après la présentation, M. Fecteau dit espérer que tous comprennent qu'il ne s'agit pas d'exigences à venir, car elles sont applicables depuis 2007. Les inspecteurs commenceront incessamment à vérifier la conformité même s'il n'y aura pas de sanctions si quelqu'un y déroge, seulement une obligation de s'y conformer. Il encourage les pêcheurs à prendre dès maintenant des mesures à cet effet.

☞ *Émilien Dorion* demande s'il est possible d'obtenir une liste de mesures pour aider les pêcheurs. M. Fecteau répond qu'il existe des outils qui seront mis en place à cet effet. « Vous en entendrez beaucoup parler dans les prochains mois; nous vous ferons parvenir les informations et outils nécessaires. » L'intervenant demande également si le carnet du BAPAP peut être utilisé comme outil de présentation. M. Fecteau précise que Transport Canada reconnaît ce carnet.

☞ *Jocelyn Jalbert* précise que ces carnets n'affichent pas toutes les formations et que même dans le passé, on y a vu des cours en foresterie. « C'est un peu à revoir la façon dont ils mettent les cours là-dedans. »

☞ *Simon-Pierre Dubé (BAPAP)* dément cette affirmation, disant que les cours inscrits sont ceux touchant le règlement sur la professionnalisation des pêcheurs. M. Jalbert répond qu'il fera suivre à M. Dubé les carnets en question.

8. Nouveau programme de conformité des petits bâtiments

Par Julie Gascon, Directrice surveillance réglementaire, TCSM

M^{me} Gascon procède à sa présentation. Elle rappelle que la base de ce programme est un peu l'équivalent de la norme ISO, qu'il s'agit en quelque sorte d'un système de gestion de la sécurité. Elle résume l'ensemble du nouveau programme de conformité, qui a été détaillé dans une *checklist* très complète et très bien expliquée permettant aux propriétaires de bâtiments de pêche de démontrer la conformité de leur bâtiment. Le document sera disponible seulement lors de l'entrée en vigueur du règlement, au mieux en 2013 et au plus tard en 2014.

☞ *Un intervenant non identifié* désire savoir si le programme sera volontaire comme c'est le cas pour les petits navires commerciaux. M^{me} Gascon répond que c'est le cas pour l'instant, mais que s'il devient obligatoire, ce sera à la suite des consultations intensives.

☞ *Mario Deraspe* veut savoir si ça ressemble au programme québécois d'auto-inspection. M. Fecteau répond que oui, c'est la même approche, mais avec un outil différent. « Transports Canada veut-il l'implanter à la grandeur du pays? », ajoute M. Deraspe. « Oui, répond M^{me} Gascon, mais cette auto-inspection nécessitera l'intervention de beaucoup de nos ressources, il s'agirait donc davantage d'un partenariat entre inspecteurs et pêcheurs. » M. Deraspe dit que pour lui, auto-inspection rime avec responsabilisation.

9. Protocole d'entente entre Transports Canada et la CSST concernant les activités de pêche commerciale au Québec

Par Robert Fecteau, Gestionnaire, TCSM, et Michel Castonguay, Inspecteur, CSST

Messieurs Fecteau et Castonguay expliquent les raisons de ce partenariat signé en décembre 2011. Ils résumement en disant que les activités de navigation sont de juridiction fédérale tandis que les activités de travail relèvent du provincial. M. Castonguay explique qu'étant donné que les deux structures vont dans la même direction, ce sont les pêcheurs qui en bénéficieront puisque, ajoute M. Fecteau, ils éviteront les chevauchements réglementaires.

☞ **René Landry** se dit d'avis qu'il s'agit d'un mariage forcé étant donné que c'est la Cour Suprême qui l'a décidé. Il dit espérer qu'il y aura une bonne collaboration et se demande quelle est l'expertise de la CSST en matière de sécurité sur les bateaux. « En êtes-vous à votre première année dans ce domaine? » M. Castonguay répond qu'il y a une décennie que la CSST travaille dans ce domaine de compétence et qu'un guide de santé et sécurité à bord des bateaux de pêche a été élaboré il y a quatre ans. « Nous sommes surtout spécialisés en matière de risques dans les activités de travail. » L'intervenant désire savoir quel type d'intervention la CSST effectuera. M. Fecteau explique que les juridictions se croisent souvent, comme lorsqu'un pêcheur tombe à l'eau en jetant l'ancre : accident de travail ou de navigation? « Dans ce cas, dit-il, les deux interviendront probablement. »

☞ **Mario Deraspe** trouve que ça risque d'être assez confus pour les pêcheurs. L'intervenant donne comme exemple ce qui a été dit en matinée à propos des inspecteurs des Îles qui n'avaient pas été contactés. M. Castonguay rectifie en disant qu'il s'agissait plutôt du BST et non de la CSST. M. Deraspe en fait une recommandation : il invite les représentants des deux organisations à tenir une réunion au bénéfice des pêcheurs des Îles, une en français, une en anglais. M. Fecteau dit en prendre bonne note, mais ajoute qu'il n'y a pas de changement par rapport à ce qui se faisait déjà, chaque organisation continuera à assumer ses responsabilités. « On a juste encadré notre collaboration plus officiellement pour éviter les dédoublements, mais ça ne changera rien à votre réalité, même que celle-ci sera simplifiée. »

☞ **Un intervenant non identifié** aimerait que ces juridictions soient très clairement définies ici et maintenant. « Quel serait le premier intervenant? » M. Fecteau répond que ça dépend de chaque cas. Transports Canada est chargé des inspections de conformité et de vérifier la compétence de l'équipage, tandis que la CSST est d'abord responsable de la prévention et des accidents de travail.

☞ **Émilien Dorion** désire savoir si la CSST peut faire des recommandations en ce qui a trait aux équipements à bord des bateaux. M. Fecteau répond que si ces équipements relèvent de la construction des navires, cela relève de Transports Canada, mais que la CSST a juridiction pour intervenir en matière d'équipement sous certains aspects.

☞ **Paul Nadeau** suggère d'établir aussi un protocole de communication avec l'industrie et les pêcheurs pour bien déterminer qui fait quoi exactement. M. Fecteau rappelle que le protocole d'entente ne va pas jusque-là, il précise seulement que les deux structures doivent respecter leurs champs de juridiction et communiquer entre elles. « Si vous avez des questions, vous pouvez nous contacter, nous y répondrons. »

☞ **Pierre Cantin** souhaite savoir si la CSST aura un programme d'inspection comme celui de Transports Canada avec visites régulières ou si la commission ne se limitera qu'aux enquêtes sur les accidents. M. Castonguay répond que jusqu'à maintenant, les interventions se sont surtout limitées aux accidents graves, et c'est ce qui continue d'être prévu, la CSST ne fonctionne pas en vertu d'inspections régulières. Il peut cependant arriver que des inspections soient décidées relativement à une problématique particulière.

☞ **Émilien Dorion** dit s'inquiéter de la communication entre les pêcheurs et la CSST. « Va-t-on prendre le temps de bien s'entendre avant que des choses soient exigées? » « Ça ne nous tente pas du tout que tu sois obligé d'avoir un petit banc pour sortir les homards de leurs cages », répond M. Castonguay. Il ajoute que si une problématique touchant la sécurité des travailleurs est observée, la CSST doit intervenir pour sensibiliser les pêcheurs. Sans oublier que le but ultime est de faciliter le travail des équipages dans un souci de sécurité.

10. Enquête sur l'accident de L'Écho des mers I (chute par-dessus bord)

Par Michel Castonguay, Inspecteur, CSST

Monsieur Castonguay rappelle que le 21 mai 2011, un pêcheur s'est noyé aux Îles après être tombé par-dessus bord. Un événement qui lui rappelle un autre décès par noyade dont il avait parlé un an plus tôt, jour pour jour, à la précédente réunion du comité permanent, et survenu à peu près dans les mêmes circonstances, car il n'y a eu aucun témoin direct. L'enquête a donc été fondée sur des hypothèses. Il présente un diaporama lié à ce cas. La cause de la noyade retenue est la configuration du bateau, doté d'un garde-corps d'une hauteur insuffisante pour prévenir les chutes, car la météo était peu favorable.

☞ **Roberto Bourgeois** désire savoir s'il y a eu enquête pour déterminer si c'est une chute par-dessus bord ou un arrêt cardiaque, et s'il y a eu autopsie. Il ajoute qu'on ne devrait pas comparer les deux scénarios, qui, selon lui, sont différents. M. Castonguay dit que les réponses à ces questions sont dans son exposé. Il ajoute que le coroner a décidé qu'il n'y aurait pas d'autopsie, « malgré mon insistance ».

Les opérations ont repris le lendemain en raison des mesures prises par le capitaine. Mais peu importe les raisons de l'accident, résume M. Castonguay, le problème est que l'aide-pêcheur est passé par-dessus bord. « L'objectif n'est pas de faire flotter le travailleur, mais de le garder à bord du bateau. » Il ajoute que le rapport a été diffusé au plus grand nombre d'intervenants possible et qu'une campagne de sensibilisation était déjà en cours avant même que se produise le tout premier accident.

☞ **Mario Deraspe** se dit très déçu de ce rapport fondé seulement sur des hypothèses, « que n'importe qui aurait pu évoquer ». Dans une enquête sérieuse, la CSST devrait avoir, selon lui, le pouvoir d'exiger une autopsie afin d'éviter d'imposer des conséquences – et peut-être néfastes – à l'ensemble de la flotte. Il juge que cette enquête n'est pas sérieuse. « La flotte des Îles est beaucoup plus sécuritaire que vous pouvez le penser, les accidents mortels sont très rares. Avez-vous déjà été à la pêche sur des homardières des Îles? »

M. Castonguay insiste sur le fait que ce rapport n'est pas un blâme à l'endroit de la flotte entière. « Si vous l'avez pris ainsi, ce n'était pas l'objectif, ça ne nous a pas effleuré l'esprit, insiste-t-il. Devant l'absence de témoins, il était évident que nos enquêteurs étaient contraints aux hypothèses. L'évidence, c'est que la configuration du bateau favorise les chutes par-dessus bord. » M. Deraspe répète que la seule certitude aurait été l'autopsie. « C'est le pouvoir exclusif d'un coroner au Québec, malheureusement, conclut M. Castonguay. Et même en cas de malaise cardiaque, s'il n'était pas passé par-dessus bord, on aurait pu éviter l'accident. » M. Deraspe revient pour dire qu'un aide-pêcheur en santé ne serait probablement pas tombé à la mer.

☞ **Robert Parent** se demande combien il y avait de postes de pilotage. « Un seul » répond M. Castonguay. « Pourquoi n'exigez-vous pas par règlement deux postes de pilotage pour que le capitaine puisse surveiller tout son équipage? Ou prévoir une courroie flottante pour lancer à un marin tombé à l'eau? » M. Castonguay dit trouver intéressante l'idée d'un second poste de pilotage, une solution pas très coûteuse qui devra être examinée avec Transports Canada.


☞ **Un intervenant non identifié** trouve ridicule de remonter la hauteur du pavois. M. Castonguay se dit d'accord, et M. Fecteau ajoute que ça peut être un garde-fou posé par-dessus le pavois sans que ce soit fermé. « Le mieux dit l'intervenant, c'est que des inspecteurs de la CSST viennent en mer avec les pêcheurs


pour voir de quoi il en retourne. Les pêcheurs ont du mal à accepter qu'un inspecteur sans expérience en mer leur dise quoi faire. » M. Castonguay conclut en disant que la présentation suivante allait répondre à d'autres questions.

11. Projet de recherche sur les chutes par-dessus bord (homardiens québécois)

Par Marie-France D'Amours, Institut de recherche en santé et sécurité au travail (IRSST) et Francis Coulombe, Mérinov

M^{me} D'Amours commence par brosser un tableau global du projet et précise que le résultat de ces recherches, qui impliquent un certain nombre de partenaires, dont des associations de pêcheurs, pourra éventuellement servir à d'autres secteurs de la pêche au Québec. Elle cède ensuite la parole à Francis Coulombe, qui présente plus en détail le projet. Celui-ci fournit une donnée intéressante : les chutes par-dessus bord représentent jusqu'à un tiers des décès. Le but du projet est vraiment d'aider les pêcheurs à mieux gérer leurs risques de chutes par-dessus bord et d'identifier avec eux les meilleures pistes de solution. Une réunion a d'ailleurs eu lieu la veille de la rencontre du comité permanent.

 **Jocelyn Jalbert** estime que beaucoup d'argent et de ressources semblent avoir été investis à partir de seulement deux accidents en trois décennies. Il aurait davantage vu les travaux axés sur la pêche générale et non seulement celle au homard. M. Coulombe rappelle justement que les conclusions du projet pourront servir aux activités générales de pêche.


 **Mario Deraspe** estime pour sa part qu'il faudra bien comprendre le contexte de la pêche au homard pour explorer des pistes de solution. M. Coulombe répond que c'est justement ce que fera l'équipe mise en place.


12. Plan d'intervention 2012 pour les homardiens

Par Marc Grenier, Coordonnateur en prévention et inspection et Michel Castonguay, Inspecteur, CSST

M. Grenier introduit le plan d'intervention à l'intention des pêcheurs de homard, et il cède la parole à Michel Castonguay.

M. Castonguay parle de mesures temporaires visant à prévenir les risques de chutes par-dessus bord. Dans le scénario le plus long, l'étude dont il a été question dans la présentation précédente pourrait se dérouler sur quatre ans incluant l'expérimentation des solutions, mais les mesures temporaires seront en place dès le printemps 2012 comportant trois éléments : 1) port d'un dispositif de flottaison sur le pont, « un moindre mal »; 2) des équipements pour remonter les aides-pêcheurs à bord; 3) une méthode visant à isoler les cordages des pieds du travailleur. Sur ce dernier point, il insiste : il y a probablement autant de façons de faire (relativement peu coûteuses) qu'il y a de pêcheurs.

 **Roberto Bourgeois** suggère une botte de travail spéciale de laquelle le pied pourrait sortir même si un cordage s'enroule autour. M. Castonguay dit qu'il pourrait mettre l'intervenant en contact avec l'IRSST tellement il trouve l'idée intéressante.

 **Mario Deraspe** dit que sa crainte se confirme par l'identification de solutions qui n'ont peut-être pas de rapport avec la véritable cause de ces noyades. « Vous mettez la charrue devant les bœufs. Vous n'êtes jamais allés sur les bateaux, mais vous avez déjà trouvé la solution! L'avez-vous au moins vérifiée? » M. Castonguay répond qu'il s'agit de mesures temporaires et que rien ne dit qu'elles seront conservées. Par contre, le risque et le danger sont bien identifiés. « On a deux morts, j'ai visité les deux veuves pour leur raconter ce qui s'était passé. La CSST a-t-elle la meilleure solution? Je ne peux le garantir. Mais au moins des mesures auront été prises. » M. Deraspe répète que cette troisième mesure (les cordages) n'a pas été validée en mer et rappelle sa proposition d'une réunion de la CSST et de Transports Canada avec les pêcheurs des îles dans les deux langues officielles.

☞ **Émilien Dorion** en rajoute en disant que sur la photo, le bateau relève les casiers par l'arrière. « Si j'installe ce système-là sur le mien, non seulement mon aide-pêcheur va aller à l'eau, mais moi je vais le suivre parce que je suis en avant à la roue! Il est illogique d'imposer ce système à tous, car ça va nuire à beaucoup. Pourquoi n'attend-on pas les résultats de l'étude au lieu d'avoir des solutions inappropriées qui vont coûter des sous, en plus, dans un contexte financier difficile? Si vous voulez une sécurité maximale, pourquoi ne prenez-vous pas le temps de faire bateau par bateau, ou selon chaque façon de pêcher? » M. Castonguay précise qu'il s'agissait seulement d'un exemple qui ne saurait sûrement pas s'appliquer à l'ensemble de la flotte. « J'ai dit qu'il y avait autant de solutions qu'il y a de bateaux et de capitaines. Le seul but est d'éloigner les cordages des pieds des aides-pêcheurs. D'autre part, peut-on attendre encore quatre ans alors que nous déplorons déjà deux noyades en deux ans? Non. »

☞ **Joël Berthelot** veut savoir qui va décider de ce qui va convenir à chaque cas, alors que des centaines de pêcheurs travaillent sur des bateaux très différents. « On peut donner des idées de solutions, c'est prévu, les capitaines seront évidemment consultés », répond M. Castonguay.

☞ **Pierre Cantin** dit déplorer que la CSST fasse une réglementation comportant des pénalités, il propose plutôt que la CSST fasse des recommandations aux capitaines en attendant les résultats de l'étude, qui risquent de renverser les mesures temporaires. Selon lui, un aide-pêcheur qui tombe à l'eau en mai avec son costume ne pourra jamais remonter à bord dans l'échelle en raison de l'hypothermie. « Vous allez obliger les pêcheurs à avoir cette échelle-là à bord, c't'une *joke*? » M. Fecteau précise que c'est dans le règlement proposé de Transports Canada d'avoir une échelle de remontée à bord. « Je comprends, répond M. Cantin, mais pas nécessairement dans ce but-là. » M. Castonguay répète que l'idée première est de ne pas tomber à l'eau.

☞ **Un intervenant non identifié** se demande qui pourra empêcher un pêcheur de prendre la mer s'il ne dispose pas des mesures temporaires. M. Castonguay répond que la CSST en a le pouvoir. « Ça va prendre beaucoup de monde pour appliquer ça! », réplique l'intervenant. « C'est pourquoi, continue le porte-parole de la CSST, un échantillon de pêcheurs sera choisi au hasard. »

☞ **Rodrigue Langlois** trouve pour sa part qu'on généralise beaucoup à partir de deux noyades en 30 ans de pêche au homard. « Dans le poisson de fond, à cause de l'accident du Marsouin, nous avons tous payé pour un cas précis. Là vous généralisez pour un seul homardier, ça crée des tensions et des malentendus. » M. Fecteau trouve le commentaire pertinent. Il dit néanmoins que chacun a son avis lorsque survient un accident, « mais qu'il faut s'en remettre aux autorités pour analyser ça ».

☞ **Mario Deraspe** pense que la CSST est peut-être en train de compromettre la recherche de l'IRSST avec la complicité des pêcheurs. Il répète qu'on met de l'avant des solutions avant que l'étude ait été faite.

☞ **Guy Vigneault** se dit d'avis que ces mesures temporaires seront plutôt permanentes sans compter celles qui découleront de l'étude. Il se rallie lui aussi derrière des mesures suggérées plutôt qu'imposées.

M. Castonguay conclut en disant que tous les commentaires ont été notés et seront analysés. « Mais pour l'instant, ces mesures temporaires ont été décidées par la Commission pour prévenir les risques de chutes par-dessus bord. « Ce qui ne veut pas dire que nous ne tiendrons pas compte de vos commentaires. »

☞ **Émilien Dorion** fait remarquer qu'il « n'a jamais eu de problème en 23 ans de pêche avec ma méthode, et on va m'obliger à installer des choses? Qui va décider si je ne suis pas d'accord? C'est ce que j'ai besoin de savoir. » M. Grenier répond qu'en cas de litige, une procédure de contestation est disponible. Il ajoute que les cordages du bateau de M. Dorion ne représentent peut-être pas de danger pour les aides-pêcheurs, ce qui le dispenserait d'avoir à installer un correctif. « Ce qu'on a présenté là, c'est simplement un

exemple. » « On a un problème, nous les pêcheurs, car vous nous obligez à des choses avant que nous nous soyons entendus avec les instances pour savoir ce qu'on est prêts à faire. »

☞ **Gilles Duguay** demande à M. Castonguay s'il est disponible pour faire sa présentation lors de la rencontre de la semaine suivante (23 février 2012) du comité consultatif sur le homard à Gaspé. M. Castonguay se dit d'accord. M. Grenier ajoute que la lettre à l'intention des associations et employeurs devrait être expédiée d'ici la fin mars. Selon lui, des vérifications seront faites auprès des employeurs « ciblés » avant la mi-avril, de sorte que les inspecteurs ne se présenteront pas juste avant la saison de pêche. Une lettre à tous sera plus efficace que par l'entremise d'une réunion, où tous ne sont pas nécessairement présents. « On ne pourra pas faire le tour de tous, c'est pourquoi nos visites seront limitées à un nombre déterminé. »

13. Service hydrographique du Canada

Par Robert Dorais, Pêches et Océans Canada

Monsieur Dorais présente les nouveaux services et produits du SHC.

☞ **Un intervenant non identifié** considère que Maxi est très dispendieux en termes de mises à jour. M. Dorais répond que lorsque la carte est achetée du SHC, les mises à jour sont gratuites pendant un an, incluant une nouvelle carte si celle-ci est publiée dans l'année.

M. Dorais insiste beaucoup sur l'importance d'avoir des cartes marines à jour ou la dernière édition. En effet, il y a eu des cas de poursuites, il cite l'exemple d'un navigateur qui a dû déboursé jusqu'à 1,2 million de dollars parce qu'il s'était fié à une carte qui n'était pas actualisée.

☞ **Un intervenant non identifié** veut savoir si, depuis la construction de la nouvelle jetée près de Grosse-Île, le SHC a fait des sondages dans le secteur. M. Dorais en prend bonne note et promet de vérifier.

Il présente en terminant un bref document vidéo retraçant l'histoire du SHC, qui célèbre cette année son 50^e anniversaire de fondation, alors que l'Institut Maurice-Lamontagne a 25 ans en 2012.

14. Rejet des eaux usées (réglementation)

Par Robert Fecteau, Gestionnaire, TCSM

Monsieur Fecteau présente les dernières informations concernant ce dossier. La nouvelle réglementation entrera en vigueur le 3 mai 2012 pour les bâtiments existants. Transports Canada est conscient que tout le monde n'aura pas installé leur système de retenue pour les eaux usées à cette date.

☞ **M. Jalbert** demande s'il existe des normes sur la taille des réservoirs. « J'imagine que ce doit être suffisant pour retenir pendant que le navire est à quai? » Monsieur Fecteau répond que ça doit permettre de retenir les eaux usées tant et aussi longtemps qu'il est interdit de les rejeter. Il précise que la nature des citernes de rétention est très bien définie dans le règlement. Il ajoute qu'en cas de non-conformité, aucune sanction ne sera imposée étant donné que par exemple, d'autres régions du pays n'en sont même pas encore à l'application pour les navires neufs. « Sachez que l'exigence est applicable, mais que seules des demandes de conformité seront formulées pour l'instant. »

☞ **Marcel Cormier** se demande comment ce règlement pourra s'appliquer. M. Fecteau répond qu'il ne sait trop comment on pourrait prendre les contrevenants en flagrant délit de rejet dans des eaux usées. « Transports Canada est en train de modifier le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires*, mais ce n'est pas demain la veille que ce sera appliqué. On favorise plutôt une mise en conformité

progressive. Cela dit, va-t-on pénaliser un petit bateau de pêche avec deux personnes à bord alors que des municipalités entières rejettent encore à l'eau? »

☞ **Mario Deraspe** veut savoir si lorsque les pêcheurs seront avisés, ce sera bien clair que ce ne sera pas obligatoire parce que ça ne se fait pas ailleurs? M. Fecteau répond que toute non-conformité sera signalée, mais qu'aucune sanction pécuniaire ne sera prise. « Ce sera écrit quelque part? », ajoute l'intervenant. M. Fecteau promet que ce détail sera mentionné au procès-verbal.

☞ **Monsieur Doucet** raconte qu'il a reçu un avis à cet effet, mais qu'aucune municipalité le long du parcours n'est encore en mesure de recevoir des eaux usées. « C'est bon de commencer à y penser, explique M. Fecteau, mais comme je l'ai dit, il n'y aura pas de sanctions. C'est un processus de sensibilisation. »

☞ **Robert Parent** se demande, dans un autre ordre d'idée, si de nouveaux développements sont à signaler dans le dossier des systèmes antiroulis. Simon Pelletier explique, pour ce qui est des stabilisateurs antiroulis à aileron rétractable, qu'un bulletin de la sécurité des navires décrit les recommandations de Transports Canada à ce sujet. « On demande des dessins, des plans et des croquis pour les maillons faibles, qui sont annotés par notre service. On considère qu'il s'agit d'une modification suffisante pour que le certificat ne soit plus valide, qu'une nouvelle inspection soit faite et que des essais soient réalisés en mer. »

Au sujet des eaux usées, M. Fecteau conclut en disant que les commentaires ou suggestions doivent être expédiés à Paul Topping.

☞ **Roberto Bourgeois** attire l'attention des participants sur le manque de sécurité des entrées des havres de pêche. « En une seule journée, nous avons failli déplorer six pertes de vie pour cette raison. » Il demande l'appui des autorités en vue de la construction d'une jetée dans son secteur. M. Fecteau répond qu'effectivement, des pressions peuvent être faites sur le propriétaire des havres de pêche, en l'occurrence Pêches et Océans. « Contactez l'un de nos inspecteurs locaux. »

☞ **Un intervenant non identifié** pose une question relative aux cours de secourisme. Il demande si c'est possible d'harmoniser les cours de secourisme en mer et ceux prévus pour des interventions terrestres. Denis Bélanger répond que le cours de secourisme avancé en mer est uniquement requis pour obtenir un nouveau brevet alors que pour le renouvellement, aucun cours de secourisme n'est exigé. À bord du bateau, tout cours de secourisme de deux jours reconnu par une province est accepté, et c'est une seule personne qui doit en posséder les compétences.

15. Conclusion

Par Daniel Lefebvre, Surintendant, Garde côtière canadienne, et Robert Fecteau, Gestionnaire, TCSM

Monsieur Fecteau remercie les participants pour leurs commentaires et les assure qu'ils seront étudiés. Il laisse le mot de la fin à Daniel Lefebvre. Ce dernier revient sur l'avenir du comité permanent. « La Garde côtière canadienne est intéressée à continuer à y participer, nous allons rester en contact avec M. Fecteau. »

Celui-ci souhaite à tous une bonne fin de journée.

La réunion est levée.