

## COMPTE RENDU

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



**DATE :** 14 février 2013

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

### ÉTAIENT PRÉSENTS :

Albert, Gilles <i>BAPAP</i>	Cotton, Dave <i>École des pêches et de l'aquaculture du Québec</i>	Grenier, Jessica <i>Transports Canada</i>	Parisé, Francis <i>Soudures Jones</i>
Anglehart, Roland <i>Pêcheries Junior inc.</i>	Cotton, Gayle <i>Centre de sécurité marine</i>	Grenier, Marc <i>CSST</i>	Pelchat, Francine <i>Transports Canada</i>
Arsenault, Lauréat <i>Equipements Survie Maritime</i>	Cotton, Ted <i>Centre de sécurité marine</i>	Henry, France <i>Biorex</i>	Pelletier, Simon <i>Transports Canada</i>
Arsenault, Line <i>Association des pêcheurs côtiers du Sud de la Gaspésie</i>	Coulombe, Francis <i>Merinov</i>	Hubert, Gilles <i>Transports Canada</i>	Poirier, Alain <i>Garde côtière canadienne</i>
Arsenault, Sylvain <i>Association des pêcheurs côtiers du Sud de la Gaspésie</i>	Coulombe, Sylvio <i>Pêches et Océans Canada</i>	Huet, Jacques <i>Chantier naval Forillon</i>	Poisson, Marc-André <i>Bureau de la sécurité des transports du Canada</i>
Arseneau, Alain <i>Regroupement des pêcheurs professionnels des IDM</i>	D'Amours, Éric <i>Transports Canada</i>	Jalbert, Isabelle <i>École des pêches et de l'aquaculture du Québec</i>	Polchuck, Éric <i>Micmacs of Gesgapegiag</i>
Audet, André <i>Garde côtière canadienne</i>	Desbois, Nicol <i>Pêcheries Nicol Desbois inc.</i>	Jalbert, Jocelyn <i>Navigation Jalbert et fils</i>	Rodrigue, Denis <i>Transports Canada</i>
Baumelle, Cédric <i>Transports Canada</i>	Diotte, Marc <i>Association des morutiers traditionnels de la Gaspésie</i>	Jalbert, Pierre-André <i>Navigation Jalbert et fils</i>	Rousseau, Steve <i>CSST</i>
Bélanger, Denis <i>Transports Canada</i>	Dorais, Robert <i>Pêches et Océans Canada</i>	Joncas, Jeannot <i>Office des pêcheurs de crevettes de la ville de Gaspé</i>	Roussy, Marcel <i>Association des morutiers de Gaspé</i>
Bernatchez, Claudio <i>Commission scolaire des Chic-chocs</i>	Dorion, Émilien <i>Regroupement des pêcheurs professionnels du Sud de la Gaspésie</i>	Joncas, Jean-Richard <i>Pêcheurs polyvalents Old Fort Blanc Sablon</i>	Roy, Julie <i>École des pêches et de l'aquaculture du Québec</i>
Bernier, Laurent <i>Transports Canada</i>	Doucet, Marc <i>Lucien Doucet et fils inc.</i>	Jones, Nathalie	Roy, Michel <i>CMC Electronique</i>
Berthelot, Joël <i>Regroupement des pêcheurs du Sud de la Gaspésie</i>	Doucet, Olivier <i>Lucien Doucet et fils inc.</i>	Landry, Denis <i>Crabiers zone 17</i>	Sainte-Croix, Chantal
Blouin, Alain <i>Transports Canada</i>	Doucet, René <i>Lucien Doucet et fils inc.</i>	Langelier, Serge <i>AMIK</i>	Savage, Alexandre <i>Garde côtière canadienne</i>
Boudreau, Julien <i>Association des pêcheurs professionnels des IDM</i>	Doucet, Richard <i>Lucien Doucet et fils inc.</i>	Langlois, Mathieu	Slupik, Laurent <i>CSST</i>
Boulianne, Michel <i>Transports Canada</i>	Dubé, Pierre <i>Regroupement des pêcheurs de la haute et moyenne Côte-Nord</i>	Langlois, Rodrigue <i>Association des capitaines-propriétaires de la Gaspésie</i>	St-Jean, Mona <i>CSST</i>
Bourgeois, Nicole <i>JouBeh Technologies</i>	Dufour, Rémi <i>CSST</i>	Lapierre, Jenny <i>BAPAP</i>	Sylvestre, Renaud <i>Commission scolaire des Chic-chocs</i>

Bourgeois, Roberto <i>Commission scolaire des ÎDM</i>	Duguay, Denis <i>Pêcheries J.R. Duguay</i>	Lavallée, Roger <i>Équipements Survie Maritime</i>	Synnott, Guillaume <i>Association des capitaines-propriétaires de la Gaspésie</i>
Bourgeois, Yves <i>MAPAQ</i>	Duguay, Gilles <i>Regroupement des pêcheurs professionnels du Sud de la Gaspésie</i>	Leblanc, Steeve <i>Services maritimes</i>	Synnott, Marcel <i>Association des capitaines-propriétaires de la Gaspésie</i>
Breton, Bernard <i>Bureau de la sécurité des transports du Canada</i>	Duguay, Guy <i>Association des pêcheurs de la MRC de Pabok inc.</i>	LeDiscorde, Gérard <i>École des pêches et de l'aquaculture du Québec</i>	Syvrais, Michel <i>Association des morutiers traditionnels de la Gaspésie</i>
Cantin, Pierre <i>Cantin Navigation Itée</i>	Dupuis, Mario <i>Regroupement des pêcheurs du Nord de la Gaspésie</i>	Lefebvre, Daniel <i>Garde côtière canadienne</i>	Tardif, Yves <i>École des pêches et de l'aquaculture du Québec</i>
Castonguay, Michel <i>CSST</i>	Dupuis, Vincent <i>Association des capitaines-propriétaires de la Gaspésie</i>	Malouin, Vincent <i>Pêches et Océans Canada</i>	Thibault, Geneviève <i>Transports Canada</i>
Chouinard, Annie <i>Accord RSTM Bas-St-Laurent</i>	Fecteau, Robert <i>Transports Canada</i>	Metallic, Christopher <i>Conseil de bande de Listuguaj</i>	Thibeault, Sébastien <i>Première nation Malécite de Viger</i>
Chouinard, Paul <i>Les fruits de mer de l'Est du Québec</i>	Fortin, Carole <i>CMC Électronique</i>	Nadeau, Jean <i>Bureau de la sécurité des transports du Canada</i>	Tremblay, Michel <i>Merinov</i>
Côté, Floran <i>Pêcheries Floran Côté</i>	Fortin, Christian <i>CSST</i>	Nicolas, Robert <i>École des pêches et de l'aquaculture du Québec</i>	Verreault, Pierre <i>Conseil canadien des pêcheurs professionnels</i>
Côté, Nathalie <i>Comité sectoriel de main-d'œuvre des pêches maritimes</i>	Fraser, Jean-François <i>Navigation Maluje inc.</i>	O'Connor, Bertrand <i>Office des pêcheurs de crevettes de la ville de Gaspé</i>	Vigneault, Guy <i>Pêcheries Shipek</i>
Côté, Réjean <i>Cantin Navigation Itée</i>	Fraser, Mathieu <i>Navigation Maluje inc.</i>	Parent, Alain <i>Les fruits de mer de l'Est du Québec</i>	Vigneault, Serge <i>MAPAQ</i>
Côté, Yannick <i>Pêcheries Floran Côté</i>	Giroux, Myriam	Parent, Carl <i>Office des pêcheurs de crevettes de la ville de Gaspé</i>	Vincent, Patrick <i>Pêches et Océans Canada</i>
		Parent, Robert <i>Gestion GRBic inc.</i>	Wright, Sindie <i>Transports Canada</i>

Début de la réunion : 8 h 30

Il est à noter que toutes les présentations sont disponibles sur le site web du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec à l'adresse suivante :

<http://www.epaq.qc.ca/index.php/reunions-annuelles/363>

## 1. Mot de bienvenue et consignes

Par Denis Bélanger, inspecteur et examinateur, Transports Canada, Sécurité et sûreté maritime, Rimouski

M. Bélanger souhaite la bienvenue aux participants à cette huitième réunion annuelle du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec (CPSBPQ) et les remercie pour leur présence. Il les informe que pour la première fois, la rencontre adopte la forme d'un colloque, dont le but est de se pencher sur 10 enjeux majeurs pour la sécurité des pêcheurs professionnels. Ces enjeux font partie du rapport publié par le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) à la suite d'une vaste enquête qui s'est déroulée au cours des dernières années. Il explique le déroulement de la journée (qui inclut même une activité à la piscine en fin d'avant-midi) et fournit les différentes recommandations touchant les interventions des participants, notamment le fait de centrer les questions sur les sujets concernant la sécurité. Il rappelle qu'un panel composé de représentants de ministères touchés par le domaine de la pêche aura lieu en fin d'après-midi; les participants débattront des différents enjeux qui auront été abordés au cours de la journée.

M. Bélanger invite M. André Audet, coprésident du CPSBPO et surintendant en recherche et sauvetage, Garde côtière canadienne, à s'adresser aux participants. Celui-ci dit se réjouir de leur grand nombre et de l'intérêt grandissant de ces réunions, qui en sont cette année à leur huitième édition. Il invite les personnes présentes à visiter les kiosques des ministères des deux paliers de gouvernement ainsi que de l'industrie, ainsi qu'à poser leurs questions de nature plus privée.

Il invite ensuite M. Robert Fecteau, coprésident du CPSBPO, à prendre la parole.

## 2. Suivi de la réunion de 2012

Par Robert Fecteau, gestionnaire, Transports Canada, Sécurité et sûreté maritime, Rimouski

M. Robert Fecteau se dit très heureux d'accueillir les participants avec les nouvelles couleurs du CPSBPO (nouveau logo), qui a maintenant une identité propre. Il précise que c'est aussi la première fois que sera remis le Prix sur la sécurité des bateaux de pêche, qui vise à reconnaître les bonnes pratiques et initiatives en matière de sécurité. Il revient ensuite sur l'appel de détresse qu'il avait lancé un an plus tôt relativement à la survie du CPSBPO, ajoutant que l'appel a été entendu et qu'il a permis de trouver des partenaires (ÉPAQ, CSST et Association des capitaines propriétaires de la Gaspésie) grâce auxquels le CPSBPO pourra croître et réaliser sa mission. L'appel a aussi été entendu afin de trouver un endroit où faire héberger la page Web du CPSBPO. Celle-ci figure désormais sur le site de l'ÉPAQ, il en fait d'ailleurs la démonstration.

M. Fecteau aborde ensuite le sujet du cadre de référence, la raison d'être du CPSBPO, qui doit être mis à jour en raison du partenariat élargi qui le caractérise désormais, notamment l'implication grandissante de l'industrie. Il prévoit qu'au cours de 2013, les intervenants du milieu des pêches et les associations de pêcheurs seront conviés à des rencontres de réflexion. Toutes les suggestions et commentaires seront les bienvenus.

## 3. Remise du Prix du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec

M. Denis Bélanger revient pour la remise du Prix annuel du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec. Il rappelle que le but de cette reconnaissance est d'encourager les pratiques et initiatives sécuritaires, et d'instaurer une culture de la sécurité. Toute personne, groupe, organisme ou association peut être mis en nomination. Toute la procédure est expliquée dans le site Internet du CPSBPO.

Il félicite le Comité de gestion de l'entreprise de pêche commerciale de la Première Nation Malécite de Viger pour la mise en œuvre d'un programme de mentorat pour les pêcheurs autochtones ainsi que d'un programme d'entretien préventif de la flotte de bateaux de pêche de la communauté. Il invite les coprésidents M. André Audet et M. Robert Fecteau, à remettre le prix à M. Sébastien Thibeault, directeur-coordonnateur des pêches de la Première Nation Malécite de Viger. (*applaudissements*) M. Thibeault y va d'un très bref mot de remerciement.


Parmi les candidatures soumises, il y a eu celle de Floran Côté, un pêcheur retraité, qui n'a pas hésité à persévérer pendant quelques années jusqu'à l'obtention d'un brevet de classe 3 (février 2013) pour être habilité à être capitaine sur son bateau de pêche de plus de 100 tonneaux. Le CPSBPO lui accorde donc une reconnaissance (*applaudissements*). « Un bel exemple pour la jeunesse, qui a souvent tendance à laisser tomber facilement », conclut M. Bélanger.

## 4. Présentations

- **Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada**

Par Bernard Breton, gestionnaire des opérations régionales, Bureau de la sécurité des transports du Canada, Québec

M. Breton nous explique le contexte qui a amené le lancement de l'enquête et nous présente les conclusions du rapport. De plus, il nous résume les dix questions de sécurité qui ont été identifiées lors de l'enquête et fait un survol des initiatives régionales et des mesures de sécurité qui devraient être adoptées.

 **René Doucet** — L'intervenant aborde la question du port de Rimouski et des crabiers de la zone 17. Il demande à M. Robert Fecteau si c'est possible que le CPSBPQ appuie formellement leur cause. Il s'agit de trouver une zone pour mettre leurs bateaux à l'abri à l'automne et au printemps. « On est tous en train de briser nos bateaux... Pouvez-vous nous appuyer fortement pour régler ce problème? »


M. Bélanger invite l'intervenant à en parler avec M. Fecteau lors de la pause. M. Doucet répond qu'il y a un haut risque d'accident. « On demande un investissement de quelques millions pour réaliser un enrochement. »

M. Robert Fecteau répond que le temps est effectivement venu de se rasseoir pour réexaminer la question. Il explique que des réunions ont eu lieu dans le passé, mais que force est de constater qu'une solution tarde à être mise en application. « Je m'engage à m'impliquer avec vous. »


- **Risques reliés à la fatigue**

Par Jean Nadeau, enquêteur principal en facteurs humains, Bureau de la sécurité des transports du Canada, Ottawa

M. Nadeau fait une présentation sur les risques reliés à la fatigue, l'un des dix enjeux soulevé par l'enquête du BST. Il donne un aperçu du sommeil et des facteurs qui contribuent à la fatigue, ainsi que les effets de la fatigue sur la performance. De plus, il présente un exemple de programme de gestion du risque de fatigue dans l'industrie de la pêche.

 **René Doucet** — L'intervenant soutient que c'est l'instauration de la pêche compétitive qui a amené les pêcheurs à ne pas dormir pendant des périodes prolongées, car il s'agit de leur gagne-pain. « Faudrait qu'on revienne aux quotas par pêcheur. »

M. Denis Bélanger explique qu'il y aura d'ailleurs une présentation sur le sujet plus tard en journée par M. Patrick Vincent, de Pêches et Océans Canada. Ce dernier explique que le ministère a différents modes de gestion, notamment les quotas et la pêche compétitive, mais que rien n'est tout noir ou tout blanc. Il y a des pêches compétitives qui sont gérées selon des horaires qui fonctionnent très bien, notamment la pêche au homard. Il ajoute que même pour ce qui est des quotas transférables, des pêcheurs vont prendre ceux des autres et se retrouver en fin de saison avec des quantités considérables à pêcher. « Dans certains cas, l'intervenant a raison, mais ce n'est pas systématique. »

 **Jocelyn Jalbert** — L'intervenant se dit d'avis que les coûts ne sont pas seulement reliés à la sécurité, mais surtout à la gestion des différents modes. Il ajoute que les principes décrits dans la présentation sont très intéressants, mais souvent difficiles d'application dans la réalité des pêcheurs.

---

---


M. Denis Bélanger conclut que « la conscientisation à cette problématique permet d'aider beaucoup dans la prise de certaines décisions. »

- **Capsule TC — Heures de repos**


Par Simon Pelletier, inspecteur, Transports Canada, Sécurité et sûreté maritime, Gaspé

- **Capsule CSST — Heures de repos et fatigue**


Par Michel Castonguay, inspecteur expert pêche, CSST, Gaspé

 **Émilien Dorion** — M. Dorion se dit d'avis qu'il est concrètement impossible de vérifier chaque bateau de pêche. Par ailleurs, il estime qu'aucun pêcheur ne souhaite vraiment qu'un accident survienne. « Il va falloir travailler très fort ensemble pour s'assurer d'une conformité. L'important, c'est qu'aucune décision ne soit prise par un individu ou un organisme faisant en sorte qu'on impose des choses qui ne sont pas réalistes pour la flottille concernée. »

M. Castonguay abonde dans le même sens. Il raconte avoir dit à un pêcheur que la CSST n'est pas son père ou sa mère, car c'est lui le premier responsable de la santé et sécurité à bord de son bâtiment. « Peut-on avoir une solution mur à mur pour l'ensemble de la flotte? Non. »

 **Jean-Richard Joncas** — M. Joncas parle de la réalité des pêcheurs de la Basse-Côte-Nord et de l'urgence d'avoir des quais décents pour faciliter leur travail.

M. Bélanger assure les participants que leurs commentaires sont bien entendus par les personnes concernées pour un suivi approprié.

 **Richard Doucet** — M. Doucet parle aussi d'une autre facette de la réalité des pêcheurs du secteur de Rimouski (crabiers zone 17). Il explique que si les bateaux étaient bien à l'abri, les propriétaires n'auraient pas à passer plusieurs jours à bord pour protéger leur outil de travail et seraient moins fatigués. Lui aussi apprécierait un appui du CPSBPO.

## P A U S E

À la suite de commentaires entendus en matinée et de discussions tenues lors de la pause, M. Robert Fecteau explique qu'à la suite des informations obtenues relativement au manque d'abri du quai de Rimouski pour le bénéfice des pêcheurs de crabe de la zone 17, le CPSBPO devrait adopter une résolution confirmant son soutien aux démarches de l'Association des pêcheurs pour que des travaux soient effectués au quai de Rimouski. Proposition acceptée.

- **La sécurité en mer : une question de normes, de culture et d'un souci constant du danger**

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

M. Le Discorde démontre dans sa présentation que bien que la sécurité maritime soit fonction de plusieurs facteurs interreliés, tels que la réglementation, la formation et les bonnes pratiques de travail, la pêche en


mer peut être sécuritaire seulement si les pêcheurs possèdent une bonne culture de sécurité alimentée par un souci constant du danger.

M. Denis Bélanger conclut que sans culture de sécurité, la réglementation, la formation et tout le reste demeurent superflus. « Votre sécurité repose d'abord entre vos mains. »

- **On m'exige de l'équipement de sauvetage... j'en comprends la nécessité!**

Par Dave Cotton, pêcheur professionnel et enseignant, École des pêches et de l'aquaculture du Québec, Grande-Rivière

Dans sa présentation, le narrateur tentera de démontrer qu'au delà de toutes les exigences de Transports Canada envers les propriétaires de bateaux de pêche en ce qui a trait à l'obligation de posséder certains équipements de sauvetage, tous à bord devraient se sentir concernés. Différents aspects de ce type de matériel doivent préoccuper tout l'équipage tels que l'emplacement, le mode de fonctionnement, l'entretien, etc.

 **Roberto Bourgeois** — L'intervenant dit se demander, en référence à la présentation de M. LeDiscorde, si les participants sont réunis pour se faire vendre des salades ou pour parler de sécurité des bateaux de pêche. « Le fait de se faire insulter ici en se faisant dire qu'on est *broche-à-foin*, alors que des inspecteurs peuvent témoigner du contraire, c'est très mal parti, c'est mal placé. J'ignore où on s'en va avec ça, mais ça ne donne pas le goût de revenir. »

M. Denis Bélanger répond que ce n'était sûrement pas le but de la présentation, qui visait plutôt une conscientisation.

Les participants sont ensuite invités à la piscine pour une démonstration spéciale de M. Dave Cotton sur l'utilisation de certains équipements de sauvetage.

## D Î N E R


- **Capsule GCC — Statistiques et radiobalises de localisation de sinistre**

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

- **Capsule TC — Mise à jour sur la formation et les brevets**

Par Denis Bélanger, inspecteur et examinateur, Transports Canada, Sécurité et sûreté maritime, Rimouski

Avant son exposé, M. Bélanger tient à faire une précision relativement à la présentation de M. Le Discorde sur les enjeux de sécurité. Il explique que le « je » et le « nous » du présentateur réfèrent plutôt aux écoles de marine et aux centres de formation.

 **Jean-Richard Joncas** — M. Joncas veut savoir si les sept années précédant 2007 seront reconnues pour les conducteurs de petits bateaux de plus de 12 mètres.

M. Bélanger répond que ça concerne quelqu'un qui suit un cours pour améliorer ses connaissances et compétences, mais surtout les nouveaux qui n'ont pas ou peu de service en mer. Les pêcheurs expérimentés ne sont pas obligés de suivre ce cours ou un brevet s'ils sont sur un navire de moins de 12 mètres à condition de fournir la preuve de sept saisons de pêche comme capitaine en signant une

déclaration assermentée. Si le capitaine navigue à moins de deux milles de la côte, la carte d'embarcation de plaisance suffira pour les bateaux de moins de 12 mètres et jaugeant moins de 15 tonnes.

- **Capsule CSST — Port du gilet de sauvetage sur les homardiens**

Par Michel Castonguay, inspecteur expert pêche, CSST, Gaspé

Une cinquantaine de homardiens ont été visités la saison dernière. Sur l'ensemble des visites, nous avons constaté que les pêcheurs se sont conformés à l'exigence du port du gilet de sauvetage et la mise en place d'un dispositif pour la remontée, suite à une chute par-dessus bord, d'un membre d'équipage. Ce plan d'action sera reconduit pour la saison 2013 et des visites d'inspecteurs sont prévues.


- **Mise à jour : Projet de recherche pour prévenir les chutes par-dessus bord sur les homardiens**

Par Francis Coulombe, chargé de projet, Merinov, Gaspé


- **La gestion des pêches et la sécurité des pêcheurs commerciaux**

Par Patrick Vincent, directeur régional, gestion des pêches, Pêches et Océans Canada, Québec

Les plans de gestion de la pêche commerciale comportent plusieurs conditions afin d'assurer une saine gestion des ressources halieutiques tout en permettant que la pêche soit une activité prospère. Toutefois, certaines mesures de gestion de la pêche peuvent avoir une incidence sur la sécurité des pêcheurs et de leur entreprise. La présentation de M. Vincent vise à expliquer le processus de consultation nécessaire pour minimiser les risques qui sont imputables aux mesures de gestion.

 **Jean-Richard Joncas** — M. Joncas en profite pour inviter un représentant de TC à participer à une réunion du comité de gestion des pêcheurs de la Basse-Côte-Nord, le 12 mars, pour une mise à jour sur la nouvelle réglementation.

M. Robert Fecteau répond que M. Alain Blouin, gestionnaire du CTC de Sept-Îles, est présent et qu'il est concerné par cette demande. M. Blouin dit qu'il vérifiera comment cela peut être possible et invite M. Joncas à communiquer avec lui dans les jours suivants.

 **Mario Dupuis** — M. Dupuis trouve qu'il s'agit là d'une très bonne idée. Il attire l'attention sur le dossier des 72 heures de pêche. « La procédure de pêche des bateaux de moins de 12 mètres, c'est deux jours de filets en immersion; mais en cas de tempête, les pêcheurs sont retardés et dépassent cette limite de temps. On aimerait que le gros bon sens soit respecté à ce sujet. À toutes les réunions du comité de gestion dont je fais partie, les agents des pêches rappellent que la vérification des 72 heures sera accentuée. »

M. Vincent répond que c'est une réalité dont on doit tenir compte et que les agents des pêches doivent faire preuve de discernement. Il suggère que ce sujet soit amené au Conseil consultatif maritime régional (CCMR) de mars. Robert Fecteau invite M. Dupuis à le contacter pour que des arrangements soient pris afin qu'un représentant de TC soit présent.

---


---

- **Projet : Simulateur de stabilité des bateaux de pêche**

Par Pierre Verreault, directeur des programmes, Conseil canadien des pêcheurs professionnels, Ottawa


M. Verreault nous présentera le Conseil canadien des pêcheurs professionnels (CCPP) et les projets en cours. Il nous entretiendra plus particulièrement sur le nouveau Simulateur de stabilité des bateaux de pêche. Il nous parlera du développement du projet, du rôle de l'industrie et, finalement, il nous en fera une brève démonstration. Conçu spécialement pour l'industrie canadienne de la pêche, le simulateur fait appel à une technologie de simulation innovatrice pour aider les pêcheurs à comprendre les principes de stabilité et comment ils s'appliquent à leur bateau.

Avant sa présentation, M. Verreault tient à souligner le fait que la région du Québec est la seule au pays à avoir un tel comité permanent dédié aux pêcheurs. Il dit s'en réjouir.

 **Roberto Bourgeois** — M. Bourgeois fait remarquer que pour lancer le simulateur, l'ordinateur lui a demandé de télécharger un autre logiciel.


M. Verreault explique que toute la procédure est expliquée dans le fascicule se trouvant dans la trousse du participant. Tout peut dépendre de l'âge de l'ordinateur ou de sa carte graphique même si les concepteurs ont réduit au minimum les exigences informatiques pour le faire fonctionner. Il invite l'intervenant à communiquer avec son service, où on tentera de régler le problème.

Un autre intervenant dit avoir été incapable, dans une école, de faire fonctionner le simulateur, tandis qu'un autre demande si ça fonctionne sur un Mac. Un troisième dit avoir mis environ deux heures à télécharger l'outil. Mais M. Verreault explique qu'une fois que c'est fait, plus besoin d'aller en ligne pour l'utiliser.

 **Nathalie Côté, Comité sectoriel de manœuvres des pêches maritimes** — Mme Côté explique que les seuls endroits où le Comité pouvait accueillir suffisamment de participants pour expliquer le simulateur sont les écoles. Or, celles-ci ont des ordinateurs non pourvus de la carte graphique « et de jeu » nécessaire au fonctionnement de l'outil.

- **Capsule TC — Nouveau règlement et exigences de stabilité**


Par Simon Pelletier, inspecteur, Transports Canada, Sécurité et sûreté maritime, Gaspé

 **Intervenant non identifié** — L'intervenant désire savoir si une réglementation concernera les stabilisateurs de coque « ou si on continue à les faire comme bon nous semble ou selon les plans... ».

M. Pelletier répond qu'un Bulletin sur la sécurité des navires traite de ces types de systèmes antiroulis. Au Québec, on demande des plans et des cahiers de stabilité, et une inspection fait suite à l'installation. Le règlement proposé ne parle pas spécifiquement de ces dispositifs.

L'intervenant se demande par ailleurs si, dans le cas de trois bateaux identiques, on ne triplera pas les tests de stabilité? M. Simon Pelletier explique que c'est déjà le cas en autant qu'on démontre qu'il s'agit bien de navires jumeaux. « C'est très compliqué. Ils pensaient qu'ils pourraient réduire le niveau d'exigences de stabilité, mais ils se sont rendus compte que les bateaux sont tous très différents. C'est très difficile à valider scientifiquement. »



 **Intervenant non identifié** — Dans la foulée, l'intervenant cite le cas de quatre navires identiques, mais munis d'engins de pêche différents. Le carnet de stabilité serait-il alors le même pour les quatre avec ajout relatifs aux engins de pêche?

M. Pelletier répond que les coques identiques facilitent déjà la tâche, mais qu'en est-il des différences des engins de pêche en termes de poids ramené à bord et en hauteur? Par exemple, les 55 pieds en fibre de verre ont tous la même coque et la même hydrostatique, mais aucun n'a le même carnet de stabilité. L'intervenant pense que pour quatre navires construits au même endroit et selon le même modèle, le prix du carnet pourrait être divisé en quatre, mais avec des ajouts relatifs à la différence des engins de pêche. « Je l'ai souvent suggéré, dit M. Pelletier, mais ce n'est pas Transports Canada qui s'en occupe, ce sont plutôt des experts maritimes privés. C'est donc à vous de négocier avec eux. »

## P A U S E

### 5. Panel sur la sécurité des bateaux de pêche

#### Animateur :

**Robert Nicolas**, responsable du bureau école-industrie, Écoles des pêches et de l'aquaculture du Québec, Grande-Rivière

#### Panélistes :

**Marc-André Poisson**, directeur des enquêtes maritimes  
Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST)

**Patrick Vincent**, directeur régional, direction de la gestion des pêches  
Pêches et Océans Canada, région du Québec (MPO)

**André Audet**, surintendant, recherche et sauvetage  
Garde côtière canadienne (GCC)

**Robert Fecteau**, gestionnaire, Sécurité et sûreté maritime  
Transports Canada, Sécurité et sûreté maritime (TCSM)

**Michel Castonguay**, inspecteur Expert-Pêches, capture et transformation  
Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST)

.....

#### Enjeux de sécurité

M. Poisson explique que les enquêtes du BST ne cherchent pas de coupables, mais seulement l'amélioration de la sécurité à long terme. « Si on enquête sur un accident, on ne veut pas que ça se répète, ce pourquoi on tente d'en déterminer les causes, ce qui permet au gouvernement et à l'industrie de réagir pour prévenir de futurs accidents. »

En matière de sécurité, M. Patrick Vincent estime que toutes les interventions et décisions du MPO ont un impact sur la sécurité des pêcheurs. Il faut donc que les gestionnaires et agents des pêches demeurent alertes afin d'adapter les mesures de gestion en conséquence. Il convient de maintenir l'équilibre entre la pérennité de la ressource, la rentabilité de l'industrie et la sécurité des pêcheurs.

De son côté, M. André Audet passe en revue les services et outils permettant à la GCC d'assurer le maximum de sécurité sur les plans d'eau dont elle a la responsabilité, sans oublier la division recherche et sauvetage, pour venir en aide à des bâtiments et équipages en difficulté.

Quant à M. Robert Fecteau, il explique qu'à Transports Canada, on vise constamment l'amélioration de la sécurité. Trois fonctions : encadrement réglementaire, contrôle et surveillance, éducation et sensibilisation.

Pour sa part, M. Michel Castonguay, de la CSST, explique qu'il se fait souvent demander ce que l'organisme fait dans le secteur maritime. À cet égard, ce sont toutes les activités de travail qui sont sous sa responsabilité. La CSST a un rôle de prévention, mais aussi d'indemnisation.

### **Partage des rôles et juridictions**

*Le modérateur amène ensuite les participants à départager leurs rôles respectifs, qui peuvent apparaître confus aux yeux d'une majorité de pêcheurs. « Que répondez-vous au fait que dans le quotidien, vos interventions semblent s'entrecroiser? »*

M. Fecteau répond qu'effectivement, les champs d'intervention de ces organisations s'entrecroisent souvent, et que l'important est d'en être conscient et de le reconnaître. L'idée est justement de travailler ensemble, de collaborer et d'éviter des doublons de responsabilités. La ligne est souvent mince entre un accident maritime opérationnel ou celui découlant d'un accident de travail. Un protocole d'entente entre la CSST et Transports Canada a justement été conclu afin de bien clarifier les responsabilités de chaque organisation.

À la CSST, M. Castonguay reconnaît l'importance de cette entente afin de bien communiquer entre les deux ministères pour s'assurer qu'il n'y ait pas de doublon. Un guide sera incessamment publié afin de bien départager les champs de compétences de chacun afin d'intervenir plus efficacement.

Au BST, M. Poisson rappelle l'autonomie du Bureau de la sécurité des transports, qui se rapporte essentiellement au Bureau du Conseil privé. Donc, toute enquête peut aussi concerner les ministères touchés.

M. Robert Fecteau pense que la confusion provient peut-être du fait que chaque organisation peut enquêter, mais dans des buts différents.

### **Protocole d'entente de 2006 entre MPO et TC**

*M. Nicolas fait ensuite allusion au protocole d'entente signé en 2006 entre Transports Canada et le MPO, et portant sur une amélioration de la coordination entre les deux ministères pour faciliter l'élaboration de stratégies visant à promouvoir la sécurité. Il invite M. Vincent à préciser.*

M. Patrick Vincent explique qu'il est très intéressant pour les pêcheurs que ces deux ministères fassent preuve de plus de cohérence dans leurs interventions touchant la sécurité. Le Comité permanent sur la

---

sécurité des bateaux de pêche du Québec en est un bel exemple, et il remporte un franc succès. L'entente prend aussi la forme d'échange de données diverses.

M. André Audet rappelle de son côté qu'en 2001, la Garde côtière canadienne avait entrepris une consultation publique auprès de sa clientèle au sujet des services dispensés. Pour leur part, les pêcheurs avaient fait valoir le peu de tribunes existantes pour exprimer leur réalité et leurs demandes, mis à part le Conseil consultatif maritime, forum majoritairement occupé par l'industrie maritime. « Nous nous sommes entendus avec M. Robert Fecteau pour la mise sur pied du Comité permanent, dont la première rencontre a eu lieu en 2005, soit un an avant la signature de l'entente entre TC et le MPO. Nous avons déjà innové à cet égard dans la région du Québec avec ce comité. J'espère que les autres régions du pays vont emboîter le pas. »

### **Refonte de la réglementation en matière de sécurité**

*L'animateur aborde alors un enjeu qu'il juge extrêmement important : la réglementation en matière de sécurité des bateaux de pêche. Il soutient que plusieurs la considèrent désuète, car elle remonte à 1978 et que sa dernière modification date de 2001, en plus d'être en révision depuis le début des années 1980 sans aboutir à quelque chose de concret. Il invite d'abord M. Fecteau à préciser où en est TC dans ce dossier.*

M. Robert Fecteau explique que le temps est effectivement venu de mieux encadrer la réalité d'aujourd'hui. Il explique pourquoi tout a été retardé au fil des années et il croit que tout devra prochainement repartir à zéro. Il ajoute que TC cherche à rendre les règlements le plus simple et le plus léger possible. « Ce qu'on va probablement faire au cours des prochains mois, c'est adopter des normes internationales qui seront référées par un règlement qui sera vraiment très léger. »

M. Marc-André Poisson souligne quant à lui que le BST rappelle chaque année la nécessité de mettre à jour la réglementation. « Depuis 1992, on a émis 42 recommandations spécifiques au domaine des pêches et beaucoup ne sont pas encore réglées parce que les règlements n'ont pas été endossés par les ministères. Transports Canada doit agir, ça nous inquiète beaucoup au BST. Je vous invite à parcourir notre site Web pour lire les réponses de Transports Canada ainsi que notre évaluation. »

En réplique, M. Fecteau explique que ce nouvel outil légal permettra à TC d'adapter beaucoup plus rapidement ses règlements et d'éviter de longs et laborieux processus. « Nous demeurerons vigilants pour nos pêcheurs en nous assurant que les normes sont réalistes pour notre industrie de la pêche. Nous allons à cet effet continuer nos consultations auprès des pêcheurs et de l'industrie. »

*M. Castonguay, votre ministère étant de juridiction provinciale, vous sentez-vous concerné par ce projet de nouveau règlement?*

M. Michel Castonguay indique qu'à certains égards, la juridiction fédérale empiète sur le provincial. « Des discussions ont eu lieu et on a convenu qu'une attention particulière soit portée aux questions touchant les activités de travail afin que les champs de juridiction soient mieux respectés. »

### **L'harmonisation dans l'application réglementaire**

*M. Nicolas passe ensuite au thème de l'harmonisation dans l'application des règlements, élément crucial dans l'efficacité des questions touchant la sécurité des bateaux de pêche. Par contre, les pêcheurs québécois disent déplorer un manque d'harmonisation selon les régions, et même entre les inspecteurs de*

---

*TC. « La question qui tue : qu'est-ce que Transports Canada entend faire pour améliorer cet aspect de l'application des règlements? »*

M. Robert Fecteau répond que cette question revient chaque année lors des réunions, soit depuis près d'une douzaine d'années, et que TC est conscient du manque d'harmonisation dans l'application réglementaire. Il dit s'être engagé à éviter des débordements réglementaires pour les pêcheurs, en retardant notamment l'application, tant que le reste du pays ne fait pas de même, afin de ne pas leur causer de préjudices. Bien qu'il admette que le pays recèle de grandes différences impossibles à nier, M. Fecteau estime que la centralisation présentement en cours à Ottawa améliorera l'harmonisation.

### **L'enjeu des coûts associés à la sécurité**

*Sur ce thème, l'animateur rappelle que pour beaucoup de pêcheurs, la sécurité constitue une dépense plutôt qu'un investissement et que, de ce fait, ils souhaitent que cette dépense soit la plus limitée possible. Qu'en pensent les panelistes?*

M. André Audet se dit d'avis que toute réglementation doit tenir compte des réalités de l'industrie de la pêche. Il ajoute qu'il existe d'autres outils, comme la prévention. « Lorsqu'on vous demande de vous munir de certains équipements, ça peut vous éviter le déplacement de ressources d'intervention coûteuses. »

Pour sa part, M. Patrick Vincent constate que la question de la rentabilité des entreprises est toujours à l'avant-plan et le MPO ne perd pas cet objectif de vue, car il a des conséquences sur la conservation de la ressource. Et dans un contexte de restrictions des dépenses, les pêcheurs doivent relever des défis importants. « Nous en sommes conscients. »

M. Robert Fecteau abonde dans le même sens et souligne qu'il n'y a pas de mesures mises en place sans qu'une étude d'impact en ait mesuré les conséquences sur les entreprises de pêche, qui doivent être capables de les supporter financièrement.

Autre son de cloche de M. Marc-André Poisson qui établit une comparaison entre la culture des pêches québécoise et celle observée sur la scène internationale. Il se dit d'avis que sur la planète, la réglementation et ses coûts sont généralement considérés comme imposés. Mais il remarque qu'un changement de culture commence à s'opérer au Québec, et dit ne pas savoir si c'est dû au fait qu'il y a déjà des gens vendus à ça lors des réunions. « Tant mieux si ce qu'on voit aujourd'hui est un reflet d'un changement pan-québécois. Je félicite le Comité et les organisateurs, et j'espère que le message passera chez l'ensemble des pêcheurs. »

Quant à M. Michel Castonguay, de la CSST, il rappelle une phrase entendue en matinée de la bouche de M. Nadeau et qui le caractérise lui aussi : si vous pensez que la prévention coûte cher, essayez un accident pour voir! Les accidents de travail coûtent effectivement très cher aux employeurs.

M. Robert Fecteau dit prendre la défense des pêcheurs québécois, chez qui on observe une belle culture de sécurité. « L'industrie est consciente qu'il y a des frais reliés à la sécurité, et je trouve qu'elle les accepte très bien. Je suis dans le domaine de l'inspection des bateaux de pêche depuis près de 30 ans et j'ai vu l'évolution au fil des décennies, et c'est drôlement différent aujourd'hui, les gens sont bien plus conscients de leur sécurité. »

### **Et les statistiques?**

*M. Robert Nicolas parle ensuite du fait que l'industrie de la pêche a déploré plusieurs fois le manque de statistiques fiables relatives à certains accidents survenus en mer. On réclame des chiffres plus précis représentant mieux la réalité des pêcheurs.*

M. Marc-André Poisson explique que le BST possède une bonne base de données, mais que les informations sont dispersées. Regrouper toute cette information a constitué un travail de moine pour arriver avec des statistiques faciles à comprendre. Qu'est-ce qui peut être fait considérant les facteurs limitatifs que sont :  
1) la difficulté pour les gouvernements de tenir des statistiques et 2) la protection des renseignements personnels en vertu de la constitution canadienne?

M. André Audet dit que la GCC fournit des statistiques pour lesquelles l'organisation est impliquée. « On produit un rapport annuel, mais aucune information personnelle n'y figure. Ça peut être compliqué d'élaborer une banque de données nationale. »

M. Patrick Vincent pense quant à lui que des rapprochements peuvent être faits si on veut notamment obtenir des données pour faire ressortir une tendance, c'est alors plus facile de trouver l'information. Le défi à MPO, c'est que les données sont classées par région administrative et les formats peuvent différer. « On travaille fort pour développer une base de données nationale sur les permis et prises. »

M. Robert Fecteau avoue que Transports Canada n'est pas champion dans les bases de données. « Même que nos bases de données ne se parlent pas entre elles, on est donc loin d'une base commune, je ne crois pas voir cela avant la fin de ma carrière... »

*M. Robert Nicolas demande aux panelistes s'il n'y aurait pas un projet qui pourrait être mis de l'avant visant l'élaboration d'une base de données interministérielle afin de solutionner cette problématique.*

M. Poisson explique que le problème réside dans le fait que chacun a un mandat différent, donc que sa base de données concerne une portion d'information. M. Castonguay croit que personne ne peut s'engager à ce qu'il y ait un projet en ce sens, même si tous conviennent que ce serait souhaitable, « car c'est trop compliqué ». Il ajoute que la base de données de la CSST reflète imparfaitement la réalité, car l'industrie de la pêche, partout dans le monde, est caractérisée par une sous-déclaration des accidents de travail. « Les plus petits accidents, on ne les voit pas nécessairement. »

M. André Audet dit qu'il faut faire preuve d'optimisme pour l'avenir en raison de la technologie. « Mais peut-être pas dans un futur rapproché... » Quant à M. Patrick Vincent, il se dit plus pragmatique, une base de données nationale n'étant pas une finalité en soi, « cela doit servir à quelque chose ». Il propose plutôt d'examiner avec les pêcheurs les enjeux clés, de les cibler et alors d'utiliser, pour les documenter, les statistiques déjà disponibles auprès des différents partenaires.

### **La circulation de l'information sur la sécurité des bateaux de pêche**

*M. Robert Nicolas aborde ensuite l'enjeu de la circulation de l'information sur la sécurité. Il dit constater, à lire et entendre ce qui se dit ou s'écrit sur le sujet, qu'il n'existe pas de recette magique pour savoir quelle serait la meilleure méthode à privilégier pour permettre à cette information de mieux circuler.*

M. Marc-André Poisson soutient qu'il s'agit-là d'un défi constant. Il donne comme exemple le rapport de 150 pages du BST sur les enjeux de sécurité qui a été résumé en un dépliant pour qu'il soit plus accessible pour l'ensemble des pêcheurs.

---

« On a même pensé l'envoyer au domicile des pêcheurs pour que la conjointe (ou le conjoint) soit aussi sensibilisé(e) à la sécurité. »

M. Fecteau confirme que TC multiplie les efforts pour la diffusion de l'information, notamment celle des Bulletins de sécurité des navires. « Maintenant, tout propriétaire d'un bâtiment de pêche en reçoit les exemplaires. Dans les cas spécifiques, on écrit directement aux propriétaires pour les informer. »

M. Michel Castonguay précise qu'un des principaux canaux de communication est le Guide de santé et sécurité à bord des bateaux de pêche, épuisé après cinq ans de distribution. Il annonce qu'il sera mis à jour, ajoutant que les visites des inspecteurs sur les bateaux permettent aussi d'échanger beaucoup d'informations.

Au MPO, l'information circule beaucoup lors des comités consultatifs des différentes flottes de pêche. M. Patrick Vincent y ajoute les conseils du personnel, les avis aux pêcheurs, etc. « Nous devons toutefois être vigilants en raison des plans de gestion de plus longue durée, espaçant ainsi les rencontres avec les pêcheurs. D'autres solutions de communication — notamment les médias sociaux — devront être envisagées. »

*L'animateur demande ensuite aux panelistes ce qu'ils pensent du fait que le seul journal officiel des pêches au Québec, Pêche Impact, ne renferme pas de chroniques ou de bulletins d'information des ministères.*

M. André Audet répond qu'à chaque parution du journal, un dépliant informatif de la Garde côtière canadienne y est inséré. « On a aussi le Web, Marinfo, pour diffuser une information la plus à jour possible, sans compter la transmission d'avis à la navigation ou de sécurité. »

M. Marc-André Poisson indique pour sa part que le BST court après les journalistes et les entrevues, mais uniquement dans le cadre de la publication de ses rapports d'enquête. « Mais nous sommes aussi sur Twitter et YouTube. Notamment, on utilise toutes les informations lorsqu'un accident se produit. Cependant, nous ne disposons pas du budget pour sélectionner Pêche Impact. »

M. Robert Fecteau reconnaît lui aussi l'intérêt que représente Pêche Impact, mais précise que ce sont souvent des contraintes budgétaires qui empêchent TC d'y faire paraître de l'information. Par ailleurs, toute diffusion d'information dans les médias, ou dans un journal, doit passer par un long processus souvent fastidieux. « Ce qui diminue nos ardeurs... »

La CSST est assez présente dans les médias, confirme M. Michel Castonguay, qui dit ne pas avoir les mêmes contraintes qu'au fédéral. Il s'agit bien souvent d'information publiée dans Pêche Impact sous forme de publicité.

M. Robert Fecteau ajoute qu'il n'est pas exclu que le CPSBPO ait un jour sa page dans Pêche Impact si le financement requis est disponible.

*Avant de passer aux questions des participants, M. Robert Nicolas demande si l'un des panelistes peut résumer l'origine du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec.*

M. Robert Fecteau rappelle que précédemment, M. André Audet en a fait un bon résumé. Tout a commencé au début des années 2000 à la suite de rencontres avec les pêcheurs. Le protocole d'entente TC-MPO a servi de base pour créer le cadre de référence du CPSBPO. La première rencontre officielle sans cadre a eu lieu en 2002 à l'Hôtel Rimouski et a réuni 22 participants. « On prend toujours de l'expansion avec quelque 10 % d'augmentation de participation chaque année. C'est remarquable, et on va continuer à faire grandir ce Comité pour le rendre plus représentatif et inclusif de l'industrie. »

---

Pour messieurs Vincent et Castonguay, le CPSBPO a été un canal de communication majeur, *primo* pour se faire connaître, et *secundo* pour passer des messages de prévention. « On a aussi eu de bons *feed-backs* de pêcheurs, certains un peu costauds, mais quand même, ils étaient importants; ce comité est essentiel », explique M. Michel Castonguay. M. Vincent abonde dans le même sens et se dit d'avis qu'il s'agit d'un lieu d'échange privilégié et que de réunir les pêcheurs au moins une fois par année est un minimum. »

*Dernière question de l'animateur : en 30 secondes, qu'entendez-vous faire à l'avenir pour faire progresser le dossier de la sécurité auprès des pêcheurs québécois.*

Au BST, M. Marc-André Poisson informe les participants qu'après la campagne de sensibilisation aux 10 enjeux de sécurité, on constatera quels en ont été les succès. « C'est tout ce que je peux dire pour l'instant. »

M. Patrick Vincent, du MPO, s'engage pour sa part à faire la promotion auprès des directeurs de la gestion des pêches, « pour s'assurer qu'on a une oreille attentive aux mesures comportant un volet sécurité, en plus de continuer à collaborer avec TC et d'en inviter les représentants à nos forums pour échanger sur le sujet. »

M. André Audet dit à la blague que c'est rare pour les pêcheurs de pouvoir tirer sur les messagers de tous ministères confondus en même temps et qu'ils doivent en profiter! « J'ose espérer que ce comité va survivre encore longtemps et que la participation des pêcheurs grandira, car c'est avant tout une tribune pour vous. »

M. Robert Fecteau avance quant à lui que TC redoublera d'ardeur à l'avenir pour travailler en partenariat avec les autres ministères, les établissements d'enseignement et l'ensemble des professionnels impliqués dans le milieu des pêches pour créer une synergie afin de s'attaquer aux problématiques liées à la sécurité. Selon lui, le message du rapport du BST est très clair : « On ne peut traiter séparément ces enjeux de sécurité, il faut les travailler tous ensemble sans jamais oublier le point de vue du pêcheur. »

Enfin, M. Michel Castonguay retient de cette journée qu'il y a un décloisonnement à faire dans le traitement de ces enjeux, l'approche doit être globale. Il faut donc concilier profitabilité et sécurité. « La CSST entend poursuivre la démarche entreprise en s'impliquant de plus en plus en termes d'inspection et de prévention auprès des pêcheurs. »

## Période de questions

### ***Question de M. Gilles Albert, capitaine de bateau de pêche :***

M. Albert dit constater qu'il y a cinq ministères devant lui, et que personne ne peut lui dire combien de gens exercent les métiers de pêcheurs et d'aides-pêcheurs. « Êtes-vous seulement capables de contrôler les propriétaires de bateaux et détenteurs de permis de pêche? Il y a entre 2 000 et 3 000 aides-pêcheurs au Québec, et ils ne sont pas connus. Avant de commencer à réglementer, il faudrait commencer à se prendre un peu au sérieux et à avoir quelque chose qui soit adapté à la réalité de 2013. Il y a encore trop de monde qui passent à côté du système, et ce n'est pas normal. C'était comme ça quand j'ai commencé à 16 ans et ça n'a pas changé. Quelqu'un peut-il me dire qu'à partir de maintenant, ça va être sérieux le domaine des pêches? S'il y en a 4 000, on va en contrôler 4 000! Autre point : la documentation est importante, car on ne peut jamais rejoindre tout le monde lors des assemblées. Faut que ça change! »

M. Robert Fecteau répond en rappelant tout le respect qu'il a pour le Bureau d'accréditation des pêcheurs et des aides-pêcheurs du Québec, le Bapap. Il se dit convaincu que l'accréditation est un pas vers la sécurité et un plus grand professionnalisme des pêcheurs, notamment par la formation. « TC travaille toujours pour

tenter de reconnaître l'accréditation du Bapap. On reconnaît déjà l'utilisation des livrets du Bapap pour certaines parties du temps de mer des pêcheurs et on cherche d'autres solutions visant à promouvoir l'accréditation des pêcheurs au Québec.

De son côté, M. Michel Castonguay explique que la CSST considère que le carnet du Bapap est un outil formidable pour les inspections. « De plus en plus, nos inspecteurs vont demander que le capitaine fasse la démonstration qu'il fait de la formation. Le plus facile pour un capitaine ou un aide-pêcheur, c'est de présenter son carnet; c'est donc dans cette direction que nous allons nous aligner de plus en plus. »

M. Robert Fecteau se dit prêt, au nom de TC, à travailler en collaboration avec la Bapap afin d'identifier des solutions.

**Question de M. Émilien Dorion :**

L'intervenant aimerait savoir si tout ce que les pêcheurs ont obtenu en participant aux réunions du CPSBPO ne risque pas d'être *flushé* si la réglementation s'aligne sur les conventions internationales. « Serons-nous favorisés ou défavorisés? »

M. Fecteau tient à rassurer M. Dorion que le corps du règlement demeurera et que les principes sur lesquels les parties s'étaient entendues seront conservés. Seules certaines parties pourront référer à des normes internationales. « Vous aurez probablement le choix entre plusieurs normes existantes, ça vous donnera davantage de flexibilité. On attend le nouveau règlement pour 2014. Mais soyez assuré que nous surveillons de près vos intérêts et la sauvegarde de ce que vous avez débattu et obtenu. Soyez sans crainte. »

« Vous parlez de normes, poursuit M. Dorion, alors qu'on sait que les normes québécoises en matière de construction des navires sont de loin en avance sur la région Atlantique. Est-ce nous qui irons vers l'Atlantique ou si l'Atlantique viendra à nous? »

« Il y aura probablement un équilibre, répond M. Fecteau. On a peut-être été trop pointus quant à la réglementation au Québec. Désormais, avant d'exiger quelque chose ici, on va s'assurer que ça l'est aussi ailleurs au pays. Le nouveau règlement viendra nous aider à balancer tout ça. »

**Commentaire de M. Jocelyn Jalbert :**

M. Jalbert fait allusion au contexte de coupures dans la machine gouvernementale fédérale ainsi qu'au fait que les intervenants des ministères ont les mains liées, car la moitié de ce qu'ils traitent est de nature politique. « Dans ce contexte, aussi bien oublier une base nationale de données! » Il se dit heureux d'entendre que le MPO commence à parler de sécurité.

M. Patrick Vincent confirme que quiconque a traversé des exercices de revues de programmes constate que le bouleversement est majeur, que ça affecte la clientèle autant que les citoyens. Mais il ajoute que certains de ces exercices ont permis de remettre en question des façons de faire et de stimuler l'innovation et le « faire autrement ». Il convient que MPO est plutôt politisé, et ça le sera probablement tant que la Loi des pêches ne sera pas modifiée. « On a donc de la difficulté à avoir la flexibilité voulue pour être plus efficace avec les pêcheurs. » Il se dit fier de voir qu'au Québec, la plupart des pêches ne requièrent pas l'approbation ministérielle, car les niveaux de décision ont été décentralisés.

**Question de M. Marc Doucet :**

M. Doucet questionne M. Vincent à propos des formats électroniques qui prennent de plus en plus de place. Il aimerait savoir si cette technologie pourrait servir à transmettre aussi certaines informations auprès de l'ensemble des pêcheurs étant donné qu'avant longtemps, tout le monde devra y accéder pour travailler.



---

M. Vincent se dit tout à fait d'accord, il donne en guise d'exemple le renouvellement en ligne des permis, qui sera bientôt effectif. « Pour y avoir accès, ça vous prend non seulement une clé, mais aussi une adresse courriel. On pourrait effectivement se servir de ce mode pour passer de l'information, comme les avis aux pêcheurs, mais ce ne sera pas la seule source d'information, car ce n'est pas tout le monde qui prendra connaissance de l'information. Je trouve que c'est une bonne avenue. »

Je pense aussi aux journaux électroniques ou au travail fait par certaines associations de pêcheurs pour développer des modules complémentaires à nos services en ligne. Tous ces développements peuvent constituer des opportunités super intéressantes. »

**Question de M. Julien Boudreau :**

M. Boudreau demande à M. Patrick Vincent ce que MPO entend faire pour régler la perte du poste de directeur de succursale de Pêches et Océans aux Îles-de-la-Madeleine, parti pour la retraite. « Depuis, nous n'avons que des directeurs par intérim. »

M. Vincent répond tout de suite que ça ne relève pas de son autorité, mais de celle du sous-ministre. « La situation est beaucoup liée aux coupures et aux revues de programmes qu'on a subies. J'espère que le service n'en a pas souffert, je sais que la directrice intérimaire travaille très fort, je n'ai pas de crainte pour vos services. »

**Question de M. René Doucet :**

M. Doucet aborde le sujet de la pêche compétitive (flétan du Groenland et de l'Atlantique). Pour cette dernière espèce, les bateaux sont sortis à trois reprises, 36 heures, 24 heures et 12 heures. Il considère que cette pêche est très dangereuse et que les pêcheurs mettent 12 heures pour retirer leurs engins. « Il y a eu

des problèmes de communication, MPO n'était pas au courant... Pêches et Océans a peur de dépasser les quotas pour la pêche au flétan du Groenland, ils arrêtent la pêche, compilent les résultats, puis font une petite relance de pêche... On dirait qu'on joue à la loterie avec ça! C'est une pêche qui devrait être améliorée, elle semble trop courte. On envoie des pêcheurs qui n'ont pas de quotas pour leur fermer la gueule, excusez l'expression. Bref, la pêche compétitive devient dangereuse. »

« Nous sommes au courant, répond M. Patrick Vincent. On a eu énormément de plaintes à ce sujet. » Il dit que le régime actuel de gestion n'est pas viable autant pour des raisons de conservation, de sécurité et de rentabilité. Aucun argument ne justifie le maintien de ce régime. « Nous avons vraiment essayé, mais on en est rendus à un point où, si aucun accord n'intervient, le régime devra être abandonné.

## 6. Mot de la fin

Par Robert Fecteau, Transports Canada, et André Audet, Garde côtière canadienne

M. Fecteau remercie les participants pour leurs commentaires et tout particulièrement M. Denis Bélanger pour son travail remarquable depuis la veille (*applaudissements*). Des remerciements aussi à Mme Geneviève Thibault et Mme Jessica Grenier, qui ont travaillé depuis des mois à préparer le colloque, et également à Mme Lisa Arsenault, Mme Francine Pelchat et Mme Sindie Wright. « Sans leur dévouement, un tel événement n'aurait pu avoir lieu. » (*applaudissements*)

M. André Audet tient à son tour à remercier Robert et son équipe. « Un travail colossal, surtout dans le cadre d'un colloque. Et bonne Saint-Valentin! »

M. Robert Fecteau remercie enfin les exposants qui ont pris part à l'événement, ainsi que les partenaires du CPSBPO : la CSST, l'ÉPAQ, l'Association des capitaines-propriétaires de la Gaspésie, la Garde côtière et Transports Canada.

La réunion est levée.