

## COMPTE RENDU

### de la cinquième réunion annuelle du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche Région du Québec

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

**DATE : 25 février 2010**

**LIEU : Hôtel Navigateur, Rimouski**

#### ÉTAIENT PRÉSENTS :

Anglehart, Roland <i>Pêcheries Junior inc.</i>	Chouinard, Raoul <i>Nide-P</i>	Fraser, Mathieu <i>Navigation Maluje inc.</i>	Nadeau, Paul <i>Lower North Shore Fisherman's Association</i>
Arsenault, Lisa <i>Transports Canada</i>	Côté, Nathalie <i>Comité sectoriel des pêches maritimes</i>	French St-Georges, Marilyn <i>BST</i>	Parent, Robert <i>Pêcheries du Bic inc.</i>
Audet, André <i>Pêches et Océans Canada</i>	Cotton, Eddie <i>Pêcheries Anthony Hugues</i>	Frenette, Anne <i>Service hydrographique du Canada</i>	Pelchat, Francine <i>Transports Canada</i>
Basque, Johanne <i>Nation Micmac de Gespeg</i>	Coulombe, Francis <i>MAPAQ</i>	Gamache, Nicholas <i>Transports Canada</i>	Pelletier, Simon <i>Transports Canada</i>
Beauchamp, Jocelyn <i>Association des pêcheurs de la MRC de Pabos inc.</i>	D'Amours, Éric <i>Transports Canada</i>	Gosselin, Raynald <i>Pêches et Océans Canada</i>	Pinette, Majoric <i>Société de développement économique de Betsiamites</i>
Beaudoin, Robert <i>Transports Canada</i>	Desbois, Nicol <i>Pêcheries Nicol Desbois inc.</i>	Hubert, Gilles <i>Transports Canada</i>	Poirier, Alain <i>Garde côtière canadienne</i>
Bélanger, Denis <i>Transports Canada</i>	Desgagnés, Éric <i>Transports Canada</i>	Jalbert, Jocelyn <i>Pêcheries J. Jalbert</i>	Richard, Patrice
Bernier, Laurent <i>Étudiant IMQ</i>	Dionne, Harold <i>Pêcheries H. Dionne IWC</i>	Joncas, Jean-Richard <i>Pêcheurs polyvalents</i>	Ross, Jonathan <i>Conseil de la première nation Essipit</i>
Blouin, Alain <i>Transports Canada</i>	Dorion, Émilien <i>Association des pêcheurs professionnels Sud Gaspésie</i>	Labrie, Luc <i>Narval inc.</i>	Samuel, Clément <i>C. Samuel inc.</i>
Boudreau, Julien <i>Association des pêcheurs professionnels des IDM</i>	Doucet, Marc <i>Lucien Doucet et fils</i>	Langelier, Serge <i>AMIK</i>	Servant, Denis <i>S.E.M. inc.</i>
Boulet, Marcel-Aimé <i>CSST</i>	Doucet, Olivier <i>Lucien Doucet et fils</i>	Langlois, Rodrigue <i>Pêcheries Rodrigue Langlois inc.</i>	Sylvestre, Renaud
Bourgeois, Roberto <i>Centre de formation des adultes des Iles-de-la-Madeleine</i>	Doucet, René <i>Lucien Doucet et fils</i>	Larrivée, Michel <i>ÉPAQ</i>	Syvrais, Michel <i>Morutiers traditionnels de la Gaspésie</i>
Bourgeois, Yves <i>MAPAQ</i>	Doucet, Richard <i>Lucien Doucet et fils</i>	Leblanc, Jean-Félix <i>Association des pêcheurs professionnels des IDM</i>	Tapp, René <i>Pêcheries Anthony Hugues</i>
Bussières, Guy <i>BST</i>	Dubé, Simon-Pierre <i>BAPAP</i>	Lefebvre, Daniel <i>Pêches et Océans Canada</i>	Tennier, Daniel
Caisse, Jules <i>Étudiant IMQ</i>	Dufresne, Lise <i>Pêches et Océans Canada</i>	Lemieux, Daniel <i>Ass. des pêcheurs havre polyvalent Ste-Anne-des-Monts</i>	Thibault, Geneviève <i>Transports Canada</i>
Cantin, Pierre	Dupuis, Mario	Lemieux, Gabriel <i>Ass. des pêcheurs havre polyvalent Ste-Anne-des-Monts</i>	Thibeault, Sébastien <i>Première nation Malécite de Viger</i>
Castilloux, François <i>ÉPAQ</i>	Fecteau, Robert <i>Transports Canada</i>	Marcoux, Antonin <i>Transports Canada</i>	Tremblay, Guy <i>Pêches et Océans Canada</i>
Castonguay, Michel <i>CSST</i>	Foisy, Jérôme <i>Transports Canada</i>	Martel, Josianne <i>Transports Canada</i>	Tremblay, Michel <i>MAPAQ</i>
Charbonneau, Marc <i>Transports Canada</i>	Fraser, Jean-François <i>Navigation Maluje inc.</i>	Martin, Jacques <i>Transports Canada</i>	Veillette, Carole <i>CSST</i>
Chouinard, Nicolas <i>Nide-P</i>	Fraser, Luc <i>Navigation Maluje inc.</i>	Metallic, Christopher <i>Natural Resource Commercial Fisheries</i>	

<sup>1</sup> Iles-de-la-Madeleine

Début de la réunion : 8 h 30

## 1. Mot de bienvenue

Par Robert Fecteau, gestionnaire de Transports Canada à Rimouski

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

Il présente André Audet, surintendant de recherche et sauvetage à Pêches et Océans (MPO), qui agira à titre de co-président. Il présente également Simon Pelletier, inspecteur de la Sécurité maritime au Centre de services de Gaspé. Il mentionne que Monsieur Pelletier est inspecteur de première responsabilité pour les questions reliées à la sécurité des bateaux de pêche. Il représente la région du Québec sur le groupe de travail national.

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

## 2. Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche - Suivi de la réunion de 2009 et élections

Par Robert Fecteau, gestionnaire de Transports Canada à Rimouski

Robert Fecteau mentionne que le compte rendu de la réunion du 25 février 2009, approuvé par le conseil de direction, a été présenté au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) à Ottawa en mai dernier. Il a été remis au comité permanent national sur la sécurité des bateaux de pêche.

Monsieur Fecteau fait un retour sur les six éléments de suivi de février 2009 :

1. **Réunir le conseil de direction dans les prochaines semaines pour développer une stratégie afin d'inciter les représentants du Québec à assister aux CCMC qui se tiennent en novembre et mai de chaque année à Ottawa.**

Monsieur Fecteau mentionne cependant que cette rencontre n'a pas eu lieu. Les propositions effectuées dans le cadre des réunions du comité permanent de la région du Québec sur la sécurité des bateaux de pêche sont toutes présentées à Ottawa. Elles sont bien reçues mais n'obtiennent pas l'impact souhaité, car il n'y a personne de l'industrie des pêches du Québec pour venir appuyer et supporter les propositions présentées. Transports Canada (TC) offre de payer les frais de voyage à certaines personnes de l'industrie pour voyager vers Ottawa. Si certaines personnes sont intéressées, elles peuvent appeler Robert Fecteau pour en discuter.

2. **Maintenir la pression sur le groupe de travail national sur la sécurité des bateaux de pêche afin de maintenir le seuil à 15 mètres.**

Dans le règlement proposé, il y a une démarcation à 12 mètres, ce qui pénalise un peu les pêcheurs côtiers du Québec. Plusieurs propositions différentes ont été apportées à Ottawa. Il n'y a pas encore de décisions prises à ce sujet. Robert Fecteau mentionne que la région du Québec continue à mettre de la pression, afin que le seuil soit à 15 mètres et non à 12 mètres.

3. **Rappeler au groupe de travail national sur la sécurité des bateaux de pêche que la définition de longueur hors-tout (LHT) utilisée par la Gestion des pêches de Pêches et Océans est différente de celle de Transports Canada, et qu'il serait préférable d'harmoniser les deux longueurs.**

---

Cette question est toujours en discussion entre Transports Canada et Pêches et Océans. Une présentation sur l'interprétation de la longueur hors-tout pour les deux ministères est disponible sur le site du Comité permanent de la région du Québec sur la sécurité des bateaux de pêche.

**4. Rendre valide le nouveau brevet de service d'officier de quart des bateaux de pêche et le nouveau brevet d'officier de bateaux de pêche sur les bateaux jusqu'à 150 tonnes, et non pas 100 tonnes, tel que suggéré (proposition de Renaud Sylvestre)**

Dans sa présentation cet après-midi, Denis Bélanger va en discuter. Le brevet d'officier de quart sera valide sur un navire jusqu'à 150 tonnes, et le brevet d'officier de service sera valide sur un navire jusqu'à 100 tonnes.

**5. Revoir et corriger, selon les nouvelles exigences spécifiées par Denis Bélanger, les documents d'effectif minimal pour les bateaux de pêche qui ont déjà été délivrés.**

Tous les navires certifiés doivent avoir un document d'effectif minimal. Les documents d'effectif minimal ont été corrigés sous la nouvelle forme.

**6. La Garde côtière canadienne devra contacter Monsieur Pierre-Marc Dufresne pour recueillir ses commentaires au sujet des aides à la navigation du havre de Rivière-au-Renard.**

Monsieur Pierre-Marc Dufresne n'étant pas présent à la réunion, il nous est impossible de savoir s'il a été contacté. Monsieur Daniel Lefebvre de Pêches et Océans mentionne que Monsieur Dufresne peut communiquer avec lui pour connaître les suivis sur cette question.

Robert Fecteau rappelle qu'un site internet sur le Comité permanent de la région du Québec sur la sécurité des bateaux de pêche existe. Tous les documents remis lors des réunions et les présentations sont disponibles sur le site. Il est facilement accessible avec l'outil de recherche Google.

Le comité permanent est dirigé par un conseil de direction. La durée du mandat des membres est de deux ans. Lors de sa dernière réunion en novembre 2009, le conseil de direction a proposé d'augmenter le mandat à trois ans, dans le but d'assurer une bonne continuité.

Robert Fecteau demande à l'assemblée si elle s'oppose à cette proposition.

*Émilien Dorion propose que la moitié du comité soit en élection un an et que l'autre partie le soit l'année suivante.*

- *Robert Fecteau précise qu'on se retrouverait avec une problématique pire, car il y aurait des élections à toutes les réunions. Une élection prend beaucoup de temps et il en reste moins pour les sujets importants dont l'assemblée veut discuter.*

Personne ne s'oppose, le mandat des membres du conseil de direction est donc porter à trois ans.

Certaines modifications ont été apportées au cadre de référence. Le comité permanent a été mis en place à partir du protocole d'entente qui a été signé entre Transports Canada et Pêches et Océans, et qui encourage TC et MPO à former des comités régionaux pour adresser des questions sur la sécurité des bateaux de pêche. La CSST est devenue un partenaire important pour notre comité. Le conseil de direction voudrait offrir une place à la CSST sur le conseil de direction. Marcel-Aimé Boulet du bureau de la CSST à Gaspé est nommé représentant de la CSST.

---

---

### 3. La recherche et le sauvetage dans la région du Québec

Par André Audet, surintendant de Pêches et Océans à Québec

André Audet donne quelques statistiques sur les incidents maritimes de l'an dernier. On a noté une augmentation d'environ 100 incidents au Canada, ce qui représente une augmentation de 10 % par rapport à 2008. C'est principalement dans la navigation de plaisance qu'on remarque une augmentation.

Pour le secteur des pêches, il y a eu 84 incidents en 2009, par rapport à 76 en 2008. Il y a eu deux pertes de vie à Rivière-au-Renard. Pour notre région, les incidents arrivent surtout aux Iles-de-la-Madeleine, en Gaspésie et en moyenne Côte-Nord.

Robert Fecteau affirme qu'il y a un manque de statistiques précises. C'est une volonté nationale d'avoir un portrait juste de la situation de chaque région dans le secteur des pêches. La situation devrait se corriger au cours des prochaines années.

*Jean-Richard Joncas se dit déçu que Kégaska ne soit pas ouvert pour la saison de pêche. Il était sensé être ouvert l'an passé.*

- *André Audet comprend la déception de Monsieur Joncas, mais précise que ce secteur est tout de même desservi par la GCC.*

### 4. Les systèmes d'aides à la navigation

Par Daniel Lefebvre, surintendant à Aides à la navigation de la Garde côtière canadienne à Québec

Daniel Lefebvre dresse un bilan 2009-2010 des aides à la navigation.

*Émilien Dorion mentionne qu'un signalement a été fait du côté de l'Anse-à-Beaufils à l'effet que les lumières du côté de la mer aveuglent les capitaines et qu'il est alors difficile d'entrer au havre.*

- *Daniel Lefebvre en prend bonne note mais mentionne que les modifications à Rivière-au-Renard sont leur priorité.*

### 5. Service hydrographique du Canada - Produits et services

Par Anne Frenette, Service hydrographique du Canada

Anne Frenette présente les produits du Service hydrographique du Canada (SHC). Elle fait la présentation du Plan des réalisations de 2009-2010.

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

En terminant, Madame Frenette indique que la Conférence hydrographique du Canada aura lieu du 21 au 23 juin prochain à Québec.

---

---

## 6. Santé et sécurité à bord des bateaux de pêche - Dispositifs de protection des pièces en mouvement

Par Michel Castonguay, CSST Gaspésie/Iles-de-la-Madeleine

Monsieur Michel Castonguay présente le plan d'action sur la Sécurité des machines. Il mentionne que les activités de travail à bord des bateaux sont de juridiction provinciale. Un protocole d'entente entre TC et la CSST est en élaboration, afin de préciser les responsabilités de chacun.

La CSST agit en deux volets principaux : l'indemnisation des travailleurs accidentés et la prévention et l'inspection. Depuis 2005, un plan d'action visant à sécuriser les machines a été mis en place par la CSST. Les treuils sont présents sur la plupart des bateaux et ont très rarement des protecteurs adéquats. Les accidents sur les treuils entraînent des conséquences souvent graves. Il y a eu une enquête du BST lorsqu'un membre d'équipage d'un navire a eu le pied coupé, lorsqu'il s'est retrouvé coincé dans un treuil.

La CSST a entrepris une démarche avec l'École des pêches et de l'aquaculture du Québec (EPAQ), afin de développer et installer des protections sur les treuils de pêche, sur le navire école de l'EPAQ, le Bussola. Nous voulions trouver la protection adéquate idéale pour le treuil. Des images du résultat sont projetées. Michel Castonguay mentionne qu'il n'y a pas de solution parfaite, mais que l'idée est de prendre le temps de réfléchir à ce qu'on pourrait faire pour améliorer la sécurité.

*Guy Bussières du BST demande s'il y a un travail qui se fait au niveau des manufacturiers pour la protection des treuils, plutôt que de laisser le soin aux pêcheurs de protéger leur équipement.*

- *Michel Castonguay répond que la CSST a aussi le mandat de sensibiliser les manufacturiers. Beaucoup de machines n'ont pas de protection, mais elle est offerte en option et l'équipement coûte alors plus cher.*

## 7. Mise à jour sur la réforme réglementaire - Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

Par Simon Pelletier, inspecteur de la Sécurité maritime à Gaspé

Le règlement actuel propose des exigences réglementaires strictes. Le nouveau règlement est axé sur le rendement et ouvre la porte à des lignes directrices. Les lignes directrices indiquent une approche recommandée pour atteindre l'objectif de rendement requis. D'autres moyens peuvent être utilisés pour atteindre le même objectif de rendement. Si le bâtiment est construit conformément aux lignes directrices, il satisfera à l'exigence réglementaire. Pour atténuer les répercussions du règlement, il faut concentrer les efforts sur les bâtiments (ou les types d'utilisation) qui présentent les risques les plus élevés. Pour ce faire, la révision des exigences relatives à la construction et à l'équipement se fait graduellement et une approche réaliste vis-à-vis les bâtiments existants est préconisée.

Les options pour l'évaluation de la stabilité sont, pour un bâtiment traditionnel à risque très faible une stabilité simplifiée, pour les autres bâtiments, une évaluation complète de la stabilité.

Au niveau des équipements de sauvetage, ils sont directement en lien avec la classification des voyages des navires. C'est pourquoi des groupes distinctifs ont été créés, afin de faciliter la compréhension. Les groupes sont expliqués dans la présentation. Les groupes 1 et 2 doivent utiliser des gilets de sauvetage de catégorie 1 (normalisés) avec lumières et des combinaisons d'immersion. Les groupes 3 et 4 doivent utiliser des gilets de sauvetage de catégorie 2 (petit bâtiment) et des habits de protection thermique.

La rédaction du nouveau règlement sur la sécurité des bateaux de pêche est en phase de rédaction légale et devrait être achevée à l'automne 2010. Une présentation du règlement est prévue au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) au printemps 2010.

*Émilien Dorion demande si lors de voyages de plus de 5 milles de la côte, un radeau et une RLS sont nécessaires.*

- *Simon Pelletier répond qu'à plus de 20 milles de la côte, une RLS est obligatoire. Pour les voyages de moins de 20 milles, l'achat d'un radeau n'est pas nécessaire.*

*Jean-Richard Joncas demande ce qu'est un gilet de sauvetage catégorie 1. Les pêcheurs sont bien d'accord pour porter des gilets de sauvetage mais encore faut-il qu'ils ne nuisent pas à leur travail.*

- *Simon Pelletier explique que pour l'instant, l'exigence est toujours le gilet normalisé.*

*Jocelyn Jalbert soulève que les règlements sont appliqués différemment dans chaque province. Ce serait préférable que ce soit uniforme.*

- *Robert Fecteau prend note de la problématique et affirme qu'ils en sont conscients.*

*Paul Nadeau demande si le port des gilets de sauvetage est de juridiction fédérale ou provinciale.*

- *Robert Fecteau affirme que ce n'est pas toutes les provinces qui ont un organisme qui s'occupe de santé et sécurité au travail pour les pêcheurs. Au Québec, c'est la CSST qui s'en occupe.*

## **8. Stabilité des bateaux de pêche - Application du Bulletin de la sécurité des navires 04/2006**

Par Simon Pelletier, inspecteur de la Sécurité maritime à Gaspé

Le Bulletin 04/2006 portant sur la sécurité des bateaux de pêche informe les propriétaires/capitaines sur les livrets de stabilité. Il énonce le processus visant à déterminer si un livret est requis. Il s'agit d'une mesure provisoire en anticipation du nouveau Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche.

Le Bulletin s'applique à tous les propriétaires et exploitants de bateaux de pêche, aux bateaux neufs et existants d'une jauge brute entre 15 et 150 ou d'au plus 24,4 mètres. Pour les navires d'une jauge brute de moins de 15, l'utilisation du bulletin n'est pas obligatoire mais fortement encouragée. Lorsque le navire a une jauge brute de plus de 15 et avec au moins un facteur de risque, Transports Canada s'assure qu'un livret de stabilité est à bord avant d'émettre un certificat d'inspection. Il est possible d'obtenir un délai de 12 mois avec un certificat court terme.

Le capitaine a la responsabilité de connaître et de respecter les limites d'exploitation sécuritaire de son bâtiment et le propriétaire a la responsabilité d'appuyer le capitaine dans cette tâche.

Le processus consiste à remplir le questionnaire sur la stabilité, de déterminer si des facteurs de risque sont applicables, de faire établir un livret de stabilité, de passer le livret en revue avec le consultant pour s'assurer de la compréhension du capitaine et d'utiliser le livret, afin de guider le capitaine lors de l'exploitation du bâtiment.

*Rodrigue Langlois explique que son bateau a la même coque que «Le Marsouin 1» qui a chaviré à Rivière-au-Renard et qu'il était certifié pour aller à la pêche.*

- *Robert Fecteau explique qu'il est important d'avoir un cahier de stabilité. Après le chavirement du Marsouin 1, on a découvert que la stabilité ne rencontrait pas certains critères. Transports Canada est intervenu auprès des neuf navires jumeaux et fait des essais de stabilité, afin de déterminer s'ils avaient le même problème. Des changements de pratiques de pêche ou de l'ajout de ballast ont été nécessaires. Le Marsouin 1 n'avait pas d'exigence d'avoir un cahier de stabilité à bord. Ce n'est pas seulement l'historique du bateau qui détermine si sa stabilité est bonne.*

---

*Paul Nadeau mentionne qu'un grand nombre d'embarcations vont subir les tests de stabilité. Il pêche en Basse Côte-Nord et cela coûte cher de faire venir un consultant. Les propriétaires devraient se concerter pour faire venir un consultant qui ferait tous leurs bateaux en même temps.*

- *Robert Fecteau mentionne que Transports Canada encourage les propriétaires/capitaines à se mettre ensemble pour diminuer les coûts de déplacement des consultants. Il rappelle que Transports Canada dispose d'une liste des consultants et architectes pouvant effectuer ce travail.*

*Rodrigue Langlois demande que Transports Canada apporte de l'aide financière pour les éléments reliés à la sécurité sur les bateaux.*

- *Robert Fecteau rappelle que Transports Canada est un ministère qui réglemente et qui fait du contrôle de conformité. Il n'a pas le mandat d'apporter de l'aide financière.*

*Émilien Dorion rappelle que lors d'une précédente réunion, les pêcheurs avaient demandé à ce que les inspecteurs de transports Canada soient autorisés à faire les tests de stabilité sur les bateaux. Y a-t-il eu un suivi à ce sujet?*

- *Robert Fecteau mentionne qu'il n'y a toujours pas de décision prise à cet effet.*

## **9. Nouvelle approche de la Sécurité maritime pour la surveillance de la conformité**

Par Alain Blouin, inspecteur de la Sécurité maritime à Rimouski

La nouvelle Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC 2001) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2007. Elle a été créée dans une optique d'amélioration de la sécurité et pour assurer une meilleure protection du milieu marin. Elle insiste davantage sur les responsabilités des propriétaires et des exploitants. La LMMC 2001 se veut un passage d'un régime fondé sur l'inspection à un régime fondé sur la conformité.

Le nouveau rôle d'un inspecteur de la Sécurité maritime sera de vérifier la conformité à la réglementation. Il aura un rôle d'auditeur plutôt que d'inspecteur. Les inspecteurs continueront d'exécuter des inspections directes sur les navires, ainsi que des contrôles ponctuels. Ils auront la possibilité de prendre les mesures appropriées lorsque des infractions seront constatées; des sanctions administratives pécuniaires pourront être émises pour des contraventions désignées comme des violations aux termes du règlement.

*Paul Nadeau demande si une campagne de sensibilisation à ces changements est organisée pour présenter la nouvelle philosophie de Transports Canada, Sécurité maritime à l'industrie. Il invite Transports Canada à venir rencontrer les gens dans les régions stratégiques, avec des documents explicatifs.*

- *Robert Fecteau lui répond que les inspecteurs passent le message lorsqu'ils vont à bord des bateaux. Le comité permanent est un forum pour exposer les changements dans la réglementation vous concernant. Si les gens font la demande pour que des inspecteurs aillent sur place expliquer la nouvelle réglementation, nous serons en mesure de le faire. C'est une préoccupation de Transports Canada dans les prochains mois et les prochaines années de s'assurer de la compréhension des responsabilités de l'industrie.*

## **10. Programme d'auto-inspection des petits bateaux de pêche**

Par Nicholas Gamache, inspecteur de la Sécurité maritime junior et agent de développement pour le Bureau de la sécurité nautique (BSN) à Cap-aux-Meules

L'objectif du programme d'auto-inspection est de favoriser le développement d'une culture de sécurité chez les marins pêcheurs, de maximiser les ressources de Transports Canada en permettant de réaliser des

---

inspections ciblées selon l'évaluation du risque, d'améliorer le suivi et la surveillance de la conformité des navires de pêche et d'encourager les pêcheurs à réaliser une bonne vérification de leur bâtiment et de leur équipement de sécurité au début de chaque saison.

Lors des audits sur les navires participant au programme d'auto-inspection en 2009, 100 % des navires avaient tous les équipements de sauvetage requis, 87 % des navires étaient en excellente condition et 92 % des participants ont démontré une bonne connaissance de leurs responsabilités et une bonne attitude face à la sécurité.

Plusieurs navires n'avaient pas certains documents nécessaires à bord comme le certificat d'immatriculation ou les documents de formation de l'équipage. Un travail constant des inspecteurs de Transports Canada, Sécurité maritime est nécessaire afin de sensibiliser l'industrie à développer une culture de sécurité.

Transports Canada considère que le programme va très bien et que les propriétaires/exploitants démontrent un bon intérêt dans le programme. Les audits de l'an passé ont déterminé que la conformité a été maintenue. Nous essayons de responsabiliser les marins pêcheurs et de développer une culture de sécurité.

*Émilien Dorion demande s'il est possible d'avoir les troussees d'auto-inspection en mars, plutôt qu'en avril.*

- *Robert Fecteau explique que les premières années, les troussees étaient envoyées au début mars et que les pêcheurs oubliaient de les sortir au début avril. Pour les prochaines années, les troussees seront envoyées selon les types de pêche.*

#### 11. **Enquête sur les risques persistants pour les pêcheurs à bord des petits bateaux de pêche**

Par Guy Bussièrès, enquêteur au Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST)

La mission du BST est de promouvoir la sécurité des transports en procédant à des enquêtes indépendantes y compris des enquêtes publiques sur des accidents choisis, afin d'en dégager les causes et facteurs.

Les principales constatations sur les enquêtes récentes du BST dans le milieu des pêches commerciales sont que les procédures et pratiques opérationnelles sont parfois dangereuses, il y a des problèmes de stabilité, un manquement à une culture de sécurité, le transport et l'utilisation d'engins de sauvetage et d'équipements et l'impact du plan de gestion des ressources halieutiques et les pratiques sur la sécurité globale des navires de pêche.

Avec les ateliers d'aujourd'hui avec les pêcheurs, nous aimerions savoir comment les pêcheurs sont informés de la sécurité pour les activités de pêche.

*Jocelyn Jalbert se demande comment le BST peut être indépendant par rapport aux autres ministères fédéraux si ses enquêteurs sont nommés par le Ministre.*

- *Guy Bussièrès rétorque que les enquêteurs peuvent bénéficier de beaucoup d'indépendance et il n'y a pas d'influence politique dans ce qu'ils font.*

*Jacques Martin précise que ce sont les administrateurs du BST qui sont nommés par le Ministre, pas les enquêteurs.*



## 12. Atelier sur la formation et la délivrance des brevets

Par Denis Bélanger, inspecteur de la Sécurité maritime à Rimouski

Denis Bélanger mentionne que tous les bateaux de pêche devront avoir à bord, selon la jauge et le type de voyage effectué, un capitaine breveté, une personne détenant un certificat de formation de conducteur de petits bâtiments (CCPB) ou une personne détenant une carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP).

Pour éviter que tous les pêcheurs suivent les cours en même temps, les exigences selon la longueur hors-tout du navire entrent en vigueur à des dates différentes..

*Marc Doucet demande si les nouveaux examens traitent des nouvelles définitions de voyages.*

- *Denis Bélanger répond que peu d'examens traitent de définition de voyages, mais que les nouveaux examens et les nouveaux brevets se basent sur les nouvelles définitions de voyages.*

*François Castilloux mentionne que lorsque le cours de navigation électronique simulée (NES) est suivi dans un programme d'études où on exige au pêcheur d'avoir suivi la portion des règles de route et le cours de cartes et pilotage est généralement bien réussi. Cependant, les gens qui n'ont pas suivi de programme d'études et qui doivent suivre le NES ont beaucoup de difficulté à le réussir.*

- *Denis Bélanger explique que pour le moment il n'y a pas d'autres alternatives. Il faudrait peut-être penser à donner du rattrapage avant les cours de NES.*

Les gens qui sont dans l'industrie depuis un certain temps n'auront pas de difficulté à obtenir le nouveau brevet de service d'officier de quart. Pour les nouveaux entrants, on va créer un brevet d'officier de quart un peu inférieur au brevet de quatrième classe de pêche. Le 1<sup>er</sup> juillet 2017 est la date limite pour obtenir les brevets de service. Les pêcheurs doivent se conformer selon la longueur du navire. Le brevet de service réfère à du temps accumulé avant 2007. Denis Bélanger présente l'ébauche de la déclaration qui servira de preuve selon laquelle la personne n'a pas à avoir de certification pour son bateau de pêche d'une jauge brute de pas plus de 15 ou d'une longueur hors-tout de pas plus de 12 mètres. Le carnet du BAPAP devra accompagner la déclaration comme preuve de sa véracité.

Les cours de secourisme sont subventionnés par la CSST. Pour un brevet de capitaine de pêche, vous devez détenir un secourisme avancé en mer. Une personne détentrice d'un secourisme élémentaire en mer doit être à bord pour prodiguer les premiers soins. La validité de ces cours est généralement de trois ans.

Avec le nouveau brevet de service, vous pouvez également conduire une embarcation de plaisance. Pour obtenir un brevet de service, le temps doit avoir été fait sur navire de plus de 12 ou plus de 15.

*Nicol Desbois demande si le secourisme est requis pour le certificat de maintien de compétences.*

- *Denis Bélanger explique que le certificat de maintien de compétences n'existe plus. Maintenant les brevets sont renouvelés aux cinq ans. Pour renouveler, un certificat médical valide et douze mois de temps de mer dans les cinq dernières années sont exigés.*

*Renaud Sylvestre questionne la qualité des nouveaux examens, et leur niveau de difficulté.*

- *Denis Bélanger explique que Transports Canada est conscient que la qualité des nouveaux examens laisse à désirer, dans certains cas. Tant que la qualité des examens ne se sera pas améliorée, les examinateurs porteront une attention particulière aux examens et corrigeront les questions, s'il y a lieu. Les candidats ne sont pas pénalisés s'il y a une erreur dans leur examen. Nous avons aussi constaté que les gens sont mal préparés pour les nouveaux examens.*