

COMPTE RENDU

de la troisième 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 : 28 février 2008

LIEU : Hôtel Rimouski - Centre de congrès

ÉTAIENT PRÉSENTS :

Althot, Andrée <i>Transports Canada</i>	Castonguay, Michel <i>CSST</i>	Duguay, Norbert <i>RPPSG</i>	Lopez, Rose Mary <i>TMQ</i>
Anderson, Guy <i>Transports Canada</i>	Chouinard, Réal <i>Crabes 017</i>	Dupuis, Mario <i>RPPNG</i>	Mercier, Daniel <i>RPPSG</i>
Anglehart JR, Roland <i>Pêcheries Junior inc.</i>	Chouinard, Raoul	Fecteau, Robert <i>Transports Canada</i>	Parent, Robert <i>Les Pêcheries du Bic inc.</i>
Asselin, Guy <i>Transports Canada</i>	Chouinard, Nicolas	Foisy, Jérôme <i>Transports Canada</i>	Pelchat, Francine <i>Transports Canada</i>
Audet, André <i>Garde côtière</i>	Côté, Christian <i>IMQ</i>	Gosselin, Raynald <i>Pêches et Océans</i>	Pelletier, Simon <i>Transports Canada</i>
Basque, Johanne <i>Nation Micmac de Gespeg</i>	D'Amours, Éric <i>Transports Canada</i>	Grenier, Michèle <i>Pêches et Océans</i>	Samuel, Clément <i>Pêcheries C., Samuel inc.</i>
Bélanger, Denis <i>Transports Canada</i>	Desbois, Nicol <i>2973-1288 Québec inc.</i>	Hubert, Nicolas <i>Crevettes du Golfe</i>	Servant, Denis <i>S.E.M. inc.</i>
Bernier, Harold <i>Besmarine et Beslogic BSL</i>	Desgagnés, Éric <i>Transports Canada</i>	Jalbert, Jocelyn <i>Navigation St-Laurent, ACPG</i>	Sylvestre, Renaud <i>École des pêches et de l'aquaculture du Québec</i>
Blouin, Alain <i>Transports Canada</i>	Dionne, Harold <i>Pêcherie H. Dionne inc.</i>	Landry, René <i>Crabier zone 17</i>	Thibault, Geneviève <i>Transports Canada</i>
Bouchard, Camil <i>Les Entreprises maritimes Bouchard</i>	Dorion, Émilien	Langelier, Serge <i>AMIK</i>	Tremblay, Rémi <i>IMQ</i>
Boulay, Alcide <i>Pêcheurs des morutiers traditionnels</i>	Doucet, Olivier <i>Lucien Doucet et fils</i>	Langford, Pierre	Two Axe, Tara <i>Galguasiet Natural Resources</i>
Bourgeois, Yves <i>MAPAQ</i>	Doucet, René <i>Lucien Doucet et fils</i>	Larocque, Jacques <i>Association des pêcheurs de homards de St-Godefroi</i>	Walker, Donald <i>RPPSG</i>
Breton, Bernard <i>BST</i>	Doucet, Richard <i>Lucien Doucet et fils</i>	Lemieux, Gabriel	
Cantin, Pierre <i>Association des pêcheurs de crevettes de Matane</i>	Dubé, Pierre <i>Les Pêcheries Dubé</i>	Lemieux, Daniel	
Castilloux, François <i>École des pêches et de l'aquaculture du Québec</i>	Duguay, Gilles <i>RPPSG</i>		

1. Mot de bienvenue

par Robert Fecteau de Transports Canada

Monsieur Robert Fecteau se présente et souhaite la bienvenue à la troisième réunion du comité permanent de la région du Québec sur la sécurité des bateaux de pêche en précisant qu'il agira à titre de président pour la réunion. Il explique qu'il sera secondé par Monsieur Guy Anderson qui est la personne responsable de la Région du Québec, à Transports Canada, pour les questions reliées à la sécurité des bateaux de pêche. Il présente Monsieur André Audet, surintendant du centre de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne, qui agira à titre de coprésident.

Monsieur Fecteau explique le déroulement de la journée ainsi que les règles d'usage.

L'ordre du jour est lu pour approbation.

L'ordre du jour est approuvé (proposé par Christian Côté et secondé par Richard Doucet.)

2. Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche (suivi de la réunion de 2007 et élections)

par Robert Fecteau de Transports Canada

Robert Fecteau présente le cadre de référence du comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche. Il en profite pour présenter le conseil de direction, formé de lui-même (président), d'André Audet (coprésident), de Mario Dupuis, Denis Servant, Michel Larrivée, Michel Noël et Jocelyn Jalbert.

Le mandat du conseil de direction est de deux ans. Il vient donc à échéance aujourd'hui. Il faudra procéder à des élections. Robert Fecteau agira en tant que président d'élection, tandis que Geneviève Thibault agira à titre de secrétaire d'élection. Robert Fecteau demande aux représentants du milieu des pêches s'ils sont intéressés à accepter un nouveau mandat. Mario Dupuis accepte, Jocelyn Jalbert accepte et Michel Noël est absent. Par la suite, Robert Fecteau demande s'il y a d'autres personnes intéressées à un poste du milieu des pêches, en remplacement de Michel Noël. François Castilloux propose Renaud Sylvestre pour succéder à Michel Noël comme représentant du milieu des pêches. Renaud Sylvestre accepte.

Les trois personnes suivantes sont donc élues et acceptent d'être représentants du milieu des pêches au sein du conseil de direction : Mario Dupuis, Jocelyn Jalbert et Renaud Sylvestre.

Comme le représentant du milieu de la formation, Michel Larrivée, est absent, Robert Fecteau demande s'il y a des intéressés à ce poste. François Castilloux précise que Michel Larrivée est intéressé à accomplir un second mandat. Comme il n'y a pas d'autres mises en candidature pour le poste, Michel Larrivée est élu à titre de représentant pour le milieu de la formation.

Robert Fecteau demande au représentant du milieu de la construction, Denis Servant, s'il est intéressé à accepter un nouveau mandat. Denis Servant accepte. Comme il n'y a pas d'autres mises en candidature pour le poste, Denis Servant est élu à titre de représentant du milieu de la construction.

Il est proposé qu'un représentant de la gestion des pêches et de l'aquaculture soit présent sur le conseil de direction. La proposition est acceptée à l'unanimité. Raynald Gosselin en parlera au directeur GPA pour qu'il nomme un représentant et en fasse part au comité.

Le nouveau conseil de direction du comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche se compose maintenant de Robert Fecteau, André Audet, Michel Larrivée, Denis Servant, Mario Dupuis, Jocelyn Jalbert, Renaud Sylvestre et du représentant de la gestion des pêches qui sera nommé plus tard.

Robert Fecteau présente le compte rendu de la réunion de 2007. Il en fait un rapide survol, particulièrement des interventions et des suivis qui ont été apportés. Une correction est demandée à la toute fin du compte rendu : remplacer André Audet par Hubert Desgagnés.

Robert Fecteau explique qu'un outil a été développé pour sensibiliser les pêcheurs à la stabilité, tel que demandé par les membres du comité permanent lors de la réunion de 2006. Guy Anderson en fera une présentation plus tard aujourd'hui.

Pour ce qui est des problématiques relatives à la pêche au hareng qui avaient été soulevées lors de la réunion de 2006, Alain Blouin, inspecteur de la sécurité maritime à Transports Canada, a débuté en 2007 une analyse des pratiques de pêche au hareng dans la Baie des Chaleurs. Les données recueillies jusqu'à maintenant sont cependant insuffisantes pour en tirer des conclusions. Cette analyse se poursuivra au cours de l'année 2008 et un compte rendu devrait être présenté à la prochaine réunion annuelle du comité.

Transports Canada a produit un bulletin de la sécurité des navires expliquant les facteurs de risque reliés à la stabilité des bateaux de pêche. À la dernière réunion, Émilien Dorion avait proposé que le transport du hareng ne soit pas considéré comme un facteur de risque s'il n'était pas transporté en vrac. Cette proposition a été présentée au groupe de travail concerné à Ottawa et retenue.

Robert Parent explique que la principale problématique reliée à la stabilité des bateaux effectuant la pêche au hareng est la diminution du franc-bord entraînée par le surchargement des navires.

- *Robert Fecteau explique qu'il y aura des limites de chargement et de franc-bord prévues dans le nouveau règlement sur la sécurité des bateaux de pêche.*

Robert Parent demande si le bulbe avant et la tablette arrière seront inclus dans la mesure de la longueur hors-tout.

- *Robert Fecteau explique qu'auparavant, Transports Canada utilisait la longueur enregistrée, qui excluait le bulbe et la tablette. Avec la nouvelle réglementation, c'est la longueur hors-tout qui sera utilisée et le bulbe et les rallonges de pont (tablettes) devraient être inclus dans cette longueur.*

Raynald Gosselin de la GPA demande si Transports Canada tiendra compte du fait que la tablette est fixe ou amovible.

- *Robert Fecteau précise que Transports Canada inclura la tablette dans la longueur hors-tout, qu'elle soit amovible ou non.*

Robert Fecteau propose qu'il y ait un sujet réservé sur la longueur des bâtiments l'an prochain, à la prochaine réunion, puisque cela suscite beaucoup de questions. Cette demande est acceptée à l'unanimité.

Mario Dupuis propose l'adoption du procès-verbal de l'an dernier. Denis Servant le seconde.

Robert Fecteau informe les membres du comité qu'il y a présentement un projet pour développer une page web pour le comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche de la région du Québec. La page internet va être intégrée au site web de Transports Canada, région du Québec.

Robert Fecteau demande qu'une modification soit apportée au cadre de référence du comité permanent afin d'ajouter au rôle du conseil de direction : produire et approuver les procès-verbaux. Cette demande est acceptée à l'unanimité.

3. La recherche et le sauvetage (SAR) dans la région de Québec

Par André Audet de la GCC

André Audet présente l'analyse des besoins SAR pour les prochaines années. La dernière analyse détaillée remontait en 1999 avec la revue de 12 zones SAR sur un total de 39 au Canada. Trois éléments du projet du programme de recherche et de sauvetage ont été analysés :

- La capacité d'intervention SAR;
- Les communications SAR;
- La coordination des missions SAR.

De cette analyse, les constats suivants ont été tirés; le système SAR actuel fonctionne bien et rencontre les niveaux de service établis. Cependant, il y a certaines préoccupations au niveau de la couverture SAR entre les saisons et la capacité d'intervention est à revoir dans certains secteurs. D'autres problématiques ont aussi été soulevées, comme les communications VHF difficiles dans certaines localités et les informations limitées pour obtenir la position en temps réel des ressources SAR.

Suite à cette analyse des besoins, la GCC finalisera les recommandations pour approbation. Par la suite, la GCC rencontrera ses partenaires et publiera un rapport d'ici la fin du printemps 2008.

Émilien Dorion demande si les radios ASN sont requises sur tous les bateaux de pêche.

- *Alain Blouin répond que le règlement exige une radio ASN sur tout navire ponté de plus de 8 mètres qui opère dans les eaux de cabotage.*

4. Bilan des consultations sur les niveaux de service de la Garde côtière

par André Audet de la GCC

André Audet présente le bilan des consultations tenues en novembre 2007. Les endroits visités furent Cap-aux-Meules, Sept-Îles, Rimouski, Chevery, Trois-Rivières et Montréal. Les objectifs de l'examen des niveaux de service sont de :

- Mieux faire connaître les niveaux de service de la Garde côtière canadienne.
- Écouter l'opinion des clients sur la pertinence des services de la GCC.
- Identifier les lacunes et les écarts apparents.
- Évaluer les commentaires des intervenants et des clients dans le but de formuler des recommandations pour améliorer le service aux clients.

Les services de la GCC visés par l'exercice étaient les suivants :

- Aides à la navigation : En général, les utilisateurs sont satisfaits du service d'aide à la navigation mais précisent cependant qu'aucune réduction additionnelle ne pourrait être acceptable et que certains ajustements devraient être faits sur la Basse-Côte-Nord et le Nord du Québec. On constate aussi que le service des GPS est apprécié par l'industrie mais encore très peu utilisé par les pêcheurs et que le Loran C n'est pratiquement plus utilisé.
- Gestion des voies navigables : Une des principales préoccupations est de favoriser le développement de normes qui seront adaptées à la nouvelle réalité des navires de plus grandes dimensions remontant le Saint-Laurent. Les ouvrages de contrôle de glace sont jugés indispensables au cours de la navigation hivernale et à cet effet, un ajout est demandé à la partie aval du lac St-Pierre.
- Intervention environnementale : Il a été demandé que les compétences entre les différents intervenants gouvernementaux soient clairement établies et que le transfert d'expertise entre la GCC et l'industrie soit assuré. Il a aussi été précisé que la capacité d'intervention était insuffisante en cas d'incidents majeurs sur la Basse-Côte-Nord.

-
- Services de déglacement, escorte et contrôle des inondations : Une certaine inquiétude a été soulevée face au vieillissement de la flotte de brises-glace de la GCC et au manque de navires en service. Certains problèmes interrégionaux ont aussi été soulevés, tels que les différences dans les priorités de déglacement et le manque de flexibilité entre les régions. Concernant le déglacement des ports de pêche, il a été soulevé que toutes les régions devraient avoir le même service (équité) que celui donné dans la région de Terre-Neuve. Les améliorations sont donc demandées dans ce domaine, particulièrement sur la Basse-Côte-Nord.
 - Services de communications et de trafic maritime (SCTM) : Les améliorations demandées par les utilisateurs est de rendre le système INNAV plus performant et d'améliorer la couverture VHF dans certains secteurs. De plus, le réseau d'avertissement et d'alerte devrait être amélioré.
 - Recherche et sauvetage : Concernant les unités en service (navires GCC SAR), l'unité des Iles-de-la-Madeleine est jugée trop lente et trop petite, tandis que l'unité de Rivière-au-Renard est jugée trop petite et ayant un rayon d'actions trop faible. Des unités SAR additionnelles sont aussi demandées pour la Basse-Côte-Nord, le secteur de Trois-Pistoles et de Ste-Anne-des-Monts.

Les développements découlant de cet exercice sont accessibles en ligne à l'adresse suivante : www.marinfo.gc.ca.

Au printemps 2008, la GCC effectuera un suivi auprès des clients qui auront participé aux consultations.

5. Service hydrographique du Canada

par Michèle Grenier du MPO

Michèle Grenier présente les produits du Service hydrographique du Canada. Elle fait la présentation du plan de production 2007-2008-2009, des levés hydrographiques 2007-2008, des cartes électroniques, des normes de service du SHC et des données bathymétriques.

En général, le SHC a livré ses services en respectant les normes de service publiées l'automne dernier (2006). Cependant, ils sont conscients que des améliorations sont requises au niveau de leur performance dans certains secteurs. Des efforts seront déployés pour améliorer la synchronisation entre les cartes papier et les cartes électroniques ainsi que pour la synchronisation des Avis aux navigateurs avec les messages de mise à jour (ENC).

Michèle Grenier présente la dernière parution des instructions nautiques ATL 110 pour le fleuve Saint-Laurent, Cap Whittle/Cap Gaspé à Les Escoumins. Ce document est disponible chez les dépositaires de cartes.

Pour plus d'informations, vous pouvez vous rendre sur le site www.cartes.gc.ca ou téléphonez au 418-775-0502.

6. Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, entrée en vigueur en 2007

par Robert Fecteau et Guy Anderson de Transports Canada

Robert Fecteau présente les changements réglementaires qui sont survenus avec l'entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMMC 2001). Celle-ci remplace la Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC). Il s'agit du principal texte législatif régissant la sécurité du transport maritime et la sécurité de la navigation de plaisance. Elle est applicable aux bâtiments canadiens et aux bâtiments naviguant dans les eaux canadiennes.

Les principales caractéristiques de la Loi de 2001 et de ses règlements sont :

- L'amélioration de la sécurité et meilleure protection du milieu marin;
- L'emphase mise sur les responsabilités des propriétaires et des exploitants;
- Le passage d'un régime fondé sur l'inspection à un régime fondé sur la conformité;
- L'introduction d'une nouvelle méthode d'application de la Loi;
- L'établissement d'un nouvel ensemble de classifications de voyage.

Robert Fecteau explique que les propriétaires de bâtiments vont bientôt recevoir un bulletin concernant les modifications apportées aux navires de pêche. Ces modifications devront dorénavant être consignées dans un registre et conservées à bord du navire.

Le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires n'est pas encore applicable mais devrait entrer en force au cours de l'année 2008. Robert Fecteau explique le processus des sanctions administratives.

Robert Fecteau attire l'attention sur le fait qu'il y a une nouvelle méthode simplifiée pour le jaugeage des navires. Les coefficients ont été changés, ce qui fait qu'un navire qui avait auparavant une jauge brute de moins de 15 peut maintenant être considéré comme ayant une jauge brute de plus de 15, s'il est remesuré.

Émilien Dorion mentionne que lors de la dernière réunion, il avait été précisé que le seuil (cut-off) des exigences réglementaires applicables aux bateaux de pêche serait à 15 mètres. Émilien Dorion demande s'il y a eu un changement à cet effet, car on semble maintenant parler de 12 mètres comme seuil de coupure.

- *Robert Fecteau précise que dans la dernière version de l'ébauche du règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, le seuil de changement (cut-off) est de 12 mètres, mais qu'il est aussi précisé entre parenthèses 15 mètres. Le groupe de travail semble donc hésiter dans le choix de la valeur du seuil de changement (cut-off).*

PROPOSITION

Émilien Dorion rappelle que si le seuil de changement est fixé à 12 mètres, cela pénalisera toute la flotte des navires de 45 pieds (13,7 mètres). Il demande qu'une proposition soit adoptée par le comité à l'effet que le seuil de changement pour les exigences réglementaires applicables aux bateaux de pêche soit maintenu à 15 mètres, tel qu'il avait été convenu avec Transports Canada.

- *Robert Fecteau demande si cette proposition est supportée par tous les membres présents. La proposition est adoptée à l'unanimité. Robert Fecteau mentionne que cette proposition sera donc présentée au groupe de travail national sur le règlement sur la sécurité des bateaux de pêche.*

Robert Fecteau explique que le programme d'auto-inspection des bateaux de pêche de moins de 15 jb se poursuivra encore une fois cette année. Si les formulaires sont correctement complétés et nous sont retournés, les pêcheurs recevront par la poste leur autocollant et vignette pour année en cours. Il est à noter que les inspecteurs de Transports Canada effectueront moins de visites inopinées sur les navires participant au programme d'auto-inspection.

Robert Fecteau présente les exigences concernant les équipements de sauvetage pour les navires de pêche qui devraient entrer en force avec le nouveau règlement sur la sécurité des bateaux de pêche. Plusieurs questions ont été soulevées sur les types d'équipements de sauvetage approuvés par Transports Canada. Robert Fecteau propose qu'une présentation des nouveaux types d'équipement soit effectuée lors de la prochaine réunion annuelle du comité. Tous les participants sont d'accord avec cette proposition.

Robert Fecteau présente les nouvelles exigences concernant le nouveau règlement sur la pollution des navires et sur les produits chimiques dangereux. Il explique qu'il sera dorénavant interdit à tout navire de rejeter des eaux usées. Certains rejets des eaux usées seront cependant autorisés :

- Dans les eaux internes (à l'ouest de Pointe-au-Père) seulement avec un appareil d'épuration marine (effluents 250 coliformes fécaux);
- Dans le Golfe Saint-Laurent sur le Fleuve (à l'est de Pointe-au-père), à au moins un mille de la rive des eaux usées broyées et désinfectées, et à au moins 3 milles de la rive les eaux usées non traitées.

Tous les bateaux de pêche munis d'une toilette devront donc être équipés d'une citerne de retenue ou d'un appareil d'épuration marine (250 coliformes fécaux). Les navires neufs doivent se conformer immédiatement et les navires existant devront se conformer avant 2012.

PROPOSITION

Réal Chouinard demande qu'une proposition soit adoptée afin que l'exigence d'avoir un réservoir de rétention pour les toilettes soit applicable seulement aux nouveaux bâtiments, car l'installation d'un tel réservoir est très problématique sur les petits bateaux de pêche existants, considérant le peu d'espace disponible et l'incidence des réservoirs sur la stabilité des bateaux.

- *Robert Fecteau demande si cette proposition est supportée par tous les membres présents. La proposition est adoptée à l'unanimité. Robert Fecteau mentionne que cette proposition sera donc présentée aux groupes de travail nationaux sur la réglementation concernée.*

Guy Anderson présente les nouvelles exigences en matière de stabilité qui seront applicables aux bateaux de pêche neufs et existants avec l'entrée en force du nouveau règlement sur la sécurité des bateaux de pêche. Ces nouvelles exigences ont été établies selon des facteurs de risque très similaires à ceux énoncés dans le bulletin de la sécurité des navires 04/2006. Certains choix de méthode d'évaluation de la stabilité seront offerts aux propriétaires selon la longueur hors-tout du bâtiment et les facteurs de risque qu'il rencontre (normes ISO, normes de l'OMI, méthode simplifiée de Transports Canada, etc.) Les navires existants devront se conformer aux exigences de stabilité selon un calendrier établi selon la classe de voyage et les facteurs de risque que le navire rencontre. Ils auront entre 12 et 60 mois pour se conformer selon le cas.

Émilien Dorion demande si les inspecteurs de Transports Canada pourront effectuer les tests requis pour déterminer si les bateaux rencontrent la méthode simplifiée de Transports Canada.

- *Guy Anderson répond que la possibilité que les tests de la méthode simplifiée puissent être réalisés par les inspecteurs de Transports Canada a été discutée, mais qu'il n'y a pas eu de décisions prises à cet effet.*

PROPOSITION

Émilien Dorion demande qu'une proposition soit adoptée par le comité permanent afin de s'assurer que les inspecteurs de Transports Canada seront autorisés à effectuer les tests d'évaluation de la stabilité selon la méthode simplifiée.

- *Robert Fecteau demande si cette proposition est supportée par tous les membres présents. La proposition est adoptée à l'unanimité. Robert Fecteau mentionne que cette proposition sera donc présentée au groupe de travail national sur le règlement sur la sécurité des bateaux de pêche.*

Daniel Lemieux a fait plusieurs interventions dans le but de questionner et de mieux comprendre les processus de consultation et d'élaboration de la réglementation.

- *Robert Fecteau explique les démarches de consultation qui ont été effectuées auprès des pêcheurs canadiens depuis plusieurs années afin d'établir les nouvelles exigences réglementaires.*
- *André Audet propose qu'une présentation soit effectuée à la prochaine réunion pour bien expliquer les processus de consultation et d'élaboration de la réglementation.*

7. Formation et délivrance des brevets

par Denis Bélanger de Transports Canada

Denis Bélanger présente les nouvelles exigences concernant les brevets de capitaine de pêche et la formation que nous retrouvons dans le nouveau *Règlement sur le personnel maritime* qui est entré en force en juillet 2007.

Il explique que depuis que le nouveau règlement est entré en vigueur, tous les bateaux de pêche doivent avoir à bord, soit un capitaine breveté (navire >15 jb ou longueur >12 m) ou une personne avec un certificat de formation de conducteur de petits bâtiments (navire <15 jb ou longueur <12 m) ou une personne avec une carte de conducteur d'embarcation de plaisance (navire <15 jb ou longueur <12 m dans des voyages en eaux abritées ou à moins de 2 milles de la côte). L'entrée en vigueur se fera cependant de façon progressive de 2008 à 2016, selon la longueur du bateau.

Denis Bélanger présente toutes les options possibles pour les personnes touchées et explique la validité de chaque brevet. Il explique également que le capitaine d'un bateau de pêche aura maintenant la responsabilité de s'assurer que toutes les personnes à bord reçoivent une formation de familiarisation sur la sécurité avant de commencer. Il explique aussi les autres responsabilités du représentant autorisé d'un bateau de pêche et de son capitaine (instructions au capitaine, le capitaine veille à la formation de l'équipage, respect des heures de repos).

Denis Bélanger explique que les navires de pêche certifiés devront dorénavant avoir un document spécifiant les effectifs de sécurité. Ce document précisera, entre autres, le nombre de membres d'équipage minimum requis pour les opérations du navire. Il y a présentement des discussions en cours pour établir l'effectif minimal qui sera requis à bord des bateaux de pêche. À titre d'exemple, l'effectif minimal pour un navire devrait être :

- une personne pour les navires de moins de 5 jb;
- deux personnes pour les navires de 5 jb à 15 m.

Denis Bélanger présente les nouvelles exigences en matière de formation en fonctions d'urgence en mer, d'examen médicaux et de formation en secourisme. Il précise qu'avec l'entrée en vigueur du nouveau règlement sur le personnel maritime (RPM), le nombre de personnes qui seront tenues d'avoir un FUM à bord d'un bateau de pêche sera le même nombre de personnes que l'effectif minimal requis (ex : navires moins de 5 jb = une personne avec un FUM).

Denis Bélanger mentionne que la province de Terre-Neuve exerce présentement beaucoup de pression sur Transports Canada afin de remettre l'exigence que toutes les personnes travaillant sur un bateau de pêche aient suivi une formation FUM. Des changements pourraient donc être apportés au règlement dans les prochains mois.

PROPOSITION

Jocelyn Jalbert mentionne qu'il serait inacceptable de modifier l'exigence en matière de formation FUM seulement parce qu'une province est en désaccord. Il précise que l'exigence actuelle que seulement les membres de l'effectif minimal aient suivi une formation FUM est tout à fait adéquate. Jocelyn Jalbert demande qu'une proposition soit adoptée par le comité permanent afin que l'exigence du règlement selon laquelle seulement les membres de l'effectif minimal aient suivi une formation FUM soit maintenue.

- *Robert Fecteau demande si cette proposition est supportée par tous les membres présents. La proposition est adoptée à l'unanimité. Robert Fecteau mentionne que cette proposition sera donc présentée au groupe de travail national sur la Sécurité des bateaux de pêche, délivrance de certificats et formation.*

Donald Walker demande si l'effectif minimal devra être respecté même pour les voyages de transit des navires de moins de 15 jb. Il mentionne qu'il est de pratique courante en Gaspésie d'effectuer des voyages de transit entre deux ports avec seulement une personne à bord du navire. Ces voyages s'effectuent normalement sur de courtes distances et à proximité des côtes.

- *Denis Bélanger répond que l'effectif minimal doit être à bord à tout moment lorsque le navire est en opération.*

PROPOSITION

Émilien Dorion demande qu'une proposition soit adoptée par le comité permanent afin de permettre que les voyages de transit puissent être effectués sur un navire de moins de 15 jb avec une seule personne à bord.

- *Robert Fecteau demande si cette proposition est supportée par tous les membres présents. La proposition est adoptée à l'unanimité. Robert Fecteau mentionne que cette proposition sera donc présentée aux groupes de travail nationaux concernés.*

Émilien Dorion demande si le carnet du BAPAP est accepté comme une preuve pour le temps de mer.

- *Denis Bélanger explique que le règlement ne mentionne pas la forme sous laquelle le temps de mer doit être soumis. Selon lui, une lettre d'une association de pêcheurs ou des fiches remplies dans le carnet de pêcheurs pourraient être une façon acceptable de présenter le temps de mer; il n'y a donc pas de problèmes à accepter les informations contenues dans le carnet du BAPAP.*

Jérôme Foisy demande si le cours de NES (Navigation électronique simulée) restreint existe présentement.

- *Denis Bélanger précise que l'École des pêches de Grande-Rivière et l'Institut maritime du Québec sont accrédités pour donner ce cours.*

Nicolas Chouinard demande si le cours FUM est valide à vie.

-
-
- *Denis Bélanger répond que le FUM maintient sa validité tant et aussi longtemps que la personne continue à naviguer.*
 - *Alain Blouin précise aux propriétaires qu'ils doivent informer leur personnel d'avoir en tout temps à bord du navire le document qui atteste qu'ils ont suivi un cours FUM.*

8. Atelier de démonstration sur la stabilité des bateaux de pêche par Guy Anderson de Transports Canada

Guy Anderson, assisté d'Alain Blouin, anime un atelier à l'aide de maquettes, de graphiques et de vidéos afin d'expliquer les notions et phénomènes de stabilité sur les bateaux de pêche. Cet outil développé par un architecte américain, John Womack, et fabriqué par Christian Côté, a été prêté gracieusement par l'Institut maritime du Québec.

Cette démonstration a été très appréciée des participants et tous sont unanimes à dire qu'il s'agit d'un outil pédagogique qui sera très efficace pour les pêcheurs.

En conclusion, Guy Anderson rappelle que 54 % des accidents mortels impliquant des bateaux de pêche sont dus à des problèmes de stabilité. Robert Fecteau invite les associations à faire la demande à Transports Canada, s'ils veulent que des présentations sur la stabilité aient lieu dans leur région respective.

9. Questions diverses

André Audet rappelle qu'il est primordial de faire les changements nécessaires (adresse, propriétaire, ...) pour la radio balise de localisation de sinistre (RLS) lorsque vous achetez un navire, en contactant le Secrétariat national de recherche et sauvetage à Ottawa.

10. Conclusion

Après les remerciements d'usage d'André Audet et de Robert Fecteau, la réunion est levée.

Suivis à apporter

- Raynald Gosselin parlera au directeur GPA pour qu'il nomme un représentant et en fasse part au comité.
- Pour ce qui est des problématiques relatives à la pêche au hareng qui avaient été soulevées lors de la réunion de 2006, Alain Blouin, inspecteur de la sécurité maritime à Transports Canada, a débuté en 2007 une analyse des pratiques de pêche au hareng dans la Baie des Chaleurs. Les données recueillies jusqu'à maintenant sont cependant insuffisantes pour en tirer des conclusions. Cette analyse se poursuivra au cours de l'année 2008 et un compte rendu devrait être présenté à la prochaine réunion annuelle du comité.
- Robert Fecteau propose qu'il y ait un sujet réservé sur la longueur des bâtiments l'an prochain, à la prochaine réunion, puisque cela suscite beaucoup de questions. Cette demande est acceptée à l'unanimité.
- Robert Fecteau informe les membres du comité qu'il y a présentement un projet pour développer une page web pour le comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche de la région du Québec. La page internet va être intégrée au site web de Transports Canada, région du Québec.
- Robert Fecteau demande qu'une modification soit apportée au cadre de référence du comité permanent afin d'ajouter au rôle du conseil de direction : produire et approuver les procès-verbaux. Cette demande est acceptée à l'unanimité.
- André Audet propose qu'une présentation soit effectuée à la prochaine réunion pour bien expliquer les processus de consultation et d'élaboration de la réglementation.