

COMPTE RENDU

Du 3^e colloque et 12^e réunion annuelle du
Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec

COMITÉ PERMANENT

sur la sécurité des bateaux
de pêche du Québec



DATE : 8-9-10 février 2017

LIEU : Hôtel Rimouski

ÉTAIENT PRÉSENTS :

Geneviève Allard OpDAQ Systèmes	Simon Arsenault Pêcheries Roxsim inc.	Cédric Arseneau Pêches et Océans Canada	Johanne Basque Nation micmac de Gespeg
Serge Arsenault Pêcheries Serge-Luc inc.	Harold Bernier Besmarine inc.	Johanne Bernier	Joël Berthelot RPPSG
Denis Bélanger	Ghislaine Bérubé Gestion GRBic inc.	Patrick Bérubé Transports Canada	Alain Blouin Transports Canada
Christophe Bérubé	Stéphane Blouin Blouin Comptables	François Bossé Océan Marine	André Boucher OPFGQ et RPPNG
Patrick Blouin Caïn Lamarre	Larry Boucher Off. des pêcheurs de crabes zone 16	Amélie Boudreau Leds Équipements im.Cyr	Jean-Sébastien Boudreau Transports Canada
Jean-René Boucher OPFGQ et RPPNG	Yan Bourdages 9182-7683 Québec inc.	Roberto Bourgeois Commission scolaire des Iles	Yves Bourgeois MAPAQ
Julien Boudreau Association des pêcheurs des Iles	Mathieu Brunet MP2B Assurances	Sylvain Bujold Pêcherie UAPAN	Ian Campbell Transports Canada
Danny Boyle Océan Marine	Annik Cayouette-Brousseau CNEST	René Chabot Méridien maritime	Éric Chiasson Ovatek inc.
Michel Castonguay CSST	Marjorie Chrétien CSMOPM	Yvan Cloutier	Michel Collin Pêcheries Robert Collin inc.
Nicolas Chouinard Entreprises Nicolas Chouinard	Philippe Cormier Corbo Génie Conseil	Claude Côté Créneau RSTM	Florant Côté Le Royale III
Jean Cormier Desjardins Entreprises	Jean-François Côté Pêcheries Jean-François Côté	Jean-Frédéric Côté Pêcheries J.Anne-Frédéric	Mario Côté Pêcheries J.Anne-Frédéric
Frédéric Côté Pêcheries Pierre-Anthony inc.	Pierre Côté Cantin Navigation Itée	Réjean Côté Cantin Navigation Itée	Sacha Côté Étudiant ÉPAQ
Nicolas Côté Méridien maritime	Langis Côté	Francis Côté	Benoit Cotton Pêcheries Vincent Dupuis
Yannick Côté Le Royale III	Eddie Cotton Pêcheries Pierre-Anthony inc.	Allan Cotton	Yvon Couillard Pêcheries Yvon Couillard inc.

Dan Cotton Pêcheries Dan Cotton	Eric Cyr Pêcheries Marius Doucet	Eric D'Amours Transports Canada	Jean D'Amours Gouvernement du Québec
Francis Coulombe Merinov	Daniel Desbois Association des crabiers gaspésiens	Jean-René Desbois Industries Fipec	Lino Desbois Industries Fipec
Lucie Dérosby	Michel Deschênes	Éric Desgagnés Transports Canada	Michel Dion Desjardins Entreprises
Nicol Desbois Pêcheries Nicol Desbois	Olivier Doucet Lucien Doucet et fils	René Doucet Lucien Doucet et fils	Richard Doucet Pêcheries Rimar inc.
Marc Doucet Pêcheries Rimar inc.	Pierre Dubé Les Pêcheries Dubé	Guy Dubé	Stacy Dufour Garde côtière canadienne
Lysiane Drewitt Transports Canada	Pierre-Marc Dufresne Pêcheries Pierre-Anthony inc.	Denis Duguay Pêcheries J.R. Duguay	Gilles Duguay RPPSG
Steve Dufour Desjardins Entreprises	Linda Dumais Nicomer Assurance - MP2B	Dany Dumont UQAR-ISMER	Benoit Dupuis Entreprises maritimes Bouchard
Patrick Duguay 9005-3711 Québec inc.	Robert Dupuis Siroco Marine Électronique	Vincent Dupuis Pêcheries Vincent Dupuis	Marion Duval Groupe Océan
Mario Dupuis	Robert Fecteau Transports Canada	Norbert Fontaine Pêcheries Uapan S.E.C.	Sophie Fortier CSMOPM
Geneviève Faille OGSL	Christian Fortin CNESST	David Fortin Groupe Océan	Jean-François Fraser Navigation Maluje inc.
Patrick Fortier-Denis Innovation maritime	Mathieu Fraser Navigation Maluje inc.	Nicole Gagné Nide-P inc.	Mathieu Girard
Luc Fraser Navigation Maluje inc.	Marcel Godin Collège communautaire N-B	Claude Gosselin Crabiers zone 17	Alain Grenier Créneaux Accord Gaspésie Iles
Simon Girouard Méridien maritime	Mathieu Guay Transports Canada	André Guy Cummins	Marie-Ève Hébert Transports Canada
Stéphane Grenier Le Loup de mer	Jacques Huet Marinexpert Plus inc.	Étienne Huot Hydraunav	Isabelle Jalbert EPAQ
Georges Huard Siroco Marine Électronique	Pierre Jenniss Première Nation Malécites de Viger	Eddie Joncas Pêcheries Gedema inc.	Jean Richard Joncas Pêcheurs polyvalents Blanc Sablon
Jocelyn Jalbert Navigation Jalbert	Jacques Kéroack BST	David Labrie	Luc Labrie Narval inc.
Ahmed Kabbadj Entreprises maritimes Bouchard	Pascale Laliberté Transports Canada	Erick Lambert Cummins	Alain Landry Protection Garvex inc.
Dany Lafontaine Hewitt Équipement Limitée	Serge Langelier AMIK	Jenny Lapierre BAPAP	Stéphane Lapierre Leds Équipements im.Cyr
René Landry Associations des crabiers zone 17	Guylaine Larrivée Besmarine inc.	Michel Leblanc Ress., sciences et techno. marines	Bernard Leclerc Transports Canada
Annie Larouche Transports Canada	Henri-Paul Lévesque Consultant pré-hospitalier	Jean-François Lévesque Protection Garvex inc.	Martin Lévesque J.S Lévesque
Luc Lepage CNESST	Marcel Lévesque	Stéphane Loubert Marinexpert Plus inc.	Angelo Marcotte Méridien maritime
Martin Lévesque J.S Lévesque	Mathias Marcotte Méridien maritime	Daniel Mercier Pêcheries Dan Cotton	André Minville CNESST

Angelo Marcotte Méridien maritime	Marie-Josée Moreau	Robert Nicolas EPAQ	Éric Noël Entr. de pêche Eric-Cindy
André Minville CNESST	Johanne Noël OGSL	Sophie Noël Transports Canada	Steve Noël Entr. de pêche Eric-Cindy
Éric Noël Entr. de pêche Eric-Cindy	Bertrand O'Connor Off. Pêch. de crev. de Gaspé	François Ouellet IRSST	Roger Ouellet
Steve Noël Entr. de pêche Eric-Cindy	Pierre Papineau MP2B Assurances	Yves Paradis Pêcheries Charlene Jo	Martin Paré Pêcheries Marc Paré inc.
Roger Ouellet	Sébastien Paré Pêcheries Marc Paré inc.	Robert Parent Gestion GRBic inc.	Marc Parent
Martin Paré Pêcheries Marc Paré inc.	Patrick Perron Cons. des Innus de Pessamit	André Pigeon	Christian Pinel Pêcherie Roger Pinel
Marc Parent	Majoric Pinette Cons. des Innus de Pessamit	Thomas Poirier Étudiant Iles de la Madeleine	Yanick Poirier Étud. Iles de la Madeleine
Christian Pinel Pêcherie Roger Pinel	Marc-André Poisson BST	Gervais Proulx Créneau RSTM-BSL	Jessy Proulx Étudiant ÉPAQ
Yanick Poirier Étud. Iles de la Madeleine	Alain Renaud RPPSG	Léa Richard CSMOPM	Patrice Richard Cons. Innus de Pessamit
Jessy Proulx Étudiant ÉPAQ	Yves Richard	Alexandre Rioux Groupe Océan	Claude Rioux UQAR
Patrice Richard Conseil des Innus de Pessamit	Manon Rioux Nicomer Assurance - MP2B	Jean-Pierre Robichaud Construction Navale Atlantique	Paul Robichaud North Shore Welding Supply
Claude Rioux UQAR	Denis Rodrigue Transports Canada	Jonathan Ross Première nation Innus Essipit	Hugues Roussy RPPSG
Jonathan Ross Prem. nation Innus Essipit	Hugues Roussy RPPSG	Nicolas Roussy Nico-Alexis-Sébastien	Mathieu Roy
Sylvain Junior Roy Pêcheries Marc Paré inc.	Bigir Saevarson Groupe Océan	Jeanne Saint-Louis	Steve Samuel Desjardins Entreprises
Emmanuel Sandt-Duguay AGHAMM	Richard Saulnier North Shore Welding Supply	Alexandre Savage Garde côtière canadienne	André Savoie Groupe Océan
Clarence Savoie DFO-AICFI Program	Salamata Mame Seck Transports Canada	Rémi Sénéchal Rémi Sénéchal Photographe	Denis Servant Nicomer Assurance - MP2B
Jordan Servant Serv. d'éval. maritimes	Josyane Servant Nicomer Assurance - MP2B	Manon St-Laurent OpDAQ Systèmes	Renaud Sylvestre
Guillaume Synnott Pêcheries Guillaume Synnott	René Tapp Pêcheries Pierre-Anthony inc.	Alexandre Tardif Desjardins Entreprises	Manon Thériault Transports Canada
Geneviève Thibault Transports Canada	Allen Tobey DFO-AICFI Program	Marc Tourigny DSS Marine Itée	Eric Tremblay Pêcherie Mario Tremblay
Kelly Tremblay Pêcherie Mario Tremblay	Michel Tremblay Merinov	Yan Tremblay Pêcheries Uapan S.E.C.	Marco Turbide Pêcherie Michel Turbide inc.
Rolland Turbide Dauphin bleu I	Guy Vigneault Association des pêcheurs de crabe de la zone 16	Sindie Wright Transports Canada	

Jeudi 9 février 2017

Début de la réunion : 8 h 30

1. Mot de bienvenue et consignes

M. Denis Bélanger, Transports Canada

M. Bélanger mentionne d'entrée de jeu que le terme « réunion annuelle » peut porter à confusion en ce sens que plusieurs participants ont cru que l'évènement était réservé aux seuls membres du C.A. Il précise la mission et les objectifs du Comité permanent sur la sécurité des bateaux de pêche du Québec (CPSBPQ) entre autres le mandat de représentation des pêcheurs québécois auprès des instances gouvernementales, celui de promotion de la santé et sécurité des pêcheurs et de collaboration entre tous les intervenants de l'industrie. Il souligne l'apport essentiel des commanditaires et mentionne les commanditaires Or – Méridien Maritime Réparation et Nicomer Assurances. Il décrit ensuite le déroulement de la journée.

2. Ouverture de l'Assemblée générale annuelle

M. Marc Doucet, président

M. Doucet fait un bref retour la réunion annuelle 2016 ainsi que sur les activités tenues au cours de l'année 2016. Il mentionne que le CPSBPQ est devenu un OBNL en 2016 et que tous les comptes rendus et procès-verbaux sont disponibles sur le site internet. Il souligne que des efforts ont été déployés afin de minimiser les coûts relatifs aux rencontres du C.A. et remercie les membres du C.A. pour leurs présences assidues aux rencontres. Il fait part du partenariat initié entre l'UQAR et le CPSBPQ et la présence appréciée de stagiaires issues du programme de maîtrise en Gestion des Ressources Maritimes. Il mentionne que le colloque a été rendu possible en grande partie grâce à leur travail de promotion et de coordination des activités.

Aucun commentaire de l'assemblée suite à cette présentation

3. Présentation des États financiers

M. Robert Fecteau, président

Pour l'année financière 2016 qui s'est terminée le 30 septembre dernier, M. Fecteau fait état des revenus et charges. Le CPSBPQ s'est entre autres inscrit auprès du registraire des entreprises afin d'officialiser son statut d'OSBL ce qui a impliqué des frais de 268.\$ Le C.A. a approuvé ces états financiers le 17 janvier 2017.

Aucun commentaire de l'assemblée suite à cette présentation

4. Approbation d'un vérificateur


M. Marc Doucet, président

Le C.A. recommande que l'organisme fasse appel aux services et à l'expertise de Mme. Nadine Thibault qui a assumé la rédaction des états financiers 2016 et dont le travail a été apprécié jusqu'à maintenant. M. Doucet demande l'approbation de deux membres de l'assemblée.

Proposé par M. René Landry

Secondé par M. Richard Doucet

5. Questions diverses

 *(Michel Castonguay, CNESST)* — Discussion autour de l'ajout de deux sièges au Conseil d'administration. L'intervenant mentionne que cela a pour but d'inclure un membre du Comité sectoriel de


main-d'œuvre des pêches maritimes (CSMOPM) qui est un joueur important de l'industrie. Il mentionne que l'autre siège serait proposé à un membre d'une nation autochtone. Ces communautés s'impliquant de plus en plus dans l'industrie des pêches commerciales et considérant qu'ils sont propriétaires de près de 50% de la flottille, il serait important, par souci de représentativité, d'inclure une personne autochtone au conseil d'administration.


Proposition pour l'ajout d'un membre au C.A issu du CSMOPM
Proposé par Sébastien ??
Secondé par Joël Berthelot


6. Avenir du CPSBPO

M. Marc Doucet, président

Il souligne le caractère unique de l'organisme et insiste sur le fait que bien qu'il existe d'autres organismes dédiés à la promotion d'une culture de sécurité chez les marins-pêcheurs professionnels, aucun organisme n'est parvenu à instaurer une collaboration aussi étroite entre des partenaires fondamentaux des paliers provincial et fédéral. « Le défi qui nous attend maintenant en est un de financement. » Il faudra selon M. Doucet, trouver du financement récurrent pour qu'une permanence soit établie et qu'un administrateur soit engagé à temps plein »

 *(Intervenant non-identifié)* — Retour sur le siège réservé aux communautés autochtones. L'intervenant souhaite proposer Serge Langelier pour combler le poste au C.A.

 *(Michel Castonguay, CNESST)* : « C'est un sujet qui sera discuté sous peu et nous ferons appel à toutes les bandes autochtones afin de recueillir leur opinion sur le sujet. »

 *(Intervenant non-identifié)* : Il se demande d'où viendrait le financement pour une permanence du CPSBPO.

M. Marc Doucet mentionne que ce n'est pas encore défini mais que des demandes seront formulées tant au fédéral qu'au provincial.

En l'absence de questions subséquentes, M. Doucet rappelle que les membres du C.A. seront présents durant tout le colloque et qu'ils sont disposés à répondre à toutes les questions des membres de l'assemblée.

7. Remerciements aux commanditaires bronze


M. Denis Bélanger, Transports Canada

M. Bélanger nomme et remercie tous ces partenaires

8. Présentation de la Garde côtière

M. Alexandre Savage, coordonnateur maritime en recherche et sauvetage au Centre de sauvetage de Québec

M. Savage présente des statistiques et revient sur l'intervention qui a eu lieu dans le cas du « Sarah Bernard ».

 *Pierre-Marc Dufresne* - Il souhaite connaître la dernière position connue du « Simon Bernard » avant qu'il ne sombre puisque M. Dufresne fréquente ces zones.

M. Savage répond qu'il lui sera possible de lui fournir ces renseignements. Il invite M. Dufresne à le contacter.

9. Présentation du Bureau de la Sécurité des Transports (BST)

M. Marc-André Poisson, directeur du BST, Région du Québec

Brève présentation de l'organisation, de ses mandats et de ses objectifs. M. Poisson fait ensuite part des points principaux du rapport d'enquête sur l'accident du « Frédérique C2 ».

Aucune question suite à cette présentation

10. Présentation du cas du « Simon Bernard »

M. Robert Fecteau, Transports Canada

Il fait part à l'assemblée des circonstances dans lesquelles il a appris que M. Yvan Cloutier a perdu son bateau de pêche lorsqu'un incendie s'est déclaré à bord. Il présente monsieur Yvan Cloutier et madame Lucie Derosby à l'assemblée et initie la discussion. Le tout est disponible sur notre site internet.

P A U S E

DÉBUT DES ATELIERS

D Î N E R

11. Prix annuel du CPSBPO

M. Denis Bélanger, Transports Canada

M. Bélanger fait un rappel quant à la raison d'être du prix annuel. Le but est de reconnaître les pratiques exemplaires et les initiatives en matière de sécurité dans l'industrie de la pêche. Tous peuvent souscrire à ce prix de reconnaissance et tous peuvent soumettre des candidatures qui sont analysées par le comité de direction du CPSBPO.

Discours de Mme. Josyane Servant, courtière en assurances – Nicomer Assurances sur l'importance de connaître ses procédures d'urgence, d'effectuer des exercices d'évacuation et de connaître le fonctionnement et l'emplacement des équipements de sauvetage.

Remise du prix annuel par Mme. Josyane Servant à M. Yvan Cloutier, capitaine-propriétaire.

12. Retour sur les 10 enjeux de sécurité issus du rapport du BST de 2012

Denis Bélanger, Transports Canada

M. Bélanger énumère chacun des enjeux et fait un bref rappel de l'origine de la recommandation ayant mis en lumière ces enjeux d'importance influençant la sécurité des marins-pêcheurs professionnels. Il présente ensuite les spécialistes prenant part à ce panel.

13. Panel de spécialistes : Retour sur les dix enjeux de sécurité soulevés par le BST en Qu'en est-il 5 ans plus tard?

Panelistes :

M. Michel Castonguay, CNESST

M. Robert Fecteau, Transports Canada

M. Stacy Dufour, Garde côtière

M. Marc-André Poisson, BST

M. Cédric Arseneau, Ministère des Pêches et Océans

M. Bélanger insiste d'entrée de jeu sur le fait que ces enjeux sont tous inter reliés et qu'il n'est pas possible de traiter chaque enjeu indépendamment si l'on souhaite faire évoluer la culture de sécurité au sein de l'industrie.

M. Bélanger fait un tour de table demandant à chaque paneliste de présenter son mandat dans le contexte de la sécurité maritime au sein de l'industrie des pêches commerciales au Québec.

M. Poisson mentionne son pouvoir de déclencher des enquêtes qui sont réalisées par ses collègues enquêteurs au BST lorsque des accidents maritimes leur sont signalés.

M. Castonguay fait part de ses responsabilités à titre d'expert pêche-navire en santé et sécurité – captures et transformation. Tout ce qui a trait aux activités de travail sur les bateaux de pêche sont de juridiction provinciale.

M. Fecteau rappelle que Transports Canada représente l'autorité principale en termes de respect de la réglementation pour les activités de capture. Les inspecteurs de TC ont le mandat de s'assurer de la conformité des bâtiments de pêche en ce qui concerne la construction et l'inspection des bâtiments, les compétences des marins-pêcheurs et s'occuper des enjeux de pollution.

M. Dufour rappelle que la Garde côtière fournit une réponse directe et coordonne les opérations de sauvetage. La GC intervient directement sur les lieux des accidents en offrant un support technique et logistique aux personnes présentes et collabore avec le BST.

M. Arseneau mentionne que le MPO contrôle la gestion de la pêche et répond aux questions des pêcheurs sur plusieurs sujets (engins, périodes de pêche, espèces, etc.) ce qui a un impact sur la sécurité des pêcheurs, de là leur présence au colloque et leur collaboration avec l'industrie.

M. Bélanger questionne M. Poisson sur l'enjeu de stabilité. M. Poisson mentionne que tous les bateaux devraient détenir une analyse de stabilité et en se référant au cas du Caledonian, qui s'est échoué au large de Terre-Neuve. Il souligne l'importance de l'utilisation de ces données à bon escient; il faut donc tenir à jour le livret de stabilité et en comprendre son contenu.

M. Bélanger revient sur la recommandation visant directement TC suggérant que les petits bateaux de pêche inspectés fournissent aux fins d'approbation des données de stabilité. M. Fecteau rappelle que la nouvelle réglementation entrant en force en juillet 2017, actualise les exigences en matière de stabilité sauf pour les navires existants (principe de stabilité suffisante à démontrer). Ce principe reste à définir par TC.

Un deuxième enjeu est abordé qui concerne la gestion des ressources de la pêche. On parle ici de restrictions de longueurs de navires ou d'imposition de quotas par type de flottilles. Tous ces aspects ont eu des impacts sur la sécurité. M. Bélanger demande si une plus grande attention est accordée à ces enjeux au MPO. M. Arseneau mentionne que l'équilibre entre le maintien de la ressource et la sécurité des pêcheurs est difficile à obtenir. Il donne l'exemple de la date d'ouverture par type de pêche. Une collaboration étroite entre le ministère et l'industrie permet une meilleure surveillance de la ressource et une approche plus sécuritaire. Il s'agit d'un processus d'améliorations en continu et à long terme dont on pourra ressentir les effets dans quelques années.

M. Bélanger revient sur le manque de coopération efficace entre TC et le MPO notamment dans le cas du Ryan Commander, une carence qui influe sur la sécurité des pêcheurs. M. Poisson est questionné sur l'évolution de cette relation.

M. Poisson mentionne qu'au cours des dernières années, aucune mention à ce sujet n'a été faite dans les rapports ce qui témoigne de la coopération entre les deux ministères.

M. Fecteau souligne cette grande amélioration; il insiste sur le fait que le MPO consulte TC pour une foule de sujets ce qui est fort apprécié. Le partenariat se consolide au sein de ces deux ministères.

M. Castonguay abonde dans le même sens et donne l'exemple du quota de crabe qui doublera l'an prochain. Dans ce contexte-là, la CNESST serait intéressée à participer aux réunions visant à prendre ces décisions de quotas puisque ces changements auront un impact sur le lieu de travail que représente le bateau de pêche puisqu'il y aura assurément plus de personnes sur le pont.

M. Arseneau est tout à fait d'accord pour impliquer une multitude d'acteurs et élargir le questionnement quant aux engins de pêche et à la durée de la saison de pêche. Il faut aussi entretenir un dialogue avec l'industrie pour envisager toutes les pistes de solutions.

M. Bélanger aborde l'enjeu concernant les engins de sauvetage principalement les dispositifs d'alerte et de sauvetage principalement lorsque non-enregistrés (radiobalise de localisation de sinistre (RLS), Radio ASN et sa liaison avec le GPS). Il demande à M. Dufour s'il y a eu des améliorations à ce niveau-là au cours des cinq dernières années.

M. Dufour mentionne que 5 incidents ont été détectés via une RLS dont une émanait d'un site d'enfouissement à Gaspé. Il souligne ainsi l'importance d'un enregistrement en bonne et due forme. Il mentionne l'existence d'un registre canadien des balises facilement repérable via tous les moteurs de recherche en ligne (Google, etc.). Il est important de mettre à jour ces informations sur le site particulièrement lorsqu'il y a des changements de propriétaires.

Par ailleurs, il informe l'assemblée que la Garde côtière déploie un projet d'ajout de satellites à l'international. D'ici 5 ans, 58 satellites recevront les signaux de RLS comparativement à 12 à l'heure actuelle. Il considère comme primordial que le GPS soit connecté à l'ASN puisque c'est ainsi que la Garde côtière détecte la position et reconnaît l'identité du bâtiment en détresse lorsqu'il est dûment enregistré. Autre point crucial : la familiarisation de l'équipage avec les divers équipements permettant la localisation du bateau.

M. Bélanger enchaine avec les changements induits par la nouvelle réglementation sur les bateaux de pêche entrant en vigueur en juillet 2017. Qu'en est-il au niveau des engins de sauvetage? Quelles améliorations ont été apportées?

M. Fecteau répond que la nouvelle réglementation actualise les exigences en termes d'équipements de sauvetage et de sécurité, notamment les extincteurs. Mentionnons, à titre d'exemple, les changements en ce qui concerne les équipements exigés pour les bateaux pêchant jusqu'à 20 miles des côtes avec seulement à son bord des gilets de sauvetage, sans aucun habit de survie ni radeau. Il en sera désormais autrement. Les exigences varient selon le risque auquel le bateau de pêche est exposé et la longueur du bateau. M. Fecteau vous invite à contacter vos inspecteurs chez TC et à participer à l'atelier abordant ces changements réglementaires.

M. Bélanger aborde ensuite l'enjeu des chutes par-dessus bord comme étant une cause importante de décès principalement lors de la mise à l'eau sur les homardières. Il souligne que la CNESST a rendu obligatoire le port du gilet de sauvetage et demande à M. Castonguay si cette mesure est respectée.

M. Castonguay affirme qu'en effet, les pêcheurs se sont conformés à cette exigence et que l'équipement était utilisé, tant au niveau du gilet de sauvetage que du dispositif de remontée à bord. Mais le travail afin que les chutes diminuent reste à faire.

Par la suite, M. Bélanger traite de l'enjeu entourant la réglementation qui, à son avis, doit être efficace mais surtout harmonisée. « M. Fecteau, peut-on s'attendre à une meilleure harmonisation du travail des inspecteurs? »

Ce dernier aimerait répondre par l'affirmative hors de tout doute mais la preuve reste à faire. Il affirme que des formations sont prévues afin d'harmoniser les pratiques des inspecteurs dans l'application du règlement. Cela demeure un souhait mais des efforts seront déployés en ce sens.

M. Bélanger mentionne ensuite l'enjeu entourant le manque de coordination entre TC et ceux responsables de l'application (au Québec la CNESST) de la santé et sécurité au niveau provincial. Comment établissez-vous la collaboration?

Selon M. Castonguay, le travail se fait rondement grâce à la bonne entente entre les deux organisations. N'étant pas dans la théorie mais davantage dans les objectifs, le travail au quotidien est axé sur la recherche de solutions à des problèmes concrets et non pas sur l'application de protocoles théoriques. Du côté de M. Fecteau, même son de cloche. Ce qui a été mis en place en termes de protocole d'entente est considéré par plusieurs comme une approche à implanter un peu partout au pays.

M. Bélanger soulève l'enjeu de compréhension de la réglementation par les pêcheurs. Le BST soulignait dans son rapport l'importance de sensibiliser la population aux enjeux de sécurité maritime et de rendre l'information plus accessible et plus pratique. À ses yeux, le travail du CPSBPQ va en ce sens mais il souhaiterait connaître l'opinion de M. Poisson à ce sujet.

M. Poisson abonde en ce sens et souhaite profiter de l'occasion pour mentionner que le travail est fait de façon rigoureuse au Québec et que le travail du CPSBPQ demeure un exemple de pratique exemplaire. Il revient sur le protocole d'entente signé en 2006 entre le MPO et Transports Canada qui stipulait la tenue de 2 réunions nationale et deux réunions régionales annuellement. La dernière réunion nationale a eu lieu en 2006 et rares sont les réunions régionales hormis celles ayant lieu au Québec. Ce protocole a été tout récemment reconduit mais sans qu'aucune date ni échéance ne soient établies. Selon M. Poisson, on se retrouve dans la même situation où un manque de volonté politique fait en sorte que rien ne bouge. M. Poisson fait part à l'assemblée de ses interventions auprès des personnes concernées (ministres, sous-ministres) afin qu'ils honorent leurs signatures. Les deux réunions nationales par année doivent indéniablement se tenir afin de paver la voie aux réunions régionales. Il mentionne que le national doit faire son boulot. « Sinon, on se demande dès lors : À qui ce comité transmettra-t-il les informations et échanges qui ont eu cours ici? À personne! Il y a une chaise vide qui doit impérativement être comblée. »

M. Bélanger enchaîne avec un autre enjeu soulevé par le BST dans son rapport de 2012 qui est celui de la formation des pêcheurs professionnels. Au Québec, on se distingue par la qualité des formations offertes et la participation importante des pêcheurs à ces formations. Mais la théorie ne peut remplacer la pratique. La question s'adresse à tous. « Quels efforts chacune de vos organisations prévoit déployer afin que cet enjeu de formation soit adressé et demeure prioritaire? »

D'abord M. Fecteau affirme que la nouvelle réglementation exige que les procédures d'urgence soient connues et que des exercices d'évacuation soient pratiqués par l'équipage. Des registres devront être conservés et disponibles pour consultation lors d'inspections. Une sensibilisation continue doit avoir cours afin que cela devienne une habitude et que ce processus s'effectue d'emblée.

M. Arseneau mentionne qu'au MPO, des changements ont eu cours pour l'obtention d'un permis de pêche. Alors que précédemment, seul du temps de mer était requis, depuis 2017, l'organisation exige l'accréditation du BAPAP ce qui implique une formation. Suite à cet arrimage avec les institutions provinciales, cette formation devient un prérequis pour devenir pêcheur.

M. Castonguay mentionne que la loi exige que les capitaines-propriétaires s'assurent de la formation adéquate de leur équipage. Dans un autre ordre d'idées, M. Castonguay suggère que la Garde côtière, Transports Canada et la CNESST interviennent conjointement dans les ports afin de sensibiliser les marins-pêcheurs, effectuer des démonstrations avec les équipements de sauvetage, procédures d'urgence, etc.

M. Fecteau acquiesce et se dit ouvert à l'idée. Que cette initiative découle d'une action de Transports Canada ou d'un de ses partenaires, l'idée est d'assurer une présence sur le terrain.

M. Dufour mentionne qu'un groupe de travail a été formé afin de développer un programme d'exercices national de recherche et sauvetage. La GC a compris l'importance de l'implication de toutes les parties prenantes.

M. Fecteau insiste sur l'importance de travailler conjointement avec les institutions d'enseignement; il s'agirait pour les organisations gouvernementales d'assumer un leadership et à son avis, les intervenants les mieux placés pour agir de la sorte sont ici présents sur cette scène.

M. Bélanger souhaite poursuivre la discussion en abordant le thème de la fatigue, autre enjeu figurant sur la liste du rapport du BST. Cet élément a très souvent joué un rôle déterminant lors d'accidents entraînant des pertes de vie. Les périodes de sommeil écourtées en raison de la somme de travail, les courts délais entre l'annonce d'ouverture des saisons de pêche par le MPO et le début de la pêche et, à la fin de la saison, les courts délais pour installer puis retirer les engins de pêche sont des facteurs qui occasionnent chez plusieurs pêcheurs un manque de sommeil. Cela a pour conséquence une augmentation des risques d'accidents en mer. M. Bélanger demande au représentant du MPO son avis à ce sujet et s'enquiert des changements qui ont eu lieu à cet effet au cours des cinq dernières années.

Il répond que le facteur ayant une plus grande influence sur la fatigue des pêcheurs « c'est lorsque la mesure de gestion occasionne une course aux poissons. » Ces activités de pêche frénétiques lors desquelles seulement 24 ou 48 heures sont allouées par le ministère pour capturer la ressource augmentent de façon importante le risque d'accidents en mer. Le ministère des Pêches et Océans tente ardemment de s'éloigner de ce mode de gestion et est conscient de l'impact au niveau de la sécurité des pêcheurs de ce type d'approche. « C'est une réalité de moins en moins existante. Lorsqu'il est possible de mettre un quota individuel (QI) en place, le ministère opte pour cette avenue mais d'autres approches sont également préconisées telles que des limites journalières ou de levées quotidiennes. » Des efforts sont déployés pour ne plus avoir recours à ce type de gestion puisqu'à la fois inefficace pour le ministère et épuisante pour nos pêcheurs.

M. Bélanger adresse une question au sujet la législation encadrant la fatigue au niveau provincial à M. Castonguay.

Ce dernier mentionne que la loi prévoit que l'organisation et les méthodes de travail ne doivent pas porter atteinte à la santé et sécurité des travailleurs. Par contre, nous sommes tous au fait de la réalité des pêcheurs, contraints de travailler de longues heures; tous les pêcheurs ont été confrontés à cet état de fait. Un fait demeure : la fatigue induite par la pression qu'engendre la course aux ressources est problématique de même que les techniques de pêche. Il y a des outils qui sont présentement développés afin de maximiser l'efficacité des travailleurs sur le pont ce qui aurait un impact positif sur l'état de fatigue des travailleurs. De meilleures technologies impliqueraient une diminution des heures travaillées sur le pont. « On n'atteindra jamais 8 heures de sommeil consécutives pour les pêcheurs à bord mais il y a des moyens qui peuvent être mis en place afin d'augmenter le nombre d'heures de sommeil réparateur pour nos pêcheurs. »

M. Bélanger enchaine avec un autre enjeu d'importance soulevé par le BST soit celui de la mise en place d'une norme interministérielle pour la collecte et l'analyse de données statistiques sur les accidents impliquant des bâtiments de pêche. Plusieurs organisations disposent de base de données mais aucune n'est commune à tous et elles sont élaborées en vertu des lois et pratiques de chaque organisation. M. Bélanger demande à M. Poisson ce qui a été fait jusqu'à maintenant afin de mettre en place cette base de données collective.

M. Poisson affirme que rien ne lui a été rapporté en ce sens et que selon lui, rien n'a été fait jusqu'à maintenant. Mais cela s'explique par le fait que les réunions nationales et régionales prévues dans le protocole d'entente n'ont pas lieu; ce serait donc lors de ces réunions que cet enjeu serait mis à l'ordre du jour mais en l'absence de telles consultations et rassemblements et puisque le BST n'est que très peu consulté, rien ne peut voir le jour.

M. Fecteau abonde dans le même sens à savoir que rien n'a été mis en place afin de disposer de statistiques émanant de sources fiables et diversifiées. Il est également en accord avec le fait que ce ne peut être une initiative régionale, cela doit venir des administrations centrales. À sa connaissance, rien n'a été discuté en ce sens.

M. Dufour affirme qu'au niveau statistique, la courbe demeure constante depuis 10 ans soit en moyenne 83 incidents nécessitant des opérations de recherche et sauvetage.

M. Castonguay affirme qu'au niveau statistique, un accident moyen occasionne un arrêt de travail moyen de pratiquement 500 jours lors d'accidents dans le milieu des pêcheries comparativement au milieu de la construction dont la durée d'absence moyenne est de 170 jours. L'analyse qui en découle est qu'un accident survenant sur un bateau de pêche est de façon générale très grave et entraîne des conséquences à long terme.


M. Bélanger souhaite entendre chacun des intervenants présents sur leur vision respective des moyens à mettre en œuvre afin d'assurer la sécurité des pêcheurs lors de leurs sorties en mer.

M. Fecteau initie la discussion en mentionnant que la réglementation s'avère nécessaire pour encadrer la pratique de la profession mais qu'elle ne remplacera jamais la sensibilisation et l'information. Il affirme qu'il va continuer à travailler dans l'enceinte du CPSBPO puisque l'organisme représente un moyen concret et efficace de rejoindre les pêcheurs et de les maintenir informés et intéressés à l'importance de développer une culture de sécurité ainsi que des réflexes de travail et de gestion sécuritaires.

M. Castonguay affirme la même chose et insiste sur le fait qu'une culture de prévention ne se développe pas avec une vision à court terme et que le travail effectué par les partenaires, collaborateurs et participants au CPSBPO va en ce sens. Depuis plus de dix ans, tous rament dans le même sens et le forum prend de l'ampleur ce qui témoigne de l'intérêt grandissant afin d'instaurer des pratiques sécuritaires. Cela va au-delà de ce qui peut être achevé par le biais de la réglementation; rien ne vaut un dialogue franc et constructif tel que celui qui a cours ces jours-ci.

M. Arseneau affirme pour sa part que les parties prenantes doivent faire en sorte que se multiplient ces forums de discussion notamment lors des comités consultatifs afin que ces échanges aient cours lorsque les décisions se prennent pour la détermination des quotas pour chacune des flottilles, chacune des pêches.


M. Bélanger invite l'assemblée à poser des questions en rappelant que le jour suivant, ils auront l'occasion de se prononcer plus longuement lors de l'activité « La parole est à vous! »

 (Georges Joncas, Basse-Côte-Nord) — Son commentaire concerne la gestion de la ressource et la réglementation. Il souhaite voir une plus grande présence des inspecteurs de Transports Canada dans sa région et affirme qu'il est difficile d'avoir l'heure juste, la réglementation changeant à un rythme effréné selon lui. Il affirme avoir été présent et ce, depuis les tous débuts aux réunions du CPSBPO mais la réglementation demeure pour lui incompréhensible.

Son commentaire s'adresse à la fois à TC, à la CNESST et au MPO. Ses bateaux sont situés entre Sept-Iles et l'Anse-au-Diable au Labrador. Certains de ses pêcheurs dans la zone 16A souhaitent ouvrir à Noël et d'autres à la St-Jean. Il a été président du comité de crabe pendant 16 ans mais a abandonné en raison de la discorde entre ses pêcheurs de l'est et de l'ouest qui ont des intérêts différents en raison de la date d'ouverture des saisons de pêche. Il affirme que personne n'a intérêt à laisser pêcher un autre pêcheur un mois avant lui. « Personne ne voudra cela mais c'est pourtant ce qui a été décidé par Pêches et Océans. » Il invite donc TC et le MPO à venir à sa plénière à Blanc-Sablon afin d'expliquer à ses collègues la réglementation et les raisons pour lesquelles la date d'ouverture est ainsi décidée. Il juge qu'il n'a ni le savoir ni la crédibilité pour expliquer de telles choses à ses pêcheurs. Il mentionne également qu'il croit que la date d'ouverture sera le 1^{er} avril 2017 et que jusqu'à aujourd'hui, personne n'a été informé de la date à laquelle se tiendra le comité plénière qui statuera sur les quotas.


M. Fecteau répond qu'il accepte son invitation et que TC est disposé à se déplacer pour expliquer la réglementation.

M. Arseneau affirme qu'il n'est pas le seul à faire face à la problématique de date d'ouverture. Le nœud est la notion d'équité entre les flottilles et entre les individus. Le quai d'une communauté peut être pris dans la glace une année et être libre de glace l'année suivante; la clé demeure de prendre des ententes entre les différentes flottilles; lorsque ces ententes ne peuvent avoir lieu, le MPO doit trancher et cela fera en sorte qu'il y aura toujours des mécontents.

 (*René Doucet – Crabier Rimouski – Zone 17*) — Sa question s'adresse au représentant du M.P.O., M. Arseneau. Il souhaite mettre en perspective la notion de « compétitivité » dans la pêche ainsi que la notion de QI (quota individuel). Il mentionne que le ministère fait incomber la responsabilité de la pêche au capitaine et non à Pêches et Océans ce qui constitue une aberration selon lui puisque c'est bien ce ministère qui impose aux pêcheurs des pêches compétitives ce qui implique une activité de pêche frénétique lors de laquelle les heures de repos sont quasi-inexistantes. Les pêches compétitives et les quotas individuels ne peuvent être combinés selon lui. Plusieurs de ses collègues qui ont un permis de flétan ont obtenu un QI alors que lui s'est vu octroyé un quota compétitif (4 jours de pêche). Cela implique qu'il doit se rendre à l'île D'Anticosti (12 heures) et qu'il lui reste que deux jours pour pêcher un maximum de ressources afin d'être de retour au quai à la fermeture. Cela implique que les pêcheurs sont fatigués. M. Doucet affirme que d'un côté, Transports Canada met toute la responsabilité sur le capitaine et que de l'autre, Pêches et Océans impose des quotas compétitifs qui mettent en péril la vie des pêcheurs en leur imposant de très courtes périodes pour pêcher la ressource.

M. Arseneau répond que tel que mentionné précédemment, la tendance au ministère est de réduire au maximum l'octroi de quotas compétitifs mais c'est une question fort complexe qui ne peut être débattue dans le présent forum.

M. Fecteau affirme de son côté que s'il reçoit l'invitation, il se présentera aux comités de gestion et débattrait de la question puisque c'est l'endroit où cette question doit être débattue.

 (*Pierre Papineau – courtier MP2B-Nicomer*) — Son commentaire s'adresse à M. Dufour de la Garde côtière. L'intervenant demande s'il y a des coûts facturés aux pêcheurs lorsqu'il y a intervention de l'unité de recherche et sauvetage.

M. Dufour est catégorique : Rien n'est facturé aux pêcheurs.

PAUSE

DÉBUT DES ATELIERS

FIN DE LA JOURNÉE

Vendredi 10 février 2017

Début de la réunion : 8 h 30

14. Retour sur les ateliers

M. Robert Fecteau, Transports Canada

Il mentionne qu'il est très satisfait du déroulement de la journée et remercie chaleureusement les membres de son équipe qui, par leur travail, ont rendu possible la tenue de ces ateliers. Il mentionne à l'assemblée qu'il s'agit d'un travail de longue haleine auquel son équipe se consacre depuis plusieurs mois. Ce transfert de connaissances n'aurait pu être possible en plénière puisque beaucoup trop long. L'équipe consacre beaucoup d'énergie à rendre l'événement diversifié et intéressant pour les pêcheurs et tente de les impliquer tant dans l'animation que dans le choix des thèmes présentés. Il remercie les membres de l'assemblée de leur participation et considérant qu'il s'agissait d'ateliers consultatifs, M. Fecteau fait appel aux commentaires des personnes présentes afin de recueillir leur opinion sur le déroulement de ces ateliers ainsi que sur leur contenu.

14.1 – Ateliers # 1 – Équipements de sécurité et engins de sauvetage

Animateurs : Alain Blouin, Transports Canada – Bernard Leclerc, Transports Canada – Jean-Sébastien Boudreau, Transports Canada – Manon Thériault, Transports Canada – Éric Desgagnés, Transports Canada

M. Fecteau, commente le fait qu'il est excessivement difficile de traiter le sujet dans son ensemble et qu'il s'est avéré nécessaire de diviser le thème par flottille. Des fiches ont été rédigées afin de résumer les nouvelles exigences pour chaque flottille. Ces fiches seront distribuées aux vendeurs d'équipements de sauvetage et seront également disponibles en ligne via le site de l'EPAQ. Il suffit de cliquer sur le sigle du CPSBPQ dans le menu de gauche de la page principale et choisir l'édition 2017. Les principaux outils de travail présentés dans le présent colloque y seront répertoriés et les inspecteurs seront également présents sur le terrain afin d'informer les membres de l'industrie.

M. Blouin mentionne que les commentaires reçus étaient à l'effet de la disponibilité des fiches. Les personnes présentes souhaitaient être en mesure de diffuser l'information et de rendre disponibles ces outils de travail au plus grand nombre, ce qui sera fait via le site internet et par le biais du travail des inspecteurs sur le terrain. Il mentionne également les commentaires reçus quant à l'absence d'uniformité dans l'application réglementaire. M. Blouin rappelle qu'il s'agit d'un commentaire récurrent et que Transports Canada consacrera des efforts afin d'uniformiser l'application des règlements.

M. Leclerc affirme que le point majeur soulevé lors de cet atelier concernait la flottille la plus touchée par ce changement réglementaire soit les bateaux de moins de 15 tonnes et de plus de 12 mètres allant jusqu'à 25 miles des côtes. Beaucoup de questionnements quant aux coûts associés à l'achat de l'équipement mais un consensus se dégage quant au besoin d'uniformité. Les participants voient d'un bon œil, selon M. Leclerc, que des bateaux de moins de 15 tonnes aient à leur bord des équipements de sécurité alors que quasi rien n'était exigé dans le précédent règlement. Les disparités seront dès lors moindres entre un bateau de plus de 15 tonnes et ceux de moins de 15 tonnes. Les participants ont également mentionné qu'ils étaient satisfaits d'être libres d'effectuer leurs choix parmi les équipements disponibles et conformes à la réglementation et qu'un certain modèle ne leur soit pas imposé. Il termine en mentionnant les commentaires positifs quant à l'élaboration des fiches par flottille.

14.2 – Atelier # 2 – Un homme à la mer

Animateurs : Éric d'Amours, Transports Canada – Michel Tremblay, Merinov

M. Fecteau souligne l'excellent travail de M. Éric D'Amours et un remerciement spécial à M. Tremblay qui a accepté à pied levé d'assumer l'animation avec M. D'Amours. Il souligne qu'une démonstration en piscine implique beaucoup de logistique et de coordination.

M. D'Amours mentionne que cette activité a été un apprentissage commun. La leçon à retenir selon M. D'Amours est la suivante : même si l'on dispose des meilleurs équipements de sauvetage, si l'on ne sait pas s'en servir, cela constitue un risque pour les personnes à bord. Les animateurs ont dû s'ajuster et prendre le temps d'examiner de près l'équipement afin d'être en mesure de s'en servir de façon adéquate.

14.3 – Atelier # 3 – Pêche et paperasse

Animateurs : Marie-Ève Hébert, Transports Canada

M. Fecteau souligne le travail remarquable de Marie-Ève Hébert qui a confectionné cet outil de travail répertoriant tous les organismes qui ont un lien avec l'industrie de la pêche afin que les pêcheurs puissent s'assurer de leur conformité auprès de diverses instances.

Mme. Hébert mentionne que les remarques sont à l'effet de l'uniformité de l'application réglementaire. Le manque d'inspection pour les bateaux de moins de 15 tonnes en comparaison aux bateaux de plus de 15 tonnes a aussi été soulevé de même que les difficultés rencontrées pour l'obtention d'un certificat médical. Les participants ont demandé à ce qu'il y ait une meilleure diffusion de l'information concernant les changements réglementaires.

M. Fecteau affirme que ce sont tous d'excellents points. En ce qui a trait à la diffusion de l'information, il fait mention du fait que tout ne peut être dit lors de l'inspection et que l'équipe travaille, notamment lors de forums tels que celui-ci, à informer et discuter avec l'industrie. Tous sont invités à communiquer avec les inspecteurs pour faire part de leurs questionnements et préoccupations.

14.4 – Atelier # 4 – Système de gestion de la sécurité

Animateurs : Annie Larouche, Transports Canada - Mathieu Guay, Transports Canada – Marc Doucet, président CPSBPO et pêcheur professionnel

M. Fecteau mentionne en introduction que le modèle mis sur pied par les inspecteurs de Transports Canada est disponible en ligne mais également en format papier à la demande. Il mentionne également que d'autres modèles pertinents sont disponibles tels que celui de l'Association des Capitaines-propriétaires de la Gaspésie (ACPG) et celui conçu par M. Marc Doucet. Ce dernier sera également disponible sur le site internet.

Mme. Larouche transmet les commentaires des participants à l'assemblée en indiquant que cet atelier a été apprécié et que des demandes afin que l'outil soit traduit ont été recueillies. Des questions quant à l'application du nouveau règlement pour les bateaux de moins de 15 tonnes ont aussi été formulées ainsi que des commentaires sur le manque d'uniformité à travers le pays dans l'application des règlements.

M. Fecteau commente le programme volontaire de conformité pour les moins de 15 tonnes qui va bientôt se terminer pour être remplacé par le Programme de conformité des petits bâtiments – pêche (PCPB-P). Beaucoup d'emphase sera mis sur des visites inopinées afin de s'assurer de la conformité des bâtiments de pêche et ce, dans le but de mieux protéger les pêcheurs professionnels.

14.5 – Atelier # 5 – Santé et sécurité

Animation : Michel Castonguay, CNESST

M. Castonguay affirme que cet atelier a permis aux participants de mieux comprendre et jauger les risques auxquels ils sont confrontés. Des discussions très intéressantes ont eu cours concernant les défis associés à la santé et sécurité à bord des bateaux de pêche au cours des prochaines années. Il se réjouit du fait que les présentations seront disponibles sur le site internet puisque plusieurs demandes à cet effet ont été recueillies.

L'atelier qui devait se tenir au sujet de la pêche touristique se déroulera de façon plus personnalisée compte tenu du peu d'inscriptions. La pêche sportive prenant de l'ampleur, il est primordial de s'intéresser à la question. Un bateau de pêche n'est pas d'emblée conforme pour embarquer des passagers et M. Fecteau souhaite informer les pêcheurs professionnels des façons dont un pêcheur peut devenir conforme afin de pouvoir allonger sa saison de pêche.

Il félicite l'assemblée pour leur participation active aux ateliers.

Aucun commentaire n'est recueilli sur le déroulement et le contenu des ateliers.

15. Présentation de Merinov sur les chutes par-dessus bord sur les homardières

M. Francis Coulombe, Merinov – M. François Ouellet, IRSST

M. Coulombe présente une analyse approfondie et synthétisée des résultats de l'étude dont il a été question l'an passé.

Au terme de son exposé, il tient à remercier tous les partenaires ainsi que tous les pêcheurs qui ont accueilli les membres de l'équipe de recherche, qui ont discuté avec eux et qui les ont conseillés sur les divers comités.

M. Ouellet mentionne que la vidéo présentée l'an dernier a été projetée en Europe à plusieurs occasions. Il propose aux membres de l'assemblée d'en faire bon usage afin de faire la promotion du métier de pêcheurs dans leurs activités.

Aucun commentaire n'a été formulé suite à cette présentation

16. Présentation du nouveau Guide de santé et sécurité à bord des bateaux de pêche de la CNESST

M. Michel Castonguay, CNESST

La nouvelle édition du guide, imprimé sur du papier hydrofuge, est présentée et expliquée par M. Castonguay.

Il aborde également le cas du Petite-Baie, un pétonclier des Iles-de-la-Madeleine, à bord duquel un travailleur a été happé par un treuil l'an dernier. Le rapport peut être trouvé en ligne sur le site de la CNESST. Trois causes ont été identifiées. D'abord l'accès à la zone de travail dangereuse où le treuil n'est pas protégé; ensuite l'aménagement du lieu de travail sur le pont où le treuil occupe la majorité de l'espace, en plein centre; finalement la méthode de travail, soit la façon d'enrouler le « fune » et la façon dont le travailleur s'est penché par-dessus le treuil, ce qui a mené à l'accident. Des correctifs ont été demandés à l'employeur qui se penche actuellement sur le sujet.


Aucun commentaire n'a été recueilli suite à cette présentation

PAUSE


17. Présentation de la partie 1 du nouveau Règlement sur les bateaux de pêche.

M. Robert Fecteau, Transports Canada


M. Fecteau passe en revue les nouveautés du nouveau règlement. Son entrée en vigueur est prévue pour le 13 juillet 2017. Ce règlement vient modifier le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche. La présentation est disponible en ligne sur le site internet de l'EPAQ.

 (*Langis Côté*) – L'intervenant a une question relativement à la disponibilité d'un protocole pour la stabilité de son bateau. Il fait présentement construire un bateau et souhaite être en mesure de se référer à un protocole existant approuvé par Transports Canada.


M. Fecteau répond que des normes sont accessibles pour les bateaux de pêche qui sont toujours utilisées par les consultants et architectes. Certains adapteront leurs méthodes pour être en mesure de mettre sur pied des protocoles d'évaluation plus sommaire pour se conformer aux normes de stabilité suffisantes. Il y aura des lignes directrices afin de définir le principe de stabilité suffisante.

 (*Langis Côté*) – L'intervenant mentionne qu'une fois les stabilisateurs en l'air, son bateau ne rencontre pas les standards de stabilité.


M. Fecteau informe l'intervenant qu'il faut que le bateau rencontre les normes de stabilité en toute situation et qu'il s'agit d'une condition d'opération exigée puisqu'il est probable qu'il ait à naviguer dans ces conditions et qu'il doit assurer la sécurité des personnes à bord en démontrant une stabilité adéquate

 (*Langis Côté*) – L'intervenant souhaite aborder la nouvelle réglementation et se questionne sur son application : « Sera-t-elle appliquée à la grandeur du pays ou seulement ici au Québec? »


M. Fecteau répond qu'elle sera appliquée nationalement, à tous les navires canadiens. Il mentionne par ailleurs, qu'au niveau de la stabilité pour le moins de 15 tonnes, les navires québécois sont conformes, donc pas de souci de ce côté-là. Ailleurs au Canada, c'est autre chose.

 *(Allen Cotton)* – L'intervenant veut savoir pourquoi Transports Canada ne procédera plus à la vérification des tests de stabilité et que le ministère abandonne les services offerts précédemment.


M. Fecteau affirme qu'il s'agit d'une décision administrative puisque cela implique d'importants coûts. Beaucoup de livrets de stabilité s'empilent par manque de personnel. On a donc décidé d'abandonner la vérification de ces données.

 *(Allen Cotton)* – L'intervenant mentionne que cette décision le déçoit et qu'il trouve absurde que Transports Canada abandonne ainsi les pêcheurs mais qu'eux ne peuvent laisser de côté Transports Canada.


L'assemblée applaudit l'intervenant

 *(Gilles Duguay)* - L'intervenant se questionne quant à l'évaluation de stabilité requise pour les bateaux de plus de 15 tonnes qui pêchent le hareng.


M. Fecteau répond que cela vient de l'ancien règlement donc le bateau qui pêche du hareng devrait déjà être conforme et ce, même si la cale est divisée avec des séparateurs prévus à cet effet.

 *(Hugues Roussy)* - L'intervenant se demande si les consultants et architectes seront informés de la méthode pour s'assurer d'une stabilité suffisante.


M. Fecteau répond qu'en effet, l'information leur sera transmise dès que disponible via la division technique. Transports Canada est en contact permanent avec ces acteurs très proactifs qui suivent déjà l'évolution des ébauches et afin d'effectuer adéquatement l'évaluation.

 *(Hugues Roussy)* - « Les pêcheurs seront-ils informés des méthodes servant à l'évaluation »?


M. Fecteau répond qu'effectivement, les pêcheurs auront accès à ces informations et pourront juger d'eux-mêmes s'ils doivent creuser plus loin ou se satisfaire de ce qui leur est proposé. Mais il se peut que la décision soit renversée par un inspecteur de Transports Canada jugeant qu'il est nécessaire d'effectuer des calculs démontrant que la stabilité est adéquate.

 *(Georges Joncas)* – Sa question concerne l'application de la stabilité adéquate pour la pêche au hareng. Il se demande si cela s'applique au bateau pêchant avec la senne ou avec le filet maillant?


M. Fecteau répond qu'il s'agit d'une zone grise dans la réglementation à savoir si elle s'applique aux pêcheurs de harengs au filet maillant. L'idée première était de l'appliquer aux grosses pêches au senneur mais cela reste à définir.

 *(Pierre Côté - Matane)* – Sa question concerne les registres d'entretien; il se demande s'il doit tenir un registre quand il y a un changement de « wire » ou de portes ou si cela est exigé que pour le côté mécanique.


M. Fecteau mentionne qu'on parle de registre pour le bateau au sens large donc que cela inclut tous les équipements à bord. Si survenait un accident, en ayant ce registre à jour, le pêcheur est en mesure de dire quand les changements ont été effectués et d'avoir toute l'information à portée de la main.

 *(Intervenant non-identifié)* – Il se questionne sur le miroir dont il est question dans la réglementation. « Puisqu'il est déjà compris dans le canot de sauvetage, est-il requis d'en avoir un autre? »

M. Fecteau répond qu'effectivement, un second est requis puisque ce n'est pas l'équipement du bateau. Il doit être muni d'un trou avec une corde et une mire (héliographe).


 (Renaud Sylvestre) – Il se demande qui va être signalé avec ce miroir, aujourd'hui en 2017. Les inspecteurs ont-ils un pouvoir discrétionnaire à cet effet? « À Terre-Neuve, il n'est même pas question de SGS alors que nous on creuse jusqu'au miroir. »

M. Fecteau est d'accord que cela est folklorique et que si un inspecteur insiste sur cela, que le pêcheur contacte M. Fecteau.


 (Renaud Sylvestre) Il se demande s'il y a une mise à jour sur les brevets de navigation; il était question l'an passé que les classes 4 puissent monter à 24 mètres.

M. Fecteau répond que cela avance à petits pas. On parle d'une parution dans la gazette en 2018. Cela devrait suivre son cours.

M. Bélanger affirme que cela sera en vigueur le 1^{er} juillet mais sans mentionner l'année. Il affirme qu'on garde le cap. Dans les instructions transmises au rédacteur, il en est fait mention mais tout progresse lentement. Il est prévu qu'il y aura échange de brevet pour celui de « Capitaine de pêche 24 mètres ».

 (Renaud Sylvestre) – L'intervenant se demande qu'en est-il des procédures d'opérations de pêche. Il se demande comment effectuer une familiarisation avec les nouveaux membres de l'équipage (il y en a des nouveaux quasiment tous les jours). Lorsque le départ a lieu à 5h du matin, le capitaine ne peut faire le tour du bateau à toutes les fois selon lui.

M. Fecteau mentionne que dans la pochette remise à tous les participants, il y a un très bon exemple de procédures d'opérations de pêche. Cela peut être simplifié pour le nouveau membre de l'équipage en lui indiquant où se trouve le radeau, son habit de survie et en lui mentionnant qu'il lui faut se tenir à proximité du capitaine si survient un incident. Il est de mise de ne pas octroyer de responsabilité à ce nouveau membre et de s'assurer de l'avoir à vue en tout temps lorsqu'une situation problématique survient.

 (Roberto Bourgeois) – L'intervenant demande s'il y a une inspection effectuée par Transports Canada pour les constructions neuves? L'intervenant se demande comment se peut-il qu'un bateau à moitié construit puisse partir pour la pêche au hareng et risquer de couler puisque non-conforme tel que cela s'est produit aux Iles-de-la-Madeleine l'été dernier?

M. Fecteau répond que concernant les constructions neuves de moins de 15 tonneaux, aucune inspection n'est requise puisque nous n'avons pas le personnel nécessaire. Pour s'assurer qu'il n'y ait pas de récurrence, on planifie augmenter l'attention accordée aux bâtiments de moins de 15 tonneaux par le biais de visites inopinées et des contrôles plus serrés seront effectués dans l'avenir auprès de ce type de bâtiments.

18. Présentation sur le remplacement des moteurs pour les normes d'émission

M. Bernard Leclerc, Transports Canada


Il s'agit d'un sujet touchant l'ensemble de la flotte de bateaux de pêche. Depuis 2016, la norme IMO niveau 2 ou EPA niveau 3 est exigée pour toute construction neuve ainsi que pour les bâtiments ayant subis une remotorisation. Ces niveaux demeurent applicables jusqu'en juillet 2018. Une pré-évaluation du dossier est conseillée pour tout pêcheur prévoyant une remotorisation ou une construction neuve d'un bâtiment de pêche. M. Leclerc invite les participants à contacter Transports Canada pour toute question ou commentaire.

Cette présentation est disponible en ligne.

19. La parole est à vous!

M. Marc Doucet, président CPSBPQ et M. Michel Castonguay, vice-président CPSBPQ

Messieurs Doucet et Castonguay affirme que le CPSBPQ va intensifier ses activités afin de transmettre un maximum d'information afin que se développent des pratiques de travail sécuritaires. Un projet de permanence pour le CPSBPQ avec un directeur à temps plein est en branle.

 (M. Boudreau) – Il se demande pourquoi est-il requis de porter un harnais de sécurité relié à une ligne de vie ou un ancrage fixe? « Personnellement, je ne veux pas attacher mon aide-pêcheur comme un animal sur mon pont. »

M. Castonguay affirme que dans un ultime recours – travail en hauteur ou en bordure du pavois – certains capitaines choisissent d'attacher leurs membres d'équipage. Mais il est certain, selon M. Castonguay, que ce n'est pas une solution à privilégier puisque lorsqu'un capitaine est appelé à attacher ses hommes pour éviter des chutes par-dessus bord, c'est qu'il est peut-être temps pour lui et son équipage de rentrer à bon port.

M. Fecteau souhaite clore l'évènement en remerciant chaleureusement les membres de son équipe, adjointes et inspecteurs, les partenaires et présentateurs ainsi que les membres du C.A. qui participent de façon remarquable aux réunions soient :

M. Marc Doucet
M. Michel Castonguay
M. Cédric Arseneau
M. Stacy Dufour
Mme. Isabelle Jalbert
M. Jocelyn Thériault
M. René Tapp
M. Guillaume Synnott
M. Pierre-Marc Dufresne
M. Alain Renaud
M. Claudio Bernatchez
M. Mario Dupuis
M. Gilles Albert

Un merci tout spécial est adressé à M. Yvan Cloutier et Mme. Lucie Derosby qui, par leur courage et leur audace, ont livré un vibrant témoignage permettant à tous de mieux saisir l'importance de travailler en amont et de préparer l'équipage à toute éventualité.

Bonne saison de pêche 2017!