

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaire des consultations de 2005
Saint John (Nouveau-Brunswick)

Des consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* ont été tenues à St. John (Nouveau-Brunswick) le 14 février 2005; elles étaient présidées par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

On a abordé l'ordre du jour en examinant les exigences des nouvelles normes de construction; certains pêcheurs ont demandé si le fait d'apporter des modifications importantes aux navires permettrait de respecter les nouvelles normes. Ils voulaient savoir comment on déterminera ce que sont des « modifications majeures » et si les navires mis en vente devront faire l'objet d'une nouvelle inspection. On a observé que les pêcheurs des Premières nations possédaient de nombreux bateaux en mauvais état qui ne devraient probablement pas être exploités. Ces bâtiments ne semblent pas être dotés d'équipement de sécurité (Mason's Bay). La discussion visait à renforcer la nécessité d'une inspection relativement à ces bâtiments.

Klaus Sonnenberg a soutenu que les pêcheurs ne réclament pas vraiment l'auto-inspection, mais qu'ils veulent plutôt savoir si ce type de mesure va entraîner des frais. Les participants ont convenu qu'un bon dossier de sécurité demeure le facteur clé dans le cas des propriétaires de navires qui s'occupent de leurs bâtiments. L'inspection n'est pas considérée comme une mauvaise mesure à prendre; cependant, les coûts suscitent des préoccupations. Les participants veulent savoir comment Transports Canada perçoit le fonctionnement du mécanisme annuel de contrôle de sécurité et s'il avisera les pêcheurs à l'avance en cas de contrôle. Certains pêcheurs se demandaient si le secteur de l'assurance pourrait être relié d'une quelconque façon au processus d'inspection, compte tenu de la nécessité d'un certificat. On estime que le capitaine ne devrait pas assumer seul la responsabilité, mais que les propriétaires devraient la partager avec lui. La responsabilité du capitaine à l'égard de mesures de sécurité au travail a également soulevé des questions.

De nouvelles exigences en matière de stabilité entraîneraient sûrement la fermeture de certaines exploitations; en outre, elles ne devraient pas s'appliquer au secteur côtier, celui-ci étant délimité à une distance maximale de 30 milles. L'élaboration de règlements et de normes devrait s'appliquer selon la proportion de risque liée à une exploitation; de plus, en l'absence de risque réel, on ne devrait pas ajouter d'exigences. Un pêcheur mentionne qu'un livret de stabilité touchant son navire de 40 pieds lui avait coûté 9 000 \$. On doit simplifier les livrets pour que les capitaines les comprennent.

Inspection

Des membres du groupe ont demandé quels processus seront établis au chapitre de l'inspection, et notamment qui sera chargé de l'application, si l'on émettra des contraventions et si l'on appliquera des sanctions administratives. Les participants ont convenu que les exploitants de

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 2 sur 75

navires devraient assumer la responsabilité de leurs bateaux. Ils ont souligné toutefois que lorsque les gens sont informés, en général, la situation s'améliore. Ils ont déterminé que leurs statistiques en matière de sécurité étaient satisfaisantes et qu'ils ne devraient pas être pénalisés à cet égard, car le règlement devrait être fondé sur les facteurs de risque. Ils ont affirmé d'un commun accord que l'application de ce nouveau système ne permettra pas de réduire le nombre d'accidents et, puisque Transports Canada éprouve déjà de la difficulté à appliquer les exigences en vigueur, ils ont demandé pourquoi il veut en ajouter de nouvelles? Un pêcheur a indiqué que plus il consacrerait de dépenses à son entreprise, plus celle-ci entraînerait des risques et plus il devra s'éloigner en mer pour récupérer ses pertes, compte tenu des frais supplémentaires encourus.

Équipement de sauvetage

Le groupe a tout d'abord recommandé qu'en ce qui concerne la classe des eaux à proximité du littoral 2 (groupe 3), la limite soit établie à 30 milles plutôt qu'à 25 milles. (ZPH 38) Les participants se sont demandés si les occupants d'une embarcation découverte devraient porter leur gilet de sauvetage en tout temps; de plus, ils ont indiqué que les gilets de sauvetage gonflables entraînent d'énormes problèmes, ils ont notamment souligné le fait qu'ils se gonflent lorsqu'ils sont exposés aux embruns et au dioxyde de carbone. Le groupe a conclu que les spécialistes de TC devraient communiquer avec M. Norman Ferris, au (506) 696-6930, pour discuter de ces questions. Les membres du groupe 3 n'ont formulé aucune objection en ce qui a trait aux exigences énumérées relativement à l'équipement de sauvetage.

Règlement

Des remarques ont porté sur le point 4 de la page 6, où l'on indique que les termes *ligne de charge* devraient être remplacés par les termes *marque de charge*. Qui déterminera la marque de charge applicable? S'agit-il de la responsabilité des inspecteurs? On a remis en question la ligne de flottaison; cependant, celle-ci n'a aucune signification pour le groupe. De plus, les participants ont indiqué qu'ils croient que les inspecteurs refuseront probablement d'assumer la responsabilité de la détermination des marques de charge. Les lignes de charge entraîneront des frais et les propriétaires devront sans doute en assumer la responsabilité; de plus, il faudra tenir compte des facteurs météorologiques lorsque l'on examinera une ligne de charge. La surcharge constitue un enjeu très important et devrait relever de la responsabilité du capitaine, car c'est ce dernier qui autorise l'excès de charge à bord d'un navire. Les participants ont convenu que les inspecteurs respectent les règlements et qu'il ne semble pas y avoir de décisions discrétionnaires ni d'injustices.

Stabilité

Le groupe a recommandé que la longueur utilisée passe de 12 m à 15 m en ce qui concerne l'application. Le terme *étanchéité à l'eau* devrait être remplacé par *étanchéité aux intempéries*. Quelques participants ont soulevé la question de la nécessité d'un livret de stabilité; ils ont également demandé si un plancher étanche à l'eau était toujours exigé et si le pont pouvait être étanche à l'eau. Les participants ont demandé qui assumera la responsabilité de l'établissement de la marque de charge liée au tirant d'eau maximal. Cette responsabilité relèvera-elle de l'inspecteur ou d'un architecte naval?

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 3 sur 75

Certification

On a déterminé que le cours sur les fonctions d'urgence en mer (FUM) ne produisait pas le résultat prévu.

Norme de construction

Au point 10.15.2 de la Norme de construction, il faudrait remplacer les termes *acier galvanisé* par le terme *acier*, etc.

La coque de nombreux bateaux de type Cape Island ne comporte pas de matériel de flottabilité supplémentaire.

Frais

Un pêcheur a affirmé que l'entretien de son équipement de sécurité lui coûtait environ 1 000 \$ par année. Certains participants ont indiqué que les personnes négligentes à l'heure actuelle continueraient de faire preuve de négligence. Un pêcheur a souligné que selon lui il payait pour les personnes qui ne menaient pas leurs activités dans le respect des règles de sécurité. On devrait accroître l'égalité des chances et, peut-être, établir une forme quelconque de registre relatif à l'équipement de sécurité. Lorsque l'équipement ne respecte pas la norme, on devrait l'enlever aux exploitants. Les participants ont également examiné la possibilité d'imposer une vérification aux entreprises qui produisent ce type d'équipement défectueux.

Radio

Les participants ne croient pas que l'on doive suivre un cours, lorsqu'un manuel suffirait; en outre, ils ont cité l'exemple du guide de sécurité routière utilisé par les membres du public lorsqu'ils obtiennent leur permis de conduire.

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Charlottetown (Î.-P.-É.)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard) le 16 février 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et Mme Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Les pêcheurs qui ont participé à cette séance ont exprimé des opinions selon lesquelles il n'était pas essentiel d'apporter des modifications à la réglementation en vue de rehausser la sécurité. Les participants ont formulé des remarques touchant un large éventail de questions, y compris le fait qu'une seule noyade avait eu lieu dans la région au cours des 10 dernières années et que TC devrait peut-être concentrer davantage ses efforts sur les pêcheurs d'autres provinces, c.-à-d. les Terre-Neuviens. De plus, certains participants ne se sentent pas visés par la question de la construction des bateaux et croient que TC devrait axer ses efforts sur l'industrie de la construction de bateaux et non pas sur les exploitants. Leur sentiment de distinction était également lié au fait qu'un bateau de l'Île-du-Prince-Édouard n'est pas identique à un bateau de la Nouvelle-Écosse. Ils ont indiqué qu'ils ne croient pas que leurs activités relèvent de la même catégorie cadre que les activités de bâtiments des autres pêcheurs de l'Atlantique.

Inspection

Les participants se sont entendus pour affirmer que les pêcheurs de l'Î.-P.-É. respectaient déjà les règlements puisque les agents des pêches effectuaient de nombreuses inspections volontaires de toute façon. De plus, ils ont souligné que les petites embarcations de moins de 15 TJB faisaient déjà l'objet d'inspections d'assurance. En outre, certains étaient d'avis que les inspecteurs de TC devraient engager des frais pour apporter des modifications à leurs bâtiments, qu'ils jugent essentiellement inutiles, p. ex., dans le cas d'une barre de gouvernail qui n'est pas parvenue à la limite de l'usure même lorsqu'un inspecteur affirme le contraire avec insistance. Les discussions touchant les sanctions administratives pécuniaires n'ont semblé susciter aucun intérêt.

Équipement de sauvetage

Les membres du groupe ont indiqué que la plupart des modifications apportées aux gilets de sauvetage et l'adoption de combinaisons gonflables ne sont pas nécessaires. Les sentiments des participants reflétaient le fait que les responsables de Transports Canada doivent maintenant prendre des décisions intelligentes au sujet de l'équipement de sauvetage, c'est-à-dire des décisions dont les répercussions vont se faire sentir pendant un certain nombre d'années, car les pêcheurs payaient pour les erreurs du Ministère. On a évoqué le vieil adage selon lequel « si une chose n'est pas brisée, pourquoi la réparer? ». De plus, les participants ont soulevé le fait que le port d'un gilet de sauvetage ne constituait pas nécessairement une exigence exécutoire; certains membres du groupe ont alors renchéri en affirmant qu'aucune vérification n'était effectuée de toute façon. Les participants n'étaient toujours pas convaincus de l'efficacité des gilets

gonflables, soulignant que même si TC voulait que les gilets de sauvetage permettent aux survivants de se redresser dans l'eau, il n'en serait pas ainsi des nouveaux gilets gonflables; or, de toute façon, pendant combien de temps une personne flotterait-elle? Certaines personnes demandaient une démonstration des produits.

Les participants ont ensuite discuté des radeaux de sauvetage et de leur inspection, du fait que les valves de vidange demeuraient ouvertes trop longtemps. De plus, ils ont souligné des problèmes liés aux lieux d'inspection, c.-à-d. Halifax; en outre, certains voulaient savoir si des intervenants indépendants pouvaient se charger de l'entretien des radeaux de sauvetage. Le dialogue s'est poursuivi relativement aux combinaisons de yoles (doris) et de radeaux de sauvetage; les participants étaient unanimement favorables à ce que les radeaux de sauvetage soient d'une longueur de 15 m et non pas de 12 m, c'est-à-dire qu'un doris de 14 pieds ne pourrait contenir tout l'équipement exigé à bord. De plus, les participants ont souligné que l'on devrait porter à 15 mètres la longueur servant à l'application de l'option des RLS. En outre, ils ont discuté du fait que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse offrait des subventions provinciales à l'égard des radeaux de sauvetage.

Constructeurs de bateaux – Normes de construction

Les participants ont souligné des problèmes liés aux arbres d'hélices et au dégagement des ports pour les bâtiments côtiers, c.-à-d. les homardières, etc., et le fait que la formule relative au dégagement des ports était fondée sur la longueur des navires. En ce qui concerne la plupart des bateaux de l'Î.-P.-É., l'eau s'écoule de l'arrière. Les participants ont posé des questions, notamment : Quelles sont les normes de fabrication des bâtiments relativement à l'exploitation dans les eaux encombrées par les glaces? Ils ont également demandé si les modifications constituaient simplement un autre moyen de perturber la chasse au phoque. En outre, ils ont mentionné le fait que les radeaux de sauvetage et les combinaisons de survie étaient nécessaires, mais qu'à leur avis les ancres, etc. ne l'étaient pas. De plus, le coût rattaché aux nouvelles normes d'électricité suscitait une préoccupation. Il faudrait définir plus précisément les embarcations à pont découvert et à pont fermé.

Équipement de sauvetage et équipement exigé à bord

En s'appuyant sur les bâtiments de six mètres, les participants ont proposé que la limite relative au groupe 3B soit établie à un mille marin (moules et exploitants pêcheurs), et non pas à 0,05 mille marin de la côte. Les pêcheurs de l'Î.-P.-É. n'ont généralement pas de combinaisons isothermiques à bord de leurs embarcations; ils transportent uniquement des gilets de sauvetage de classe 2. En ce qui concerne les fusées éclairantes, les participants ont observé que les feux à main pouvaient se révéler très dangereux et qu'ils préféraient les lampes de poche.

Bien que les pêcheurs soient seuls 90 % du temps quand ils pêchent, ils pêchent essentiellement dans des estuaires et se retrouvent alors en groupes nombreux. Les conditions météorologiques les empêchent de pêcher uniquement cinq ou six jours durant l'année. Les participants ont affirmé qu'à bord de doris à pont découvert de moins de six mètres, les extincteurs rouillent et constituent donc de l'équipement redondant. Ce type d'équipement devrait être conservé à l'intérieur des navires.

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Antigonish (N.-É.)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Antigonish (Nouvelle-Écosse) le 18 février 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et Mme Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Les participants ont tout d'abord exprimé des préoccupations relativement au nouveau régime d'inspection et à la concordance du règlement de TC avec celui du MPO. Les participants considéraient les modifications touchant les exigences simplement comme un autre projet de travail visant à créer de l'emploi à Ottawa. Les membres du groupe voulaient connaître l'incidence sur les coûts des inspections et des livrets de stabilité. De plus, les participants ont soulevé la question du coût des radeaux. Pour la plupart d'entre eux, l'utilisation des termes *étanchéité à l'eau* comparativement aux termes *étanchéité aux intempéries* constituait une erreur d'appellation qui exigeait de plus amples précisions. Le nouveau règlement entraînerait l'évidement de certains bateaux de pêche, ce qui pourrait porter les coûts à 30 000 \$, par exemple, pour que les bâtiments respectent les normes réglementaires. Les participants ont formulé des remarques au sujet des exigences relatives aux bateaux à pont découvert et aux bateaux à pont fermé, puisque certains pêcheurs utilisaient des embarcations à pont découvert pour la pêche du homard mais les « fermaient » pour pêcher le hareng à l'automne. Qu'est-ce qui constitue une modification importante? Les membres du groupe ont observé que l'on devrait organiser des réunions du CCMC lorsque les pêcheurs ne naviguent pas.

Bon nombre de participants ont souligné qu'ils estiment que l'industrie est sécuritaire et que TC ne devrait pas modifier les normes. La plupart des bateaux de la Nouvelle-Écosse ne sont pas dotés de plancher étanche à l'eau; en outre, les participants ont observé que les petites embarcations ne comportaient pas de flottabilité inhérente. Imposera-t-on néanmoins des restrictions, c.-à-d. la limitation des déplacements à moins de 20 milles des côtes? Pourquoi TC veut-il établir une exigence alors que la norme de construction stipule que les pêcheurs et les constructeurs doivent connaître le nombre de membres d'équipage? Les participants ont cité la page 49, qui semble indiquer que certains secteurs devaient être définis plus précisément. Pourquoi TC délaisse-t-il la norme relative à la jauge?

Équipement de sauvetage

Si l'on possède un bateau en bois, faudra-t-on se doter d'un radeau de sauvetage? Dans l'affirmative, installera-t-on un bateau de sauvetage à bord de quelques-unes des petites embarcations? En ce qui concerne les gilets de sauvetage, les membres du groupe voulaient savoir si tous les employés affectés sur le pont en porteraient un. En ce qui a trait aux combinaisons d'immersion, les participants ont affirmé qu'elles étaient beaucoup trop chaudes pour qu'on les porte après juin. Ils ont demandé qui devrait assumer la responsabilité de demander aux membres d'équipage de porter leur gilet de sauvetage.

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 7 sur 75

Pour ce qui est des RLS, l'un des participants a souligné que les bateaux étaient déjà dotés de radiobalises et a demandé la raison pour laquelle le nouveau règlement ne l'exigeait plus. On a demandé si les radeaux ressortissant à la Convention SOLAS devraient être pourvus d'une RLS. Les membres du groupe jugeaient essentiellement qu'il n'y avait pas lieu de resserrer la réglementation. Tous les participants étaient favorables à l'établissement d'une limite à 15 mètres. TC a-t-il déjà effectué une analyse de coûts relativement à un navire de 36 pieds? Les participants convenaient qu'il serait avantageux d'avoir de l'équipement radio à bord. Les nouvelles dispositions réglementaires entraîneraient une hausse importante des coûts, ce qui pourrait obliger de nombreux pêcheurs à cesser leurs activités et ce, bien qu'ils possèdent actuellement un dossier de sécurité satisfaisant.

Inspection

Les participants étaient d'avis qu'en vertu du nouveau règlement, on devrait porter la limite à 15 mètres en ce qui concerne l'inspection des navires (de 15 TJB et plus). Un membre du groupe a mentionné que deux inspecteurs qui avaient inspecté le même bateau avaient formulé deux interprétations différentes. Les intervenants ne croyaient pas qu'en vertu du Règlement en vigueur, on devait tirer l'arbre d'hélice en ce qui concerne les bâtiments de moins de 15 TJB. Ils jugeaient que le libellé du règlement ne devrait pas comporter de zones grises qui pourraient se prêter à l'interprétation. Ils percevaient un écart important entre 25 milles et 200 milles, au chapitre de la classification des voyages, et se demandaient si TC avait reçu une demande de modification à cet égard.

Règlement sur le personnel maritime

Le règlement était imprécis du point de vue des participants. Selon eux, une autorité compétente à l'égard de ces questions réglementaires aurait dû participer à la réunion. Ils ont demandé si les brevets de capitaine de pêche, quatrième classe étaient valides pendant cinq ans seulement et s'ils étaient ensuite renouvelables. Un participant a souligné que les médecins agréés n'étaient pas assez nombreux.

Stabilité

Le groupe croyait que les nouvelles exigences pourraient éliminer une partie de la pêche en eaux intérieures. Des mesures susceptibles de se révéler favorables pour un type de pêche ne le sont pas nécessairement pour un autre. Comment TC interprète-t-il un dragage lourd comparativement à un dragage non lourd (p. 18 de la norme de construction)? À l'heure actuelle, il n'existe pas de dépôts permettant de répondre aux nouvelles exigences. Quelle est la personne chargée de l'exécution des essais simplifiés de stabilité? Comment déterminera-t-on l'incidence sur la stabilité lorsque l'on ajoutera un pont démontable à bord d'un navire?

Construction

Le groupe a signalé que la plupart des panneaux de cale n'étaient pas « approuvés » et qu'ils dépassaient la taille limite proposée. L'industrie a cessé d'utiliser des hiloires, et la plupart des panneaux sont exempts de saillies, y compris le panneau principal. À l'heure actuelle, les ponts démontables ajoutés sont étanches à l'eau et n'entraînent pas d'évacuation dans la cale. Ils contribuent de fait à modifier la catégorie de bâtiment de celles des embarcations à « pont

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 8 sur 75

découvert » aux embarcations « fermées ». Ce type de transformation n'est pas autorisé et exigera de nombreuses modifications.

La plupart des conduits d'aération du compartiment machines traversent le poste de barre; de plus, ils ne respecteront pas le critère proposé de résistance au feu de 30 min. Il s'agit souvent de conduits en bois recouvert de plastique renforcé ou de tuyaux en PVC. Dans les locaux d'habitation, l'aération s'effectue généralement à l'aide d'un puits de lumière et non pas de conduits. Lorsque le puits de lumière est fermé, sous certaines conditions météorologiques, aucune aération n'est assurée.

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaire des consultations de 2005
Cheticamp (Nouvelle-Écosse)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Cheticamp (Nouvelle-Écosse) le 19 février 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et Mme Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Les membres du groupe étaient d'avis que la sécurité constituait davantage un problème, pour le ministère, que les exigences liées à ses opérations, et a demandé quelles dispositions ce dernier prenait pour exiger l'installation de bouées plus sûres dans les eaux. Les participants croyaient que le gouvernement ne les écoutait pas sur cette question car aucune mesure n'avait encore été prise. Bien que TC ait cité les rapports d'incidents de sécurité à titre de cause principale des modifications réglementaires, les participants croyaient en général que les dossiers de sécurité étaient satisfaisants au sein de leur région. Ils voulaient savoir comment TC prévoyait inspecter tous les bâtiments de la région, en vertu du nouveau régime, et se demandaient si le ministère était réellement intéressé à connaître leur point de vue. Ils éprouvaient de vives préoccupations liées au fait que les réunions du CCMC se tenaient toujours lorsqu'ils étaient occupés à pêcher, ce qui ne leur permet pas d'y participer.

Les participants étaient d'avis que le règlement était surchargé et que le délai était trop court; en outre, ils ne croyaient pas que le resserrement de la réglementation permettrait de réduire le nombre d'accidents et de décès. Ils voulaient savoir si TC éliminerait la limite de 15 TJB. Lorsque les représentants du ministère parlent de longueur hors tout, celle-ci englobe-t-elle les rallonges? Les participants ont discuté des différences sur le plan de la sécurité entre les embarcations à pont découvert et les embarcations fermées; ils ont enfin souligné que la réglementation du MPO pourrait compromettre la sécurité des bateaux de pêche.

La limite relative à la formation aux fonctions d'urgence en mer (FUM) doit être établie à 25 milles, et non pas à 20 milles.

Règlement

Les membres du groupe ont soulevé principalement la question de l'augmentation des coûts d'inspection et de l'incidence de la stabilité en termes de coûts pour l'industrie. Les participants ont demandé quel était le nombre acceptable de radeaux de sauvetage si on transportait plus de quatre passagers mais que l'on disposait d'un radeau à quatre places seulement. En ce qui concerne les activités familiales, les règles changent-elles en ce qui concerne l'utilisation des bâtiments pendant la fin de semaine? On a mentionné à nouveau les rapports relatifs aux bouées déposés auprès du ministère et qui n'avaient fait l'objet d'aucune réponse. Enfin, les participants voulaient savoir quelle serait l'incidence des marques de charge sur le chargement et comment ils pourraient connaître les limites.

Équipement de sauvetage

Les VFI n'étaient pas jugés acceptables, particulièrement compte tenu de la combinaison Mustang, qui n'est pas efficace pendant l'été. Les participants ont demandé si les combinaisons d'immersion faisaient également partie des exigences. Qui reçoit les numéros de RLS? Est-ce qu'une seule yole est un nombre suffisant? On doit établir une période de mise en oeuvre progressive.

Stabilité

Les membres du groupe étaient généralement d'avis que l'intervention du gouvernement constituait simplement un processus de surréglementation de plus. De plus, ils ont indiqué que leurs embarcations n'appartenaient pas à la même catégorie que les bâtiments exploités à Terre-Neuve. Ils voulaient savoir qui effectuerait les essais de stabilité et ont affirmé que quelques accidents ne devraient pas justifier que tous les bâtiments fassent l'objet d'un essai complet de stabilité en vertu du règlement. Cela n'empêche pas certains bateaux de pêche dotés d'un livret de stabilité de chavirer. En outre, les participants auraient l'esprit plus tranquille s'ils avaient plus confiance dans les architectes navals, qui ne semblent pas comprendre leurs activités commerciales.

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaire des consultations de 2005
Yarmouth (Nouvelle-Écosse)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Yarmouth (Nouvelle-Écosse) le 21 février 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et Mme Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

La discussion a commencé par des remarques relatives aux conséquences des modifications proposées touchant les petits bateaux de pêche, plutôt qu'à des changements précis. Certains participants croyaient qu'il s'agissait simplement d'un projet de plus visant à créer de l'emploi pour le gouvernement. Quelques-unes des principales préoccupations étaient alimentées par le fait que les participants avaient l'impression que le gouvernement fédéral les contraignait à cesser leurs activités, en raison de l'augmentation des frais et des coûts de la conversion éventuelle des navires. Les sujets de préoccupation abordés allaient du remplacement des puits d'évacuation à bord des anciens navires aux inspections, en passant par la nouvelle réglementation et les limites imposées par Transports Canada et ayant trait à l'inspection des nombreux bâtiments de moins de 15 TJB. Le public voulait savoir quel était le lien entre des arbres d'hélice de plus grande dimension et les conséquences générales sur la sécurité, et pourquoi on s'en tenait uniquement aux bateaux de pêche. On a demandé à la présidente de retourner à son ministère et de trouver un motif légitime qui pourrait inciter les pêcheurs à accepter les modifications.

Les participants ne peuvent concevoir que Transports Canada éprouve des problèmes avec la charge actuelle liée aux navires de plus de 15 TJB, et tente d'ajouter 13 000 inspections à son calendrier sans pratiquement aucune expérience dans le domaine. Ils veulent savoir comment les inspections des petits bateaux vont se dérouler et si une limite en termes de chevaux-vapeur va s'appliquer à ces embarcations.

De plus, le groupe a formulé des remarques teintées de scepticisme qui ont soulevé la question de l'utilisation de nouvelles dispositions réglementaires alors que l'on n'avait même pas réglé les questions touchant le règlement en vigueur. D'autres personnes présentes ont exprimé des commentaires et des points de vue selon lesquels la nouvelle réglementation semblait beaucoup plus stricte à l'égard des embarcations *pontées* qu'à l'égard des embarcations à *pont découvert*. Les termes à *pont découvert* et *pontées* prêtent à confusion sur le plan de la construction, particulièrement compte tenu de la divergence d'opinions parmi les inspecteurs maritimes à l'égard de ces embarcations; dans un exemple récent, un inspecteur a qualifié une embarcation d'embarcation *pontée* alors qu'un autre la considérait comme une embarcation à *pont découvert*. En outre, les participants étaient d'avis que les nouvelles normes placeraient certains inspecteurs dans des situations difficiles ou compromettantes.

En général, certains croient que les modifications réglementaires ne sont pas vraiment motivées par la sécurité et que le système est sûr et efficace. Ils estiment que la taille et la longueur des navires ne devraient faire l'objet d'aucune restriction et ont souligné qu'il était reconnu que les embarcations jusqu'à concurrence de 20 pieds de longueur n'étaient pas impliquées dans des accidents. En outre, les pêcheurs ont mentionné que les petites exploitations de pêche ne constituaient pas des entreprises très lucratives et se demandaient si TC envisageait la possibilité d'éliminer ces exploitations (une ou deux personnes).

Inspection

Les participants ont adopté un ton plutôt négatif lorsqu'ils ont commencé à formuler des remarques au sujet des procédures d'inspection. Ils ont exprimé une préoccupation quant à la justification du traitement préférentiel accordé aux petites embarcations comparativement aux navires de forte jauge. Certains croyaient que des membres de l'industrie contournaient le système d'inspection, avec des navires de moins de 15 TJB, et se demandaient pourquoi ceux-ci devraient bénéficier d'un régime d'inspection moins contraignant. Diviser la flotte de homardières à l'aide de plafonds pose un problème. Les droits de TC sont fondés sur la jauge. On doit apporter des modifications sur ce plan également. Quelques pêcheurs ont demandé si Transports Canada serait intéressé à recevoir une proposition de l'industrie qui fournirait des renseignements relativement à la procédure d'inspection. Un sentiment général s'est dégagé, selon lequel il n'existe pas de bateaux parfaits et TC devrait cesser de réinventer la roue. Les goémoniers ne peuvent respecter le franc-bord minimal.

Équipement de sauvetage

Les participants ont tout d'abord observé qu'en ce qui concerne le groupe 3, on devrait établir la distance à 50 milles plutôt qu'à 25 milles, ce qui correspondrait aux exigences du MPO. De plus, ils ont demandé pourquoi l'option de flottabilité avait été omise en ce qui concerne le groupe 3B. On a affirmé que la proposition de l'Î.-P.-É. serait préférable pour le groupe 3B dans cette région également. Sur le plan des gilets de sauvetage et des VFI, en général, les participants ont déclaré que personne ne voulait porter un gilet de sauvetage en tout temps et qu'ils ne savaient pas très bien ce qu'était un gilet de sauvetage ressortissant à la Convention SOLAS, ni, de fait, une combinaison d'immersion. Ils ont cité l'exemple d'un pêcheur qui avait perdu la vie même s'il portait une combinaison d'immersion, bien que l'on ait pu repêcher son corps.

Les participants ont également discuté du port de ces gilets et combinaisons pendant l'été et ont souligné que s'ils étaient plus grands qu'un tee-shirt, on ne pourrait pas les porter de toute façon. Ils ont soutenu que la décision de porter de l'équipement de sauvetage devrait toujours revenir aux pêcheurs et que le port de cet équipement pourrait être recommandé, mais non pas imposé à ces derniers. En ce qui a trait aux coûts, les participants jugent que le prix d'achat et les frais d'entretien des combinaisons sont élevés. Ils ont convenu à l'unanimité que la formule « doivent être portés » devait être retirée de la modification. En outre, les règles pourraient faire en sorte que les pêcheurs soient exposés à des responsabilités.

Par ailleurs, lorsqu'une personne est seule à bord d'une embarcation et qu'elle se retrouve en difficulté, même si l'embarcation est dotée d'équipement de sécurité, qui, de toute façon, pourrait le lui lancer. De plus, les participants ont souligné que les feux à main devraient être rangés dans un contenant étanche à l'eau. Ils ont demandé pourquoi la durée de vie utile du

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 13 sur 75

dispositif de largage hydrostatique était de deux ou trois ans seulement, et non pas de quatre ans ou plus. Pourquoi un radeau neuf ne pourrait-il pas se passer d'entretien pendant cinq ans? Les participants ont mentionné le terme « embarcation » du point de vue de la distance à parcourir, c.-à-d. par train, et se demandaient si l'on devrait se fonder sur la ligne de flottaison de calcul ou sur la ligne de flottaison légère.

Les participants ont soulevé une question au sujet des navires existants, à savoir si une personne vendait son navire, serait-il toujours considéré comme un navire existant? Ils ont également mentionné le cas d'un radeau de sauvetage qu'un pêcheur avait récemment entretenu et utilisé et qui néanmoins ne fonctionnait pas et ce, bien qu'il ait été entretenu.

On doit établir des lignes directrices en ce qui a trait à la limite d'usure des arbres d'hélice. Qu'advient-il des arbres d'hélice actuels qui sont en bon état et qui ne respectent pas le nouveau diamètre proposé?

Stabilité

Les participants ont formulé d'autres commentaires et ont demandé pourquoi des études de stabilité sont nécessaires selon le type de pêche et quel cabinet d'architectes a élaboré le rapport. Il semble que les études constituent uniquement un moyen de plus de faire de l'argent, pour le gouvernement; en outre, les participants jugent que leur secteur d'exploitation est exempt de problèmes de stabilité. On accuse à nouveau le gouvernement d'établir des règlements qui ne peuvent être respectés au sein de l'industrie. Il semble que les participants n'approuvent pas l'échéance relative à la conformité, quelle qu'elle soit. Ils proposent que l'on mène un essai pour l'ensemble des pêcheurs à partir de la moyenne de la flotte. À leur avis, la formation de glace est liée à la stabilité plutôt qu'à d'autres facteurs. Les seules pertes de bateaux découlaient des conditions des glaces et du fait que l'on avait confondu l'essai de stabilité avec l'essai en mer. La distance devrait entrer en ligne de compte pour les essais. En ce qui concerne le groupe, le terme « exemption » signifie qu'il faut recourir à un avocat pour être exempté. Le bon sens détermine la stabilité; en outre, la question d'essais de stabilité n'a pas été abordée à la dernière réunion du CCMC.

Comment évaluera-t-on la stabilité d'un bateau de 14 pieds? Selon la norme de stabilité? Le ratio de la profondeur devrait déterminer la stabilité. Cette question a toujours préoccupé les exploitants. En ce qui concerne la force structurale d'un bateau de 14 pieds, un critère d'exemption pourrait être appliqué (commentaire d'Harland Martel).

Les participants conviennent que les bateaux de type Cape Island sont bien construits et que d'autres constructeurs devraient s'inspirer de ce modèle; ils aimeraient démontrer leur fonctionnement à des représentants de Transports Canada. Un vote à main levée révèle que les participants n'appuient pas les essais de stabilité. La loi prend en compte la logique économique, et les coûts constituent un facteur très important. Les coûts liés à la stabilité peuvent atteindre 9 000 \$; les participants mentionnent un exemple d'un navire qui a fait l'objet d'un essai et qui a néanmoins coulé.

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 14 sur 75

Dans l'ensemble, les coûts des essais de stabilité auraient assurément des répercussions sur d'autres frais d'exploitation, notamment les frais d'assurance, les salaires, les coûts d'entretien, etc. Les participants déterminent que tous les navires devraient être soumis à l'essai simplifié de stabilité et, en cas d'échec, faire l'objet d'essais plus complexes et coûteux. Les navires dotés d'une structure en « A » devraient peut-être constituer la catégorie à risque élevé.

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Rimouski (Québec)

1. Historique et contexte du projet, par Elisabeth Bertrand

M^{me} Bertrand a expliqué le processus d'examen du *Règlement sur la sécurité des petits bateaux* dans le contexte de la réforme de la réglementation. Elle a relaté l'historique du projet, en exposant l'approche et en définissant les objectifs et les principes de celle-ci.

- Gabrielle Landry a demandé comment Transports Canada entendait veiller à ce que le nouveau règlement et la Norme de construction soient appliqués uniformément dans l'ensemble des régions. Elle a affirmé que l'application des règlements touchant les bateaux de pêche posait un grave problème à l'heure actuelle et que l'industrie des pêches du Québec était pénalisée en raison des différences énormes entre les Maritimes et le Québec.

M^{me} Bertrand a expliqué que le nouveau règlement ainsi que la norme seraient plus précis, et donneraient donc moins lieu à de fausses interprétations. De plus, elle a déclaré que Transports Canada veillerait à ce que les inspecteurs reçoivent de la formation sur la manière d'appliquer le nouveau règlement et la Norme de construction.

- Mario Déraspe a déploré l'absence de consultation dans la région (Îles de la Madeleine).
M^{me} Bertrand a expliqué le processus de consultation.

- Jean-François Martel a demandé quelles étaient les nouvelles exigences en ce qui concerne les navires de moins de 15 tonnes.

M^{me} Bertrand l'a avisé qu'il s'agirait d'un nouveau règlement, et que celui-ci serait expliqué de façon détaillée au cours de la séance de consultations de deux jours.

- Herman Synnott se demandait si l'absence d'uniformité dans le cadre de l'application du règlement était attribuable au fait que le gouvernement du Québec utilisait le *Code civil* et que les autorités des Maritimes appliquaient la common law.

M^{me} Bertrand a répondu que la différence entre les systèmes judiciaires n'avait aucune incidence sur l'application de ce type de règlement, établi en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

- Jimmy Joncas a demandé si l'on avait effectué des études d'impact, comme on est censé le faire, avant de mettre en oeuvre le nouveau règlement et la Norme de construction.

M^{me} Bertrand a répondu que des études d'impact étaient prévues dans le cadre du processus.

- Jean-François Martel a demandé si le nouveau règlement et l'ajout de l'équipement exigé à bord pouvaient être justifiés par le nombre de décès survenus dans la communauté de pêcheurs du Québec, et si nous disposions de statistiques à ce sujet.

M. Fecteau a répondu que les statistiques du Québec étaient, heureusement, très valables, mais qu'il n'en était pas ainsi de toutes les régions du pays.

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 16 sur 75

André Audet, des services de recherche et sauvetage de la GCC, a fourni quelques statistiques sur les accidents ayant mis en cause des bateaux de pêche au Québec, au cours des cinq dernières années.

- Gabrielle Landry a déclaré que l'on devrait établir un comité régional de représentants de l'industrie de la pêche du Québec, qui représenterait plus efficacement les intérêts du Québec au sein de groupes de travail. Michel Journeault a appuyé cette proposition.

Robert Fecteau a rappelé qu'au cours de la dernière séance de consultations, en novembre 2003, il avait décidé de mettre sur pied un comité régional sur la sécurité des bateaux de pêche composé de représentants de Transports Canada, de la Garde côtière canadienne et de l'industrie. Il a déclaré que la proposition tenait toujours et que les représentants de l'industrie intéressés à démarrer le comité étaient les bienvenus et devraient se manifester.

2. Exposé sur le projet de Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche, par Robert Fecteau

M. Fecteau a présenté le projet de règlement.

Généralités et responsabilités :

- Herman Synnott a demandé si l'obligation d'afficher des diagrammes sur les navires de plus de 15 mètres s'appliquerait aux navires neufs et existants.
M. Fecteau a signalé que le règlement ne comportait pas de précision à ce sujet à l'heure actuelle.
- Plusieurs personnes ont demandé un calendrier de mise en oeuvre réaliste. On devrait élaborer un calendrier qui permettrait aux navires existants de respecter les exigences.
M. Fecteau a affirmé qu'on l'avait déjà fait pour certains aspects et que le groupe de travail devrait préciser les modalités d'application aux navires existants.
- Jean-François Martel a demandé si le capitaine d'un navire devait fournir l'équipement de sauvetage.
M. Fecteau a déclaré que le capitaine devait veiller à ce que l'équipement exigé en vertu du règlement se trouve à bord.

Classification des voyages et équipement de sauvetage

- Allen Cotton a demandé si les propriétaires de navires du groupe 2 pourraient choisir entre des combinaisons d'immersion et des combinaisons de travail isothermiques. Il a déclaré que la plupart des embarcations du groupe 2 étaient déjà dotées de combinaisons de travail isothermiques, car Transports Canada avait exigé que les navires munis de radeaux de sauvetage rigides aient ce type de combinaisons à bord.
M. Fecteau a rappelé que l'on avait posé cette question lors de la séance de consultations de novembre 2003, mais que, malheureusement, on ne l'avait pas approfondie davantage. Il a affirmé que l'on soumettrait à nouveau la question au groupe de travail.

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 17 sur 75

- De nombreuses personnes ont affirmé que la suppression de la limite de 15 tonnes du règlement en faveur de l'imposition d'un règlement sur l'équipement de sauvetage fondé sur la catégorie de voyages était préjudiciable à l'endroit des navires actuels de moins de 15 tonnes : la modification oblige les capitaines à engager des frais considérables pour acheter le nouvel équipement obligatoire.
 - M. Fecteau a expliqué que les exigences en matière d'équipement de sauvetage étaient maintenant fondées sur la catégorie de voyages (c.-à-d. la distance en mer) plutôt que sur la taille du navire (plus ou moins 15 tonnes), sauf en ce qui concerne la classe 3, pour laquelle on énumère certaines mesures relatives aux navires de plus de 12 mètres et de moins de 12 mètres. Les nouvelles exigences sont basées sur le risque auquel le navire est exposé, plutôt que sur le type d'embarcation. Il s'agit d'un fondement beaucoup plus réaliste, qui accorde une plus grande sécurité aux pêcheurs. À l'heure actuelle, l'équipement de sauvetage exigé à l'égard de certains navires de moins de 15 tonnes qui effectuent des voyages relativement longs en haute mer est manifestement inapproprié.
- Jimmy Joncas a demandé quelle définition de longueur hors tout serait utilisée. Il a souligné l'importance d'une définition précise et a affirmé qu'il devrait s'agir d'une définition identique à celle qui se trouve dans le *Règlement sur l'immatriculation et le jaugeage des navires*.
 - M. Fecteau a expliqué que la longueur hors tout n'était pas définie dans le projet de règlement actuel.
 - Guy Anderson a signalé que la Norme de construction contenait une définition de longueur hors tout et a lu cette définition.
- Robert Parent a demandé si les appendices de coque, notamment les goussets d'étrave, étaient pris en compte dans la longueur hors tout.
 - M. Fecteau a déclaré que les appendices de coque devraient normalement être inclus.
- Jimmy Joncas a affirmé qu'à l'heure actuelle les goussets d'étrave et autres appendices de coque n'étaient pas inclus dans la définition utilisée par le ministère des Pêches et des Océans (MPO) ou par Transports Canada (TC). L'intégration de ces appendices à la longueur hors tout ne doit pas entraîner de changement de classe de navires. M. Joncas a exprimé une mise en garde selon laquelle la définition devrait être élaborée d'une manière très minutieuse; de plus, il a recommandé que l'on ne tienne pas compte des parties non immergées dans la détermination de la longueur hors tout.
 - M. Fecteau a promis que le groupe de travail prendrait en compte ces remarques lorsqu'il rédigerait la version finale de la définition de longueur hors tout.
- Michel Noël a déclaré qu'il regrettait que le MPO et TC ne collaborent pas relativement à la question de la longueur. De nombreux intervenants partageaient son point de vue, et tous les participants souhaitaient que les ministères harmonisent leurs définitions.
 - Jean-Marc Nadeau, du MPO, a affirmé que son ministère utilisait déjà une définition de longueur hors tout et qu'il serait avantageux que les deux organisations discutent de l'harmonisation de leurs pratiques.
 - M. Fecteau a déclaré que l'on aviserait le groupe de travail de veiller à ce que les mesures nécessaires soient prises afin d'harmoniser les définitions utilisées par les deux ministères.

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 18 sur 75

Ian Campbell a souligné que des pourparlers avaient déjà lieu à l'échelon national en vue d'harmoniser quelques-unes des exigences des deux ministères, et que ces pourparlers se poursuivraient. Il s'est engagé à faire rapport des préoccupations soulevées relativement à cette question et à souligner l'importance de la poursuite des discussions entre TC et le MPO.

- Jean-François Martel a remis en question la nouvelle limite de 12 mètres qui remplacera la limite de 15 tonneaux en vigueur. Il a affirmé que bon nombre de navires d'une longueur de 12 mètres faisaient actuellement partie de la classe de navires de moins de 15 tonneaux, mais que, selon la nouvelle limite, ils seraient regroupés avec les bâtiments de plus de 15 tonneaux. Il a déclaré que cette modification entraînerait des frais importants pour les propriétaires, qui devraient respecter les nouvelles exigences, et se demandait qui avait pris cette décision.

M. Fecteau a signalé que la modification avait été demandée par les membres de l'industrie, qui réclamaient depuis longtemps la réduction du nombre de limites touchant la taille dans le règlement, et qui souhaitaient particulièrement que la jauge soit remplacée par la longueur, puisque la jauge constitue une unité de mesure très complexe.

- Michel Noël a déclaré qu'il était irréaliste de limiter la taille à 12 mètres parce qu'aucun bateau de pêche canadien n'était construit selon cette spécification de longueur. Comme nos normes de construction ont toujours été fondées sur les mesures impériales et que les navires arrivent tout juste sous la limite de leur classe (par exemple, 34 pieds, 11 pouces ou 64 pieds, 11 pouces), la nouvelle limite aurait dû tenir compte de ces pratiques et illustrer une classe existante de navires. Comme une mesure de 40 pieds correspond le plus à la catégorie de 12 mètres, la nouvelle limite devrait être établie à 12,2 mètres. Ainsi, les navires d'une longueur de 39 pieds, 11 pouces ne passeraient pas à une autre classe. Cette suggestion a été approuvée par la plupart des participants.

M. Fecteau a confirmé que les versions provisoires rédigées au tout début du processus de réforme précisaient 12,2 mètres (équivalent métrique de 40 pieds selon le système impérial). Cependant, ce chiffre a apparemment été arrondi à 12 mètres. M. Fecteau a déclaré que la proposition serait présentée au groupe de travail et que l'on exercerait des pressions de manière à ce que la limite soit rétablie à 12,2 mètres, mais qu'il serait difficile de mettre la modification en oeuvre.

- Jean-François Martel a affirmé que nombre de pêcheurs menaient la majeure partie de leurs activités de pêche à l'intérieur de la limite de cinq milles, mais que, pendant une brève période, on pouvait leur demander de pêcher certaines espèces au-delà de cette limite. Ils devront engager des frais afin de se doter d'un équipement identique à celui de bateaux qui dépassent toujours la limite de cinq milles.

M. Fecteau a confirmé que les pêcheurs devraient malheureusement transporter à bord l'équipement exigé selon la distance parcourue pendant le voyage, qu'ils effectuent le voyage une fois seulement ou à de nombreuses reprises.

- Émilien Dorion a demandé quelles mesures Transports Canada prévoyait prendre pour veiller à ce que les pêcheurs et les membres d'équipage portent leur gilet de sauvetage dans le cadre de voyages en haute mer.

M. Fecteau a répété que le nouveau règlement définirait les responsabilités respectives du capitaine et de l'équipage, y compris leur obligation de porter un gilet de sauvetage, conformément au règlement.

Construction

- Yvon Sénéchal, du Bureau canadien de soudage (BCS), a affirmé que le fait d'obliger les soudeurs à être accrédités par le Bureau était une chose, mais qu'il ne pourrait exister de véritable assurance de qualité, sauf si l'entreprise était également accréditée. L'accréditation de l'entreprise s'accompagne d'exigences liées à des secteurs comme la surveillance et l'approbation de procédures de soudage.
- Michel Journeault a déclaré que les responsables des chantiers navals qu'il représentait approuvaient l'exigence selon laquelle les soudeurs devraient être accrédités par le BCS.
- Allen Cotton a demandé si les travaux de soudage de bateaux posaient un problème et si cela nécessiterait une exigence relative à l'accréditation des soudeurs. Il craignait que la mise en oeuvre de ce type d'exigences n'entraîne une augmentation des coûts de construction de navires.
- Jean-François Martel a déclaré qu'il faudrait préciser l'obligation de faire appel à des soudeurs accrédités. Par exemple, les soudeurs doivent-ils également être accrédités pour effectuer des travaux sur des équipements de pêche ou des éléments secondaires, notamment les mâts et les rambardes? Il a proposé que l'on restreigne l'exigence d'accréditation aux tâches de soudage touchant la coque.
 - M. Fecteau a affirmé qu'il s'agissait d'une idée intéressante et qu'on la soumettrait au groupe de travail, auquel on demandera de faire en sorte que la portée de l'exigence soit claire et précise.
- Émilien Dorion a souligné qu'il faudrait préciser également l'exigence selon laquelle on doit embaucher uniquement des travailleurs ayant reçu une formation expressément liée au fibre de verre (moulage et laminage), car en ce qui concerne les réparations mineures, les techniques sont relativement simples, de sorte qu'un non-spécialiste pourrait facilement exécuter certaines tâches. M. Dorion a proposé que l'exigence soit restreinte au moulage de la coque ou aux réparations majeures touchant la coque.
 - M. Fecteau a déclaré qu'il s'agissait d'une idée intéressante et qu'elle serait soumise au groupe de travail.

3. Exposé sur le projet de régime d'inspection des bateaux de pêche, par Robert Fecteau

M. Fecteau a présenté les grandes lignes des régimes actuels et proposés d'inspection de conformité des bateaux de pêche. Comme les régimes proposés sont conformes à la pratique actuelle au sein de la région du Québec, ils ont suscité très peu de réactions ou de commentaires.

4. Exposé de Laurent Chénard, Environnement Canada

M. Chénard a présenté les résultats d'un sondage national d'Environnement Canada portant sur les modifications prévues au chapitre des prévisions maritimes et a expliqué la réforme des Services de météorologie maritime.

5. Exposé sur les exigences proposées en matière de stabilité (règlement et norme), par Guy Anderson

M. Anderson a exposé le projet de règlement et de norme ayant trait à la stabilité des bateaux de pêche.

- Jean-François Martel a déclaré qu'il était inacceptable que les navires d'une longueur de 12 mètres à 14 mètres utilisés pour la pêche du hareng soient tenus d'avoir à bord un livret de stabilité. Il a déploré le fait que cette exigence accroîtrait considérablement les frais des propriétaires de ces navires et a observé que, pour la plupart d'entre eux, la pêche du hareng constituait uniquement une activité secondaire, au demeurant guère lucrative.

M. Anderson a expliqué que l'exigence s'appliquerait uniquement aux navires qui transportent des harengs et des capelans en vrac.

- Les participants ont posé de nombreuses questions au sujet de l'interprétation exacte du terme « vrac ». Tous voulaient une définition plus précise du terme.

M. Anderson a expliqué quelques façons de déterminer si une cargaison de poisson est considérée ou non comme du « vrac »; il a cependant convenu que la définition devrait être plus précise.

- Michel Noël a expliqué que le danger lié à la pêche du hareng découlait de la cargaison en pontée. Plutôt que d'exiger un livret de stabilité, il serait préférable d'interdire le transport de poissons sur le pont et d'utiliser une ligne de charge pour limiter la cargaison.

- Jimmy Joncas a affirmé qu'il était illogique de préciser des dates relativement à la formation des glaces (du 1^{er} décembre au 31 mars), car l'accrétion de glaces pouvait survenir avant ou après ces dates. Cette exigence oblige les propriétaires de bateaux qui pêchent avant le 1^{er} avril à présenter un livret de stabilité. M. Joncas propose que l'on renonce à définir une période et que l'on précise simplement que les propriétaires de navires dépourvus de livret de stabilité et qui bénéficient d'une allocation d'accrétion de glace évitent de mener leurs activités en cas de risque de formation de glace. Il incomberait ainsi au capitaine d'utiliser les moyens à sa disposition pour s'assurer de ne pas faire face à des conditions propices à la formation de glace au cours d'un voyage prévu.

- Gilles Vigneau a déclaré qu'il était très restrictif d'exiger que tous les navires qui effectuent des voyages à plus de 25 milles en mer aient à bord un livret de stabilité, et que cela pénaliserait bon nombre de pêcheurs. Cette exigence a suscité de nombreuses remarques et objections de la part du public.

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 21 sur 75

- Mario Déraspe a proposé que les navires existants ne soient pas tenus d'être dotés d'un livret de stabilité, puisqu'ils ont fait leurs preuves sur le plan de la stabilité en fonction de leur utilisation.
M. Anderson a expliqué que le fait qu'un navire n'ayant pas subi d'accidents qui auraient remis sa stabilité en question ne garantissait pas qu'il possédait une stabilité suffisante et adéquate dans toutes les conditions de fonctionnement possibles.
- Jimmy Joncas a affirmé qu'il était erroné d'avancer qu'un livret de stabilité destiné à un navire existant coûterait de 5 000 \$ à 10 000 \$, car pour de nombreux bateaux dépourvus de plan de formes, on engagerait des frais supplémentaires pour prendre des relevés et en établir le tracé sur les plans de formes. En outre, des coûts supplémentaires sont souvent engagés pour les besoins de la mise en place de marques de tirant d'eau, car de nombreux bateaux n'en comportent pas. Ainsi, dans de nombreux cas, les coûts liés à la production d'un livret de stabilité destiné à un navire existant pourraient facilement atteindre 20 000 \$.
- Camille Leblanc a demandé si l'on pourrait continuer d'utiliser un livret de stabilité unique pour les navires appartenant au même propriétaire.
M. Anderson a déclaré que cette pratique serait toujours autorisée.
- Jimmy Joncas a proposé que l'on exige un livret de stabilité uniquement à l'égard des bâtiments neufs ou des navires existants qui font l'objet de modifications majeures. Les autres navires existants seraient assujettis à des critères simplifiés en matière de stabilité. Tous les participants ont appuyé cette proposition.
- Jimmy Joncas a demandé pourquoi TC n'autoriserait plus les livrets de stabilité et accorderait plutôt son plein pouvoir d'approbation aux personnes qui effectuent les calculs. Il a exprimé une préoccupation au sujet des conséquences possibles de cette délégation de pouvoir de la part de TC (c.-à-d. la délégation d'une responsabilité accrue à des architectes et à des consultants, qui pourrait entraîner une augmentation du coût des livrets de stabilité à des fins d'assurance, tout en compromettant la qualité des livrets et la précision des données et des renseignements qu'ils contiennent).
M. Anderson a expliqué qu'en ce qui a trait à la délégation, TC n'aurait probablement pas le choix compte tenu du grand nombre de livrets de stabilité présentés et de l'absence de ressources pour les approuver, au sein de TC. Il a affirmé que TC se réserverait le droit de jeter un second regard sur les livrets, par le biais d'un contrôle et d'une inspection aléatoires.

6. Exposé sur les nouvelles exigences en matière de formation et de délivrance de permis à l'intention des pêcheurs, par Denis Bélanger

M. Bélanger a abordé le sujet des modifications touchant les marins pêcheurs en vertu du nouveau *Règlement sur le personnel maritime* envisagées dans le cadre du projet de réforme de la réglementation. Il a expliqué que les nouvelles exigences à l'égard des capitaines seraient mises en oeuvre progressivement et a décrit les options accessibles aux intéressés. Il a également décrit les exigences ayant trait aux brevets de service de capitaine de navire d'au plus 60

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 22 sur 75

tonneaux de jauge brute. En terminant son exposé, M. Bélanger a expliqué comment la nouvelle classification des voyages aurait une incidence sur la validité des brevets de pêcheurs.

- Michel Noël a demandé si le nouveau permis destiné aux petits bateaux de pêche et aux autres petites embarcations était l'équivalent de la carte de compétence de conducteur d'embarcation de plaisance.
M. Bélanger a déclaré qu'il s'agissait de permis différents et a expliqué les exigences proposées relativement à la nouvelle carte de compétence de conducteur de petite embarcation.
- Jean-François Martel s'est dit préoccupé par le fait qu'un propriétaire ou un capitaine ne soit pas en mesure de continuer d'exploiter son embarcation pour des motifs médicaux.
M. Bélanger a déclaré que les normes médicales n'étaient pas exigeantes à ce point et qu'une personne devrait éprouver des problèmes de santé très graves pour être déclarée inapte.
- Mario Déraspe a demandé si les cours de formation actuels destinés aux pêcheurs professionnels seraient reconnus par TC, pour les besoins de la carte de compétence de conducteur de petite embarcation.
M. Bélanger a expliqué qu'en principe ces cours étaient souvent supérieurs à ceux expressément adaptés à la carte de compétence de conducteur de petite embarcation, et qu'ils devraient donc être reconnus; cependant, compte tenu de la brièveté de la formation des conducteurs de petites embarcations (un ou deux jours seulement), il serait compliqué et guère pratique d'exempter les participants de certaines parties du cours. Par exemple, comment pourrions-nous exempter un participant du module de 20 minutes consacré à la météo même s'il avait déjà suivi un cours de formation de trois jours traitant de ce sujet? Quoi qu'il en soit, on devrait examiner la question de la reconnaissance des cours du BAPAP¹.

¹ BAPAP est le sigle qui désigne le *Bureau d'accréditation des pêcheurs et des aides-pêcheurs du Québec*, organisme québécois d'accréditation professionnelle des pêcheurs.—Tr.

Jour 2

7. Exposé sur la nouvelle norme relative aux gilets de sauvetage, par Robert Fecteau

En réponse aux questions soulevées la veille relativement aux nouvelles exigences touchant les gilets de sauvetage, M. Fecteau a présenté les nouveaux types et catégories de gilets qui seront mis sur le marché au moment de la mise en oeuvre de la nouvelle norme.

8. Comité consultatif permanent sur la sécurité des bateaux de pêche de la région du Québec

Compte tenu du fait que, le premier jour des consultations, de nombreux participants avaient manifesté un intérêt à l'égard de l'établissement d'un comité consultatif permanent qui représenterait plus efficacement la position du Québec en ce qui a trait à la sécurité des bateaux de pêche, M. Fecteau a proposé que l'on forme un groupe de travail chargé d'élaborer un mandat à l'intention de ce comité et de préparer la séance d'ouverture.

M. Fecteau a affirmé qu'il aimerait faire partie du groupe de travail, à titre de représentant de TC, et a demandé à André Audet, de la Garde côtière canadienne, de se joindre au groupe. M. Audet a accepté l'invitation. M. Fecteau a ensuite demandé des volontaires parmi les représentants de l'industrie. Michel Journeault et Gabrielle Landry ont exprimé leur intérêt à cet égard et feront donc partie du groupe.

Norme de construction

9. Article 3 – Construction de la coque et étanchéité à l'eau, par Alain Blouin

Alain Blouin a présenté les nouvelles exigences de la norme de construction sur les plans de la construction de la coque et de l'étanchéité à l'eau.

- Jimmy Joncas a affirmé que l'on devrait établir des normes d'accréditation des chantiers navals et des constructeurs de navires. Il a rappelé que le gouvernement du Québec exerçait auparavant la fonction d'autorité d'accréditation; il a proposé que TC reprenne cette responsabilité, abandonnée par le gouvernement provincial, et qu'il élabore, administre et applique des normes visant les chantiers navals. Il a signalé que ce système existait déjà dans l'industrie aéronautique, et croyait que TC pourrait l'adapter au secteur de la construction de navires.

De nombreux participants ont approuvé cette proposition.

- Michel Noël a cependant affirmé que des normes d'accréditation des chantiers navals et des constructeurs de navires pourraient poser des problèmes aux personnes qui souhaitent construire leur bateau de pêche de façon artisanale, et qu'il faudrait continuer d'autoriser la construction artisanale de petits bateaux de pêche.

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 24 sur 75

- Selon Jean-François Martel, le fait que la fabrication artisanale ne soit plus possible entraînera forcément une hausse du prix d'achat des bateaux.
- Camille Leblanc a déclaré que les embarcations de fabrication artisanale pourraient toujours satisfaire aux critères de qualité si TC exerçait les fonctions nécessaires de contrôle et d'inspection, ce qui n'est pas toujours le cas.
- En réaction à ces remarques, Jimmy Joncas a proposé que les certificats soient obligatoires uniquement en ce qui concerne les embarcations de fabrication commerciale.
- Michel Journeault a déclaré que TC pourrait affecter davantage de ressources au contrôle des navires de fabrication artisanale si les chantiers navals accrédités pouvaient mener eux-mêmes l'inspection des navires construits dans leurs installations.
 - M. Fecteau a expliqué que ce type de procédure était possible à l'heure actuelle, lorsque les responsables des chantiers navals prouvaient qu'ils avaient mis en place un système satisfaisant de contrôle de la qualité et qu'ils l'appliquaient d'une manière suffisamment rigoureuse.
- Remy Tremblay a affirmé que, malheureusement, les normes de détermination fondées sur l'échantillonnage appliquées par les diverses sociétés de classification étaient souvent inappropriées en ce qui a trait aux bateaux de pêche et très compliquées à utiliser. Il a proposé que TC élabore des méthodes simplifiées d'inspection d'échantillons, sous forme de tableaux qui pourraient être mis à la disposition des constructeurs et des concepteurs de navires.
 - M. Fecteau a rappelé au groupe que TC n'était pas un organisme de normalisation et qu'il serait étonnant que le Ministère assume ce type de responsabilité. Il a toutefois affirmé que des outils simplifiés de calcul d'échantillonnage pourraient être élaborés par l'industrie et approuvés par TC.
- Jean-François Martel s'est opposé à l'exigence selon laquelle les bateaux de moins de 12 mètres devraient être dotés d'hiloires d'écoutes de cale de poisson d'une hauteur d'au moins 12 pouces. Il a déclaré que l'espace était déjà très restreint sur le pont de ces bateaux et que l'imposition d'hiloires élevés exposerait les pêcheurs à des accidents et accroîtrait le risque d'endommagement des filets. Il a demandé que l'on autorise des hiloires plats à bord de ce type de navires.
- Marcel Cormier estime qu'il est excessif d'exiger des hiloires d'au moins 24 pouces dans certains cas. Il propose que l'on maintienne la hauteur minimale à 12 pouces. La plupart des participants ont appuyé sa proposition.
 - M. Fecteau a affirmé qu'il s'agissait d'une proposition raisonnable et qu'elle serait présentée et appuyée dans le cadre des discussions du groupe de travail.
- Stéphane Loubert a demandé si la nouvelle norme de construction s'appliquerait également aux navires qui faisaient l'objet de modifications majeures.
 - Guy Anderson a répondu que la norme s'appliquerait de fait aux bâtiments neufs et aux navires soumis à des modifications importantes.

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 25 sur 75

- Michel Journeault appuie la nouvelle exigence selon laquelle tous les bâtiments de construction à pont découvert de plus de 15 mètres devraient être pourvus d'une cloison d'abordage; il croit cependant que l'exigence touchant les ouvertures est très restrictive et irréaliste en ce qui concerne ce type de construction. Il aimerait que l'on accorde davantage de souplesse sur ce plan.
M. Fecteau a affirmé que cette exigence était nettement excessive et que l'on prendrait des mesures afin d'autoriser un plus grand nombre d'ouvertures dans la cloison d'abordage.
- Mario Déraspe a demandé pourquoi la hauteur minimale des rambardes à 36 pouces. Il a proposé que l'on conserve la hauteur actuelle, à savoir 30 pouces, puisqu'elle s'était révélée suffisante pour éviter que des personnes ne passent par-dessus bord. Tous les participants ont appuyé sa proposition.
M. Anderson a expliqué que l'exigence relative à la hauteur de 36 pouces avait sans doute été ajoutée afin d'harmoniser les normes avec celles des navires de passagers. Il a déclaré que l'on prendrait des mesures afin de rétablir la hauteur minimale à 30 pouces.
- De nombreux participants ont posé des questions au sujet des nouvelles exigences relatives à l'évacuation des eaux usées dans le fleuve Saint-Laurent et le golfe du Saint-Laurent et ont demandé pourquoi on ne les avait pas consultés.
M. Fecteau a expliqué qu'un groupe de travail procédait à la rédaction de ces exigences. Il a déclaré que la collectivité des pêcheurs serait consultée avant que l'on ne mette en oeuvre un règlement régissant le rejet des eaux usées et des eaux grises dans le fleuve et le golfe du Saint-Laurent et que le processus de consultation aurait lieu très bientôt.

10. Section 6 – Systèmes de ventilation, appareils de cuisson, de chauffage et autres appareils ménagers, par Bernard Leclerc

Bernard Leclerc a présenté les nouvelles exigences de la norme de construction touchant les systèmes de ventilation, les appareils de cuisson et de chauffage et autres appareils ménagers.

- Claude Dion affirme que la section devrait faire mention des moteurs de ventilateur.
- Michel Noël a demandé pourquoi les poêles à l'alcool ne seraient plus autorisés et se demandait si des accidents avaient été signalés.
- Harold Bernier a demandé que les poêles « gel » soient autorisés.
- Jimmy Joncas a déclaré que l'on devrait mener des études relatives aux statistiques sur les accidents pour être en mesure de les justifier avant d'interdire certains types de systèmes.
- De nombreux participants ont suggéré que l'interdiction des poêles à l'alcool à bord des bateaux de pêche soit retirée de la norme, puisque ces appareils ne s'étaient pas révélés dangereux.
M. Fecteau a affirmé qu'il s'agissait d'une demande valable et que l'on prendrait les mesures nécessaires pour supprimer l'exigence.

- Claude Dion a affirmé que l'on devrait établir des exigences précises en ce qui a trait aux poignées sur les poêles.
- Gilles Vigneau croit qu'il est absurde d'interdire l'installation de matériel de cuisson dans les locaux d'hébergement de l'équipage, étant donné que le poste d'équipage avant, où se trouvent ces locaux, constitue l'unique espace disponible à bord de la plupart des bateaux de pêche. Il a suggéré que l'on supprime cette exigence de la norme. De nombreux participants ont appuyé sa proposition.
 - M. Fecteau a déclaré qu'il s'agissait d'une exigence irréaliste et que l'on prendrait les mesures nécessaires pour la faire retirer.

11. Section 7 – Systèmes d'alimentation en carburant, par Bernard Leclerc

Bernard Leclerc a présenté les nouvelles exigences de la norme de construction ayant trait aux systèmes d'alimentation en carburant.

- Stéphane Loubert a indiqué qu'il est préoccupé par l'interdiction des réservoirs de diesel dans les compartiments des machines. Il a affirmé que l'absence d'espace à bord des petits bateaux de pêche oblige souvent les constructeurs à installer les réservoirs de carburant dans ces compartiments. Il a suggéré que l'on supprime cette interdiction de la norme. Il a obtenu l'appui de la plupart des participants.
 - M. Fecteau a affirmé que sa demande était valable et que l'on prendrait des dispositions afin de faire supprimer cette interdiction de la norme.

12. Section 8 – Systèmes électriques, par André Godin

André Godin a exposé les nouvelles exigences de la norme de construction touchant les systèmes électriques.

- Harold Bernier a proposé que l'on mette sur pied un groupe de travail composé d'ingénieurs électriciens de TC et de navires afin d'examiner et de modifier la section 8.
 - M. Fecteau a affirmé que l'on avait établi un groupe de travail interne de TC (région du Québec), chargé d'étudier la section 8 d'une manière détaillée et de recommander des modifications. On pourrait ensuite présenter les propositions régionales de TC aux membres de l'industrie, pour commentaires. M. Fecteau a toutefois signalé que, comme on en était à l'étape de la consultation, le moment était opportun pour signaler les modifications souhaitées touchant la section 8.
- Harold Bernier a demandé pourquoi le matériel approuvé par l'UL et par l'ULC ne serait plus autorisé. Il a proposé que TC continue de reconnaître l'approbation de l'UL et de l'ULC.
 - M. Godin a affirmé que la norme était contradictoire sur ce point et qu'il faudrait apporter une précision. Il a ajouté que l'on devrait conserver l'approbation de l'UL et de l'ULC.

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 27 sur 75

- Jean-François Martel se demande si l'on signale de nombreux accidents survenus à bord en raison de la foudre et si toutes les exigences relatives à la mise à la masse sont vraiment essentielles.
- Harold Bernier a demandé s'il existait des solutions de remplacement quant à l'utilisation d'un code de couleurs.
M. Godin a répondu que la norme stipulait simplement le code de couleurs à utiliser et qu'elle n'offrait pas de solutions de rechange.
- Marcel Cormier a demandé si l'on exigerait toujours des tests Megger à tous les quatre ans. M. Godin a signalé que l'exigence relative à l'exécution d'un test Megger aux quatre ans avait été conservée dans la nouvelle norme.
- Jimmy Joncas a proposé que les tests Megger soient exigés uniquement au moment de la construction ou de la réparation d'un navire. Il a affirmé que l'exigence n'accroissait pas vraiment la sécurité et qu'elle représentait une dépense récurrente importante pour les pêcheurs.
- Michel Journeault a proposé que les avertisseurs d'incendie et les systèmes de hauts-parleurs manuels soient requis à bord des navires d'une longueur de plus de 20 mètres uniquement. Ce type d'équipement n'est généralement pas nécessaire à bord des bâtiments de moins de 20 mètres, compte tenu de leur aménagement.

13. Section 9 – Systèmes mécaniques, par André Godin

André Godin a présenté les nouvelles exigences de la norme de construction ayant trait aux systèmes mécaniques.

- Camille Leblanc a proposé que l'exigence relative à une commande de gouvernail d'urgence soit retirée de la norme, car les participants convenaient qu'elle était superflue.
- Michel Noël, appuyé par de nombreux participants, a proposé que l'on continue d'autoriser les pompes du type de la pompe rotative de caoutchouc Jabsco à bord des bâtiments de moins de 15 mètres de longueur. Il a signalé que ce type de pompe avait toujours été utilisé, et toléré par TC, à bord des petits bateaux de pêche. Les propriétaires et les exploitants savent que les pompes rotatives en caoutchouc peuvent griller rapidement lorsqu'on les laisse chauffer à sec, et prennent donc les mesures préventives nécessaires en laissant toujours la prise d'eau partiellement ouverte lorsqu'ils évacuent de l'eau. L'interdiction de ces pompes accroîtrait considérablement le coût d'achat de pompes destinées aux petits navires.
- Michel Journeault a affirmé que l'exigence relative aux réservoirs de rétention entraînerait des frais de construction supplémentaires appréciables et qu'il serait très difficile de la respecter, compte tenu de l'absence d'espace à bord. Il a proposé que cette exigence soit supprimée. Bon nombre de participants ont appuyé sa proposition.

- Jean-François Martel craint qu'il ne soit difficile de trouver des tuyaux en plastique approuvés par TC dans la région. Il a affirmé que dans de nombreuses régions, les entreprises et les fournisseurs n'offraient pas un choix très large. L'interdiction des tuyaux en ABS et en PVC pourrait poser des problèmes sur le plan du repérage de fournitures. De plus, il a souligné que les tuyaux métalliques ne constitueraient pas une solution de rechange valable, car ils ne sont pas à l'épreuve de la rouille.

14. Section 10 – Systèmes de protection contre les incendies, par Alain Blouin

Alain Blouin a présenté les nouvelles exigences de la norme de construction relatives aux systèmes de protection contre les incendies.

- Michel Journeault a indiqué que l'installation de matériel ignifuge ne devrait pas être exigée à bord des navires en acier dotés d'un système fixe d'extinction d'incendie.
- Jimmy Joncas a ajouté que les exigences de la norme sont excessives, puisque des exigences identiques s'appliquent aux navires à passagers. Il a proposé que cette section de la norme soit modifiée et que l'on propose des solutions de remplacement. Par exemple, un propriétaire devrait, dans certains cas, pouvoir choisir entre un système passif (matériel ignifuge et détection d'incendie) et un système actif (système fixe de détection et d'extinction). Sa proposition a obtenu l'appui de l'ensemble des participants.
 - M. Fecteau a observé que des exigences identiques semblaient avoir été stipulées à l'égard des navires de passagers. Il a déclaré que l'on présenterait une proposition au groupe de travail afin que les exigences de la norme soient plus réalistes et que les propriétaires se voient offrir des solutions de remplacement.
- Jean-François Martel s'oppose à ce que l'on exige des systèmes fixes d'extinction d'incendie à bord des navires de moins de 15 tonnes.
- Robert Parent affirme que la présence obligatoire d'un extincteur portatif au dioxyde de carbone à bord des petits bateaux pourrait être acceptable, si les systèmes portatifs dotés de ce type d'extincteur étaient autorisés.
- Jimmy Joncas déclare que si les systèmes appropriés sont autorisés à titre de systèmes fixes d'extinction d'incendie, le processus d'autorisation et d'accréditation devrait être simplifié.

15. Généralités

- Stéphane Loubert est étonné que la norme ne comporte aucune exigence relative à des stabilisateurs.
 - M. Anderson signale que l'on a longuement discuté de stabilisateurs au sein du groupe de travail, on n'a pas eu le temps de formuler des exigences; néanmoins, des exigences à cet égard seront sûrement ajoutées dans un proche avenir.

16. Conclusion

Tout au long de la consultation, les participants ont formulé de nombreux commentaires au sujet de l'absence d'harmonisation des pratiques d'inspection entre le Québec et les Maritimes. Bon nombre d'intervenants sont frustrés du fait que le règlement n'est pas appliqué dans le cadre de l'inspection des bateaux de pêche dans les provinces Maritimes.

Les constructeurs et les réparateurs affirment que cette situation a nui à leurs activités professionnelles en créant une concurrence déloyale. Étant donné l'omission du règlement dans les Maritimes, les coûts de construction de navires de cette région sont largement inférieurs à ceux du Québec. Compte tenu de cette situation, qui dure depuis des années, les constructeurs de navires du Québec estiment qu'ils perdent une part importante du marché.

Les pêcheurs savent que les bateaux fabriqués au Québec sont plus sûrs et de meilleure qualité; ils croient toutefois qu'on les traite injustement en les obligeant à respecter un règlement qui n'est pas du tout appliqué dans les Maritimes. Ils se plaignent également du traitement inéquitable qu'on leur réserve parce que, selon eux, un nouveau règlement est mis en place à la suite du taux élevé d'accidents mettant en cause des bateaux de pêche dans les autres provinces. Ce règlement accroîtra assurément le coût de la construction de bateaux de pêche; en outre, les pêcheurs du Québec croient qu'ils devront largement assumer le coût de l'indulgence de Transports Canada à l'égard des autres provinces. Ils ne contestent pas le nouveau règlement en soi, à la condition qu'il soit appliqué uniformément dans l'ensemble du Canada.

De plus, les membres de la collectivité des pêcheurs sont préoccupés par les conséquences possibles de l'augmentation des coûts de la construction de navires découlant de la mise en oeuvre des nouvelles exigences réglementaires. Ils craignent notamment que le remplacement de certains types de bateaux soit tellement coûteux que certains projets ne doivent être reportés. Ils craignent donc que des pressions financières n'obligent les propriétaires à conserver leurs navires plus longtemps. On ferait ainsi face à une flotte vieillissante et à des risques plus élevés pour la sécurité des pêcheurs.

Les participants ont convenu que Transports Canada devrait prendre immédiatement des dispositions en vue de corriger le problème découlant de la non-application du règlement dans les provinces Maritimes. Ils veulent que des mesures concrètes soient prises afin d'harmoniser l'application du règlement avec le Québec. Si aucune modification n'est apportée à moyen terme, tous exprimeront leur opposition au nouveau règlement et à la nouvelle norme en refusant de s'y conformer.

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Caraquet (Nouveau-Brunswick)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Caraquet (Nouveau-Brunswick) le 27 février 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

- Les inspections posent problème; elles ne sont pas menées d'une manière uniforme, et ce même au sein du même bureau de TC. Divers inspecteurs demandent des choses différentes.
- TC doit améliorer la communication et établir des relations plus régulières entre les intervenants.
- TC devrait prêter une aide en ce qui a trait aux coûts de mise en œuvre, envisager la possibilité d'une mise en application graduelle de quelques-unes des exigences, etc.
- TC devrait harmoniser ses limites avec celles du MPO.
- La sensibilisation, et non pas la stabilité, constitue un problème (la délivrance de brevets et certificats et la formation doivent évoluer au même rythme que la réalité des questions, des changements, c.-à-d. la surcharge, etc.).
- Utilise-t-on la jauge ou la longueur en ce qui concerne les navires existants?

Classification des voyages

- Voyage limité – classe 2, groupe 3A : On devrait établir la limite à 10 milles, voire à 15 milles, plutôt qu'à cinq milles.
- Groupe 3 B – on devrait passer à 1 mille marin plutôt qu'à cinq milles marins.

Équipement de sauvetage

- Le groupe est totalement opposé au port de gilets de sauvetage, même le modèle gonflable.
- Groupe 2 : Les RLS devraient être obligatoires à bord des navires du groupe 2.
- Sous le groupe 3 : La limite relative aux navires devrait être établie à 15 mètres plutôt qu'à 12 mètres.
- Sous le groupe 3 : Le transport de RLS devrait être obligatoire – et non pas facultative – à bord des navires de groupe 3; l'exigence existe actuellement, alors pourquoi la supprimer?
- À toutes les occurrences, la limite de 12 mètres devrait être remplacée par 15 mètres.
- Groupe 3A – sous-alinéas 3A.(4)a)(ii) et b) : on devrait inscrire **ou** plutôt que « outre ». On devrait offrir le choix, l'exigence des deux entraîne des coûts trop élevés.
- Groupe 3 B – trop coûteux – on devrait élargir le choix.

Norme de construction

- Quelques-unes des exigences touchant l'électricité sont trop coûteuses pour les petits bateaux.
- On devrait établir clairement la définition de « technicien accrédité » en ce qui concerne les détecteurs d'incendie et l'équipement.
- On devrait délivrer des permis aux soudeurs et aux entreprises.
- La limite de 12 mètres devrait passer à 15 mètres.
- On devrait définir plus précisément l'expression « modifications majeures ».

Stabilité

- Ce n'est pas nécessaire; nous nous en sommes bien passés.
- Un livret de stabilité n'est pas nécessaire en ce qui concerne les petits homardiers – d'autres questions, notamment le chargement excessif, sont plus pertinentes – on devrait l'appliquer en fonction du risque.
- Si vous l'exigez, Ottawa devrait en assumer le coût.
- Un inspecteur de TC pourrait mener un test de stabilité simplifié; un livret de stabilité serait obligatoire uniquement lorsqu'un navire échouerait à l'examen.

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Halifax (Nouvelle-Écosse) le 27 février 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Construction

On devrait autoriser les tuyaux souples dans le système d'évacuation d'eau de cale s'ils sont non repliables et renforcés de broche. Un tuyau d'acier peut être acceptable à bord des navires de plus de 15 mètres. Des tuyaux d'acier peuvent être acceptables à bord des navires de plus de 15 mètres. Les pompes automatiques d'épuisement de fond posent un problème lorsque le câble du commutateur n'est pas réglé correctement (il devrait être illuminé de manière à indiquer, sur le tableau de réglage du poste de barre, lorsque le fonctionnement est automatique et lorsque la pompe est en marche). Aucune fonction automatique ne devrait être autorisée dans la cale du compartiment machines.

Pourrait-on choisir un système de surveillance par télévision en circuit fermé, plutôt qu'un système de détection ou d'extinction d'incendie?

Les pompes de type Jabsco alimentées par le moteur et destinées à l'évacuation de l'eau ne devraient pas être interdites à bord des navires de moins de 15 mètres.

On devrait exiger du matériel servant à la maîtrise du feu uniquement à bord des navires de plus de 15 mètres. Il en est de même du livret de stabilité. On devrait élaborer un test à l'égard des catégories de navires de conception semblable, afin de réduire au minimum les coûts d'évaluations de la stabilité. La présence d'un inspecteur de TC à titre de témoin est inutile lorsque le test est administré par un arc. Naval. L'inclinaison devrait être nécessaire uniquement lorsqu'un navire échoue à un test simple. Un test à l'angle de gîte serait acceptable, plutôt qu'une période de roulement.

Compte tenu des accidents récents, on devrait peut-être interdire les citernes anti-roulis. On devrait au moins exiger une formation relative à l'utilisation de ces citernes et aux conséquences sur la surface libre.

Les constructeurs de navires doivent disposer de plus de temps pour examiner la norme de construction.

On devrait autoriser un type approuvé de tuyaux souples dans le système d'alimentation de carburant. Des tuyaux en acier pourraient être acceptables à bord des navires de plus de 15 mètres.

Il faut réviser les dispositions d'aération du carburant. Le diamètre proposé semble être inférieur à l'exigence actuelle. S'agit-il d'une erreur typographique?

On devrait permettre de choisir entre une citerne autoporteuse et une citerne non autoporteuse. À l'heure actuelle, les citernes autoporteuses ne sont pas privilégiées au sein de la flotte. La plupart des citernes sont non autoporteuses.

Le code Nox de l'OMI s'appliquera-t-il aux moteurs et aux bâtiments neufs iniquement, et non pas aux navires reconstruits?

La limite devrait correspondre à la puissance de moteur à l'installation par le fabricant.

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 33 sur 75

TC n'approuve pas les tunnels de propulseurs selon le type? La catégorie ne précise pas non plus les petits. Que dire des jets d'eau?

La commande locale du navire dans le compartiment moteur n'est pas nécessaire.

La plupart des pilotes automatiques sont équipés d'un angle d'indicateur du gouvernail.

La formule relative à l'hélice devrait être réduite selon le nombre de kp/c et le facteur de sécurité de 1,05, si l'on n'utilise pas une évaluation continue de la puissance; autrement on devrait permettre aux fabricants de proposer une taille.

On devrait accepter un facteur d'usure de 5 %.

Un dispositif de pilotage d'urgence n'est pas exigé à bord des petits bateaux.

L'exigence relative au tuyau d'évacuation est excessive; seul 40 ou simplement du matériel non combustible est requis.

Les moteurs à essence ne sont pas très courants; ils suscitent des préoccupations parmi les compagnies d'assurance. Toutefois, ils devraient être acceptables s'ils sont installés selon le code ABYC et si un détecteur de fumées d'explosion est installé. Les moteurs hors-bord devraient également être autorisés pour les besoins de la propulsion principale.

Un dispositif permanent de réservoirs de sonde (tuyaux de sonde) n'est pas nécessaire. Les réservoirs se trouvent sous le pont. On devrait autoriser également des tuyaux souples pour les lignes de remplissage et d'aération.

Les exigences relatives aux conduites d'aération posent problème en ce qui concerne les petits bateaux. L'espace réservé à l'équipage est déjà très restreint. Le plastique devrait être accepté sauf en ce qui concerne les ouvertures de pavois. L'isolation pour les besoins du confort thermique n'est pas nécessaire. Un revêtement d'anticondensation est peut-être acceptable. On devrait autoriser les batteries scellées dans les espaces de logement, si elles sont installées correctement.

Les appareils de cuisson et de chauffage ne devraient pas nécessiter de désignation « maritime ». Ces appareils sont difficiles à obtenir et à entretenir. Les appareils domestiques ou d'autres types d'appareils devraient être autorisés à la condition qu'ils soient approuvés par l'UL, l'ULC et la CSA. Les lumières devraient être autorisées à la condition qu'elles soient automatiquement fermées à la détection de fumées explosives. Une hotte de four métallique est exigée uniquement si elle est installée. Bon nombre de navires ne sont pas dotés de cuisinière, et comportent uniquement une plaque chauffante.

Le numéro de coque et le numéro d'identification du fabricant, tels que précisés dans la publication TP1332, devraient être exigés à bord des navires jusqu'à concurrence de 12 mètres.

Le constructeur devrait être autorisé à installer sa propre plaque.

La zone de dégagement de port devrait être établie à 5 %, conformément à la pratique actuelle.

Un pont arrière ouvert devrait être pris en compte dans le calcul de la zone.

Une rambarde de sécurité de 915 mm est trop élevée, sauf si l'on précise qu'elle peut être abaissée afin de ne pas gêner les opérations de pêche à bord des navires de moins de 15 mètres.

Les cales de poisons devraient être munies d'un dispositif d'évacuation pour éviter de bloquer la pompe d'évacuation de l'eau de cale.

L'exigence relative aux feux de navigation doubles, selon le *Règlement sur les abordages*, devrait comporter une définition harmonisée de la longueur des bateaux de pêche.

La formation et la délivrance de brevet de secourisme ne prédominent pas au sein de l'industrie. On ne peut la rendre obligatoire. On peut appliquer des normes à titre volontaire et vérifier selon les méthodes d'inspection.

La délivrance de certificats en matière de soudage pose un problème.

On ne devrait pas restreindre les voyages effectués par les navires non pontés à 25 milles.

Les hublots inclinés de poste de barre ne sont pas nécessaires.

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 34 sur 75

On devrait autoriser une allocation pour l'utilisation de tailles nominales offertes dans le commerce.

Qu'est-ce qu'une glissière? Je ne crois pas que nous en utilisions.

Un dispositif d'accès d'hélice dans la coque est-il autorisé, dans la mesure où il est étanche à l'eau?

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Clear Lake (Manitoba)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Clear Lake (Manitoba) le 8 mars 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Les discussions reflétaient les divers points de vue des pêcheurs en ce qui a trait à l'eau douce comparativement à l'eau salée, ainsi qu'à la manière dont les exigences devraient illustrer les différences entre celles-ci. Les familles des pêcheurs utilisent leurs bateaux de pêche non seulement pour pêcher, mais également pour aller faire leurs emplettes, se rendre à l'autoroute, etc. à partir de régions éloignées. Les participants veulent savoir si l'on peut utiliser les bateaux de pêche à des fins privées. Ils jugent que la sécurité n'est pas assurée sur les eaux. Ils croient que tous les navires devraient être dotés d'une radio maritime, même si le règlement stipule qu'une radio est exigée à bord des bâtiments de plus de huit mètres uniquement. Les gilets de sauvetage constituent un problème, car bon nombre des personnes visées portent leur propre équipement, c.-à-d. les combinaisons d'huiliers, et ne peuvent revêtir un gilet de sauvetage par-dessus.

Les participants ont soulevé la question de nouvelles dispositions réglementaires axées sur l'élimination des seaux d'incendie, avec le remplacement des extincteurs. Tous convenaient que les seaux d'incendie étaient considérés comme du matériel inutile.

Ils ont souligné que les bateaux naviguaient souvent en eaux peu profondes; par conséquent, selon la profondeur du dispositif de rejet hydrostatique, cela pourrait poser un problème aux conducteurs. En outre, les participants croient que les batteries devraient être couvertes, car elles sont susceptibles de déclencher un incendie. Ils ne jugent pas qu'il y a lieu d'installer des feux sur les navires, lorsque les pêcheurs ne naviguent pas la nuit lorsque la visibilité est faible.

Enfin, les participants ont soulevé des questions relativement aux compétences des soudeurs. Le Règlement n'est pas précis sur ce point. On pourrait éprouver de la difficulté à obtenir les services de soudeurs accrédités; en outre, du point de vue de la sécurité, le soudage n'entre pas en ligne de compte, car le soudage pose rarement un problème à bord d'un navire. Le travail de soudage est généralement de qualité, car les navires sont très malmenés sur l'eau. Un observateur espère que TC n'établira pas de règlements touchant les lieux de construction, car il incombe aux constructeurs de veiller à ce que les installations respectent les exigences.

Inspection

Les participants trouvent que TC oscille entre les navires de six mètres et les navires de neuf mètres; ils demandent si la plupart de ces navires sont fabriqués en série. Ils affirment que huit mètres constitueraient une limite plus pertinente, puisque les accidents touchent peut-être plus souvent les petits bateaux, qui représentent un plus grand nombre de navigateurs. Ils croient que

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 36 sur 75

si les constructeurs ou les fabricants émettaient une étiquette, on ne devrait pas exiger d'inspection. Le projet de règlement devrait comporter l'aspect abordé dans la publication TP 1332, soit *le moyen minimal de calculer la puissance maximale*. Un changement de propriétaire entraînerait-il une autre inspection?

Stabilité

Un livret de stabilité ne serait pas exigé à bord de la plupart des navires de la région, puisqu'il s'agit de petits bateaux et qu'ils répondent aux exigences en matière d'envahissement.

Avertissement aux petites embarcations – Environnement Canada

Le remplacement du terme *Avertissement aux petites embarcations* par « *avertissement relatif aux vents* » n'est pas jugé acceptable.

Autres remarques

Les participants aimeraient qu'une norme unique de construction s'applique à l'ensemble des petits bateaux. Ils aimeraient en outre que les bateaux de pêche puissent être utilisés également pour la navigation de plaisance.

Le Règlement touche beaucoup plus les pêcheurs de l'Ouest que ceux de l'Est. Les participants entrevoient de nombreux problèmes liés à la formation aux FUM. Qui assumera le coût de la formation des pêcheurs? Ils trouvent que le site Web consacré aux petits bateaux de pêche est compliqué et qu'il doit être remanié. En ce qui concerne les gilets de sauvetage, ils croient qu'ils peuvent se révéler très dangereux lorsque les pêcheurs les portent durant leurs opérations, car ils peuvent s'accrocher dans les filets. Les participants veulent que l'on établisse des exigences qui autoriseraient les pêcheurs à utiliser un EFI plutôt qu'un gilet de sauvetage. Un fabricant devrait produire un type quelconque de combinaison en caoutchouc semblable à un gilet de sauvetage, à l'intention des pêcheurs. Les participants jugent que si TC renonçait au droit d'immatriculation un plus grand nombre de navigateurs feraient immatriculer leurs navires.

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Thompson (Manitoba)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Thompson (Manitoba) le 15 mars 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Tout au long des consultations, les participants ont exprimé de nombreuses réactions négatives liées aux répercussions financières, y compris au fait que les bureaucrates ne comprennent pas les besoins des régions nordiques, que l'on élabore des règlements qui n'ont aucun lien pertinent avec les pêches en eaux intérieures et que l'on mène des consultations auprès de la population à une étape beaucoup trop avancée du processus de réglementation sans prendre en compte la nécessité de règlements particuliers touchant les pêcheurs en eaux intérieures.

La majeure partie des affirmations ont trait aux facteurs financiers et aux coûts pour les pêcheurs, c.-à-d. les coûts même de leur participation à la réunion. Le gouvernement utilise cette réunion comme un moyen détourné d'affirmer qu'il a effectivement mené des consultations, sans véritablement effectuer de consultations auprès de la population. Comment les bureaucrates peuvent-ils élaborer un règlement alors qu'ils n'ont pas travaillé dans le secteur ni ne connaissent tous les facteurs en cause? Les participants veulent passer au vote parmi l'ensemble des pêcheurs commerciaux présents, et ainsi s'opposer au projet de règlement.

Inspection/règlement

Les pêcheurs demandent un règlement qui toucherait le Manitoba uniquement, non pas un règlement lié à la situation de la côte est ni de la côte ouest. Ils veulent savoir pourquoi ils sont ciblés. Ils ne reconnaissent pas vraiment la nécessité de la modification du règlement à l'heure actuelle. Ils jugent que les consultations constituent déjà une perte de temps, puisqu'un règlement a déjà été élaboré. Pourquoi les agents des pêches n'inspecteraient-ils pas leurs bateaux? Ils veulent savoir si le régime d'inspection s'applique uniquement aux bâtiments neufs.

À qui devraient-ils s'adresser pour faire inspecter la coque de leur navire? Où se trouve l'inspecteur local le plus près? TC se rend-il compte de l'éloignement des régions nordiques où ces pêcheurs sont établis? S'ils ne se prêtent pas aux inspections, seront-ils frappés d'une amende? Ils ne comprennent pas comment TC procédera aux inspections avant que le règlement n'ait force de loi. Sur le plan logistique, de toute façon, comment TC inspectera-t-il 5 000 navires? Une fois de plus, les participants demandent pourquoi on n'a pas élaboré de règlement expressément axé sur les lacs intérieurs.

Formation

Les participants demandent si le gouvernement assume les coûts de la formation des 5 000 pêcheurs de la région. Combien un brevet de capitaine coûterait-il? Qu'advierait-il si les pêcheurs ne pouvaient pas subir l'examen, ou s'ils l'échouaient? Le brevet serait-il délivré une fois seulement? L'utilisation d'un navire sans brevet entraîne-t-elle une amende? Les participants soulignent que diverses études ont révélé que des études de groupe étaient plus productives que la formation individuelle. Les membres des familles et les aînés participeront-ils à la formation? Si une personne empruntait un bateau de pêche, devrait-elle recevoir de la formation? Certains participants ne savent même pas ce qu'est un site Web, et d'autres ont rarement accès à un ordinateur. Ils ne souhaitent pas parcourir un règlement uniquement pour repérer un paragraphe qui les concerne. Ils croient que l'on devrait rédiger un document succinct à l'intention des pêcheurs. De plus, TC a-t-il pris en compte les questions liées à la langue autochtone?

Équipement de sécurité

Les pêcheurs ont besoin d'une combinaison de flottaison plus efficace qui ne les restreindra pas. Ils demandent si le personnel de TC a déjà utilisé des gilets de sauvetage. Chacun sait qu'un gilet de sauvetage neuf peut faire passer un pêcheur par-dessus bord. De plus, les gilets sont trop chauds pour être portés pendant l'été. Les feux de détresse n'intéressent pas les pêcheurs, puisqu'ils tentent de trouver des solutions de remplacement. Ils jugent ne pas avoir besoin de feux de navigation car ils ne naviguent pas la nuit.

Stabilité

Les pêcheurs savent comment charger leurs bateaux. Quelqu'un assumera-t-il le coût de tout l'équipement de sécurité? Qu'advient-il si les pêcheurs appartiennent un jour au groupe 3B et le lendemain au groupe 3A?

S'ils ne respectent pas les exigences, leur permis de pêche leur sera-t-il retiré? Qu'est-ce qui constitue une réparation majeure? On a affirmé que des senneurs de fabrication artisanale étaient encore utilisés dans le nord-ouest de la Saskatchewan; ces embarcations devront-elles être conformes aux nouvelles normes? Un pêcheur de la Saskatchewan demande si des représentants de TC se rendront également là-bas pour y mener des consultations.

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Rivière au Foin (T.N.-O.)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Rivière au Foin (T.N.-O.) le 17 mars 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Les participants croient qu'ils mènent leurs activités d'une manière sûre. Le gouvernement offrirait-il une partie du financement par le biais de subventions afin d'aider les pêcheurs à respecter les nouvelles exigences? Les participants aimeraient qu'on leur fasse part des remarques formulées dans le cadre des autres séances. Les pêcheurs plus âgés croient qu'ils possèdent l'expérience, mais que les études devraient être axées davantage sur les jeunes pêcheurs. Certains participants mènent des activités de pêche sportive et de pêche commerciale; ils veulent savoir ce que cela entraîne sur les plans de la conformité et de l'assurance. Ils croient que TC leur donnerait de toute façon des directives, indépendamment de leur participation.

Règlement/inspection

Les participants croient que l'on devrait établir un règlement visant le Grand lac des Esclaves. Ils veulent savoir si le règlement précise le nombre maximal de chevaux-vapeur du point de vue de la taille du navire.

La plupart de leurs bateaux sont relativement larges et sont dotés de rambardes. Le risque de tomber par-dessus bord est pratiquement inexistant. La majorité des bateaux sont pourvus de rambardes solides. Si la rambarde est plus haute que votre hanche, devriez-vous porter un gilet de sauvetage, puisque vous devez vraiment vous pencher pour risquer de tomber par-dessus bord? Un pêcheur affirme que ses gilets de sauvetage sont accrochés à bord et qu'ils sont à portée de main; il est également muni de deux bouées de sauvetage, l'une dotée d'un câble et l'autre, d'un feu. Le nouveau régime d'inspection entre-t-il en vigueur immédiatement? En outre, s'applique-t-il aux bateaux de 15 TJB mais d'une longueur inférieure à 12 mètres? D'où vient la question des six mètres ou huit mètres? Le MPO ne vérifie-t-il pas les navires lorsque les pêcheurs demandent un permis?

Équipement de sauvetage

Les participants déclarent que la nécessité de gagner leur vie cause déjà un stress aux pêcheurs et que l'imposition d'un nouvel équipement de sauvetage ne fera que leur nuire. Ils sont à la merci de Mère nature et ont appris à faire face à toutes sortes de conditions. Le gilet de sauvetage est-il obligatoire en tout temps ou uniquement en cas de tempête? La plupart des gilets de sauvetage représentent un danger à bord et s'accrochent facilement à l'équipement. Selon les participants, les VFI étaient plus pratiques et plus confortables pour travailler. Les pêcheurs demandent si le représentant de TC a déjà porté une combinaison d'immersion; ils affirment que, pendant une tempête, on est plus protégé à bord d'un radeau de sauvetage. Tout le monde porte des combinaisons semblables à celles des huiliers, donc si les fabricants pouvaient intégrer les gilets

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 40 sur 75

gonflables à ces combinaisons, ils offriraient ainsi une solution de remplacement plus efficace. Une combinaison de flottaison convient-elle? Les fabricants devraient aller rencontrer les pêcheurs pour discuter de leurs besoins.

Comme ils possèdent déjà des SARS, des radios, etc., quelques-unes des exigences demandées par TC pourraient se révéler redondantes. Pourquoi exige-t-on des SARS si le Ministère couvre la totalité? Les pêcheurs veulent savoir ce que l'on entend par radeau de sauvetage côtier et si le fabricant Beaufort conçoit ce type de radeau. Les participants soulignent que les radeaux de sauvetage sont difficiles à entretenir et qu'on devrait les envoyer à Vancouver pour réparations. Cela n'est pas pratique pour les pêcheurs qui tentent de respecter les exigences.

Stabilité

Les participants veulent des précisions au sujet du matériel de flottaison. En ce qui concerne les navires soumis à des exigences sur le plan de la flottaison, les participants demandent s'ils auraient besoin de quelque chose s'ils naviguaient à l'intérieur de cinq milles. S'ils naviguent à une plus grande distance, ils devraient passer à une catégorie différente qui en tiendrait compte. La plupart d'entre eux pêchent dans un rayon de 25 miles ou de cinq milles de la côte. Le gouvernement assume-t-il le coût des tests de stabilité? En outre, les conditions météorologiques jouent un rôle important sur le plan de la stabilité. On comprend qu'il faut éviter de naviguer par tempête. Les exigences en matière de stabilité feraient-elles partie du processus de délivrance de certificats de navires? Les participants comprennent que les marques de charge constituent le critère applicable à l'ensemble des navires. La région compte déjà des soudeurs accrédités. Cependant, si l'entreprise Lund et d'autres constructeurs ne sont pas dotés de soudeurs accrédités, les pêcheurs devraient-ils en demander? Si un navire est déjà immatriculé, les pêcheurs devraient-ils prendre d'autres mesures si le constructeur ne disposait pas des services d'un soudeur enregistré au moment de la construction du navire? Un pavois d'« abordage » est-il requis?

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
London (Ontario)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à London (Ontario) le 30 mars 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Qu'advient-il du transport de passagers? (agents de pêches, excursions sportives, etc.)? Le transport de moins de 12 passagers n'est-il pas déjà autorisé en vertu d'une décision du Bureau? Quelles sont les conséquences de l'immatriculation obligatoire de tous les bateaux de pêche? Les lettres envoyées ont un ton punitif, qui évoque les amendes en cas de non-immatriculation. Compte tenu du taux de roulement élevé des équipages, la formation de ceux-ci par les propriétaires entraîne des coûts trop élevés. Il est déjà impossible de recruter des équipages qui ont reçu la formation nécessaire.

Les pêcheurs ne veulent pas porter de gilet de sauvetage, qui n'est pas pratique à bord d'un navire de travail.

Les gilets de sauvetage gonflables conviennent pour installer des filets.

En général, on porte un gilet de sauvetage uniquement pour se rendre au site de pêche et pour en revenir.

Les propriétaires et les capitaines craignent les problèmes de responsabilité associés à l'obligation de porter un gilet de sauvetage. De nombreux bateaux comportent un dispositif de réglage double; il s'agit d'une mesure de sécurité supplémentaire qui n'est pas prise en compte. Élimination des feux? Cette question doit faire l'objet d'un suivi. Peut-on utiliser les feux des bateaux de récupération en guise de feux des navires?

Cent quatre-vingt-cinq permis de pêche ont été délivrés pour le lac Ontario, essentiellement près de la rive.

Compte tenu de l'eau peu profonde, les pêcheurs de l'Ontario ont besoin de radeaux de sauvetage profonds. Que dire des radeaux côtiers? Se prêtent-ils à des intervalles de six ans? Le financement constituera le principal problème en ce qui a trait aux pavois, à la protection contre les incendies, etc. La plupart des bâtiments de gros tonnage (87 %, c'est-à-dire 80 bateaux) sont concentrés sur le lac Érié; il s'agit de navires fermés et dont le compartiment moteur devra être pourvu d'une porte étanche aux intempéries afin de hausser le point d'envahissement. Qu'entend-on par navires découverts et fermés? La plupart ne respecteront pas le franc-bord minimal.

Un bateau fermé doit être doté d'un dispositif d'extinction d'incendie; cependant, aucun pavois n'isole le compartiment moteurs.

Les conditions des glaces seront-elles définies en ce qui concerne les Grands Lacs? Qu'advient-il en cas d'antécédents d'opérations sûres sans dommages?

Les certificats devraient-ils comporter une inscription relative à l'opération dans les glaces?

BCS – Les soudeurs sont accrédités uniquement pendant qu'ils travaillent au sein d'une installation accréditée. Qu'advient-il des éléments comme les pavois et les citernes?

Combien coûtera un livret de stabilité? Le règlement comportera-t-il une clause de report?

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 42 sur 75

Quel délai sera accordé pour respecter les critères de stabilité?

Les règlements sur les pêches ont une incidence sur le chargement de pont; en Ontario, la pêche comporte des contingents individuels et est donc plus sécuritaire.

L'équipement de sauvetage (radeaux) doit-il pouvoir accueillir des passagers supplémentaires, notamment l'observateur des pêches?

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Moncton (Nouveau-Brunswick)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Moncton (Nouveau-Brunswick) le 15 avril 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Environnement Canada devrait installer une bouée météorologique pour le secteur. On devrait diffuser des prévisions météorologiques radio distinctes en anglais et en français sur des canaux différents.

Les participants affirment craindre que le ministère des Pêches et des Océans ne se préoccupe pas suffisamment des questions de sécurité. Le QIT devrait accroître la sécurité des opérations. Le règlement s'appliquera-t-il à tous les pêcheurs, y compris les pêcheurs autochtones? Qui assumera les coûts?

La norme de construction devrait s'appliquer aux bateaux neufs uniquement. Il en est de même de la stabilité. Il en est de même de la stabilité. Les participants soulignent que les dispositions W47.1 et 47.2 de la CSA font l'objet d'un renvoi inadéquat dans la section sur l'isolation. La documentation appropriée devrait comporter des procédures de soudage et des dispositions relatives à la qualification des soudeurs. Le matériel et les matériaux de remplissage ont une plus grande incidence que les compétences des soudeurs. Qui sera responsable, le constructeur de navire ou le propriétaire? Les exigences en matière de soudage devraient être accessibles, afin que les propriétaires puissent les vérifier. En ce qui concerne les réparations, les propriétaires peuvent-ils les effectuer?

Les bateaux découverts devraient être exemptés des exigences relatives à l'intégrité à l'eau (portes, fenêtres, etc. étanches aux intempéries); toutefois, les exigences devraient être maintenues. Pas de « et », « mais », ni « ou ». Il faut mieux définir les navires non pontés et les navires pontés. Dégager les ports à 7 % est considérable; on est à 5 % à l'heure actuelle.

L'arrière devrait être pris en compte en ce qui concerne les bateaux dépourvus de pavois arrière. Les puits de moteur hors-bord occupent trop d'espace.

Il semble illogique d'exiger que les ponts portatifs ne soient pas étanches à l'eau.

Les participants demandent que la limite passe de 12 mètres à 15 mètres du point de vue des exigences en matière de transport d'équipement de sauvetage. Le port obligatoire de gilets de sauvetage pose un problème à bon nombre d'intervenants, mais non pas à d'autres. Les pêcheurs doivent obtenir de plus amples renseignements en ce qui a trait aux gilets et aux combinaisons qui seront autorisés. La température de l'eau devrait être intégrée aux exigences relatives à la protection thermique. Le groupe 3B englobe les bateaux affectés à des opérations à proximité du littoral, à la pêche aux crustacés et à l'aquaculture. Les exigences devraient mieux illustrer les caractéristiques des petits bateaux, selon la recommandation de la PEI Shellfish Association, et devraient préciser deux milles. En ce qui concerne le groupe 3A, la limite devrait être établie à 10 milles. Les pêcheurs qui pêchent dans les détroits sont moins exposés. L'eau est plus chaude de mai à octobre (supérieure à 10 deg. C).

Il faut établir une période graduelle en ce qui a trait à l'équipement de sauvetage.

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 44 sur 75

Les participants demandent des précisions relativement aux facteurs qui déclenchent une expérience d'inclinaison, c.-à-d. la modification du matériel de pêche, la conception conventionnelle d'opérations, etc. Qu'advient-il lorsque les antécédents en matière de sécurité sont satisfaisants et que l'on subit avec succès le test simplifié?

L'accrétion de glace signifie que tous les pêcheurs devront se posséder un livret de stabilité. Qu'entend-on par modifications? TC doit-il être consulté à chaque fois? Qu'entend-on par équipement lourd?

Quelle sera la ligne de charge? Un tirant de quatre mètres pose un problème. S'agit-il d'un franc-bord minimal?

Les rallonges à bord des homardières constituent un problème. Le MPO les autorise; cependant, TC les calculera dans la longueur.

Les mesures d'application du règlement devraient constituer un dernier recours. La sensibilisation et la participation des pêcheurs sont des facteurs importants. Qui appliquera les règlements relatifs aux lignes de charge? Le MPO? Les pêcheurs ont le droit de gagner leur vie. Le REIR sera-t-il accessible au public? Le coût constituera un problème. Des plans de lignes sont accessibles en ce qui concerne les bateaux fabriqués en série; cependant, ils entraîneront des coûts supplémentaires pour les bateaux qui ne le sont pas.

À l'heure actuelle, les extincteurs sont trop petits.

Les questions suivantes ont été soulevées à la réunion régionale du CCMC du 28 avril, à Moncton :

Les participants soulèvent la question de l'exigence selon laquelle les membres d'équipage d'ERS doivent subir un examen médical de la marine.

Les exigences en matière de compétences du personnel à l'égard des pêcheurs actuels suscitent une préoccupation.

Les participants expriment une préoccupation relativement aux nombreux bateaux de pêche de plus de 12 mètres et de moins de 15 TJB qui naviguent dans le golfe du Saint-Laurent; cette question a une incidence considérable sur les exigences en matière d'inspection.

On doit mener des consultations libres supplémentaires sur les questions relatives au personnel. Les participants mentionnent que les pêcheurs n'ont pas eu le temps d'examiner les modifications proposées avant les séances de consultation de février.

Les participants soulèvent une préoccupation liée au port obligatoire de gilets de sauvetage. Il semble que dans certaines situations le transport de gilets de sauvetage selon la Convention SOLAS contreviendra avec le port de VFI; cette question n'est pas suffisamment claire dans le projet de règlement. Des précisions élimineront peut-être la pertinence de cette question.

Les participants remettent en question l'exactitude du test de stabilité simplifié (essai de stabilité). Ce test ne constitue pas un indicateur valable de la stabilité totale d'un navire.

Formation

Les pêcheurs demandent comment ils seront touchés par les nouvelles exigences en matière de formation et de délivrance de brevets. Quelles sont les questions liées à la responsabilité? Si l'équipage n'a pas reçu de formation, le propriétaire ou le capitaine recevra-t-il une amende? Le cours de radio DSC VHF est excessif pour simplement apprendre à appuyer sur un bouton.

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Gander, NF

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Gander (Terre-Neuve) le 19 avril 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Les participants soulèvent des questions relativement à la classification proposée des voyages. Comment définit-on la distance de la côte? (Quelle côte? Une terre avancée? Qu'advient-il d'une île?). En ce qui concerne le groupe 3, 100 milles d'un port de refuge sûr; qu'entend-on par là? Certains crabiers de 35 pieds se rendent à une distance de 100 milles.

Quand le calendrier relatif aux eaux abritées sera-t-il disponible?

Qu'entend-on par les eaux envahies par les glaces?

La majeure partie de la flotte de Terre-Neuve est inférieure à 35 pieds; les répercussions seront importantes.

Les règlements gouvernementaux sont incompatibles (MPO/TC).

Le procès-verbal sera-t-il accessible au CCMC?

Équipement de sauvetage

Il semble que les exigences en matière de transport d'équipement soient accrues. (Une décision du Bureau a été mise en place.) TC acceptera-t-il les radeaux de style « valise »? La formulation de l'exigence relative au port de gilets de sauvetage est imprécise. Les participants expriment des préoccupations relativement à l'obligation de porter un gilet.

Construction

En ce qui a trait aux exigences en matière de flottaison, la responsabilité de s'assurer de la conformité incombe-t-elle aux constructeurs ou aux propriétaires? Un senneur est-il exempté lorsqu'il est lancé du navire d'attache? L'exigence semble être exclue en ce qui concerne le groupe 4 de voyages en eaux abritées.

L'étanchéité à l'eau devrait être restreinte aux navires fermés.

Il faut définir les réparations majeures. En ce qui concerne les compétences en matière de soudage, doit-on conclure que les propriétaires ne peuvent pas effectuer de travaux sur leurs propres navires? L'exigence devrait peut-être s'appliquer aux navires de gros tonnage et aux travaux de structure. En ce qui concerne les constructions neuves, on peut intégrer les procédures à un calendrier approuvé de travaux de soudage. Les travaux touchant la fibre de verre sont également importants; le type de résine doit être précisé. Les petits chantiers navals pourraient être contraints de cesser leurs activités. Les constructeurs de navires de Terre-Neuve mettent une association sur pied.

Formation

Pourquoi incombe-t-il aux propriétaires de s'assurer de la formation de l'équipage? Des cours de formation ne sont pas directement accessibles à Gander. La carte de compétence de conducteur d'embarcation de plaisance suffira-t-elle plutôt que le certificat de compétence de conducteur de petite embarcation, en ce qui concerne les navires de moins de huit mètres? Une preuve de compétence relative à un bâtiment commercial sera-t-elle suffisante pour les besoins de la navigation de plaisance? Les règlements liés à l'accumulation de temps en mer restreignent l'accès à de la formation très nécessaire en matière de sécurité.

Stabilité

Qu'advient-il des navires d'une longueur et d'une jauge inférieures aux limites de 12 mètres ou de 15 TJB, pour les besoins de l'inspection, et qui doivent être munis d'un livret de stabilité? Ces navires doivent-ils être inspectés? La stabilité est-elle exigée pour les navires de moins de neuf mètres? Pourquoi a-t-on omis la cargaison liquide à titre de facteur déclencheur pour les livrets de stabilité à bord des navires de moins de 12 mètres? Le livret de stabilité entraîne un coût prohibitif. Établira-t-on un format simplifié normalisé pour les brochures? Les capitaines ne comprennent déjà pas le livret de stabilité. Les restrictions relatives aux lignes de charge pourraient faire en sorte que les cales soient à moitié remplies, ce qui pourrait créer une surface libre. Cette question pose un problème pour la pêche du hareng. Pourquoi a-t-on établi un franc-bord minimal de quatre mètres à l'égard des bateaux qui doivent être dotés d'un livret de stabilité? Ne s'agit-il pas d'un pourcentage de la longueur? Qui vérifiera périodiquement le déplacement?

Inspection

Comment TC mènera-t-il de toutes les inspections? On devrait établir une période graduelle. Si l'on adopte des étiquettes de conformité des fabricants, comment celles-ci seront-elles appliquées aux navires existants? En cas d'inspection de tierce partie, les coûts augmenteront. Qui en assumera la responsabilité?

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
St. Johns (Terre-Neuve)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à St. John's (Terre-Neuve) le 22 avril 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Les conditions météorologiques constituent un facteur important du processus décisionnel des pêcheurs. Quelle est la précision des prévisions d'Environnement Canada provenant d'Halifax en ce qui concerne St-John's?

Il faut définir les eaux envahies par les glaces.

Équipement de sauvetage

On a signalé des situations où un agent des pêches du MPO n'avait pas reconnu l'intervalle de deux ans établi par TC relativement à l'entretien des radeaux de sauvetage. On doit établir un plan de communication et de mise en oeuvre.

Inspection

Le régime d'auto-inspection est-il mené sur l'eau ou hors de l'eau?
L'uniformité des inspections de TC pose problème.

Construction

La nouvelle norme s'appliquera-t-elle aux bâtiments neufs ou aux navires existants?

Le représentant du BCS a formulé une remarque au sujet de la nécessité d'un certificat de soudage de constructeur de navires à l'égard des soudeurs et des ateliers. On compte actuellement 44 ateliers accrédités par le BCS au Canada atlantique. Les pêcheurs doivent être en mesure d'effectuer des réparations sur leurs propres navires, dans la mesure du possible, sauf, peut-être, des réparations structurales, des réparations touchant de l'équipement de levage, etc. L'accréditation complète coûte cher et n'est pas directement accessible. Certains pêcheurs signalent que le soudage est parfois d'une qualité inférieure à la norme, selon l'endroit où l'on va. Les questions relatives à la construction, y compris le soudage et les procédures de DP, sont traitées durant l'étape de l'approbation des plans.

Les tuyaux d'acier ne devraient pas être exigés à bord des petits navires (peut-être de 15 mètres) dans certains secteurs.

Stabilité

Le minimum de quatre mètres en ce qui concerne le franc-bord peut poser des problèmes. Nombre de navires existants ne peuvent le respecter (cela touche cependant les navires fermés). Les participants demandent comment TC abordera toutes les évaluations de stabilité nécessaires en ce qui a trait aux navires existants. Qu'advient-il des navires de moins de neuf mètres? Le matériel de flottaison ne doit pas être installé uniquement au fond du navire; il doit être réparti également.

Que fait-on à propos des navires déjà dotés d'un livret de stabilité? Seront-ils autorisés à continuer?

TC semble exiger un chargement réduit pour respecter la limite de charge des navires. Cette mesure n'entraînera-t-elle pas des conditions d'exploitation non sécuritaires si les cales sont partiellement remplies?

Les participants soulèvent des questions relativement à la validité de la section de la norme de stabilité consacrée au déglçage.

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Vancouver (Colombie-Britannique)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Vancouver (Colombie-Britannique) le mars 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Séance des constructeurs de navires : Personne n'a participé à la réunion.

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Vancouver (Colombie-Britannique)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Vancouver (Colombie-Britannique) le 25 avril 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Du point de vue des invitations, bien que plus de 20 000 invitations aient été envoyées, quelques-uns des participants affirment qu'ils n'en ont pas reçu. Quelques propriétaires de navires en ont reçu une, mais non pas les capitaines qui conduisent les navires. Tous les participants demandent qu'on leur envoie un exemplaire de la présentation.

Le Conseil canadien des pêcheurs professionnels (CCPP) présente un document d'information intitulé « Renseignements généraux et sommaire des modifications proposées par Transports Canada ».

Règlement

Les participants sont préoccupés par l'absence d'ordre du jour précis et de procédure définie relativement aux commentaires. Ils jugent que TC pourrait communiquer plus efficacement s'il déterminait des moyens plus efficaces d'atteindre les pêcheurs et s'il affectait les sommes nécessaires à cette fin. La réunion a fait l'objet d'une publicité inadéquate. Les invitations ont été envoyées aux titulaires de permis plutôt que directement aux pêcheurs. Alors que la Canadian Fishing Company a reçu au moins deux cents invitations, parce qu'elle regroupe des titulaires de permis, aucun capitaine n'en a reçu.

Les participants abordent l'équipement de sauvetage, tel que défini dans le Règlement sur l'équipement de sauvetage, et il est logique de reconnaître les autorisations étrangères. On remet la longueur en question du fait que sa définition varie d'un lieu à l'autre. Les participants expriment une préoccupation en ce qui a trait au fleuve Fraser – appartient-il au groupe 4 (c.-à-d. les eaux abritées)? On souligne que des définitions d'eaux abritées destinées aux régions seront présentées à la réunion nationale du CCMC. L'exigence d'une trousse de premiers soins semble avoir été omise en ce qui concerne le groupe 3B.

L'intervalle d'entretien des radeaux de sauvetage a été porté à deux ans par TC, ainsi que l'atteste le certificat; toutefois, il n'a pas été reconnu par un observateur des pêches du MPO qui a refusé de naviguer à bord du navire.

Le Bureau canadien de soudage aimerait présenter un exposé au CCMC. Le représentant du BCS déclare qu'à l'heure actuelle les soudeurs ne sont pas accrédités distinctement par les chantiers ni par l'organisme. La stabilité serait-elle prise en compte dans les procédures d'approbation des plans, avant la construction, afin d'éliminer d'avance les problèmes éventuels avant que des fonds ne soient investis? TC déclare son engagement à l'égard de la sensibilisation. Qu'est-ce que cela signifie et quelles mesures TC a-t-il prises à cet égard?

Inspections

Les participants jugent qu'un délai de grâce de trois ans n'offrirait pas une préparation suffisante. Ils veulent connaître le nombre de petits bateaux au Canada et demandent s'ils seraient trop nombreux pour TC sur le plan de l'inspection. L'auto-inspection s'applique également aux navires de plus de 12 mètres et de moins de 12 mètres? Bon nombre croient qu'il serait judicieux de fournir des étiquettes aux navires qui ont subi une inspection initiale.

Stabilité

Par « ponts multiples », entend-on de l'avant à l'arrière? Comment TC traitera-t-il les nouvelles longueurs, qui ont désormais une incidence sur les navires et sont mesurées de l'avant à l'arrière, y compris les appendices, de même que les bateaux de pêche à la trappe et qui comportent une rallonge surélevée de huit mètres ou 10 mètres à l'arrière? Certains navires pourraient ainsi passer à une catégorie correspondant à une longueur accrue. Les participants demandent également davantage de précisions sur le dragage et demandent si l'on entend la pêche de palourdes ou le dragage. Ils observent que le MPO applique des longueurs hors-tout, qui excluent les appendices. Pourquoi les marques de stabilité ne sont-elles pas établies à 25 mm, comme pour les lignes de charge? Elles devraient être harmonisées avec les exigences en matière de lignes de charge. Le BCS de la C.-B. n'appuiera pas nécessairement l'utilisation de critères simplifiés de stabilité.

Le maintien du franc-bord exigera-t-il un changement de volume de citernes? Les coûts sont très importants; les participants jugent que l'on devrait établir des exemptions à l'égard des navires qui ont fait leurs preuves sur le plan de la sécurité, particulièrement lorsqu'ils sont demeurés dans le secteur de la pêche conventionnelle. Pourrait-on fournir les livrets de stabilité selon un modèle unique, de manière à ce que les propriétaires de petits bateaux puissent les partager? Robert Alan observe que la sensibilisation est beaucoup plus efficace que la réglementation, et que la réglementation sans sensibilisation n'a guère de valeur. Les participations demandent des renseignements au sujet des 40 degrés plutôt que 30 degrés. Les nouveaux critères de stabilité semblent plus conservateurs que les critères de STAB 4 en vigueur. Dans quelles circonstances les navires seraient-ils approuvés à nouveau? On propose que le maintien des navires soit autorisé sauf lorsque les navires diffèrent de leur prototype de plus d'un ou deux degrés. Les participants discutent du fait que les navires étroits sont moins stables que les navires plus larges. Ils jugent qu'une norme de 1/10 ou 1/20, par exemple, est illogique. Ils veulent que l'on définisse un navire apparenté et demandent jusqu'à quel point des navires doivent être semblables avant d'être considérés comme apparentés. Le terme existant n'est pas défini dans le projet de règlement.

On devrait peut-être conserver un journal de bord afin de consigner les modifications apportées au navire, le cas échéant.

Formation

Les pêcheurs estiment que les critères ou les certificats de service devraient être transférables, lorsqu'ils pratiquent d'autres activités maritimes. La formation des capitaines de bateaux de

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 52 sur 75

pêche doit comporter une sensibilisation adéquate à la stabilité. En ce qui concerne les certificats médicaux, bon nombre de capitaines de bateaux de pêche ne peuvent distinguer les couleurs. Existerait-il une forme quelconque de reconnaissance de la longueur comparativement à la jauge, en ce qui a trait aux certificats de navires? L'industrie pourrait-elle élaborer des mesures de sensibilisation à la stabilité qui seraient ajoutées aux cours en matière de FUM ou au certificat de compétence de conducteur de petite embarcation? La stabilité longitudinale convient-elle au programme de formation touchant les petits bateaux de pêche? TC pourrait-il engager un dialogue avec DRHC afin de fournir un appui et des fonds destinés à la formation des pêcheurs?

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Campbell River (Colombie-Britannique)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Campbell River (Colombie-Britannique) le 27 avril 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Bon nombre des remarques générales formulées et des commentaires reçus au sujet de l'équipement de sauvetage, de l'inspection et de la construction ont été exprimés de nouveau aux séances de Prince Rupert et de Vancouver. (Voir les notes ci-jointes relativement à ces lieux.)

Stabilité

Il faut préciser « ponts multiples »; s'agit-il de ponts complets ou de ponts partiellement surélevés?

Quelles seront les répercussions des cabines ou des cales ouvertes sur les ponts de franc-bord en ce qui concerne les bateaux destinés à la pêche à la ligne du saumon? S'agit-il de bateaux découverts?

La vitesse des navires est-elle prise en compte dans l'évaluation de la stabilité?- La brièveté d'accessibilité offerte par le MPO exige de plus en plus de navires à grande vitesse. (« Superpunt » ou senneurs; ces embarcations ont un navire d'attache. Seront-elles exemptées?)

Formation et délivrance de brevets et certificats

Si un bateau de pêche exige un livret de stabilité, devra-t-on fournir de la formation afin d'expliquer le cahier et la manière de l'utiliser? Des notes simples destinées au conducteur doivent être intégrées à chacun des cahiers.

Qu'advient-il des limites de 25 TJB, 60 TJB et 100 TJB? Seront-elles remplacées par des mesures de longueur?

L'accumulation du temps de navigation pose des problèmes.

Un examen médical est-il exigé? Les pêcheurs ignorant les diverses options qui leur sont offertes lorsqu'ils échouent à un examen de la vue. Il faut améliorer la communication.

Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche
Sommaires des consultations de 2005
Prince Rupert (Colombie-Britannique)

Une séance de consultations sur le projet de modification du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* a été tenue à Prince Rupert (Colombie-Britannique) le 29 avril 2005; elle était présidée par M. Ian Campbell et M^{me} Elisabeth Bertrand, d'Ottawa.

Généralités

Le réseau de radiocommunications VHF de la Garde côtière comporte des lacunes; de plus, des bouées essentielles ont été retirées en raison de restrictions budgétaires. Cette situation entraîne un risque dans le secteur des petits bateaux.

Il est compréhensible que le transport de passagers nécessite l'autorisation de TC, mais qu'advient-il en cas de navigation de plaisance, de transport de parents, d'amis, etc.? Qu'advient-il de la pêche de subsistance?

On doit définir « modifications majeures » en ce qui a trait à la construction.

TC doit établir une communication plus efficace et des relations plus régulières entre les intervenants... y compris les propriétaires-exploitants de l'industrie, le BCS, le MPO, BC Fishsafe, etc.

Le MPO ne participe pas aux questions de sécurité, malgré l'initiative de l'AC; le QIT est valable, mais ce n'est pas la panacée. Les pêcheurs attendront encore d'obtenir un prix plus avantageux sur le marché et accroîtront la pêche dans des conditions non sécuritaires, c.-à-d. sur le plan des conditions météorologiques, de la surcharge, ce qui entraînera à nouveau une pêche de style *derby*. Les propriétaires absents posent un problème. Les succès récents liés à la souplesse dans l'Atlantique ne sont pas reproduits dans le Pacifique.

La liste d'envoi postal du MPO doit être mise à jour.

TC devrait prêter une aide en ce qui a trait à la mise en œuvre (coût, mise en œuvre graduelle, infrastructure de soutien, cours, fournisseurs, etc., architectes navals, soudeurs, ateliers de secours, etc., ressources en matière d'inspection, etc.).

On doit accroître la sensibilisation (adaptation de la délivrance de brevets et certificats et de la formation au rythme de l'évolution de la réalité, des changements, c.-à-d. l'accentuation de la stabilité, la surcharge, etc., l'adoption de nouveaux gilets de sauvetage), à titre de solution de remplacement ou de mesure combinée aux spécifications techniques.

Équipement de sauvetage

Il faut définir « lieu de refuge sûr » en ce qui concerne les voyages du groupe 3.

Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche

11 août 2005

Page 55 sur 75

Il faut définir la longueur; elle devrait être harmonisée avec celle appliquée par le MPO.

La limite est établie à 12 mètres en ce qui concerne de nombreuses exigences; cependant, la plupart des bateaux sont construits selon le maximum de 40 pieds établi par le MPO. On doit donc établir la limite à 12,2 mètres ou à 15 mètres.

Port de gilets de sauvetage; ils ne sont pas nécessaires; en cas de danger, on peut utiliser une ligne de sauvetage attachée au bateau au lieu de gilets de sauvetage.

Le gouvernement subventionnera-t-il les nouveaux coûts?

Certains pêcheurs ne semblent pas accorder de valeur à leur vie. Les accidents entraînent également des coûts humains.

Stabilité

Il faut examiner l'application des livrets de stabilité aux petits bateaux, notamment les bateaux de pêche au filet de moins de 12 mètres dotés de cales ouvertes.

Le problème est lié à la conversion des bateaux pour réaliser des activités pour lesquelles ils ne sont pas conçus. Absence de franc-bord, etc., à bord des bateaux dotés de *wet-packs*.

De plus, aucune directive pratique n'est fournie aux exploitants en ce qui concerne les limites touchant leurs bateaux.

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 56 sur 75

**Liste des participants de la séance de consultations sur les bateaux de pêche de
Charlottetown**

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Alan K.	Bell	PEIFA	Charlottetown
Donald	Anuiful		Charlottetown
Jim	MacDonald		Charlottetown
Clarence	MacDonald		Charlottetown
Bernard	MacDonald		Charlottetown
Art	MacDonald		Charlottetown
David	LaPierre	PEIFA	Charlottetown
Jim	Engrance	PEIFA	Charlottetown
Charlie	McGeogigan	CNSFA	Charlottetown
Clarence	Finsu	WGFA	Charlottetown
Lewis	Mills		Charlottetown
Boyd	Mills		Charlottetown
John	Gotell	PEIFA	Charlottetown
Freeman	Trobasa	PEIFA	Charlottetown
Irnid	Jenkins	PEIFA	Charlottetown
Cona	Kap	PEIFA	Charlottetown
Bayd	Kemp		Charlottetown
Scott	Gerritsen		Charlottetown
Alice	Summerfield	PEIFA	Charlottetown
Garry	Gauthier	PEIFA	Charlottetown
David	Halliday	CNSFA	Charlottetown
Laurence	Martell	PEIFA	Charlottetown
Robert	Vanederstn		Charlottetown
Kurin	Murdock		Charlottetown
Donald	Bears		Charlottetown
Andy	Doucette		Charlottetown
Lloyd	McKinnon		Charlottetown
Mark	Doucette		Charlottetown
Stestig	Higgalesthus		Charlottetown
Boyd	Higgalesthus		Charlottetown
Bal	Doucette		Charlottetown
Peter	Gauthier		Charlottetown
Lee	Gallant		Charlottetown
Larry	Dagh		Charlottetown
Ray	Taylor		Charlottetown
Michael	McGeoghegan		Charlottetown
Linus	Watts		Charlottetown
Darrel	Lesperawce		Charlottetown
Terry	Carter	EKFA	Charlottetown
Lindsay	Rose	EKFA	Charlottetown
Scott	Louis	EKFA	Charlottetown
Lonnie	Robertson	EKFA	Charlottetown
Michael	MacDonald	EKFA	Charlottetown
Gerard	Lohaien	EKFA	Charlottetown
Joe	MacPhee	EKFA	Charlottetown

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 57 sur 75

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
John	Whalen	EKFA	Charlottetown
Kenneth	MacLoed	EKFA	Charlottetown
Peroy	Chow	EKFA	Charlottetown
Alan	Campbell		Charlottetown
Tamy	Peters	PEICPFH	Charlottetown
Ronald	McMillan	EKFA	Charlottetown
Robert	Acorn	PEIFA	Charlottetown
Nathan	Irvins	SKFA	Charlottetown
Darryl	Gamble	SKFA	Charlottetown
Paul	Jones	Four Points Marine	Charlottetown
Floyd		FB Welding	Charlottetown
James	Coffer	EKFA	Charlottetown
Allen	Collings		Charlottetown
Ray	McGee	SQFA	Charlottetown
Colin	Ranigm	SQFA	Charlottetown
Jim	Jenkins	DFO	Charlottetown
John	McPhee	EKFA	Charlottetown
Dave	MacEwen	PEI Dept. of Fisheries	Charlottetown
Ambrose	Layot		Charlottetown
Frank	MacDonald		Charlottetown
Michael		SKQFA	Charlottetown
Richard	White	SKQFA	Charlottetown
Robert	Millar	Joe McGuire OFFKF	Charlottetown
Russell	Gallant	OFFKF	Charlottetown
Ken	Leclair		Charlottetown
Larry	Gennessen	EKFA	Charlottetown
Glen	Cameron	EKFA	Charlottetown
Jay	Colts	EKFA	Charlottetown
Gerard	MacInnis		Charlottetown
Darrel	Lewis	EKFA	Charlottetown
James	Baultes	CQFA	Charlottetown
Mellie	MacDonald	CQFA	Charlottetown
Bill	Anderson	North Shore	Charlottetown
Parker	MacDonald	North Shore	Charlottetown
Alvin	Gunn	EKFA	Charlottetown
Sylvain	Rioux	Mermaid Marine	Charlottetown
P	Villeneuve	Mermaid Marine	Charlottetown
Ron	Savidant	Mermaid Marine	Charlottetown
Jamie	Hustler		Charlottetown
Donald	Watts		Charlottetown
Steph	Fay		Charlottetown
Jeremy	MacPhee		Charlottetown
Peter	MacPhee	EKFA	Charlottetown
Seph	MacPhee	EKFA	Charlottetown
Brian	MacPhee	EKFA	Charlottetown
Weston	MacPhee	EKFA	Charlottetown
Mike	MacAulay	EKFA	Charlottetown
Eric	Gallant		Charlottetown

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 58 sur 75

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Daniel	MacDonald		Charlottetown
Charles	Leteufy		Charlottetown
Marty	Morrison	Central Northon	Charlottetown
Van	Moe Less		Charlottetown
Guy	Feyman		Charlottetown
Lester	Clow		Charlottetown
Victor	Clow		Charlottetown
Buul	Leus		Charlottetown
Gordon	Brery		Charlottetown
Dormil	MocCosnock		Charlottetown
Cor	Kerr		Charlottetown
Jrian	Acorn		Charlottetown
Bruce	MacNeill		Charlottetown
Ronnie	MacNeill		Charlottetown
A	MacDonald		Charlottetown
Alan	Clow		Charlottetown
Elmer	Graham		Charlottetown
Lorena	Jenkins		Charlottetown
Steven	MacLean		Charlottetown
JJ	Chaisson		Charlottetown
Jack	Fraser		Charlottetown
Rocky	Gaudet		Charlottetown
Gerard	Gaudet		Charlottetown
Ronnie	O'Hanley		Charlottetown
Alfred	Layboet	Eastern King	Charlottetown
Daniel	MacKinon		Charlottetown
Daniel	MacInnis	North Shore	Charlottetown
Richard	Palmer		Charlottetown
Jamie	Bruce	Eastern Kings	Charlottetown
Mark	Ross		Charlottetown
Dale	Wall		Charlottetown
Mark	Jenkins	Fortune	Charlottetown
Billy	Harr		Charlottetown
Adam D	Bank	Annandale	Charlottetown
Denis	Gaudet	Annandale	Charlottetown
Joseph	Bank	Annadale	Charlottetown
Daniel	Bank		Charlottetown
Kevin	Robertson	EKFA	Charlottetown
Ronald	Caissie	PEIFA	Charlottetown
James	Fraser		Charlottetown
Ray	Shields	SKQFA	Charlottetown
Mike	Bailey		Charlottetown
Craig	Jenkins	Annadale	Charlottetown
Jamie	Miller		Charlottetown
Bill	Ward	Shellen	Charlottetown
John	Peters	PEIFA	Charlottetown
Martin	Rose	PEIFA	Charlottetown
Glen	Shea		Charlottetown

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 59 sur 75

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Jason	Hardrahan	PEISA	Charlottetown
Clifford	Bernard	PEISA	Charlottetown
John	McInnis	PEISA	Charlottetown
Henry	MacKay	PCSA	Charlottetown
Ken	Drake	PEIFA	Charlottetown
Merim	Mesli	NSFA	Charlottetown
Waldon	Burt	NSFA	Charlottetown
Blair	Doucette	NSFA	Charlottetown
Norman	Peters	NSFA	Charlottetown
Paul	Wood	PCFA	Charlottetown
Franklin	MacLeod		Charlottetown
David	Doucette	PEIFA	Charlottetown
Pam	Doucette		Charlottetown
Harry	Yeo	PGIFR	Charlottetown
Lyndon	Hardy	WGFA	Charlottetown
Chris	Broome	WGFA	Charlottetown
H. Craig	Avery	WGFA	Charlottetown
J	MacDonald	PEIAA	Charlottetown
G	Dowdle		Charlottetown
P	Plidgeon	NSFA	Charlottetown
David	Brown	PEIFA	Charlottetown
Ian	Dauffrin		Charlottetown
Kevin	Coffin		Charlottetown
Joey	Gavthier		Charlottetown
Barry	Doucette		Charlottetown

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Rupert	Sweetapple	PEI Business Development	Constructeur de bateaux
Charlie	McGeoghegan		Constructeur de bateaux
John	Hughs	PEI Business Development	Constructeur de bateaux
Gordon	Campbell	Provincial Boat and Marine	Constructeur de bateaux
Jamie	Hustter	Hustters Fibreglass Boats	Constructeur de bateaux
Mark	Daucitte	Daucittes Boat Building	Constructeur de bateaux
Paul	Javes	Four Ports Marine	Constructeur de bateaux
Andy	Daucitte	Daucittes Boatbuilding	Constructeur de bateaux
Marc	MacDonald	North Shore Boats	Constructeur de bateaux
John	Simpson		Constructeur de bateaux
Earl C.	Deon		Constructeur de bateaux
Doug	Christie		Constructeur de bateaux
John	Boyd		Constructeur de bateaux
Harold P	Pottie		Constructeur de bateaux
Michael	Newell		Constructeur de bateaux
Kevin	Sponagh		Constructeur de bateaux
Ian	MacDonald		Constructeur de bateaux
Hector J.	Moore		Constructeur de bateaux

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 60 sur 75

**Liste des participants de la séance de consultations sur les bateaux de pêche
d'Antigonish**

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Rick	Jollymore		Antigonish
John	Rafuse		Antigonish
Everett	Langille		Antigonish
Alfred	Langille		Antigonish
Robert	Potrigrain		Antigonish
John	MacGillivray		Antigonish
Mary	Bowen		Antigonish
Kay	Wallace	Gulf NS Bonafide Fisherman's Association	Antigonish
Herman	Samson		Antigonish
Clifford	Elliott		Antigonish
Ruth	Colman		Antigonish
Ben	Casey		Antigonish
Charles	Elliott		Antigonish
Donnie	MacAskill		Antigonish
Brian	Stevens		Antigonish
Nellie Baker	Stevens		Antigonish
Clark	Stevens		Antigonish
Darren	Stevens		Antigonish
George	Zinuc		Antigonish
Earl	Deon		Antigonish
Truman	Joudis		Antigonish
Philip	Lynds		Antigonish
Ron	Heighton		Antigonish
Scott	Falconer		Antigonish
Roy	Peny		Antigonish
John	Simpson		Antigonish
Calvin	Mason		Antigonish
Harlan	Simpson		Antigonish
Shawn	Perry		Antigonish
Donnie	Ross		Antigonish
Colin	Smatt		Antigonish
R. Keith	Adams		Antigonish
Andrew	Kehoe		Antigonish
Paul	Kehoe		Antigonish
Pat	DeWolfe		Antigonish
Richard	Pace		Antigonish
Randy	Turner		Antigonish
Benjamin	Williams		Antigonish
Henry	VanBumel		Antigonish
Gary	Drake		Antigonish
Marcel	Aucoin		Antigonish
Pat	Phelan		Antigonish
Steve	MacInnis		Antigonish
Marc	MacDonald		Antigonish
Paul	Glifarl		Antigonish

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 61 sur 75

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Pete			Antigonish
Dale	Cooper		Antigonish
Randy	Boutin		Antigonish
Dewayne	Falconer		Antigonish
Raymond	Falconer		Antigonish
Curtis	Mutin		Antigonish
H	Pattae		Antigonish
Burnell	Jewer		Antigonish
Allan	Joram		Antigonish
Hugh A.	MacInnis		Antigonish
Doug	MacKenzie		Antigonish
Bill	Turner		Antigonish
Raymond	Carpenter		Antigonish
Albert	Julian		Antigonish
John	Dort		Antigonish
John	Boyd		Antigonish
Sam	Anderson		Antigonish
Roy	Patterson		Antigonish
W	Perry		Antigonish
Brenton	Adams		Antigonish
Ernest D.	Langille		Antigonish
John	Maite		Antigonish
Herbert	Harnier		Antigonish
Ron	Richard		Antigonish
Charlie	Parker		Antigonish
David	MacCarthy		Antigonish
Barry	Sutherland		Antigonish
Clint	MacKeil		Antigonish
Eugene	O'Leary		Antigonish
George	Boyle		Antigonish
Gordon	MacGregor		Antigonish
John	Baird		Antigonish
Edward	Baird		Antigonish
Byron	MacKinnon		Antigonish
Thomas A	Brown		Antigonish
Fraser	Shaw		Antigonish
Stuart	MacDonald		Antigonish
Peter	MacEachern		Antigonish
Al	Richard		Antigonish
Dale	Trenholm		Antigonish
Alonzo	Maclsaac		Antigonish
Tracy	MacCarthy		Antigonish
Graham	Ferguson		Antigonish
Hughs	MacDonald		Antigonish
Trevor	MacInnis		Antigonish
Andrew	Rankin		Antigonish
Doug	Boyd		Antigonish
Robert	Gale		Antigonish

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 62 sur 75

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
George	Henderson		Antigonish
Robert G.	Rankin		Antigonish
Eugene	Fortune		Antigonish
L Marie	MacDonald		Antigonish
Jason	MacDonald		Antigonish
Ken	Wadden		Antigonish
Philip	Sampson		Antigonish
Eugene	Soms		Antigonish
Cecil	Rankin		Antigonish
Doug	Craig		Antigonish
Jamie	Craig		Antigonish
Allan	Elliott		Antigonish
Gene	Gwling		Antigonish
Williard	Grover		Antigonish
Shaun	Dittipar		Antigonish
Kevin	Sponagle		Antigonish
Linde	Greening		Antigonish
Wayne	Richard		Antigonish
Tom	Kearse		Antigonish
Andrew	Schrader		Antigonish
Francis G	Boyd		Antigonish
Brian	Bond		Antigonish
Archie	MacKenzie		Antigonish
Cameron	MacKenzie		Antigonish
Doug	Christie		Antigonish
Howard	Munroe		Antigonish
Malcolm	MacDonald		Antigonish
Lorne	Heistiton		Antigonish
Jon	Nulhuiy		Antigonish
Michael	Boyd		Antigonish
Alex	MacEarhen		Antigonish
Ronald	Langille		Antigonish
Robert	Langille		Antigonish
John	Parson		Antigonish
David	Dwyer		Antigonish
R	Meley		Antigonish
James A. B.	Row		Antigonish
Roger	Trenholm		Antigonish
Sheldon	Trenholm		Antigonish
Blaise	Boyd		Antigonish
John	MacGeiling		Antigonish
Michael	Novak		Antigonish
Ray	Heighton		Antigonish
Gerard	MacDonald		Antigonish
Greg	Eugene		Antigonish
John	Gavin		Antigonish
Darrell	Neary		Antigonish
Albert	Williams		Antigonish

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 63 sur 75

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Hugh	MacDonald		Antigonish
Norman	Rhynold		Antigonish
Roland	Manoul		Antigonish
Ronald	Boyd		Antigonish
Bernard	Chisholm		Antigonish
David	MacDonald	Boats Ltd.	Antigonish
Ronald J	MacDonald		Antigonish
Wally	Brow		Antigonish
Michael	Fougere		Antigonish
Sterling	Heighton		Antigonish
Dustin	MacInnis		Antigonish
Gus	MacInnis		Antigonish
Clarence E	David		Antigonish
Glenn	Gillis		Antigonish
Wallace	Allen		Antigonish
Victor	Fleury		Antigonish
Bart	Brown		Antigonish
Wayne	Langille		Antigonish
Dave	MacCallum		Antigonish
David	Langille		Antigonish
Charles	Thompson		Antigonish
Brendan	Doyle		Antigonish
Claude	Côté		Antigonish
Bob	Robichaud		Antigonish
John	MacQuarrie		Antigonish
Paul	MacQuarrie		Antigonish

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 64 sur 75

**Liste des participants de la séance de consultations sur les bateaux de pêche de
Cheticamp**

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Adrian	MacKinnon		Cheticamp
Heath	Moor		Cheticamp
Brennan	Timmons		Cheticamp
Cliff	Aucoin		Cheticamp
Kenneth	Fraser		Cheticamp
Joe	Timmons		Cheticamp
Robert	Timmons		Cheticamp
Lenus	Aucoin		Cheticamp
Alexis	Poirier		Cheticamp
Leopold	Chiasson		Cheticamp
Leonard	Culoir		Cheticamp
Brian	Lararle		Cheticamp
Philip	Aucoin		Cheticamp
Maurice	Cormier		Cheticamp
David	Lefard		Cheticamp
Kay	Wallace	NSPC	Cheticamp
Michel	Poirier		Cheticamp
Allan Jones	MacDonald		Cheticamp
Kathleen	MacDonald		Cheticamp
John	Power		Cheticamp
J Leonard	LeBlanc		Cheticamp

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 65 sur 75

Liste des participants for the Clear Lake Outreach Fishing Vessel Outreach

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Peter	Timonin	Transports Canada	Clear Lake
Sandra	Hunter	Transports Canada	Clear Lake
Narendra	Mathur	Transports Canada	Clear Lake
Mansoor	Ahmed	Transports Canada	Clear Lake
Esther	Cunningham	Transports Canada	Clear Lake
Craig	Miller	Transports Canada	Clear Lake
Joanne	Jarecki	Transports Canada	Clear Lake
Larry	Gleeton	Transports Canada	Clear Lake
Allen	Williams	Transports Canada	Clear Lake
Dorai	Doraiswamy	Transports Canada	Clear Lake
Neil	Green	Transports Canada	Clear Lake
Ian	Campbell	Transports Canada	Clear Lake
Elisabeth	Bertrand	Transports Canada	Clear Lake
Rod	Nuttall	Fournisseur de cours de sécurité	Clear Lake
Greg	H. Brown		Clear Lake
Dan	Olafson	Westshore Marine & Power Products Inc.	Clear Lake
Brian	Whiteway		Clear Lake
Darcy	Yantz		Clear Lake
Garry	Gurke	Nueltin Fly-In Lodges Ltd.	Clear Lake
Henry	McKay	Bernes River Fishermen's Assoc.	Clear Lake
Harold	Disbrowe		Clear Lake
Sheldon	Willey		Clear Lake
Ray	Gensisky	Ray & Son Enterprises	Clear Lake
Alexander	Harrison	Pêcheur commercial	Clear Lake
John	Forse	Grandeur Houseboats Ltd.	Clear Lake
Jim	Zagozewski	Zag Fab	Clear Lake
David	Kirkness	Nation crie de Fisher River	Clear Lake
Bernie	Robertson	Guiding/Outfitting	Clear Lake
Mike	de Croix	Manitoba Labour Workplace Safety	Clear Lake
Dan	Olafson	Westshore Marine & Power Products Inc.	Clear Lake
Jim	Ticknor	Manitoba Lodges & Outfitters Association	Clear Lake
Barry	Wilson	Nation crie de Fisher River	Clear Lake
Vince	Crate	Nation crie de Fisher River	Clear Lake

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 66 sur 75

**Liste des participants de la séance de consultations sur les bateaux de pêche de
Rivière au Foin**

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Peter	Timonin	Transports Canada	Rivière au Foin
Narendra	Mathur	Transports Canada	Rivière au Foin
Craig	Miller	Transports Canada	Rivière au Foin
Joanne	Jarecki	Transports Canada	Rivière au Foin
Allen	Williams	Transports Canada	Rivière au Foin
Dorai	Doraiswamy	Transports Canada	Rivière au Foin
Neil	Green	Transports Canada	Rivière au Foin
Ian	Campbell	Transports Canada	Rivière au Foin
Elisabeth	Bertrand	Transports Canada	Rivière au Foin
Shawn	Buckley	Great Slave Tours	Rivière au Foin
Douglas	Buckley	Pêcheur commercial	Rivière au Foin
Henry	Villebrun	Fisherman	Rivière au Foin
Marius	McCallum	Fisherman	Rivière au Foin
Lionel	Rundle	Fisherman Federation	Rivière au Foin

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 67 sur 75

**Liste des participants de la séance de consultations sur les bateaux de pêche de
Saint John**

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Gavin	Insley	Transports Canada	Saint John
Lionel	Comeau	Transports Canada	Saint John
Melanie	Sonnenberg	Eastern Fishermen's Federation	Saint John
Klaus	Sonnenberg	GMFA	Saint John
Daniel	Ingalls	GMFA	Saint John
Greg	McDade	Fundy North	Saint John
Greg	Thompson	Fundy North	Saint John
Robin	Carter	Fundy Weir Fishermen's Association	Saint John
Bob	Cochrane	Fundy Weir Fishermen's Association	Saint John
Dan	Hatt	Fundy Weir Fishermen's Association	Saint John
O	Hawkins	Fundy Weir Fishermen's Association	Saint John
David	Thompson	Fundy North	Saint John
Vic	Hawkins	Seefish Inc	Saint John
Russell	Ingalls	GMFA	Saint John
Andy	Gallant		Saint John
Norman	Ferris	Fundy North	Saint John
Fred	Mailman	Fundy North	Saint John
Allan	Abbott	Fundy Weir Fishermen's Association	Saint John

**Liste des participants de la séance de consultations sur les bateaux de pêche de
Caraquet**

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Ronald	Michon		Caraquet
Jocelyn	Haché		Caraquet
Andre	Jean		Caraquet
Nicholas	Chiasson		Caraquet
Raynold	Haché		Caraquet
Gilbert	Therault		Caraquet
Rolland	Landry		Caraquet
Andre	Landry		Caraquet
Serge	Chiasson		Caraquet
Reyer	Blonehad		Caraquet
Bernard	Lantry		Caraquet
Gerald	Simon		Caraquet
Jean Claude	Lanteigue		Caraquet
Silles	Lanteigne		Caraquet
Claude	Lecoutr		Caraquet
Ernest	Stuart		Caraquet
Adrien	Giard		Caraquet
Arserie	Lomir		Caraquet
Theophile	Beaudie		Caraquet
Jean	Dugray		Caraquet

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 68 sur 75

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Lorenzo	Doiron		Caraquet
Armand	Maimulle		Caraquet
Richard	Primee		Caraquet
Jean Marc	Godin		Caraquet
A	Boudreau		Caraquet
Allan	Mallet		Caraquet
Jean-Marc	Roussel		Caraquet
Donald	Frigault		Caraquet
Reginald	Dione		Caraquet
Nancy	Ross		Caraquet
Joel	Gionet		Caraquet
Guy	Vienneau		Caraquet
Denis	Caervin		Caraquet
Breem	Mallet		Caraquet
Joseph	Mallet		Caraquet
Blairer	Roussel		Caraquet
Francois	Mallet		Caraquet
Mathias	Roussel		Caraquet
Marc	Ohrmon		Caraquet
Stéphane	Thériault		Caraquet
Eric	Paimpec		Caraquet
Athis	Gionet		Caraquet
Daniel	Landry		Caraquet
Odile	Mallet		Caraquet
Gaetan	Duguay		Caraquet
Jean-Francois	Girard		Caraquet
Guy	Aube		Caraquet
Kennedy	Lewis		Caraquet
Donald	Sutace		Caraquet
Charles	Boudreau		Caraquet
Louis	Doucet		Caraquet
Denis	Hache		Caraquet
Gilles	Godin		Caraquet
Marcel	Lanteigne		Caraquet
Martin	Ward		Caraquet
D	Mannuel		Caraquet
Jean-Eudos	Laroifur		Caraquet
Bernard	Haché		Caraquet
Pierre	Larocque		Caraquet
Valere	Beaudin		Caraquet
Mario	Guignard		Caraquet
Alfred	Plourde		Caraquet
Wilfred	Lanteigne		Caraquet
Michel	Chiasson		Caraquet
Edgar	Duguay	Ovatek Inc	Caraquet
Marcel	Godin	Ecole Des Peches N.-B.	Caraquet
Monique Anne	Morin	Ministere Agriculture, Peches & Aquaculture du NB	Caraquet
Roger	Ward Jr.	Administration portuaire Neguac	Caraquet

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 69 sur 75

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Daniel	Gionet		Caraquet
Michel P.	Chiasson		Caraquet
Serge	Hache	FRAPP	Caraquet
Gaston	Albert		Caraquet
Jean Guy	Mailleur		Caraquet
Vance	Doiron		Caraquet
Nomitien	Duguay		Caraquet
Abbe	Duguay		Caraquet
Jean Marc	Godin		Caraquet
Lloyd	LeBlanc		Caraquet
Richard	Haché		Caraquet
Roger	Aubé		Caraquet
Denis T.	Savoie		Caraquet
Donat	Blarehand		Caraquet
Marie	Chianin		Caraquet
Roger	Noel		Caraquet

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 70 sur 75

**Liste des participants de la séance de consultations sur les bateaux de pêche de
Thompson**

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Peter	Timonin	Transports Canada	Thompson
Narendra	Mathur	Transports Canada	Thompson
Esther	Cunningham	Transports Canada	Thompson
Inga	Thorsteinson	Transports Canada	Thompson
Craig	Miller	Transports Canada	Thompson
Larry	Gleeton	Transports Canada	Thompson
Allen	Williams	Transports Canada	Thompson
Neil	Green	Transports Canada	Thompson
Ian	Campbell	Transports Canada	Thompson
Marcel	Pronteau	Pêcheur commercial; Resource Harvest	Thompson
Gilbert	Pronteau	Pêcheur commercial; Resource Harvest	Thompson
James	Buck	Fisher River	Thompson
Leonard	Spence	Nelson House Fisherman's Association	Thompson
Conrad	Spence	Nelson House Fisherman's Association	Thompson
Norman	Spence	Nelson House Fisherman's Association	Thompson
Henry	Spence	Nelson House Fisherman's Association	Thompson
Glen	Francois	Nelson House Fisherman's Association	Thompson
Arthur	Grieves	Pêcheur et trappeur	Thompson
Walter E.	Nachbaur	South Indian Lake Fisherman Association	Thompson
Reg	Meade	Northern Association of Community Councils	Thompson
Larry	Karatchuk		Thompson
Cecil	Thorne	Fisherman	Thompson
Chris	Boe	Manitoba Hydro	Thompson
John	J Crait	Fisherman	Thompson
Gary	Sawisky	Manitoba Hydro	Thompson
Steven	Danyluk	Manitoba Conservation Operation	Thompson
Pierce	Roberts	Manitoba Conservation Operation	Thompson
Lyle	Saskowski	Manitoba Conservation Operation	Thompson
Don	Macdonald	Water Stewardship – Fisheries Manitoba	Thompson
Ron	Spence	Nelson House Fisheries	Thompson
Roslyn	Moore	Nelson House Fisheries	Thompson
Ron	Dysart	Nelson House Fisheries	Thompson
Stanley	Duck	Première nation de God's Lake	Thompson
Mike	Bourque	GRC – Thompson	Thompson
Al	Rivard	Northern Dev. Board	Thompson
Dean	Desjarlais	Northern Dev. Board	Thompson
Leon	Benson	FFMC	Thompson
Warren	Mallett	Mallett	Thompson
Ernest	Bittern	Split Lake	Thompson
Robert	Spence	Split Lake Fisheries	Thompson
Jeff	Champea		Thompson
Dale	Jonasson	Manitoba Hydrdo	Thompson
Norman	Campbell	N. Campbell Fisheries	Thompson
Riley	Spence	Nelson House Fisheries	Thompson
Harry	Spence	Nelson House Fisheries	Thompson

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 71 sur 75

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Jonathon	Saunders	Split Lake	Thompson

**Liste des participants de la séance de consultations sur les bateaux de pêche de
Vancouver**

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Ross	Hickling	Transports Canada	Vancouver
Kevin	Monahan	Transports Canada	Vancouver
Gina	Vohansen	Fish Safe	Vancouver
Brian	Lewis	Transportation Safety Board	Vancouver
Pat	Newhouse	Canadian Welding Bureau	Vancouver
Rodney	Philippson		Vancouver
Ron	Bridden	J.S. McMillan Fisheries	Vancouver
Alex	Brydon	Merlion Marine Services	Vancouver
Bill	Duncan	Native Brotherhood	Vancouver
Joe	Bauer	B.C. Council of Professional Fish Harvesters	Vancouver
Ralph	Marwood	N.D.A Marine Design Associates	Vancouver
Grant	Brandlman	Robert Allan Ltd.	Vancouver
Steve	Davis	Fraser River Port Authority	Vancouver
Dan	Huang	Environnement Canada	Vancouver
Jon	Twidale	DBC Marine Safety	Vancouver
Laura	Lebert	Mustang Survival Corp.	Vancouver
Glenn	Budden	F.V.O.A	Vancouver
Bob	Hall	Canadian Fishing	Vancouver
Kent	Hillman	Can Fish	Vancouver
Bruce	Logan	UFAWU-CAW	Vancouver
Alanna	Nadeau	WCB of BC	Vancouver
Mike	Ross	WCB of BC	Vancouver
Tony	Kasprzak	Transports Canada	Vancouver

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 72 sur 75

**Liste des participants de la séance de consultations sur les bateaux de pêche de
Yarmouth**

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Capt.	Nickerson		Yarmouth
Linde	Greening		Yarmouth
Allen	Holmes		Yarmouth
Bob	Robichaud	Environnement Canada	Yarmouth
Reagh	Oliver		Yarmouth
Joel	Comeau		Yarmouth
Norman	Comeau		Yarmouth
Richard	Nicduer		Yarmouth
Daniel	Miller		Yarmouth
Laurence	Cook		Yarmouth
Peter	Van Buskirk		Yarmouth
Jim	Fraelic		Yarmouth
Brian	Everett		Yarmouth
Bill	Williams		Yarmouth
Dale	Richardson		Yarmouth
Larry	Sears		Yarmouth
Robert	Rogers		Yarmouth
Bill	Wallace		Yarmouth
James A.	Bower		Yarmouth
Chesley	d'Entremont		Yarmouth
Harland	Martell		Yarmouth
Bob	Newell		Yarmouth
Bill	Newell		Yarmouth
Alton	Doucette		Yarmouth
Ruben	Doucette		Yarmouth
Cory	Nickerson		Yarmouth
Victor	Wolfe		Yarmouth
Neil	Deveau		Yarmouth
Ashton	Spinney		Yarmouth
Elie	Pothier		Yarmouth
Tim	Gilbert		Yarmouth
Ralph J.	d'Entremont		Yarmouth
Harry	Devine		Yarmouth
Carl	Bourgent		Yarmouth
David	Oliver		Yarmouth
Bruce	Doucette		Yarmouth
Bob	Allen		Yarmouth
Gary	Saulnies		Yarmouth
Donald	Comeau		Yarmouth
Stewart	Sweeney		Yarmouth
Brian	Amriault		Yarmouth
Bernie	Boudreau		Yarmouth
Robert	Matfield		Yarmouth
Kemp	Stanton		Yarmouth
Stanley	Stanton		Yarmouth

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 73 sur 75

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Leon	Cottreau		Yarmouth
Roy	Leblanc		Yarmouth
André E	Cottreau		Yarmouth
Philip	Pothier		Yarmouth
Donald	Boudreau		Yarmouth
Glenn	Leblanc		Yarmouth
Wayne	Savlnier		Yarmouth
Joey	Savlnier		Yarmouth
Roy	Devihher		Yarmouth
Trevor	Cushing		Yarmouth
Shawn	Nickerson		Yarmouth
Andrew	Nickerson		Yarmouth
Larry	Walker		Yarmouth
Wyle	Walker		Yarmouth
Cameron	Davis		Yarmouth
Roger	Thamos		Yarmouth
Shaun	d'Entremont		Yarmouth
Earl	Jacquard		Yarmouth
James	Saulnier		Yarmouth
Carroll	Saulnier		Yarmouth
Herman	Saulonir		Yarmouth
Shawn J.	Doucette		Yarmouth
John A.	Doucette		Yarmouth
Terry	Saulnier		Yarmouth
Andy	Saulnier		Yarmouth
Gregory	Surette		Yarmouth
Ricky	Saulnier		Yarmouth
Peter	Muise		Yarmouth
Cecil	DeVille		Yarmouth
Brad	Atkinson		Yarmouth
Sheldon	O'Connell		Yarmouth
Vernon	Stuart		Yarmouth
Stan	Comeau		Yarmouth
Tim	LeBlanc		Yarmouth
Robert	Cottreau		Yarmouth
Valine	Boudreau		Yarmouth
Larry	Whynot	Native Council Nova Scotia	Yarmouth
Regan	Robitaille		Yarmouth
Leroy M.	d'Entremont		Yarmouth
Joef	d'Entremont		Yarmouth
Jason	Jackson		Yarmouth
Robert	Jackson		Yarmouth
Steven	Maillet		Yarmouth
Raymond	Maillet		Yarmouth
Terry L.	Farnsworth		Yarmouth
Craig	Button		Yarmouth
Jules-Leo	d'Entremont		Yarmouth
Ella	Smith		Yarmouth

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 74 sur 75

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Reagh	Oliver		Yarmouth
Roger C.	Tidd		Yarmouth
Daniel	Comeau		Yarmouth
Fred	Horner		Yarmouth
Raymond F.	Deveau		Yarmouth
Robert	Jackson		Yarmouth
Ronny	Saul		Yarmouth
Clifton	Thurber		Yarmouth
Austin	Leigh		Yarmouth
Colin	Babin		Yarmouth
Jr.	Jacquard		Yarmouth
John	Levy		Yarmouth
Leigh	Hiton		Yarmouth
Alton	MacKay		Yarmouth
Larry	Whynot	Mime J Seafoods Ltd.	Yarmouth
Neil	LeBlanc	LeBlanc Bros. Boatbuilders	Yarmouth

**Liste des participants de la séance de consultations sur les bateaux de pêche de
London**

Ian Campbell	SMTC, Ottawa
Barry Cull	SMTC, Bureau de Sarnia
Mike Dua	SMTC, Bureau de Sarnia (gestionnaire)
Ray Krick	SMTC, Bureau de Sarnia (directeur régional)
Milfurd Purdie	Purdie Fisheries, Point Edward
Ron Harvey	Ontario Commercial Fisheries Assoc.
Antonio Figliomeni	Figliomeni Fishery
Paul Adregra	Four brothers Fishing Co. Ltd.
Craig Martin	Canadian Welding Bureau (Mississauga)
John Cook	L.R. Jackson Fisheries, Port Stanley

Prénom	Nom	Organisme	Consultation
Stacey	Merrit		Halifax Boatbuilders
Adam	Merritt		Halifax Boatbuilders
David	MacDonald		Halifax Boatbuilders
Peter	Hogan		Halifax Boatbuilders
Bernard	Stockley		Halifax Boatbuilders
Blair	Hunter		Halifax Boatbuilders
Reggie	Amadio		Halifax Boatbuilders
George	Waite		Halifax Boatbuilders
Pat	Phelan	NS Boatbuilder's Association	Halifax Boatbuilders
Harland	Martell		Halifax Boatbuilders
Wade	Halden		Halifax Boatbuilders
Alan	Milne	Transports Canada	Halifax Boatbuilders
Will	Vickery	Transports Canada	Halifax Boatbuilders
John	Dalziel	Transports Canada	Halifax Boatbuilders
Thomas	Jelleau		Halifax Boatbuilders

**Compte rendu des consultations tenues en 2005 sur le Règlement sur
la sécurité des bateaux de pêche**

11 août 2005

Page 75 sur 75

**Liste des participants de la séance de consultations sur les bateaux de pêche de
Rimouski**

Anderson, Guy Transports Canada	Leclerc, Bernard Transports Canada	Boudreau, Jn-Sébastien Meridien Maritime	Cotton, Allen Ass.capt.prop.Gaspésie
Aubut, Réjean Transports Canada	Marcoux, Antonin Transports Canada	Boudreau, Julien Ass.pêcheurs prop.IDM	Couillard, Yvon Ass.capt.prop.Gaspésie
Beaudoin, Robert Transports Canada	Rondeau, Guy Transports Canada	Boulay, Alcide, Ass. morutiers trad.Gaspésie	Deraspe, Mario Ass.pêcheurs prop.IDM
Bélanger, Denis Transports Canada	Théoret, Serge Transports Canada	Bourgeois, Yves MAPAQ	Deraspe, Rémi R.D.Lamineur
Bertrand, Élisabeth Transports Canada		Breton, Bernard TSB	Desbois, Bertrand Dist.Bertrand Desbois
Bérubé, Patrick Transports Canada	Anglehard, Roland Pêcherie Jean-Réal	Breton, Luc IMQ	Dorion, Émilien 9102-4299 Québec
Blouin, Alain Transports Canada	Arseneau, Cédric CSMOPMQ	Chevarie, Jérôme Ass.pêcheurs prop.IDM	Doucet, René Lucien Doucet & Fils
Campbell, Ian Transports Canada	Arseneault, Line R.D. Lamineur	Chouinard, Yan Fisher	Doucet, Richard Lucien Doucet & Fils
Dion, Claude Transports Canada	Audet, André DFO	Cormier, Danka Centre spécialisé pêches	Dupuis, Dan Ass.capt.prop.Gaspésie
Fecteau, Robert Transports Canada	Basque, Joanne Gaspé Band Council	Cormier, Marcel Regr.pêcheurs prof.IDM	Dupuis, Mario Fisher
Gaudreau, Alain Transports Canada	Bernier, Harold B.E.S. Marine	Côté, Charles-Marie 9055-3389 Québec Inc.	Fortin, David Bleu Marine Services
Godin, André Transports Canada	Bouchard, Camil Ent.Mar. Bouchard	Côté, Christian Consultant	Fortin, Lydia,Ass. morutiers trad.Gaspésie
Fraser, Georges,Ass. pêcheurs crevettes Matane	Larocque, Jacques Ass.pêcheurs cotiers de St-Godefroi	Noël, Michel Comm. Scol. Îles	Servant, Denis Consultant
Gendron, Marie-Hélène Équip.survie maritime	Lavoie, Roland	Ouellet, Vincent DFO	St-Pierre, Serge IMQ
Gosselin, Claude Pêcheries Clarissa	Leblanc, Camil Entr. Léo Leblanc	Paquet, Bernard CSST	Synnott, Herman GESGAPEGIAR band
Hubert, Martin Crevettes du golfe	Lemieux, Pierre Entr. Pierre Lemieux	Paradis, Jean-Claude 1 ^{re} Nation Malécite Viger	Tremblay, Rémy IMQ
Joncas, Jeannot Ass.capt.prop.Gaspésie	Loubert, Stéphane Forillon shipyard	Parent, Robert Pêcheries du Bic	Vigneau, Gilles Regr.pêcheurs prof.Iles
Joncas, Jimmy Polynor Consult	Martel, Jean-François Regr.pêcheurs. Sud Gaspésie	Roberts, Charly	Vigneau, Serge MAPAQ- IDM
Journeault, Michel Matane shipyard	McNeil, Éric Entr. Électricité JMN	Roy, Marcel	
Landry, Gabrielle F.P.S.H.Q.	Nadeau, Jean-Marc DFO	Sauvé, Gérald CSST	
Langellée, Éric Centre spécialisé pêches	Nadeau, Paul Ass.pêcheurs Basse Côte Nord	Sénéchal, Yvon Welder	