



Recommandation M08-04 du BST

Conception et construction des bateaux de pêche naviguant dans les glaces

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada recommande que le ministère des Transports inclue dans l'avant-projet de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* des mesures adéquates pour assurer que tous les bateaux de pêche naviguant dans les glaces – incluant ceux qui participent à la chasse au phoque – ont une structure convenant à leur milieu opérationnel.

Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime	M08M0010
Date à laquelle la recommandation a été émise	26 novembre 2008
Date de la dernière réponse	Décembre 2022
Date de la dernière évaluation	Mars 2023
Évaluation de la dernière réponse	Attention en partie satisfaisante
État du dossier	Actif

Résumé de l'événement

Le matin du 29 mars 2008, le petit bateau de pêche *L'Acadien II*, avec six membres d'équipage à bord, a chaviré à 18 milles marins au large de l'île du Cap Breton (Nouvelle-Écosse) alors qu'il était remorqué à travers les glaces par le brise-glace léger NGCC *Sir William Alexander*. Deux membres d'équipage ont rapidement été secourus par un autre petit bateau de pêche. Plusieurs heures plus tard, les corps de trois membres d'équipage ont été récupérés dans le bateau renversé par des techniciens de recherche et sauvetage du ministère de la Défense nationale. Un membre d'équipage a été porté disparu et est présumé mort.

Le Bureau a formulé une recommandation de sécurité le 26 novembre 2008.

Justification de la recommandation

En 2005, environ 1800 bateaux participaient à la chasse, tous d'une longueur inférieure à 19,81 m. Selon les permis délivrés en 2007, on estime qu'un nombre similaire de bateaux ont participé à la saison de 2008. Généralement, ces bateaux ne sont ni conçus ni construits pour

naviguer dans les glaces. Ces bateaux sont prévus pour la navigation en eaux libres et sont armés temporairement pour la chasse, et leurs coques, leurs arbres, leurs hélices ainsi que leurs gouvernails sont rarement renforcés pour la navigation dans des eaux recouvertes de glaces. De plus, sans une puissance et un déplacement suffisants pour la navigation dans les eaux recouvertes de glaces, ces bateaux sont susceptibles d'être coincés dans les glaces et de subir des avaries.

Le Bureau voit d'un bon œil que Transports Canada effectue des consultations publiques pour l'élaboration du nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* et des Normes de construction des bateaux de pêche commerciaux. Les nouveaux bateaux de pêche de plus de 9 mètres de longueur qui naviguent dans des eaux recouvertes de glaces devront être conçus et construits adéquatement. Cependant, le Bureau est préoccupé parce que cela n'inclura pas tous les bateaux existants; par exemple, en 2005, 58 % des bateaux participant à la chasse au phoque mesuraient moins de 10,7 m de longueur.

Comme les bateaux existants sont probablement majoritaires dans l'industrie de la chasse au phoque, le niveau de risque actuel subsiste. En conséquence, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports inclue dans l'avant-projet de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* des mesures adéquates pour assurer que tous les bateaux de pêche naviguant dans les glaces – incluant ceux qui participent à la chasse au phoque – ont une structure convenant à leur milieu opérationnel.

Recommandation M08-04 du BST

Réponses et évaluations antérieures

Février 2009 : réponse de Transports Canada

Dans sa lettre du 24 février 2009, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités s'est dit d'accord avec l'intention générale de la recommandation.

Il a noté que la responsabilité relative à la construction du bâtiment et à son exploitation sûres revient au concepteur ou au constructeur et éventuellement au propriétaire ou au capitaine du bâtiment. La navigation dans des eaux couvertes de glace nécessite de la prudence, et faire marche arrière dans une glace dense est une opération spécialisée.

Dans sa réponse, Transports Canada a indiqué qu'il élabore un nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* qui contient des dispositions révisées régissant les bateaux de pêche susceptibles de naviguer dans des eaux encombrées de glace. Les dispositions qui portent sur la structure des bâtiments s'appliqueront aux bâtiments neufs ou modifiés. Elles s'appliqueront également, en fonction du risque, aux bâtiments existants, dans la mesure où cela est raisonnable et possible. Ces dispositions s'appliqueront aux bâtiments d'une longueur supérieure à 9 m et devraient être publiées dans la *Gazette du Canada*, Partie I, au printemps 2010.

Lors d'une réunion de suivi, TC a laissé savoir que le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* comprendra des dispositions qui s'appliquent aux bateaux de moins de 9 m qui sont susceptibles de naviguer dans des eaux recouvertes de glace. Un document d'information de consultation publique portant sur l'ébauche du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*, qui s'applique aux bateaux de pêche de moins de 24 m, et un document de consultation sur les *Normes de construction des petits bateaux*, TP 1332, ont été rendus disponibles lors de la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien qui s'est tenue en avril 2009. Dans le document d'information, on dit qu'un bateau de pêche ne doit pas entreprendre un voyage dans des eaux recouvertes de glace à moins que la coque du bateau n'ait été conçue ou suffisamment renforcée pour résister aux dommages par suite des conditions prévues. Les bateaux existants doivent être conformes aux exigences de conception et de construction du TP 1332, dans la mesure où cela est raisonnable et possible. Dans le document de consultation sur le TP 1332, on dit que la coque des bateaux doit être renforcée si l'on prévoit exploiter le bateau dans des eaux où la présence de glace exige des manœuvres extraordinaires afin d'éviter des dommages à la coque.

Juin 2009 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* contiendra des dispositions relatives à la structure des bateaux de pêche de moins de 24 m de longueur qui naviguent dans des eaux couvertes de glace. Toutefois, les bateaux de pêche existants, dont un grand nombre sont de moins de 15 tonnes de jauge brute et qui n'auraient pas auparavant fait l'objet d'une inspection, n'ont qu'à s'y conformer dans la mesure où cela est raisonnable et possible. TC a indiqué que les dispositions « dans la mesure où cela est raisonnable et possible » peuvent s'appliquer par suite d'une évaluation en fonction des risques au cas par cas. Toutefois, si le propriétaire du bâtiment peut prouver que les coûts des modifications sont tels qu'il n'est pas raisonnable ni pratique de modifier le bâtiment, le ministre peut prendre des mesures comme imposer des restrictions d'exploitation au bâtiment.

Les nouveaux bâtiments bénéficieront des dispositions du règlement proposé, mais les risques associés aux bâtiments existants pourront être considérablement réduits si les dangers sont bien identifiés, si les risques sont bien évalués et si des mesures correctives, comme la modification et le renforcement de la coque, sont prises pour ces bâtiments.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Mars 2010 : réponse de Transports Canada

TC a indiqué en mars 2010 qu'il procédait à l'élaboration d'un nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* qui inclura des dispositions révisées concernant les bateaux de pêche susceptibles de naviguer dans des eaux encombrées de glace. Les dispositions qui portent sur la structure des bâtiments s'appliqueront aux bâtiments neufs ou modifiés, en fonction du risque, et dans la mesure où cela est raisonnable et possible. Ces dispositions sont applicables aux bateaux de plus de 9 m de longueur.

Le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé fera l'objet d'une prépublication dans la *Gazette du Canada*, Partie I, au cours du quatrième trimestre de 2011.

Mars 2010 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Si les mesures proposées par TC sont entièrement mises en œuvre, et si les mesures peuvent s'appliquer « dans la mesure où cela est raisonnable et possible » par suite d'une évaluation en fonction des risques au cas par cas, les risques associés aux bâtiments existants pourraient être atténués considérablement.

Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Décembre 2010 : réponse de Transports Canada

En décembre 2010, TC a indiqué qu'il élaborait un nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* qui contient des dispositions révisées régissant les bateaux de pêche susceptibles de naviguer dans des eaux encombrées de glace. Les dispositions qui portent sur la structure des bâtiments s'appliqueront aux bâtiments neufs ou modifiés et aux bâtiments existants, en fonction du risque, et dans la mesure où cela est raisonnable et possible. Ces dispositions s'appliquent aux bâtiments mesurant plus de 9 m de longueur. Le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé fera l'objet d'une prépublication dans la *Gazette du Canada*, Partie I, au cours du deuxième trimestre de 2012.

Mars 2011 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

S'il n'est pas pratique de les modifier, les bateaux existants pourraient bénéficier d'une clause d'antériorité et être exemptés de l'application du Règlement. En outre, un total de 6195 bateaux de pêche immatriculés mesurant moins de 9 m de longueur seront exemptés de cette exigence. Toutefois, si les mesures proposées par TC sont entièrement mises en œuvre, et si les mesures peuvent s'appliquer « dans la mesure où cela est raisonnable et possible » par suite d'une évaluation en fonction des risques au cas par cas, les risques associés aux bâtiments existants pourraient être atténués considérablement.

Par conséquent, le Bureau estime encore que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Décembre 2011 : réponse de Transports Canada

Dans sa proposition de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*, Transports Canada (TC) a inclus des dispositions sur les bateaux de pêche susceptibles de naviguer dans des eaux couvertes ou recouvertes de glace. Les dispositions, qui touchent la structure des bateaux, s'appliqueront aux navires neufs ou modifiés ainsi qu'aux bâtiments existants lorsque cela est possible et raisonnable compte tenu des risques. Les dispositions ne s'appliquent qu'aux bateaux de 9 m ou plus de longueur.

Le Règlement couvrira aussi certaines exigences en matière d'environnements de navigation.

La proposition de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* devrait être publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada* au cours du 2^e trimestre de 2013.

La réponse de TC faisait partie d'un plan d'action du gouvernement à la suite du naufrage de *L'Acadien II*. Ce plan d'action comprenait des mesures de sécurité devant être prises par les propriétaires de bateaux et par la Garde côtière canadienne (MPO), dans le cadre d'une politique qui a été mise en vigueur l'année dernière.

Mars 2012 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

S'il n'est pas possible d'apporter des modifications, les navires peuvent être soustraits à ces exigences. Par ailleurs, plus de 6 000 bateaux de pêche immatriculés ne seront pas assujettis à la proposition de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*, car ils mesurent moins de 9 m.

Toutefois, les bateaux de moins de 9 m doivent respecter le *Règlement sur les petits bâtiments* et les *Normes de construction pour les petits bâtiments* (TP 1332), dont un passage précise ce qui suit : « La coque d'un bâtiment autre qu'une embarcation de plaisance est renforcée s'il est prévu d'utiliser celui-ci dans des eaux où la présence de glace nécessite, de la part du bâtiment, des manœuvres exceptionnelles pour éviter qu'elle soit endommagée. » Compte tenu de cette disposition, l'exploitant doit réaliser une analyse rétrospective si le navire a déjà navigué dans les glaces. La proposition de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* fera référence au document TP 1332.

Par conséquent, l'entrée en vigueur du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* ne réduira pas de façon significative les risques associés à l'exploitation d'un navire de pêche dans les eaux couvertes ou recouvertes de glace. Malgré les actions proposées par TC, certains bateaux de pêche dont la coque n'a pas été renforcée pourront continuer de naviguer dans les glaces – tout particulièrement les navires utilisés pour la chasse aux phoques.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Décembre 2012 : réponse de Transports Canada

Compte tenu des précisions et des renseignements fournis ci-dessous, Transports Canada juge que sa réponse à la recommandation devrait être ramenée à Satisfaisante en attendant l'adoption des nouveaux règlements.

Le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* de Transports Canada contiendra des dispositions relatives aux bateaux de pêche susceptibles de naviguer dans des eaux couvertes de glace. Les dispositions qui portent sur la structure des bâtiments s'appliqueront aux bâtiments neufs ou modifiés et viseront tous les bateaux de pêche.

Les bateaux de pêche de moins de 9 m ne sont pas exemptés et doivent satisfaire au *Règlement sur les petits bâtiments* qui exige que la coque des bateaux (autres que les embarcations de plaisance) soit renforcée si l'on prévoit exploiter le bateau dans des eaux où la présence de

glace exigera des manœuvres extraordinaires afin d'éviter des dommages à la coque. Dans les deux règlements, aucun bateau existant ne bénéficie d'une clause d'antériorité. Les éléments de sécurité critiques, comme la solidité de la coque, doivent satisfaire aux exigences ou démontrer un niveau de sécurité équivalent.

Le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé devrait être l'objet d'une prépublication dans la *Gazette du Canada*, Partie I, au cours du 1^{er} trimestre de 2014.

L'exigence portant sur la conception et la construction des navires est conditionnelle à l'utilisation prévue et tient compte des charges maximales prévues. L'exploitation d'un bâtiment dans des conditions où les charges sont plus élevées que celles prévues ou supérieures aux charges maximales en raison de mauvaises manœuvres ou de facteurs extérieurs imprévus comme des conditions environnementales exceptionnelles, le soutien technique, etc., relève du représentant autorisé et du capitaine du bateau.

En vertu de l'article 106 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, le représentant autorisé du bâtiment doit élaborer des procédures qui assurent l'exploitation sécuritaire du bâtiment. L'article 109 de la Loi stipule que le capitaine d'un bâtiment doit prendre toutes les mesures utiles pour assurer la sécurité du bâtiment et des personnes qui sont à son bord ou qui le chargent ou déchargent lorsqu'elles utilisent l'équipement à bord.

Des exigences sur la solidité ne pourront pas régler le problème de sécurité qui a mené à la publication de cette recommandation; elles doivent être accompagnées de méthodes d'exploitation appropriée des navires dans des eaux couvertes de glace. La réponse de TC fait partie d'un plan d'action du gouvernement qui a été lancé à la suite de l'accident et qui comprend des mesures d'exploitation sécuritaires qui doivent être adoptées par les propriétaires. La politique MPO-GCC sur le déglacage, la politique sur le remorquage des bâtiments et la gestion de la pêche des phoques doivent être évaluées de concert avec les recommandations et les mesures prises par le MPO et la GCC. Le *Plan 2011-2015 de gestion intégrée de la chasse au phoque de l'Atlantique* indique une tendance à la baisse et une réduction draconienne des activités de chasse au phoque depuis la création du rapport et du rapport précédent.

En 2010, environ 390 personnes ont participé à la chasse au phoque dans le Canada atlantique. Il s'agit d'une baisse considérable par rapport à 2009, alors que l'on comptait 1 755 participants actifs. Parallèlement, le nombre de bâtiments actifs a chuté à 106 en 2010, alors qu'il était de 540 l'année précédente.

Mars 2013 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Le BST reconnaît que les risques associés à l'exploitation des petits bateaux de pêche sur des eaux couvertes de glace sont réduits à mesure que le nombre de bateaux exploités diminue. Le BST reconnaît en outre que les mesures suivantes visaient à atteindre l'objectif de la recommandation :

- Le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* de Transports Canada contiendra des dispositions relatives aux bateaux de pêche susceptibles de naviguer dans des eaux couvertes de glace.
- Les bateaux qui ne sont pas visés par le *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* sont régis par le *Règlement sur les petits bâtiments*.
- Tant les bâtiments neufs qu'existants doivent être conformes aux exigences de construction des bateaux de pêche susceptibles de naviguer dans des eaux recouvertes de glace.
- Aucun bateau de pêche ne pourra bénéficier d'une clause d'antériorité.
- La responsabilité de reconnaître les risques liés à la navigation dans des eaux couvertes ou recouvertes de glace et d'exploiter leur bâtiment avec diligence est confiée aux représentants autorisés (propriétaires et exploitants).

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote de nouveau une **intention satisfaisante**.

Novembre 2013 : réponse de Transports Canada

En novembre 2013, Transports Canada a mentionné qu'il était en train « d'élaborer le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* ».

La phase 1 du règlement proposé inclut la révision des dispositions relatives aux bateaux de pêche qui peuvent naviguer dans les eaux recouvertes de glace. Les dispositions qui portent sur la structure des bâtiments s'appliqueront aux bâtiments neufs ou modifiés et viseront tous les bateaux de pêche.

Les bateaux de pêche de moins de 9 m ne sont pas exemptés et doivent satisfaire au *Règlement sur les petits bâtiments*, qui exige que la coque des bateaux (autres que les embarcations de plaisance) soit renforcée si l'on prévoit exploiter le bateau dans des eaux où la présence de glace nécessite des manœuvres extraordinaires afin d'éviter des dommages à la coque. Dans les deux règlements, aucun bateau existant ne bénéficie d'une clause d'antériorité. Les éléments de sécurité critiques, comme la solidité de la coque, doivent satisfaire aux exigences ou démontrer un niveau de sécurité équivalent.

La phase 1 du nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé devrait être prépubliée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au cours du deuxième trimestre de 2014. L'achèvement de la phase 1 devrait entraîner la clôture de la présente recommandation.

L'exigence portant sur la conception et la construction des navires est conditionnelle à l'utilisation prévue et tient compte des charges maximales prévues. L'exploitation d'un bâtiment dans des conditions où les charges sont plus élevées que celles prévues ou supérieures aux charges maximales en raison de mauvaises manœuvres ou de facteurs extérieurs imprévus comme des conditions environnementales exceptionnelles, le soutien technique, etc., relève du représentant autorisé et du capitaine du bateau.

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (article 106) rend le représentant autorisé du bateau responsable d'élaborer des procédures relatives à la sécurité de l'exploitation du bateau. À l'article 109, la Loi rend le

capitaine du bateau responsable de prendre toutes les mesures raisonnables pour assurer la sécurité du bâtiment et des personnes qui se trouvent à bord ou qui en effectuent le chargement ou le déchargement en se servant de son équipement.

Des exigences sur la solidité ne pourront pas régler le problème de sécurité qui a mené à la publication de la présente recommandation; elles doivent être accompagnées de méthodes d'exploitation appropriée des navires dans des eaux couvertes de glace. La réponse de TC faisait partie d'un plan d'action présenté par le gouvernement à la suite de l'accident et qui incluait des mesures d'exploitation sécuritaires que les propriétaires devaient prendre. La politique de la Garde côtière canadienne de Pêches et Océans Canada concernant le soutien en matière de déglacage, la politique relative au remorquage des bateaux et la gestion de la pêche du phoque doivent par conséquent être évaluées de concert avec les recommandations et les mesures prises par la GCC du MPO. Le Plan 2011–2015 de gestion intégrée de la chasse au phoque de l'Atlantique indique une tendance à la baisse et une réduction draconienne des activités de chasse au phoque depuis la création du rapport et du rapport précédent, qui mentionnait que : « En 2010, environ 390 personnes ont participé à la chasse au phoque dans le Canada atlantique. Il s'agit d'une baisse considérable par rapport à 2009, où l'on comptait 1755 participants actifs. Parallèlement, le nombre de bâtiments actifs a chuté à 106 en 2010, alors qu'il était de 540 l'année précédente. »

Mars 2014 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Il y a plus de cinq ans que le BST a publié la présente recommandation. La réponse de TC n'a pas fourni de nouveaux renseignements de fond ou de justification du retard prolongé dans la promulgation de ce nouveau règlement.

Étant donné que le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé devrait maintenant être prépublié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au cours du deuxième trimestre de 2014, le Bureau estime toujours que la réponse à la recommandation dénote une **intention satisfaisante**.

Décembre 2014 : réponse de Transports Canada

Dans sa réponse, Transports Canada réitère l'information fournie dans sa réponse de novembre 2013 qui portait sur les responsabilités du représentant autorisé et du propriétaire du navire conformément à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et la prise en considération des diverses mesures opérationnelles comme le déglacage, le remorquage et la gestion de la pêche aux phoques. La réponse indique également que :

Transports Canada élabore actuellement le projet de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*. La phase 1 du règlement proposé inclut la révision des dispositions pour les bateaux de pêche qui peuvent naviguer dans les eaux recouvertes de glace. Les dispositions qui portent sur la structure des bâtiments s'appliqueront aux bâtiments neufs ou modifiés et viseront tous les bateaux de pêche.

Les bateaux de pêche de moins de 9 m de long ne sont pas exemptés – dans le cadre de la phase 2 du nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*

proposé, ils devront se conformer au *Règlement sur les petits bâtiments* qui exige que les bateaux (autres que les embarcations de plaisance) soient renforcés si l'on envisage de les exploiter dans des eaux où la présence de glace nécessite des manœuvres extraordinaires afin d'éviter des dommages à la coque. Dans les deux règlements, aucun bateau existant ne bénéficie d'une clause d'antériorité. Les éléments de sécurité critiques, comme la solidité de la coque, doivent satisfaire aux exigences ou démontrer un niveau de sécurité équivalent.

La phase 1 du nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* proposé devrait être l'objet d'une publication préalable dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada* au 1^{er} trimestre de 2015. L'achèvement de la phase 1 devrait entraîner la clôture de la présente recommandation.

La phase 2, qui sera développée après l'achèvement de la phase 1, visera à abroger ce qui restera du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* et à remplacer le tout par ce qui constitue actuellement les parties 2, 3 et 4 du projet de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*. La phase 2 mènera à l'application des exigences proposées relativement à la construction.

L'exigence portant sur la conception et la construction des navires est conditionnelle à l'utilisation prévue et tient compte des charges maximales prévues. L'exploitation d'un bâtiment dans des conditions où les charges sont plus élevées que celles prévues ou supérieures aux charges maximales en raison de mauvaises manœuvres ou de facteurs extérieurs imprévus comme des conditions environnementales exceptionnelles, le soutien technique, etc., relève du représentant autorisé et du capitaine du bateau.

Mars 2015 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)

La réponse de TC de 2014 comprenait peu de nouveaux renseignements de fonds. Étant donné que les bateaux nouveaux et existants doivent se conformer aux dispositions de construction visant les bateaux de pêche susceptibles de naviguer dans des eaux prises par les glaces, les risques associés à l'exploitation dans la glace ne seront pas considérablement atténués tant que le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* n'entrera pas en vigueur.

En 2009, TC avait indiqué que ce règlement ferait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au printemps de 2010. Si les mesures proposées sont raisonnables, les reports de mise en œuvre ne le sont pas.

L'absence continue de progression dans la mise en œuvre des mesures proposées justifie aujourd'hui le changement de la cote d'évaluation à **attention non satisfaisante**.

Février 2016 : réponse de Transports Canada

Les modifications proposées à la réglementation régissant les bateaux de pêche devraient permettre de remédier aux préoccupations du BST lorsque toutes les phases auront été mises en œuvre, puisque l'exploitation de bateaux de pêche dans les eaux recouvertes de glace sera alors encadrée. La phase 1 sera publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* dès que possible. TC informera le BST de la date de publication dès qu'elle sera confirmée.

Le BST a été avisé par la suite que le *Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* avait été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 6 février 2016.

Mars 2016 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)

La phase 1 du *Règlement modifiant le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* a été publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 6 février 2016. La phase 1 englobe la mise à jour des exigences actuelles relatives à l'équipement de sécurité et à la stabilité des bâtiments de même que l'introduction d'exigences relatives à des procédures d'exploitation sécuritaires pour les bateaux de pêche. On prévoit que la phase 2 mettra à jour les exigences actuelles en matière de construction des petits bâtiments de pêche. TC n'a pas précisé la date à laquelle la phase 2 du règlement modifié sera publiée dans la *Gazette du Canada*. Tant que les normes actuelles de construction ne sont pas modifiées de manière à garantir que les bateaux de pêche ont une structure adaptée à leur utilisation sur les eaux couvertes de glace, les risques associés à l'exploitation dans la glace ne seront pas considérablement atténués.

Étant donné les longs délais dans la modification de la réglementation des bateaux de pêche, le BST estime toujours que la réponse à cette recommandation dénote une **attention non satisfaisante**.

Décembre 2016 : réponse de Transports Canada

La phase 1 du règlement qui modifie le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* a été publiée dans la *Gazette du Canada*, Partie II, le 13 juillet 2016 et entrera en vigueur un an après la date de publication.

La phase 2 des modifications proposées à la réglementation sur les bateaux de pêche devrait répondre aux préoccupations du BST en ce qui a trait à l'exploitation des bateaux de pêche dans des eaux recouvertes de glace. La phase 2 mettra à jour les exigences en matière de construction du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*.

Mars 2017 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)

Le BST reconnaît la valeur de la phase 2 du nouveau *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*. Il reconnaît aussi que l'adoption du nouveau règlement, tel que proposé, devrait corriger la lacune soulevée dans la recommandation et assurer que les petits bateaux de pêche exploités dans des eaux recouvertes de glace ont une structure qui convient à leur milieu opérationnel.

Toutefois, en raison du retard de la mise en œuvre de la phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*, le Bureau estime que la réponse à cette recommandation dénote toujours une **attention non satisfaisante**.

Décembre 2017 : réponse de Transports Canada

TC a consulté les intervenants du secteur lors de la séance nationale du CCMC, en décembre 2017, relativement aux exigences de construction proposées de la phase 2 du nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*. Les travaux se poursuivent.

Février 2018 : évaluation par le BST de la réponse (attention non satisfaisante)

Le Bureau se réjouit de constater que Transports Canada (TC) a entrepris une consultation auprès d'intervenants du secteur. Toutefois, TC n'a présenté aucun plan détaillé ni échéancier concernant l'achèvement de la version définitive de la phase 2 du nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*. De plus, on ne sait pas si TC prévoit apporter des changements importants à la version originale à la suite de sa consultation avec des intervenants du secteur. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **attention non satisfaisante**.

Janvier 2019 : réponse de Transports Canada

Transports Canada est d'accord en principe avec cette recommandation. Lors de la réunion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de novembre 2018, TC a poursuivi ses consultations sur les exigences de construction proposées de la phase 2 du nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) auprès des intervenants. Les travaux pour élaborer les exigences de construction réglementaires sont en cours et leur prépublication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est prévue en juin 2020.

La phase I du RSBP (entrée en vigueur en juillet 2017) exige déjà que le représentant autorisé veille à ce que le bateau soit conçu, construit et équipé en vue d'une exploitation sécuritaire et d'une navigabilité en mer dans sa zone d'exploitation. TC communiquera des directives précises à ses inspecteurs par l'entremise d'un bulletin FlagStateNet au début de 2019 pour s'assurer que les bateaux de pêche exploités dans des eaux encombrées de glace respectent l'intention de cette disposition.

Par conséquent, TC suggère que sa réponse à cette recommandation soit classée comme dénotant une intention satisfaisante.

Février 2019 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Le Bureau prend note que TC élabore des exigences réglementaires relatives aux exigences de construction pour la phase 2 du nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP), dont la publication est prévue dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en juin 2020.

Le Bureau prend également note que TC fournira des directives précises à ses inspecteurs en 2019 pour qu'ils s'assurent que tous les bateaux de pêche exploités dans des eaux encombrées

de glace aient une structure adaptée à leur activité. Toutefois, le Bureau demeure préoccupé par le long retard de l'entrée en vigueur de la phase 2 du nouveau RSBP.

Le Bureau estime que la réponse à cette recommandation dénote une **intention satisfaisante**.

Janvier 2020 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord avec cette recommandation. Il a poursuivi ses consultations sur les exigences de construction proposées de la phase 2 du nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) auprès des intervenants dans le cadre de la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), qui s'est tenue en novembre 2019. Dans les semaines qui ont suivi la réunion du CCMC, un document d'information renfermant toutes les exigences de construction proposées a été présenté et les commentaires des intervenants ont été recueillis par le biais d'un groupe de la correspondance. Les exigences proposées comprennent notamment une exigence axée sur le rendement pour les bâtiments nouveaux et existants naviguant dans les eaux couvertes de glaces. Après un examen des commentaires au début de 2020, les exigences réglementaires de construction proposées devraient faire l'objet d'une prépublication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2020.

La publication prévue d'un bulletin FlagStateNet pour fournir des directives aux inspecteurs quant à l'application des nouvelles exigences de la phase 1 du RSBP (plus précisément, que le représentant autorisé veille à ce que le bateau soit conçu, construit et équipé en vue d'en assurer l'exploitation sécuritaire et la navigabilité dans sa zone d'exploitation, dans un contexte de navigation dans des eaux couvertes de glaces) a été reportée pour pouvoir présenter la proposition complète des exigences de construction à la réunion du CCMC à l'automne 2019. Le bulletin FlagStateNet sera maintenant publié à l'hiver 2020.

Mars 2020 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Le Bureau prend note du fait que TC a consulté les intervenants concernant les exigences de construction proposées pour la phase 2 du nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* (RSBP). TC prévoit examiner les commentaires reçus au début de 2020 avant la prépublication de la phase 2 du RSBP dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en 2020. Les exigences proposées comprennent une exigence axée sur le rendement pour les bâtiments nouveaux et existants naviguant dans les eaux couvertes de glaces. Le Bureau se réjouit de l'exigence axée sur le rendement proposée, mais sans avoir davantage de détails, il est impossible de savoir si cette exigence suffira à atténuer la lacune de sécurité relevée dans cette recommandation.

Le Bureau remarque également que, même si TC avait indiqué qu'il fournirait à ses inspecteurs des directives internes précises pour qu'ils s'assurent que tous les bateaux de pêche exploités dans des eaux encombrées de glaces aient une structure adaptée à leur activité, aucune directive n'a encore été émise. Enfin, le Bureau demeure préoccupé par le long retard de l'entrée en vigueur de la phase 2 du nouveau RSBP.

Le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **intention satisfaisante**.

Février 2021 : réponse de Transports Canada

Transports Canada est d'accord avec cette recommandation. À la séance de l'automne 2019 du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), Transports Canada a présenté la proposition pour la phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* et les intervenants ont depuis fourni des commentaires à Transports Canada sur les exigences de construction de la proposition. La phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* comprend des exigences fondées sur le rendement pour les navires existants et nouveaux exploités dans les eaux recouvertes de glace. Comme la séance du printemps 2020 du Conseil consultatif maritime canadien a été annulée en raison de la pandémie de COVID-19, Transports Canada a poursuivi les consultations avec l'industrie sur les exigences révisées en matière de construction à la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien de l'automne 2020. Le ministère poursuit ses consultations avec les intervenants jusqu'en février 2021; ces consultations feront l'objet de discussions à la séance du printemps 2021 du Conseil consultatif maritime canadien.

Les modifications réglementaires proposées devraient être publiées au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au début de 2022. Une fois publiées, ces modifications devraient corriger la lacune de sécurité cernée dans cette recommandation.

En réponse au commentaire du Bureau de la sécurité des transports selon lequel les directives internes n'avaient pas été communiquées aux inspecteurs, Transports Canada réévalue si la diffusion de ces directives est toujours nécessaire. Si la diffusion est jugée nécessaire, Transports Canada communiquera les directives aux intervenants, en tenant compte des commentaires reçus pour la phase II du règlement.

Mars 2021 : évaluation par le BST de la réponse (intention satisfaisante)

Le Bureau fait remarquer que Transports Canada (TC) continuera de collaborer avec les intervenants à la phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*, qui comprendra des exigences de construction fondées sur le rendement pour les navires existants et nouveaux exploités dans les eaux recouvertes de glace. La publication des modifications proposées au *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est maintenant prévue au début de 2022.

Dans sa réponse de janvier 2019, TC a indiqué qu'il fournirait des directives précises aux inspecteurs par l'entremise d'un bulletin FlagStateNet pour vérifier que l'intention de cette disposition est respectée. Toutefois, TC indique maintenant qu'il réévalue la nécessité de distribuer ces directives et, le cas échéant, il communiquera les directives aux intervenants tout en tenant compte des commentaires reçus pour la phase 2 du règlement. Lorsque des clarifications supplémentaires ont été demandées le 4 mars 2021, TC a précisé que cette réévaluation était attribuable à la diminution des activités dans l'industrie de la chasse aux phoques et aux travaux d'élaboration de règlements en cours sur le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*.

Le Bureau ne sait pas pourquoi les travaux d'élaboration de règlements en cours retardent la prestation de directives aux inspecteurs sur l'application des exigences de la phase 1 pour s'assurer que les navires sont conçus, construits et équipés pour être exploités en toute sécurité et en bon état de navigabilité dans les eaux recouvertes de glace. Le Bureau demeure préoccupé par les retards continus dans la réponse à cette recommandation, car la publication des modifications de la phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* a été reportée à plusieurs reprises.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **intention satisfaisante**.

Décembre 2021 : réponse de Transports Canada

Transports Canada (TC) est d'accord avec cette recommandation. À la séance de l'automne 2019 du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC), TC a présenté la proposition pour la phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* et les intervenants lui ont depuis fourni des commentaires sur les exigences de construction de la proposition. La phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* comprend des exigences fondées sur le rendement pour les bâtiments nouveaux ou existants naviguant dans les eaux couvertes de glace. Comme la séance du printemps 2020 du CCMC a été annulée en raison de la pandémie de COVID-19, TC a poursuivi les consultations avec l'industrie sur les exigences révisées en matière de construction à la réunion nationale du CCMC de l'automne 2020 et du printemps 2021. Le ministère a achevé ses consultations avec les intervenants à la séance de l'automne 2021 du CCMC.

Les modifications réglementaires proposées devraient être publiées au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* à la fin de 2022 ou au début de 2023. Une fois publiées, ces modifications devraient corriger la lacune de sécurité cernée dans cette recommandation.

En réponse au commentaire du Bureau de la sécurité des transports selon lequel les directives internes n'avaient pas été communiquées aux inspecteurs, TC réévalue si la diffusion de ces directives est toujours nécessaire. Si la diffusion est jugée nécessaire, TC communiquera les directives aux intervenants, en tenant compte des commentaires reçus pour la phase 2 du règlement.

Mars 2022 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Le Bureau fait remarquer que Transports Canada (TC) publiera au préalable la phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* à la fin de 2022 ou au début de 2023, ce qui comprendra des exigences de construction fondées sur le rendement pour les bâtiments nouveaux ou existants naviguant dans les eaux couvertes de glace. Lorsque la proposition réglementaire sera publiée, le Bureau l'examinera et déterminera si la lacune de sécurité a été atténuée.

On ne sait pas pourquoi les travaux d'élaboration de règlements en cours retardent la prestation de directives aux inspecteurs sur l'application des exigences de la phase 1 pour

s'assurer que les navires sont conçus, construits et équipés pour être exploités en toute sécurité et en bon état de navigabilité dans les eaux couvertes de glace. Le Bureau demeure préoccupé par les retards continus dans la réponse à cette recommandation, car la publication des modifications du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* a été reportée à plusieurs reprises.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M08-04 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Réponse et évaluation les plus récentes

Décembre 2022 : réponse de Transports Canada

La phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP) devrait faire l'objet d'une publication préalable à l'automne 2023 [et] portera sur les exigences relatives aux bâtiments de pêche nouveaux et existants qui sont exploités dans les glaces¹.

Transports Canada fournit des directives aux inspecteurs sur l'application des exigences de la phase 1 pour s'assurer que les navires sont conçus, construits et équipés pour être exploités en toute sécurité et en bon état de navigabilité dans les glaces; Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) – Notes d'orientation pour le rapport de conformité détaillé pour les petits bâtiments de pêche d'une jauge brute d'au plus 15 (2018) – TP 15356F² (voir les questions 7 et 46 et le lien connexe vers le document « Navigation dans les glaces en eaux canadiennes »³). En outre, le document intitulé « Navigation dans les glaces en eaux canadiennes », publié par la Garde côtière canadienne en collaboration avec TC, Environnement et Changement climatique Canada et Pêches et Océans Canada, permet aux capitaines et aux membres de l'équipage de quart qui naviguent dans les glaces en eaux canadiennes d'acquérir les connaissances nécessaires sur la réglementation, les services d'aide à la navigation, les dangers et les techniques de navigation dans les glaces.

Le 2 février 2023, en réponse à une demande de renseignements supplémentaires du BST, TC a envoyé les renseignements suivants : Comme nous l'avons indiqué dans notre réponse initiale, le rapport de conformité détaillé (RCD) et le document d'orientation associé comportent des questions d'orientation et des références directement liées à la phase 1 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* concernant l'exploitation dans les glaces. Le document

¹ Les réponses présentées sont celles des intervenants du BST dans le cadre de communications écrites et sont reproduites intégralement. Le BST corrige sans indiquer les erreurs typographiques dans le contenu qu'il reproduit, mais utilise des crochets [] pour indiquer d'autres changements ou montrer qu'une partie de la réponse a été omise parce qu'elle n'était pas pertinente.

² Transports Canada, <https://tc.canada.ca/fr/transport-maritime/securite-maritime/programme-conformite-petits-batiments-pcpb-notes-orientation-rapports-conformite-detailles-petits-batiments-peche-jauge-brute-plus-15-2018-tp-15356f> (dernière consultation le 3 mars 2023).

³ Pêches et Océans Canada et Garde côtière canadienne, *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes*, sixième édition (février 2022), à l'adresse <https://waves-vagues.dfo-mpo.gc.ca/library-bibliotheque/41087392.pdf> (dernière consultation le 3 mars 2023).

d'orientation complète le rapport de conformité détaillé produit par les propriétaires de navires qui s'inscrivent au PCPB et présente une orientation détaillée, ou la manière de se conformer aux exigences réglementaires. Au cours d'une inspection de surveillance, les inspecteurs de la sécurité maritime doivent utiliser le RCD en guise de liste de vérification et avoir à portée de la main le document d'orientation à titre de référence. Le document d'orientation porte précisément sur les glaces, indiquant ainsi aux inspecteurs de la sécurité maritime ce qu'ils doivent rechercher au cours d'une inspection de surveillance des navires exploités dans les glaces. Plus précisément :

Question 7

Un bâtiment de pêche ne peut être utilisé dans les glaces à moins que :

- sa coque n'ait été conçue ou suffisamment renforcée pour résister aux dommages qu'il est possible d'envisager face à de telles conditions;
- sa machinerie et son équipement de gouverne n'aient été protégés contre les dommages causés par les glaces et protégés contre les effets de blocage causés par la glace fondante (frazil);
- le bâtiment ne puisse naviguer en toute sécurité dans ces eaux.

Pour obtenir plus de renseignements sur les exigences relatives aux bâtiments manœuvrés dans les glaces, consulter :

- la document de la Garde côtière canadienne – « Navigation dans les glaces en eaux canadiennes »⁴ (il donne aux inspecteurs de la sécurité maritime et aux capitaines de pêche une orientation supplémentaire sur la navigation dans des conditions de glace);
- les directives des sociétés de classification.

Le document « Navigation dans les glaces en eaux canadiennes » présente des renseignements sur tous les aspects de la navigation dans les glaces. Bien que les mesures précises dont il est question dans les documents s'adressent souvent à des navires plus grands, les risques cernés peuvent également être présents dans les opérations des petits navires. Bien que les petits bâtiments de pêche ne soient pas systématiquement classés, leurs concepteurs peuvent consulter les normes de conception des sociétés de classification qui se rapportent au renforcement pour les glaces afin d'obtenir une orientation sur les exigences appropriées en matière de renforcement pour les glaces qui doivent être appliquées aux petits bâtiments de pêche. En outre, pour soutenir les inspections obligatoires des petits bâtiments de pêche d'une jauge brute de 15 à 150 (jusqu'à 24,4 mètres), TC en est aux premiers stades de la rédaction d'une liste de vérification de la sécurité des petits bâtiments de pêche et d'un guide connexe à l'intention des inspecteurs de la sécurité maritime et des capitaines de pêche (semblable à ce qui est fourni dans le PCPB-P). On y trouvera les exigences de construction des phases I et II du projet de *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (lorsqu'il sera publié).

⁴ Ibid.

Mars 2023 : évaluation par le BST de la réponse (attention en partie satisfaisante)

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) souligne que la phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (RSBP), qui portera sur les bâtiments de pêche nouveaux et existants exploités dans les glaces, a été reportée de la fin de 2022 ou au début de 2023 à l'automne 2023. La réponse du Ministère met également en évidence deux publications qui ont été diffusées pour aider les intervenants à comprendre la réglementation applicable. La publication *Programme de conformité des petits bâtiments (PCPB) – Notes d'orientation pour le rapport de conformité détaillé pour les petits bâtiments de pêche d'une jauge brute d'au plus 15 (2018) – TP 15356F* explique aux propriétaires de petits bâtiments de pêche les exigences liées aux glaces, et le document « Navigation dans les glaces en eaux canadiennes », qui est le fruit d'une collaboration entre plusieurs ministères, présente aux capitaines et aux équipages de quart les renseignements nécessaires à l'exploitation dans les glaces en eaux canadiennes.

Le Bureau est encouragé de constater que TC a fourni une orientation à ses inspecteurs et exige maintenant que les inspecteurs de la sécurité maritime vérifient si les navires sont conçus, construits et équipés pour être exploités en toute sécurité et en bon état de navigabilité dans les glaces lorsqu'ils effectuent une inspection de surveillance. Toutefois, le Bureau est préoccupé par le fait que cette vérification se limite au petit nombre de navires qui font l'objet d'une inspection de surveillance au cours d'une année donnée, laissant ainsi la majorité des bâtiments de pêche sans vérification.

Bien que le Bureau soit reconnaissant des efforts déployés par TC pour aider les intervenants à comprendre la réglementation applicable en matière de navigation dans les glaces, il reste préoccupé par les retards persistants de la publication du RSBP, qui est censé remédier à la lacune de sécurité sous-jacente.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation M08-04 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

État du dossier

Le BST continuera de surveiller les mesures prises par Transports Canada. Des retards supplémentaires avant la publication de la réglementation en question peuvent justifier une modification de la catégorie.

Le présent dossier est **actif**.