

## POSITION DE LA PROFESSION D'INGÉNIEUR

- Le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer dans l'amélioration de la sécurité des personnes qui travaillent dans le secteur de la pêche et devrait donc entreprendre une révision du cadre réglementaire touchant la conception, la construction et la modification des petits bateaux de pêche afin que ce cadre permette de garantir des bateaux sécuritaires et efficaces.
- Les ministères fédéraux devraient reconnaître l'autorité des organismes provinciaux et territoriaux de réglementation du génie, en particulier dans les cadres réglementaires des bateaux de pêche, pour assurer la sécurité publique et faire en sorte que les travaux d'ingénierie effectués au Canada soient obligatoirement confiés à des ingénieurs titulaires d'un permis de la province ou du territoire où les travaux en question sont effectués.
- Tout nouveau cadre réglementaire exige qu'une expertise impartiale et transparente en architecture navale soit menée par un ingénieur titulaire d'un permis d'exercice au Canada ou sous sa supervision.
- Pour s'aligner sur son initiative de [carboneutralité d'ici 2050](#), le gouvernement fédéral devrait intégrer aux cadres réglementant les bateaux de pêche des stratégies d'adaptation aux changements climatiques et d'atténuation de leurs effets. Cette mesure aurait comme autre avantage d'assurer la viabilité économique des entreprises de pêche.

### Enjeu

Selon la définition de Transports Canada, un petit bateau de pêche est un bateau d'une longueur d'au plus 24,4 mètres et d'une jauge brute n'excédant pas 150 tonnes. Le cadre réglementaire actuel qui régit la conception des petits bateaux de pêche au Canada a évolué au fil du temps de telle façon qu'il autorise des bateaux et des pratiques de conception non sécuritaires et non respectueux de l'environnement. À l'heure actuelle, la conception doit respecter une simple limite de longueur imposée par le ministère des Pêches et des Océans (MPO) pour réduire la capacité de capture du bateau, et respecter les exigences minimales de stabilité statique prévues au [Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche](#) de Transports Canada.

En raison du cadre actuel, certains bateaux ont été conçus pour contourner l'intention du MPO de limiter la capacité de capture des bateaux en augmentant considérablement leur largeur et leur

profondeur. En augmentant la largeur du bateau, l'exigence de stabilité statique est facilement respectée puisque la stabilité statique est fonction de la largeur du bateau. Par conséquent, des navires aux proportions extrêmes sont apparus, les rapports longueur sur largeur de plus de 4 ayant été réduits à 2 ou moins au fil du temps. Toutefois, à ce jour, Transports Canada ne précise pas de stabilité maximale. En règle générale, plus un bateau est large, plus il est stable. Pourtant, aussi paradoxal que cela puisse paraître, un bateau peut être « trop stable ». En effet, les navires de plus fort gabarit conçus pour permettre une plus grande capacité de capture ont des proportions si extrêmes qu'ils posent également un problème de sécurité important en étant trop stables. Un navire excessivement stable a des mouvements si extrêmes que les membres de l'équipage doivent s'attacher au navire pour éviter d'être projetés. Pour remédier à cette situation, on a adopté des stratégies de réduction des mouvements dépourvues de tout cadre réglementaire.

Le cadre réglementaire régissant les petits bateaux de pêche a donné lieu à des pertes de vie répétées, des chavirements et des déversements de carburant qui ont pollué l'environnement. Le naufrage du Ryan's Commander en 2004, qui a été conçu par un praticien non agréé, est un exemple notoire des contradictions entre les règlements du MPO et de Transports Canada, comme le décrit le rapport du Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada.<sup>1</sup> De même, le rapport de mai 2022 du BST concernant le naufrage du bateau de pêche Sarah Anne en 2020 et les pertes de vie subséquentes reconnaît qu'un grand nombre de petits bateaux ne font l'objet d'aucune étude de stabilité<sup>2</sup> et que l'absence d'évaluation de la stabilité est l'un des facteurs ayant contribué à la perte du Sarah Anne. Le rapport de 2023 du BST sur le naufrage du Chief William Saulis établit un lien entre l'inaction du gouvernement fédéral à imposer des normes de stabilité plus strictes pour les petits bateaux de pêche et le naufrage du bateau<sup>3</sup>. Le rapport souligne la nécessité d'instaurer des évaluations obligatoires de la stabilité pour les navires modifiés et précise que de telles évaluations n'ont pas été exigées lors de l'inspection effectuée en 2017 par des inspecteurs de Transports Canada. Le navire a chaviré en 2020, entraînant la mort des six membres d'équipage. Ces incidents font ressortir la nécessité d'une supervision technique des modifications de la stabilité des bateaux de pêche.

En plus de l'impact négatif du cadre réglementaire sur la sécurité des navires, l'évolution de la conception vers de faibles rapports longueur sur largeur donne lieu à une

consommation excessive de carburant et, par le fait même, à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. Un cadre réglementaire prévoyant des rapports longueur sur largeur plus conventionnels se traduirait par une sécurité accrue des navires dont la consommation de carburant serait inférieure de 33 % aux niveaux actuels. L'exercice du génie au Canada, y compris l'architecture navale, est réglementé par les organismes provinciaux et territoriaux, conformément aux lois des provinces et territoires concernés. Toutefois, dans de nombreux cas, le gouvernement fédéral est exempté de ces lois. Dans le cas des petits bateaux de pêche, Transports Canada accepte des travaux soumis par des personnes non titulaires d'un permis d'exercice qui entreprennent des travaux d'ingénierie sans avoir à respecter les exigences et les normes établies par les autorités provinciales et territoriales. Bien qu'il n'ait pas le mandat de régir ceux qui exercent l'architecture navale au Canada, Transports Canada est responsable de l'examen des travaux soumis par les architectes navals qui conçoivent les navires et produisent les livrets de stabilité obligatoires. Toutefois, la réglementation actuelle ne prévoit pas de mesures adéquates pour garantir la sécurité des navires. Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude de l'analyse et des données sur lesquelles l'analyse est fondée, ce qui met en danger les exploitants de navires et les pêcheurs et, plus largement, chacun des membres d'équipage à bord.

<sup>1</sup> *Les contradictions entre les restrictions de longueur du MPO et les exigences de stabilité de Transports Canada ont été mises en évidence comme facteur contributif par le Bureau de la sécurité des transports du Canada dans son rapport d'enquête maritime M04N0086 intitulé « Chavirement avec pertes de vie du petit bateau de pêche Ryan's Commander à 5 milles marins à l'est du cap Bonavista (Terre-Neuve-et-Labrador), le 19 septembre 2004 ».*

<sup>2</sup> *Bureau de la sécurité des transports du Canada (2022). Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M20A0160 – « Naufrage et pertes de vie subséquentes, Bateau de pêche Sarah Anne, Placentia Bay (Terre-Neuve-et-Labrador - 25 mai 2020 »*

<sup>3</sup> *Bureau de la sécurité des transports du Canada (2023). Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M20A0434 – « Naufrage avec perte de vie. Navire de pêche Chief William Saulis – 15 décembre 2020 »*

## Recommandations à l'intention du gouvernement fédéral

Pour améliorer la sécurité des travailleurs du secteur de la pêche, le cadre réglementaire devrait être examiné afin de s'assurer que tous les bateaux font obligatoirement l'objet d'une évaluation menée sous la supervision d'un ingénieur. Le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer pour améliorer la sécurité des travailleurs de ce secteur et devrait donc lancer une consultation sur la conception des bateaux de pêche, y compris la conception des modifications des bateaux et la conception des technologies d'atténuation des mouvements.

Par ailleurs, Ingénieurs Canada et la profession d'ingénieur maintiennent que toute la conception doit être effectuée sous la supervision d'un ingénieur. Les ingénieurs qui interviennent dans la conception des bateaux de pêche ont le mandat et la responsabilité, en vertu des conditions de leur permis d'exercice, de considérer avant tout le bien-être du public et la protection de l'environnement. Les praticiens sans permis d'exercice n'ont pas cette responsabilité.

## Contribution future d'Ingénieurs Canada

Ingénieurs Canada compte prendre les mesures suivantes :

- Recommander une consultation publique sur le cadre réglementaire des petits bateaux de pêche afin de s'assurer que le processus favorise la conception de bateaux plus sûrs.
- Continuer à travailler avec les ministères fédéraux pour qu'ils reconnaissent l'autorité des organismes provinciaux et territoriaux de réglementation du génie, en particulier dans les cadres réglementaires des bateaux de pêche, et pour qu'ils s'assurent que les travaux d'ingénierie effectués au Canada sont confiés à un ingénieur titulaire d'un permis

de la province ou du territoire dans lequel les travaux en question sont effectués.

- Préconiser des stratégies d'adaptation et d'atténuation des changements climatiques dans les cadres réglementaires des bateaux de pêche afin d'appuyer l'initiative de carboneutralité d'ici 2050 du gouvernement fédéral, la stratégie ciblée sur les changements climatiques du ministère des Pêches et des Océans et la stratégie de développement durable de Transports Canada.