

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 lancer une consultation sur l'analyse de la stabilité des bateaux de pêche afin de s'assurer que ce processus est plus rigoureux.
- 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 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 doit reconnaître, d'une part, l'autorité des organismes de réglementation provinciaux et territoriaux et, d'autre part, la nécessité de confier les travaux exigeant une expertise impartiale et transparente en architecture navale à un ingénieur titulaire d'un permis d'exercice au Canada.

Enjeu

Depuis des décennies, les principaux intervenants de l'industrie canadienne de la conception de navires demandent au gouvernement fédéral de prendre des mesures importantes pour introduire un nouveau cadre réglementaire pour la conception des petits bateaux de pêche au Canada.

Selon la définition de Transports Canada, un petit bateau de pêche est un bateau d'une longueur égale ou inférieure à 24,4 mètres et d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux. Le cadre réglementaire actuel qui régit la conception des petits bateaux de pêche au Canada a évolué au fil du temps pour aboutir à des pratiques de conception non sécuritaires et non respectueuses 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, en même temps, respecter les exigences minimales de stabilité statique prévues au [Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche](#) de Transports Canada.

Toutefois, à ce jour, Transports Canada ne précise pas de stabilité maximale. 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, ce qui a entraîné des pertes de vie répétées, des chavirements et des déversements de carburant qui ont pollué l'environnement. Il suffit de penser au Ryan's Commander, conçu par un praticien non agréé, construit en 2004 et qui a chaviré et coulé plus tard la même année. Ce naufrage a donné lieu à une étude de cas mettant en évidence les contradictions des règlements du MPO et de Transports Canada – ce que décrit le rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada¹.

De même, le rapport de mai 2022 du Bureau de la sécurité des transports du Canada 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 stabilité². L'une des conclusions quant à la cause et aux facteurs contributifs du naufrage du Sarah Anne indique que le bateau n'avait pas été soumis à une évaluation de stabilité.

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. Pourtant, même s'il examine le travail pour s'assurer que l'analyse répond aux exigences de la réglementation, Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude de l'analyse et des données sur lesquelles elle est fondée et ne s'assure donc pas de la fiabilité du travail. Cela met en danger les exploitants de navires et les pêcheurs et, plus largement, chacun des membres d'équipage à bord.

Recommandations à l'intention du gouvernement fédéral

Pour améliorer la sécurité des travailleurs du secteur de la pêche, le gouvernement fédéral devrait revoir, dans son Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche, les *normes de stabilité et l'évaluation de stabilité* afin de s'assurer que tous les nouveaux bateaux (ou ceux qui ont subi une modification importante ou un changement d'activité susceptible de nuire à leur stabilité) d'une longueur supérieure à six mètres font obligatoirement l'objet d'une évaluation par un praticien titulaire d'un permis d'exercice, comme 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 l'analyse de la stabilité des bateaux de pêche afin de s'assurer que ce processus est plus rigoureux.

Par ailleurs, Ingénieurs Canada et la profession d'ingénieur maintiennent que la conception des petits bateaux de pêche doit être effectuée sous la supervision d'un ingénieur. Les ingénieurs qui interviennent dans la conception des petits 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.

¹ 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 ».

² Bureau de la sécurité des transports du Canada (2022). *Rapport d'enquête sur la sécurité du transport maritime M20A0160*. Consulté le 26 septembre 2022 dans le site : <https://www.tsb.gc.ca/fra/rapports-reports/marine/2020/m20a0160/m20a0160.html>

Contribution future d'Ingénieurs Canada

Ingénieurs Canada compte prendre les mesures suivantes :

Recommander une consultation publique pour l'analyse de la stabilité des bateaux de pêche afin de s'assurer que ce processus est plus rigoureux.

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.