

Le 7 mars 2022

L'honorable Joyce Murray, C.P., députée  
Ministre des Pêches, des Océans et de la Garde  
côtière canadienne  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

L'honorable Omar Alghabra, C.P., député  
Ministre des Transports  
Chambre des communes  
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

**Objet : Réglementation fédérale visant la conception des petits bateaux de pêche**

Madame la Ministre, Monsieur le Ministre,

La stratégie du gouvernement fédéral pour atteindre la carboneutralité d'ici 2050 consiste à travailler sur plusieurs fronts pour mobiliser tous les secteurs de l'économie canadienne et les inviter à prendre les changements climatiques au sérieux et à faire leur part pour réduire considérablement les émissions de carbone du pays. La flotte des petits bateaux de pêche est l'un des secteurs pouvant contribuer de façon importante à la réduction des GES, car il existe une réelle possibilité de réduire la consommation de carburant de ce secteur et les émissions de gaz à effet de serre (GES) connexes en adaptant certaines des technologies d'autres secteurs maritimes.

Pour rappel, Ingénieurs Canada est l'organisme national constitué des 12 organismes provinciaux et territoriaux de réglementation du génie qui sont chargés de délivrer les permis d'exercice aux ingénieurs du pays, dont le nombre s'élève actuellement à plus de 300 000. Étant le seul porte-parole national de la profession d'ingénieur, notre organisme collabore depuis longtemps avec le gouvernement fédéral pour l'aider à élaborer les lois, les règlements et les politiques publiques qui touchent la profession.

Le cadre réglementaire qui régit la conception des petits bateaux de pêche au Canada a évolué pour aboutir à ce résultat : les bateaux sont désormais conçus non pas pour réduire la consommation de carburant, mais plutôt pour contourner les règlements visant à réduire la capacité de prise. À l'heure actuelle, la conception d'un navire doit respecter une simple limite de longueur imposée par le ministère des Pêches et des Océans (MPO). Cette limite vise essentiellement à réduire la capacité de prise du navire et à respecter les exigences minimales de stabilité statique prévues au Règlement sur la sécurité des petits bateaux de pêche de Transports Canada.

.../2

Pour contourner la restriction de longueur imposée par le MPO, on conçoit des bateaux plus larges et plus profonds. Cependant, étant donné que la stabilité statique dépend de la largeur du navire, si cette dernière atteint des proportions exagérées, la stabilité statique change aussi. Ce cadre réglementaire est donc à l'origine de navires aux proportions extrêmes, qui sont passées d'un rapport longueur-largeur de plus de 4 à 2 ou moins. La consommation de carburant et, par conséquent, les émissions de GES de ces navires disproportionnés sont jusqu'à trois fois plus élevées que celle des navires dont le rapport longueur-largeur est plus raisonnable. Mais ce qui est tout aussi important du point de vue de la sécurité, c'est que ces navires sont trop stables. Si la réglementation de Transports Canada prévoit une stabilité minimale, elle n'impose aucune restriction quant à la stabilité maximale. Pourtant, 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 Canada.

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 présent, Transports Canada accepte des travaux soumis par des personnes non autorisées qui entreprennent des travaux d'ingénierie sans respecter les exigences et les normes établies par les autorités provinciales et territoriales. Bien que Transports Canada n'ait pas le mandat de régir ceux qui exercent l'architecture navale au Canada, il est responsable de l'examen des travaux soumis par les architectes navals qui conçoivent les navires et produisent les livrets de stabilité obligatoires. En acceptant le travail de praticiens non autorisés, Transports Canada crée un environnement de risque pour le public, car les exploitants de navires croient que le travail de conception est sûr puisqu'il a le sceau de Transports Canada.

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. Les ingénieurs sont tenus, selon les termes de leur permis, d'exercer leur profession en s'assurant que le bien-être du public et de l'environnement passe au-dessus de toute autre considération. Ce type de permis exige que les ingénieurs assument la responsabilité de leur travail du point de vue de la sécurité, alors qu'aucune responsabilité de ce genre ne pèse sur les praticiens sans permis. Certains ingénieurs ont fait la seule chose qu'ils pouvaient faire dans ces conditions, à savoir quitter l'industrie.

Pour réduire considérablement les émissions de GES de la flotte canadienne de petits bateaux de pêche et pour améliorer la sécurité des acteurs de cette industrie, le gouvernement fédéral devrait prendre toutes les mesures nécessaires en vue de créer un nouveau cadre réglementaire visant la conception des petits bateaux de pêche au Canada.

Ce nouveau cadre doit être élaboré de manière à garantir que :

- les émissions des bateaux de pêche soient réduites pour passer des niveaux extrêmes actuels à une cible conforme à l'objectif de carboneutralité du Canada;
- la sécurité des pêcheurs passe avant toute autre préoccupation;
- les limites de la capacité de pêche des navires sont imposées de manière efficace pour la gestion des ressources, ne serait-ce qu'en imposant tout simplement des allocations individuelles aux entreprises ou une limite maximale de prise par sortie pour toutes les pêches, au lieu d'imposer une limite inutile de longueur hors tout;
- les bateaux sont conçus sous la supervision d'un ingénieur titulaire d'un permis.

Pour élaborer ce nouveau cadre réglementaire, le gouvernement fédéral devrait procéder ainsi :

- Mener un examen interministériel du cadre réglementaire actuel afin d'évaluer comment il pourrait être modifié pour s'aligner sur l'objectif de carboneutralité du Canada.
- Réviser les règlements qui ont motivé la conception de bateaux de pêche dont les profils d'émissions et les performances en matière de sécurité ne sont pas optimaux.
- Mettre en place des exigences en vertu desquelles seul le personnel qualifié, inscrit auprès des organismes provinciaux ou territoriaux de réglementation du génie, est autorisé à concevoir ou modifier des bateaux, et ce, en veillant à ce que les règlements fédéraux soient conformes aux objectifs réglementaires provinciaux ou territoriaux visant à protéger la sécurité publique.
- Encourager l'adaptation de la conception de bateaux qui sont en harmonie avec les programmes actuels des ministères fédéraux concernés, comme la [stratégie](#) du MPO pour aider le Canada à atteindre ses objectifs en matière de changements climatiques et la [Stratégie ministérielle de développement durable de 2020 à 2023](#) visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur maritime. L'intégration de stratégies d'adaptation aux changements climatiques et d'atténuation de ces derniers dans les modifications réglementaires des bateaux de pêche appuiera l'initiative globale du gouvernement fédéral visant [la carboneutralité d'ici 2050](#).

Madame la Ministre, Monsieur le Ministre, vos ministères et le Bureau de la sécurité de transports doivent travailler de concert afin d'assurer la mise en place d'un nouveau cadre réglementaire pour la conception des petits bateaux de pêche au Canada qui reconnaisse la compétence des organismes de réglementation du génie des provinces et territoire. Nos experts se feront un plaisir de vous rencontrer pour discuter de ces priorités ainsi que de la nature de notre contribution. Pour planifier une rencontre, veuillez communiquer avec Joey Taylor, gestionnaire des Affaires publiques, au 613-232-2474, poste 213, ou par courriel à [joey.taylor@ingenieurscanada.ca](mailto:joey.taylor@ingenieurscanada.ca).

Veillez agréer, Madame la Ministre et Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Gerard McDonald". The signature is fluid and cursive, with the first name "Gerard" being more prominent than the last name "McDonald".

Gerard McDonald, MBA, P.Eng., ICD.D  
Chef de la direction, Ingénieurs Canada

CC : Kathy Fox, présidente, Bureau de la sécurité des transports  
Jeanette Southwood, FCAE, FEC, LL.D. (h.c.), P.Eng., IntPE, vice-présidente, Affaires générales et  
Partenariats stratégiques  
Joey Taylor, M.Sc., PMP, gestionnaire, Affaires publiques