

COMPTE RENDU DE RÉUNION DU COMITÉ PERMANENT SUR LA NAVIGATION DE PLAISANCE

Ordre du jour

1. Mot d'ouverture (John Murray, TC et John Gullick, ECP)
2. Approbation du procès-verbal
3. Présentation de l'ordre du jour (John Murray, TC)
4. Comptes rendus des groupes de travail
 - Groupe de travail sur le Programme de protection des eaux navigables (Al Robertson, TC)
 - Groupe de travail sur les pyrotechniques (John Murray, TC)
 - Groupe de travail sur la construction d'embarcations de plaisance (Luc Tremblay, TC)
5. Le point sur le programme de la compétence des conducteurs (Krista Kendall, TC)
6. Le point sur le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (Michele Rae, TC)
7. Le point sur le Bureau de la sécurité nautique (John Murray, TC)
 - Délivrance des permis d'embarcation de plaisance
 - Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique
 - Site Web
8. Le point sur le BSN régional
9. Points à l'ordre du jour provisoire de la prochaine réunion du CCMC
10. Autres questions

La réunion du comité permanent coprésidée par John Murray, Transports Canada et John Gullick, l'Escadrille canadienne de plaisance, a lieu le mardi 2 novembre 2010.

1. MOT D'OUVERTURE

Les coprésidents ouvrent la séance en souhaitant la bienvenue aux participants et demandent à chaque participant de se présenter.

2. APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL

Le comité approuve le procès-verbal de la réunion du comité permanent du 27 avril 2010.

3. PRÉSENTATION DE L'ORDRE DU JOUR

On présente l'ordre du jour, qui est accepté avec l'ajout d'une mise à jour sur le symposium de 2010 du Conseil canadien de la sécurité nautique (CCSN), sur la nouvelle structure du Comité permanent sur la Navigation de plaisance et sur le processus d'élection d'un nouveau coprésident.

4. COMPTES RENDUS DES GROUPES DE TRAVAIL

Groupe de travail sur le Programme de protection des eaux navigables

Voir l'annexe A pour le résumé.

Groupe de travail sur les Pyrotechniques

Voir l'annexe B pour le résumé.

Groupe de travail sur la Construction d'embarcations de plaisance

Voir l'annexe C pour le résumé.

5. LE POINT SUR LE PROGRAMME DE COMPÉTENCE DES CONDUCTEURS D'EMBARCATIONS DE PLAISANCE

Krista Kendall fait le point sur le Programme de compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance. Les commentaires formulés à la suite des consultations de 2008 révèlent que le cadre d'accréditation a nécessité des révisions importantes et que le programme doit être davantage axé sur la vision initiale de la formation. Les responsables du programme ont élaboré un nouveau plan d'examen (TP 14932), qui est maintenant accessible en ligne. À ce jour, les responsables du programme ont reçu et examiné un certain nombre de manuels des cours de sécurité nautique des fournisseurs de cours. Une nouvelle banque de données de questions d'examen a été constituée et est actuellement mise à l'essai; la mise en œuvre complète est prévue d'ici avril 2011. Afin de renforcer la responsabilisation des fournisseurs de cours, 26 séances de suivi ont été présentées. On a décelé des problèmes de conformité mineurs dans le cas de cinq fournisseurs de cours et des problèmes de conformité majeurs ont été décelés relativement à seulement quatre fournisseurs. De nouvelles normes Internet relatives aux examens sur le Web ont été élaborées en septembre 2010. On prévoit que ces normes seront entièrement appliquées d'ici le 15 avril 2011. Un processus et une politique ont été mis en place à l'intention des gens de mer de Transports Canada à qui on a émis une carte de conducteur d'embarcation de plaisance. On a élaboré des documents de communication et actualisé l'information sur le programme se trouvant sur le site Web de Transports Canada. Les responsables du programme continueront de collaborer avec les fournisseurs de cours pour télécharger les renseignements des titulaires de carte et lanceront un projet d'évaluation du programme. Par ailleurs, on parachevera les nouvelles exigences en matière de système de gestion de la qualité, on examinera les questions de l'examen sur la sécurité nautique, on terminera les révisions aux normes de la liste de contrôle de la sécurité des embarcations louées, on terminera les directives de rédaction liées aux modifications au *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance* et on élaborera l'exigence en matière de compétence pour les embarcations de plaisance de plus de 24 mètres.

6. LE POINT SUR LE RÈGLEMENT SUR LES RESTRICTIONS VISANT L'UTILISATION DES BÂTIMENTS

On fait le point sur le statut du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. On prévoit que la version de 2009 sera approuvée de manière définitive et sera publiée dans la partie II de la *Gazette du Canada* en novembre. Aucune nouvelle demande n'a été reçue pour la version de 2010. Cette dernière contient diverses corrections apportées à un certain nombre de cours d'eau du Québec et deux précisions sous forme de notes. Une de ces notes concerne les hydravions et indique que le règlement s'applique aux hydravions, car ces derniers sont utilisés pour la navigation lorsqu'ils se trouvent sur l'eau. L'autre note concerne une proposition visant à renforcer la disposition sur l'utilisation sécuritaire en vertu du paragraphe 15(1), de manière à ce que l'alinéa 1.1 se lise ainsi : « S'il est informé de la présence d'un danger à un endroit particulier, le conducteur d'un bâtiment doit, à moins que l'information relative au danger soit inexacte, éviter de naviguer à proximité de ce danger. »

7. LE POINT SUR LE BUREAU DE LA SÉCURITÉ NAUTIQUE (BSN)

Délivrance des permis d'embarcation de plaisance

En date du 1^{er} novembre, les Canadiens doivent, pour obtenir un permis d'embarcation de plaisance, poster leur formulaire de demande rempli et la documentation d'accompagnement directement au centre de délivrance des permis d'embarcation de plaisance situé au Nouveau-Brunswick. Même si Service Canada cessera d'émettre des permis d'embarcation de plaisance au nom de Transports Canada, l'organisme demeurera un partenaire précieux pour la diffusion de l'information générale sur la sécurité nautique.

Transports Canada a créé une trousse de demande de délivrance de permis d'embarcation de plaisance afin d'appuyer le nouveau modèle de prestation de service par envoi postal direct des formulaires de demande au centre de traitement de Services Nouveau-Brunswick. Ces trousse ont été distribuées à 329 centres de Service Canada et seront accessibles sur le site Web du BSN.

Le *Règlement sur les petits bâtiments* a été modifié pour faire en sorte que les acheteurs de bâtiments usagés disposent de 90 jours pour transférer un permis à leur nom.

En mai 2010, un projet pilote a été lancé pour permettre à un groupe de concessionnaires d'embarcations de présenter une demande de nouveau permis d'embarcation de plaisance au nom de leurs clients, par voie électronique. Ce système attribue un numéro de transaction permettant aux concessionnaires d'apposer une marque sur les nouveaux bâtiments de leurs clients avant que les embarcations quittent la salle d'exposition. Par la suite, les documents justificatifs sont télécopiés au centre de délivrance des permis d'embarcation de plaisance qui délivre une copie papier du permis et la poste directement au client. Les commentaires reçus des personnes exerçant un métier de la marine et des concessionnaires du secteur maritime sont très positifs.

Le programme sera prolongé afin de permettre à d'autres concessionnaires d'y participer d'ici avril 2011. Les renseignements indiquant la façon de participer seront affichés sur le site Web du BSN cet automne.

Afin d'offrir un accès efficace aux instances d'application de la loi, nous collaborons avec la GRC et Services Nouveau-Brunswick afin d'établir un lien direct entre la base de données sur les embarcations de plaisance et le Centre d'information de la police canadienne (CIPC). L'objectif fixé est de « brancher » tous les agents d'application d'ici la longue fin de semaine du 24 mai.

Un avis public annonçant les changements apportés à la demande de permis d'embarcation de plaisance figurera dans diverses revues au cours des mois de septembre, octobre et novembre, ainsi que dans de nombreux quotidiens et journaux hebdomadaires au cours du mois d'octobre.

Programme de contributions par catégorie pour la sécurité nautique

La date limite de présentation des propositions de projet était le 1^{er} novembre 2010. Cette année, on a reçu des propositions correspondant à un montant total d'environ 900 000 dollars. Les propositions seront examinées au cours des mois de novembre et de décembre. Nous avons effectué un examen de programme semestriel et nous allons commencer à travailler sur le processus de renouvellement du programme.

Site Web

Le site Web du BSN a été mis à jour afin de tenir compte de tous les changements apportés au programme. On effectuera une analyse des demandes de renseignements reçues au moyen de la ligne d'information sur la sécurité nautique sans frais, afin de veiller à ce que l'information visée par ces demandes soit offerte sur le site Web du BSN.

8. LE POINT SUR LE BSN RÉGIONAL

Les gestionnaires des bureaux régionaux de la sécurité nautique font le point sur les questions propres à leur région. Un des thèmes communs abordés à l'échelle du pays pendant la dernière saison de navigation est l'augmentation perçue du nombre de décès attribuables à des accidents d'embarcation de plaisance.

9. POINTS À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA PROCHAINE RÉUNION DU CCMC

- Aliénation des fusées éclairantes

10. AUTRES QUESTIONS

Jean Murray fournit aux membres du comité un compte rendu sur le colloque de 2010 du Conseil canadien de la sécurité nautique, qui s'est tenu à Montréal. Elle indique que le symposium de cette année a connu un franc succès, le plus grand succès à ce jour en fait, et elle informe les participants que le colloque de l'année prochaine se tiendra du 22 au 24 septembre 2010, à St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador). Une journée entière a été consacrée à un forum ouvert permettant d'aborder les perspectives des intervenants sur la possibilité de légiférer sur le port obligatoire des gilets de sauvetage par les plaisanciers. Un certain nombre de conférenciers internationaux ont également participé au symposium, dont on trouve une copie des exposés à l'adresse suivante : www.csbc.ca. On encourage les participants à visiter le site web suivant : <http://www.plaisancieraverti.ca/>.

On demande aux membres du comité de donner leur opinion sur la possibilité de rétablir une structure de réunion d'une journée entière ou de poursuivre cette nouvelle approche de répartition en groupes de travail pendant la matinée. Les membres conviennent que la réunion d'une journée entière est l'option privilégiée. En vue des futures réunions, on conseille aux membres du groupe qui présentent des points qui vont nécessiter plus de temps de le mentionner au secrétariat du CCMC, lorsqu'ils soumettent un point à l'ordre du jour. Par la suite, on demande aux participants de réfléchir au processus d'élection à utiliser pour la nomination d'un nouveau coprésident à la prochaine réunion.

Approuvé par

John Murray, Sécurité maritime, TC, coprésident du comité permanent
John Gullick, Escadrilles canadiennes de plaisance

ANNEXE A
**COMPTE RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LE PROGRAMME DE PROTECTION
DES EAUX NAVIGABLES**

On informe les participants que même si on espérait entamer des consultations sur la version préliminaire du *Règlement sur les ouvrages et les eaux secondaires*, cela n'est pas possible, car le règlement est toujours en cours de rédaction.

Le président donne de l'information sur la modernisation du Programme de protection des eaux navigable, soit sur les structures organisationnelles régionales génériques, les descriptions de travail génériques, l'élaboration de procédures d'exploitation normalisées et les règles administratives, ce qui comprend la publication des procédures, le tout menant en définitive à la création de normes de service publiées, en vertu de la réglementation sur le calendrier de service.

- Les procédures d'exploitation normalisées (demande d'approbations) doivent être terminées en décembre 2010, tout comme les normes de service.
- Les normes de service doivent être appliquées dans le cadre de projets pilotes jusqu'en 2011, réévaluées au début de 2012 et intégrées à la réglementation d'ici décembre 2012.

La nouvelle restructuration organisationnelle et les nouvelles descriptions de travail génériques offriront une plus grande souplesse d'utilisation aux employés pour réagir aux situations d'urgence et pour répondre aux besoins de l'industrie (utilisation mixte entre les compétences). Le nouveau règlement offrira aux demandeurs la certitude que le processus d'approbation est rapide. L'objectif général est de donner un meilleur service aux clients.

Problèmes soulevés

On soulève un problème concernant la réglementation des objets flottants – le cas particulier cité concerne un port de plaisance flottant au Québec. Qui règlemente ce type de structure et en vertu de quel règlement?

On convient de transmettre l'information sur ce dossier particulier au Programme de protection des eaux navigables, à l'AC. Les représentants consulteront les responsables du Programme de protection des eaux navigables dans la Région du Québec afin de résoudre ce problème. Le président indique qu'un groupe de travail a été formé au sein de Transports Canada pour examiner des questions de ce genre.

Un des participants se demande s'il recevra un préavis sur la publication préalable du *Règlement sur les ouvrages et les eaux secondaires* proposé dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

Le président indique que même s'il ne connaît pas bien les détails ni les restrictions du processus de réglementation, il doute qu'il soit possible de transmettre un préavis. Le président convient du fait qu'après la publication, il sera possible de transmettre un avis; il s'engage d'ailleurs à informer les intervenants en conséquence.

ANNEXE B RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES PYROTECHNIQUES

Le président John Murray remercie tous les participants de leur présence à la réunion du groupe de travail. L'aliénation des fusées éclairantes expirées représente un problème pour les plaisanciers depuis de nombreuses années. Certains partenaires du secteur de l'application de la législation provenant des diverses Régions du pays disposent de programmes de collecte et d'aliénation des fusées éclairantes expirées. Toutefois, dans certaines régions, on ne dispose pas d'endroits où les apporter. Dans un contexte de ressources limitées, il est devenu difficile pour ces partenaires de poursuivre ce programme. Le transport et l'expédition des fusées éclairantes expirées posent également un problème. Il faut donc trouver des solutions possibles à ce problème.

Le BSN tente d'élaborer une proposition de R et D permettant d'examiner les solutions de rechange concrètes et rencontrera les représentants de Canadian Industry Limited et *Escadrilles canadiennes de plaisance* pour discuter d'une proposition de réduction de la quantité de fusées éclairantes requise, selon la dimension des bâtiments. On pense que la création d'un programme de formation sur les fusées éclairantes prévoyant l'utilisation de fusées éclairantes expirées dans un cadre sécuritaire serait un moyen viable de disposer de certaines des fusées éclairantes expirées. En outre, nous devons accorder la priorité aux solutions de rechange plutôt qu'à la durée de vie. On laisse également sous-entendre que les fabricants devraient se charger de la collecte et de l'aliénation des fusées éclairantes expirées, même si cela sous-tend l'ajout de frais au prix d'achat.

De tous les éléments abordés, seule la solution du cycle total semble recueillir un consensus.

Voici un résumé des principaux points soulevés au sein du groupe de travail.

Les Escadrilles canadiennes de plaisance s'intéressent beaucoup à l'élimination des fusées éclairantes/pièces pyrotechniques expirées.

Il y a de cela cinq (5) ans, les Escadrilles canadiennes de plaisance, avec l'aide de la Garde côtière canadienne, ont produit un DVD sur l'utilisation des fusées éclairantes. Bien qu'il s'agisse d'un très bon outil théorique, il n'en demeure pas moins que le manque d'expérience pratique des gens dans l'utilisation des fusées éclairantes représente toujours un problème.

La Région du Pacifique a conclu une entente avec une entreprise privée, qui est chargée de l'aliénation des fusées éclairantes expirées de façon adéquate (même si cela sous-tend des frais). La Garde côtière auxiliaire canadienne a conclu une entente avec le service de police local pour qu'il accepte les fusées éclairantes expirées.

Mentionnons aussi le problème du stockage. Les services de police ne possèdent pas d'installation de stockage pour ce genre d'articles. Certains services de police ont cessé d'accepter les fusées éclairantes expirées pour cette raison, mais d'autres les acceptent toujours. Cependant, ils ne possèdent pas d'installations pour gérer le stockage à long terme des fusées éclairantes expirées.

Nous devons vérifier si les normes canadiennes sur l'aliénation des fusées éclairantes expirées et les exigences en matière de transport sont harmonisées avec les normes internationales. Le principal problème réside dans le coût – quelqu'un doit assumer le coût du transport/du stockage et de l'aliénation des fusées éclairantes expirées.

Il est possible que nous ne soyons pas en mesure d'augmenter la durée de vie des fusées éclairantes à cinq ans (ou plus), en raison du problème de dégradation chimique.

Dans le passé, le ministère de la Défense nationale fournissait une aide au chapitre de l'aliénation des fusées éclairantes. Nous devons tenter de savoir si nous pouvons à nouveau former un partenariat avec le MDN.

Le Groupe de travail sur les pièces pyrotechniques convient du fait que l'aliénation des fusées éclairantes expirées constitue le principal défi qu'il doit relever. Actuellement, la plupart des fusées lumineuses expirées sont recueillies par les organismes d'application. Toutefois, cette responsabilité est progressivement délaissée pour diverses raisons, dont les suivantes :

- Coûts élevés associés à l'expédition et à la manipulation des fusées éclairantes
- Absence d'installations de stockage des fusées éclairantes
- Problèmes liés à la sécurité et à la sûreté
- Préoccupations d'ordre environnemental

Suggestions

- Une partie de la responsabilité pourrait être partagée avec les fabricants/détaillants.
- Former des partenariats avec d'autres organismes, comme le ministère de la Défense nationale.
- Avoir recours à l'expertise internationale pour déterminer les pratiques exemplaires.
- Sur le plan juridique, on propose d'examiner les exigences actuelles en matière de transport applicables aux embarcations de plaisance et de trouver une solution de rechange aux fusées éclairantes.

Suivi : Un échéancier relatif aux solutions concrètes sera présenté à la prochaine réunion nationale du CCMC, en avril.

ANNEXE C
COMPTE RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA CONSTRUCTION
D'EMBARCATIONS DE PLAISANCE

La réunion du Groupe de travail sur la Construction d'embarcations de plaisance est présidée par Luc Tremblay, de Transports Canada et se déroule le mardi 2 novembre 2010. Environ 18 personnes sont présentes.

On examine l'ordre du jour et on l'accepte tel quel.

ÉMISSION DE BRUIT

Luc Tremblay présente un exposé sur l'émission de bruit des embarcations de plaisance. L'exposé a pour objectif de susciter des discussions à la suite des modifications apportées au *Règlement sur les petits bâtiments* en avril 2010.

On examine les exigences réglementaires actuelles et on présente les problèmes éprouvés dans le passé et ceux soulevés depuis l'introduction de l'exigence modifiée.

On présente la réglementation actuelle et les normes techniques connexes des États-Unis et de l'Europe relativement à l'émission de bruit. Parmi ces règlements et ces normes, mentionnons les limites de décibels fixées, tant pour le fabricant qu'au chapitre de l'utilisation de l'embarcation de plaisance.

Enfin, on présente les options suivantes pour l'avenir :

- Statu quo
- Amélioration du libellé actuel de la réglementation
- Introduction de normes pour fixer les limites de décibels maximales

À la suite de l'exposé, on laisse place à la discussion.

On mentionne qu'il faut examiner l'exemption des bâtiments à propulseur semi-hors-bord en ce qui concerne l'option de choix silencieux.

Le représentant d'un organisme d'application indique, en ce qui concerne l'introduction de normes relatives aux limites de décibels, qu'il est possible que cela ne soit pas l'option privilégiée, compte tenu des coûts associés aux documents et à la formation et de l'éventuelle difficulté que peut représenter l'application de ces normes.

On soutient l'introduction de limites de décibels pour le fabricant. Le représentant de la National Marine Manufacturer Association indique que son organisme ne s'opposera pas à ce type de mesure, pourvu qu'il participe à l'élaboration de ces exigences et soit assuré que l'incidence sur les aspects techniques et sur le coût soit minimale.

Un des intervenants s'inquiète du fait que le règlement deviendra plus strict; à son avis, la conduite acceptable doit être la responsabilité du conducteur.

NORMES DE CAPACITÉ ET DE FLOTTAISON DES BÂTIMENTS NON MOTORISÉS

Stéphane Chevalier, de Transports Canada, présente un exposé, dont l'objectif est de susciter une discussion sur les normes de capacité et de flottaison des bâtiments non motorisés (mieux définis comme étant des bâtiments à propulsion humaine).

On donne un aperçu du *Règlement sur les petits bâtiments*, et principalement des parties 6, 7 et 8. On mentionne clairement que le règlement ne comprend, pour le moment, aucune disposition pertinente sur les bâtiments à propulsion humaine.

En ce qui concerne les normes en vigueur, les É.-U. appliquent la norme ABYC H-29 (Buoyancy and Capacity Standards for Canoes and Kayaks). En Europe, la directive sur les embarcations de plaisance ne s'applique pas aux canots ni aux kayaks, bien que certains pays européens possèdent des normes nationales. L'ISO n'applique pas de normes pour les bâtiments à propulsion humaine et on ne trouve aucune norme à cet effet au Canada.

Les options présentées vont du statu quo aux normes facultatives, jusqu'aux exigences réglementaires qui nécessiteraient des modifications aux parties 6, 7 et 8 du *Règlement sur les petits bâtiments*.

La discussion est limitée, mais les commentaires reçus des participants appuient l'établissement d'un certain type de norme.

RAPPELS DE SÉCURITÉ LIÉS AUX PRODUITS MARITIMES

Luc Tremblay présente un exposé sur les défaillances de sécurité et sur les rappels des embarcations de plaisance et de l'équipement connexe. Cet exposé a pour objectif de susciter une discussion, afin de pouvoir examiner les options possibles dans l'avenir. L'exposé fait état des autorisations et des outils actuels indiqués dans la partie 10 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et dans le *Règlement sur les petits bâtiments*, dans le cas des non-conformités.

Au cours de l'exposé, on indique les avantages d'un programme de défaillance de sécurité et de rappels. On mentionne qu'un des principaux avantages réside dans le fait qu'un programme de rappels vise la résolution plutôt que la pénalisation du fabricant ou du propriétaire d'un bâtiment.

On fait état brièvement du programme actuel mis en œuvre au sein de la Sécurité routière de Transports Canada. On présente également le programme de rappels et de défaillances de sécurité de la garde côtière des États-Unis (USCG), dont certaines statistiques sur le nombre et le type de rappels. On indique qu'en moyenne, plus de 50 rappels d'embarcation de plaisance sont effectués chaque année aux États-Unis.

En outre, on présente la *Loi sur la sécurité des produits de consommation* proposée par Santé Canada. On explique que selon ce qui est proposé, cette loi exclut les embarcations de plaisance, mais s'applique à d'autres équipements, comme le moteur, l'équipement de sauvetage.

On présente quelques options envisageables dans l'avenir, dont le statu quo, l'élaboration d'un programme de rappel volontaire, la collaboration avec Santé Canada et un programme de rappels et de défaillances de sécurité réglementé par Transports Canada.

On laisse place à la discussion. Le représentant de la National Marine Manufacturers Association mentionne que son organisme a écrit à Santé Canada pour demander une exemption des moteurs marins, semblable à l'exemption accordée aux VTT. On se préoccupe du fait que Santé Canada n'est peut-être pas l'organisme compétent pour traiter des questions maritimes et que s'il doit y avoir un système, celui-ci devrait, de préférence, être administré par Transports Canada et devrait être fondé sur le système américain, déjà connu des fabricants.

POINTS À L'ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA PROCHAINE RÉUNION DU CCMC ET MOT DE LA FIN

Le président explique le processus de présentation des points à l'ordre du jour au secrétariat du CCMC, dont le calendrier normal.

On encourage les participants à continuer de discuter des points à l'ordre du jour présentés et on les invite à transmettre leurs commentaires, pour examen.