

RAPPORT DU COMITÉ PERMANENT SUR LA CONSTRUCTION ET L'ÉQUIPEMENT

Ordre du jour

1. Introduction et approbation de l'ordre du jour.
2. Mise à jour sur la réglementation :
 - *Règlement sur les petits bâtiments* (jauge brute d'au plus 15) (Kevin Monahan, TC)
 - *Règlement sur la prévention des incendies des bâtiments* (Lynn Denis, TC)
 - *Règlement sur les petits bâtiments - Phase 2* (jauge brute de 15 et d'au plus 150) (Luc Tremblay, TC).
 - *Règlement sur la construction des bâtiments* (jauge brute de plus de 150) (Ousmane Alkaly, TC).
3. Mise à jour sur les travaux de l'OMI (Luc Tremblay, TC) :
 - Comité de la sécurité maritime (MSC).
 - Conception et équipement (DE).
 - Prévention de l'incendie (FP).
 - Stabilité des lignes de charge et de la sécurité des navires (SLF).
4. Rapport du Groupe de travail sur la norme nord-américaine sur les gilets de sauvetage (Ravi Shankar, TC).
5. Rapport du Groupe de travail sur les remorqueurs et les chalands (Chris Wiley, TC).
6. Questions régionales.
7. Autres questions.
8. Liste provisoire des points à l'ordre du jour de la prochaine réunion du CCMC.
9. Séance de consultation : *Règlement sur les engins de sauvetage* (Ordre du jour distinct – début de la réunion à 13 h 30).

La réunion du Comité permanent présidée par Luc Tremblay, de Transports Canada, a lieu le mercredi 28 avril 2010. Vous trouverez à l'annexe A le compte rendu de la séance de consultation sur le *Règlement sur les engins de sauvetage*.

1. INTRODUCTION ET APPROBATION DE L'ORDRE DU JOUR

La réunion du Comité permanent sur la construction et l'équipement attire un grand nombre de participants (une quarantaine de personnes).

L'ordre du jour est présenté et accepté tel quel.

2. MISE À JOUR SUR LA RÉGLEMENTATION

Règlement sur les petits bâtiments (jauge brute d'au plus 15)

Kevin Monahan, Transports Canada, présente une mise à jour sur le *Règlement sur les petits bâtiments*. Il explique que le *Règlement sur les petits bâtiments* proposé a été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 25 avril 2009. Les commentaires reçus ont été examinés et le travail de mise à jour du *Règlement* proposé est terminé. L'approbation finale du *Règlement* et sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* devraient se faire avant la longue fin de semaine de mai.

La publication finale de la version révisée des *Normes de construction pour les petits bâtiments* (TP 1332) et de la nouvelle *Norme canadienne sur les engins de sauvetage* (TP 14475) coïncidera avec l'approbation et la publication de la version définitive du *Règlement sur les petits bâtiments* dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

Kevin Monahan indique également qu'une mise à jour du *Règlement sur les contraventions* entrera en vigueur en même temps que le *Règlement sur les petits bâtiments*. Cette mise à jour inclut l'imposition de nouvelles amendes conformément au *Règlement sur les petits bâtiments* et une révision du montant des amendes pour la plupart des articles.

Règlement sur la prévention des incendies des bâtiments

Lynn Denis, Transports Canada, présente une mise à jour sur le *Règlement sur la prévention des incendies des bâtiments* et informe les participants que la rédaction du *Règlement* est terminée et que l'avant-projet devrait faire l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* vers la fin de l'automne ou le début du printemps 2010.

On mentionne également que des exemplaires de l'ébauche du *Règlement* proposé ont été distribués à la réunion précédente de novembre 2009 du CCMC.

Règlement sur les petits bâtiments – Phase 2 (jauge brute de 15 et d'au plus 150)

Luc Tremblay, Transports Canada, fait un exposé sur le déroulement de la phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments*.

Il explique que la phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments* viendra combler un vide entre le nouveau *Règlement sur les petits bâtiments* (qui entrera en vigueur en mai 2010) et le futur *Règlement sur la construction des bâtiments*. Le *Règlement* s'appliquera aux bâtiments dont la jauge brute se situe entre 15 tonnes ou qui peuvent accueillir plus de 12 passagers et qui mesurent moins de 24 mètres (limite supérieure).

La phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments* s'appliquera aux navires à passagers et aux autres bâtiments (fret, etc.) dont la jauge brute est supérieure à 15 tonneaux et qui mesurent 24 mètres ou moins et aux bâtiments à passagers dont la jauge brute est inférieure à 15 tonneaux et qui transportent plus de 12 passagers. Il ne s'appliquera pas aux embarcations de plaisance (le nouveau *Règlement sur les petits bâtiments* s'applique déjà aux bâtiments de toutes les dimensions) ni aux bateaux de pêche (qui seront assujettis au projet de *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche*).

On décidera durant les phases recherche et élaboration des politiques si la phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments* s'appliquera à un petit groupe de bâtiments au design inhabituel (p. ex. de type VCA, EGV) ou qui présentent des caractéristiques de fonctionnement particulières. On prévoit que certains d'entre eux seront exclus du projet de règlement et seront plutôt assujettis au *Règlement sur les bâtiments à usage spécial*.

La phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments* s'appliquera aux principaux aspects suivants :

- Structure, y compris les matériaux, le soudage et la fabrication;
- Machines principales et auxiliaires (propulsion, lignes d'arbres, circuit d'assèchement de cale, circuit d'alimentation en carburant, appareil à gouverner, etc.);
- Systèmes électriques;
- Étanchéité aux intempéries (fenêtres, portes, etc.);
- Dispositifs d'évacuation de l'eau;
- Protection du personnel (rambardes, pavois, etc.);
- Équipement (ancres, chaînes, etc.);
- Locaux d'habitation;
- Cloisonnement et stabilité à l'état intact et après avarie.

On formule actuellement les exigences à l'égard de l'équipement de sauvetage et de la sécurité-incendie dans le cadre de la réforme du *Règlement sur l'équipement de sauvetage* et du *Règlement sur la prévention des incendies des bâtiments*. Une partie distincte de chacun de ces deux règlements s'appliquera aux bâtiments d'une jauge brute supérieure à 15 tonneaux et de moins de 24 mètres. Au cours de l'élaboration de la phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments*, on envisagera la possibilité d'inclure ces parties au nouveau *Règlement sur les petits bâtiments*.

Les exigences opérationnelles visant les bâtiments qui mesurent 24 mètres au maximum ne feront pas partie de la phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments* et seront conservées dans leurs règlements respectifs tels que le *Règlement sur les abordages*, le *Règlement sur la sécurité de la navigation*, le *Règlement sur le personnel maritime*, le *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*, etc.

La phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments* fera appel aux critères de performance, par opposition aux exigences normatives, chaque fois que cela s'avérera possible. Les exigences seront fondées sur le risque et choisies de manière à offrir le meilleur équilibre entre la sécurité, les considérations économiques et la protection de l'environnement. Elles afficheront de la souplesse dans la mesure du possible, en offrant des options de rechange basées sur le principe du « niveau de sécurité équivalent ». On ne prévoit pas qu'une norme de construction pour les bâtiments qui mesurent 24 mètres au maximum

sera publiée par Transports Canada. Les normes d'autres organisations internationales ou nationales seront adoptées, le cas échéant.

L'élaboration de la phase 2 du *Règlement sur les petits bâtiments* se fera parallèlement à celle du *Règlement sur la construction des bâtiments*. Lorsque cela sera approprié, les exigences formulées pour le *Règlement sur la construction des bâtiments* y seront intégrées, par exemple, celles en matière de stabilité à l'état intact et après avarie ou relatives aux systèmes électriques.

Les prochaines étapes sont l'élaboration de la Charte de projet et de l'annexe au cours de l'été 2010. Le groupe de travail interne de Transports Canada sur l'élaboration de la réglementation devrait être mis sur pied à l'automne 2010.

Règlement sur la construction des bâtiments

Un aperçu du projet de *Règlement sur la construction des bâtiments* est présenté. Les principaux objectifs du projet sont les suivants :

- Instaurer des exigences fondées sur la performance qui sont à la fois sécuritaires et laissent place à l'innovation;
- Assurer l'harmonisation ou l'intégration aux normes internationales, telles que modifiées, afin de faciliter le remplacement de la flotte et de maintenir la réglementation à jour;
- Permettre la ratification des conventions internationales comme les conventions SOLAS et MARPOL;
- Regrouper les exigences en un seul règlement.

On présente comment seront établies les exigences relatives au type de navires auxquels devrait s'appliquer le projet de *Règlement sur la construction des bâtiments*. La méthode d'analyse appropriée à la réalisation du projet est également exposée. Le plan de gestion du projet, y compris les cinq différentes phases du projet, est expliqué. À l'heure actuelle, Transports Canada amorce la phase III, qui est la phase de réalisation. Cette dernière s'achèvera par la publication du projet de règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* prévue en 2012.

Les intervenants expriment leur intérêt à l'égard du projet et soulèvent de nombreuses questions, notamment les suivantes :

- On s'inquiète de devoir passer par le Bureau d'examen technique en matière maritime (BETMM) avant l'entrée en vigueur du projet de règlement, car le Bureau devrait se pencher sur les questions que susciterait l'approche basée sur la performance. En réalité, le traitement d'une demande par le BETMM peut prendre des mois et le Règlement proposé engendrerait davantage de problèmes qu'il n'en réglerait.
- On se demande si le projet de règlement comportera des dispositions expliquant comment les inspecteurs de la sécurité maritime doivent appliquer les exigences fondées sur la performance au cours de leurs inspections. On répond qu'il s'agit d'une question d'application, qui sera traitée dans les lignes directrices et les consignes de travail et non dans le texte réglementaire.
- On se demande ce qui arrivera aux documents TP actuels et en particulier au TP 127. On répond que la plupart des TP seront abrogés et remplacés par le Règlement proposé.

Les réponses fournies aux questions initiales semblent satisfaire les intervenants.

3. MISE À JOUR SUR LES TRAVAUX DE L'OMI

Comité de la sécurité maritime (MSC)

Conception et équipement (DE)

Prévention de l'incendie (FP)

Stabilité des lignes de charge et de la sécurité des navires (SLF)

On présente une mise à jour approfondie des travaux de l'OMI en matière de construction et d'équipement. On explique brièvement la structure de l'OMI ainsi que celle du Comité (MSC) et des sous-comités (DE, SLF et FP) qui ont l'incidence la plus directe sur la construction et l'équipement.

On souligne qu'il importe maintenant que tous les intervenants se tiennent au courant des travaux en cours à l'OMI et qu'ils les suivent, étant donné que les nouveaux règlements intègrent les instruments de l'OMI, et les modifications qui leur sont apportées à l'occasion, pour les bâtiments régis ou non par la convention.

Les membres du Comité sont invités à visiter le site web de Transports Canada et de l'OMI et à transmettre leurs observations ou sujets de préoccupation à Transports Canada.

Certains participants estiment que Transports Canada devrait placer les documents de l'OMI sur son site. On suggère également à Transports Canada de s'inspirer de la formule de la Garde côtière américaine, qui tient une réunion de planification avec l'industrie avant chaque réunion de l'OMI.

4. RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LA NORME NORD-AMÉRICAINNE SUR LES GILETS DE SAUVETAGE

Le rapport du Groupe de travail sur la norme nord-américaine sur les gilets de sauvetage est présenté par le président Ravi Shankar, Transports Canada.

Le Groupe de travail a tenu sa quatrième réunion le 26 avril 2010. On a constaté avec satisfaction que près de 23 participants représentant un amalgame d'intervenants y ont assisté et ont contribué à un débat fort intéressant.

La société BC Ferries demande à Ravi Shankar d'ajouter un point à l'ordre du jour. Comme les questions de la société seront traitées aux points 2 et 3, l'ordre du jour est adopté tel quel.

Le résumé qui suit donne un aperçu des délibérations.

Paul Potter, du groupe CORD, fait le point sur le travail accompli au cours des six derniers mois à l'égard de la Norme nord-américaine sur les gilets de sauvetage. L'objectif du groupe de rédaction est de comparer la norme canadienne à la norme ISO 12402, en établissant les différences qui feront l'objet de discussions avec l'ISO afin de réduire la quantité de dérogations nationales sans compromettre la sécurité. Paul Potter indique qu'il reste encore à élaborer le processus et la structure qu'adoptera le Canada pour le plan de mise en œuvre et propose d'adopter le mécanisme qu'utilisent les États-Unis pour la gestion d'une norme.

Sam Wehr, de la société Mustang Survival, rend compte du processus de comparaison entre la norme nord-américaine sur les gilets de sauvetage et celle de l'ISO. Il commence par dire que beaucoup de travail a été réalisé dans la démarche de comparaison des normes l'ISO, du Canada et des États-Unis. Il présente brièvement le modèle fondé sur les risques (connue sous le nom de modèle GR) qui est en cours d'élaboration par un groupe d'experts formé de représentants des laboratoires d'essais, des fabricants et des autorités de réglementation des deux côtés de la frontière.

Sam Wehr indique également qu'on discute toujours de l'acceptation des gilets 50N aux États-Unis. Ravi Shankar confirme que le groupe de rédaction s'entend sur l'inclusion des gilets 70N dans la nouvelle norme; l'objectif est de convaincre le groupe ISO d'accepter cet ajout en tant que partie nouvelle de la norme, à défaut de quoi elle restera une dérogation à la norme.

Ravi Shankar présente un dernier bref exposé sur le plan de mise en œuvre. Il informe le Groupe de travail que la norme sera incorporée par renvoi au projet de *Règlement sur les engins de sauvetage* et que les dérogations nationales, le cas échéant, figureront à l'annexe de la norme. Cette formule est toutefois sujette à l'approbation de l'avocat advenant le cas où le nouveau règlement entrerait en vigueur avant la publication de la norme nord-américaine.

5. RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES REMORQUEURS ET LES CHALANDS

On présente l'ordre du jour et on demande aux participants s'ils ont des points à ajouter. Jan Zwaan, Transports Canada, indique qu'il souhaite ajouter un point concernant les défaillances observées sur la manette de commande électrique Wagner de l'appareil à gouverner actuellement installée sur un certain nombre de remorqueurs canadiens. L'ajout est accepté et l'ordre du jour est approuvé.

Chris Wiley, Transports Canada, expose l'ordre du jour et dresse le bilan des réalisations jusqu'à ce jour du Groupe de travail. On attend les rapports des équipes d'experts sur les sujets suivants : définition de l'expression « unité composite » aux termes du *Règlement sur les abordages*, inclusion de la *Norme sur les chalands d'hydrocarbures* dans le plan de travail sur la réglementation, chalands transportant des hydrocarbures sur la côte Ouest et mandat d'une étude sur l'hivernage des chalands d'hydrocarbures dans l'Arctique. Phil Nelson souligne que, tout comme cela a été dit dans l'exposé, le Groupe de travail a exprimé le désir de disposer d'un seul règlement sur les groupes intégrés remorqueurs-chalands. Actuellement, les recommandations transmises à la haute direction de Transports Canada et à l'équipe de projet de réforme de la réglementation ne privilégient pas cette voie.

On se demande si le projet de réforme de la réglementation passera à côté d'éléments que l'industrie du remorquage et du transport par chaland considère importants et si le *Règlement sur les bâtiments à usage spécial* constitue un cadre convenable; on débat également du rôle des lignes directrices ou des systèmes de gestion de la sécurité. Le point n'est pas encore réglé même si, à la question posée, la plupart des personnes interrogées indiquent qu'il s'agit toujours de leur option préférée (mais bon nombre de membres ne se sont pas prononcés).

Ray Krick présente un exposé sur les aspects pratiques de l'usage de la définition établie de l'expression « unité composite » dans le *Règlement sur les abordages* et les annexes. Selon le contexte de la définition, on propose que tout engin combiné manœuvrant en tant qu'unité doit porter les feux de navigation en conséquence. Toutefois, l'application technique d'une telle mesure exige que Transports Canada fasse preuve d'une certaine souplesse dans son interprétation plutôt qu'un changement de réglementation.

On discute de la notion du mouvement relatif perceptible et de l'uniformité d'un voyage à l'autre et on se demande si l'apparence des feux de navigation reste toujours la même. Le Council of Marine Carriers indique que la proposition est sensée sur le plan pratique et précise qu'il trouve convenable d'ajouter un feu à éclats sur les installations de la côte Ouest comme c'est le cas sur celles des Grands Lacs. Comme la solution est tributaire de la présence d'un mât avant sur le chaland, Colin Eckford de la société Seaspan fait une mise en garde en indiquant que les installations ITB de la société comprennent un chaland à chargement par l'avant, ce qui complique l'emplacement du mât avant. On formule des exigences possibles en matière de feux de navigation tirées de l'exemple des navires de la flotte de la société McKeil. Rob Turner, Transports Canada, indique que chaque situation exige une évaluation au cas par cas et que même s'il y a encore un certain nombre de choses à régler, dans l'ensemble, le principe de l'adaptation au moyen de politiques semble raisonnable. Il demande que l'exposé soit repris devant le Comité permanent sur la navigation et les opérations afin d'obtenir ses commentaires.

Leo Stradiotti fait un exposé sur les diverses catégories de chalands transportant des hydrocarbures sur la côte Ouest. Des recommandations sont formulées pour chacune des classes en question. On s'entend généralement pour dire qu'il faut améliorer la situation actuelle des chalands de type III et de type C, ainsi que l'application et le respect d'une norme recommandée minimale pour cette catégorie particulière de chalands.

On signale que les chalands de récupération du pétrole sont inclus dans l'exposé et Chris Wiley donne des éclaircissements sur les points discutés précédemment et les recommandations mises de l'avant par le groupe de travail sur le statut de ce type de chalands. Il rappelle qu'il y a concordance entre les recommandations du Groupe de travail et les conseils des services juridiques de Transports Canada, à savoir que les chalands de récupération du pétrole à simple coque doivent être exemptés des exigences liées aux doubles coques en 2015 lorsqu'ils servent à cette fin. Toutefois, si le pétrole récupéré doit être transporté des lieux de récupération jusqu'à un port qui n'est pas situé en zone locale (notion à définir ultérieurement), les opérations de transit doivent être effectuées par un chaland double coque.

Desmond Raymond, Transports Canada, fait une brève mise à jour sur le mandat d'une étude qui sera entreprise dans la Région des Prairies et du Nord sur l'utilisation des chalands d'hydrocarbures dans l'Arctique et l'hivernage de ces chalands.

Jacques Fortin, Transports Canada, distribue un document proposant l'étude des questions relatives aux chalands du fleuve Saint-Laurent.

On signale que l'administration centrale de Transports Canada a entrepris une étude portant sur la compatibilité des réglementations américaine et canadienne en matière de remorqueurs et chalands. Le sujet était à l'ordre du jour (entre autres points) d'une récente rencontre avec la Garde côtière américaine, à Washington.

On indique que puisque les questions de définition concernant le *Règlement sur les abordages* semblent être résolues, il reste à régler celles portant sur l'application de la définition aux autres règlements - en particulier le *Règlement sur le personnel maritime*. Une équipe d'experts composée de Ray Krick, de Phil Nelson, d'un représentant syndical et de Chris Wiley s'est portée volontaire pour formuler des recommandations en vue des prochaines réunions du CCMC en novembre.

Jan Zwaan présente de l'information sur la défaillance observée sur une manette de commande électrique Wagner de l'appareil à gouverner montée sur un certain nombre de remorqueurs au Canada. La question découle d'un rapport du Bureau de la sécurité des transports portant sur la défaillance d'un tel mécanisme et la perte de gouverne, laquelle a provoqué un incident d'engagement par ricochet lorsque le chaland a dépassé le remorqueur. Il s'agit de produire un *Bulletin de la sécurité des navires*. Quelques copies papier de l'information sont disponibles. Les participants qui n'ont pu obtenir de copie lors de la réunion peuvent s'adresser à Jan Zwaan. Le Groupe de travail suggère de présenter également l'information au Groupe de travail sur les questions réglementaires concernant la sécurité des bateaux de pêche.

6. QUESTIONS RÉGIONALES

Aucune question régionale n'est soulevée durant la réunion.

7. AUTRES QUESTIONS

Jeff Penton soulève la question du transport des travailleurs sur les navires annexes au large de Terre-Neuve. Transports Canada a limité la capacité de passagers à 36 travailleurs en conformité avec certaines exigences de la Convention SOLAS. On constate une hausse des pressions en vue de transporter les travailleurs par bateau en raison des restrictions imposées aux vols par hélicoptères depuis l'accident de l'an dernier. On se demande s'il est envisageable d'accroître le nombre de travailleurs transportés en fonction de la capacité du navire, puisque les travailleurs détiennent également une formation en FUM.

Luc Tremblay indique que le Comité n'est pas en mesure de discuter de la question, mais qu'il en sera fait mention dans le procès-verbal.

**8. LISTE PROVISOIRE DES POINTS INSCRITS À L'ORDRE DU JOUR DE LA
PROCHAINE RÉUNION DU CCMC**

Les intervenants sont invités à présenter au Secrétariat du CCMC des points à inscrire à l'ordre du jour avant la prochaine réunion nationale du CCMC qui est prévue en novembre 2010. Ils sont invités à consulter le site web du CCMC et on les informe que l'ordre du jour devrait y être affiché quatre semaines avant la tenue de la prochaine réunion.

Préparé et/ou approuvé par :

Luc Tremblay, Sécurité maritime, TC, président du Comité permanent

ANNEXE A
RAPPORT DE LA SÉANCE DE CONSULTATION
CONSACRÉE AU RÈGLEMENT SUR LES ENGINS DE SAUVETAGE

Au cours de l'après-midi du 28 avril 2010, 33 participants assistent à la séance de consultation sur le *Règlement sur les engins de sauvetage* proposé.

Serge Théorêt, Transports Canada, fait le point sur les initiatives en cours ainsi que sur le contexte et les exigences du Règlement proposé. Un examen de la structure proposée des exigences en matière d'équipement de sauvetage et des catégories prévues de bâtiments en fonction des classes de voyage est présenté et on explique en détail les nouvelles exigences et conditions spécifiques aux aspects suivants :

- Engins de sauvetage individuels;
- Signaux visuels;
- Embarcations de sauvetage;
- Dispositifs de mise à l'eau et d'embarquement;
- Équipement de communication et d'alerte en cas de détresse.

Après l'exposé, les participants sont invités à examiner la troisième version du *Règlement sur les engins de sauvetage* proposé et à formuler leurs commentaires aux gestionnaires de projet avant le 31 mai 2010. Le *Règlement sur les engins de sauvetage* proposé devrait être publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* durant l'hiver 2012.

On demande quelques éclaircissements sur des questions telles que les essais sur les combinaisons d'immersion, les inspections des canots de sauvetage, la disponibilité des fournisseurs de services, le rangement des gilets de sauvetage sur les ponts découverts et la présence de gilets de sauvetage pour bébés. Plusieurs participants posent des questions sur les avantages et les coûts associés à la mise en œuvre des nouvelles exigences proposées dans le règlement. On leur donne les réponses nécessaires et on les informe qu'une analyse coûts-avantages sera réalisée et que les intervenants seront consultés.