

RAPPORT D'ENQUÊTE MARITIME

M01L0112

VOIE D'EAU IMPORTANTE

À BORD DU DRAGUEUR DE PÉTONCLES *ALEX B. 1*

AU LARGE DE HAVRE-SAINT-PIERRE (QUÉBEC)

LE 29 SEPTEMBRE 2001





Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet événement dans le seul but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

## Rapport d'enquête maritime

### Voie d'eau importante

à bord du dragueur de pétoncles *Alex B. 1*  
au large de Havre-Saint-Pierre (Québec)  
le 29 septembre 2001

Rapport numéro M01L0112

### *Résumé*

Vers 10h, le 29 septembre 2001, alors que le bateau de pêche *Alex B. 1* draguait le pétoncle par beau temps au large de Havre-Saint-Pierre, on s'est rendu compte qu'il y avait de l'eau dans le compartiment moteur. L'invasion avait inondé tous les compartiments de la cambuse jusqu'aux emménagements. On a mis en marche quatre pompes d'assèchement mais le débit de l'eau était supérieur à la capacité de refoulement des pompes.

La drague à pétoncles a été hissée à bord et le bateau a mis le cap sur Havre-Saint-Pierre, le port le plus proche. À environ un demi-mille marin du quai, le moteur de propulsion a calé. Un autre bateau de pêche, le *Andy C*, a répondu à un appel à l'aide. Le *Alex B. 1* fut alors remorqué à bon port. On a utilisé des pompes portatives pour assécher le bateau. Pendant que le bateau était échoué le long du quai à marée basse, on a observé une perforation de la coque sous la ligne de flottaison du côté bâbord à la hauteur de la cambuse.

*This report is also available in English.*



1.0	Renseignements de base .....	1
1.1	Fiche technique du navire .....	1
1.1.1	Renseignements sur le navire .....	1
1.2	Déroulement du voyage .....	2
1.3	Victimes .....	3
1.4	Avaries et dommages .....	3
1.4.1	Avaries au bateau .....	3
1.4.2	Domages à l' environnement .....	4
1.5	Renseignements sur les conditions météorologiques .....	4
1.6	Certificats et brevets .....	4
1.6.1	Certificat d'inspection de bateau de pêche commerciale .....	4
1.6.2	Brevets et compétence .....	5
1.7	Renseignements sur le personnel .....	5
1.7.1	Propriétaire du navire .....	5
1.7.2	Patron .....	6
1.8	Professionnalisation des pêcheurs et des aides-pêcheurs .....	6
1.8.1	Bureau d'accréditation des pêcheurs et des aides-pêcheurs .....	6
1.8.2	Professional Fish Harvesters Certification Board .....	7
1.8.3	Absence d'accréditation et de formation .....	7
1.9	Modifications aux bateaux de pêche .....	8
1.9.1	Refonte du <i>Alex B. I.</i> .....	8
1.9.2	Responsabilités du propriétaire .....	8
1.9.3	Mesures prises .....	9
1.10	Renseignements supplémentaires .....	9
1.10.1	La drague .....	9
1.10.2	L'immatriculation des navires .....	10
2.0	Analyse .....	11
2.1	Blindage de la coque .....	11
2.2	Refontes non-signalées aux autorités .....	12
2.2.1	Formation des pêcheurs .....	12

2.2.2	Communication et information aux pêcheurs.....	14
2.2.3	Intervalle d'inspection et autres mesures de contrôle des risques .....	14
2.3	Culture de sécurité chez les pêcheurs .....	15
2.4	Détecteurs de niveau d'eau .....	16
3.0	Conclusions.....	19
3.1	Faits établis quant aux causes et aux facteurs contributifs .....	19
3.2	Faits établis quant aux risques .....	19
3.3	Autres faits établis.....	20
4.0	Mesures de sécurité.....	21
4.1	Mesures prises .....	21
4.1.1	Bureau de la sécurité des transports .....	21
4.1.2	Transports Canada .....	21
4.2	Mesures nécessaires .....	24
4.3	Préoccupations liées à la sécurité .....	26
5.0	Annexes	
	Annexe A - Sigles et abréviations.....	27





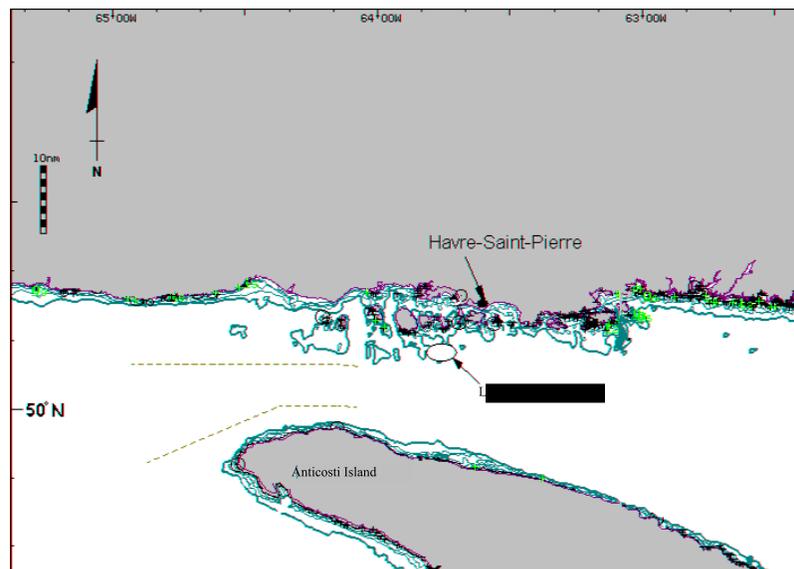


## 1.2 *Déroulement du voyage*

Vers 4 h 45, le 29 septembre 2001, le *Alex B. 1* appareille de Havre-Saint-Pierre avec un équipage de cinq personnes à son bord et met le cap sur une zone de pêche au large de l'île à Samuel<sup>2</sup>. Vers 6 h, la pêche des pétoncles débute dans environ 30 m d'eau; elle se déroule sans incident. À toutes les demi-heures, la drague à pétoncles est hissée à bord puis vidée de sa prise, et par la suite, larguée à la mer.

Vers 10 h, en effectuant une ronde dans le compartiment moteur, le patron constate qu'il y a une vingtaine de centimètres d'eau dans le bouchain malgré le fait que la pompe automatique d'assèchement est en marche. Il lance aussitôt une deuxième pompe d'assèchement et, cinq minutes plus tard, le compartiment est vidangé. Environ une demi-heure plus tard, le patron retourne dans le compartiment moteur et il constate de nouveau la présence d'une voie d'eau. Cette fois-ci, le niveau d'eau était tel qu'il avait atteint le moteur de propulsion, soit environ 35 cm. Il lance de nouveau la deuxième pompe d'assèchement et fait une ronde dans la cale à poisson. Ce compartiment, qui est normalement sec, contenait environ 40 cm d'eau. En examinant la cambuse, le patron constate que ce compartiment contenait beaucoup plus d'eau que d'habitude (environ 60 cm). Le patron lance alors les deux autres pompes électriques d'assèchement, l'une dans la cale à poisson, l'autre dans le compartiment moteur.

Le patron continue de surveiller étroitement la voie d'eau pendant que les membres d'équipage écaillent la prise. Il constate rapidement que les pompes ne maîtrisent pas l'envahissement. Il décide alors de faire hisser la drague à bord et de mettre le cap sur Havre-Saint-Pierre. Une fois la drague dans son ber, le *Alex B. 1* fait route à plein régime pendant que les membres d'équipage vidangent l'eau des compartiments avec des seaux. À environ un demi-mille marin du quai de Havre-Saint-Pierre, l'eau dans le compartiment moteur atteint un tel niveau que le moteur de propulsion cale soudainement; moment auquel toutes les pompes d'assèchement tombent en panne. Le patron lance aussitôt un appel de détresse sur le canal 16 de son radiotéléphone VHF. Pendant qu'il s'entretient avec l'opérateur radio du centre de Service de communication et du trafic maritime (SCTM), un bateau de pêche à l'écoute, le *Andy C*, répond à l'appel. En moins de dix minutes, le *Andy C* rejoint le



<sup>2</sup> Appellation locale : île Niapisca.

*Alex B. 1.* Le *Alex B. 1* est alors toué vers la grève tout près d'un quai. Durant ce temps le *Dryade No.1* de Parcs Canada avait aussi prêté main forte.

Deux pompes portatives servent à vidanger les compartiments. À marée basse, la quille touche le fond et le bateau donne de la bande. Il est alors possible d'observer la perforation dans le bordé bâbord. La voie d'eau est colmatée de façon provisoire et, le 26 octobre 2001, après avoir été remorqué à Sept-Îles (Québec), le *Alex B. 1* est halé à terre pour qu'on puisse procéder à une inspection détaillée de la coque.

### 1.3 *Victimes*

Personne n'a été blessé par suite de l'événement.

### 1.4 *Avaries et dommages*

#### 1.4.1 *Avaries au bateau*

De chaque côté de la coque sous la ligne de flottaison à la hauteur de la cambuse, l'enduit de fibre de verre recouvrant la coque en bois était sévèrement avarié. La brèche dans l'enduit exposant le bois avait une superficie d'environ 125 cm de long sur 50 cm de large de chaque côté. Le bordé en bois avait des éraflures profondes démontrant l'usure produite vraisemblablement par le contact répétitif de la drague et des câbles d'acier sur la coque. Le bordé en bois sur le côté bâbord avait un trou d'un diamètre d'environ 10 cm.



#### 1.4.2 *Dommmages à l'environnement*

Il n'y a eu aucun dommage apparent à l'environnement.

#### 1.5 *Renseignements sur les conditions météorologiques*

Le matin du 29 septembre 2001, le temps était ensoleillé avec des vents légers, et la mer était calme.

#### 1.6 *Certificats et brevets*

##### 1.6.1 *Certificat d'inspection de bateau de pêche commerciale*

En vertu du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*, le *Alex B. 1* était tenu d'être inspecté tous les quatre ans. Depuis son inspection à Newport (Québec) le 28 mai 1998, le *Alex B. 1* était exploité aux termes d'un Certificat d'inspection de bateau de pêche commerciale, limité aux voyages de cabotage, classe 3<sup>3</sup> avec un équipage de quatre personnes, y compris le patron; le certificat était valide jusqu'au 27 mai 2002.

Le certificat n'était valide que sous réserve des clauses suivantes :

- que le hareng ou le capelan en vrac ne soit pas transporté à bord;
- qu'une vérification annuelle des équipements d'extinction d'incendie soit faite par un technicien;
- qu'une vérification annuelle des radeaux de sauvetage soit faite par un représentant accrédité.

Ces clauses additionnelles sont apposées sous forme d'estampille sur le Certificat d'inspection du bateau par l'inspecteur de Transports Canada<sup>4</sup>.

Étant donné que le propriétaire avait fait une demande d'aide financière au ministère de l'Agriculture, des Pêches et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ) en vue de l'achat du *Alex B. 1*, une inspection du bateau a été faite le 16 mai 2001 par un représentant du MAPAQ en vue d'une hypothèque maritime. Les inspections du MAPAQ sont faites aux fins d'établir la valeur marchande du bateau et non d'évaluer l'état de navigabilité ou de déterminer la nature

---

<sup>3</sup> Le bateau ne se trouve jamais à plus de 20 milles de la rive, et la distance entre les ports de refuge convenables sur la route ne dépasse pas 100 milles.

<sup>4</sup> Les certificats pro-forma actuels contiennent ces informations non en forme d'estampille mais à même le certificat, en bas de page.

appropriée d'une pêche pour le bateau. Le rapport d'inspection fait mention d'une durée de vie probable de huit ans et signale l'ajout d'enrouleurs de câbles, de treuils, d'un potence arrière, d'un mât de charge et d'une poulie de levage de drague.

### 1.6.2 *Brevets et compétence*

Le 31 décembre 2002, les statistiques de Transports Canada révèlent que le nombre de bateaux de pêche canadiens ayant une jauge brute d'au plus 60 s'élève à 20 183, ce qui représente environ 94 % du nombre de bateaux de pêche exploités au Canada.

Le *Alex B. 1* a une jauge brute d'au plus 60. Selon le *Règlement sur l'armement en équipage des navires*, ni le patron, ni aucun des quatre autres membres de l'équipage n'étaient tenus d'être titulaires d'un brevet.

Le *Règlement sur l'armement en équipage des navires* oblige cependant les marins pêcheurs de recevoir une formation sur les fonctions d'urgence en mer en matière de sécurité de base, cours de niveau A-1. Cette disposition importante devait, à l'origine, s'appliquer aux marins pêcheurs dès le 30 juillet 2000. Or, le règlement a été amendé en mars 2002 et la date de mise en application a été reportée au 30 juillet 2002. De plus, cette exigence aura une période de mise en application progressive de 5 ans. Ainsi, la pleine application de cette exigence n'aura pas lieu avant le 1<sup>er</sup> avril 2007. Ni le patron ni aucun des quatre autres membres de l'équipage n'avaient reçu de formation sur les fonctions d'urgence en mer.

Paradoxalement, le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance* oblige les conducteurs d'embarcations de plaisance à détenir un document attestant de leur compétence.

## 1.7 *Renseignements sur le personnel*

### 1.7.1 *Propriétaire du navire*

Le propriétaire du *Alex B. 1* avait acquis son expérience de pêche, entre autres, à titre de capitaine-propriétaire de quatre bateaux de pêche avant d'acheter le *Alex B. 1*. Il avait lui-même entrepris la refonte du *Alex B. 1* au printemps 2001 en vue de l'adapter à la pêche des pétoncles.

En septembre 2000, lors d'un voyage de pêche sur son navire précédent, le *Géronimo 1*, le capitaine-propriétaire et ses deux membres d'équipage avaient abandonné leur bateau au profit d'un radeau de sauvetage après avoir lancé un appel de détresse par radiotéléphone VHF. Le navire avait sombré par beau temps en moins d'une heure. L'équipage avait été rescapé peu après. Le *Géronimo 1*, un ancien crabier, avait été converti pour la pêche des pétoncles par le propriétaire. Les modifications avaient fait l'objet d'une inspection par un expert maritime de Transports Canada dans le cadre de l'inspection quadriennale. Certaines modifications en matière d'étanchéité avaient été exigées par l'inspecteur de Transports Canada suite à la refonte pour rendre le bateau conforme à la réglementation.

### 1.7.2 *Patron*

Le patron du *Alex B. 1* avait neuf ans d'expérience comme aide-pêcheur; il avait acquis son expérience

principalement en faisant la pêche des pétoncles. C'était sa première saison comme patron.

## 1.8 Professionnalisation des pêcheurs et des aides-pêcheurs

### 1.8.1 Bureau d'accréditation des pêcheurs et des aides-pêcheurs

Le 4 août 1999, la *Loi sur le Bureau d'accréditation des pêcheurs et des aides-pêcheurs du Québec* est entrée en vigueur. Grâce à cette loi et sous l'égide du Comité sectoriel de main-d'oeuvre des pêches maritimes (CSMOPM), le Bureau d'accréditation des pêcheurs et des aides-pêcheurs (BAPAP) a été formé en 1997. Situé à Grande-Rivière (Québec), le BAPAP travaille sous la supervision d'un conseil d'administration qui agit à titre d'autorité légale sur tous les aspects relatifs à la professionnalisation. Le *Règlement sur la reconnaissance de la compétence professionnelle des pêcheurs et des aides-pêcheurs* confie au BAPAP les responsabilités suivantes :

- l'émission et la mise à jour des livrets des pêcheurs et des aides-pêcheurs;
- l'émission des certificats de pêcheur, d'aide-pêcheur et d'apprenti-pêcheur;
- l'émission des exemptions au besoin;
- l'administration des droits annuels.

Pour l'obtention d'un certificat de pêcheur ou d'aide-pêcheur, le règlement exige un diplôme d'études en pêche professionnelle ou une preuve de compétence équivalente<sup>5</sup>. Selon le règlement, la compétence équivalente comprend deux volets : l'expérience et de la formation. La formation est spécifiée dans le règlement et consiste, pour un aide-pêcheur, à suivre la formation suivante :

1. Secourisme avancé en mer	5. Règlement sur les abordages
2. Fonctions d'urgence en mer	6. Technologie des pêches
3. Pêche responsable (2 cours parmi un choix de 10)	7. Conservation et manutention de poisson à bord
4. Organisation et travail de groupe	8. Radiotéléphonie

<sup>5</sup> À l'exclusion des personnes qui bénéficient d'une exemption en vertu de l'article 12 du règlement.

Par contre, la formation exigée d'un pêcheur comprend uniquement les quatre premiers éléments. On tient pour acquis que les pêcheurs ont, pour la plupart, appris les éléments 5 à 8 en cours d'emploi après plusieurs années d'expérience. Le règlement est entré en vigueur le 13 septembre 2001. Pour répondre aux exigences du règlement, les pêcheurs bénéficient d'une période d'entérinement progressif qui prendra fin le 31 décembre 2006.

En 2000-2001, le CSMOPM a entrepris des mesures afin de favoriser l'émergence d'une culture de formation dans le domaine de la pêche et de l'aquaculture commerciale. Au jour de ce rapport, les mesures suivantes ont été prises :

- une étude sur les retombées financières des investissements en formation;
- la création d'un bulletin d'information périodique;
- la création d'un site Internet;
- un programme de sensibilisation des aides-pêcheurs au concept de la professionnalisation.

### 1.8.2 *Professional Fish Harvesters Certification Board*

Le 26 juillet 1996, le *Professional Fish Harvesters Act*, a été ratifié par le gouvernement de Terre-Neuve et Labrador. Cette loi a permis la création, en 1997, d'un bureau d'accréditation, le *Professional Fish Harvesters Certification Board* (PFHCB), lequel est doté d'un mandat similaire à celui du BAPAP que l'on retrouve au Québec. Le PFHCB reconnaît trois niveaux d'expertise dont l'apprenti-pêcheur, le pêcheur professionnel de niveau I et le pêcheur professionnel de niveau II. Ce bureau émet des brevets de niveau I et de niveau II en fonction de l'expérience acquise et des cours suivis. De plus, en se basant sur un code d'éthique de pêche, le PFHCB peut mener des enquêtes disciplinaires. Ce bureau a le pouvoir d'émettre des sanctions pécuniaires et (ou) de révoquer de façon temporaire ou permanente un brevet.

### 1.8.3 *Absence d'accréditation et de formation*

Aucune autre province au Canada ne possède une réglementation pour assurer une formation élémentaire de pêche et une accréditation pour les marins pêcheurs professionnels qui font la pêche commerciale sur les bateaux ayant une jauge brute d'au plus 60.

Au cours de l'année 2000 au Québec, la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST), le CSMOPM et la Sécurité maritime de Transports Canada ont mené conjointement une campagne de sensibilisation dans les secteurs Gaspésie / Îles-de-la-Madeleine auprès des capitaines et des patrons de bateaux de pêche et leurs aides-pêcheurs sur l'importance de la sécurité en mer. Du même coup et, ce depuis 1997, la Direction de la santé publique de la Régie régionale de la santé et des services sociaux (Gaspésie / Îles-de-la-Madeleine) conjointement avec ses partenaires, passe à des périodes propices, des messages publicitaires sur la sécurité par l'entremise des journaux et des stations radiophoniques locaux. Depuis quelques années, on cherche à former un comité paritaire qui donnerait à la CSST une certaine latitude en matière de santé et de sécurité du travail dans le secteur des pêches. Toutefois, pour ce faire, la CSST souhaiterait élaborer un protocole d'entente en collaboration avec ses partenaires, afin d'établir des lignes

directrices pour mener des inspections judicieuses adaptées à leurs critères d'évaluation et ainsi intervenir dans le secteur de la pêche en matière de santé et sécurité. Malgré cette volonté d'agir, il n'y pas eu à ce jour d'entente ou de protocole à cet effet. Par ailleurs, on doit mentionner que des cours traitant de la santé et de la sécurité au travail dans le milieu de la pêche ont été préparés par une institution des pêches au Québec sans toutefois pouvoir les enseigner dû à un manque de ressources professionnelles.

## *1.9 Modifications aux bateaux de pêche*

### *1.9.1 Refonte du Alex B. 1*

En avril 2001, le nouveau propriétaire a procédé à la refonte du *Alex B. 1* visant à faciliter la pêche des pétoncle. En plus d'un mât de charge et des treuils hydrauliques sur le pont principal, une potence en forme de structure en « A » a été installée à l'arrière du bateau avec deux poulies de levage de drague. À la hauteur de la cale à poisson et de la cambuse, on a fait des trous dans le pont pour boulonner des membrures de force à la potence arrière. Pour le câblage électrique et hydraulique, plusieurs trous ont été pratiqués dans les cloisons transversales qui se trouvent entre la cambuse et la cale à poisson et entre cette dernière et le compartiment moteur. Après avoir passé les conduits de câblage dans ces trous, on n'a pas scellé les orifices.

### *1.9.2 Responsabilités du propriétaire*

Le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* exige que les bateaux de pêche ayant une jauge brute de plus 15 mais de moins de 150 et qui ont une longueur d'au plus 24,4 m fassent l'objet d'une inspection tous les quatre ans. Nonobstant, il incombe à tout propriétaire d'aviser Transports Canada de toute modification majeure ayant une incidence sur l'état de navigabilité du bateau avant de reprendre la mer et de ne pas attendre la prochaine date prévue d'inspection.

Le paragraphe 50 du règlement se lit comme suit :

Toutes modifications influant sur l'aptitude d'un bateau de pêche à tenir la mer devront satisfaire aux normes du présent règlement et être réalisées à la satisfaction d'un inspecteur.

Le centre de Sept-Îles de la Sécurité maritime de Transports Canada n'avait reçu aucune information sur la refonte du *Alex B. 1* effectuée en avril 2001.

### 1.9.3 Mesures prises

Suite à son enquête sur le naufrage du bateau de pêche *Brier Mist*<sup>6</sup> survenu au large de Rimouski (Québec) en novembre 1998, le Bureau a noté que des modifications importantes au navire avaient été faites sans que le capitaine-proprétaire demande une inspection de Transports Canada. De plus, suite à son enquête sur le naufrage du bateau de pêche *Le Bout de Ligne*<sup>7</sup> survenu dans le golfe du Saint-Laurent en décembre 1990, le Bureau avait recommandé que Transports Canada, au moyen d'un programme de sensibilisation à la sécurité à l'intention des propriétaires, exploitants et équipages de bateaux de pêche maritime, souligne les effets indésirables que des modifications de la structure des bateaux et l'ajout de matériel peuvent avoir sur la stabilité<sup>8</sup> d'un bateau. Le Bureau avait également recommandé que Transports Canada étudie une façon pour faire en sorte que les modifications apportées à la structure et l'ajout d'articles lourds soient consignés et soient pris en compte au moment de la réévaluation de la stabilité des petits bateaux de pêche<sup>9</sup>. Transports Canada a publié des Bulletins de la sécurité des navires qui tentent de régler ce problème de sécurité<sup>10</sup>.

## 1.10 Renseignements supplémentaires

### 1.10.1 La drague

La drague à pétoncles utilisée par le *Alex B. 1* est composée de trois racles à pétoncles en acier (voir la figure 2). Les trois racles (n° 2) sont placées côte à côte et assujetties à une poutre d'acier (n° 1), laquelle est attachée à une patte d'oie et à une ligne de drague. À l'arrière des racles, on retrouve une poutre de bois (n° 3) qui sert à stabiliser le mouvement de la drague sur le fond marin.

---

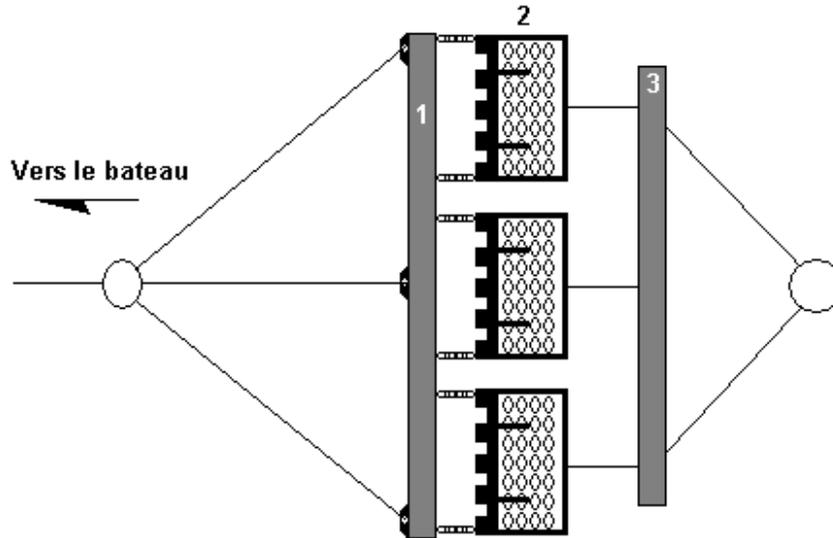
<sup>6</sup> Rapport n° M98L0149 du BST.

<sup>7</sup> Rapport n° M90L3033 du BST.

<sup>8</sup> Recommandation M94-31, publiée en décembre 1994.

<sup>9</sup> Recommandation M94-32, publiée en décembre 1994.

<sup>10</sup> BSN 12/2000 et BSN 16/1996.



### 1.10.2 L'immatriculation des navires

L'immatriculation est un système de titres permettant de déterminer à qui appartient un bâtiment. Il est de nature similaire aux systèmes de titres s'appliquant à l'enregistrement foncier. Au Canada, l'immatriculation est obligatoire pour les bâtiments ayant une jauge brute de plus de 15. La prestation du programme d'immatriculation des navires se fait à partir de neuf centres régionaux de la Sécurité maritime de Transports Canada qui traitent les demandes. Le programme d'immatriculation est dirigé par une Division au sein de la Sécurité maritime à l'administration centrale de Transports Canada située à Ottawa. Cependant, lorsqu'un transfert de propriétaire est effectué, les coordonnées du nouveau propriétaire ne sont pas transmises aux inspecteurs dans les centres régionaux; en d'autres mots, il n'existe présentement aucun mécanisme d'échange d'information entre le registrateur et les centres régionaux de la Sécurité maritime de Transports Canada, lors d'un transfert de propriétaire.

## 2.0 Analyse

Plus souvent qu'autrement, plus les conséquences d'un accident sont graves, plus l'attention médiatique sera éveillée et, par le fait même, plus grande sera l'incitation au changement. Par contre, il y a une panoplie d'événements quotidiens qui, de par leur soi-disant banalité, ou parce qu'ils n'ont pas causé la mort, sont fréquemment passés aux oubliettes. Le cas à l'étude fait partie de cette dernière catégorie. Malgré l'absence de conséquences graves, dans le cadre de cette enquête plusieurs manquements à la sécurité furent cernés qui ont un impact direct sur la pêche commerciale au Canada.

### 2.1 Blindage de la coque

L'examen du bâtiment a démontré une usure importante de la coque à la hauteur de la cambuse. Ces signes d'usure excessive se situaient à la même hauteur que les poulies de levage de drague qui étaient installées sur la potence arrière. L'enduit en fibre de verre était perforé et il y avait de profondes entailles dans le bordé en bois. Bien que la drague à pétoncles du *Alex B. 1* était un engin de pêche conventionnel, ce type d'équipement est lourd et encombrant à manipuler. Au rythme de deux fois l'heure, la drague était hissée à bord puis larguée à la mer. Par conséquent, lors de chaque manoeuvre de levage ou de largage, il y avait contact avec la coque. Afin de palier à ce frottement, on enduit la coque des bateaux de pêche d'un blindage où les engins de pêche entrent en contact avec la coque. On retrouve plusieurs types de blindage; sur les coques en acier, on ajoute des boudins en acier ou en caoutchouc; sur les coques en bois, on double le bordé en bois ou on ajoute un enduit en fibre de verre épais ou des plaques de téflon ou de caoutchouc. Chacun de ces blindages s'est avéré efficace à protéger la coque contre les contacts répétitifs de l'engin de pêche. À part de l'enduit en fibre de verre mince qui recouvrait toute la coque, le *Alex B. 1* n'était pas muni d'un blindage additionnel à la hauteur de la cambuse. En cinq mois de pêche, la coque avait été endommagée à un point tel que l'intégrité du navire et la sécurité de l'équipage étaient fortement diminuées.

Au cours des trois dernières années, le *Brier Mist*, le *Geronimo 1*, et le *Alex B. 1* ont subi une voie d'eau importante alors qu'ils faisaient la pêche dans le Saint-Laurent. Deux de ces bateaux ont coulé à pic, soit le *Brier Mist* avec la perte de cinq vies, et le *Geronimo 1*. Bien que la cause de l'envahissement à bord de ces deux derniers bateaux de pêche ne peut être confirmée du fait qu'ils n'ont jamais été retrouvés<sup>11</sup>, l'examen de la coque du *Alex B. 1* a révélé qu'il n'était pas muni d'un blindage, donc pas gréé adéquatement pour la pêche des pétoncles. Les trois bateaux de pêche étaient exploités par de nouveaux propriétaires et ils avaient tous été récemment convertis en dragueur de pétoncles.

### 2.2 Refontes non-signalées aux autorités

Les refontes de petits bateaux de pêche ne sont pas toujours signalées à Transports Canada malgré le fait que les propriétaires de bâtiments ayant une jauge brute de moins de 15 sont invités à faire inspecter leur bateau dans le cadre d'une visite de courtoisie. Ceux qui sont propriétaire d'un bâtiment ayant une jauge brute de plus

<sup>11</sup> Le *Brier Mist* a été identifié sur le fond marin en novembre 2002, mais un vidéo subséquent tourné avec un appareil sous-marin indiquait que la coque n'était pas visible en raison de la sédimentation. Il n'y avait donc aucune indication de la possibilité de dommages à la coque.

de 15 sont dans l'obligation de faire examiner leur bâtiment sans tenir compte de la date prévue de l'inspection quadriennale.

Ce défaut de signaler les refontes demeure un problème systémique qui mine la sécurité des marins pêcheurs. Puisque les gens de mer rapportent qu'ils agissent de bonne foi à cet égard, ce problème de sécurité doit être attribuable à d'autres facteurs tels :

- une formation facultative qui engendre une connaissance limitée de la réglementation;
- des programmes de communication pour promouvoir la sécurité des marins pêcheurs qui sont infructueux;
- un régime d'inspection et d'autres mesures de contrôle des risques qui n'atteignent pas les objectifs établis.

### 2.2.1 Formation des pêcheurs

Même si Transports Canada délivre des brevets de capitaine de bateau de pêche, ils ne s'appliquent pas à la majorité des gens de mer qui font de la pêche commerciale leur emploi primaire. Environ 94 % de tous les bateaux de pêche immatriculés sont des bâtiments jaugeant 60 tjb ou moins. La seule formation que ces gens de mer non brevetés auront à suivre est un cours de fonctions d'urgence en mer, et cette exigence minimale ne sera pas obligatoire avant 2007. Il n'y a pas d'exigence supplémentaire en matière de formation pour ces marins pêcheurs. Il semble y avoir une disparité de réglementation entre celle adressée aux plaisanciers et celle adressée au marins pêcheurs professionnels. Il incombe aux marins pêcheurs oeuvrant à des niveaux professionnels différents de suivre une formation pertinente pour exécuter les tâches, qui somme toute, nécessite des connaissances beaucoup plus accrues étant donné la précarité du travail.

Depuis 1999, le gouvernement du Québec a mis en place un dispositif législatif pour combler cette lacune mais la formation ne sera obligatoire qu'à partir de 2007. À Terre-Neuve-et- Labrador, il y a un effort similaire sous l'égide du *Professional Fish Harvesters Certification Board* (PFHCB). Il faut souligner que ces deux provinces sont à l'avant garde aux niveaux national et international.

Lors des enquêtes sur le naufrage du *Nadine* en décembre 1990<sup>12</sup>, et le naufrage du dragueur de pétoncles *Cape Aspy* en janvier 1993<sup>13</sup>, le Bureau a constaté des lacunes liées à la formation, plus particulièrement en ce qui concerne la stabilité. En 1993, le BST a recommandé que Transports Canada mette au point et mette en application des mesures pour s'assurer que les propriétaires, les exploitants et les capitaines de bateaux de pêche, qui relèvent de sa compétence, reçoivent une formation judicieuse et qu'ils prennent des mesures pour assurer la fermeture de toutes les ouvertures extérieures et intérieures de leurs bâtiments afin de préserver l'intégrité de l'étanchéité de la coque dans les conditions ambiantes rencontrées<sup>14</sup>. Malgré la bonne intention de

---

<sup>12</sup> Rapport n° M90L3034 du BST.

<sup>13</sup> Rapport n° M93M4004 du BST.

<sup>14</sup> Recommandation M93-0001.

Transports Canada à renforcer les exigences d'examen en ce qui concerne cet aspect du métier, bien des pêcheurs ne sont pas assujettis à ce régime d'examens du Ministère car il ne sont pas tenus d'être titulaire d'un brevet pour pratiquer la pêche commerciale; tel est le cas présent.

Les dispositifs qui ont été mis en place par les provinces de Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador à l'égard de la formation des pêcheurs sont louables et appropriés. En contrepartie, on n'a pas inclus au syllabus de formation un volet sur l'importance de se conformer au *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*, ainsi que sur les principes élémentaires de la stabilité, plus particulièrement en ce qui a trait au compartimentage. Au Québec, cette formation ne tient pas compte de ces aspects importants du métier, tandis qu'à Terre-Neuve-et-Labrador, on offre une flexibilité plus grande quant au choix des cours obligatoires, ce qui fait que certains des aspects du métier ne sont pas toujours abordés. Les mesures prises par le Comité sectoriel de main-d'oeuvre des pêches maritimes (CSMOPM) dans le but de favoriser l'émergence d'une culture de formation dans le domaine de la pêche commerciale et d'aquaculture sont louables et bien fondées; par contre, des lacunes au niveau de la formation subsistent.

Le cas à l'étude démontre que l'équipage avait une connaissance limitée en matière d'armement en hommes. Pour des raisons de sécurité, la limite du nombre de membres d'équipage dont fait l'objet un Certificat d'inspection de bateau de pêche commerciale est fonction de la capacité de l'équipement de sauvetage à bord du bâtiment. En l'occurrence, il y avait cinq membres d'équipage à bord alors que le certificat faisait l'objet de seulement quatre. Afin d'exploiter de façon sécuritaire leur bâtiment, les marins pêcheurs se doivent de connaître la réglementation pertinente en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

À toute fin pratique, à la suite de la refonte du *Alex B. 1*, le bateau n'avait plus de cloison étanche; l'invasion pouvait se faire de la cambuse jusqu'aux emménagements situés à l'avant. Sans formation, les marins pêcheurs ne comprennent pas les principes élémentaires de la stabilité. Il est contradictoire de penser que l'on peut tenir les propriétaires et les patrons de bateaux de pêche responsables de leurs bateaux si on ne les oblige pas à se soumettre à une formation obligatoire qui, entre autres, leur expliquerait les principes élémentaires de la stabilité. À défaut de connaître le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* ou de comprendre les principes de compartimentage et de transfert de poids à bord d'un bâtiment, les propriétaires et les marins pêcheurs continueront d'exploiter et de modifier leur bateau comme bon leur semble.

### 2.2.2 Communication et information aux pêcheurs

Les clauses additionnelles sous forme d'estampille sur le Certificat d'inspection servent non seulement à établir les limites d'exploitation des bateaux de pêche mais aussi à titre de document de référence. Ainsi, le propriétaire et le patron peuvent s'en servir comme aide-mémoire. Or, le certificat ne comporte aucune notation concernant l'obligation d'inspecter le bâtiment suite à une refonte. L'utilisation d'un tel dispositif de sécurité pourrait être avantageux au niveau de la sécurité.

Les nombreux *Bulletins de la sécurité des navires* émis au fil des années touchant les aspects divers de la sécurité dans le domaine de la pêche, plus particulièrement la refonte de bateaux de pêche, ne semblent pas avoir donné les résultats escomptés. Plusieurs marins pêcheurs avouent de bonne foi ne pas connaître cette réglementation. Du fait que le port d'attache de bon nombre de bateaux de pêche se trouve loin des centres

régionaux de la Sécurité maritime de Transports Canada, les marins pêcheurs ne peuvent pas bénéficier de l'expertise que peut leur offrir les inspecteurs durant la refonte. De plus, l'éloignement et l'éparpillement des pêcheurs les isolent et contribuent à amplifier la difficulté de les rejoindre et d'établir ainsi un échange étroit avec les inspecteurs.

Malgré le bien-fondé de promouvoir la sécurité par l'entremise de *Bulletins de la sécurité des navires*, cette façon de communiquer avec les marins pêcheurs ne semble pas donner les résultats escomptés. Bien que l'ajout de clauses sur les Certificats d'inspection de bateau de pêche commerciale s'avère un moyen efficace de transmettre certains renseignements, en contrepartie la notation obligeant les marins pêcheurs de rapporter toute refonte ne paraît pas sur le certificat.

### 2.2.3 *Intervalle d'inspection et autres mesures de contrôle des risques*

Les exploitants choisissent leur bateau de pêche en fonction du permis qui leur est octroyé par Pêches et Océans Canada. Le permis précise l'espèce et la limite de prise. Or, il arrive parfois que les exploitants demandent un nouveau type de permis ou achètent un autre bateau de pêche. Ces changements peuvent faire en sorte que le gréement du bateau ne soit plus adapté à l'espèce convoitée. Étant donné que chaque type de pêche requiert généralement un gréement de pêche spécifique à l'espèce, les exploitants se voient alors dans l'obligation de convertir leur bâtiment en fonction du permis, d'où la forte possibilité d'une refonte dans les jours et semaines qui suivent l'achat du bateau.

Le nouveau propriétaire-exploitant du *Alex B. 1* avait acheté le bateau dans des circonstances similaires. Le gréement de pêche se devait d'être modifié d'un gréement pour la pêche de poissons de fond à celle des pétoncles, conformément au permis du nouveau propriétaire. En vertu du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*, si le bâtiment n'avait pas été modifié, l'inspection périodique aurait dû avoir lieu en 2002. Comme le bâtiment a subi une refonte en 2001, il aurait dû faire l'objet d'une inspection périodique suite à ces modifications. N'ayant pas été avisé des modifications, les inspecteurs du centre régional de la Sécurité maritime de Transports Canada à Sept-Îles n'ont pas planifié une visite du bateau en 2001.

N'ayant pas reçu un avis du nouveau propriétaire, les Services des inspections de Transports Canada n'ont pas été en mesure :

- d'effectuer une vérification de sécurité après la refonte;
- d'évaluer les répercussions de la refonte sur la navigabilité du navire;
- de valider si le navire convenait à la pêche des pétoncles.

Le *Règlement d'inspection des petits bateaux de pêche* incite les inspecteurs et les exploitants de bateaux de pêche de suivre un régime d'inspection rigide, mais le règlement ne tient pas compte des changements qui peuvent augmenter le risque. Le transfert de propriétaire devrait être un indicateur de risque pour Transports Canada; ainsi, un lien entre le registrateur de navires et les inspecteurs dans les centres régionaux pourrait s'avérer un dispositif de contrôle du risque qui permet une application plus proactive du règlement.

## 2.3 *Culture de sécurité chez les pêcheurs*

Dans le cas à l'étude, le bateau a appareillé alors qu'il n'était pas en état de navigabilité; les cloisons transversales n'étaient plus étanches, le blindage de la coque était insuffisant étant donné le gréement de pêche utilisé et la refonte n'avait pas fait l'objet d'une inspection par une autorité approuvée. De plus, il y avait trop de personnes à bord.

À priori, la pêche est un métier à hauts risques. Aux États-Unis, les statistiques pour l'année 1996 démontrent un taux de mortalité des marins pêcheurs de plus de 40 fois supérieur à la moyenne nationale <sup>15</sup>. De plus,

---

<sup>15</sup> Bureau international du Travail (BIT), *Rapport sur la sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche*, 1999.

chez certains pêcheurs, l'absence de perception du danger est également préoccupante; la plupart d'entre eux savent que leur métier est dangereux, mais ils ignorent parfois la corrélation qui existe entre certaines actions ou omissions et les décès, lésions ou maladies. D'aucuns ont tendance à nier ou à sous-estimer le danger, ce qui limite l'impact de l'information et les initiatives sécuritaires<sup>16</sup>.

La « culture de sécurité » comprend plusieurs éléments, entre autres, la conformité aux normes et aux règlements, une prise de conscience des risques, et un juste équilibre entre la sécurité et le commerce<sup>17</sup>. Conformément à cette définition, le manque de culture de sécurité chez les pêcheurs a déjà été signalé dans d'autres rapports d'enquête du BST<sup>18</sup>. Une réglementation appropriée, une formation ciblée, et la diffusion de renseignements sur la sécurité sont tous des moyens de contrôle et de réduction des risques. Cependant, en l'absence d'une véritable « culture de sécurité » inculquée à l'échelle de l'industrie de la pêche commerciale, ces dispositifs de sécurité pourraient bel et bien s'avérer moins efficaces.

## 2.4 *Détecteurs de niveau d'eau*

Les petits bateaux de pêche comme le *Alex B. 1* ne sont pas tenus d'avoir un détecteur de niveau d'eau dans la cale à poisson ou dans les autres compartiments peu fréquentés par l'équipage. Par conséquent, il n'y avait pas d'alarme pour avertir l'équipage de l'envahissement d'eau. Heureusement que le patron s'est rendu compte que le bateau prenait l'eau lors de sa ronde et qu'il a mis en marche toutes les pompes d'assèchement.

---

<sup>16</sup> Ibidem.

<sup>17</sup> Heikki Valkonen, *IMO News No.4 2001*.

<sup>18</sup> Rapport n° M00W0230 (*Star Queen*), Rapport n° M99C0048 (petit bateau de pêche sans nom), Rapport n° M98M0003 (*Cape Chidley*), Rapport n° M96M0144 (*SS Brothers*), Rapport n° M93M0007 (*The Pamela & Jenelle L*).

Les dangers associés au manque de détecteurs de niveau d'eau dans les bateaux de pêche ont été soulevés dans d'autres rapports d'enquête du BST<sup>19</sup>. De plus, cette lacune est une préoccupation pour plusieurs autres pays, notamment les États-Unis<sup>20</sup> et la Grande-Bretagne<sup>21</sup>. Le *Workers' Compensation Board of British Columbia* (WCBBC) oblige tous les pêcheurs professionnels à installer un détecteur de niveau d'eau dans le compartiment moteur et dans la cambuse de leur bâtiment et à relier les détecteurs à un système d'alarme<sup>22</sup>. En sanctionnant une telle mesure de sécurité, le WCBBC a augmenté de façon appréciable le niveau de sécurité des marins pêcheurs sur la côte ouest du Canada et a ainsi réduit le risque.

La Commission de la santé et de la sécurité du Québec (CSST) s'organise pour que leurs inspecteurs aient une connaissance plus élaborée du domaine maritime. Un comité paritaire s'organise pour évaluer et préparer des protocoles d'entente afin de permettre aux inspecteurs de la CSST d'obtenir des paramètres spécifiques aux fins d'évaluation et mener des inspections dirigées en fonction de critères spécifiques. De concert avec les autorités fédérales, les représentants de l'industrie et les propriétaires de bateaux de pêche, la CSST élaborera des politiques relatives à la sécurité à bord des bateaux pêche, sans toutefois empiéter sur la juridiction fédérale qui a la responsabilité exclusive en matière d'inspection des bâtiments.

L'absence de détecteurs de niveau d'eau sur le *Alex B. I* ne semble pas avoir eu d'incidence dans le cas à l'étude, mais cette lacune peut avoir contribué à la perte du *Brier Mist* et du *Géronimo I*. Il y a tout lieu de croire que la présence de détecteurs de niveau d'eau contribue à augmenter le niveau de sécurité à bord des bateaux de pêche. Malgré le *Bulletin de la sécurité des navires* n° 04/2000 (Détection de l'invasion sur les bateaux de pêche), et les recommandations du Groupe de concertation de la région de l'Atlantique sur la sécurité des petits bateaux de pêche, le Bureau demeure très préoccupé par l'absence de progrès en ce qui a trait à l'installation de tels systèmes dans les compartiments situés sous la ligne de flottaison des bateaux de pêche pontés (exception faite de la Colombie Britannique).

---

<sup>19</sup> Rapport n° M98L0149 (*Brier Mist*), Rapport n° M97M0005 (*Scotia Gold*), Rapport n° M93W1097 (*Menzies Bay*), Rapport n° M92M4007 (*Miss Holly No. 2*), Rapport n° M90L3034 (*Nadine*), M90M4020 (*Northern Osprey*).

<sup>20</sup> *Fishing Vessel Safety - Blueprint for a National Program*, National Academy Press, 1991.

<sup>21</sup> *Safety Digest 2/2001; Safety Digest 3/2001*, Marine Accident Investigation Branch, Royaume-Uni.

<sup>22</sup> Règlement 24.93(2).



### 3.0 *Conclusions*

#### 3.1 *Faits établis quant aux causes et aux facteurs contributifs*

1. L'examen du bâtiment a démontré une usure démesurée de la coque à la hauteur de la cambuse, dont une perforation du côté bâbord.
2. Le *Alex B. I* n'était pas gréé convenablement pour la pêche des pétoncles car il n'était pas muni d'un blindage additionnel pour protéger la coque contre les contacts répétitifs de l'engin de pêche.
3. L'intégrité des cloisons étanches du *Alex B. I* était compromise suite à une refonte du bateau.
4. Le propriétaire ne connaissait pas les principes de base de la stabilité ni la réglementation applicable aux refontes, notamment l'obligation de signaler au centre régional de la Sécurité maritime de Transports Canada les refontes susceptibles d'affecter la navigabilité du navire.

#### 3.2 *Faits établis quant aux risques*

1. Même si Transports Canada délivre des brevets de capitaine de bateau de pêche, ces brevets ne s'appliquent pas à la majorité des marins pêcheurs qui ont la pêche commerciale comme emploi principal. Au Québec et à Terre-Neuve-et-Labrador, il y a une formation obligatoire mais elle n'inclut ni les aspects du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche* ni les rudiments de la stabilité.
2. Les *Bulletins de la sécurité des navires* émis par Transports Canada pour communiquer l'information en matière de sécurité aux pêcheurs ne semblent pas donner les résultats escomptés.
3. L'ajout de clauses sur les Certificats d'inspection de bateau de pêche commerciale s'avère efficace, mais il n'existe pas de note obligeant les marins pêcheurs à signaler toute refonte sur le certificat.
4. Les indicateurs de risque accru, tels les transferts de propriétaire, ne sont pas pris en compte lors de l'application du *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*, spécifiquement en ce qui concerne une application plus proactive et flexible de l'intervalle d'inspection.

5. Exception faite de la Colombie-Britannique, les bateaux de pêche canadiens ne sont pas tenus d'avoir des détecteurs de niveau d'eau dans la cale à poisson ou dans les autres compartiments peu fréquentés.
6. À l'heure actuelle, il n'y a pas de mesures coordonnées au niveau fédéral/provincial permettant de favoriser une véritable culture de sécurité dans l'industrie de la pêche.
7. Les informations concernant le transfert de propriété ne sont pas transmises par le registrateur aux inspecteurs dans les centres régionaux de Transports Canada lors de la vente d'un bateau de pêche.

### *3.3 Autres faits établis*

1. En un peu moins de trois ans sur le Saint-Laurent, trois bateaux de pêche ayant un nouveau propriétaire et ayant subi une refonte récente en dragueur de pétoncles ont subi des voies d'eau importantes. La perte d'étanchéité de la coque est la cause la plus probable de l'événement dans tous les cas.

## 4.0 *Mesures de sécurité*

### 4.1 *Mesures prises*

#### 4.1.1 *Bureau de la sécurité des transports*

Le 8 février 2002, le BST a envoyé à Transports Canada une lettre d'information sur la sécurité maritime (lettre 01/02) pour lui signaler qu'il avait relevé des anomalies concernant :

- la communication aux pêcheurs par l'entremise des *Bulletins de la sécurité des navires*;
- le régime d'inspection des petits bateaux de pêche;
- des modifications sur des bateaux de pêche qui n'avaient pas été signalées aux autorités.

En accusant réception de la lettre en avril 2002, Transports Canada a signalé son intention de se pencher sur les questions soulevées.

#### 4.1.2 *Transports Canada*

Transports Canada (TC) examine actuellement le processus établi par le centre régional de la sécurité maritime de TC pour le Québec, en vertu duquel les transferts de propriétaires (signalés par le registrateur régional de l'immatriculation des navires) des bateaux de pêche sont portés à l'attention du personnel chargé des inspections. Les résultats de cet examen seront présentés aux cadres supérieurs de la sécurité maritime à l'administration centrale de TC, pour qu'ils étudient l'adoption d'un processus similaire à l'échelle nationale. On songe à inclure, à la documentation transmise au nouveau propriétaire par le registrateur, des informations sur les avis que le centre régional de la sécurité maritime doit recevoir quand un navire doit subir des modifications. Le BST sera informé de la décision qui sera prise.

En collaboration avec des groupes de l'industrie comme le Conseil canadien des pêcheurs professionnels, TC a élaboré de nouvelles exigences en matière de formation de sécurité pour les patrons et les équipages des bateaux de pêche et autres petits navires commerciaux. Ces cours, intitulés FUM (Fonctions d'urgence en mer) A3 et FUM A4, s'adressent spécifiquement aux pêcheurs professionnels et aux patrons des petits navires commerciaux qui étaient auparavant exemptés de la formation obligatoire. La formation des pêcheurs professionnels a débuté au printemps de 2002. Les détails des cours, les plans de cours et la politique d'application et de mise en oeuvre figureront dans une nouvelle norme technique qui sera approuvée officiellement en mai 2003, à l'occasion de l'assemblée nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC).

En plus des exigences quant aux cours de sécurité de base, on a modifié le *Règlement sur l'armement en équipage des navires* (article 21) en date du 11 avril 2002 en y ajoutant ce qui suit :

- (1) Le propriétaire d'un navire doit fournir par écrit au capitaine (patron) des instructions établissant les règles et la marche à suivre afin de veiller à ce que l'effectif du navire, à la fois :
  - a) connaisse bien ses fonctions et le navire;
  - b) puisse coordonner efficacement ses activités lorsqu'il exerce des fonctions essentielles à la sécurité, ou à la prévention ou à l'atténuation de la pollution.
  
- (2) Le capitaine (patron) doit veiller à ce que l'effectif reçoive une formation sur les règles et la marche à suivre et les applique.

Cette modification s'applique à tous les navires commerciaux. Il s'agit d'une combinaison de formation de base sur la sécurité (dans une institution approuvée) et d'initiation à l'environnement du bord qui vise à initier les marins aux procédures propres à un navire et à instaurer une « culture de sécurité » à bord des bateaux canadiens de pêche commerciale.

Pour les navires qui font l'objet d'une inspection, c'est-à-dire ceux qui jaugeent plus de 15 tjb, les patrons et les membres d'équipage devront présenter leur certificat de formation à l'occasion de l'inspection annuelle faite par TC. Une mesure temporaire a été établie pour la période de mise en oeuvre, selon laquelle les intéressés qui n'ont pas encore suivi la formation doivent présenter un certificat confirmant leur inscription à un cours approuvé et démontrer à l'inspecteur qu'ils sont en mesure de se servir de l'équipement de sauvetage et de lutte contre l'incendie qui se trouve à bord du navire.

Pour favoriser la communication et inviter les parties intéressées à participer, TC a mis en branle plusieurs initiatives, dont la formation d'un nouveau comité permanent national du CCMC sur la sécurité des bateaux de pêche, et la formation de groupes de travail nationaux et régionaux du CCMC qui s'intéressent à la réglementation relative aux bateaux de pêche ainsi qu'aux brevets et à la formation des patrons. Le comité permanent doit s'attaquer surtout à la mise à jour des règlements sur l'inspection des bateaux de pêche, en commençant par les bateaux jaugeant moins de 150 tjb.

Notamment, le bureau de la région de l'Atlantique de TC a mené une longue consultation auprès des pêcheurs, y compris en tenant des assemblées publiques locales. Récemment, TC s'est joint au ministère des Pêches et des Océans (MPO) et au *Workers' Compensation Board of British Columbia* pour mettre au point des mesures additionnelles destinées à améliorer la sécurité à bord des bateaux de pêche de la côte ouest.

En collaboration avec le MPO, TC discute avec les parties intéressées afin d'améliorer l'efficacité des communications entre le gouvernement et les pêcheurs professionnels. On explore actuellement la possibilité d'utiliser la base de données du MPO sur les titulaires de permis de bateaux de pêche pour adresser directement aux pêcheurs professionnels de la documentation sur la sécurité, comme les *Bulletins de la sécurité des navires* et d'autres documents relatifs à la sécurité.

TC fait actuellement réimprimer des exemplaires de la publication intitulée *Petits bateaux de pêche : manuel de sécurité* (TPI0038), en vue de distribuer le manuel aux pêcheurs professionnels au printemps de 2003. Ce manuel, présenté dans un format facilement compréhensible, traite non seulement de la réglementation sur la sécurité, mais aussi des dangers courants qui se présentent pendant le travail à bord d'un petit bateau de pêche.

TC collabore avec le MPO à la production et à la distribution d'une brochure intitulée « *Alerting, Detection and Response* », dans lequel il est question des opérations de recherche et sauvetage et des accidents en mer. La brochure devrait être distribuée au printemps de 2003.

Dans le cadre de la réforme réglementaire, TC révisera les exigences relatives aux inspections des navires de pêche jaugeant 150 tjb et moins et, en particulier les exigences qui s'appliquent aux navires dont la jauge est de 15 tjb ou moins. Tous les navires seront assujettis à un régime d'inspection approprié.

On envisage de proposer des changements à la réglementation qui rendraient obligatoire une forme quelconque d'évaluation de la stabilité pour tous les bateaux de pêche. À cette fin, on a fait circuler pour examen un document de travail portant sur une « ébauche des exigences en matière de stabilité » lors de l'assemblée nationale du CCMC. De plus, on cherchera à définir plus clairement les responsabilités des capitaines (patrons) et des propriétaires de navires en ce qui a trait à la sécurité des navires et de leur équipage et, plus particulièrement, à leurs obligations quant au signalement de toute modification de la structure ou de tout poids additionnel qui pourraient compromettre la stabilité du navire.

Bien que TC se préoccupe de l'absence de détecteurs de niveau d'eau à bord des navires de pêche, aucune mesure directe ou réglementation n'est envisagée pour le moment. L'OMI poursuit ses travaux au sujet de la présence de détecteurs de niveau d'eau à bord des vraquiers, et TC examinera la possibilité d'utiliser les normes de rendement qui découleront de ces travaux pour élaborer une éventuelle réglementation applicable aux bateaux de pêche dans ce domaine.

## 4.2 Mesures nécessaires

### *Culture de sécurité dans l'industrie canadienne de la pêche*

TC a introduit des changements au *Règlement sur l'armement en équipage des navires* (article 21), qui précisent que les membres de l'équipage doivent bien connaître le navire et leurs fonctions, et qu'ils doivent pouvoir coordonner efficacement leurs activités lorsqu'ils exercent des fonctions essentielles à la sécurité, ou à la prévention ou à l'atténuation de la pollution. TC espère que, grâce à ces changements à la réglementation et aux nouveaux cours FUM A3 et FUM A4 que les pêcheurs devront suivre, il sera possible d'instaurer une culture de sécurité à bord des bateaux canadiens de pêche commerciale.

Même si ces mesures constituent indubitablement des pas dans la bonne direction, il reste que l'instauration d'une culture de sécurité ne découle pas spontanément de la mise en oeuvre d'une réglementation. Bien que la formation soit un élément de base d'une véritable culture de sécurité, les cours FUM A3 et FUM A4 ne sauraient transmettre que les connaissances minimales essentielles à la survie d'un pêcheur en situation de détresse. Cette formation, qui traite des dispositifs de sauvetage, de l'abandon du navire, de la survie, de la lutte contre l'incendie, de l'intervention d'urgence, des questions relatives à la réglementation et à l'environnement, du matelotage, de la conduite des navires, de la météorologie et des opérations de sauvetage — le tout dans un cours de 8 heures — ne saurait être considérée comme un fondement viable à partir duquel on pourra instaurer une culture de sécurité et en assurer la continuité.

Les critères d'après lesquels on établit les risques acceptables et on détermine les mesures qu'il convient de prendre pour les atténuer évoluent continuellement, au fur et à mesure de l'évolution des connaissances et des valeurs. Pour qu'on puisse instaurer une véritable culture de sécurité dans l'industrie canadienne de la pêche, il faudra une convergence de plusieurs éléments, notamment :

- la formation des pêcheurs, portant particulièrement sur la stabilité et l'état de navigabilité des navires;
- la sensibilisation des pêcheurs aux risques et aux dangers;
- la sensibilisation des pêcheurs aux effets de la fatigue;
- les communications efficaces sur la sécurité;
- la diffusion des leçons dégagées;
- une culture qui n'attribue pas automatiquement un blâme;
- une culture préconisant le signalement des manquements à la sécurité;
- l'intégration de la gestion des pêches dans le modèle de sécurité;
- l'établissement et la révision continus des objectifs d'amélioration, selon les besoins.

L'établissement d'une culture de sécurité a progressé considérablement dans de nombreuses industries au cours de la dernière décennie. Le secteur maritime s'est aussi engagé dans cette direction, surtout grâce à des initiatives telles la mise en oeuvre du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM). Cependant, l'industrie de la pêche semble avoir pris du retard sur les autres secteurs pour ce qui est de l'établissement d'une culture de sécurité<sup>23</sup>. En toute justice, on ne peut s'attendre à ce que TC assume l'intégralité de la tâche. Pêches et Océans Canada (grâce à l'application de critères de gestion des ressources et de délivrance des permis), les établissements de formation, les associations de pêcheurs, les pêcheurs eux-mêmes et même leurs familles doivent coordonner leurs efforts et collaborer à cet égard. Quand une culture de sécurité a atteint un certain degré de maturité, il devient possible d'obtenir des avantages supplémentaires grâce à l'autoréglementation et à la conformité volontaire.

Le Bureau est encouragé par les moyens nouveaux et revigorés de communication avec les pêcheurs, qui se font voir par l'entremise d'initiatives telles la formation de comités permanents nationaux et régionaux du CCMC sur la sécurité des bateaux de pêche, les assemblées publiques locales, les groupes de travail fédéraux/provinciaux comme ceux auxquels participe le WCBBC, la coordination avec le MPO au sujet de l'utilisation de la base de données sur les titulaires de permis de bateaux de pêche, la réimpression et la distribution d'exemplaires du manuel *Petits bateaux de pêche : manuel de sécurité*, et la production et la distribution (au printemps de 2003) d'une brochure intitulée « *Alerting, Detection and Response* ». Le Bureau entend continuer de surveiller les progrès réalisés dans le cadre de ces initiatives de communication. Il note cependant que la formation des pêcheurs est constituée d'un ensemble de mesures disparates à l'échelle du pays. Bien que sa mise en oeuvre soit préconisée dans la nouvelle exigence relative aux cours FUM A3 ou FUM A4, il reste que cette formation se fait attendre depuis longtemps et enseigne seulement le minimum des connaissances qu'on doit avoir pour survivre, et qu'elle ne saurait être le fondement d'une culture de sécurité. Certaines provinces ont pris l'initiative en ce qui a trait à la formation des pêcheurs, mais le Bureau craint que même dans ces cas, on ne laisse de côté certains aspects du métier qui ont une incidence sur la sécurité, à savoir la stabilité et la navigabilité du navire, la sensibilisation aux dangers et aux effets de la fatigue. Ce ne sera que grâce à un effort concerté et général visant à changer les conditions qui règnent dans le milieu de la pêche et à y instaurer une véritable culture de sécurité, qu'il sera possible de réduire à un niveau acceptable les risques auxquels les pêcheurs sont exposés. Par conséquent, le Bureau recommande que :

Transports Canada, en coordination avec Pêches et Océans Canada, les associations de pêcheurs et les établissements de formation, mette au point une stratégie nationale visant l'établissement, le maintien et la promotion d'une culture de sécurité dans l'industrie de la pêche.

(M03-02)

---

<sup>23</sup> Organisation internationale du Travail (OIT), publié dans *Safety and Health in the Fishing Industry*, 1999. Extrait d'un rapport non publié de R.D. Coton, *Fishing vessel safety - The insurer's perspective*, London Shipowners' P&I Club, 1999.

### 4.3 *Préoccupations liées à la sécurité*

Le Bureau note que TC est au fait du problème dû à l'absence d'alarmes de niveau d'eau à bord des bateaux de pêche, et que les travaux en cours à l'OMI pourraient donner lieu à des améliorations à cet égard. Toutefois, le Bureau craint que, dans l'intervalle, les pêcheurs du reste du Canada continuent de ne pas être en mesure de détecter l'invasion de leurs bateaux de pêche tant que ces détecteurs ne seront pas obligatoires comme ils le sont en Colombie-Britannique.

Le Bureau constate avec satisfaction que TC examine le processus établi par le centre régional de la sécurité maritime de Transports Canada au Québec, qui veut que les transferts de propriétaires de bateaux de pêche (figurant dans les rapports du registrateur régional de l'immatriculation des navires) soient portés à attention des inspecteurs régionaux, en vue d'adopter éventuellement un processus similaire à l'échelle nationale. Le BST entend continuer de surveiller les progrès réalisés dans le cadre de cette mesure d'atténuation des risques.

Le Bureau est encouragé par la réforme de la réglementation que TC a entreprise et par l'examen à venir des exigences relatives à l'inspection des navires et bateaux de pêche, et plus particulièrement des exigences relatives aux bateaux jaugeant 15 tjb et moins. Le Bureau entend continuer de surveiller l'évolution de cette réforme et compte examiner les questions des exigences relatives aux inspections.

*Le présent rapport met un terme à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet événement. La publication de ce rapport a été autorisée par le Bureau le 6 mai 2003.*

*Rendez-vous sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada ([www.bst.gc.ca](http://www.bst.gc.ca)) pour obtenir de plus amples renseignements sur le BST et consulter sa documentation. Vous y trouverez aussi des liens vers d'autres organismes de prévention des accidents, ainsi que d'autres sites connexes.*

---

## *Annexe A - Sigles et abréviations*

ar.	arrière
av.	avant
BAPAP	Bureau d'accréditation des pêcheurs et aides-pêcheurs (du Québec)
BHP	puissance au frein, pour <i>brake horse power</i>
BST	Bureau de la sécurité des transports du Canada
CSST	Commission de la santé et de la sécurité du travail
cm	centimètre
CSMOPM	Comité sectoriel de main-d'oeuvre des pêches maritimes
h	heure
m	mètre
MAPAQ	ministère de l'Agriculture, des Pêches et de l'Alimentation du Québec
PFHCB	<i>Professional Fish Harvesters Certification Board</i> (de Terre-Neuve-et-Labrador)
VHF	très haute fréquence
WCBBC	<i>Workers' Compensation Board of British Columbia</i>