



## LISTE DE SURVEILLANCE 2018

Principaux enjeux de sécurité  
dans le réseau de transport maritime



### SÉCURITÉ DE LA PÊCHE COMMERCIALE

Chaque année, les lacunes de sécurité à bord de bateaux de pêche continuent de mettre en péril la vie de milliers de pêcheurs canadiens ainsi que les moyens de subsistance de leur famille et de leur communauté. Diverses initiatives ont favorisé le développement d'une culture de sécurité au sein de l'industrie, mais les progrès jusqu'ici ont été lents, sporadiques et localisés.

#### Contexte

L'industrie de la pêche, au Canada comme ailleurs, affiche depuis longtemps un nombre disproportionnellement élevé d'accidents et de décès<sup>1</sup>. Depuis 1992, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a émis 48 recommandations<sup>2</sup> pour remédier aux lacunes de sécurité, dont 13 (27 %) sont toujours en suspens. La sécurité de la pêche figure sur la Liste de surveillance depuis 2010.

En 2012, le BST a publié une enquête sur les causes sous-jacentes des accidents mortels à bord des bateaux de pêche<sup>3</sup>. Les constatations ont fait ressortir plusieurs facteurs systémiques dignes d'attention, notamment : les modifications apportées aux bateaux et leurs répercussions sur la stabilité; l'absence ou la non-utilisation de dispositifs de sauvetage, comme les vêtements de flottaison individuels (VFI), les combinaisons d'immersion et les appareils de signalement d'urgence; les pratiques de travail non sécuritaires; et une surveillance réglementaire inadéquate.

---

<sup>1</sup> Une étude conjointe menée par Statistique Canada et le quotidien *The Globe and Mail* a révélé que la pêche commerciale est le secteur d'activité le plus mortel au Canada. Source : *The Globe and Mail*, « How the Globe found that fishing was Canada's most deadly sector », <https://www.theglobeandmail.com/news/investigations/fishing-methodology-deadliest-sector-canada/article36725323/>

<sup>2</sup> Document d'information du BST, Recommandations du BST pour la sécurité de la pêche commerciale depuis 1992 (Liste de surveillance 2018).

<sup>3</sup> Rapport d'enquête maritime M09Z0001 du BST, *Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada*.



## Nombre d'événements au Canada

De 2011 à 2017, le BST a mené 24 enquêtes dans lesquelles ces facteurs systémiques se sont retrouvés parmi les faits établis quant aux risques<sup>4</sup>. Comme l'indique le tableau 1 ci-dessous, la même période a connu 63 décès parmi les pêcheurs — soit une moyenne de 9 par année — dus à 47 accidents impliquant des bateaux de pêche. Près de 43 % de ces décès sont attribuables à des chutes par-dessus bord et 35 %, au manque de stabilité du navire. Il n'a pas été possible de confirmer le port du VFI pour environ 80 % des décès. Dans près de la moitié des cas (44 %), les autorités n'ont reçu aucun signal de détresse.

Tableau 1. Décès dans la pêche commerciale par année et par type d'accident, selon l'utilisation d'un VFI et d'un signal d'urgence, Canada, 2011–2017

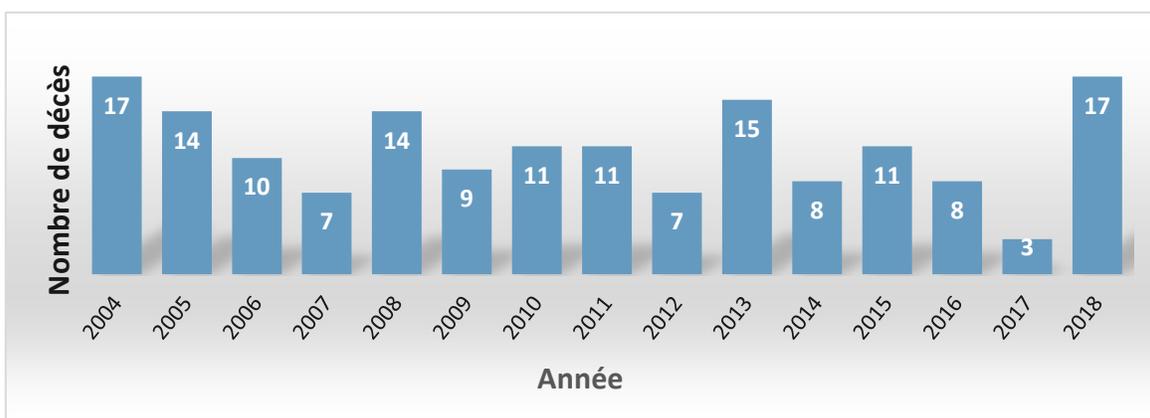
Année	Type d'accident					Total des décès	Port de VFI confirmé	Aucun signal d'urgence
	Personne(s) tombée(s) à la mer	Problème de stabilité	Accident à bord	Échouement	Incendie			
2011	9	0	0	1	1	11	0	5
2012	2	1	4	0	0	7	4	1
2013	3	6	3	3	0	15	3	7
2014	6	2	0	0	0	8	0	3
2015	5	6	0	0	0	11	3	8
2016	0	6	2	0	0	8	4	4
2017	2	1	0	0	0	3	1	0
<b>Total des décès</b>	27	22	9	4	1	63	*15	*28
<b>Répartition en % selon le type</b>	42,9 %	34,9 %	14,3 %	6,3 %	1,6 %	100 %		

\* Dans certains cas de décès, il est possible qu'on ait confirmé à la fois le port du VFI et l'absence d'un signal d'urgence.

La figure 1 indique le nombre de décès parmi les pêcheurs au cours des 15 dernières années par rapport aux activités de pêche commerciale au Canada pendant la même période (figures 2 et 3). Malgré diverses initiatives de sécurité, le nombre de décès continue de fluctuer considérablement d'une année à l'autre sans afficher la moindre tendance à la baisse. De 3 pertes de vie en 2017, ce nombre est passé à 17 au cours des 10 premiers mois de 2018.

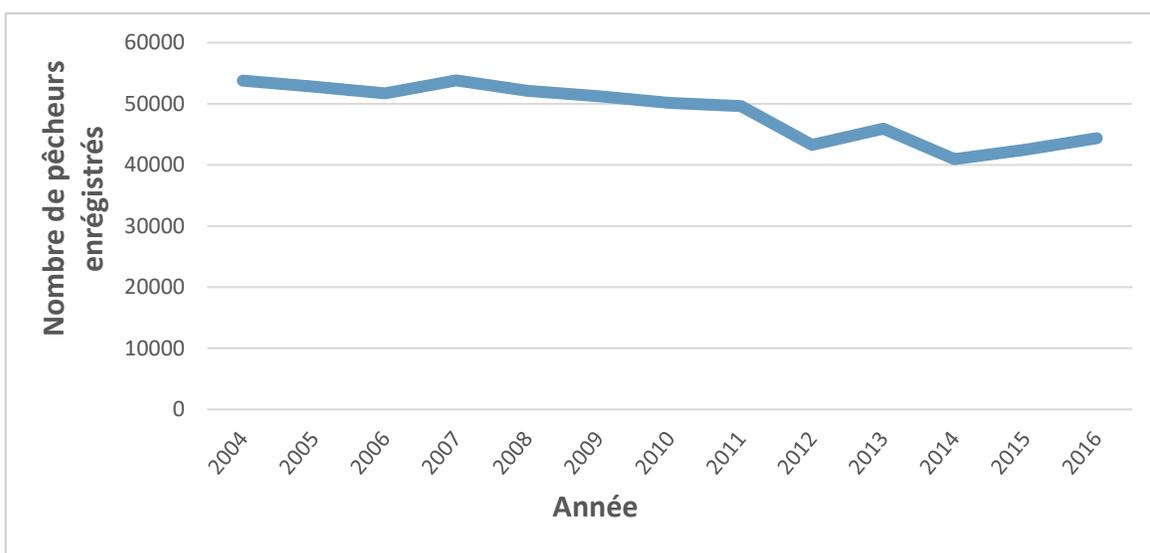
<sup>4</sup> Document d'information du BST, Facteurs liés aux faits établis quant aux risques dans les enquêtes du BST portant sur la pêche commerciale, 2011–2017 (Liste de surveillance 2018).

Figure 1. Nombre de décès dans la pêche commerciale, Canada, 2004–2018\*



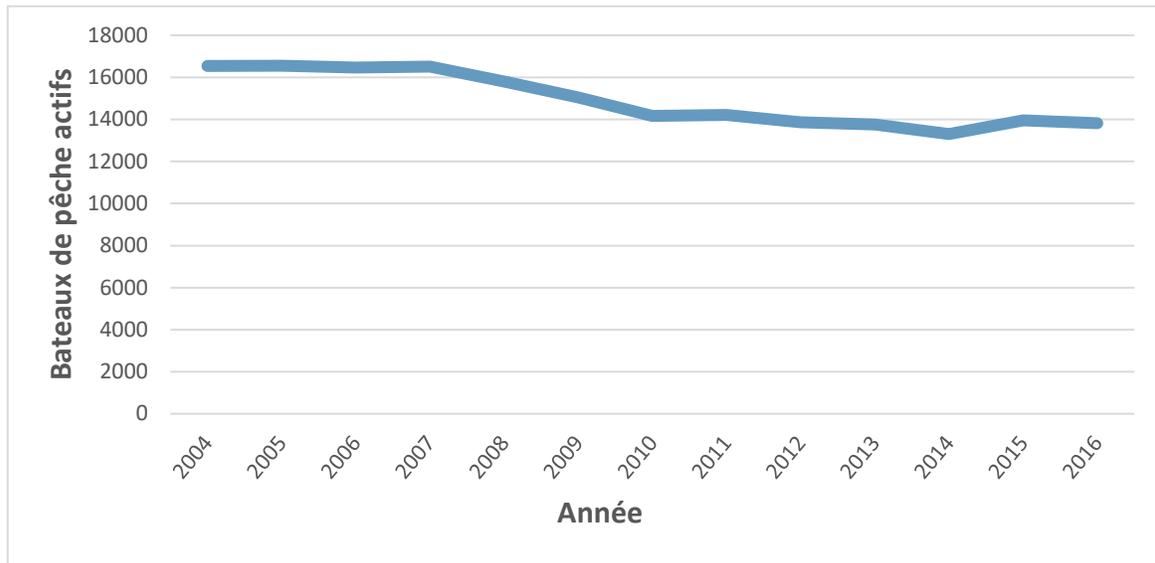
\*Nombre de décès au 19 octobre 2018. Source : base de données du BST.

Figure 2. Nombre de pêcheurs enregistrés, Canada, 2004–2016\*\*



\*\*Les données pour 2017 et 2018 ne sont pas encore disponibles. Source : Ministère des pêches et océans du Canada.

Figure 3. Nombre de bateaux de pêche commerciale qui ont effectué des débarquements de prises, Canada, 2004-2016\*\*



\*\*Les données pour 2017 et 2018 ne sont pas encore disponibles. Source : Ministère des pêches et océans du Canada.

### Risques pour les pêcheurs, leurs activités et leurs moyens de subsistance

Les lacunes de sécurité dans l'industrie de la pêche mettent en péril la vie des pêcheurs, l'efficacité et la pérennité de leurs activités, et les moyens de subsistance de leur famille et de leur communauté. Ces risques persisteront jusqu'à ce que les autorités fédérales et provinciales, les chefs de file de l'industrie et les militants pour la sécurité de la pêche prennent des mesures concertées et coordonnées pour influencer et renforcer un changement d'attitude et de comportement.

Il importe de promouvoir et d'appuyer l'instauration d'une solide culture de sécurité afin d'accroître la conformité à la réglementation, notamment en ce qui concerne la stabilité des bateaux et l'utilisation de l'équipement de sauvetage. En remédiant à ces deux lacunes de sécurité, on favorisera une réduction considérable du nombre de décès dans l'industrie vu le nombre de décès liés aux chutes par-dessus bord, aux problèmes de stabilité et au chavirement des bateaux.

### Mesures prises

En 2017, Transports Canada a mis en œuvre la première phase du nouveau *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (pour les bâtiments jusqu'à 24,4 mètres de longueur). Le ministère a mené plusieurs activités de surveillance et de formation, y compris l'élaboration et la diffusion de documents de politique, la formation des inspecteurs, et des directives sur l'application de la réglementation. Transports Canada a également offert aux membres de l'industrie de l'information et des séances de consultation partout au pays. De plus, le ministère a mis en œuvre un programme pour aider les propriétaires et exploitants à s'assurer que leurs bateaux sont conformes à la réglementation applicable.

## Leadership sectoriel et communautaire

Certaines associations de pêcheurs ont fait preuve d'un leadership croissant en élaborant des lignes directrices concernant les modifications et la stabilité des bateaux. Certaines commissions des accidents du travail ont imposé des amendes pour encourager l'adoption de pratiques de travail sécuritaires, et diverses organisations ont lancé des initiatives de formation. Il y a donc des signes de changement dans le comportement des pêcheurs, mais ce changement est inégal d'une région ou d'une pêcherie à l'autre. Contrairement aux autres provinces, le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard n'ont toujours pas une réglementation sur la sécurité au travail applicable aux bateaux de pêche. Tout changement d'ordre culturel prend du temps, et celui-ci progresse lentement, un quai et un pêcheur à la fois.

## Présentations auprès des parlementaires

En 2018, les dirigeants du BST ont comparu à deux reprises devant des comités parlementaires pour commenter certains récents rapports d'enquête sur des accidents mortels à bord de petits bateaux de pêche,<sup>5</sup> et discuter des mesures nécessaires pour améliorer la sécurité de la pêche commerciale au Canada.

## Mesures à prendre

Cet enjeu demeurera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce qu'il y ait suffisamment d'indices qu'une saine culture de sécurité s'est établie à l'échelle de l'industrie et dans les communautés de pêcheurs partout au pays, notamment :

- Les autorités fédérales et provinciales coordonnent la surveillance réglementaire des pêcheries commerciales de façon à combler toutes lacunes existantes.
- Transports Canada publie des lignes directrices conviviales sur la stabilité des bateaux de pêche et en fait la promotion afin de réduire les pratiques non sécuritaires.
- Les pêcheurs connaissent et suivent les nouvelles lignes directrices sur la stabilité des bateaux de pêche ainsi que le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* de 2017 dans la mesure où les enquêtes du BST et les consultations auprès de groupes témoins décèlent un changement dans les méthodes de travail.
- Grâce au leadership provenant de l'industrie et des militants pour la sécurité de la pêche, les pêcheurs doivent manifester un changement de comportement net et généralisé — notamment lors des enquêtes du BST — en ce qui concerne leur utilisation des vestes de flottaison, des vêtements de survie, des dispositifs de signalisation d'urgence et des méthodes de travail sécuritaires.

---

<sup>5</sup> Rapports d'enquête maritime M16A0237 et M15A0189 du BST.