



## ÉVALUATION DE LA RÉPONSE DU SECRÉTARIAT NATIONAL RECHERCHE ET SAUVETAGE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME M04-04

### COMMUNICATIONS EN CAS DE DÉTRESSE ET COORDINATION EN MATIÈRE DE RECHERCHE ET SAUVETAGE

#### Introduction

Le *Lady Duck* était un véhicule amphibie basé sur un châssis de camion Ford F-350 transformé et aménagé pour transporter jusqu'à 12 passagers pour des visites guidées sur terre et sur l'eau dans la région de la capitale nationale et sur la rivière des Outaouais. Le véhicule a été conçu et construit par son propriétaire, qui l'a mis en service au début de la saison touristique en juin 2001.

Vers 15 h, le 23 juin 2002, le *Lady Duck* a débuté l'excursion amphibie avec à bord le conducteur, 10 passagers et une guide touristique. Lorsque le véhicule est entré à l'eau à la marina de Hull, les pompes d'assèchement ont été actionnées d'office pour éliminer toute eau se trouvant dans la coque. Comme on ne voyait aucune eau s'écouler par les sorties d'eau, les pompes d'assèchement de secours ont également été actionnées. On a constaté par la suite que de l'eau s'écoulait par intermittence des sorties d'eau situées des deux côtés du véhicule. On a mené le véhicule du côté d'Ottawa de la rivière pour voir divers points d'intérêt. La rivière était calme, avec des vagues causées par le sillage des bateaux et des autres embarcations dans le secteur de l'excursion. À l'occasion, le véhicule a rencontré des vagues qui surmontaient le capot pour éclabousser le pare-brise.

Vers la fin de l'excursion, en retournant à la marina de Hull, le conducteur a constaté que l'avant du véhicule flottait dans une position plus basse que la normale et que de l'eau s'écoulait continuellement des deux côtés du véhicule. Le conducteur a alors ordonné aux quatre passagers se trouvant le plus à l'avant et à la guide touristique de se rendre à l'arrière du véhicule pour tenter de diminuer l'enfoncement avant.

L'enfoncement avant a continué d'augmenter. Constatant que la sécurité des passagers était en jeu, le conducteur a ordonné à la guide touristique de dire aux passagers de mettre un vêtement de flottaison individuel. Le conducteur a lancé un Mayday sur la radio très haute fréquence (VHF). La situation s'est détériorée rapidement; l'eau s'accumulait à l'avant du véhicule. Le conducteur a ordonné aux passagers d'évacuer le véhicule qui était en train de couler. Le conducteur, la guide touristique et six passagers ont réussi à sortir du véhicule qui coulait. Les quatre autres passagers sont restés coincés dans l'auvent en toile et ont coulé avec le véhicule par 8 mètres de fond.



En plus de cet événement, depuis 2000, 10 événements mettant en cause des navires de commerce transportant des passagers sur la rivière des Outaouais ont été signalés au BST. Par suite de l'enquête sur l'un de ces événements au cours duquel un passager est passé par-dessus bord, le Bureau a émis une préoccupation liée à la sécurité disant qu'il craignait que « les centres des SCTM [Services de communications et de trafic maritimes] ne soient toujours pas en mesure d'assurer l'écoute des communications sur la voie 16 VHF dans la région d'Ottawa et que les services SAR [recherche et sauvetage] de la GCC [Garde côtière canadienne] ne sont pas à même d'organiser et de coordonner de manière efficace les communications locales et les ressources de recherche et sauvetage. »

Dans le cadre d'une enquête subséquente du BST sur un événement mettant en cause un navire à passagers, on a pu constater une lacune semblable en matière de sécurité. Par conséquent, le Bureau a réitéré sa préoccupation liée à la sécurité. Le Bureau a encore une fois encouragé l'organisation SAR de la GCC de réévaluer le plan du secteur. La GCC et les autorités locales de protection du public ont reconnu le besoin de régler les problèmes de communications et de coordination, mais aucune autre mesure efficace n'a été prise jusqu'à maintenant pour régler ces problèmes. Certains services locaux de police et de lutte contre l'incendie ont fait des efforts pour équiper leurs navires de radios VHF; cependant, il n'existe pas de moyen coordonné en place visant à assurer l'écoute des appels de détresse par radio VHF et l'organisation et la coordination efficaces des ressources. Par conséquent, il se peut que les interventions lors de situations d'urgence sur la rivière des Outaouais ne soient pas efficacement coordonnées.

### **Recommandation M04-04**

Le Secrétariat national Recherche et sauvetage, un organisme gouvernemental indépendant relevant du ministre de la Défense nationale, est chargé de promouvoir le Programme de recherche et sauvetage national. Le programme regroupe tous les services SAR assurés par des organismes ou des particuliers au Canada, quels que soient le type d'activité en cause ou l'administration dont ils relèvent.

Compte tenu du leadership qu'est appelé à assurer le Secrétariat national Recherche et sauvetage auprès d'autorités fédérales, provinciales et locales ainsi que d'autres organisations en vue de rehausser et de normaliser la qualité des services SAR et d'atténuer les risques associés à un système de SAR dont la coordination laisse à désirer, le Bureau a recommandé que :

le Secrétariat national Recherche et sauvetage, en collaboration avec les autorités et organisations locales, favorise la mise en place d'un système pour assurer l'écoute des appels de détresse et la coordination efficace des interventions de recherche et sauvetage en cas de situations d'urgence touchant des navires sur la rivière des Outaouais entre Ottawa et Carillon.

M04-04

## Réponse du Secrétariat national Recherche et sauvetage

Dans sa lettre du 17 juillet 2004, le ministre de la Défense fait les observations suivantes :

- Le Secrétariat national Recherche et sauvetage accepte la recommandation et partage l'opinion du Bureau. Il poursuivra des réunions avec les autorités compétentes afin de la mettre en oeuvre.
- Le Secrétariat national Recherche et sauvetage avisera le BST de toute mesure prise par suite de la recommandation.

## Évaluation du Bureau

Le Secrétariat national Recherche et sauvetage a fourni des renseignements par la suite voulant qu'un groupe de travail a été établi par le Secrétariat national Recherche et sauvetage afin de passer en revue le problème de communication et de coordination sur la rivière des Outaouais. Des réunions se sont tenues avec les quatre corps de police de compétence principale et d'autres autorités. Jusqu'à maintenant, il semble qu'un système d'écoute radio pour la rivière des Outaouais sera trop coûteux et injustifié. Plusieurs options sont disponibles pour régler le problème, dont la publication de dépliants d'avertissement et d'avis à l'intention des plaisanciers, qui seront distribués aux écluses d'accès à la rivière, et l'écoute des communications radio à terre, probablement par les entreprises qui exploitent des navires touristiques de commerce pendant l'été.

À l'origine, le BST estimait qu'une attention en partie satisfaisante avait été accordée à la lacune. Par contre, des renseignements reçus par la suite indiquent que les corps de police locaux ont convenu de mettre sur pied un comité de coordination des opérations maritimes afin de mieux organiser l'exploitation maritime, notamment les services SAR, dans la région de la capitale nationale. Le comité, connu sous le nom de Comité de sécurité nautique de la région de la capitale nationale, s'est réuni en mai 2005 et les représentants suivants ont assisté à la rencontre : les corps de police de l'Ontario et du Québec, les villes d'Ottawa et de Gatineau, la municipalité régionale de comté (MRC) des Collines, la GRC, les services des incendies, les services ambulanciers paramédicaux, les clubs de canotage et de navigation de plaisance, les exploitants de marina, les escadrilles de plaisance, Parcs Canada et la Garde côtière auxiliaire canadienne. Le comité, qui se réunira deux fois par année, examinera les divers domaines liés à l'intervention SAR et à la prévention et en assurera la coordination.

Le comité a conclu que le seul moyen pratique pour assurer une plus grande couverture radio VHF était l'utilisation du système téléphonique 911. Cependant, des dépliants d'information seront également distribués et des avis seront affichés avant le début de la saison de navigation de plaisance afin d'informer les plaisanciers sur les situations d'urgence lors desquelles de l'aide extérieure est nécessaire et de les préparer à de telles éventualités. La mesure proposée devrait permettre de réduire grandement les risques liés à l'exploitation dans un secteur qui est à l'extérieur de la surveillance radio VHF continue de la GCC. Le BST estime donc qu'une **attention pleinement satisfaisante** a été accordée à la lacune.

## **Suivi exercé par le BST**

Aucune autre mesure n'est exigée.