



SÉCURITÉ DE LA PÊCHE COMMERCIALE

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) cherche depuis longtemps à améliorer la sécurité de la pêche commerciale. Le BST surveille la sécurité de la pêche commerciale depuis 1999, et cet enjeu figure sur la liste de surveillance du BST depuis 2010. Chaque année, les mêmes lacunes de sécurité à bord des 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.

Contexte

Malgré diverses initiatives qui ont favorisé le développement d'une culture de sécurité au sein de l'industrie de la pêche commerciale, les mêmes lacunes de sécurité à bord des bateaux de pêche continuent de mettre en péril la vie de milliers de pêcheurs canadiens et de nuire au bien-être de leur famille et de leur communauté. Depuis 1992, le BST a formulé 42 recommandations en ce qui concerne la sécurité sur les bateaux de pêche, avant que l'enjeu de la sécurité de la pêche commerciale soit ajouté à la Liste de surveillance en 2010. Depuis l'ajout de cet enjeu à la Liste de surveillance, le BST a formulé six nouvelles recommandations. Dix de ces 48 recommandations sont actives; les réponses à ces recommandations sont donc réévaluées périodiquement par le Bureau. Au moment de la publication de la Liste de surveillance 2020, les plus récentes réévaluations des réponses à ces 10 recommandations étaient les suivantes :

- attention non satisfaisante : [M16-03](#)
- intention satisfaisante : [M17-04](#), [M16-02](#), [M08-04](#), [M00-09](#), [M94-06](#) et [M92-07](#)
- attention en partie satisfaisante : [M99-02](#), [M16-05](#) et [M16-01](#)

En 2012, le BST a publié une enquête sur les questions de sécurité¹ sur les causes des accidents mortels liés aux bateaux de pêche. L'enquête a fait ressortir un certain nombre de facteurs systémiques qui doivent être abordés, 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 la surveillance réglementaire inadéquate.

Nombre d'événements au Canada

De 2011 à 2019, le BST a mené 30 enquêtes liées à la pêche commerciale dans lesquelles des conditions non sécuritaires récurrentes ont été relevées. Comme le montre la figure 1 qui suit, il y a eu pendant la même période 66 accidents de pêche qui ont entraîné 91 pertes de vie. Les deux causes les plus fréquentes de perte de vie étaient les chutes par-dessus bord et les problèmes de stabilité du bateau. Pour 77 % des pertes de vie,

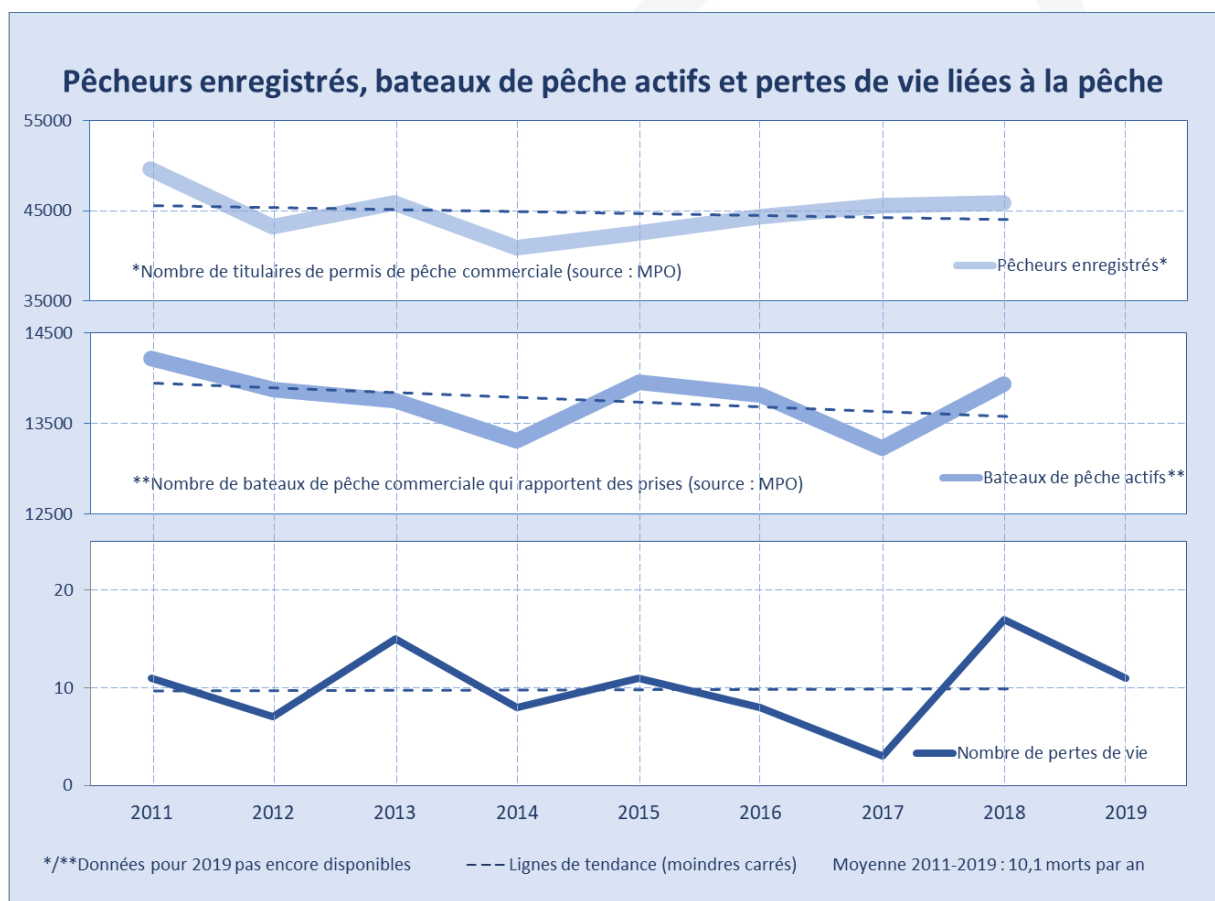
¹ Rapport d'enquête maritime M09Z0001 du BST, *Enquête sur les questions de sécurité relatives à l'industrie de la pêche au Canada*.



il a été impossible de confirmer le port d'un VFI. Dans près de la moitié des événements où il y a eu perte de vie (44 %), les autorités n'ont reçu aucun signal de détresse.

Depuis la publication de la Liste de surveillance 2018, il y a eu 28 pertes de vie supplémentaires liées à la pêche commerciale au Canada. Le nombre de pêcheurs qui perdent la vie chaque année n'a pas diminué et se maintient à quelque 10 pertes de vie par année en moyenne, malgré une légère diminution du nombre de pêcheurs enregistrés et de bateaux de pêche actifs pendant la même période. Actuellement, il y a environ 45 000 pêcheurs au Canada, ce qui fait de l'exploitation des ressources marines l'un des métiers les plus dangereux du pays. La grande majorité, voire la totalité, de ces pertes de vie peuvent être évitées.

Figure 1. Nombre de pêcheurs enregistrés, de bateaux de pêche actifs et de pertes de vie liées à la pêche, de 2011 à 2019, et les tendances au fil du temps





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, ainsi que 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 qui réussissent à influencer et à renforcer un changement d'attitude et de comportement.

L'industrie de la pêche doit acquérir et entretenir une solide culture de sécurité pour favoriser un plus grand respect de la réglementation, notamment en ce qui concerne la stabilité des bateaux et l'utilisation de l'équipement de sauvetage. Remédier à ces deux lacunes de sécurité permettrait de réduire considérablement le nombre de pertes de vie dans cette industrie, compte tenu du nombre de pertes de vie actuellement liées aux chutes par-dessus bord, aux problèmes de stabilité et au chavirement des bateaux.

Mesures prises

Les enjeux de la Liste de surveillance sont complexes et difficiles à régler. De nombreux intervenants, notamment les exploitants et l'organisme de réglementation, doivent poser des gestes pour régler ces enjeux. Certaines mesures ont souvent déjà été prises, même s'il reste encore beaucoup à faire. Ces premières mesures sont énumérées ici.

Il y a eu au pays quelques réussites locales, qui varient d'une région à l'autre, voire parfois d'un port à l'autre. Par exemple, certaines zones de pêche présentent un taux de près de 100 % de respect de l'exigence de porter un VFI sur le pont du bateau. Le fait que, dans certains ports, tous les bateaux de pêche sont équipés de radiobalises de localisation des sinistres (RLS), que ce soit obligatoire ou non, est un autre exemple de réussite. Malheureusement, l'acquisition d'une saine culture de sécurité dans l'industrie de la pêche ne s'est pas faite de manière uniforme dans toutes les régions et toutes les zones.

Le nouveau [Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche](#) est en vigueur depuis 2017 pour les bateaux de jusqu'à 24,4 mètres de longueur. L'entrée en vigueur de ce règlement a déclenché de nombreuses activités de supervision et d'éducation réalisées par l'organisme de réglementation, Transports Canada (TC), notamment la préparation et la transmission de documents et de directives stratégiques sur l'application de la réglementation. TC a également fourni des renseignements à l'industrie canadienne de la pêche, et lui a donné l'occasion de participer à des séances de consultation. En outre, TC a mis en œuvre un programme visant à aider les propriétaires et les exploitants à s'assurer que leur bateau respecte la réglementation en vigueur. Dans l'ensemble, il semble que les pêcheurs sont conscients de l'existence de la nouvelle réglementation, mais qu'ils ne connaissent pas toutes les exigences en détail.

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, alors que d'autres continuent d'élaborer des codes de





pratiques exemplaires pour leurs pêches. Certaines commissions provinciales des accidents du travail ont intensifié leurs efforts d'éducation et d'application de la loi et ont imposé des amendes pour encourager l'adoption de pratiques de travail sécuritaires. En outre, diverses autres organisations provinciales ont lancé des initiatives de formation. Grâce à ces efforts, il y a donc des signes de changement dans le comportement des pêcheurs, mais ce changement est inégal d'une région ou d'une zone de pêche à l'autre.

Mesures à prendre

L'enjeu de la sécurité de la pêche commerciale 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 pêches commerciales.
- TC, les autorités provinciales de sécurité au travail et les associations de pêcheurs font la promotion des lignes directrices conviviales existantes en matière de stabilité des bateaux, qui ont été conçues pour réduire le nombre de pratiques non sécuritaires.
- Grâce au leadership manifesté par l'industrie et les militants pour la sécurité, on constate des signes marqués et généralisés que les pêcheurs prennent leur sécurité en charge, en particulier à l'égard de l'utilisation de lignes directrices en matière de stabilité, de VFI, de combinaisons d'immersion, d'appareils de signalisation d'urgence et de méthodes de travail sécuritaires.

