



## 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 commerciaux 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. En 2012, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a publié une enquête sur les questions de sécurité ([M09Z0001](#)) 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.

De 1992 à 2010, année de l'ajout de cet enjeu à la Liste de surveillance, le BST a formulé 42 recommandations en ce qui concerne la sécurité des bateaux de pêche. Depuis 2010, le BST a formulé sept nouvelles recommandations. Sur ce total de 49 recommandations, huit sont actives. Les évaluations de 2022 des réponses à ces recommandations étaient les suivantes :

- Pas encore évaluée : [M22-01](#)
- Attention insatisfaisante : [M16-03](#), [M16-05](#)
- Attention en partie satisfaisante : [M08-04](#), [M16-01](#), [M16-02](#)
- Intention satisfaisante : [M99-02](#), [M17-04](#)

De mars 2020 à mars 2022, une grande partie de l'industrie de la pêche commerciale a été touchée par les restrictions et les défis liés à la pandémie de COVID-19. Par exemple, la formation sur la fatigue offerte par Transports Canada (TC) a été suspendue, des campagnes d'inspection concentrées ont été reportées, des cours de formation offerts par les associations de sécurité ont été annulés et des réunions et consultations qui devaient avoir lieu en personne se sont plutôt déroulées en ligne. La réunion du printemps 2020 du Conseil consultatif maritime canadien a également été annulée, et les priorités sont passées des protocoles de sécurité opérationnelle aux protocoles liés à la COVID-19.

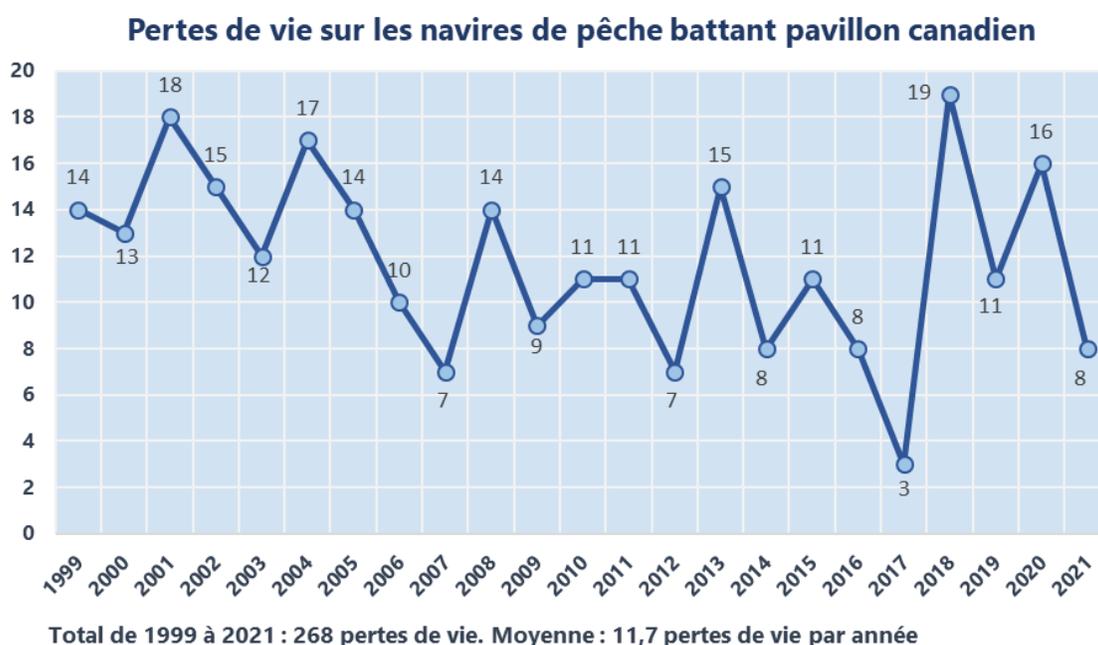




## Nombre d'événements au Canada

De 2010 à 2021, le BST a mené 37 enquêtes liées à la pêche commerciale dans lesquelles des conditions non sécuritaires récurrentes ont été relevées. Pendant la même période, 87 accidents de pêche ont entraîné 128 pertes de vie (figure 1). Les deux causes les plus fréquentes de perte de vie étaient les chutes par-dessus bord et les problèmes de stabilité du bateau. Le nombre de pertes de vie liées aux problèmes de stabilité a augmenté en raison de quelques événements ayant entraîné plusieurs pertes de vie.

Figure 1. Nombre de pertes de vie sur les navires de pêche battant pavillon canadien, de 1999 à 2021 (Source : BST)



Du 1<sup>er</sup> juillet 2020 au 30 juin 2022<sup>1</sup>, il y a eu 19 pertes de vie 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 11 pertes de vie par année en moyenne, malgré une légère diminution du nombre de pêcheurs et de bateaux de pêche actifs pendant la même période, ce qui fait de l'exploitation des ressources marines l'un des métiers les plus dangereux du pays. La grande majorité de ces pertes de vie était évitable.

Depuis l'ajout de la sécurité de la pêche à la Liste de surveillance en 2010, il y a eu en moyenne 10,6 pertes de vie par année, ce qui est comparable à la moyenne globale pour la période de 1992 à 2021 (soit 11,8 pertes de vie par année).

<sup>1</sup> Afin de faciliter la préparation de la Liste de surveillance, la période de temps utilisée à des fins statistiques est une période de deux ans commençant le 1<sup>er</sup> juillet 2020 et se terminant le 30 juin 2022.



## 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 qui réussissent à influencer et à renforcer un changement d'attitude et de comportement. Il existe un protocole d'entente entre le ministère des Pêches et des Océans du Canada, TC et la Garde côtière du Canada visant la prestation d'un cadre de collaboration afin de faire la promotion de la sécurité des pêcheurs commerciaux en mer. Toutefois, l'information recueillie par le BST laisse croire que cette coordination n'est pas homogène et qu'elle n'a pas corrigé les lacunes de sécurité dans l'industrie.

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. En remédiant à ces deux lacunes de sécurité, on favorisera une réduction considérable du nombre de pertes de vie dans l'industrie vu le nombre de morts actuellement liées aux chutes par-dessus bord et au chavirement des bateaux.

## Mesures prises

Les enjeux inscrits à la Liste de surveillance sont complexes et difficiles à résoudre. Ils exigent la participation de nombreux intervenants, y compris des exploitants et de l'organisme de réglementation. Bien que certaines mesures puissent avoir été prises, il reste encore du travail à faire. Voici certaines des mesures prises à ce jour.

Certaines mesures ont été prises pour développer une saine culture de sécurité dans l'industrie canadienne de la pêche commerciale, mais elles n'étaient pas harmonisées d'une région à l'autre, voire d'une communauté de pêcheurs 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, alors que d'autres ont un taux de conformité beaucoup moins élevé. Dans certains ports, tous les bateaux de pêche sont équipés de radiobalises de localisation des sinistres (RLS) même si ce n'est pas obligatoire, mais dans d'autres ports, seuls certains bateaux de pêche sont munis de ces dispositifs.

## Activités de réglementation

Le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* est en vigueur depuis 2017 et le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*, depuis 2021. Afin d'appuyer ces mises à jour réglementaires, TC a déclenché de nombreuses activités de surveillance et d'éducation, comme la préparation et la transmission de documents de politiques et de directives sur la façon dont la réglementation s'applique aux pêcheurs. 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 tous les exigences en détail. On n'a pu constater jusqu'à maintenant aucune incidence importante sur le rendement en matière de sécurité à la suite de l'entrée en vigueur de cette nouvelle réglementation.

## Activités de l'industrie et des communautés

Certaines associations de pêcheurs ont adopté un rôle de 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, et que d'autres encore offrent des subventions pour l'acquisition d'équipement de sécurité. Par exemple :

- En février 2022, la Newfoundland and Labrador Fish Harvesting Safety Association a instauré une subvention pour les pêcheurs à Terre-Neuve-et-Labrador afin de les inciter à acheter des radiobalises individuelles de repérage. Depuis l'instauration de la subvention, 800 pêcheurs ont reçu une radiobalise individuelle de repérage.
- En mai 2022, la Labrador Fishermen's Union Shrimp Company a d'abord annoncé qu'elle équiperait 70 de ses bateaux de RLS pour la saison 2022. Au mois de septembre 2022, la compagnie avait équipé 100 bateaux de RLS.

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 d'éducation.

L'industrie a également pris note de certains enjeux émergents, comme la fatigue et la consommation de drogues et d'alcool. L'industrie n'a pas encore de plan en place pour aborder ces enjeux de sécurité.

## 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 :

- TC et le ministère des Pêches et des Océans travaillent ensemble pour s'assurer que les pêcheurs respectent toutes les exigences avant d'exercer leurs activités dans un contexte commercial.
- 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 l'utilisation 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 pratiques de travail sécuritaires.