



Rapport d'enquête de sécurité du transport maritime M17C0061

CHAVIREMENT

Petit bateau de pêche *Emma Joan*
Grosse-Île, Îles-de-la-Madeleine (Québec)
20 mai 2017

À propos de l'enquête

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a mené une enquête d'une portée limitée sur cet événement pour recueillir des faits et promouvoir la sécurité des transports grâce à une sensibilisation accrue aux enjeux de sécurité potentiels. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

Déroulement du voyage

À 6 h¹, le 20 mai 2017, le bateau de pêche *Emma Joan* (figure 1), en fibre de verre et mesurant 12,27 m (40 pieds), a quitté le quai de Grosse-Île aux Îles-de-la-Madeleine (Québec) avec 2 personnes à bord pour aller remonter des casiers à homards. Le capitaine était titulaire d'un certificat de formation de conducteur de petits bâtiments. Il était propriétaire et capitaine du bateau à l'étude depuis 8 ans et pêchait à partir de ce quai depuis les 4 dernières années.

Chaque année, l'ouverture locale de la pêche au homard a lieu le premier samedi de mai, ou aux alentours de cette date, selon l'état des glaces, les conditions météorologiques et les opérations de dragage. Cette période de pêche est de 9 semaines. En 2017, des vents forts ont retardé l'ouverture de la pêche jusqu'au 14 mai. De l'ouverture de la pêche jusqu'au jour précédant l'événement, le capitaine avait effectué 8 allers-retours de Grosse-Île jusqu'aux lieux de pêche.

Figure 1. Bateau de pêche *Emma Joan*
(Source : propriétaire/capitaine)



¹ Les heures sont exprimées en heure avancée de l'Atlantique (temps universel coordonné moins 3 heures).

Le capitaine avait l'habitude de quitter Grosse-Île à 3 h 30, à la noirceur. Toutefois, le jour de l'événement à l'étude, le capitaine a attendu qu'il fasse jour pour partir afin de pouvoir observer l'état de la mer près de la barre sableuse à l'entrée du port. Lorsque l'*Emma Joan* a quitté Grosse-Île, des vents de 20 à 25 nœuds soufflaient du nord-ouest et les vagues atteignaient de 2 à 3 m.

Vers 14 h 30, l'équipage a fini de remonter les casiers aux Rochers aux Oiseaux et a fait route vers Grosse-Île, à 19 milles marins (nm) au sud-ouest. Le capitaine a obtenu un point de cheminement par lequel un autre pêcheur avait réussi à franchir la barre sableuse quelques heures plus tôt; le capitaine a établi la trajectoire vers ce point de cheminement et a fait route vers celui-ci.

Durant la journée, les vents avaient augmenté à 35 nœuds du nord-ouest, et les vagues avaient atteint de 3 à 5 m, conformément aux prévisions, détériorant davantage les conditions près de la barre sableuse. Vers 15 h 40, des brisants étaient visibles alors que le bateau s'approchait de la barre sableuse. Le capitaine et le matelot de pont ont enfilé leur vêtement de flottaison individuel. Avant de franchir la barre sableuse, le capitaine a changé de cap à bâbord de manière à avoir la mer de l'arrière.

Vers 15 h 55, une grosse vague a soulevé la poupe et fait s'enfoncer la proue dans le creux de vague qui précédait le bateau. La proue du bateau a touché le fond sur la barre sableuse tandis que la vague a continué de soulever la poupe; le bateau a sancé².

Le capitaine et le matelot de pont se trouvaient dans la cabine lorsque le bateau a sancé et ils ont été projetés dans le gaillard. Le bateau a rapidement chaviré, retenant les 2 membres d'équipage sous la coque renversée.

Aucun signal de détresse n'a été transmis, car il n'y avait à bord ni radiobalise de localisation des sinistres (RLS) ni aucun autre dispositif d'alerte de détresse automatique. L'équipage n'a pas eu le temps d'envoyer manuellement un appel de détresse par radiotéléphone très haute fréquence (VHF) ni par téléphone cellulaire. Des personnes sur la rive ont été témoins du chavirement, et 2 bateaux de pêche ont rapidement quitté le quai pour aller sauver les 2 membres d'équipage.

Ces derniers ont fini par sortir du gaillard par l'écotille. Le capitaine a fait surface non loin du bateau chaviré; le matelot de pont a refait surface à l'intérieur du compartiment moteur. Il a nagé sous l'eau pour sortir par l'écotille du compartiment moteur et ainsi regagner la surface près du capitaine.

Les 2 bateaux de pêche sont arrivés sur les lieux juste avant que le capitaine remonte à la surface. On a lancé une bouée de sauvetage aux 2 membres d'équipage, qui s'y sont agrippés et ont ainsi pu être repêchés des eaux. Les 2 membres d'équipage ont été ramenés au quai de Grosse-Île, où ils ont été soignés pour hypothermie par des premiers intervenants, puis transportés à l'hôpital où ils ont été soignés avant d'obtenir leur congé plus tard dans la journée. Le bateau endommagé a été récupéré le lendemain (figure 2). Aucune pollution n'a été signalée.

Figure 2. L'*Emma Joan* endommagé après sa récupération



² « Sancir » veut dire chavirer par l'avant lorsqu'une vague soulève la poupe du navire et la fait passer par-dessus la proue.

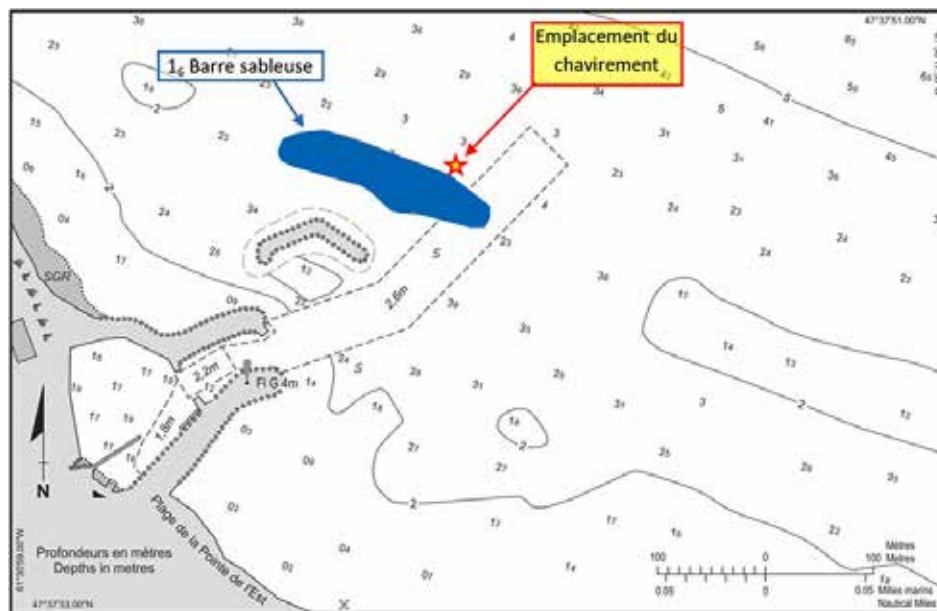
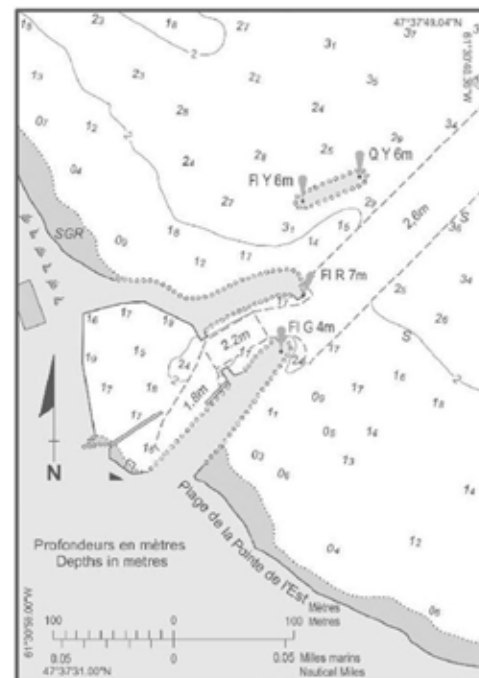
Port de Grosse-Île

Le port de Grosse-Île sert de port d'attache à environ 45 bateaux de pêche. La navigation entre le port et la mer se fait par un chenal dragué non balisé de 50 m de large sur 415 m de long. Aucune bouée ni aide à la navigation ne balise ce chenal. En 2012, on a construit une île brise-lames (figure 3), qui a été prolongée à l'automne de 2016. Ce prolongement a nécessité, avant le début de la saison de pêche 2017, le déplacement du chenal non balisé vers le sud, parallèle à sa position d'origine (figure 4).

Les Instructions nautiques³ publiées par Pêches et Océans Canada (MPO) indiquent aux navigateurs que les profondeurs du chenal (figures 3 et 4) sont obtenues grâce à des travaux de dragage d'entretien et qu'elles pourraient être moindres que prévu étant donné l'ensablement continu.

Figure 4. Port de Grosse-Île et nouveau chenal non balisé en 2017, avec annotations du BST (Source : Service hydrographique du Canada, Instructions nautiques ALT 108, publiées en juin 2017, après l'événement)

Figure 3. Port de Grosse-Île et chenal non balisé avant 2017 (Source : Service hydrographique du Canada, *Instructions nautiques* ATL 108, publiées en juillet 2013)



Dans le cadre du Programme des ports pour petits bateaux⁴, le MPO gère les ports, dont celui de Grosse-Île, et en fait l'entretien afin de veiller à ce qu'ils soient sécuritaires et accessibles aux pêcheurs

³ *Instructions nautiques*, ATL 108, Première édition, Golfe du Saint-Laurent (partie sud-ouest), ministère des Pêches et Océans Canada 2006, n° de catalogue Fs 72-3/17-2006F, ISBN 0-660-19635-2, chapitre 2, Îles-de-la-Madeleine, page 51, alinéa 113.

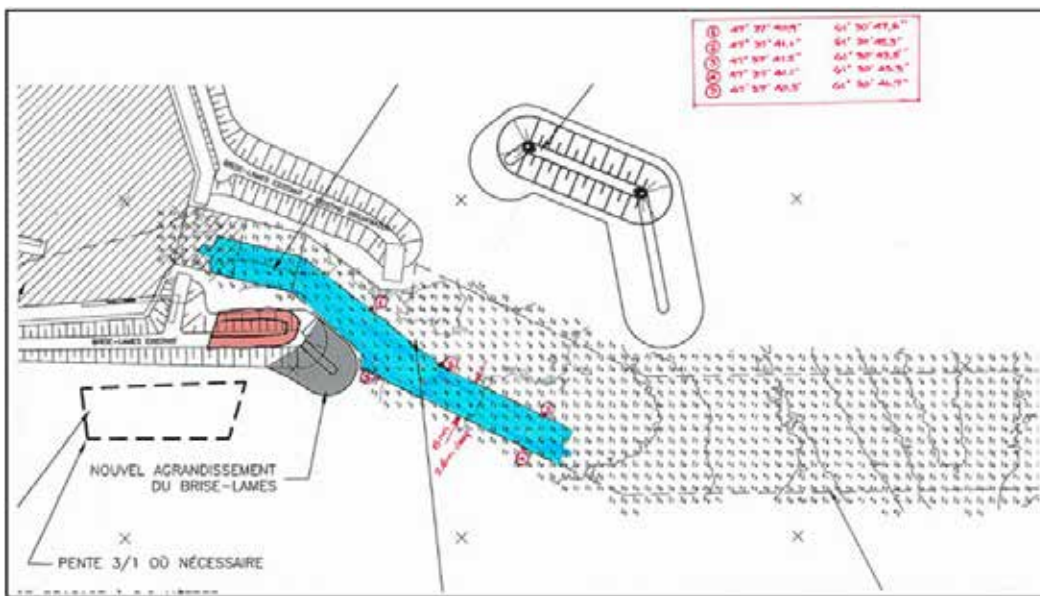
⁴ Pêches et Océans Canada, Programme des ports pour petits bateaux, <http://www.dfo-mpo.gc.ca/sch-ppb/aboutsch-aproposppb/index-fra.html> (dernière consultation le 26 avril 2018).

et aux autres utilisateurs. Les conditions météorologiques et états de mer variables font que l'importance de l'ensablement et l'étendue de la barre sableuse dans le chenal et à proximité de celui-ci fluctuent énormément d'une année à l'autre. Par conséquent, le MPO effectue chaque année des levés bathymétriques et des travaux de dragage à Grosse-Île. Des levés effectués pour le compte du MPO avant la saison de pêche au homard 2017 montraient que la barre sableuse s'étalait en travers du nouveau chenal et qu'elle réduisait à 1,6 m⁵ seulement la profondeur d'eau au point le plus élevé de la barre sableuse.

Le MPO confie à un entrepreneur les travaux annuels de dragage de 5 ports aux Îles-de-la-Madeleine, dont celui de Grosse-Île. Étant donné qu'il y a peu de temps entre le moment où la glace de mer se fond et l'ouverture de la saison de pêche au homard, le dragage complet des 5 ports n'est pas achevé avant l'ouverture de la saison de pêche au homard; seul un passage de sécurité est dragué pour permettre l'accès au port le jour de l'ouverture. Une fois que les passages de sécurité ont été dragués aux 5 ports, l'entrepreneur retourne achever le dragage de l'ensemble des chenaux.

À l'ouverture de la saison de pêche 2017, on a dragué un passage de sécurité de 2,6 m de profond, de 15 m de large et de 165 m de long aux abords du quai de Grosse-Île. Or, ce passage ne se prolongeait pas jusqu'à la barre sableuse, près de l'extrémité côté mer du nouveau chenal. Aucune bouée temporaire n'indiquait l'étroit passage de sécurité qui avait été dragué.

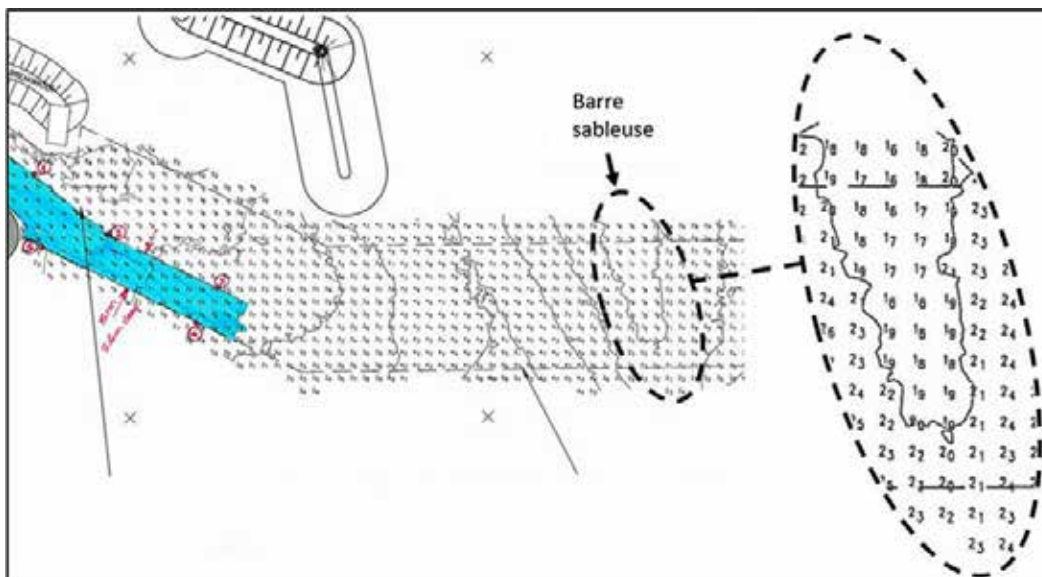
Figure 5. Diagramme du passage de sécurité remis à l'administration portuaire de Grosse-Île pour l'ouverture de la saison 2017 de la pêche au homard (Source : programme des Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada)



Le 2 mai 2017, le MPO a remis un diagramme de levé (figure 5) à l'administration portuaire de Grosse-Île, pour qu'il soit distribué aux pêcheurs afin de les informer du passage de sécurité. Le capitaine de l'*Emma Joan* a reçu une copie de ce diagramme, qui indiquait le passage de sécurité ainsi que 5 coordonnées géographiques pour marquer les limites du passage. Ce diagramme indiquait que la profondeur de l'eau dans le nouveau chenal était de 1,6 m au point le plus élevé de la barre sableuse, mais sa position n'était soulignée d'aucune façon, et ses coordonnées ne figuraient nulle part.

⁵ Tous les profondeurs d'eau dans le présent rapport sont basés sur le zéro des cartes.

Figure 6. Diagramme du passage de sécurité, avec annotations du BST indiquant l'emplacement de la barre sableuse (Source : programme des Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada)



Avant l'ouverture de la saison de pêche au homard 2017, le MPO avait installé une bouée repère d'engin de pêche temporaire au sud de la barre sableuse pour indiquer ce danger. La bouée temporaire est demeurée en place pendant 1 ou 2 jours avant d'être emportée par la mer. Au moment de l'événement, cette bouée temporaire n'était plus en place pour indiquer la limite sud de la barre sableuse dangereuse.

Messages de sécurité

Le BST a déjà enquêté sur des événements mettant en cause des barres sableuses à l'approche d'un port. Dans un de ces événements, la position précise d'un chenal nouvellement balisé n'était illustrée sur aucune carte et n'avait été communiquée d'aucune façon aux utilisateurs du port⁶. Dans un autre événement, l'ampleur de l'ensablement et l'étendue d'une barre sableuse n'avaient pas été communiquées aux utilisateurs du port⁷.

Il incombe aux pêcheurs d'évaluer les risques que posent les conditions météorologiques et l'état de la mer afin de garantir la sécurité de leur embarcation et de leur équipage. Ils doivent en outre être prudents lorsqu'ils traversent des lieux où l'ensablement est continu et les bancs de sable se déplacent. Toutefois, une évaluation exacte des dangers est impossible sans information sur les passages de sécurité et les dangers pour la navigation.

À Grosse-Île, on a effectué d'importants travaux pour faire un levé du chenal non balisé et draguer un passage de sécurité aux abords du quai, avant l'ouverture de la saison de la pêche. Bien que le diagramme fourni aux pêcheurs indiquait la hauteur de la barre sableuse, il ne cernait pas sa position, et les coordonnées de la barre sableuse n'y figuraient nulle part. En plus, la bouée temporaire placée pour marquer la barre sableuse jusqu'à l'achèvement du dragage du chenal avait été emportée par la mer peu de temps après son installation. En l'absence d'une barre sableuse clairement indiquée, les

⁶ Rapport d'enquête maritime M13M0102 du BST.

⁷ Rapport d'enquête maritime M12C0058 du BST.

pêcheurs pourraient franchir des zones dangereuses, et ainsi mettre en danger la sécurité de leur bateau et de leur équipage.

Ceci conclut l'enquête à portée limitée du BST concernant cet événement. Le Bureau a autorisé la publication de ce rapport d'enquête le 7 mai 2018, qui a été officiellement publié le 14 mai 2018.

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage, 4^e étage
Gatineau QC K1A 1K8
819-994-3741
1-800-387-3557
www.bst.gc.ca
communications@tsb.gc.ca

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par
le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2018

Rapport d'enquête de sécurité du transport maritime M17C0061

No de cat. TU3-12/17-0061F-PDF
ISBN 978-0-660-26457-8

Le présent rapport se trouve sur le site Web
du Bureau de la sécurité des transports du Canada
à l'adresse www.bst.gc.ca

This report is also available in English.