

**STATISTIQUES SUR LES INCIDENTS
DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE**

1999

Région Laurentienne



Pour information : Statistiques (418) 648-4555
 Renseignements nautiques 1-800-267-6687
 Bureau de la sécurité nautique (418) 648-5331

Analyse et rédaction : Hubert Desgagnés
Traitement graphiques: Yolande Morin

An english version is also available

juin 2000

TABLE DES MATIÈRES

AVANT PROPOS.....	III
PARTIE I : INTRODUCTION	4
LA GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE	4
PARTIE II : APERÇU DE LA SITUATION.....	6
PARTIE III – PLAISANCE	10
CARACTÉRISTIQUES DES INCIDENTS	12
RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE	12
LES ACCIDENTS MORTELS.....	15
PARTIE IV : PÊCHE COMMERCIALE.....	16
CARACTÉRISTIQUES DES INCIDENTS	16
<i>Iles de la Madeleine.....</i>	<i>18</i>
PARTIE V – AUTRE SECTEURS	19
NAVIGATION COMMERCIALE	19
AUTRES ASSISTANCES	19
PARTIE VI : LES SECOURS.....	20
PARTIE VII : EN CONCLUSION	22
QUELQUES INCIDENTS.....	23
REVUE DE PRESSE	25
SOMMAIRE PÊCHE, COMMERCIAL ET AIDES CIVILES	27
LEXIQUE.....	28

AVANT PROPOS

La région Laurentienne de Pêches et Océans Canada comprend le fleuve, l'estuaire et une partie du golfe du Saint-Laurent. Les moyens d'intervention demeurent disséminés sur le territoire de la région qui compte plus de 155 000 km² dont 6 000 km de côtes.

Les informations contenues dans ce rapport proviennent des données saisies par le personnel du Centre de sauvetage maritime de Québec pour l'ensemble des incidents signalés sur son territoire au cours de l'année civile 1999. L'archipel des Îles-de-la-Madeleine, qui est sous la responsabilité du Centre de coordination de sauvetage de Halifax, n'en fait pas partie. On retrouve cependant certaines données dans le présent rapport qui a été produit par le Centre de sauvetage maritime de Québec.

L'année 1999 a certes été plus positive que la précédente. Malgré une hausse du nombre d'incidents, le nombre d'accidents graves a diminué. Et si tout le monde a retenu son souffle le 24 septembre après que le navire de croisière NORWEGIAN SKY se fut échoué sur le récif ceinturant l'Île Rouge, c'est avec soulagement que l'opération initiée à la demande du commandant a été interrompue, le haut-fond ayant décidé de libérer le géant des mers sans laisser aucune séquelle aux 2 712 personnes à son bord.

Cet incident largement médiatisé, tout comme le dépôt des rapports des coroners pour des accidents survenus au cours des mois précédents (abordage d'une motomarine dans le bassin de Chambly, naufrage du bateau de pêche BRIER MIST, écrasement d'un aéronef dans la fleuve à Baie-Comeau), aura permis au public de prendre conscience de la capacité et des limites des services de recherche et sauvetage.

Mais c'est surtout afin de mieux cerner les problèmes de sécurité que le présent rapport est présenté aux lecteurs avisés.

Aucun rapport n'a été produit en 1998. Par ailleurs, la Direction nationale de sécurité, sauvetage et intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) publie également un rapport national permettant ainsi une comparaison entre chaque région du pays

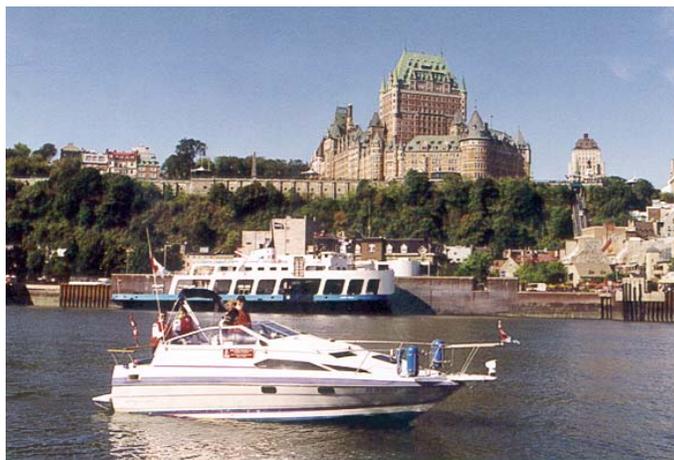
PARTIE I : INTRODUCTION

La Garde côtière auxiliaire canadienne

Depuis vingt ans, les bénévoles de la GCAC sont partenaires avec la Garde côtière canadienne afin d'assister les marins pêcheurs et plaisanciers en difficulté. Pour la région Laurentienne, ces bénévoles, pour la plupart propriétaires d'embarcation de plaisance ou de pêche commerciale, ont reçu une formation spécialisée afin d'améliorer leur performance lors d'opérations de recherche et sauvetage.

Souvent, le public présume que le rôle des auxiliaires de la Garde côtière est limité aux opérations SAR, mais l'œil averti aura tôt fait de repérer les bénévoles au cours d'événements tel que les expos nautiques, les salons du camping, les soirées de Chasse et pêche et une multitude d'occasions permettant un contact direct avec les plaisanciers, les pêcheurs sportifs et les chasseurs afin de les informer sur les mesures de sécurité nautique. En certaines occasions, les bénévoles de la GCAC ont participé à des activités ayant un attrait particulier pour les plaisanciers tel que les départs de courses transatlantiques ou les feux d'artifices de Montréal et de Québec.

Pour le Centre de sauvetage maritime, les bénévoles de la GCAC représentent entre autre un bateau disponible en tout temps, peu importe les conditions climatiques. L'assistance apportée par les bénévoles du lac Saint-François, de Sept-Îles, de Rimouski ou de la Rivière-des-Prairies ne peut cependant être mieux appréciée que par les personnes qui ont reçu leur précieuse aide.



PARTIE II : APERÇU DE LA SITUATION

Pour une seconde année consécutive, le printemps très hâtif en 1999 a contribué à une utilisation accrue des plans d'eau et des installations nautiques de la région Laurentienne. N'eut été d'un léger temps pluvieux en juillet et d'une hausse des prix du carburant, l'été 1999 aurait probablement battu des records.
de fréquentations de nos plans d'eau.

D'ailleurs, Environnement Canada a indiqué que 1999 avait été la troisième année la plus chaude au pays au cours des 52 dernières années avec des températures d'au moins 1,7^o degrés supérieures à la moyenne. L'année 1998 avait été jugée la plus chaude.

Après un ralentissement des activités en 1996 et 1997, le nombre total d'incidents signalés au centre de sauvetage a connu une hausse substantielle (Tableau 1). En 1998, le total des incidents a été de 1 279, soit une hausse de 17,5 % par rapport à l'année précédente. En 1999, le total a augmenté de 10 %, atteignant 1 408 incidents. L'année 1999 fut une des années les plus occupées du Centre de sauvetage depuis son ouverture en 1978..

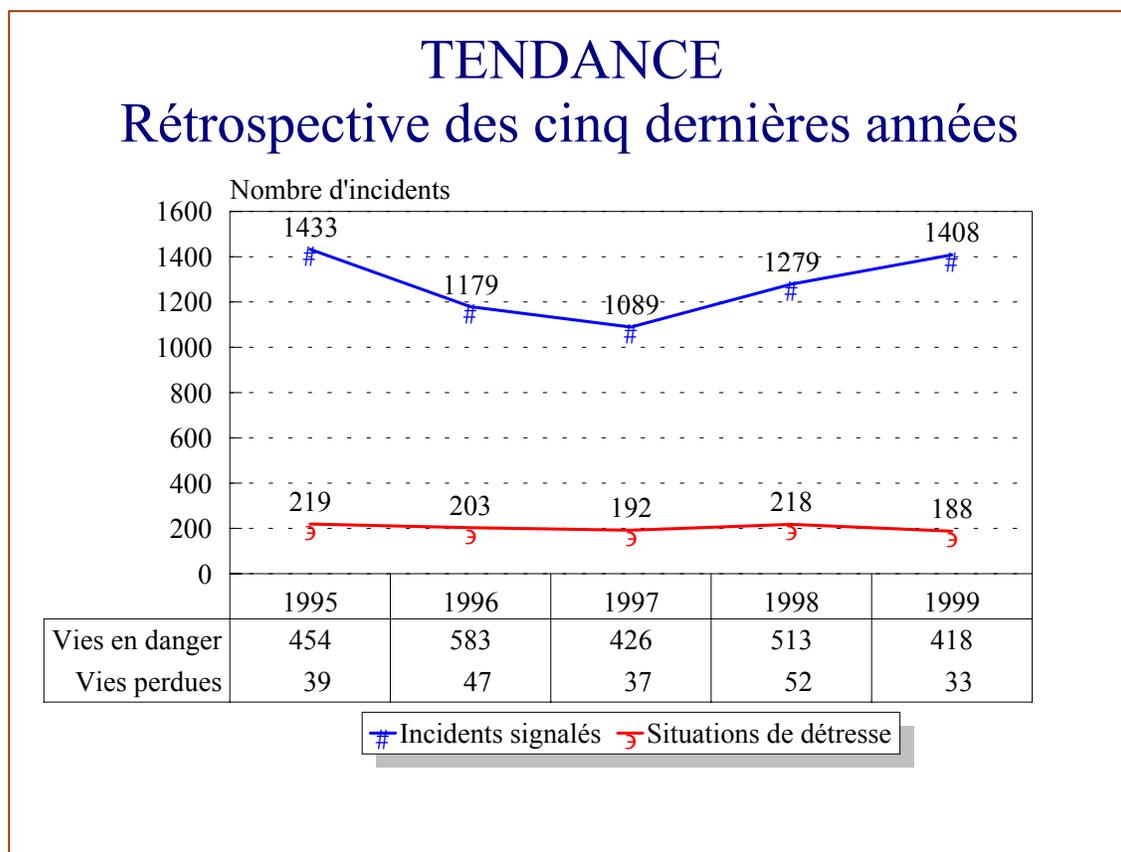


Tableau 1

Cependant, à notre grande satisfaction, le bilan mortel n'a pas suivi la même augmentation. Après avoir connu un bilan plutôt noir en 1998 avec plus de 52 décès (paradoxalement, 1998 avait également été témoin du meilleur bilan depuis 1988 pour la plaisance uniquement, avec seulement 4 pertes de vie), l'année 1999 a vu décroître le nombre de victimes (33) pour devenir inférieur à la moyenne des cinq dernières années (42 décès). Toujours en 1999, la proportion des incidents graves a également diminué passant de 17 % à 13 %, soit une nette amélioration par rapport aux années antérieures.

Les facteurs suivants expliquent ce bilan positif :

- des conditions climatiques favorables
- les efforts soutenus de prévention chez les plaisanciers
- la couverture médiatique sur les questions de sécurité

Au total, plus de 6 530 personnes (plaisanciers, pêcheurs commerciaux et marins) ont reçu une assistance quelconque de la part de la Garde côtière et de ses partenaires du système SAR canadien.

Le tableau 2 montre d'une façon distincte les informations importantes pour chaque catégorie de clients.

Au chapitre de la plaisance, on remarque que le total des incidents signalés est passé de 930 en 1998 à 1068 incidents en 1999, soit une hausse de 15 %. Au niveau des situations de détresse, l'année 1999 a connu une baisse de 17 %, passant de 122 situations de détresse en 1998 à 101 en 1999.

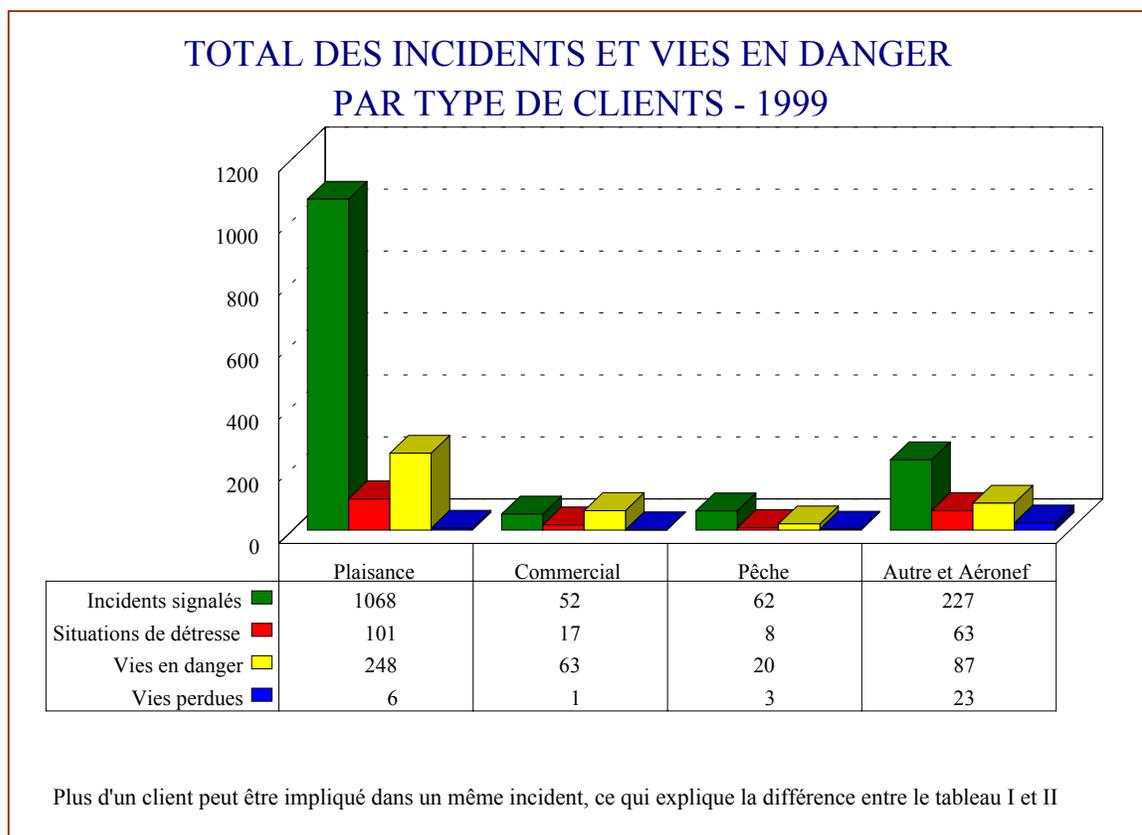


Tableau 2

Les incidents impliquant les navires commerciaux ont été plus nombreux en 1999 par rapport à 1998 passant de 42 à 52 incidents. La pêche commerciale a cependant affiché une certaine stabilité (62 incidents en 1999 comparativement à 56 en 1998).

La plaisance est l'activité d'où provient le plus de demandes pour les services de recherche et sauvetage avec 76 % de celles-ci, soit une légère hausse par rapport à l'année précédente.

Au niveau des plans d'eau de la région Laurentienne, les appels les plus fréquents proviennent des plaisanciers du Port de Montréal, de la grande région de Québec et des lacs Saint-Louis et des Deux-Montagnes. Toutefois, en Haute Côte-Nord et en Gaspésie, les principales interventions de la GCC se font respectivement pour les navires commerciaux et les navires de pêche.

Le tableau 3, offre au lecteur la répartition géographique des incidents signalés en fonction des quatre grandes catégories de clients.

Tableau 3

PARTIE III – PLAISANCE

Malgré que le total des incidents pour les bateaux de plaisance est de 20% supérieur à la moyenne annuelle (890 incidents)¹ la proportion des différents types d'embarcations demeure sensiblement identique aux années précédentes. Les embarcations à moteur constituent plus de 70% des clients des services de sauvetage, dont les trois-quarts ont une longueur inférieure à 8.0 mètres. Et qui plus est, le nombre d'incidents impliquant les motomarines est demeuré relativement stable, une bonne nouvelle en regard aux efforts importants visant à réduire l'impact négatif de ce nouveau venu dans le monde de la plaisance. Cependant la proportion des incidents sérieux des motomarines demeure la plus élevée (30%) par rapport aux autres bateaux de plaisance.

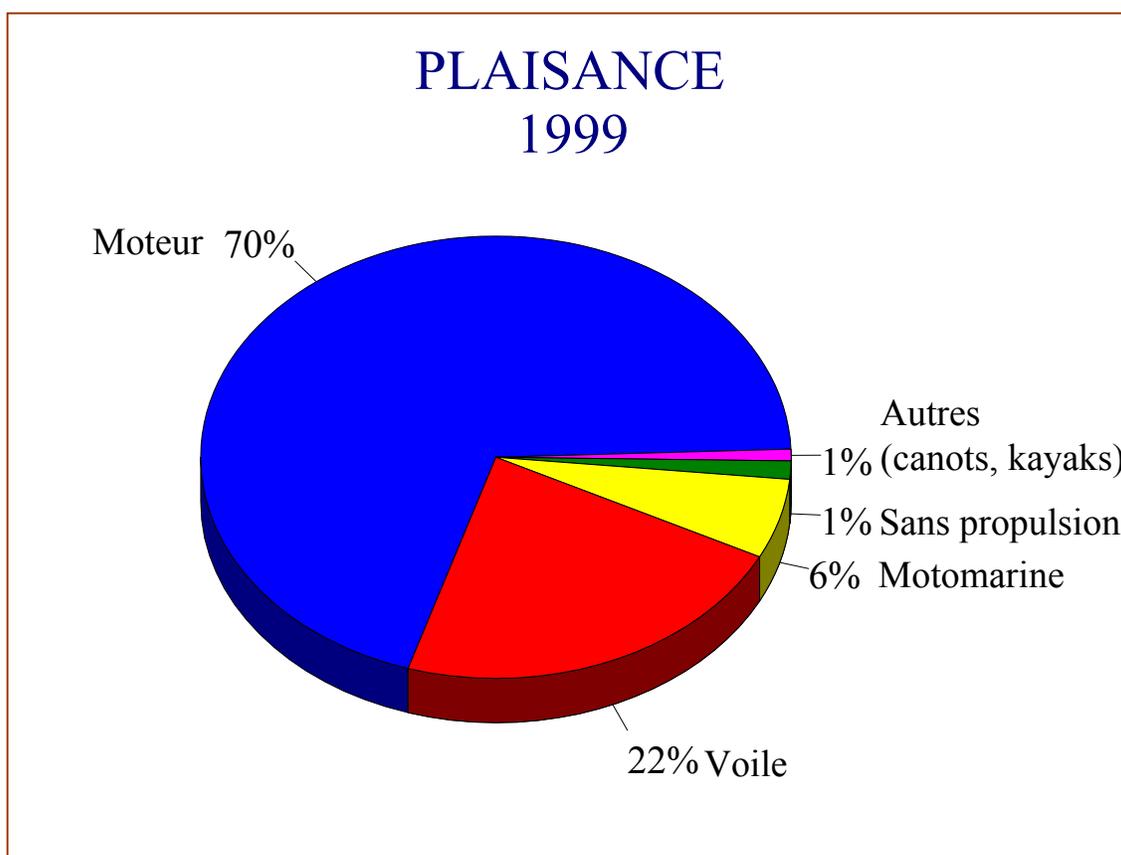


Tableau 4

¹ La moyenne annuelle est basée sur la période comprise de 1994 à 1998

PLAISANCE MOTEUR 1999

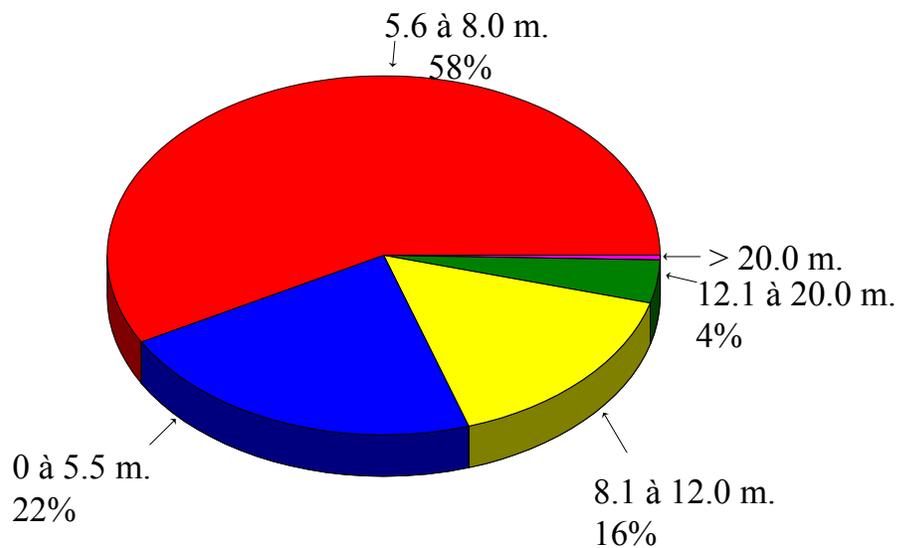


Tableau 5

PLAISANCE VOILE 1999

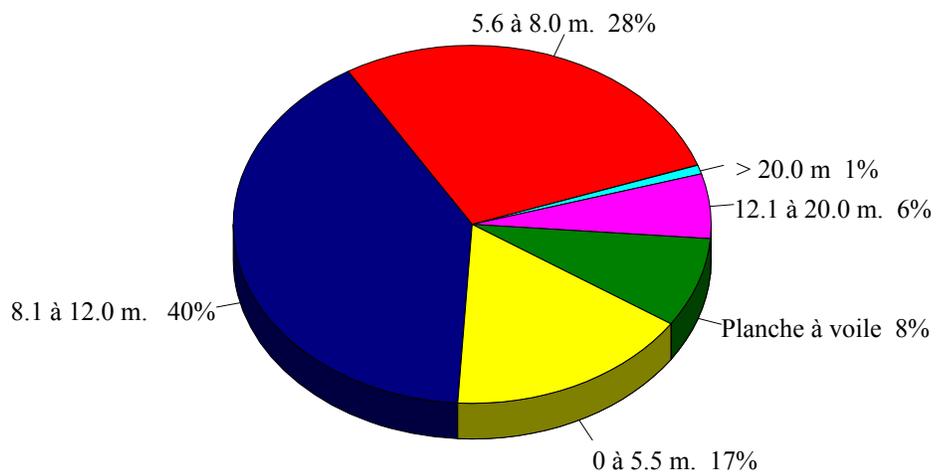


Tableau 6

Caractéristiques des incidents

Un changement a été apporté au tableau 7 : Le terme « bris mécanique » n'est plus utilisé comme type d'incident depuis 1998. On considère désormais le bris mécanique comme étant une des causes pouvant nuire au déplacement d'un navire ou d'une embarcation. Le terme « désemparé » remplace donc l'expression « bris mécanique ». Ce terme désigne tous les incidents ayant nécessité une demande d'assistance à la suite d'un bris mécanique, d'une panne sèche, d'un abordage ou d'une collision avec un objet fixe.

Il est à noter que la proportion annuelle des incidents graves a diminué en 1999 et est maintenant à 9 %. Cette proportion était de l'ordre de 12 % à 14 % depuis plusieurs années. De plus, pour une deuxième année consécutive, le très bas niveau des eaux a entraîné une augmentation importante du nombre d'échouements (27 %).

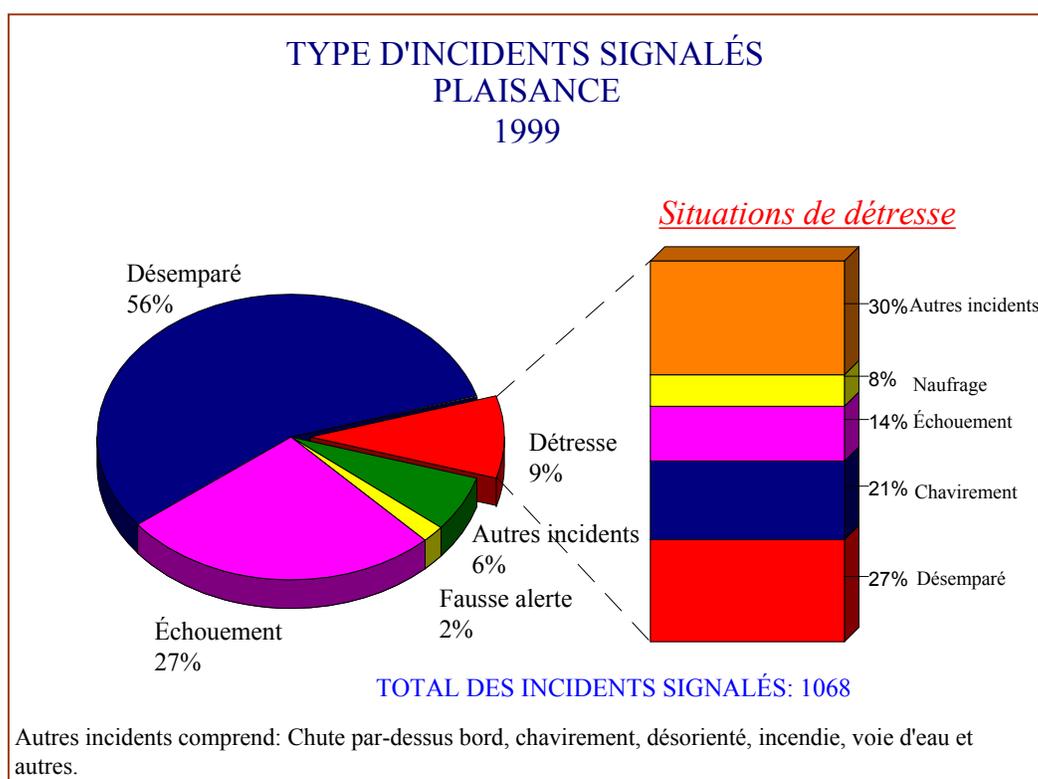


Tableau 7

Répartition géographique

La hausse la plus significative fut sur le lac Saint-Louis : en 1999, le total de demandes d'assistance a augmenté de 55 % par rapport à l'année précédente. Ces données démontrent entre autres que le niveau des eaux est un facteur important pour ce plan d'eau peu profond. Nous remarquons en effet que 41 % des embarcations impliquées dans un incident sur ce lac avaient touché le fond ou étaient demeurées échouées jusqu'à l'arrivée des secours. D'ailleurs, plusieurs marchands de la région de Montréal étaient à court d'hélices et de pieds de moteur en inventaire dès la fin juin. Le bas niveau des eaux a également été un facteur important sur la Rivière-des-Prairies.

Le Port de Montréal a également connu un accroissement important d'incidents passant de 137 à 178 plaisanciers signalés en difficulté, 38% de ceux-ci ayant été victime eux aussi d'un échouement. . Une hausse significative est aussi remarquée dans la région de Sorel avec un accroissement de près de 23 % du nombre d'appels par rapport à l'année précédente. Par ailleurs, même si la grande région de Québec demeure parmi les quatre secteurs les plus occupés de la région Laurentienne, le nombre de plaisanciers en difficulté a diminué en 1999, passant de 152 à 141, soit une diminution de 7 %.

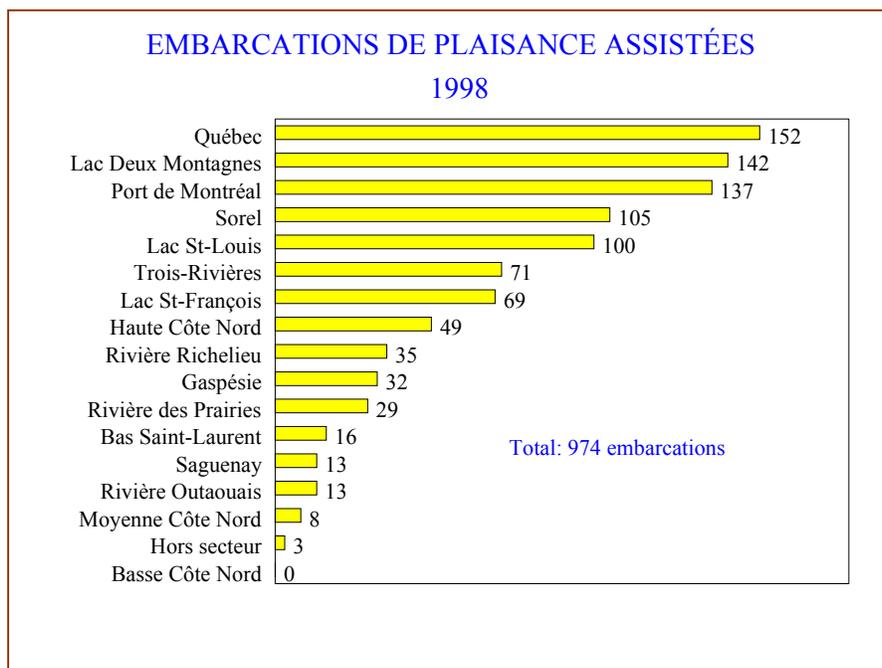


Tableau 8

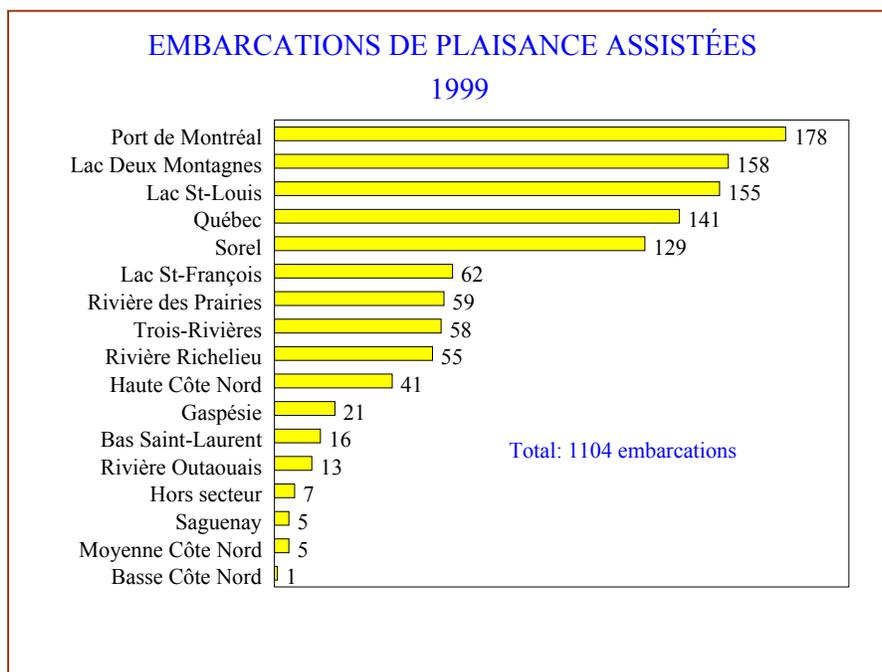


Tableau 9

Le tableau 10 offre une intéressante comparaison des divers types d'embarcations impliquées dans des incidents. Inévitablement, les proportions affichées sont directement liées au niveau d'affluence de chaque type de bateaux naviguant sur nos eaux. Cependant un type d'embarcation attire davantage notre attention. Les embarcations à moteur de 5.6 à 8.0 mètres constituent à elles seules plus de 40% de la clientèle de plaisance.

Or, depuis deux ans, c'est surtout en regard à cette clientèle précise que nous devons les hausses répétées du nombre d'incidents. De 294 embarcations signalées en 1997 ce chiffre a grimpé à 343 (+15%) en 1998 pour atteindre 446 en 1999 (+30%).

Si on se fie au nombre de vies en danger pour cette clientèle, il n'y a pas lieu de s'alarmer. La courbe de danger suit en effet une courbe inverse, passant d'un plaisancier en danger pour 3.9 incidents 1997 à un plaisancier pour 7.6 incidents en 1999. Il n'en demeure pas moins que cette clientèle et celle des plus petites embarcations nécessiteront toujours davantage d'efforts de prévention.

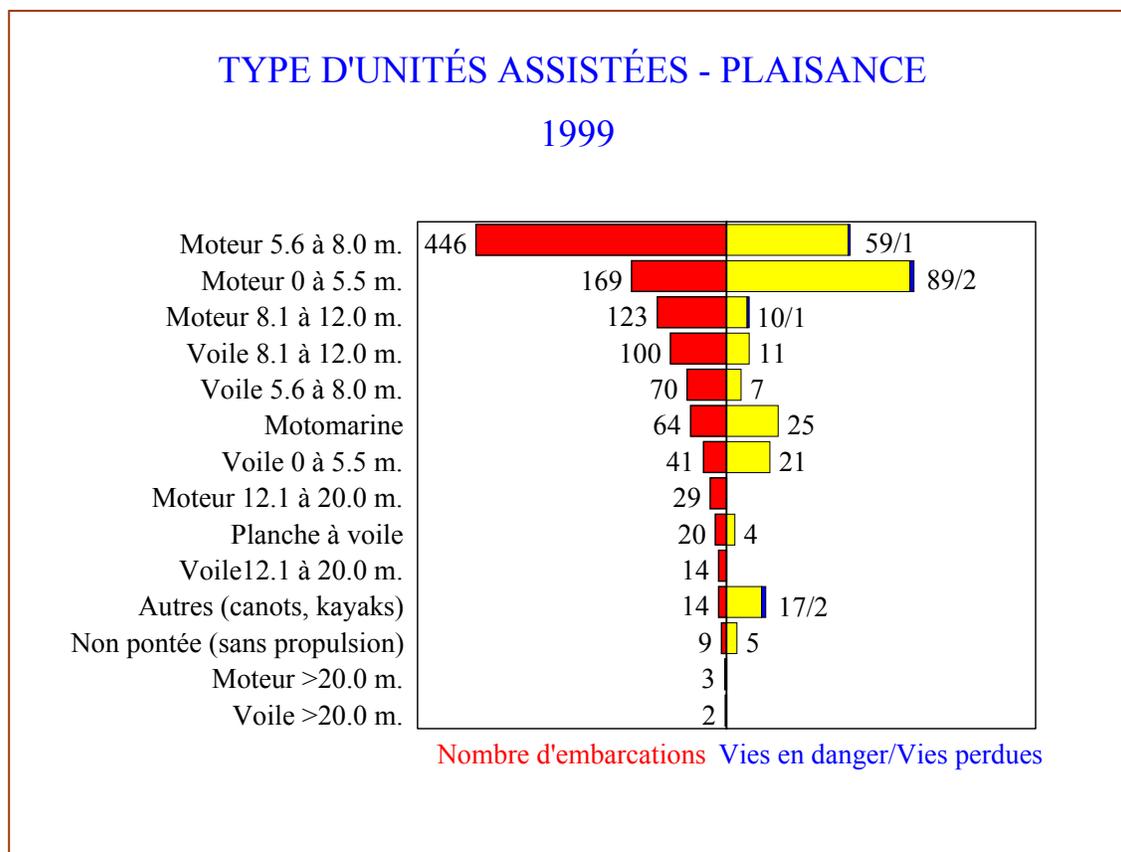


Tableau 10

Du côté des kayakistes, le nombre d'incident a diminué de moitié avec huit incidents impliquant dix embarcations. En 1999, il s'est produit une perte de vie, la première en cinq ans chez les adeptes de ce sport. De plus, nous recevons toujours quelques échos de kayakistes victimes du mauvais temps au cours de randonnées qui pourtant justifient une préparation plus poussée compte tenu des petites dimensions des embarcations en cause.

Les accidents mortels

Les accidents mortels constituent la raison d'être d'un centre de sauvetage. Notre mandat n'est-il pas lié au fait que nous devons en réduire le nombre? Malheureusement, si plusieurs plaisanciers peuvent invoquer la chance en racontant leurs mésaventures au coin d'un bon feu de cheminée, certains ont peut être présumé que la Garde côtière était fabricante de miracles! Ce qui n'est pas le cas....

Lors d'une compétition sportive amicale de type "Poker Run", une embarcation à haute performance qui se dirigeait vers l'embouchure du Saguenay s'est littéralement pulvérisée contre une vague. À travers les débris de toutes sortes, les sauveteurs ont retrouvé le propriétaire en état de choc. Sa conjointe qui ne portait pas de VFI n'a jamais été retrouvée.

Et dans la région de Rimouski, près des îles du Bic, des promeneurs ont retrouvé un kayak à demi submergé. Il était cependant trop tard pour son occupant.

Le fait de ne pas porter de VFI aura également eu une incidence tragique pour trois autres plaisanciers qui se sont retrouvés dans les eaux du fleuve à la hauteur de Varennes et de Cornwall ainsi que dans la Voie Maritime près du Pont Mercier.

PARTIE IV : PÊCHE COMMERCIALE

En ce qui concerne la pêche commerciale, on peut parler d'une certaine stabilité quant au nombre d'incidents pour les différents types de pêche. La pêche au crabe, au homard ou à la crevette représente une activité lucrative pour le pêcheur qui n'est pas intéressé à sacrifier de précieuses journées au large en raison d'un entretien déficient. La flotte active est certes plus réduite, mais ce sont habituellement les meilleurs navires qui sont exploités sur les différents bancs de pêche de la région Laurentienne.

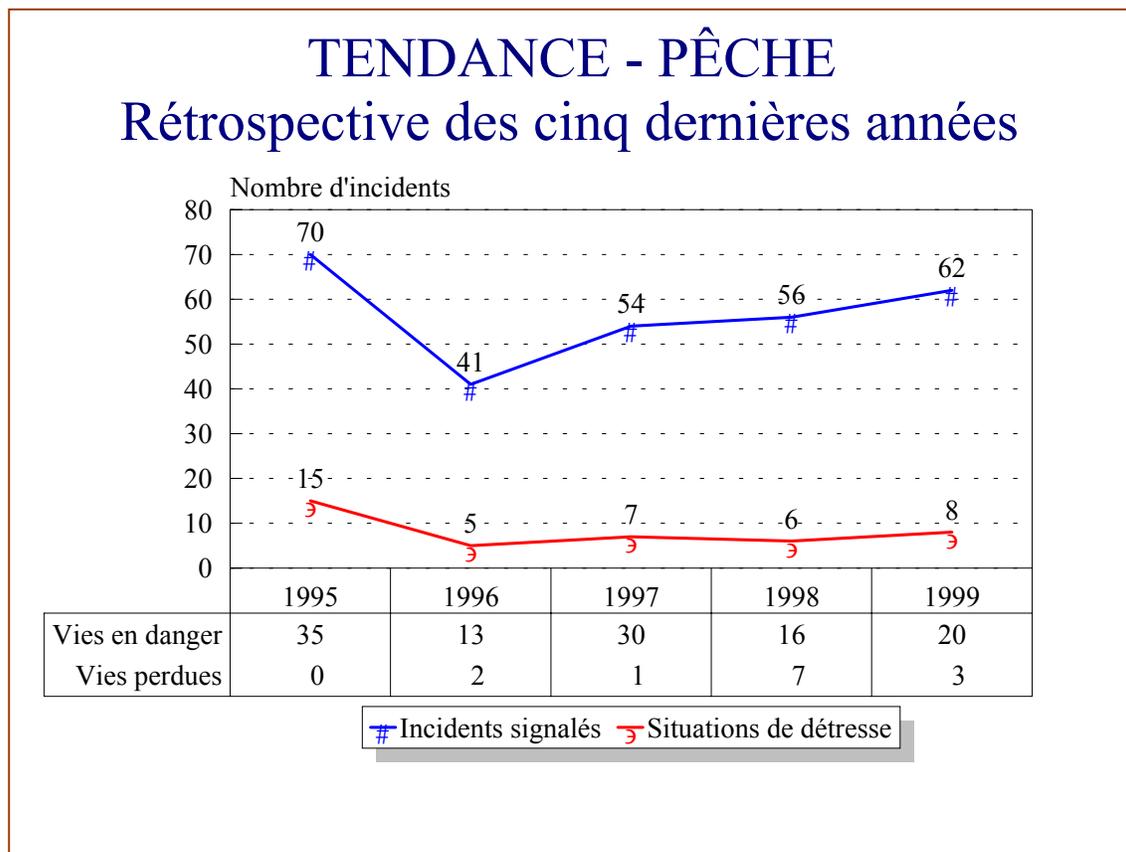


Tableau 11

Caractéristiques des incidents

En 1999, 62 incidents ont été signalés au centre de sauvetage comparativement à 56 en 1998 et la moyenne annuelle est de 66 incidents. Les trois quarts de ces incidents sont généralement reliés à des bris mécaniques qui laissent les navires désemparés, forçant alors leur remorquage vers le port le plus près.

Huit incidents de détresse ont mis 20 personnes en danger, alors qu'au total 195 personnes ont été assistées.

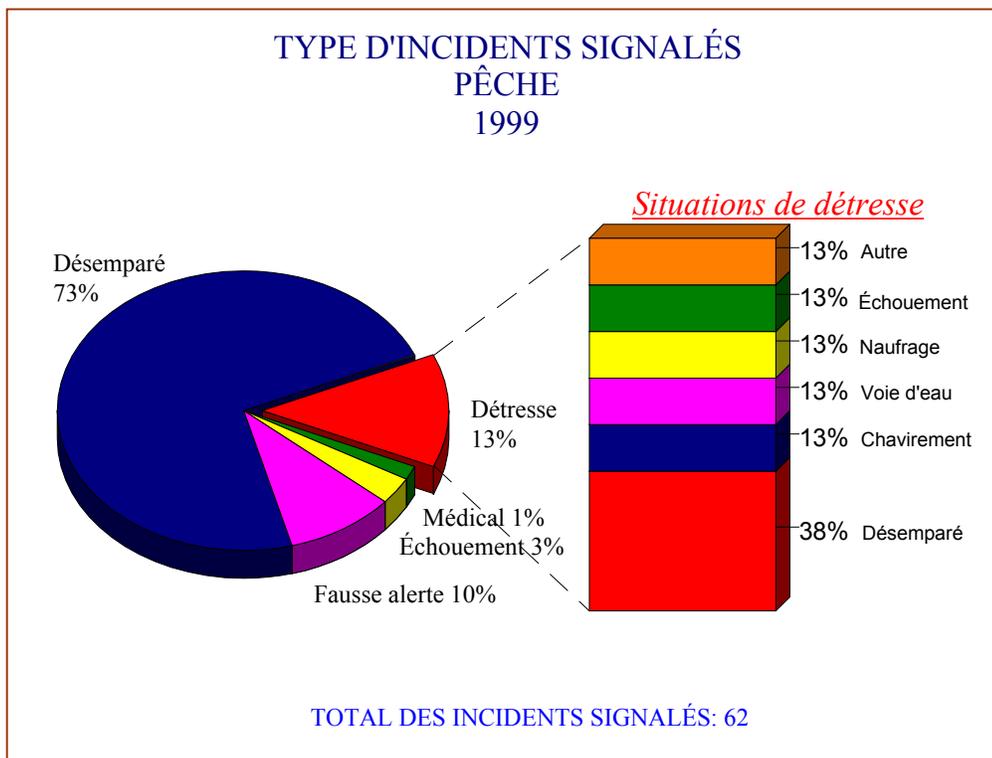


Tableau 12

Le tableau 13 donne les catégories de clients qui sont victimes généralement d'un bris, d'un échouement ou d'une voie d'eau. Ces proportions respectent les tendances observées au cours des années précédentes.

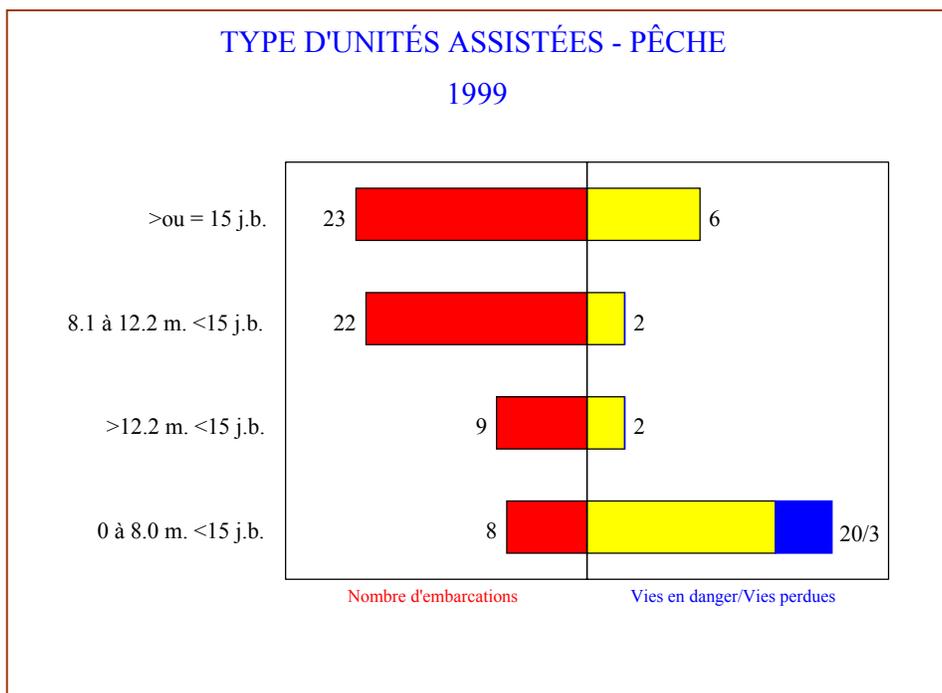


Tableau 13

Quant aux causes, les bris mécaniques constituent le talon d'Achille du pêcheur commercial. Les problèmes de transmission, de moteur de propulsion et les problèmes électriques sont les causes les plus souvent citées.

Près de la moitié des incidents se produisent autour de la péninsule gaspésienne. Spécifions que les trois pertes de vies identifiées en 1999 se sont produites au cours d'un même incident impliquant des pêcheurs sportifs à bord d'une embarcation de pêche commerciale sur le Lac Saint-Pierre.

Iles de la Madeleine

Le secteur des Iles de la Madeleine n'est pas sous la juridiction du centre de sauvetage maritime de Québec. Les informations qui suivent proviennent donc du centre de coordination de sauvetage d'Halifax. À noter que ces informations ne font pas partie des données officielles pour la région Laurentienne. Elles sont fournies dans le présent rapport à titre d'information seulement.

On a signalé 65 incidents autour de l'archipel des Iles de la Madeleine dont 41 navires et embarcations de pêche, ce qui représente 63% de l'ensemble des incidents. Quatre pêcheurs se sont retrouvés en danger en cours d'une de détresse ou de danger potentiel et il n'y a eu aucune perte de vie.

Note : Pour plus d'informations concernant les incidents SAR de ce secteur, communiquez avec le responsable des statistiques du Centre de coordination de sauvetage d'Halifax au (902) 427-2108.

Navigation commerciale

En 1999, on compte 52 navires commerciaux qui ont été victime d'incidents suffisamment significatifs pour déclencher le système SAR. Plus de la moitié de ceux-ci étaient des bateaux d'excursion ou des navires de croisière. L'incident le plus médiatisé a été l'échouement du navire NORWEGIAN SKY sur le récif de l'Île Rouge. Ces incidents dont 33% étaient des incidents sérieux ont mis en danger 67 personnes et ont engendré la perte d'une vie.

La responsabilité des inspections et des vérifications de sécurité à bord des navires canadiens et étrangers revient à Transport Canada par le biais de la Direction de la sécurité maritime. L'inspection des navires étrangers dans le cadre du contrôle portuaire d'état (Port State Control) réussit chaque année à intercepter des navires présentant des lacunes importantes liées à la sécurité.

Autres assistances

Le centre de sauvetage est régulièrement sollicité afin d'assister les autorités civiles lors d'intervention visant à prévenir quand c'est possible les pertes de vies. Le personnel du MRSC a donc dû intervenir lors d'incidents impliquant des aéronefs ainsi que pour des tentatives de suicide à partir de structures surplombant des plans d'eau, lors du sauvetage de personnes en difficulté sur l'eau sans être pour autant à bord d'un bateau (pêcheurs, baigneurs, plongeurs, promeneurs) et lors d'évacuations urgentes de blessés en des lieux isolés.

Malheureusement, il arrive que plusieurs actions de recherche et sauvetage s'avèrent vaines. En effet 133 fausses alertes ont ainsi été comptabilisées durant la dernière année. Le plus souvent, ces fausses alertes proviennent de l'incertitude causée par le retard d'un bateau ou lors du signalement d'une situation suspecte. Cependant, il arrive aussi parfois que les services de sauvetage soient victimes de canulars.

En effet, au cours de l'été 1999, des appels faits à l'aide d'un téléphone cellulaire ont mobilisé à quatre reprises les ressources maritimes et terrestres dans la région de Boucherville. Heureusement, les services de sécurité offerts par les compagnies de communication ont permis de retracer l'origine de ces faux appels. Arrêté par la Sûreté municipale de Boucherville, l'individu de 18 ans a été condamné à une peine de six mois de prison en raison des conséquences sérieuses de ses gestes irréfléchis.

PARTIE VI : LES SECOURS

Les secours lors d'incidents maritimes viennent principalement de ressources maritimes comme celles de la Garde côtière canadienne. De plus, d'autres groupes, tels que les bénévoles de la Garde côtière auxiliaire (GCAC) et les pompiers ou les policiers à bord d'unités nautiques prêtent main forte à la GCC lors de certains incidents. Il arrive couramment de retrouver une entraide mutuelle entre plaisanciers et pêcheurs.

Les incidents les plus graves verront le recours d'unités spécialisées de la Garde côtière et d'aéronefs, principalement de la Défense nationale.

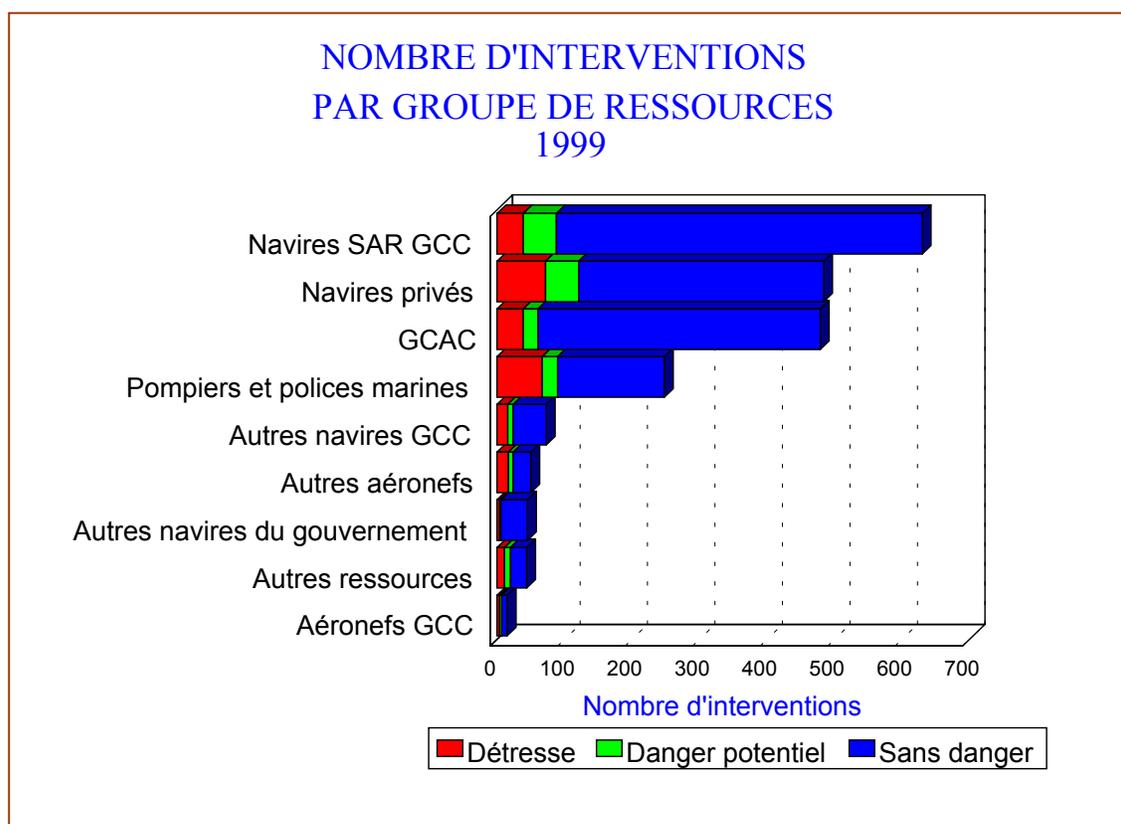


Tableau 14

La Garde côtière exploitait durant l'été 1999 six petites embarcations rapides localisées entre Valleyfield et Trois-Rivières. Deux vedettes saisonnières (avril à novembre) sont basées à Québec et Tadoussac alors qu'une dernière unité spécialisée est basée à Cap-aux-Meules (d'avril à décembre). Finalement, la Garde côtière maintient une présence dans l'estuaire avec l'aide d'unités multitâches, et ce, 12 mois par année.

Le centre de sauvetage maritime de Québec a pu également compter sur plus de 175 embarcations enregistrées avec la Garde côtière auxiliaire, dont l'implication représentait près de 45% du total des interventions.

*Le GC ISLE ROUGE assistant le NORWEGIAN SKY
"On a toujours besoin d'un plus petit que soi"... J. DeLafontaine*

PARTIE VII : EN CONCLUSION

Malgré un bilan positif en 1999, nous constatons qu'il y a toujours place à de l'amélioration. Certains plaisanciers montrent encore trop souvent des signes d'insouciance comme ne pas respecter le chenal balisé surtout lorsque les médias d'information s'évertuent à répéter que les niveaux d'eau sont très bas. Ou bien tolérer que les enfants et les adolescents se tiennent assis sur l'avant, les jambes pendantes. La moindre vague peut alors déséquilibrer ceux qui pratiquent ces dangereuses habitudes.

Dans le cas de la motomarine, nous devons admettre que l'accident mortel survenu dans le bassin de Chambly en 1997 et la publicité entreprise par les constructeurs de ce type d'embarcation associés aux nombreux conseils de sécurité de la Garde côtière ne sont sûrement pas étrangers à cette stabilité du nombre d'incidents signalés au cours des deux dernières années.

Il est encore beaucoup trop tôt pour évaluer l'impact relatif à l'introduction d'une carte de conducteur d'embarcation de plaisance obligatoire pour les jeunes de seize ans et moins. Il est à souhaiter que cette mesure aura un impact des plus favorables.

Et si on veut livrer un seul conseil de sécurité, on pourra toujours indiquer qu'il n'est point besoin d'être un analyste professionnel afin de comprendre qu'une personne tombée à la mer ne peut revenir à la vie afin de vous dire que sans gilet de sauvetage, on ne flotte pas!!

Plaisance

Est-ce profond?

Le 29 mai, un peu avant minuit, deux motomarines s'aventurent sur le lac Saint-Pierre près de l'embouchure de la Rivière Saint-François mais les niveaux des eaux sont tellement bas, qu'elles s'enlisent dans ce qui est devenu un énorme marécage. Pas de signaux lumineux ou pyrotechnique ni radio. Heureusement, on a un cellulaire et les deux motomariniéristes qui ont loué leur engin réussissent à demander de l'aide. Mais il y a tellement pas d'eau que le BSA OASIS 2 envoyé à leur aide ne peut s'approcher à plus de 1km de leur position!!!! Finalement, les motomariniéristes réussissent à pousser de peine et de misère une des deux embarcations et parviennent à rejoindre leur ange gardien. L'autre motomarine est demeuré enlisée....(vive les plaisirs de la location!)

Une mauvaise habitude

En juin, une femme est assise sur l'avant d'une embarcation de plaisance à moteur, les pieds pendants à la proue lorsque le pilote de l'embarcation décide de sauter une vague. Résultat : la personne s'est retrouvée avec une fracture au bras gauche et une hémorragie à la tête.

Le ton monte

Fin de semaine de la Saint-Jean-Baptiste. Deux embarcations à moteur, dont une remorquant un skieur nautique, circulent en sens contraire au nord-est île Ste-Thérèse, dans le port de Montréal. Une des deux embarcations qui aborde une courbe, dévie de sa route et fonce vers l'autre bateau. Au lieu de s'arrêter, les deux embarcations font une série de manœuvres visant à s'écarter l'un de l'autre mais qui ajoutent davantage de confusion. Résultat, les deux embarcations se sont violemment percutées. Un occupant du premier bateau est gravement blessé et transporté à l'hôpital. En proie à un choc nerveux, la tension monte entre les occupants des deux embarcations si bien que les policiers doivent intervenir pour calmer les esprits.

Y a-t-il un pilote?

A la mi-juillet, une embarcation à moteur d'environ 6 mètres est signalée en marche sans personne à bord. Après investigation, le capitaine a voulu se protéger de l'averse en se réfugiant sous une toile et il s'est finalement endormi au fond de son bateau en marche.

Pêche sportive ...

99-10-12 En matinée de la fête de l'Action de Grâce, quatre pêcheurs et leur guide vont à la pêche sur le Lac Saint-Pierre. En soirée, l'épouse du guide s'inquiète car normalement, son mari revient avant la noirceur. Au terme d'une nuit de recherches intensives, l'embarcation est finalement retrouvée chavirée le lendemain matin près de Notre Dame de Pierreville. L'enquête confirme d'après le témoignage des survivants, qu'en raison des forts vents l'embarcation a chaviré au début de l'après-midi. Trois des cinq occupants sont décédés par hypothermie et malaise cardiaque.

... et commerciale

99-10-13 Le 13 octobre, le navire de pêche Veryan se signale en panne de transmission mais refuse l'offre de la Garde côtière de le remorquer vers à Havre St-Pierre malgré la proximité de ce port. Son commandant préfère se faire remorquer vers Rivière-au-Renard par un autre bateau de pêche qu'il fait venir de cet endroit. Malgré les prévisions météorologiques pessimistes, le tandem prend la direction de la péninsule gaspésienne. Cependant, au cours de la seconde nuit, la météo se détériore rapidement et le câble de remorquage se rompt. Le Veryan se trouve bientôt seul et à la dérive dans une mer démontée. Après de longues heures, l'équipage est enfin évacué par un hélicoptère de sauvetage des Forces canadiennes. Le bateau a finalement été récupéré à la fin de la tempête.

Une croisière interrompue

99-09-23 Le navire de croisière NORWEGIAN SKY qui fait route vers Boston en provenance de Québec, se signale échoué sur le récif de l'Île Rouge, près de l'entrée du Saguenay. Le commandant demande au Centre de sauvetage de préparer l'évacuation de ses 1924 passagers. Une armada de traversiers et de bateaux d'excursion est bientôt mise en branle mais le navire est heureusement renfloué à la faveur de la marée haute et grâce à l'assistance de L'ISLE ROUGE avant le début de cette évacuation. Le navire a cependant subi de lourds dégâts nécessitant sa mise en cale sèche.

S.O.S. NORWEGIAN SKY
Départ en bateau, retour en avion!
 Des pêcheurs passent une nuit d'enfer
 Prisonniers d'une mer en furie, les pêcheurs s'en sortent indemnes
 BERNARD BELANGER
 ... du crevettier l'eryan ...
 ... s d'enfer da ...
 ... pas ...
 ... se ...
 ... spé ...

Leak discovered after accident near Tadoussac
 UYEN YU
 The Gazette
 Inspectors from the federal Transportation Safety Board were trying to determine last night why a cruise ship ran aground in the St. Lawrence River, according to a source familiar with the investigation for whale-watching.

Cruise ship runs aground
 SAUVETAGE SUR LE FLEUVE
 La Garde côtière a dû intervenir pour sauver deux hommes sur la Côte-Nord de la baie de Tadoussac.

Des civils qui n'ont pas peur de se mouiller!
 LA GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE
 Dans le secteur de la Côte-Nord, les membres de la Garde côtière auxiliaire ont été appelés à intervenir pour sauver deux hommes qui se baignaient dans la mer lors d'une excursion de pêche.

Un pilote à l'eau
 SILLERY — Dans le secteur de la Côte-Nord, un pilote de ligne a été retrouvé à l'eau après un accident de plongée.

Tragédie sur le Saguenay
 Fin tragique d'une excursion de pêche
 Trois personnes qui prenaient part à une excursion de pêche sur le lac Saint-Pierre se sont noyées, lundi, après que leur embarcation se soit chavirée à la hauteur de Baie-du-Fleuve. Deux autres personnes ont survécu après avoir passé plus de 16 heures dans l'eau.

Sains et saufs grâce à leur gilet de sauvetage
 Trois personnes qui prenaient place hier après-midi dans un petit bateau de 16 pieds en fibre de verre, ont eu la vie sauve grâce à leur vêtement de flottaison individuel, lorsque leur embarcation a coulé après avoir heurté un rocher dans le Saint-Laurent.

Un homme gravement blessé et sa conjointe portée disparue durant un rallye en bateau

PLAISANCE - 1999

- 1 068 incidents ont été signalés en 1999 contre 930 incidents en 1998;
- Le nombre d'incidents impliquant la plaisance est de 20% supérieur à la moyenne annuelle de 890 incidents² ;
- 101 incidents ont été jugés sérieux (9 %);
- 248 personnes ont été en danger contre 295 en 1998 (moyenne annuelle: 293);
- 6 plaisanciers ont perdu la vie (4 décès en 1998);
- L'année 1999 affiche un rapport d'un décès pour 178 incidents, ce qui constitue un bilan très positif alors que le rapport moyen sur cinq ans est de 1 décès pour 101 incidents;
- En fonction des vies en danger, le rapport est de 1 décès pour 41 personnes en danger (comparativement à 1 décès pour 33 personnes pour la période de cinq ans);
- Coïncidant avec les bas niveaux des eaux dans la grande région de Montréal (surtout entre mai et juillet), le nombre d'échouement a connu une hausse inhabituelle de 132% (229 échouements en 1999 contre 129 en 1998). À lui seul le lac Saint-Louis a enregistré près de la moitié des incidents, soit 63 sur un total de 141 qui consistait en un échouement;
- Les plaisanciers signalés en difficulté se divisent en quatre catégories:
 - * moteur (70%); plus des trois quarts de cette catégorie ont une longueur inférieure à 8.0 mètres;
 - * voile (22%)
 - * motomarine (6%)
 - * petites embarcations non motorisées (ex: pédalo, pneumatique, canot, kayak etc.) (2%);
- 64 motomarines ont dû être assistées comparativement à 57 en 1998. 30% d'entre elles étaient en détresse;
- Malgré une baisse importante du nombre d'incidents signalés pour cette catégorie, 11 des 14 canots/kayaks signalés en difficultés étaient en détresse.
- En nombre absolu d'incidents, le port de Montréal vient en première place avec 176 incidents suivi du Lac des Deux Montagnes avec 153 incidents et du Lac Saint-Louis avec 141 incidents et de la région de Québec avec 136 incidents;
- La moitié des incidents de la région Laurentienne sont survenus sur les plans d'eau ceinturant l'île de Montréal alors que la grande région de Québec s'accapare 13 % des incidents impliquant des plaisanciers ;
- 32% des incidents se produisent le dimanche suivi du samedi (24%);
- 3 203 plaisanciers au total ont été impliqués en 1999 dans les incidents signalés à la Garde côtière;
- Selon Environnement Canada, l'été 1999 fut le troisième le plus chaud en 52 ans.

² La moyenne annuelle est basée sur la période comprise de 1994 à 1998.

SOMMAIRE PÊCHE, COMMERCIAL ET AIDES CIVILES

POUR LA PÊCHE - 1999

- 62 navires de pêches comparativement à 56 bateaux en 1998, ont été assistés dont 37% avaient une jauge brute supérieure à 15 tonneaux;
- 62 incidents ont été signalés en 1999 (moyenne annuelle: 66³ *);
- Le nombre d'incidents impliquant la pêche est de 6% inférieur à la moyenne annuelle;
- 8 incidents ont été jugés sérieux (13%);
- 195 pêcheurs commerciaux ont été assistés. 3 pertes de vie a signalé (7 décès en 1998);
- 20 personnes ont été en danger contre 17 en 1998 (moyenne annuelle: 27);
- Trois embarcations désemparées, un naufrage et une voie d'eau ont mis à eux seuls 12 personnes en danger;
- Les pêcheurs signalés en difficulté se divisent en quatre catégories:
 - * 0 à 8.0 m < 15 t. J.B. (13%);
 - * 8.1 à 12.2 m. < 15 t. J.B. (35%);
 - * > 12.2 m < 15 t J.B. (15%);
 - * > ou = 15 t. J.B. (37%);
- 29 % des incidents impliquent des bateaux de pêche sur la Côte Nord et 44% autour de la péninsule de Gaspé;
- 18% des incidents se produisent le lundi.

³ La moyenne annuelle est basée sur la période comprise de 1994 à 1998.

LEXIQUE

À LA DÉRIVE:

Embarcation portée par les vents/courants sans aucun occupant à bord.

AUTRE:

Tout autre incident qui ne satisfait pas les données précédentes (baigneurs, automobiles à la mer, personnes prises par la marée montante, etc.).

CHAVIREMENT:

Renversement d'un navire/embarcation causé par une mauvaise répartition des poids, de l'ajout d'une quantité d'eau ou en raison d'une forte bourrasque de vent.

CHUTE PAR-DESSUS BORD:

Personne tombée accidentellement par-dessus bord d'une embarcation (les baigneurs/plongeurs sont exclus).

DANGER POTENTIEL:

Incident pouvant présenter des risques pour les personnes impliquées si aucune assistance n'est apportée au moment opportun.

DÉTRESSE:

Tout incident au cours duquel une personne était en danger et/ou a perdu la vie.

DÉSEMPARÉ:

Embarcation dont les occupants ne sont plus maîtres de sa manoeuvre en raison de facteurs humains ou climatiques (planche à voile ou voilier par vents violents, collision, bris mécanique, filets dans l'hélice, courants trop forts, à la dérive, panne sèche, etc.).

DÉSORIENTÉ:

Embarcation dont les occupants sont incapables de déterminer la position (perdue le jour/la nuit ou dans la brume).

ÉCHOUEMENT:

Comprend les contacts avec le fond (talonnements) et les échouements involontaires (sont exclus les échouements volontaires pour éviter un naufrage suite à une voie d'eau/abordage).

FAUSSE ALERTE:

Tout incident ayant entraîné une recherche/investigation inutile. (Fusée de détresse, retard, perte de contact radio, faux message de détresse, incident présumé qui n'en était pas un).

GCAC:

Garde côtière auxiliaire canadienne (bénévoles du secteur maritime).

GCC:

Garde côtière canadienne.

INCENDIE:

Feu à bord (Comprend les explosions).

MÉDICAL:

Évacuation d'un malade/blessé ou envoi d'un médecin à bord d'un navire, transports d'organes.

MRSC:

Centre de sauvetage maritime (Marine Rescue Sub Centre).

NAUFRAGE:

Engloutissement de navires/embarcations à la suite d'un envahissement complet de la coque.

PLONGÉE:

Tout incident impliquant une activité de plongée sous-marine, sportive ou commerciale.

SAR:

Recherche et sauvetage (Search and Rescue).

SUICIDE:

Saut intentionnel à la mer d'un pont/quai/navire ou autre événement impliquant la mort volontaire de l'individu concerné.

TENTATIVE DE SUICIDE:

Toute tentative d'un individu visant à provoquer son décès de façon volontaire à partir d'un pont/quai/navire.

VIES EN DANGER:

Sous-entend toutes personnes dont la vie est menacée au cours d'un incident de détresse ou avec danger potentiel.

VIES PERDUES:

Les victimes d'un accident reconnu comme incident de détresse.

VIES SAUVÉES:

Les personnes en danger dont la vie a été sauvée grâce à l'intervention des secours lors d'un incident de détresse.

VOIE D'EAU:

Entrée d'eau à l'intérieur de la coque sous la ligne de flottaison (sans provoquer le naufrage).