

**STATISTIQUES SUR LES INCIDENTS  
DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE  
2000  
Région Laurentienne**



Pour information :                      Statistiques (418) 648-4555  
   Renseignements nautiques 1800 267-6687  
   Bureau de la sécurité nautique (418) 648-5331

Analyse et rédaction : Hubert Desgagnés  
Traitement graphique : Yolande Morin

An English version is also available.

## TABLE DES MATIÈRES

---

AVANT PROPOS.....	3
PARTIE II APERÇU DE L'ANNÉE 2000.....	6
PARTIE III PLAISANCE .....	9
PARTIE IV PÊCHE COMMERCIALE.....	14
PARTIE V AUTRES SECTEURS.....	18
PARTIE VI LA PRÉVENTION .....	19
QUELQUES INCIDENTS.....	23
REVUE DE PRESSE .....	27
ACTIVITÉS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE POUR LA PLAISANCE – 2000.....	28
ACTIVITÉS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE POUR LA PÊCHE – 2000 .....	29
LEXIQUE .....	30

## AVANT PROPOS

---

Au Canada, il ne se passe pas une journée sans que les services de recherche et sauvetage ne soient sollicités. Malgré le ralentissement des activités maritimes en hiver, le Centre de sauvetage maritime de Québec doit demeurer sur le qui-vive 24 heures sur 24.

L'organisation du sauvetage maritime a évolué de façon spectaculaire au cours des dernières années. Les implications internationales et l'apport technologique ont joué leur grande part mais la concertation régulière de tous les intervenants est certainement ce qui nous a menés vers une plus grande efficacité pour sauvegarder des vies humaines.

Depuis la signature en 1979 à Hambourg, de la *Convention sur la recherche et le sauvetage* signée sous l'initiative de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), nous assistons à des actions concrètes destinées à améliorer les opérations de recherche et sauvetage en mer.

Le Système mondial de détresse et de sauvetage en mer (SMDSM) mis sur pied par les pays membres de l'OMI est maintenant en vigueur et a déjà un impact positif confirmé. La détection des situations de détresse s'est grandement améliorée grâce, entre autres, aux systèmes satellites COSPAS-SARSAT et Inmarsat. Les appareils de communication avec dispositif d'appel sélectif (ASN) garantissent maintenant qu'un message de détresse sera entendu, et qu'une opération de recherche et de sauvetage coordonnée sera déclenchée.

Plus que jamais, le succès d'une opération de secours réside sur ce mot : COORDINATION : coordination des ressources maritimes et aériennes, coordination des efforts d'organisations de cultures différentes et coordination dans la planification, une autre fonction essentielle dans le succès d'une organisation de sauvetage.

Au Canada, les responsables des cinq centres de sauvetage, dont le MRSC de Québec, se rencontrent régulièrement afin d'améliorer sans cesse cette planification essentielle au dispositif canadien de secours en mer. Car il ne faut pas se le cacher, avec un territoire immense bordé par trois océans, la Garde côtière canadienne doit continuellement optimiser l'utilisation des ressources disponibles.



On qualifie souvent la planification comme l'élément invisible ayant le plus d'impact sur le résultat d'une opération et c'est souvent l'élément à la fois le plus exigeant et le plus frustrant car il faut continuellement le justifier. L'évolution des récentes années a également eu un impact sur l'organisation et le fonctionnement des opérations de recherche et de sauvetage. En raison de l'introduction du SMDSM, le MRSC de Québec s'est montré préoccupé par l'acheminement des appels de détresse en demandant, entre autres, qu'on poursuive la veille de la voie 16 VHF au delà de l'année 2005. (Il est normalement prévu que le Canada et les autres pays membres cessent la veille de la voie 16 VHF dans les zones de couverture SMDSM à compter de 2005.)

Depuis quelques années, le MRSC de Québec reçoit davantage de demandes d'assistance par téléphonie cellulaire, principalement de plaisanciers concentrés dans le corridor Québec–Montréal. Ces appels, acheminés directement ou par l'intermédiaire d'un centre d'urgence 911, sous-entendent deux changements : de plus en plus de plaisanciers abandonnent le VHF pour un appareil certes utile le long des côtes afin de conserver un contact privé avec ses proches mais qui ne peut en aucun temps être considéré comme un équipement de sécurité maritime. Par ailleurs, l'utilisation accrue de la téléphonie cellulaire complique davantage la coordination de certaines opérations puisque les principaux intervenants ne peuvent se parler directement.

Alors que la technologie apporte ses bons côtés avec parfois un prix à payer (formation plus lourde pour le personnel des centres de sauvetage et des unités de sauvetage), il est bon de constater que la Garde côtière et les Forces canadiennes entreprennent ce nouveau millénaire par des mesures concrètes visant encore une fois à améliorer l'efficacité des opérations de recherche et sauvetage. Le premier hélicoptère de sauvetage de type CORMORANT sera en effet livré au Canada au cours de l'automne 2001. Remplaçant l'actuel LABRADOR en opération depuis le début des années 60, le CORMORANT rejoindra la base de Comox en Colombie-Britannique. Les bases de Trenton en Ontario, Greenwood en Nouvelle-Écosse et Gander à Terre-Neuve verront ensuite leurs effectifs remplacés au cours de la prochaine année. Pendant ce temps, la Garde côtière a annoncé la poursuite du programme de construction des nouveaux bateaux de sauvetage de la classe « CAPE ». Deux de ces embarcations seront localisées dans la région Laurentienne.

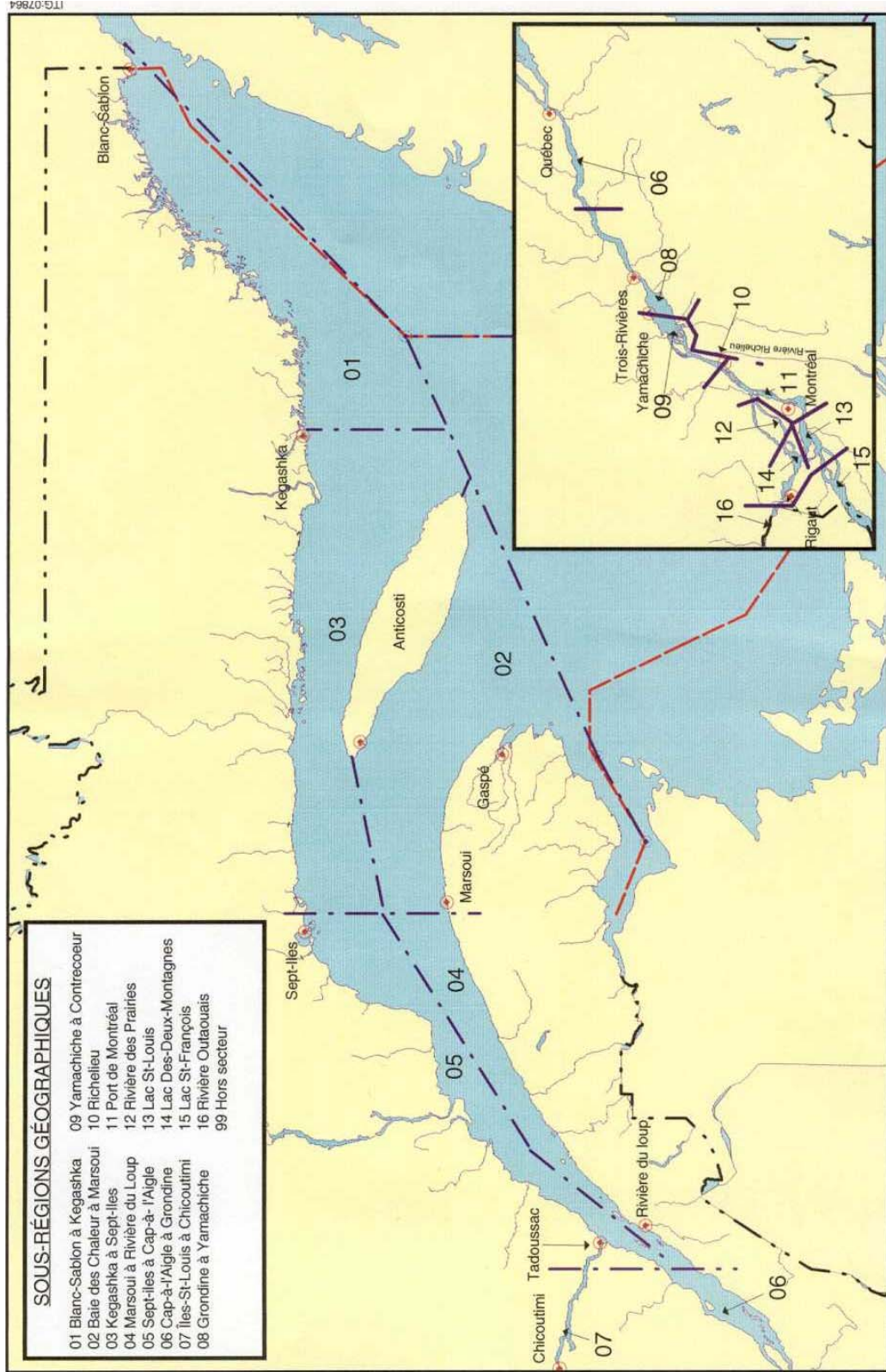


*Hélicoptère de sauvetage de type Cormorant*

Pour conclure, on ne dira jamais assez souvent que mieux vaut prévenir que guérir. La prévention demeure le nerf de cette guerre discrète mais combien exigeante. Marins pêcheurs et plaisanciers sont continuellement sollicités afin de rappeler que la sécurité doit être de mise en tout temps.

# DÉCOUPAGE DES SOUS-RÉGIONS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE RÉGION LAURENTIENNE

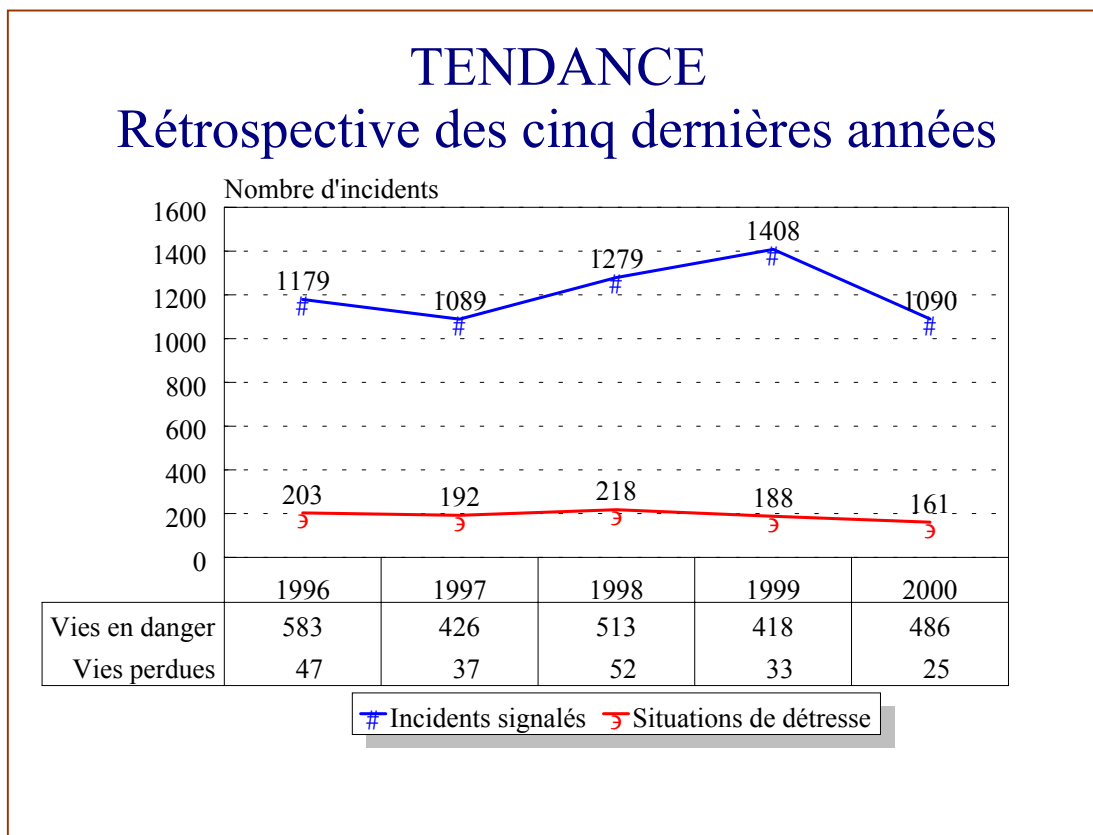
 Pêches et Océans  
Canada  
Fisheries and Oceans  
Canada  
 Garde côtière  
Coast Guard



## PARTIE II APERÇU DE L'ANNÉE 2000

Après deux saisons estivales quasi idylliques, l'année 2000 a été caractérisée par un été plus frisquet avec davantage de précipitations dans la grande région métropolitaine. À cet été maussade, on peut ajouter la hausse du coût du carburant pour mieux expliquer une baisse prononcée du nombre d'incidents signalés au MRSC.

Le tableau 1 démontre une baisse de 23% des incidents en 2000 comparativement aux années 1998 et 1999 lesquelles ont comporté deux étés très secs précédés par des printemps hâtifs favorisant ainsi un achalandage important des plans d'eau. Sans être qualifiée d'année record, 1999 avait été parmi les années exceptionnelles. Aussi, le lecteur doit surtout s'attarder sur la moyenne de cinq ans. Par rapport à cette moyenne de cinq ans,<sup>1</sup> l'an 2000 a connu 172 incidents de moins, une baisse de 14%. Il est ainsi davantage approprié de faire toutes les autres comparaisons par rapport à un échantillonnage de cinq ans : 14,7% des missions coordonnées par le MRSC de Québec visaient des situations de détresse; au total, 2992 personnes ont été assistées en 2000, dont 461 en danger potentiel ou réel. Des 25 décès recensés, quatre seulement sont survenus lors d'accidents de bateaux.<sup>2</sup>

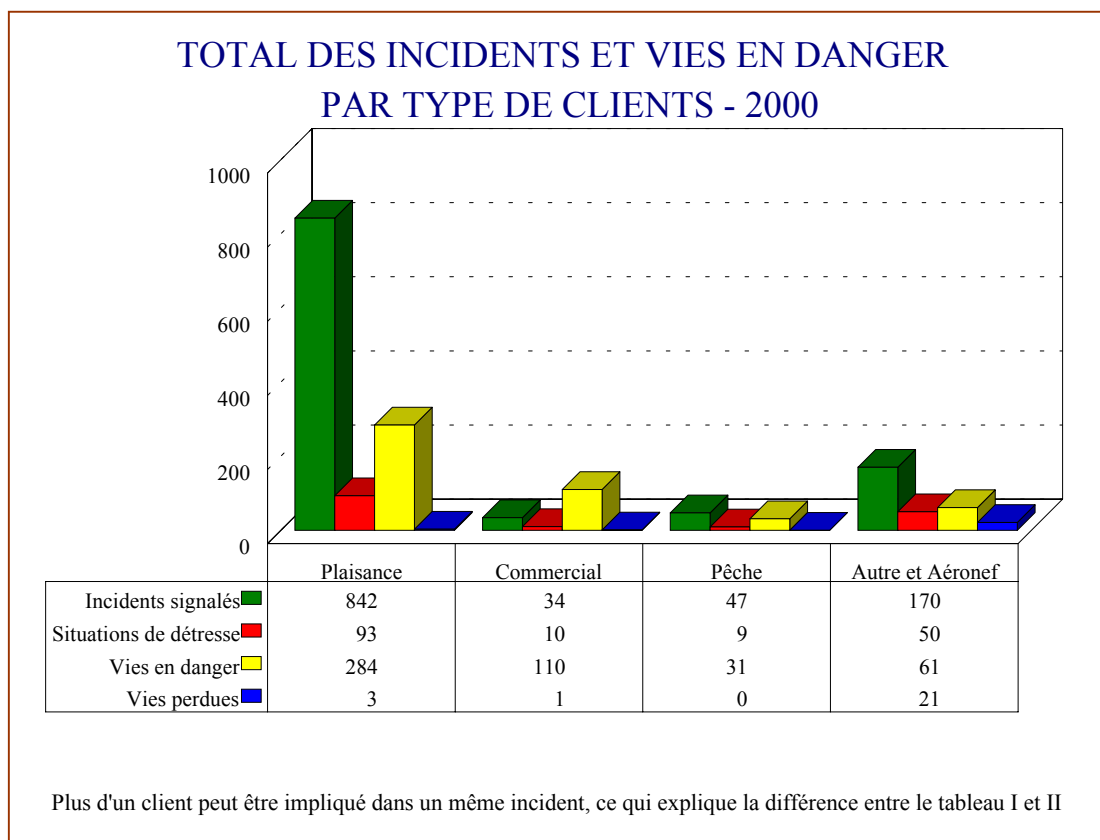


**Tableau 1**

<sup>1</sup> La moyenne de cinq ans mentionnée dans le présent rapport est en fonction des années 1995 à 1999.

<sup>2</sup> 21 personnes sont décédées dans des incidents non maritimes (aéronefs, noyade de baigneur, suicides).

Le tableau 2 illustre la proportion respective des catégories de clients des services de sauvetage. À ces informations, le lecteur prendra note que les 842 incidents dans la catégorie de plaisance sont de 9% inférieurs à la moyenne de 925 incidents. Par contre, le total de vies en danger (285) est identique à la moyenne annuelle. Nous remarquons également une baisse importante du nombre d'incidents impliquant les pêcheurs commerciaux (47 incidents contre une moyenne annuelle de 57 incidents).



**Tableau 2**

Par rapport à la moyenne des cinq années précédentes, si le Lac Saint-Louis a été beaucoup plus tranquille, le port de Montréal (186 incidents) et la grande région de Québec (157 incidents) affichent une certaine stabilité. Par ailleurs, Trois-Rivières a été la scène de 91 incidents comparativement à la moyenne de 77 incidents.

Le tableau 3 donne, par sous-régions, le détail des incidents signalés en fonction de chaque catégorie de clients. Après ce que certains qualifiaient de carnage en 1999 tant les bas niveaux des eaux avaient été coûteux pour plusieurs plaisanciers, l'année 2000 affiche des données sur les échouements qui sont inférieures à la moyenne de cinq années. Une information qui saura certes faire plaisir aux assureurs fort occupés l'année précédente !

Tableau 3

**RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES INCIDENTS SIGNALÉS  
PAR SOUS-RÉGION  
2000**

TYPE D'INCIDENT		SOUS-RÉGION																Total	
		Basse Côte Nord	Gaspésie	Moyenne Côte Nord	Bas Saint-Laurent	Haute Côte Nord	Québec	Saguenay	Trois-Rivières	Sorel	Richelieu	Montréal	Rivière des Prairies	Lac Saint-Louis	Lac-Des-Deux-Montagnes	Rivière Outaouais	Hors Secteur		
P L A I S A N C E	Chavirement		2	1		2	7	1	3	2	3	3	2	7	7	3		1	44
	Désemparé	1	7	2	11	19	85	4	51	63	28	109	15	57	74	36	3	1	566
	Échouement		1		2	3	18	1	8	24	5	25	12	8	33	11	2		153
	Fausse alerte		1		2	2	2	1	1	2		3	2	2		2			20
	Autres incidents	2	1		2	1	8	1	8	11	5	7		4	5	3	1		59
	<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>27</b>	<b>120</b>	<b>8</b>	<b>71</b>	<b>102</b>	<b>41</b>	<b>147</b>	<b>31</b>	<b>78</b>	<b>119</b>	<b>55</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>842</b>
	Vies en danger	1	13	2	5	22	63	8	4	21	13	59	9	20	13	24	4	4	285
	Vies perdues				1							1	1						3
	Personnes à bord	4	31	7	50	77	410	23	186	317	120	455	88	205	363	131	14	4	2485
	P Ê C H E	Désemparé	5	18	4	5	2	1											1
Échouement						1													1
Fausse alerte																			0
Médical				1														1	2
Naufrage			1	1															2
Voie d'eau			3		2														5
Autres incidents																		1	1
<b>Total</b>		<b>5</b>	<b>22</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>47</b>
Vies en danger	17	4	7															3	31
Vies perdues																			0
Personnes à bord	16	77	19	17	6	2											6	143	
C O M M E R C I A L	Chute par-dessus bord					1											1		2
	Désemparé	1	1	2	2	2	1	3				2							14
	Échouement					1	2					1		1					5
	Fausse alerte				1				1									1	3
	Médical				1		1		1						1				4
	Autres incidents					1	1					2			2				6
	<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>34</b>
Vies en danger				60	39	2		1			3			4		1		110	
Vies perdues																1		1	
Personnes à bord	14	2	8	86	61	51	26	23			19		2	6		1	3	302	
A U T R E	Incidents maritimes		3		1	4	8	1	4	3	1	11	3	11	2	5		1	58
	Incidents non maritimes	1	2	2	2	5	21	1	11	2	7	26	7	13	5			7	112
	<b>Total</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>29</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>37</b>	<b>10</b>	<b>24</b>	<b>7</b>	<b>5</b>		<b>8</b>	<b>170</b>
	Vies en danger	1	4			17	1	4	1	10	13	5	2	3				3	64
	Vies perdues	1				5		2	1		5	2	2	1				2	21
Personnes à bord	1	4			17	1	7	1	10	15	5	6	4				7	78	



### PARTIE III PLAISANCE

---

Deux éléments positifs dans le domaine de la plaisance : D'abord, tel qu'indiqué précédemment, les victimes d'échouements ont été beaucoup moins nombreuses comparativement à la saison précédente. Par ailleurs, au chapitre des pertes de vie, l'année 2000 est la moins lourde des cinq dernières années avec seulement trois décès pour 870 embarcations impliquées dans des incidents.. À titre de comparaison, en 1996, on déplorait 10 victimes pour un nombre inférieur d'embarcations (852).

Les tableaux 4, 5 et 6 affichent, sans réelle surprise, des proportions quasi-identiques aux années précédentes quant aux différentes catégories d'embarcations de plaisance impliquées dans un incident. À noter que ce rapport affiche pour la dernière fois les catégories d'embarcation selon les anciennes classes de longueur. À compter de 2001, on parlera de la catégorie de 0 à 6.0 mètres au lieu de celle de 0 à 5.5 mètres.

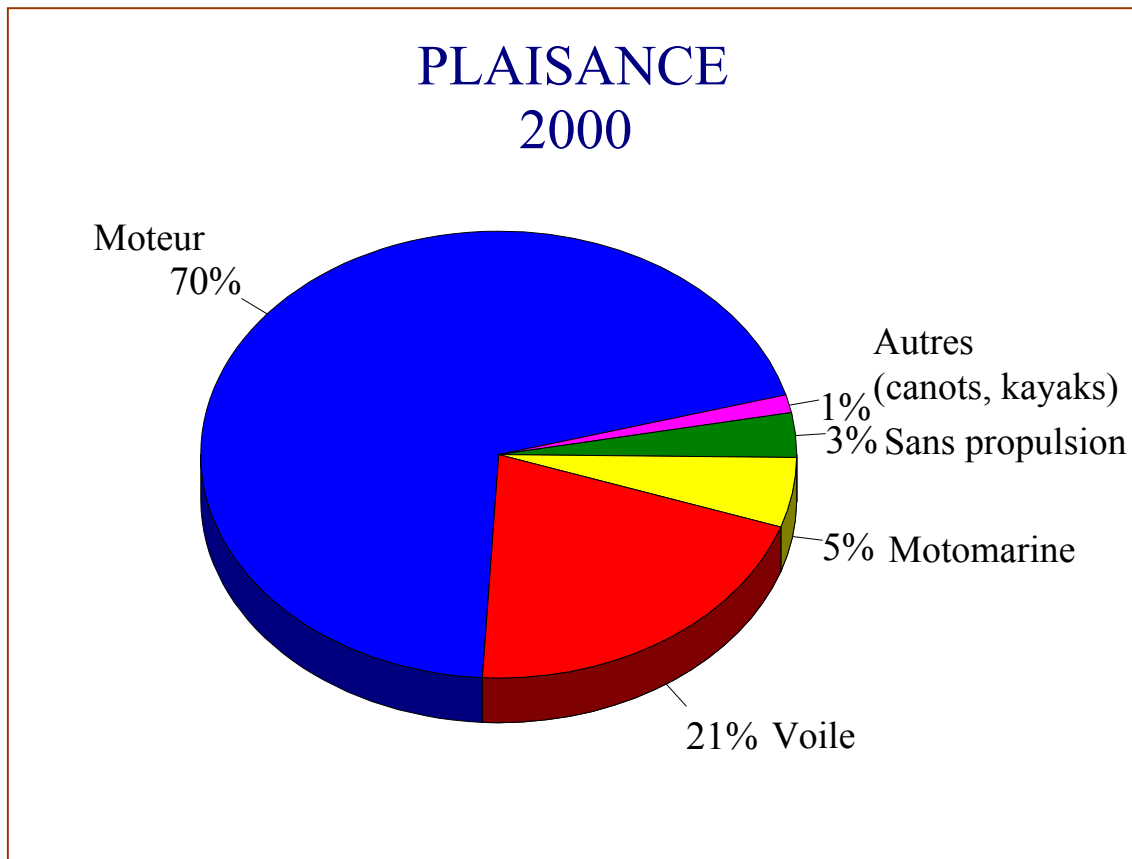
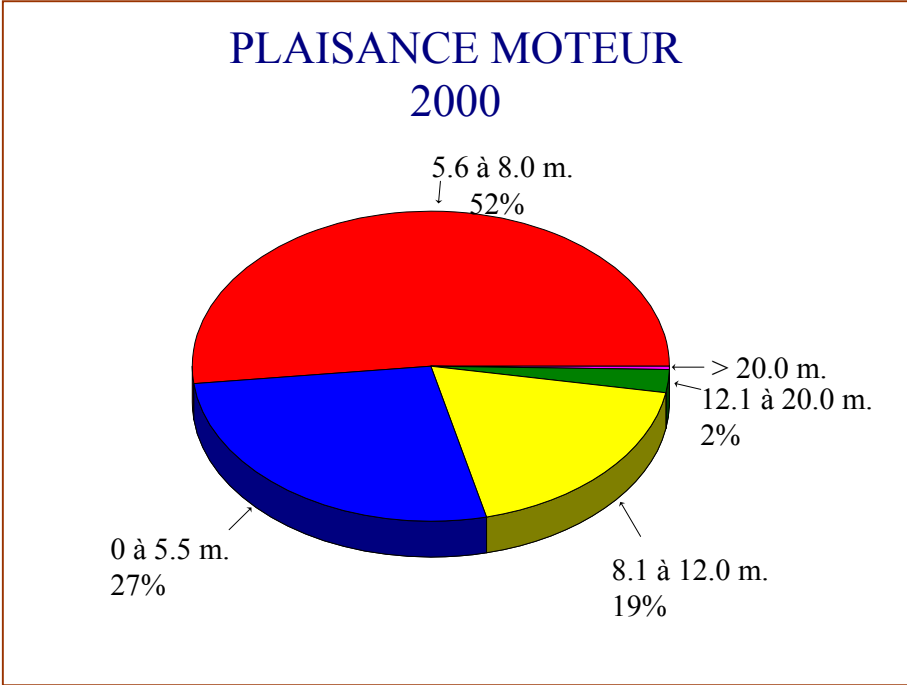
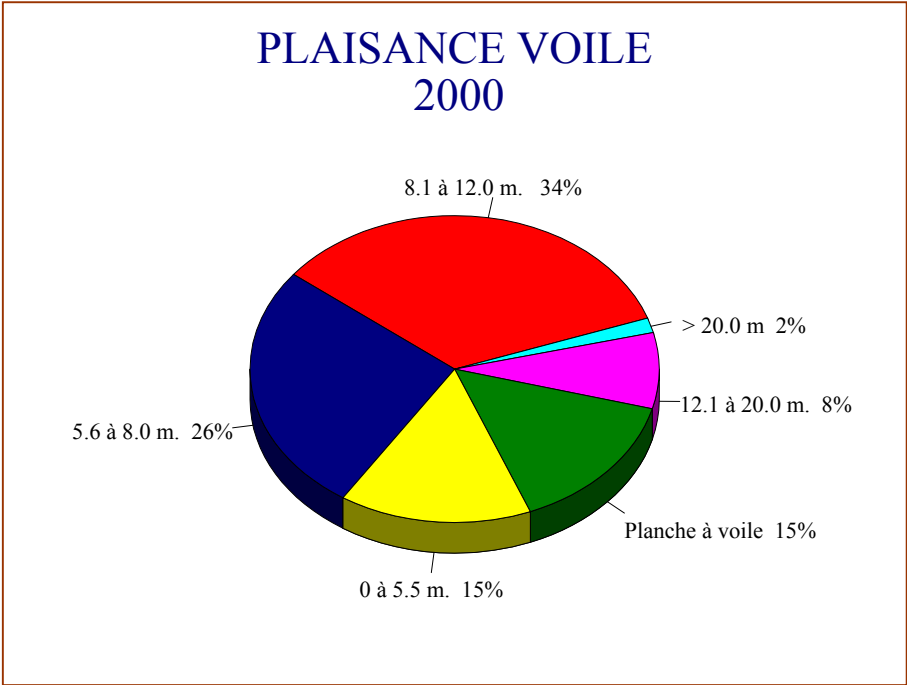


Tableau 4

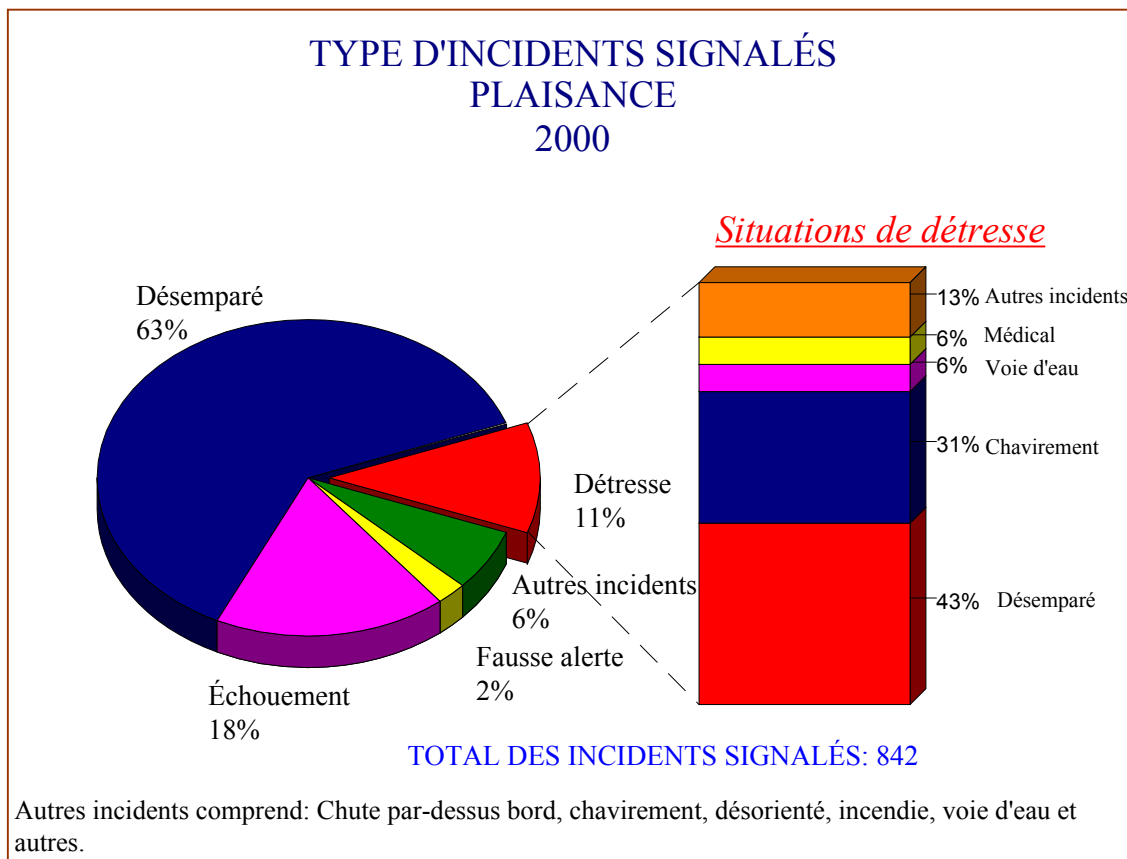


**Tableau 5**



**Tableau 6**

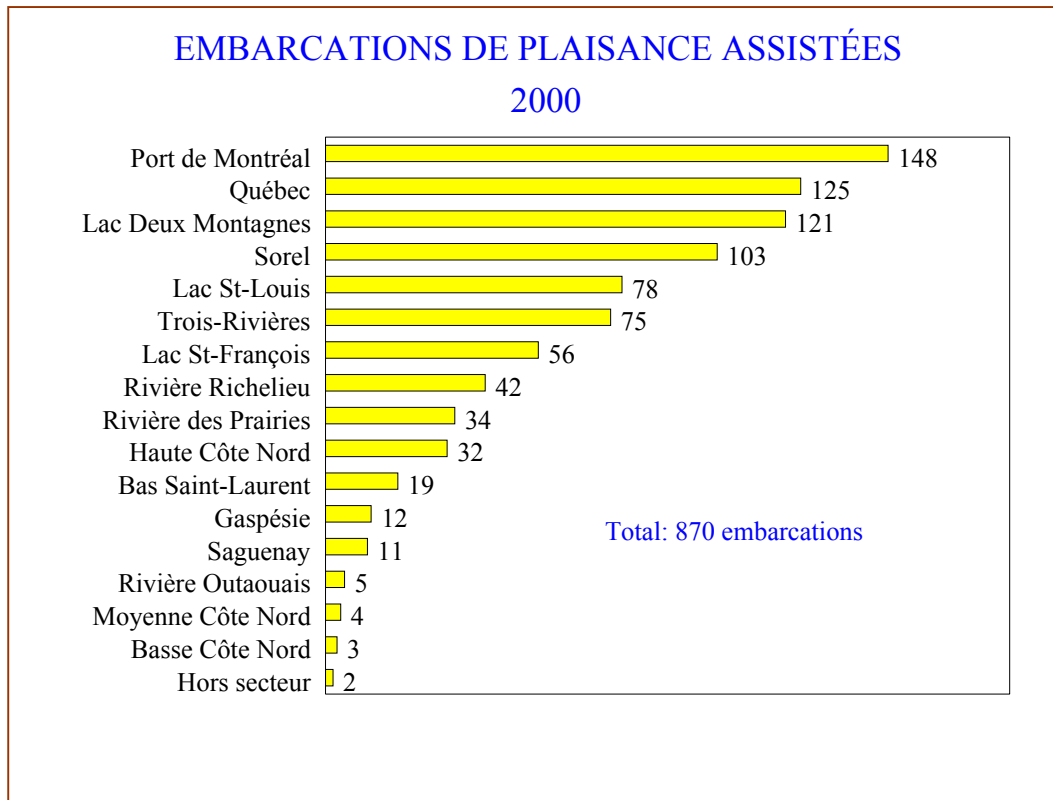
Le tableau 7 confirme le retour « à la normale » au chapitre des échouements, surtout si on le compare avec le tableau identique du rapport de 1999. La proportion des échouements enregistrés au MRSC passe en effet de 27% à 18%.



**Tableau 7**

En analysant la gravité des incidents, on constate un bilan positif pour l'année 2000. En moyenne, le ratio des décès en fonction du nombre d'incidents signalé est de 1 pour 116 incidents. Or, en 2000, ce ratio est passé à 1 décès pour 280 incidents. De plus, si on compare les vies en danger aux pertes de vies, encore une note positive : l'an 2000 a connu 1 décès pour 95 plaisanciers en danger alors que la moyenne de cinq ans affiche 1 décès pour 36 personnes en danger. Le lecteur prendra note que 11% des 842 incidents impliquant des plaisanciers étaient de catégorie « DÉTRESSE ».

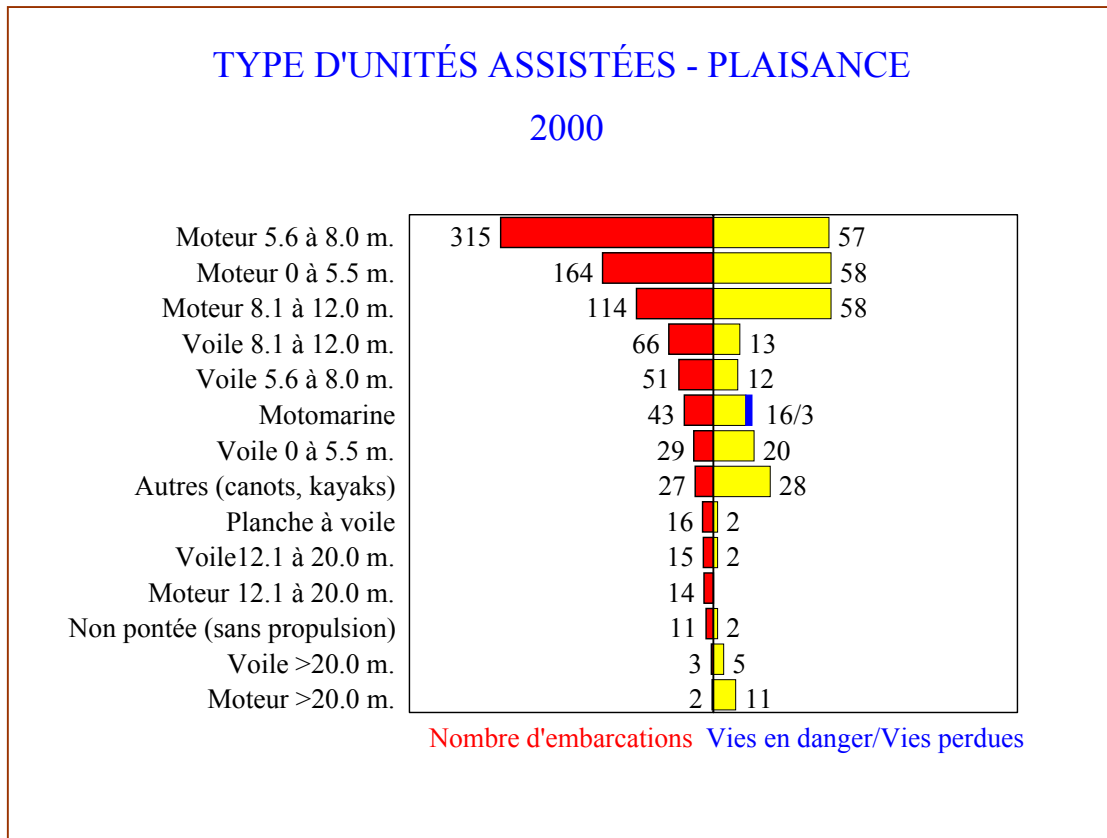
Le tableau 8 donne un aperçu de la répartition géographique du nombre d'embarcations ayant demandé assistance. Si on s'accorde pour dire que l'an 2000 fut tranquille à bien des égards, on peut quand même noter que, contrairement au reste de la province, la région de Trois-Rivières a été plus achalandée que les années précédentes (hausse de 58 à 75 incidents par rapport à 1999).



**Tableau 8**

- Près de la moitié des incidents se produisent sur les plans d'eau ceinturant l'Île de Montréal.

Le tableau 9 compare les différentes catégories d'embarcations de plaisance, avec l'information correspondante au chapitre des vies en danger. Malgré une certaine stabilité dénotée depuis deux ans, c'est la catégorie des motomarines qui affiche les trois pertes de vies constatées pour l'ensemble de la navigation de plaisance.



**Tableau 9**

## PARTIE IV PÊCHE COMMERCIALE

La pêche commerciale inclut la pêche de subsistance et la pêche lucrative, mais ne couvre pas les activités reliées à la pêche sportive. Que ce soit le crabe, le homard, le pétoncle, la crevette ou les espèces de poisson de fond, la pêche commerciale dans la région Laurentienne implique généralement des navires de petites ou de moyennes dimensions dépassant rarement 30 mètres, ou des barques de pêche navigant surtout à faible distance de la côte. Les navires les plus gros sont généralement récents, bien équipés et bien entretenus.

Considérée comme une des plus fructueuses années des deux dernières décennies, l'année 2000 a ainsi vu grimper les tonnages débarqués pour la plupart des espèces. On parle d'une hausse de 27% pour le crabe, de 5% pour le homard et de 13% pour la crevette (16,900 tonnes de crevettes ont été pêchées en 2000). Les pétoncliers ont été moins occupés (- 14%) et les navires n'ont pêché que 1600 tonnes de turbot contre les 2900 tonnes de l'année précédente.

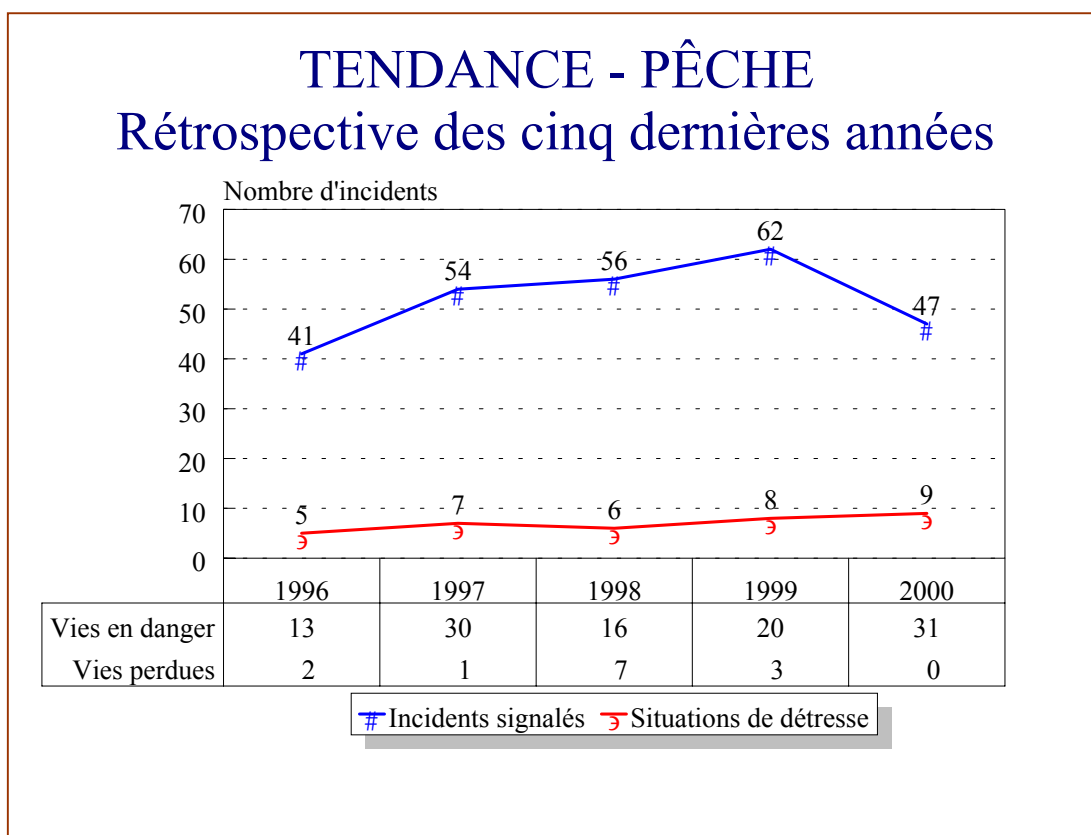
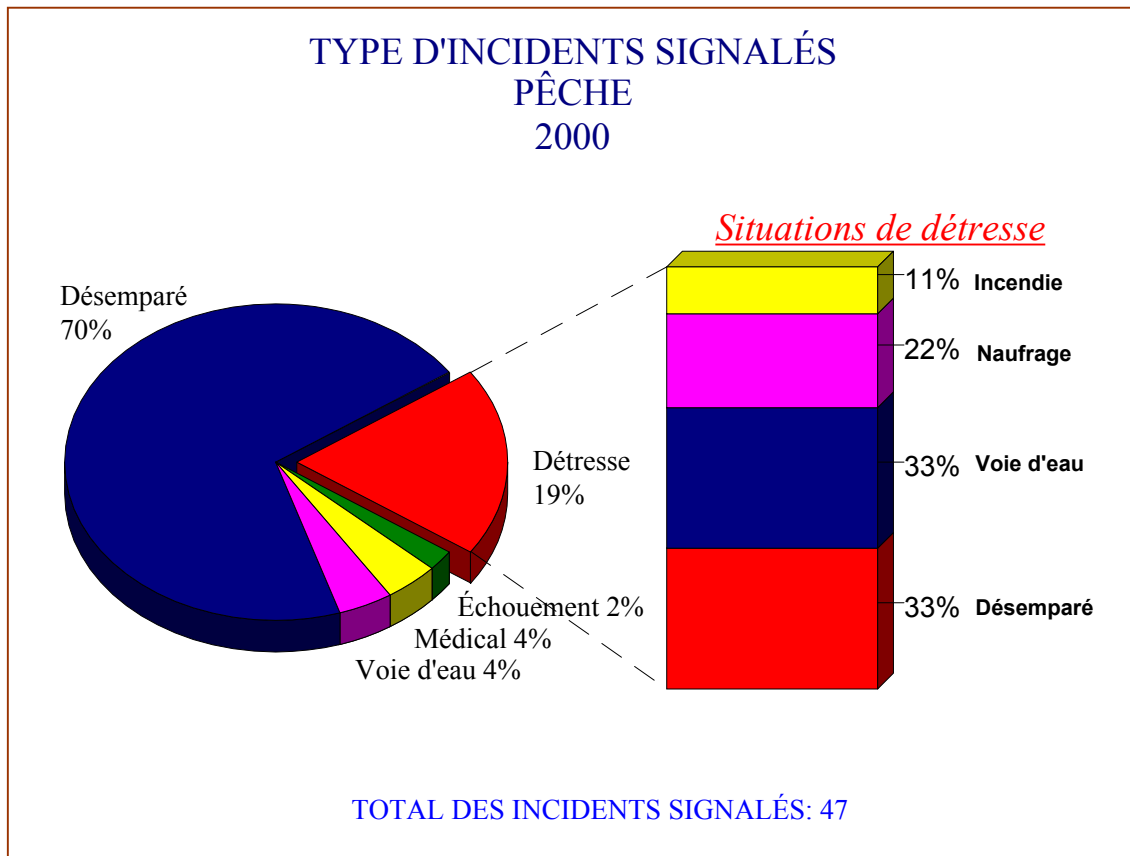


Tableau 10

Le tableau 10 affiche une baisse des incidents en 2000, le nombre ayant chuté à 47. Près de la moitié de ceux-ci impliquait des navires d'une jauge supérieure à 15 tonneaux de jauge brute.

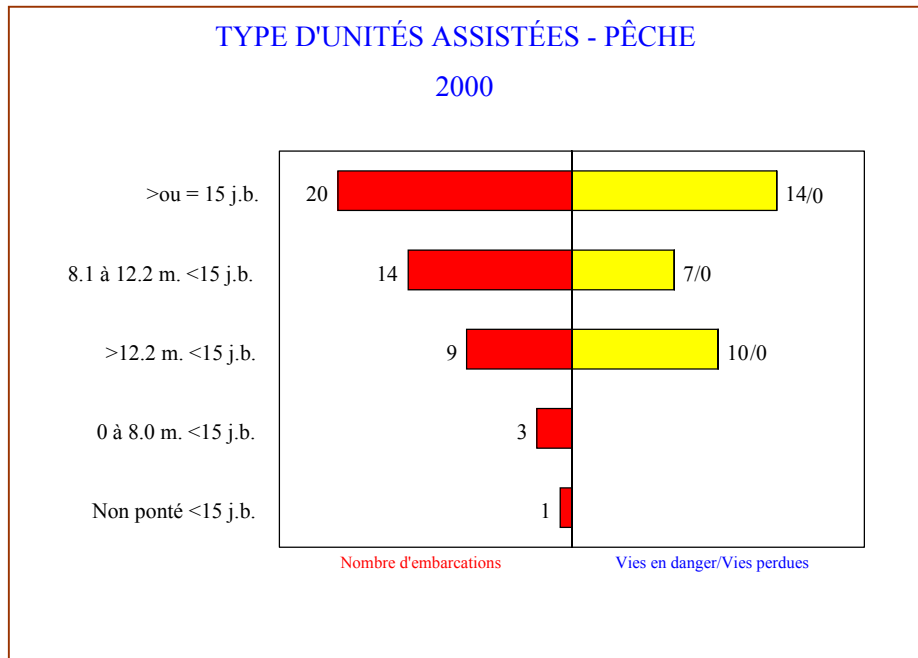


**Tableau 11**

Pour expliquer ce bilan positif, on peut avancer des méthodes de travail davantage sécuritaires, une météo plus clémente et moins d'imprudence. Avec aucun décès en cinq ans, il devient intéressant de se comparer avec les autres régions canadiennes.

La direction de la Sécurité maritime de Transports Canada, qui est responsable de la sécurité de la flotte de pêche, confirme le bilan nettement plus positif dans la région Laurentienne, par rapport à Terre-Neuve et aux Maritimes. Mais il faut malgré tout éviter tout excès d'optimisme.

Le lecteur retiendra en effet que malgré cette baisse importante du nombre d'incidents, 31 personnes se sont quand même retrouvées en danger réel, une augmentation par rapport aux deux précédentes années. Depuis 1996, nous constatons une hausse quasi-constante du nombre d'incidents de détresse (9 incidents en 2000).



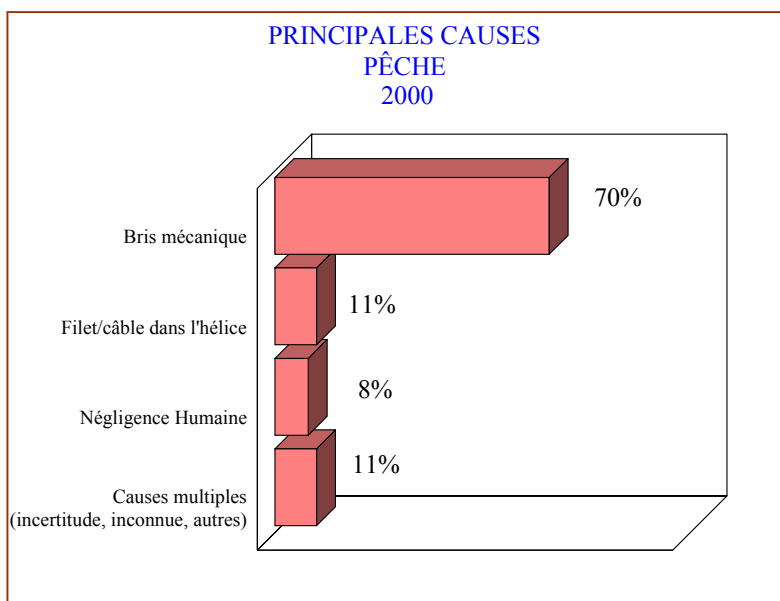
**Tableau 12**

Par ailleurs, la CSST indiquait récemment avoir comptabilisé 40 blessures survenues lors d'activités de pêche en mer. Ce sont surtout des blessures au dos (22%), aux doigts (15%) et aux jambes (9%) qui affectent le pêcheur professionnel.



Le tableau 12 indique les catégories de navires en fonction de leur classe de longueur et de jauge brute alors que le tableau 13 indique clairement la cause première des demandes d'assistance, soit le bris mécanique (70%).





**Tableau 13**

Les études récentes de Pêches et Océans Canada basées sur les captures selon une grille géographique permettent de constater qu'une grande part des activités de pêche commerciale se déroulent de part et d'autre de l'île Anticosti. Cette tendance est confirmée par l'étude des incidents pour la saison 2000 : 30 % des incidents se situent du côté nord et 47% le long de la péninsule de Gaspé.

### **Îles-de-la-Madeleine**

Le secteur des Îles-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. Il est à noter que ces informations ne font pas partie des données officielles pour la région Laurentienne; elles ne sont fournies dans le présent rapport qu'à titre d'information.

On a signalé 65 incidents autour de l'archipel des Îles-de-la-Madeleine, dont 45 impliquaient des navires et embarcations de pêche, soit 70% de l'ensemble des incidents. On ne signale aucune perte de vie dans ce secteur qui, à l'instar du reste de la région Laurentienne, a connu l'année la plus calme des cinq dernières années (moyenne annuelle de 78 incidents).

Note : Pour plus de renseignements 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.

## **PARTIE V    AUTRES SECTEURS**

---

Les commandants de navires commerciaux (incluant les bateaux d'excursion et les bâtiments de l'État) ont adressé 34 demandes d'assistance à la Garde côtière. Cent-dix personnes ont été considérées en danger réel ou potentiel lors de 10 de ces incidents, et on déplore une perte de vie (une chute par dessus bord d'un bateau d'excursion dans la région de Hull, sur la rivière des Outaouais).

Par ailleurs, le Centre de sauvetage (MRSC) est appelé à l'occasion afin d'assister des autorités civiles lors d'incidents survenant dans ou à proximité des plans d'eaux de la région Laurentienne. 170 incidents de ce genre ont impliqué une intervention du MRSC. Dans près de la moitié des cas, il s'agissait de fausses alertes.

En d'autres moments, le MRSC a coordonné la partie maritime d'opérations initiées à la suite de tentatives de suicide, la plupart du temps menées à partir des ponts enjambant le fleuve Saint-Laurent. Sept aéronefs ont été victimes d'urgence en vol, comme cet hydravion qui s'est écrasé dans les eaux du lac des Deux-Montagnes au moment de l'amerrissage.

En tout, les missions entreprises pour ces situations non-maritimes ont permis de sauver 43 personnes en danger réel.

## **PARTIE VI LA PRÉVENTION**

---

Au cours des vingt dernières années, l'environnement de recherche et sauvetage a été témoin de plusieurs changements, la plupart étant directement responsables d'une amélioration de la sécurité et d'une diminution des accidents mortels à la chaîne, et ce, malgré l'augmentation de la population en général. L'installation d'une radio balise de localisation de sinistre (RLS) est en réalité l'annexion à un système mondial basé sur l'utilisation de satellites. Ces satellites, américains et russes, sont associés à des stations de repérage au sol dispersées dans le monde et reliées aux différents centres de coordination de sauvetage (RCC/MRSC).

Un appareil de communication VHF équipé de la fonction ASN permet l'alerte automatisée à toutes les stations locales (maritimes et terrestres) équipées du receveur pour le canal 70, amorçant rapidement les opérations de sauvetage. D'autres améliorations fournissent maintenant aux naufragés les moyens d'attendre les secours malgré les distances et les températures froides typiques de notre région : combinaisons d'immersion, radeaux de sauvetage et canots fermés sont autant d'améliorations qui ont amélioré de façon significative les chances de survie.

Malgré tout, des gens perdent la vie souvent par ignorance ou simplement, par insouciance. Selon la Croix-Rouge<sup>2</sup>, 90% des décès par noyade / hypothermie au Canada impliquaient des gens ne portant aucun vêtement de flottaison individuel (VFI) / gilet de sauvetage. Qu'on le veuille ou non, même un excellent nageur peut succomber à une chute involontaire à la mer.

Depuis décembre 1997, plus de 20 navires de croisière et traversiers géants ont été victime d'incidents graves provoquant leur évacuation. Ce genre de situations peu fréquentes heureusement en raison des standards élevés, entraîne malgré tout des conséquences sérieuses. Les récents événements maritimes dans le monde, comme le naufrage de L'ESTONIA, l'abordage du NORWEGIAN DREAM et plus près d'ici, l'échouement du navire NORWEGIAN SKY, en septembre 1999 près de Tadoussac, ont entraîné une prise de conscience auprès des autorités de la Garde côtière américaine (USCG), de la Garde côtière canadienne et de l'industrie de la croisière en Amérique du Nord. Réunis à Jacksonville (Floride) en mars dernier, les responsables des directions de recherche et sauvetage canadiens, américains et britanniques ont exprimé leur préoccupation en échangeant avec les représentants des compagnies sur l'impact d'une évacuation massive au large. L'OMI, responsable de l'établissement des normes internationales en matière de sécurité maritime était également présente lors de ces discussions. Et alors que le Bureau du coroner et les autorités du Bureau de la Sécurité des Transports publiaient leurs constatations concernant le naufrage corps et biens du pétrolier BRIER MIST au large de Rimouski en 1998, on apprenait que 6 navires de pêche canadiens avaient fait naufrage depuis le début de la saison de pêche 2000. Les rapports des enquêteurs précisent que parfois, les pêcheurs professionnels prennent certains risques en appareillant par mauvais temps, sur des navires parfois modifiés davantage pour répondre à des besoins commerciaux qu'à des besoins sécuritaires. Une seule ouverture non étanche est parfois l'élément fatidique pour conclure de façon tragique un voyage.

---

<sup>2</sup> Rapport national sur les noyades. Édition 2000. *La Société canadienne de la Croix Rouge (Partie 2, Page 24)*

## ...ET LES SECOURS

Au Canada, devant l'étendue du territoire, il est tout naturel de constater l'utilisation de moyens variés. Lors de la réunion nationale SARSCENE, en octobre 2000 à Laval, les congressistes ont eu droit à une démonstration de cette diversité. Chiens pisteurs, pompiers araignées, alpinistes, pilotes d'hélicoptère, infirmiers, sapeurs pompiers, parachutistes spécialisés des Forces canadiennes, policiers d'une escouade nautique, marins de la Garde côtière, sauveteurs bénévoles aériens et maritimes, ne sont que les intervenants les plus visibles. En fait lorsqu'un signal de détresse est acheminé à l'un des cinq centres de coordination des secours du Canada (dont le centre de sauvetage maritime de Québec), c'est une véritable toile d'araignée qui se tisse afin de faire en sorte que des vies ne soient pas perdues.

Le tableau indique une répartition des ressources sur les différents plans d'eau surveillés par le MRSC de Québec. Les navires et embarcations de la Garde côtière canadienne sont intervenus à 561 reprises alors que les bénévoles de la Garde côtière auxiliaire canadienne s'affichent comme étant devenu notre principal partenaire avec 362 interventions.

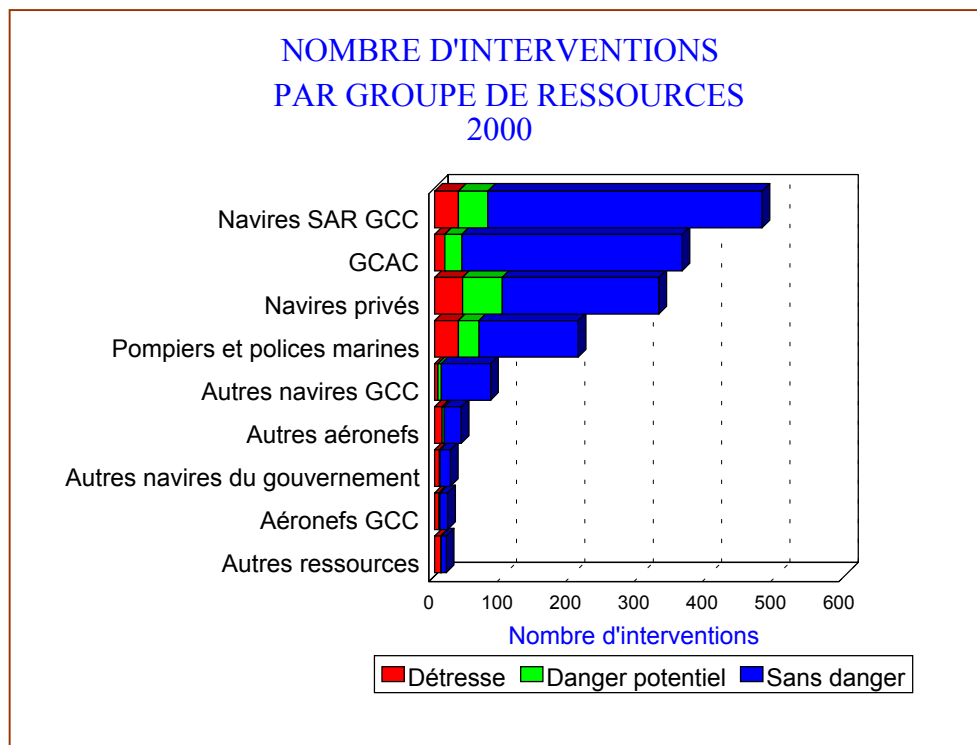


Tableau 14

La Garde côtière canadienne a par ailleurs amorcé l'établissement de postes de sauvetage utilisant les nouveau bateaux de la classe des « CAPE » de 14,7 mètres de longueur. Dans le cadre d'un programme de 115,5 millions de dollars annoncés en juillet 2000, deux de ces postes ont été identifiés pour l'estuaire du Saint-Laurent, soit à Rivière au Renard et Havre Saint-Pierre.



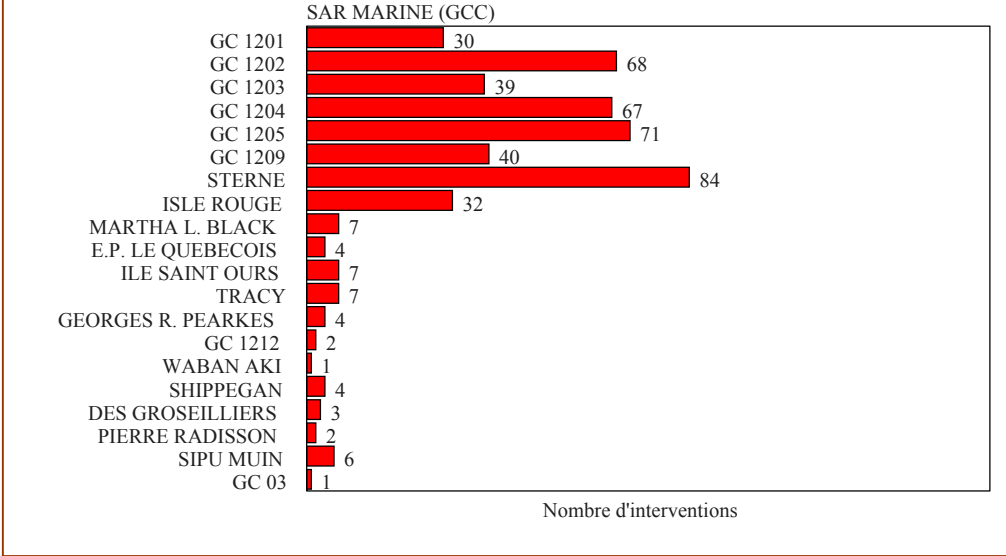
*Vedette de sauvetage de classe "Cape"*

Toujours dans le but de maintenir l'intégrité du Programme de recherche et sauvetage et d'en améliorer ses composantes, le MRSC de Québec a été autorisé d'embaucher du personnel additionnel et le programme d'embarcations de sauvetage côtier verra l'amorce dès la saison 2001 de remplacement de ses embarcations de sauvetage (trois seront remplacées en 2001 et trois autres en 2002). Et pendant ce temps, le centre SCTM de Rivière au Renard deviendra le premier centre de communication de la région Laurentienne équipé pour faire la veille automatique de la fréquence de détresse VHF ASN (voie 70) dans le cadre du SMDSM.



*Embarcation de sauvetage côtier de type 733*

**NOMBRE D'INTERVENTIONS PAR RESSOURCE  
2000**



**Tableau 15**

## QUELQUES INCIDENTS

---

### Alcool au volant...

2000-07-01      Rivière Richelieu. Au cours de la soirée du 1<sup>er</sup> juillet, piloté par un conducteur dont les facultés sont affaiblies par l'alcool, une embarcation de type *cigarette boat* heurte de plein fouet une bouée située aux abords de la traverse Saint-Roch / Saint-Ours. Malgré la voie d'eau évidente consécutive à une déchirure de la coque de près d'un mètre de longueur, le pilote tente de poursuivre sa route! Mais le réservoir d'essence est également vide et le moteur s'arrête bientôt. Immobilisée, l'embarcation coule. Une personne est légèrement blessée suite à l'impact initial. Les naufragés demeurent environ 25 minutes à l'eau avant d'être secourus, se cramponnant à une motomarine que remorquait leur embarcation!

### Un kayakiste solitaire

2000-07-26      Baie de Gaspé. Le patrouilleur de la Garde côtière E.P. LE QUEBECOIS aperçoit par hasard un kayak chaviré avec une personne à l'eau au large de Cap aux Os. Les vents sont de l'est, à 20 nœuds, et soulèvent des vagues de près d'un mètre de hauteur. Le kayakiste, infortuné mais très chanceux d'avoir été ainsi aperçu, informe l'équipage qu'il se trouvait en mauvaise posture depuis plus de trois heures!!!

### L'eau froide ne pardonne pas

Fleuve Saint-Laurent, secteur de Cacouna. Deux motomarines partent tôt en matinée de Cacouna vers l'île Verte (Notre-Dame-des-Sept-Douleurs). Vers 8h30, l'un d'eux tombe en panne et est remorqué par l'autre motomarine qui tombe en panne à son tour en raison d'une voie d'eau. À la dérive et sans aucun moyen pour donner l'alerte, les deux motomarines décident d'abandonner leurs embarcations vers 10h et de tenter de rejoindre la pointe ouest de l'île Verte à la nage. Vers 12h25, des résidents de l'île aperçoivent les motomarines presque échouées sur la plage et donnent l'alerte. Le Centre de sauvetage déclenche immédiatement des recherches et assigne le NGCC ISLE ROUGE basé à Tadoussac qui envoie son embarcation rapide en éclaireur. Vers 13h10, le premier naufragé épuisé et gelé est découvert par l'embarcation du Garde-côte. Quarante-cinq minutes plus tard le second naufragé est retrouvé, malheureusement sans vie. Température de l'eau 9.4 ° C.

### **Où ça la marée???**

2000-07-30 Port de Québec. En revenant des feux d'artifices aux chutes Montmorency en fin de soirée, une embarcation à moteur s'échoue violemment, la marée ayant baissée. « *Pourtant, il y avait de l'eau ici quand nous sommes arrivés...!* ». Sous l'impact brutal, trois personnes sont éjectées par-dessus bord. Deux blessés sont évacués par le GC STERNE après une difficile localisation. L'embarcation est complètement en dehors du chenal dans à peine 30 cm de profondeur et n'a aucun signal visuel à bord. Certains occupants rejoignent le rivage à pied. Inexpérience de l'effet de la marée et de la navigation de nuit

### **Sans VFI....**

2000-08-09 Fleuve Saint-Laurent, Repentigny. La victime et son conjoint se trouvent à bord de leur *cruiser* qui est ancré non loin du rivage. Leur quai est inaccessible en raison de réparations. En voulant regagner le rivage au moyen d'une motomarine qui sert alors d'annexe, la victime glisse en embarquant sur celle-ci. Sa conjointe saute à l'eau et tente de lui porter secours sans succès. Elle réussit à gagner le rivage de justesse pour donner l'alerte. Décès constaté par noyade, la victime ne portait pas de VFI.

### **Quand on veut impressionner la galerie!**

2000-08-13 Port de Québec. À proximité des quais du Vieux Port, une embarcation à moteur de type « cigarette boat » fait une fausse manœuvre dans les vagues et trois occupantes sont carrément éjectées par-dessus bord devant les promeneurs médusés. Alerté, le GC STERNE assiste à l'évacuation des trois personnes rescapées par une embarcation qui passait par là. La gravité des blessures d'une des victimes oblige sa manipulation avec beaucoup de délicatesse.

### **Naufrage la nuit!**

**2000-09-01** Vers 21h40. Port de Montréal. Six personnes se retrouvent en détresse quand leur embarcation chavire subitement à la suite d'un arrêt soudain du moteur. Seuls trois occupants réussissent à prendre des gilets de sauvetage dont un gilet pour enfant. En raison de la noirceur et sans aucun témoin pour signaler l'accident, le propriétaire décide de nager vers le quai le plus près pour tenter de trouver du secours. Le quai est désert et le naufragé doit localiser un téléphone public pour composer le 911. Transféré



automatiquement vers le Centre de sauvetage de la Garde côtière, ce dernier alerte immédiatement un remorqueur et le GC-1204. Le garde-côte effectue avec succès le sauvetage des autres personnes. Elle auront passé près d'une heure dans l'eau.

### « Visa le noir et tira le....oups! »

**2000/10/28** Fleuve Saint-Laurent à Sainte Croix. Vers 06h00, quatre chasseurs se rendaient vers une cache (calleuse) au large de Sainte Croix avec leur embarcation en aluminium. A bord de celle-ci, une cargaison typique: les armes, un moteur hors bord, un chien, le matériel de camouflage et les provisions. Au début, le transit se déroule bien car la batture fait office de brise-lames, mais rendu plus loin au large, les vagues soulevées par le fort vent sont trop grosses pour continuer. En faisant demi-tour, une vague plus forte que les autres envahit l'embarcation qui fait aussitôt naufrage. Heureusement, tous les occupants portent un gilet de sauvetage. Un des naufragés décide de nager vers le rivage pour demander de l'aide car personne n'a été témoin de l'accident. Cependant, c'est avec beaucoup de difficulté que la personne atteint la plage en raison des roches, des vêtements mouillés et du froid. Alertés, les pompiers locaux et les policiers de la SQ ont pu sortir de l'eau les trois autres personnes juste avant l'arrivée du GC STERNE et d'un hélicoptère de la GCC.

### Encore la marée

**2000/10/10** Fleuve Saint-Laurent, près de Neuville. Vers 15h30, alors qu'ils récupéraient leurs appelants, deux chasseurs se retrouvent isolés sur le récif des îlets Dombourg lorsque leur embarcation part à la dérive à la faveur de la marée qui monte. L'homme tente de récupérer son canot mais après avoir nagé quelques mètres, il se rend compte qu'il ne se rendra jamais. Il revient de justesse. Grâce à un cellulaire, ils demandent l'assistance de la Garde côtière. L'hélicoptère GC 356 réussit avec brio une délicate manoeuvre d'atterrissage sur le récif qui sera bientôt submergé. Souffrant d'hypothermie légère, les naufragés sont pris en charge par les ambulanciers. Les chasseurs se trouvaient sur le récif depuis 5h du matin.

## **Aéronef en détresse**

2000-06-20 A la suite d'une manœuvre à très basse altitude, un hydravion s'écrase dans les eaux du Lac des Deux-Montagnes. Malgré de multiples fractures aux jambes, le passager réussit à se sortir lui-même de l'appareil. Par contre, le pilote demeure prisonnier dans la cabine de l'aéronef renversé. Le GC 1202 et les bateaux auxiliaires AUX 1240 et CHAN D'OR se portent à la rescousse et se retrouvent au milieu des nombreuses autres ressources sur les lieux : plaisanciers, policiers, pompiers et ambulanciers, provenant de toutes les municipalités avoisinantes. Avec beaucoup d'efforts, on réussit à sortir le pilote de l'appareil mais les efforts de réanimation sont sans succès.

### Trop d'accidents nautiques au Canada

Au Canada, chaque année, environ 200 personnes perdent la vie à cause d'accidents nautiques. Selon la Société de sauvetage du Canada, 6000 autres accidents mortels ne sont jamais signalés. Pour pallier cette situation tragique, le gouvernement du Canada a adopté de nouveaux règlements concernant la navigation. Selon la police, cette situation n'est que le début d'une lettre.

# Les accidents sont échoués en masse l'été dernier, en raison qu'à cause du bas niveau du fleuve

Un bateau à moteur a coulé en fin de semaine au nord de la rivière Richelieu, après être entré en collision avec une bouée à la hauteur de Saint-Ours. Un motonautiste qui était à bord du bateau a été blessé.

Un homme est mort et un autre a été gravement blessé hier après-midi lorsqu'un hydravion s'est abîmé dans les eaux du lac des Deux-Montagnes, au large de l'île-Bi-

### Sauvetage sur le St-Laurent

QUÉBEC — Trois femmes ont été secourues des eaux du fleuve Saint-Laurent, hier après-midi, près du bassin Lacombe, dans le Vieux-Port de Québec. Les trois femmes prenaient plaisir en compagnie de trois amis à bord d'un bateau à moteur de 81 pieds. Leur bateau a heurté une vague de glace bruyamment et à grande vitesse. Elles ont été sorties de l'eau par les hommes à bord. « Nous ne savions pas à quelle vitesse allait le bateau, mais il a pris le virage trop serré », a expliqué la responsable des communications à la garde côtière, Michel Plamondon. Les six passagers ne portaient pas les vestes de sauvetage qui étaient pourtant à bord du bateau. Deux des trois femmes ont été ramenées sur le quai par le bateau de la garde côtière. La troisième, trop blessée, a dû être évacuée à l'hôtel-Dieu de Québec, souffrant de blessures graves.



Un hydravion s'abîme au large de l'île-Bi-Montagnes, au large de l'île-Bi-Montagnes, au large de l'île-Bi-Montagnes.

### Deux survivants d'un naufrage racontent leur aventure

Presse Canadienne PIERREVILLE. Lorsque les eaux glacées du lac Saint-Pierre ont emporté dans la mort Valérie Jacques, Frédéric Bourret et Robert Jones le 11 octobre 1999 sur le terme d'une excursion de pêche, Mario Jacques et Roger Auger ont vu disparaître une partie d'eux-mêmes. Pour eux, le cauchemar a peut-être pris fin après 18 heures de souffrances accrochés sur une chaise longue, mais les mauvais rêves continuent de hanter leur vie.

### Un mort

Un homme est mort et un autre a été gravement blessé hier après-midi lorsqu'un hydravion s'est abîmé dans les eaux du lac des Deux-Montagnes, au large de l'île-Bi-Montagnes, au large de l'île-Bi-Montagnes.

### UN HYDRAVION S'ABÎME AU LARGE DE L'ÎLE-BI-MONTAGNES

Le jeune homme a plongé et a vainement tenté de se rendre jusqu'à la victime. Durant ce temps, l'hydravion d'un bateau de la garde côtière qui patrouillait les eaux du lac à Saint-Fiacre fonçait vers les lieux.

### Bonne leçon pour un chasseur de canards

NEUVILLE — Le chasseur de canards Christian Thibault a bien failli mourir noyé mardi, prisonnier d'une île au large de Neuville. Un peu de négligence, beaucoup de malchance.



Les employés de la Garde côtière ont repêché le corps d'un homme, dans le fleuve Saint-Laurent, à Québec.

### Il se tue en plongeant dans

Le chasseur de canards Christian Thibault a bien failli mourir noyé mardi, prisonnier d'une île au large de Neuville. Un peu de négligence, beaucoup de malchance.

### BELLECHASSE Deux jeunes kayakistes secourus

BERTHIER-SUR-MER — Deux kayakistes d'une trentaine d'années ont été secourus dans leur malchance hier, en fin d'après-midi. Les marins d'un navire combattent les vagues et ont secourus après que leur embarcation ait chaviré près de l'île de Bellechasse, au large de Berthier-sur-Mer. Également à bord du kayak, le chavirage d'un des kayakistes.

# La sécurité nautique s'améliore

# ACTIVITÉS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE POUR LA PLAISANCE – 2000

---

## SOMMAIRE DES CONSTATATIONS

- 842 incidents ont été signalés en 2000 contre 1068 incidents en 1999;
- Le nombre d'incidents impliquant la plaisance est de 9% inférieur à la moyenne annuelle de 925 incidents<sup>3</sup> ;
- 93 incidents ont été jugés sérieux (11 %);
- 285 personnes ont été en danger contre 248 en 1999 (moyenne annuelle: 284);
- 3 plaisanciers ont perdu la vie (6 décès en 1999);
- L'année 2000 affiche un rapport d'un décès pour 280 incidents, ce qui constitue un bilan très positif alors que le rapport moyen sur cinq ans est de 1 décès pour 116 incidents;
- En fonction des vies en danger, le rapport est de 1 décès pour 95 personnes en danger (comparativement à 1 décès pour 36 personnes pour la période de cinq ans);
- 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 (21%)
  - \* motomarine (5%)
  - \* petites embarcations non motorisées (ex: pédalo, pneumatique, canot, kayak etc. ) (4%);
- 43 motomarines ont dû être assistées comparativement à 64 en 1999. 30% d'entre elles étaient en détresse;
- On a enregistré 15 incidents impliquant 21 kayaks comparativement à 8 incidents et autant de kayaks en 1999. Pour cette catégorie, 12 des 21 kayaks signalés en difficultés étaient en détresse.
- En nombre absolu d'incidents, le port de Montréal vient en première place avec 147 incidents suivi et de la région de Québec avec 120 incidents et du Lac des Deux Montagnes avec 119 incidents;
- Près de la moitié des incidents de la région Laurentienne sont survenus sur les plans d'eau ceinturant l'île de Montréal (44%) alors que la grande région de Québec s'accapare 14% des incidents impliquant des plaisanciers ;
- 27% des incidents se produisent le samedi suivi du dimanche (24%);
- 2 485 plaisanciers au total ont été impliqués en 2000 dans les incidents signalés à la Garde côtière./

---

<sup>3</sup> La moyenne annuelle est basée sur la période comprise de 1995 à 1999.

## ACTIVITÉS DE RECHERCHE ET SAUVETAGE POUR LA PÊCHE – 2000

---

### SOMMAIRE DES CONSTATATIONS

- 47 navires de pêches comparativement à 62 bateaux en 1999, ont été assistés dont 43% avaient une jauge brute supérieure à 15 tonneaux;
- La moyenne annuelle est de 57 incidents<sup>4</sup> \*);
- Le nombre d'incidents impliquant la pêche est de 24% inférieur à la moyenne annuelle;
- 9 incidents ont été jugés sérieux (19%);
- 143 pêcheurs commerciaux ont été assistés;
- 31 personnes ont été en danger contre 20 en 1999 (moyenne annuelle: 23) Aucune perte de vie a signalé;
- Les embarcations aux prises avec une voie d'eau ont mis à eux seuls 12 personnes en danger;
- Les pêcheurs signalés en difficulté se divisent en quatre catégories:
  - \* Non ponté < 15 t. J.B. (2%);
  - \* 0 à 8.0 m < 15 t. J.B. (6%);
  - \* 8.1 à 12.2 m. < 15 t. J.B. (30%);
  - \* > 12.2 m < 15 t J.B. (19%);
  - \* > ou = 15 t. J.B. (43%);
- 30 % des incidents impliquent des bateaux de pêche sur la Côte Nord et 47% autour de la péninsule de Gaspé;

---

<sup>4</sup> La moyenne annuelle est basée sur la période comprise de 1995 à 1999.

## 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).