



ÉVALUATION DE LA RÉPONSE DE TRANSPORTS CANADA À LA RECOMMANDATION SUR LA SÉCURITÉ MARITIME M04-02

PERTINENCE DU CADRE RÉGLEMENTAIRE POUR LES PETITS NAVIRES À PASSAGERS

Introduction

Le *Lady Duck* était un véhicule amphibie basé sur un châssis de camion Ford F-350 transformé et aménagé pour transporter jusqu'à 12 passagers pour des visites guidées sur terre et sur l'eau dans la région de la capitale nationale et sur la rivière des Outaouais. Le véhicule a été conçu et construit par son propriétaire, qui l'a mis en service au début de la saison touristique en juin 2001.

Vers 15 h, le 23 juin 2002, le *Lady Duck* a débuté l'excursion amphibie avec à bord le conducteur, 10 passagers et une guide touristique. Lorsque le véhicule est entré à l'eau à la marina de Hull, les pompes d'assèchement ont été actionnées d'office pour éliminer toute eau se trouvant dans la coque. Comme on ne voyait aucune eau s'écouler par les sorties d'eau, les pompes d'assèchement de secours ont également été actionnées. On a constaté par la suite que de l'eau s'écoulait par intermittence des sorties d'eau situées des deux côtés du véhicule. On a mené le véhicule du côté d'Ottawa de la rivière pour voir divers points d'intérêt. La rivière était calme, avec des vagues causées par le sillage des bateaux et des autres embarcations dans le secteur de l'excursion. À l'occasion, le véhicule a rencontré des vagues qui surmontaient le capot pour éclabousser le pare-brise.

Vers la fin de l'excursion, en retournant à la marina de Hull, le conducteur a constaté que l'avant du véhicule flottait dans une position plus basse que la normale et que de l'eau s'écoulait continuellement des deux côtés du véhicule. Le conducteur a alors ordonné aux quatre passagers se trouvant le plus à l'avant et à la guide touristique de se rendre à l'arrière du véhicule pour tenter de diminuer l'enfoncement avant.

L'enfoncement avant a continué d'augmenter. Constatant que la sécurité des passagers était en jeu, le conducteur a ordonné à la guide touristique de dire aux passagers de mettre un vêtement de flottaison individuel. Le conducteur a lancé un Mayday sur la radio très haute fréquence (VHF). La situation s'est détériorée rapidement; l'eau s'accumulait à l'avant du véhicule. Le conducteur a ordonné aux passagers d'évacuer le véhicule qui était en train de couler. Le conducteur, la guide touristique et six passagers ont réussi à sortir du véhicule qui coulait. Les quatre autres passagers sont restés coincés dans l'auvent en toile et ont coulé avec le véhicule par 8 mètres de fond.



Le cadre réglementaire actuel ne traite pas de tous les aspects de l'exploitation des petits navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 15 ou transportant au plus 12 passagers. Comme l'a démontré le présent événement, la *Loi sur la marine marchande du Canada*, sa réglementation, ses normes et ses lignes directrices sont complexes et leur mise en application par les inspecteurs, propriétaires et exploitants de navires n'est pas uniforme.

Transports Canada a reconnu la complexité de son cadre réglementaire et a constaté qu'un grand nombre d'initiatives sont en cours pour que la *Loi sur la marine marchande du Canada (2001)* puisse entrer en vigueur en 2006. Pour donner tous les effets à la *Loi sur la marine marchande du Canada (2001)*, plus de 100 règlements doivent être révisés et restructurés.

Par suite de l'augmentation du seuil d'exemption des inspections annuelles, Transports Canada mise davantage sur l'auto-inspection. En effet, la conformité réglementaire des petits navires à passagers d'une jauge brute de 15 ou moins doit être assurée par l'auto-inspection des propriétaires et exploitants, lesquels peuvent ne pas maîtriser toutes les exigences relatives à la sécurité. Jusqu'à ce que le cadre réglementaire puisse être aisément compris, la mise en oeuvre d'un régime d'auto-inspection demeurera problématique et le public voyageur continuera d'être exposé à des risques.

L'application du cadre réglementaire actuel et futur exige un registre à jour des navires en exploitation. Transports Canada estime qu'environ 10 000 petits navires à passagers d'une jauge brute de 15 ou moins sont tenus de détenir un permis ou d'être immatriculés, mais indique qu'en décembre 2003, il y avait 736 petits navires à passagers détenant un permis et 375 qui étaient immatriculés. Transports Canada prend des mesures pour régler cette anomalie en mettant en place un registre des petits bâtiments et prévoit avoir identifié tous les navires d'ici 2011.

Recommandation M04-02

Le Bureau a reconnu l'intérêt des initiatives prises par Transports Canada pour réformer le cadre réglementaire actuel en vue de le simplifier et de le rendre plus applicable et efficace. Cependant, compte tenu du délai prévu, jusqu'en 2006, pour le parachèvement de cette réforme et du grand nombre de petits navires à passagers qui doivent encore être identifiés, le Bureau a recommandé que :

le ministère des Transports accélère l'élaboration d'un cadre réglementaire qui soit facilement compris et applicable à tous les petits navires à passagers et à leurs activités.

M04-02

Réponse de Transports Canada

Dans sa lettre du 26 août 2004, Transports Canada fait les observations suivantes :

- Transports Canada accepte l'esprit de la recommandation. Le Ministère s'engage à améliorer le processus de réforme visant à élaborer une réglementation modernisée qui est plus efficace, plus facile à appliquer et à comprendre. On prévoit que la nouvelle *Loi sur la marine marchande du Canada* et les règlements y afférents entreront en vigueur en 2006.

- Transports Canada a pris des mesures pour améliorer le cadre de réglementation existant pour les petits navires à passagers. Ces améliorations touchent des projets de modifications de réglementation qui permettront d'établir des normes minimales de construction de petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance, des exigences en matière de transport d'équipement pour les bâtiments dont la jauge brute varie de 5 à 15 et des critères de stabilité à l'état intact pour les nouveaux bâtiments.
- Le TP 1332, *Normes de construction pour les petits bâtiments*, a été remis en forme et rédigé en langage plus simple pour en faciliter l'utilisation et la compréhension.
- Transports Canada continuera de prendre des mesures pour que les propriétaires et les exploitants comprennent et appliquent mieux les exigences réglementaires en matière de sécurité des petits navires à passagers. Voici des exemples récents : élaboration et distribution du *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux*; révision et étoffement du matériel publié sur le site Web des petits bâtiments à passagers; fourniture de listes de contrôle et de directives à utiliser lors d'auto-inspections; instructions pour évaluer la stabilité des bâtiments qu'on prévoit émettre au moyen d'un bulletin de la sécurité des navires.

Évaluation du Bureau

La réponse donne des mesures prises par Transports Canada pour améliorer davantage le cadre de réglementation existant pour les petits navires à passagers. Cependant, le Bureau avait pris en considération et reconnu les mesures prises lorsqu'il avait émis la recommandation. Ces mesures comprennent des projets de modifications relativement à la conception, la construction et l'équipement de sécurité, ainsi que les mesures prises pour que les propriétaires et les exploitants de petits navires à passagers comprennent et appliquent mieux les exigences réglementaires.

La réponse de Transports Canada indique aussi qu'on prévoit que la nouvelle *Loi sur la marine marchande de Canada* et les règlements y afférents entreront en vigueur en 2006. Transports Canada a réaffirmé le délai de 2006 lors d'une réunion le 27 août 2004 avec le personnel du BST. Rien n'indique dans la réponse de Transports Canada que l'élaboration d'un cadre réglementaire facile à comprendre et à appliquer pour tous les petits navires à passagers et leur exploitation sera mis de l'avant avant 2006.

En février 2005, des modifications ont été apportées au *Règlement sur les petits bâtiments*. Ces modifications touchent tous les petits bâtiments, autres que les bateaux de pêche ou les embarcations de plaisance, de 15 tonnes ou moins et transportant au plus 12 passagers. Dans le cadre de ces modifications, les *Normes de construction des petits bateaux* (TP 1332) sont incorporées au règlement. Auparavant, il n'existait pas de normes de construction pour les bâtiments autres que les embarcations de plaisance. Le fait d'incorporer ces normes permettra de bénéficier d'une norme minimale de construction pour les nouveaux petits bâtiments. Les normes serviront de référence pour l'inspection des petits bâtiments.

Pour ce qui est de l'élaboration d'un cadre réglementaire facile à comprendre et à appliquer pour les petits navires à passagers, Transports Canada est en train d'approuver une politique d'évaluation simplifiée de la stabilité à l'état intact s'appliquant aux petits bâtiments autres que les embarcations de plaisance de plus de 6 mètres mais ne dépassant pas 12 mètres. En outre,

Transports Canada a proposé des *Normes de construction des petits bateaux d'au plus 24 mètres*; des intervenants ont répondu qu'ils avaient besoin de plus de temps pour examiner et finaliser la proposition.

Étant donné le délai prévu de 2006 pour le parachèvement de la réforme du cadre réglementaire pour les petits navires à passagers, les initiatives récentes relativement à une plus grande application des normes de construction, les consultations continues au sujet d'une évaluation simplifiée de la stabilité à l'état intact et les normes proposées de construction pour les petits bâtiments d'au plus 24 mètres, le BST estime que la réponse est **en partie satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le personnel du BST surveillera le progrès du cadre réglementaire pour les petits navires à passagers et son incidence sera examinée lors d'enquêtes éventuelles.