



## SÉCURITÉ DE LA PÊCHE COMMERCIALE

Malgré des années de mises en garde, des conditions dangereuses continuent de mettre en péril des milliers de pêcheurs professionnels canadiens et les collectivités qui comptent sur eux. Cet enjeu a été ajouté à la Liste de surveillance en 2010 et demeure sur la liste aujourd'hui.

### Contexte

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) surveille la sécurité de la pêche commerciale depuis 1999. Malgré diverses initiatives qui ont favorisé le développement d'une culture de sécurité au sein de l'industrie de la pêche commerciale, les mêmes lacunes de sécurité à bord des bateaux de pêche persistent. En 2012, l'enquête sur une question de sécurité ([M09Z0001](#)) du BST a mis en évidence des facteurs systémiques qui sont à l'origine des accidents mortels sur les bateaux de pêche et qui continuent de soulever des préoccupations :

- **Risques liés à la modification et à la stabilité des navires :** De nombreux navires subissent des modifications structurelles ou opérationnelles sans qu'une évaluation de la stabilité convenable soit effectuée. Pour les petits navires (jauge brute de 15 ou moins), il n'existe actuellement aucun critère défini pour déterminer ce qui constitue une modification majeure, ce qui fait en sorte que les représentants autorisés (RA) ne savent pas clairement quand demander une préapprobation ou une évaluation d'expert.
- **Manque de connaissance des principes de stabilité et de formation :** Bien que Transports Canada (TC) fournisse des lignes directrices pour aider les RA et les capitaines à cerner les modifications importantes apportées aux navires, les lignes directrices sont qualitatives et exigent une connaissance des principes de stabilité pour être interprétées correctement.
- **Aucun registre centralisé des modifications aux navires :** Sans un historique à jour et accessible des modifications apportées aux navires, il est difficile pour les RA, les capitaines et les organismes de réglementation d'évaluer les conditions actuelles de stabilité et de sécurité — en particulier quand les navires changent de propriétaire.
- **Équipement de sauvetage inutilisé ou mal entretenu :** Bien qu'ils soient disponibles, certains équipements de sauvetage, comme les combinaisons d'immersion et, en particulier, les vêtements de flottaison individuels (VFI), ne sont souvent pas portés correctement, ou pas portés du tout. D'autres équipements essentiels, comme les appareils de signalisation d'urgence ou les radeaux de sauvetage, peuvent être mal entretenus.
- **Pratiques de travail non sécuritaires :** Des pratiques dangereuses, comme travailler seul ou par gros temps, ou manipuler de l'équipement sans avoir suivi de formation appropriée, demeurent courantes.



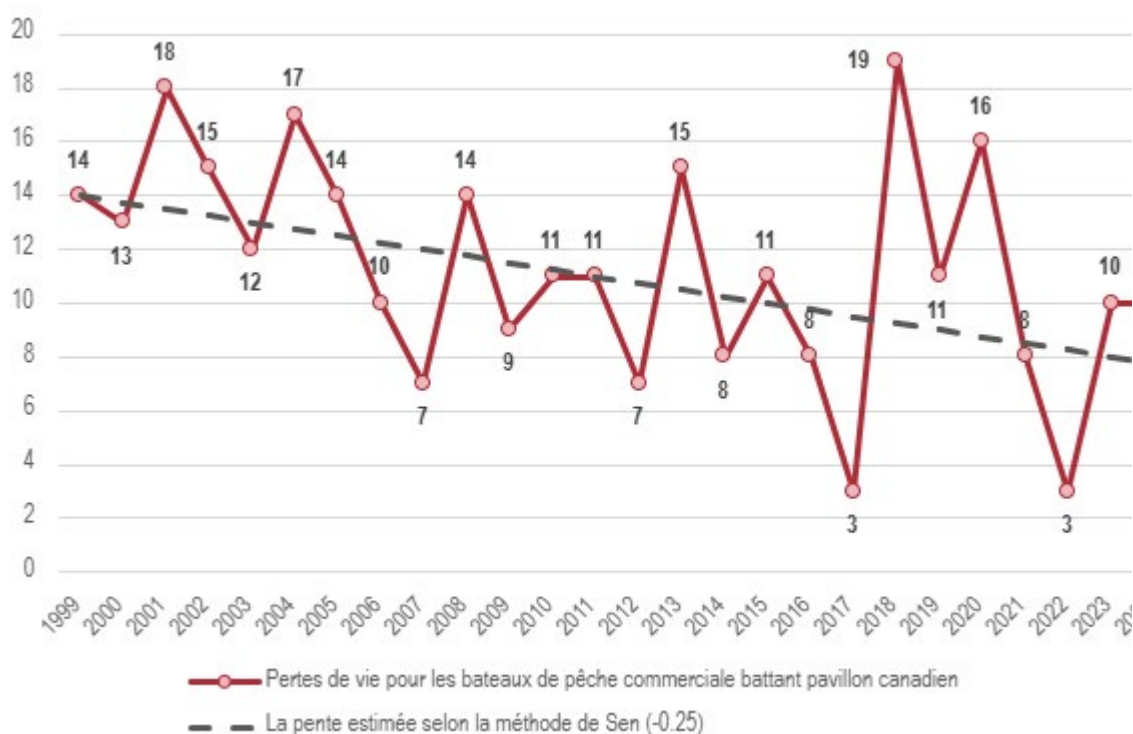
- **Supervision réglementaire inadéquate** : L'application de la réglementation touchant la sécurité n'est pas homogène d'une région à l'autre. La conformité volontaire et la surveillance limitée signifient que des navires non sécuritaires peuvent continuer d'être exploités sans intervention.

## Nombre d'événements

La pêche commerciale continue de se classer parmi les métiers les plus dangereux au Canada, alors que la majorité des pertes de vies peuvent être évitées.

De 2010 à 2025, le BST a mené 27 enquêtes liées à la pêche commerciale dans lesquelles des conditions non sécuritaires récurrentes ont été relevées. Pendant cette période, 97 accidents ont entraîné 143 pertes de vie (figure 1).

Figure 1. Nombre de pertes de vie sur les navires de pêche battant pavillon canadien, de 1999 à 2024 (Source : BST)



## Mesures prises

Les enjeux de la Liste de surveillance sont complexes et exigent la participation coordonnée des exploitants, des organismes de réglementation et d'autres intervenants. Même si des progrès ont été réalisés, il reste encore beaucoup à faire. À ce jour, les mesures suivantes ont été prises.



## Activités de réglementation

La mise en œuvre du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* et du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* par l'industrie de la pêche a été appuyée par TC au moyen de directives stratégiques, d'activités de sensibilisation et de programmes. Bien que les pêcheurs soient généralement au courant de l'existence de ces règlements, peu d'entre eux en connaissent les exigences particulières, et aucun gain mesurable en termes de sécurité n'a encore été démontré.

La phase 2 du *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* (Parties III et IV), qui porteront sur les exigences de conception et de construction des navires, n'a pas encore été publiée dans la Partie 1 de la *Gazette du Canada*, mais on prévoit l'y publier au printemps 2026. La situation concernant d'autres modifications au *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche*, prévues à l'origine pour 2023, reste inconnue.

## Momentum de l'industrie et des communautés

Des mesures ont été prises pour développer une saine culture de sécurité dans l'industrie canadienne de la pêche commerciale, mais elles n'étaient pas harmonisées d'une région à l'autre, voire d'une communauté de pêcheurs à l'autre. Voici quelques exemples :

- Certaines associations de pêcheurs ont adopté un rôle de leadership proactif, en introduisant des lignes directrices concernant les modifications et la stabilité des bateaux, en élaborant des codes de pratiques exemplaires pour leurs pêches, et en offrant des subventions pour l'acquisition d'équipement de sécurité.
- Plusieurs commissions provinciales d'indemnisation des accidents du travail ont renforcé leur approche en matière de sécurité, intensifié leurs efforts d'éducation et d'application de la loi, imposé des amendes pour décourager les pratiques de travail non sécuritaires, et collaboré avec d'autres organismes provinciaux pour lancer des initiatives d'éducation.

## Mesures à prendre

Le BST a émis 55 recommandations en ce qui concerne la sécurité sur les bateaux de pêche. Les évaluations de 2025 des réponses aux 10 recommandations actives sont les suivantes :

- Évaluation impossible : [M23-08](#)
- Attention non satisfaisante : [M16-01](#), [M16-03](#)
- Attention en partie satisfaisante : [M08-04](#), [M16-02](#), [M16-05](#), [M22-01](#), [M23-07](#), [M23-09](#)
- Intention satisfaisante : [M23-06](#)

L'enjeu de la sécurité de la pêche commerciale demeurera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce qu'il y ait des progrès tangibles à l'égard de ces indicateurs clés :



- **Surveillance réglementaire coordonnée** : TC et le ministère des Pêches et des Océans travaillent ensemble pour s'assurer que les pêcheurs respectent toutes les exigences avant d'exercer leurs activités dans un contexte commercial. Les autorités fédérales et provinciales coordonnent également la surveillance réglementaire des pêches commerciales.
- **Promotion des lignes directrices sur la stabilité** : TC, les autorités provinciales de sécurité au travail et les associations de pêcheurs font la promotion des lignes directrices conviviales existantes en matière de stabilité des bateaux, qui ont été conçues pour réduire les pratiques non sécuritaires.
- **Culture de sécurité saine** : Les pêcheurs démontrent qu'ils prennent leur sécurité en charge, en particulier à l'égard de l'utilisation de lignes directrices en matière de stabilité, de VFI, de combinaisons d'immersion, d'appareils de signalisation d'urgence et de méthodes de travail sécuritaires.

Il n'appartient pas à la Bureau d'attribuer une faute ou de déterminer la responsabilité civile ou criminelle. Il n'est pas créé pour être utilisé dans le cadre de procédures juridiques, disciplinaires ou autres.