Une embarcation du Service de police de la Ville de Gatineau.

Un plaisancier de Gatineau se voit imposer une sanction administrative de 10 000 $ pour conduite imprudente

Une décision exemplaire, la première du genre dans le monde de la navigation de plaisance canadienne

Par André M. Benoît, spécialiste en sécurité de la navigation

En juin 2022, faisant suite à une enquête rigoureuse de la part du Service de Police de Gatineau, l'Unité Régionale d'Application de la Loi de la région du Québec de Transports Canada a imposé à un capitaine/conducteur d'embarcation de plaisance la sanction maximale prévue par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, soit 10 000 $ pour l'utilisation imprudente de son embarcation. On reproche au conducteur de ne pas avoir fait preuve de l'attention nécessaire et de considération raisonnable pour autrui dans sa conduite, enfreignant ainsi l'article 1007 du *Règlement sur les petits bâtiments*.

Le déroulement des événements

En fin d'après-midi du 21 juin 2020, un capitaine/conducteur d'embarcation aux commandes d'un bateau de plaisance de marque Campion de 27 pieds quitte la Marina Leblanc de Gatineau. Il s'agit d'une unité sportive propulsée par un moteur de 496 CV capable d'atteindre des vitesses élevées; le conducteur est accompagné de sa conjointe.

À la sortie du chenal, le bateau contourne le brise-lame en faisant un virage vers la droite pour remonter la rivière vers Ottawa; la météo est parfaite avec un vent faible et un plan d'eau calme. Le bateau accélère jusqu'à l'atteinte d'une grande vitesse.

Quelques instants auparavant, sur la rive opposée en Ontario, un bateau de plaisance à fort déplacement et naviguant à basse vitesse avait créé quelques vagues significatives. Le Campion de 27 pieds lancé à grande vitesse rencontre une de ces vagues. L'impact est brutal et soulève le bateau avec force. La tête du conducteur fracasse le pare-brise tandis que sa conjointe est éjectée de l'embarcation. L'accident a lieu à 1 mille nautique de la Marina Leblanc face à une résidence dont la caméra de surveillance capte la scène. Selon le rapport d'expertise, le Campion faisait route à une vitesse de l'ordre de 120 km/h.

Dans les moments qui suivent l'impact, le bateau tourne en rond à vitesse réduite. Le conducteur blessé et confus parvient à immobiliser l'embarcation alors que d'autres plaisanciers témoins de l'accident s'en approchent. Les plaisanciers, qui ont noté la présence d'une autre personne à bord avant l'accident, débutent aussitôt des recherches pour la retrouver, sans succès.

Le conducteur de l'embarcation, toujours conscient, est transporté en ambulance au centre hospitalier. Il ne portait pas de gilet de sauvetage lors de l'accident. La consommation de drogue ou d'alcool n'est pas en cause dans cet événement.

Le 23 juin en fin d'après-midi, deux jours après l'accident, le corps de la conjointe du conducteur est retrouvé des eaux de la rivière, non-loin du site de l'accident. Elle ne portait pas de gilet de sauvetage. Le rapport de la pathologiste judiciaire indique qu'elle a subi plusieurs traumatismes; la noyade serait la cause principale du décès.

Les conclusions de l'enquête

Le premier constat des enquêteurs du Service de police de Gatineau indique que le bateau était probablement à la limite de sa puissance mécanique, conformément aux critères de conception du constructeur et aux normes canadiennes de construction des petits bâtiments.

La principale question alors soulevée est: dans quelle mesure cette vitesse élevée est-elle justifiable, sur une rivière d'environ un kilomètre de largeur, alors que d'autres plaisanciers sont présents dans l'environnement immédiat ? Le conducteur s'est-il laissé influencer par l'excitation du moment présent ? La recherche de sensations fortes est-elle à l'origine d'un excès de confiance ?

Le Règlement sur les abordages est impératif : « Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a un doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe ». Le mot « abordage » dans ce cas-ci signifie un contact avec la vague de l'autre bateau.

À 120 km/h, le capitaine/conducteur de l'embarcation était-il en état de confiance excessive plutôt qu'en état de doute quant aux risques présents?

Rappelons que, selon la pratique et les bons usages maritimes, pour un marin plaisancier, la conduite sécuritaire consiste à contrôler la vitesse et la direction d'une embarcation de plaisance.

Les conclusions de l'enquête ont démontré que la personne aux commandes du bateau :

1. N'a pas observé et surveillé adéquatement le plan d'eau afin de détecter les dangers pouvant menacer son bateau. Il s'agit d'une grave faute de pilotage quant à l'obligation d'assurer en permanence une veille appropriée;

2. N'a pas considéré la densité du trafic, c'est-à-dire, la présence des autres bateaux de plaisance dans l'environnement immédiat;

3. N'a pas considéré les limites de la capacité de manœuvre de son bateau, plus particulièrement sa distance d'arrêt dans les conditions existantes;

4. N'a pas été en mesure de pleinement anticiper l'ampleur de la vague pour la négocier correctement;

5. N'a pas réduit la vitesse de son bateau afin de pouvoir prendre les mesures appropriées pour assurer une veille attentive, pour contrôler les risques et limiter la violence de l'impact avec la vague.

Chacune de ces mesures, prises séparément, auraient constitué une mesure appropriée et efficace pour s'adapter aux circonstances et aux conditions existantes, ce qui aurait aussi constitué, pour chacune, une mesure raisonnable pour assurer la sécurité du bateau et de son équipage.

Le contexte réglementaire

Pour les policiers, à titre d'agents de l'autorité en matière de navigation de plaisance, le défi consiste à intervenir et/ou à enquêter sur les fautes de comportement des plaisanciers. Le degré de négligence ou d'imprudence qui caractérise la faute commise par la personne aux commandes du bateau est en corrélation avec le niveau de gravité; les accusations peuvent être orientées selon les trois échelons de gravité suivants :

- Conduite non sécuritaire : attitude ou état d'une personne qui ne s'applique pas suffisamment à ce qu'elle fait ou devrait faire;

- Conduite imprudente : évidence d'irresponsabilité et de témérité et de mépris des intérêts d'autrui;

- Conduite dangereuse : gestes graves interdits par la Loi (infractions majeures); démonstration de témérité excessive ou d'attitude dangereuse face à la vie ou la sécurité d'autres personnes; gestes causant des lésions corporelles ou la mort.

La « conduite non-sécuritaire » s'apparente à la « conduite imprudente », mais à un niveau de gravité moindre. La justification de la contravention (ou de la sanction) repose sur la règle de la prépondérance de la preuve, c'est-à-dire, la meilleure preuve possible.

Dans la présente situation, les policiers et le Directeur des poursuites criminelles et pénales ont sérieusement étudié le dossier. Dans l'état actuel du droit et de la jurisprudence en matière de conduite dangereuse causant la mort, il a été décidé, par le Directeur des poursuites criminelles et pénales, qu'aucune accusation criminelle ne devrait être déposée contre le conducteur.

La justification d'une poursuite judiciaire relative à un dossier de « conduite dangereuse » est beaucoup plus complexe car elle relève du Code criminel canadien et c'est le Directeur des poursuites criminelles et pénales qui présente l'acte d'accusation au Tribunal; c'est la règle de la preuve hors de tout doute raisonnable qui s'applique et une peine d'emprisonnement jusqu'à un maximum de dix ans peut être applicable.

Le Service de police de la Ville de Gatineau a choisi de référer le dossier à Transports Canada qui constitue l'autorité canadienne en matière de réglementation de la navigation. Transports Canada a décidé d'imposer, au nom du Ministre, une sanction en vertu du Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires. Selon ce règlement, le capitaine/conducteur de l'embarcation fautif a 40 jours après l'imposition de la sanction pour faire la remise du montant imposé, ou encore, pour initier une procédure de contestation auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada.

La sécurité de la navigation et l'avenir du nautisme

Le nautisme poursuit son développement à un rythme très rapide au pays; de plus en plus d'adeptes découvrent cette activité. Les technologies modernes influencent le développement des équipements et de nouveaux sports nautiques augmentent en popularité. Les agents de l'autorité devront assurer la conformité réglementaire avec une grande rigueur. L'exemplarité des mesures prises contre les conducteurs d'embarcation fautifs deviendra de plus en plus nécessaire afin de sensibiliser tous les marins/plaisanciers à l'importance de la sécurité sur les plans d'eau du Québec et partout au Canada.

Que l'on se passe le mot !

OhMy

Une embarcation similaire à celle impliquée dans l'accident.