

# Accident de motomarine sur la rivière Nicolet

**En juin 2020, un accident impliquant deux motomarines sur la rivière Nicolet entraînait le décès de trois personnes. Analyse et commentaires sur le rapport du coroner.**

André Benoît, spécialiste en sécurité de la navigation

## Rappel des faits

De retour d'une excursion sur le lac Saint-Pierre, M. Alexandre Gauthier sur une motomarine rouge, accompagné de sa conjointe Edith Gélinas et de leur enfant de 4 ans Mavrick, s'engage dans la rivière Nicolet. Il est suivi par un ami aux commandes d'une motomarine jaune et noire avec à son bord la fille de M. Gauthier. À l'approche d'une zone de restriction de vitesse (pas de vague) en aval du Club nautique de la Batture, M. Gauthier respecte la signalisation et ralentit.

Une motomarine constitue une embarcation à faible déplacement, de moins de 400 kg en moyenne. Lorsqu'on coupe les gaz, l'embarcation disposant de peu d'inertie casse son erre et décélère rapidement à une vitesse relativement faible de l'ordre de 2 ou 3 nœuds : ce qui constitue une différence significative avec la vitesse de croisière de l'engin, couramment au-delà de 25 nœuds.

Au moment où M. Gauthier ralentit, son ami, qui navigue dans son sillage aux com-



Josée Ducharme/Radio-Canada

Les deux motomarines impliquées dans l'accident.

mandes de la motomarine jaune et noire, tourne la tête pour demander à son invitée, la jeune fille cadette de monsieur Gauthier, si tout va bien. Le pilote de la motomarine jaune et noire n'a probablement pas eu connaissance de la manœuvre soudaine de ralentissement de M. Gauthier et il percute

l'embarcation de son ami, située droit devant lui, à pleine vitesse. La violence de l'impact est telle qu'elle entraîne la mort des trois personnes sur la motomarine rouge et de graves blessures pour les deux occupants de la motomarine jaune et noire.

## Les conclusions du coroner

Le tragique accident survenu le 20 juin 2020 a fait l'objet d'un rapport d'investigation par le coroner Me Pierre Bélisle. Son analyse conclut que:

- l'embarcation qui a provoqué la collision (abordage) suivait à distance raisonnable la motomarine de M. Gauthier;
- la vitesse n'est pas un élément contributif à cet accident;
- les facultés des deux conducteurs n'étant pas affaiblies, les motomarines étant exemptes de défauts techniques et toutes les personnes à bord portant des VFI, seule la distraction serait à l'origine de la collision.

## Analyse et commentaires du rapport du coroner

Me Pierre Bélisle tire des conclusions qui découlent d'une culture de sécurité routière. Les véhicules étaient en bon état, les conducteurs n'avaient pas consommé; la distraction est la cause de l'accident sont les derniers mots du rapport de son investiga-

tion. S'il est évident que le pilote qui a tourné la tête au lieu de regarder devant lui a bien commis une erreur attribuable à la distraction, son comportement lors de cet accident contrevient aux règles de route en vigueur sur l'eau: le Règlement sur les abordages.

Le Règlement sur les abordages est une législation internationale qui codifie les manœuvres que tous les navires et embarcations doivent effectuer, sans égard à leur taille, afin d'éviter les abordages. Au Canada, il fait partie intégrante de la Loi de 2001 sur

la marine marchande du Canada. C'est cette même loi qui règlemente et encadre la pratique de la navigation de plaisance dans notre pays, du kayak au grand yacht. Tous les plaisanciers sont tenus de respecter les consignes du Règlement sur les abordages et ce, même s'ils les ignorent.

Le coroner ne fait aucunement référence au Règlement sur les abordages, ce qui constitue une occasion manquée dans la cause de la sécurité nautique.

Le pilote de la motomarine jaune et noire a contrevenu par son comportement aux Règles suivantes:

5 – Veille;

6 – Vitesse de sécurité;

7 – Risque d'abordage;

8 – Manœuvre pour éviter les abordages;

13 – Navire qui en rattrape un autre.

Passons-les en revue.

Inutile de revenir sur la Règle 5 qui commande «d'assurer une veille visuelle appropriée... de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage». En perdant son compagnon de vue, le pilote a abandonné son obligation de veille.

### Règle 6 – Vitesse de sécurité

*Tout navire doit maintenir en permanence une vitesse de sécurité telle qu'il puisse prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter un abordage et pour s'arrêter sur une distance adaptée aux circonstances et conditions existantes.*

Contrairement aux propos du coroner, la vitesse est très probablement l'une des principales causes de l'abordage. L'importance des traumatismes observés sur les victimes indique que la motomarine jaune et noire naviguait à une vitesse qui n'était pas appropriée aux circonstances, vitesse qui explique la violence du choc, l'éjection des cinq per-

sonnes par-dessus bord, le décès sur le coup de trois d'entre-elles et des blessures graves aux deux autres. Les deux motomarines ont fort probablement accédé au chenal de la rivière Nicolet à une vitesse relativement importante et M. Gauthier n'aurait brusquement ralenti qu'au moment où il approchait du club nautique. La vitesse de sécurité adaptée aux circonstances – un chenal de navigation relativement étroit et la proximité d'un port de plaisance – ne correspond pas à la vitesse de croisière d'une motomarine en excursion.

### Règle 7 – Risque d'abordage

*Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et condition 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.*

La personne aux commandes de la motomarine jaune et noire n'a probablement jamais identifié ni perçu le risque d'abordage. Dans ce cas précis, le moyen disponible adapté aux circonstances consistait à ne pas naviguer directement dans le sillage de la motomarine qui la précédait. En suivant une route parallèle, au lieu d'une trajectoire dans un axe similaire, le pilote de la motomarine jaune et noire se serait conformé à la Règle 7.

### Règle 8 – Manœuvre pour éviter les abordages

*8 c) Si le navire a suffisamment de place, le changement de cap à lui seul peut être la manœuvre la plus efficace pour éviter de se trouver en situation très rapprochée à condition que cette manœuvre soit faite largement à temps, qu'elle soit franche et qu'elle n'aboutisse pas à une autre situation rapprochée.*

*8 d) Les manœuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante.*

*8 e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son aire en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de son appareil.*

La vitesse est ici une nouvelle fois directement en cause. La motomarine jaune et noire n'a pas pu amorcer un changement de cap pour passer à distance suffisante et il n'a pas non plus réduit suffisamment sa vitesse pour éviter l'abordage.

La Règle 8 introduit la notion de distance suffisante pour éviter l'abordage. Si les deux motomarines avaient respecté une distance suffisante, l'abordage ne se serait pas produit. Si quelques secondes d'inattention du pilote de la motomarine jaune et noire ont suffi pour provoquer l'accident mortel, cela démontre clairement que les deux embarcations se trouvaient dans une situation rapprochée, et même très rapprochée, et non à une distance suffisante, telle que prévue à la Règle 8.

### Règle 13 – Navire qui en rattrape un autre

*Tout navire qui rattrape un autre navire doit s'écarter de la route de ce dernier.*

La situation rapprochée et la vitesse sont encore une fois la raison du non-respect de l'obligation de s'écarter de la route de l'embarcation que l'on rattrape.

## Conclusion

Le pilote de la motomarine jaune et noire n'avait certainement aucune mauvaise intention et n'a jamais réalisé que la façon de piloter sa machine constituait un danger pour la vie d'autrui. Son ignorance ou son inobservance de certaines règles de navigation ne lui a pas permis d'apprécier correctement la situation et les circonstances dans leur ensemble,

ni d'identifier le niveau de risque et donc de faire les choix de pilotage appropriés. Il ne possédait pas ce qu'on appelle l'expérience ordinaire du marin, ou encore la pratique ordinaire que suivent les personnes habiles et prudentes qui naviguent. Tous les plaisanciers ne sont pas des marins «habiles et prudents». Ils n'en sont pas moins responsables de leur

comportement sur l'eau, et susceptibles d'en rendre des comptes devant un tribunal de justice.

Ce terrible accident soulève inévitablement la question de la formation des plaisanciers et des faibles exigences requises pour avoir le droit de naviguer sur les plans d'eau canadiens.