

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

DISPARITION

DU BATEAU DE PÊCHE «JESSIE MARIE»  
AU LARGE DE LAMALINE (TERRE-NEUVE)  
ENTRE 9 H, LE 11 OCTOBRE 1995  
ET 13 H, LE 13 OCTOBRE 1995

RAPPORT NUMÉRO M95NOO49

Le Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada a enquêté sur cet accident dans le seul but de promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

## **RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME**

Disparition

du bateau de pêche «JESSIE MARIE»  
au large de Lamaline (Terre-Neuve)  
entre 9 h, le 11 octobre 1995  
et 13 h, le 13 octobre 1995

**RAPPORT NUMÉRO M95N0049**

### **Résumé**

Le petit bateau de pêche canadien «JESSIE MARIE» a appareillé de Saint Lawrence (T.-N.), tôt le matin du 11 octobre 1995, pour aller pêcher le pétoncle. À son bord, le propriétaire/patron et deux membres d'équipage avaient communiqué par radiotéléphone avec un autre bâtiment de pêche vers 9 h, le 11 octobre. Ce fut le dernier signe de vie du «JESSIE MARIE», qui n'est pas rentré au port comme prévu vers midi, le 13 octobre 1995. Des recherches ont officiellement été déclenchées, mais on n'a trouvé trace ni du navire ni de l'équipage. Le 19 octobre, les autorités des îles françaises de Saint-Pierre-et-Miquelon ont informé la Gendarmerie royale du Canada (GRC) qu'un cadavre avait été retrouvé sur la plage de la côte ouest de Miquelon. Le corps a été formellement identifié comme étant celui d'un des membres de l'équipage du «JESSIE MARIE».

*This report is also available in English.*

## Autres renseignements de base

### Fiche technique du bâtiment

Nom	«JESSIE MARIE»
Pavillon	Canadien
Numéro de BPC	091608
Type	Palangrier
Jauge brute	10 tonneaux
Équipage	3 personnes
Longueur	12 m
Construction	1981, Bay D'Espoir (T.-N.)
Propulsion	Moteur diesel, 135 BHP
Propriétaire	Robert D. Stacey, St. Lawrence (T.-N.)

Construit en 1981 pour son précédent propriétaire, le bateau était un petit palangrier terre-neuvien de 10,66 m typique, en bois, d'un modèle très courant.

Le bateau avait changé de propriétaire en 1984 et il avait été utilisé pour la pêche sans incident depuis lors. Le propriétaire/patron avait eu successivement des permis de pêche des poissons de fond, du hareng, du capelan, du calmar, du crabe, et plus récemment, des pétoncles.

À cause du moratoire de 1992 sur la pêche à la morue, les propriétaires de navires ont été contraints de diversifier leurs activités, et d'aller chercher leurs prises de plus en plus loin de leurs ports d'attache et en haute mer. Ils ont eu besoin à cette fin de nouveaux équipements et de nouvelles méthodes de pêche. Pour répondre à ces besoins nouveaux, et pour assurer le bon état général du bateau, le «JESSIE MARIE» a subi d'importants travaux d'amélioration et de modernisation en 1994 et 1995.

En septembre et octobre 1994, la timonerie et le pont principal ont été rénovés, et afin d'accroître la flottabilité et la surface portante à l'arrière, on a ajouté une section de 1 m au tableau, sous la forme d'un compartiment parfaitement étanche, avant de recouvrir de fibre de verre l'ensemble de la coque. Cet ajout portait la longueur de la coque à 11,66 m. Les travaux ont été exécutés par le propriétaire et par son équipage.

Au printemps 1995, on a acheté et installé un moteur diesel marin remis à neuf de 135 HP, refroidi par tubes de quille, ainsi qu'une transmission, un tableau de bord et une couette de fils. On a aussi acheté et installé un treuil à tambour avec câble.

Après l'obtention d'un permis de pêche des pétoncles en janvier 1995, il fallait gréer le navire pour ce type de pêche. On a fabriqué une drague à pétoncles (un râteau) de 3,05 mètres, au moyen de tiges et de cornières d'acier. On y a adapté un sac fait de cordage dans la partie supérieure et de mailles de chaînes dans la partie inférieure.

Une table de déchargement de 3,05 m sur 1,52 m, faite de bois et d'acier, a été ajoutée à l'arrière du bateau. Un cadre en A d'acier tubulaire renforcé d'un profilé métallique plat a ensuite été boulonné au pont, près du tableau.

Même si on n'en avait pas besoin pour la pêche des pétoncles, on a fabriqué un stabilisateur à paravane constitué de perches tubulaires en aluminium renforcées d'un profilé plat en aluminium. Ces perches furent installées à chaque coin, sur la partie arrière du toit de la timonerie. Les paravanes proprement dits (poissons), un de chaque côté, destinés à être abaissés dans la mer, mesuraient 0,9 m sur 0,6 m. Ils étaient faits d'acier et de plomb. Ce dispositif de stabilisation était destiné à amortir le roulis du bateau.

Un treuil à tambour, muni de 365 m de câble d'acier de 1,27 cm, était installé en avant du panneau de la cale à poissons, pour tirer (remorquer) les dragues à pétoncles. Le poids de ces articles, ajouté à celui des câbles/chaînes et des attaches nécessaires, tous placés au niveau du pont supérieur ou plus haut, était évalué à 2 000 à 2 200 kg environ. Apparemment, certains marins-pêcheurs d'expérience de la région jugeaient le bateau mal équilibré.

L'embarcation de sauvetage en aluminium a été remplacée par un radeau pneumatique neuf à six places. Le bateau transportait quatre combinaisons d'immersion, arrimées dans le compartiment moteur, et tout l'équipement de lutte contre l'incendie et de sauvetage requis se trouvait à bord. Le matériel électronique du bord consistait en un Loran C, un GPS, un radar, des radiotéléphones VHF et BP, et un profondimètre.

Le «JESSIE MARIE» n'avait fait que cinq voyages de pêche des pétoncles avant d'appareiller de Saint Lawrence, le 11 octobre 1995, à la recherche de bancs de pétoncles au sud de Lamaline (T.-N.). Le propriétaire/patron était accompagné d'un membre régulier de l'équipage du bateau, ainsi que d'un autre marin-pêcheur qui avait déjà travaillé à bord. Le second membre d'équipage régulier, qui travaillait sur le «JESSIE MARIE» depuis que le propriétaire en titre en avait fait l'acquisition en 1984, s'était donné un tour de reins pendant le voyage précédent, et son médecin l'avait mis au repos pour une semaine.

Le propriétaire/patron comptait pêcher jusqu'au soir du 12 octobre 1995. Le «JESSIE MARIE» a communiqué, vers 9 h le 11 octobre, avec le bateau de pêche «AUBREY & PAUL III» sur la voie 6 du radiotéléphone VHF. Lors de cet appel, il a indiqué qu'il se trouvait à environ neuf milles du «AUBREY & PAUL III», et qu'il pourrait s'en rapprocher plus tard dans la journée. Ce furent les dernières nouvelles du «JESSIE MARIE», qui n'a plus été aperçu. Selon les témoignages, les conditions météorologiques ont été bonnes pendant la période du 9 au 13 octobre, et elles le sont restées pendant plusieurs jours.

Quand, le 13 octobre 1995, on a constaté que le bateau n'était pas rentré au port à 13 h 30, on a commencé à s'inquiéter, et le «JESSIE

MARIE» a été déclaré en retard et manquant. Après une recherche infructueuse par moyens électroniques de communication, le service de recherche et de sauvetage (SAR) de la Garde côtière canadienne a déclenché officiellement une opération de recherches.

Les unités SAR maritimes et aériennes, les navires de pêche locaux, les équipes de recherche terrestre et la GRC, qui ont ratissé un secteur d'environ 8 000 milles carrés, n'ont trouvé trace ni du bateau ni de son équipage.

Le 16 octobre à 21 h, les recherches ont été réduites et le dossier a été confié à la GRC qui s'occupe des personnes disparues. Prévenues de la disparition du «JESSIE MARIE», les autorités des îles françaises voisines de Saint-Pierre-et-Miquelon ont initialement répondu que la présence du bateau n'avait été signalée dans aucun de leurs ports. Plus tard, soit le matin du 19 octobre à 8 h 30, le détachement de la GRC à Saint Lawrence a reçu un appel des autorités de Saint-Pierre signalant qu'un cadavre avait été découvert ce matin-là sur la plage du cap Blanc, sur la côte ouest de Miquelon, près de la pointe de l'île. Le corps, nu correspondait à la description d'un des membres de l'équipage du «JESSIE MARIE», et il a plus tard été identifié formellement comme tel. On n'a trouvé nulle trace du «JESSIE MARIE» ou des deux autres membres de l'équipage.

Le 2 novembre 1995, un résidant de la localité de South East Bight (T.-N.) a trouvé au nord, dans Paradise Sound, près de Channel Harbour, une bouée qui a été identifiée comme provenant du «JESSIE MARIE». Apparemment, elle était transportée non attachée dans la cale à poissons.

Le «AUBREY & PAUL III», dernier navire à avoir été en communication avec le «JESSIE MARIE», était muni de deux radiotéléphones VHF, et selon les témoignages, il écoutait les voies 6 et 16 de la bande VHF. On a signalé que l'usage à bord était de régler un des postes sur la voie 16 et l'autre sur la voie 6. La voie 6 est utilisée localement comme voie de travail, et apparemment, l'usage à bord du «JESSIE MARIE», qui n'était muni que d'un seul radiotéléphone VHF, était de rester à l'écoute sur la voie 16 à l'aller et au retour des lieux de pêche, et sur la voie 6 pendant que le bateau se trouvait sur les lieux de pêche. Le «AUBREY & PAUL III» aurait capté tout appel transmis sur l'une de ces deux voies. Or, il n'a reçu ni capté aucune autre communication provenant du «JESSIE MARIE». Un résidant de Lamaline a signalé qu'alors qu'il vaquait à ses tâches ménagères habituelles vers 9 h 30, le matin du 11 octobre, la programmation régulière de son poste radio FM commercial aurait été momentanément coupée par ce qui ressemblait à un appel «MAYDAY». Mais il s'agit du seul signalement du genre.

Jaugeant moins de 15 tonnes, le «JESSIE MARIE» n'était pas assujéti à des inspections réglementaires en vertu du Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche. Il devait cependant être conforme aux dispositions du Règlement applicables aux petits navires de pêche de construction fermée, de 15 tjb ou moins, et d'une longueur excédant 7,92 m, mais ne dépassant pas 12,19 m.

Aucune donnée de stabilité n'avait été produite pour ce bateau; cela n'est d'ailleurs pas exigé pour un bâtiment de ce tonnage.

La présence d'une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) n'était pas obligatoire sur le «JESSIE MARIE», qui avait moins de 20 m de longueur et jaugeait moins de 150 tjb, et le bateau n'en transportait pas.

Avant la saison de pêche, la coque du «JESSIE MARIE» avait subi d'importants travaux de réfection, dont une remise à neuf et la pose d'un enduit de fibre de verre. Il était donc en excellent état et aucun problème de structure n'avait été signalé depuis ces travaux.

Voici comment on procédait à bord du «JESSIE MARIE» pour pêcher : sur les bancs de pétoncles, on larguait la drague à partir de la table de déchargement arrière. Celle-ci était attachée à la fune qui passait dans une poulie fixée au sommet du cadre en A. Le bateau avançait ensuite jusqu'à ce qu'environ 150 brasses de câble aient été filées. Puis il s'arrêtait et le câble était décroché du sommet du cadre en A pour être placé dans une autre poulie attachée à la barre de remorquage placée à 2,14 m au-dessus du pont. Le bateau était alors embrayé et commençait à avancer en tirant la drague, laquelle raclait le fond marin à 45 ou 50 brasses sous la surface. Au bout de 10 à 15 minutes, le bateau s'arrêtait à nouveau et le câble était choqué afin qu'on puisse le replacer dans la poulie supérieure, au sommet du cadre en A. Puis on embrayait le treuil afin de halier la drague à bord du navire. Un repère sur la fune, à sept brasses de la drague, indiquait que la drague n'était pas loin, et l'équipage se préparait alors à hisser celle-ci sur la table de déchargement, où son contenu était déversé. On répétait ensuite la même série d'opérations. Pendant la passe suivante, l'équipage enlevait les pétoncles qui avaient été déversés sur la table, et jetait les prises non désirées par-dessus bord.

Les premiers voyages de pêche des pétoncles se sont déroulés ainsi, en utilisant une drague de 2,4 m. On a ensuite décidé d'élargir la drague à 3,05 m afin d'accroître le nombre de prises. Cependant, cette drague de plus grande taille avait tendance à s'accrocher lorsqu'elle était traînée de la barre de remorquage, et pour y remédier, on a tenté l'expérience du remorquage à partir du cadre en A, lequel a semblé corriger le problème, même si la drague s'est quand même accrochée à l'occasion. À quelques reprises, il a fallu immobiliser complètement le bateau parce que la drague était accrochée au fond marin, provoquant un enfoncement excessif momentané de l'arrière.

Le remorquage alors que la fune était attachée au sommet du cadre en A abrégait aussi de façon marquée la période de roulis. On a qualifié le bateau dans cette situation «d'instable», même lorsque les stabilisateurs étaient utilisés.

## **Analyse**

Tout indique que ce qui est arrivé au «JESSIE MARIE» a été soudain. Apparemment, pendant une passe, pendant que les deux membres d'équipage s'affairaient sur le pont à trier le contenu de la drague pour ne garder que les pétoncles qu'ils écaillaient, le patron se rendait sur le gaillard d'avant, surtout aux heures des repas, et abandonnait la barre pendant de brèves périodes. Si le bateau a dévié de sa route au cours d'une de ces absences, la traction exercée par la drague remorquée à partir du sommet du cadre en A devait nécessairement, pendant une embardée à bâbord ou à tribord, augmenter énormément les risques de chavirement.

L'ajout d'un treuil à tambour et d'autres appareils au-dessus de la flottaison normale devait diminuer considérablement la stabilité à l'état intact du «JESSIE MARIE». Comme aucun livret de stabilité n'a été produit au moment de la mise en service, on ne peut toutefois savoir jusqu'à quel point.

Le témoignage selon lequel quelqu'un de Lamaline aurait entendu ce qui semblait être un appel «MAYDAY» sur la bande FM d'un poste radio domestique a été écarté. Les spécialistes des radiocommunications sont très sceptiques quant à la possibilité qu'une transmission des voies 6 ou 16 de la bande VHF ait pu être captée par un appareil radio domestique. Il aurait fallu pour cela qu'il y ait une autre fréquence indépendante qui, au même moment, contribue à hausser la fréquence nette à 96 MHz, ce qui est considéré comme très improbable.

Aucun autre bâtiment n'a été signalé dans les parages immédiats du «JESSIE MARIE», et aucun navire rentrant au port n'a rapporté ou ne montrait d'avarie. La disparition ne peut donc pas s'expliquer par un abordage. Le fait qu'on n'ait pas retrouvé de débris tend aussi à confirmer cette conclusion.

Un incendie à bord, à moins d'une explosion majeure, aurait normalement laissé le temps d'envoyer un appel de détresse ou d'évacuer le navire. Une explosion aurait fort probablement fait des débris. En cas de voie d'eau aussi, l'équipage aurait normalement eu le temps de transmettre un message de détresse ou d'abandonner le navire.

L'hypothèse la plus probable est donc le chavirement et le naufrage instantanés. De tels accidents se sont déjà produits et les survivants ont témoigné de leur soudaineté.

S'il y avait eu une RLS à bord et si celle-ci s'était déclenchée lorsque le bateau s'est retrouvé en difficulté, les autorités auraient été alertées et les chances de sauvetage auraient été meilleures.

Même si le bateau transportait des combinaisons d'immersion arrimées dans le compartiment moteur et des gilets de sauvetage dans le compartiment du gaillard, le seul corps, retrouvé sur une plage de Miquelon huit jours après le dernier contact connu avec le bateau, était dévêtu. Il existe plusieurs explications possibles, mais aucune qui puisse être confirmée.

Comme le corps a été retrouvé sur les îles françaises, il a été transporté à l'hôpital de Saint-Pierre, où on a déterminé que la noyade

était la cause de la mort. Il n'y a pas eu d'autopsie.

### **Faits établis**

1. Le «JESSIE MARIE» n'était pas inspecté.
2. La présence d'une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) n'était pas obligatoire sur le bateau, et celui-ci en était dépourvu. Aucun appel de détresse provenant du navire n'a été capté.
3. Le «JESSIE MARIE» n'était assujéti à aucune exigence de stabilité à l'état intact réglementaire, et il n'avait pas non plus à avoir de livret de stabilité à bord.
4. Il était notoire que le bateau roulait rapidement après avoir été gréé pour la pêche des pétoncles.
5. À une occasion déjà, alors que la drague à pétoncles était restée accrochée sur le fond marin, l'arrière du bateau s'était momentanément enfoncé de façon excessive.
6. Le remorquage avec la fune attachée au sommet du cadre en A est jugé dangereux.
7. Comme aucun des trois membres de l'équipage du «JESSIE MARIE» n'a survécu, et qu'il n'y a eu ni témoin de l'accident ni contact radio avec le bateau de pêche, on ne possède pas d'information de première main sur la cause de la disparition du bateau.

### **Causes et facteurs contributifs**

La cause exacte de la disparition du «JESSIE MARIE» et des trois membres de son équipage n'a pas été déterminée.

### **Mesures de sécurité prises**

Le gréement pour la pêche des pétoncles et la configuration adoptée pour le remorquage sur le «JESSIE MARIE» ont apparemment eu des effets néfastes sur la période de roulis et la stabilité du bateau. Les membres de l'équipage du «JESSIE MARIE», comme beaucoup de marins-pêcheurs, n'étaient peut-être pas suffisamment conscients du fait que leurs modes opératoires quotidiens pouvaient créer des conditions dangereuses. Dans son rapport sur le naufrage du navire de pêche «PACIFIC BANDIT» (Rapport n° M95W0005 du BST), le Bureau recommande donc que :

le ministère des Transports, en collaboration avec d'autres organisations, organismes et ministères gouvernementaux, mette immédiatement sur pied un programme national de promotion de la sécurité destiné à sensibiliser davantage les exploitants



et les équipages des petits bateaux de pêche aux effets que les pratiques d'exploitation dangereuses peuvent avoir sur la stabilité des navires.

(M96-13, décembre 1996)

*Le présent rapport conclut l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. Par conséquent, le Bureau, composé du président, Benoît Bouchard, ainsi que des membres, Maurice Harquail, Charles Simpson et W.A. Tadros, en a autorisé la publication, le 23 avril 1997.*