

Rapport d'enquête

Enquête publique 2024-00292

Loi sur les coroners

POUR la protection de LA VIE humaine

concernant le décès de

Sarah Massey

2023-06907

Me Andrée Kronström

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
1. IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE.....	3
2. CIRCONSTANCES DU DÉCÈS.....	3
2.1 CONTEXTE.....	3
2.2 ÉVÉNEMENTS DU 16 SEPTEMBRE 2023.....	4
3. EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES.....	6
4. ANALYSE.....	7
4.1 CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE.....	7
<i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et ses principaux règlements</i>	7
<i>Consommation d'alcool sur l'eau</i>	9
<i>Encadrement d'une activité sportive ou de loisir</i>	10
4.2 FACTEURS CONTRIBUTIFS.....	10
<i>Chute à la proue : effets conjugués, de la vague générée, du virage et la navigation assis à la proue (bow riding)</i>	10
<i>Consommation d'alcool dans un contexte d'activités nautiques</i>	11
<i>Non-port du vêtement de flottaison individuelle (VFI)</i>	12
<i>Surveillance des cours d'eau navigables, dont la rivière Richelieu</i>	12
4.3 PISTES DE SOLUTION DISCUTÉES ET RETENUES, PAR SUJET, EN LIEN AVEC LES FACTEURS CONTRIBUTIFS.....	15
<i>Connaissance des règles de sécurité nautique : vers une possible réglementation renforcée et une sensibilisation accrue</i>	15
<i>Wakesurf au Québec : vers une culture de la sécurité à construire avec l'industrie</i>	17
<i>Sécurité nautique sur la rivière Richelieu : vers une mise en œuvre et une coordination des pratiques policières pour des interventions nautiques plus efficaces</i>	19
<i>Consommation d'alcool sur l'eau : vers une réflexion de la Direction nationale de la santé publique (DNSP)</i>	20
CONCLUSION.....	21
RECOMMANDATIONS.....	22
LA PROCÉDURE.....	25
LISTE DES PIÈCES.....	26
PHOTOS ET PLAN DE L'EMBARCATION.....	33
LEXIQUE MARITIME EXTRAIT DE LA PIÈCE C-31.1.....	36
LISTE DES ACRONYMES.....	37

INTRODUCTION

Le 27 mai 2024, le coroner en chef, Me Reno Bernier, ordonnait la tenue d'une enquête publique¹ relativement au décès de Mme Sarah Massey. J'ai donc reçu le mandat de clarifier les causes et les circonstances de ce décès survenu le 16 septembre 2023, d'en informer le public et de formuler, le cas échéant, des recommandations pour une meilleure protection de la vie humaine.

Lors des audiences de cette enquête, tenues en janvier et février 2025, j'ai pu reconstituer les événements ayant conduit Mme Massey à tomber à l'eau depuis l'embarcation de plaisance sur laquelle elle se trouvait, dans le cadre d'une activité de wakesurf. Une fois immergée dans la rivière Richelieu, elle a été mortellement happée par l'hélice du bateau, sans qu'aucune intervention préhospitalière ne puisse être envisagée pour lui sauver la vie, compte tenu de la sévérité des blessures. Ce décès résulte de plusieurs facteurs contributifs, notamment une connaissance insuffisante des règles de sécurité nautique ainsi qu'une maîtrise inadéquate de la conduite de l'embarcation utilisée pour la pratique du wakesurf.

1. IDENTIFICATION DE LA PERSONNE DÉCÉDÉE

Le 16 septembre 2023, Mme Sarah Massey a été identifiée visuellement par ses parents à l'Hôpital Charles-Le Moyne à Greenfield Park.

2. CIRCONSTANCES DU DÉCÈS

2.1 Contexte

En 2020, MM. Gabriel Côté et Patrick Cyr ont fait l'acquisition d'un bateau de plaisance de marque MasterCraft, modèle NXT22, année 2017². Un plan et des photos de l'embarcation ont été reproduits à l'annexe III du présent rapport. L'embarcation est destinée principalement à la pratique du wakesurf, une activité consistant à glisser librement sur une vague générée par le bateau, sans traction par une corde³. La vente de ce bateau usagé s'est faite par l'entremise d'un concessionnaire. Lors de la prise de possession, ni M. Cyr ni M. Côté n'ont reçu d'encadrement spécifique pour se familiariser avec le fonctionnement du bateau. Il convient de noter que M. Mikaël Champagne, directeur des ventes chez le concessionnaire Pomerleau Les Bateaux, est venu présenter leur service clé en main. Celui-ci inclut généralement une formation portant sur les techniques de pilotage de l'embarcation ainsi que sur les particularités propres à la pratique du wakesurf, notamment les manœuvres de récupération des surfeurs et les ajustements requis pour générer une vague adaptée. Selon la preuve, le modèle NXT22 est équipé d'un système automatisé conçu pour cette activité : par simple commande, les réservoirs d'eau à l'arrière (ou ballasts) se remplissent et un volet d'assiette (*trim tab*), situé à la poupe, s'ajuste en fonction du côté choisi par le surfeur. Tous ces réglages peuvent également être effectués manuellement. Grâce aux vidéos⁴ disponibles, lesquels se trouvent aisément sur YouTube, et au témoignage de M. Champagne, j'ai pu comprendre les méthodes permettant de produire une vague optimale. En mode surf, l'assiette du bateau est modifiée : l'arrière s'enfonce, ce qui fait monter la proue (la partie avant du bateau). Le volet d'assiette (*trim tab*) est alors abaissé du côté opposé au surfeur pour créer la vague recherchée. Une fois la vitesse de croisière

¹ L'ordonnance d'enquête a été déposée en preuve sous la cote C-1.

² Le manuel du propriétaire, les caractéristiques et spécifications du modèle, les avertissements de sécurité et le manuel « *Make the most of your MasterCraft* » ont été déposés en preuve sous les cotes C-6 à C-6.3.

³ On doit cependant se hisser de l'eau avec une corde qu'on laisse tomber par la suite.

⁴ Les pièces ont été déposées en preuve sous les cotes C-8.1 à C-8.5.

atteinte, le conducteur passe en mode pilote automatique. Ce modèle est réputé pour la puissance de ses vagues, mais non pour sa vitesse de déplacement. Long de 22 pieds (6,7 m), il peut accueillir jusqu'à 14 personnes. Un autocollant à l'intérieur de l'embarcation indique les places assignées aux passagers assis sur les banquettes.

Les deux propriétaires possédaient la carte de compétence d'embarcation de plaisance (CCEP) délivrée par Transports Canada (TC). M. Côté a réussi un cours offert en ligne par une école de navigation de plaisance agréée par TC, puis a passé l'examen de TC, également en ligne. Quant à M. Cyr, il possède, outre sa CCEP, de nombreuses formations spécialisées, incluant des cours suivis auprès de la Garde côtière canadienne et de l'Institut maritime du Québec du Centre de formation aux mesures d'urgence (CFMU) à Lévis⁵. Il a également fait partie de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) pendant six ans.

Étant le plus expérimenté, M. Cyr guide M. Côté ainsi que les autres détenteurs de la CCEP dans la prise en main du MasterCraft. En 2023, le bateau est amarré à la Marina de Chambly. Au cours de l'été, M. Cyr en fait une utilisation limitée; c'est principalement M. Côté qui le pilote et prend l'initiative d'organiser des sorties entre amis ou connaissances, avec pour principal objectif la pratique du wakesurf. Bien qu'un peu tardive dans la saison, une sortie est planifiée pour l'après-midi du samedi 16 septembre. Les conditions météorologiques annoncées sont favorables, avec des températures avoisinant les 20 °C⁶ et des vents légers. Les invitations sont transmises par messages texte ou publiées sur le groupe Facebook dédié. Mme Massey, qui a déjà participé à une dizaine de sorties au cours de l'été, reçoit l'invitation et y répond favorablement. En tout, 11 personnes se réunissent sur le bateau au fil de l'après-midi.

2.2 Événements du 16 septembre 2023

Toutes les personnes présentes sur le bateau le 16 septembre ont été entendues publiquement lors des audiences. En appréciant la crédibilité des témoins entendus, j'ai retenu les témoignages les plus probants, ce qui m'a permis de reconstituer de manière cohérente la chronologie des événements.

Chaque témoin a indiqué, sur un plan de l'embarcation, l'endroit où il se positionnait personnellement ainsi que celui où, selon lui, Mme Massey était au moment de la chute à l'eau. Tous l'ont placée à l'avant du bateau.

Pour établir la position exacte occupée par Mme Massey, je me suis appuyée sur le témoignage de M. Steven Kiekeman Fontaine, qui était assis près d'elle et qui, lui aussi, est passé par-dessus bord.

Par souci d'équité, j'ai fait témoigner M. Patrick Cyr à deux reprises, puisqu'il était le conducteur du bateau au moment des faits. C'est son deuxième témoignage que j'ai retenu afin d'expliquer la séquence des manœuvres et des événements précédents la chute à l'eau, de façon très rapprochée.

Vers 12 h 30, le 16 septembre, Mme Massey est la première à arriver à la Marina de Chambly. Progressivement, les autres invités la rejoignent, à l'exception de M. Patrick Cyr et de sa conjointe, Mme Shanna Larouche. Dans l'attente du départ, la majorité des invités

⁵ L'ensemble des documents en lien avec le propriétaire/conducteur du bateau, soit la carte de compétence d'embarcation de plaisance (CCEP), les autres certifications du conducteur, le contrat d'assurances et l'inspection du bateau lors de la revente, a été déposé sous les cotes C-15.1 à C-15.4.

⁶ La Sergente-enquêtrice, Mme Nathalie Roussy, a retracé les fiches météo, lesquelles ont été déposées en preuve sous les cotes C-12 et C -12.1 ainsi que l'échelle de Beaufort déposée sous la cote C-13.

consomme des boissons alcoolisées, bien que l'ambiance soit perçue comme moins festive que d'habitude.

Entre 14 h et 14 h 30, M. Côté prend la barre, fait sortir le bateau de la Marina de Chambly et amorce une descente de la rivière Richelieu. Une fois dans le chenal, dont la profondeur est estimée entre 4 et 5 mètres⁷, la plupart des invités font à tour de rôle du wakesurf, dont Mme Massey. Ils se qualifient en général de niveau intermédiaire, puisqu'ils sont capables de se hisser sur la planche et de progresser sur la vague. À l'exception de M. Jean-Michel Boisvert, qui surfe du côté droit, tous surfent du côté gauche du bateau (position dite «régulière»). En après-midi, le bateau effectue plusieurs allers-retours entre Chambly et les environs de Belœil. Les conducteurs et les invités continuent à consommer diverses boissons, qu'elles soient alcoolisées ou non, tout au long de l'après-midi. Le bateau est muni d'un puissant système de son et une musique bien audible accompagne les surfeurs. Lorsque M. Côté conduit, il s'assoit sur le siège de conduite et accélère afin de permettre au surfeur de sortir de l'eau. Il regarde fréquemment derrière lui en tournant la tête pour suivre le surfeur, sans utiliser le rétroviseur. Aucun témoin n'a identifié la présence d'une personne désignée en tout temps pour observer le participant sur l'eau afin de pouvoir alerter le conducteur en cas de chute ou de danger, cette personne est aussi appelée «vigie». Lorsqu'un surfeur chute, M. Côté ralentit progressivement, laisse passer la vague, puis effectue un demi-tour afin de récupérer la personne à l'eau. Il ne semble pas suivre une méthode constante pour déterminer de quel côté effectuer cette manœuvre, qu'il s'agisse du côté où se trouve le surfeur ou du côté opposé.

Vers 17 h, le groupe retourne près de la Marina de Chambly pour récupérer M. Cyr et Mme Larouche, qui arrivent plus tard en raison d'un déménagement. M. Cyr prend alors les commandes du bateau. Vers 18 h, l'embarcation remonte la rivière Richelieu à contre-courant. MM. Jean-Michel Boisvert et Marc-Olivier Poulin Genest se mettent à l'eau pour surfer sur la même planche du côté gauche. M. Cyr exprime publiquement, en annotant un croquis⁸, la façon dont il a ajusté le bateau pour avoir une vague optimale. À ce moment, les deux ballasts, situés à bâbord et au centre, sont remplis. Il pense qu'un bouton sur le tableau de bord active le volet d'assiette (*trim tab*) bâbord pour générer une vague à gauche. En réalité, il s'est trompé : ce bouton déclenche automatiquement la création d'une vague à gauche en abaissant le volet d'assiette (*trim tab*) tribord.

La vague étant quand même générée du bon côté, les deux surfeurs parviennent à s'y positionner. M. Cyr les observe en tournant fréquemment la tête, sans utiliser le rétroviseur. Peu avant 18 h 15, les surfeurs chutent et M. Cyr, qui avait la tête tournée vers l'arrière au moment des faits, les aperçoit rapidement. Il réduit alors la vitesse de l'embarcation et place le moteur au point mort. L'avant du bateau s'abaisse et presque au même moment la vague générée heurte l'embarcation. L'impact projette à l'eau Mme Massey et M. Kiekeman Fontaine, tous deux assis à la proue, les jambes sur la banquette et les fesses appuyées sur le plat-bord avant. M. Kiekeman Fontaine témoigne avoir été assis davantage côté bâbord et être tombé en arrière, le dos contre la coque, puis avoir plongé instinctivement vers le fond et avoir passé sous le bateau.

Pendant ce temps, M. Cyr, en tournant son regard vers l'avant, remet le moteur en marche et amorce un virage serré côté bâbord. En entendant un bruit sourd provenant de la coque, il coupe immédiatement le moteur. En raison de son inertie, le bateau poursuit son virage. M. Kiekeman Fontaine et Mme Massey refont surface. Mme Massey paraît inconsciente, le visage immergé dans l'eau et entourée de sang. Tandis que l'embarcation s'approche de

⁷ Les cartes marines de la rivière Richelieu ont été déposées en preuve sous la cote C-11.4.

⁸ L'acétate de M. Cyr a été déposée en preuve sous la cote C-23.3.

leur position, M. Kiekeman Fontaine nage vers elle pour lui porter assistance. Mme Massey est récupérée à bord de l'embarcation par les personnes présentes, puis déplacée vers une zone dégagée afin de permettre l'amorce immédiate des manœuvres de réanimation cardiorespiratoire (RCR). En effet, plusieurs personnes à bord possèdent leur formation de secourisme ou ont des compétences médicales. À 18 h 17, on alerte la centrale 9-1-1. Des serviettes sont utilisées pour tenter de contenir l'important saignement. Les manœuvres de réanimation se poursuivent sans interruption, mais aucun pouls n'est détecté. Le bateau accoste rapidement au quai de Saint-Basile-le-Grand, où Mme Massey y est transférée dans l'attente des services d'urgence. Un sac à ordures provenant du bateau est jeté à proximité. Les policiers arrivent très rapidement, suivis de près par les ambulanciers, qui prennent la relève des manœuvres de réanimation. Selon leur rapport⁹, à 18 h 32, Mme Massey ne présente toujours aucun signe vital (ni pouls ni respiration). Le départ de l'ambulance vers le centre hospitalier est enregistré à 18 h 46, avec une arrivée sur les lieux à 18 h 58. Malgré tous les efforts consentis, un médecin ne peut que constater le décès¹⁰. Mme Massey est décédée dans la rivière Richelieu et non à l'Hôpital Charles-Le Moyne.

L'enquête policière menée par la Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent (RIPRSL) dès l'arrivée de Mme Massey au quai de Saint-Basile-le-Grand a permis de constater qu'un sac à ordures contenant plusieurs bouteilles vides de boissons alcoolisées¹¹ et provenant du bateau avait été jeté. Mme Julie Marois, technicienne en éthylomètre ayant reçu une formation spécifique à l'utilisation de cet appareil de détection de l'alcool, a expliqué qu'elle n'a relevé aucun symptôme justifiant une arrestation ni l'administration d'un test d'alcoolémie au conducteur qui avait spontanément avoué avoir bu deux bières de 17 h jusqu'à environ 18 h 15. Elle indique que la consommation d'alcool est permise à bord d'une embarcation pour l'ensemble des occupants, y compris le conducteur, à la condition que celui-ci respecte la limite légale d'alcoolémie 0,08 (80 mg/100 mL), comme prévu au *Code criminel*. Ainsi, aucun des invités n'a été soumis à un test, car, selon la technicienne, les dispositions du *Code criminel* et du *Code de la sécurité routière* ne leur sont pas applicables. Des photos de l'embarcation ont été prises, des mesures ont été relevées par le technicien en scène de crime et un formulaire destiné au Bureau de la sécurité nautique (BSN) a été dûment rempli¹².

3. EXAMEN EXTERNE, AUTOPSIE ET ANALYSES TOXICOLOGIQUES

Un examen externe¹³ a été effectué à la morgue de Montréal le 18 septembre 2023 par un médecin examinateur. Celui-ci a constaté la présence d'une lacération abdominale majeure, profonde et étendue, débutant à hauteur de la crête iliaque gauche et se prolongeant vers la région postérieure du tronc. Cette blessure était associée à une pâleur cutanée marquée, évocatrice d'une exsanguination massive. Sur la base de ces constatations, la cause du décès a été attribuée à une hémorragie abdominale aiguë. Lors de l'examen, seul le liquide vitré (liquide oculaire) a pu être prélevé pour analyses toxicologiques, en raison de l'impossibilité d'obtenir des échantillons de sang ou d'urine post mortem. L'échantillon a été acheminé au Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale (LSJML) à Montréal pour analyse.

⁹ Le rapport d'intervention préhospitalière a été déposé en preuve sous la cote C-2.1*.

¹⁰ Le dossier clinique de l'Hôpital Charles-Le Moyne et le constat de décès ont été déposés en preuve sous la cote C-2*.

¹¹ En l'absence d'un décompte contemporain aux événements, j'ai mandaté ma Sergente-enquêtrice, Mme Nathalie Roussy, afin qu'elle procède au décompte des bouteilles retrouvées dans le sac à partir des photos prises. Le sac aurait contenu 36 bouteilles. Des bouteilles vides ont également été observées sur le quai et d'autres, encore pleines, se trouvaient à bord de l'embarcation. Le décompte des bouteilles apparaît au document déposé en preuve sous la cote C-20. Toutefois, je ne suis pas en mesure de confirmer que l'ensemble de ces bouteilles a été consommé le 16 septembre.

¹² Rapport d'incident en navigation de plaisance rempli par la RIPRSL et déposé en preuve sous la cote C-17.1.

¹³ Le rapport d'examen externe déposé en preuve sous la cote C-3*.

Les résultats toxicologiques ont révélé une concentration d'éthanol de 155 mg/100 mL dans le liquide oculaire ainsi que la présence d'un médicament prescrit¹⁴. Compte tenu du milieu d'analyse atypique, j'ai sollicité l'avis de Mme Cynthia Roy, toxicologue judiciaire, afin d'interpréter adéquatement ces données. D'entrée de jeu, elle a précisé que l'interprétation d'un dosage d'éthanol dans le liquide oculaire, en l'absence de confirmation dans un autre milieu biologique (sang périphérique ou urine), doit être effectuée avec prudence. À l'aide d'une table de corrélation établie pour les milieux post mortem, Mme Roy a estimé que la concentration mesurée dans le liquide oculaire correspondrait approximativement à une alcoolémie de 129 mg/100 mL, soit au-dessus de la limite légale de 80 mg/100 mL pour la conduite d'un véhicule à moteur. Toutefois, en l'absence d'information sur la phase pharmacocinétique (absorption ou élimination) au moment du décès, il est impossible de déterminer avec certitude le degré d'intoxication. Selon le tableau standard de corrélation entre le taux d'éthanol et les effets cliniques¹⁵, il est probable que Mme Massey ait été entre la phase d'euphorie et celle de l'ébriété. En ce qui concerne le médicament détecté dans le liquide oculaire, il s'agirait, selon toute vraisemblance, d'un médicament pris en fin de journée (au coucher). Sa présence résiduelle dans un seul milieu et son absence de concentration significative permettent de conclure qu'il n'a probablement pas joué de rôle causal dans le décès.

Sur la base de ces éléments, je conclus que Mme Massey avait consommé de l'alcool avant son décès, mais que l'interprétation toxicologique demeure limitée par l'absence d'un second milieu de confirmation. En conséquence, les résultats doivent être considérés avec réserve. Quant au médicament détecté, il ne présente pas d'implication pertinente dans les circonstances du décès. Une ordonnance de non-publication a donc été émise.

4. ANALYSE

Afin de bien comprendre les règles encadrant la navigation de plaisance, tant pour les propriétaires, les conducteurs, que pour les invités à bord, et d'en évaluer l'application concrète, j'ai entendu des témoins provenant du BSN de TC, de corps policiers affectés aux patrouilles nautiques sur la rivière Richelieu ainsi que d'organismes bénévoles œuvrant dans ce domaine. Une fois ce cadre posé, un expert a isolé les facteurs pouvant expliquer la chute de Mme Massey dans l'eau et le fait qu'elle ait été happée par l'hélice. Par ailleurs, la preuve entendue a permis d'identifier d'autres éléments susceptibles d'avoir joué un rôle ou, à tout le moins, d'avoir accru les risques qu'un tel événement tragique se produise, dont la consommation d'alcool à bord de l'embarcation. Enfin, afin de prévenir la récurrence d'un décès similaire, la dernière section présentera les pistes de solution discutées et retenues, en lien avec chacun des facteurs ou éléments contributifs.

4.1 Cadre législatif et réglementaire

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et ses principaux règlements

Le BSN, placé sous l'autorité de TC, est l'organisme responsable de l'application de la réglementation en la matière. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (L.C. 2001, c26) et ses principaux règlements ainsi que le guide explicatif destiné au grand public apparaissent aux pièces déposées en preuve sous les cotes C-18.1 à C-18.9.

M. Jean Tellier est agent de développement au BSN, où il œuvre depuis de nombreuses années. Il est pour ainsi dire la personne de référence pour les acteurs du milieu. Dans le

¹⁴ Le rapport d'analyse toxicologique a été déposé en preuve sous la cote C-4.1*.

¹⁵ Le tableau des états d'intoxication en fonction de l'alcoolémie a été déposé en preuve sous la cote C-4.2.

cadre de ses fonctions, il répond aux questions liées à la sécurité nautique et contribue activement à l'évolution et à l'application du cadre réglementaire, notamment par sa participation à divers comités, tels que la Table de travail provinciale sur la réglementation de la navigation de plaisance (TTPRNP), le Conseil consultatif régional sur la navigation de plaisance (CCRNP) et le Conseil consultatif maritime canadien (CCMC). Il est également impliqué dans les activités de sensibilisation du public et il participe à la formation de l'École nationale de police du Québec (ENPQ) offerte aux policiers pour acquérir des aptitudes en patrouille nautique ou des formations annuelles auprès des services de police qui en font la demande.

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* constitue le principal fondement législatif. Elle est assortie de plusieurs règlements d'application qui précisent les obligations des usagers, notamment le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance* qui exige que tout conducteur doive obtenir sa CCEP depuis 1999. Le *Règlement sur les petits bâtiments* encadre l'équipement obligatoire à bord, la sécurité des passagers (art. 201), les sports nautiques en prévoyant la vigie (art. 1005) et l'interdiction relative à la conduite imprudente (art.1007). Le *Règlement sur les abordages*, en vertu de la Règle 5 de la partie B, prohibe les comportements dangereux et se doit d'être interprété avec le *Règlement sur les petits bâtiments*.

M. Tellier rappelle que les textes encadrant la navigation de plaisance, notamment le *Règlement sur les petits bâtiments*, sont rédigés de manière volontairement générale et souple afin de demeurer applicables malgré l'évolution constante des types d'embarcations, des activités nautiques et des technologies utilisées. Cette flexibilité vise à permettre aux autorités d'intervenir efficacement dans des contextes variés sans qu'il soit nécessaire de réviser constamment les textes.

La réglementation fédérale prévoit que chaque personne à bord d'une embarcation de plaisance doit disposer d'un dispositif de flottaison, soit un vêtement de flottaison individuel (VFI) ou d'un gilet de sauvetage approuvé, en bon état et de la taille appropriée. Toutefois, le port du VFI n'est pas obligatoire à bord des embarcations de plaisance motorisées, sauf exceptions prévues par la réglementation. En revanche, le port du VFI est obligatoire pour certaines catégories d'embarcations dites « à risque accru », telles que les canots, les kayaks, les planches à pagaie (paddleboards) et les embarcations à propulsion humaine ou par vent (voile).

M. Tellier rappelle que le conducteur d'une embarcation de plaisance est assimilé au capitaine. À ce titre, il assume l'entière responsabilité de la sécurité à bord, tant pour les invités que pour les membres d'équipage. En vertu de l'article 201 du *Règlement sur les petits bâtiments*, il a l'obligation expresse de veiller à ce que les personnes à bord soient adéquatement protégées. Ce devoir de prudence lui confère une autorité fonctionnelle lui permettant, notamment : d'interdire à quiconque de s'asseoir, par exemple, à la proue, de ne pas être assis sur une banquette pendant la navigation, de restreindre ou de prohiber la consommation d'alcool à bord et d'intervenir activement en présence de comportements susceptibles de compromettre la sécurité.

En ce qui concerne les activités nautiques, telles que le wakesurf, le cadre réglementaire impose des mesures spécifiques de sécurité. Conformément à l'article 1005 du *Règlement sur les petits bâtiments*, la présence d'un surveillant (ou « vigie ») est obligatoire, c'est-à-dire qu'une personne doit être désignée en tout temps pour observer le participant sur l'eau afin de pouvoir alerter le conducteur en cas de chute ou de danger. Par ailleurs, l'article 1007 du même règlement prévoit que tout comportement imprudent du conducteur, par exemple une

vitesse excessive à proximité d'autres usagers ou des manœuvres dangereuses, constitue une infraction susceptible de justifier une intervention des autorités compétentes.

Enfin, le *Règlement sur les contraventions* prévoit des amendes forfaitaires pour les infractions à ces obligations réglementaires. Ces mesures ont pour objet de renforcer la sécurité nautique tout en simplifiant les mécanismes d'application. Au Québec, on procède en effet avec l'émission de constat portatif.

Consommation d'alcool sur l'eau

Par cette section, je souhaitais examiner le cadre juridique applicable à la consommation d'alcool à bord des embarcations de plaisance, tant pour les conducteurs que pour les personnes à bord. Le témoignage de Mme Marois de la RIPRSL m'a appris que les dispositions du *Code criminel* notamment l'article 320.14¹⁶, s'appliquent seulement au conducteur de l'embarcation. Cet article interdit de prendre le contrôle d'une embarcation avec les facultés affaiblies par l'alcool. Ainsi, le conducteur est soumis aux mêmes obligations que s'il conduisait un véhicule routier. En ce qui concerne la consommation d'alcool par les invités, il n'existe pas, au Québec, de disposition législative ou réglementaire interdisant expressément cette pratique à bord d'une embarcation de plaisance. De nombreuses provinces canadiennes interdisent cependant aux invités de boire des boissons alcoolisées lorsque le bateau navigue. La compétence en matière de réglementation de la consommation d'alcool à bord relèverait des autorités provinciales. Au Québec, ni le *Code de la sécurité routière*, ni la *Loi sur les véhicules hors route* ne s'appliquent expressément aux embarcations nautiques. Par exemple, l'article 205 du *Code de la sécurité routière*, qui interdit aux occupants d'un véhicule routier de consommer de l'alcool, ne s'étend pas aux embarcations. De même, l'article 32 de la *Loi sur les véhicules hors route*, qui prévoit des interdictions similaires, ne vise pas les embarcations nautiques, lesquelles n'y sont pas assimilées.

Des vérifications additionnelles ont été effectuées auprès du ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD)¹⁷, de la Régie des alcools, des courses et des jeux (RACJ)¹⁸, du ministère de la Sécurité publique (MSP)¹⁹ ainsi qu'auprès de la Direction de la sécurité dans le loisir et le sport du ministère de l'Éducation (MEQ)²⁰ afin de déterminer s'il existait des dispositions législatives applicables en la matière. Selon leur interprétation, il n'existerait aucune interdiction légale en ce qui concerne la possession, le transport ou la consommation d'alcool à bord d'une embarcation nautique de plaisance, hormis les restrictions prévues au *Code criminel* relativement à la capacité de conduite du conducteur. J'ai décodé dans les réponses obtenues qu'aucun organisme ou ministère ne se sentait légitimé pour intervenir dans ce champ d'application, et encore moins assumer un rôle de coordination à cet égard.

¹⁶ Article 320.14 (1); Commet une infraction quiconque : a) conduit un moyen de transport alors que sa capacité de conduire est affaiblie à un quelconque degré par l'effet de l'alcool ou d'une drogue ou par l'effet combiné de l'alcool et d'une drogue; b) sous réserve du paragraphe (5), a, dans les deux heures suivant le moment où il a cessé de conduire un moyen de transport, une alcoolémie égale ou supérieure à quatre-vingts milligrammes d'alcool par cent millilitres de sang.

¹⁷ Document déposé en preuve sous la cote C-38.

¹⁸ Document déposé en preuve sous la cote C-38.2

¹⁹ Document déposé en preuve sous la cote C-38.1

²⁰ Document déposé en preuve sous la cote C-38.4

Encadrement d'une activité sportive ou de loisir

Considérant que le wakesurf peut être assimilé à une activité sportive ou récréative, j'ai voulu vérifier si elle pouvait être visée par la *Loi sur la sécurité dans les loisirs et les sports* (RLRQ, chapitre S-3.1) (ci-après désignée « LSLS »).

Par courriel, j'ai reçu la réponse²¹ de la Direction de la sécurité dans le loisir et le sport, secteur du loisir et du sport du MEQ. La pratique libre du wakesurf, y compris la conduite de l'embarcation, échappe aux règles de sécurité prévues par la LSLS. Plus précisément, cette activité ne fait l'objet d'aucun encadrement structuré, d'aucune supervision organisée, ni d'aucune affiliation à une fédération ou à un organisme sportif reconnu. Conformément à l'article 1 de la LSLS, pour qu'une activité physique soit considérée comme un « sport », elle doit notamment comprendre une forme d'entraînement, être soumise à des règles de pratique, bénéficier d'un encadrement et comporter un contenu technique ou une régularité de pratique. De même, une activité ne peut être qualifiée de « loisir » au sens de cette même loi que si elle est exercée à des fins récréatives, pendant le temps libre, dans un cadre organisé ou structuré.

En l'absence de toute structure de régulation interne, telle une fédération, la pratique libre du wakesurf ne peut donc être assimilée ni à un sport ni à un loisir au sens de la LSLS.

4.2 Facteurs contributifs

Chute à la proue : effets conjugués, de la vague générée, du virage et la navigation assis à la proue (*bow riding*)

M. Thierry Magnan a été qualifié à titre d'expert en navigation, bien qu'il ne soit pas pilote d'embarcation spécialisée dans le wakesurf. Par ses qualifications générales, il a pu jeter un regard éclairant sur les circonstances entourant notamment les manœuvres de pilotage. Malgré mes recherches, il n'existe au Québec aucun expert en conduite d'une embarcation destinée au wakesurf. Navigateur chevronné et pilote de long cours, il est en poste au CFMU de l'Institut Maritime du Québec depuis 2021. Il possède une solide maîtrise des principes théoriques et physiques liés à la navigation. Dans le cadre de sa participation à l'enquête, il a assisté à l'ensemble des témoignages des personnes présentes à bord du bateau le 16 septembre et a également entendu le témoignage de M. Champagne concernant les caractéristiques spécifiques du bateau MasterCraft. Il a étudié notamment les pièces concernant le MasterCraft, les vidéos de wakesurf et les documents en lien avec la navigation assis à la proue (*bow riding*). Le mandat qui lui a été confié consistait à reconstituer le scénario le plus probable des événements survenus le 16 septembre, en analysant notamment les phénomènes physiques liés au comportement de l'eau, à la stabilité du bateau et en réfutant les hypothèses infondées.

L'expert commence son analyse en éliminant certains facteurs externes susceptibles d'avoir causé la chute à l'eau de Mme Massey. Selon lui, ni le vent, ni la houle, ni la présence de débris n'ont contribué à l'événement.

Il retient du témoignage de M. Cyr que ce dernier avait rempli les ballasts de bâbord et du centre, mais pas celui de tribord. L'expert précise que cette configuration a provoqué un déséquilibre du bateau vers le côté bâbord. L'expert souligne également que sept invités²² étaient positionnés à bâbord, ce qui a accentué la gîte du bateau de ce côté. Lorsque les

²¹ *Ibid.*

surfeurs sont tombés à l'eau, M. Cyr a décéléré pour les récupérer. L'expert explique que cette décélération a entraîné une modification de l'assiette longitudinale : la proue s'est enfoncée. La vague générée précédemment du côté gauche est alors venue frapper l'arrière de l'embarcation. Mme Massey et M. Kiekeman Fontaine, assis à la proue (*bow riding*), étaient situés loin du centre de gravité de l'embarcation. L'expert indique qu'en raison de cette position excentrée et du fait qu'ils n'étaient pas assis sur la banquette, ils ont subi de plein fouet les effets dynamiques de la vague. Ce sont ces forces qui les ont projetés à l'eau, contrairement aux autres invités, plus proches du centre de gravité, et donc moins exposés.

L'expert note par ailleurs que le regard de M. Cyr était dirigé vers les surfeurs à l'arrière et qu'il n'a pas entendu la chute des invités, probablement en raison du volume élevé de la musique à bord. Très rapidement après la décélération jusqu'à la mise au neutre, il a remis les gaz pour effectuer un virage serré à bâbord. Il a coupé le moteur lorsqu'un bruit sourd provenant de la coque se fait entendre. C'est lors du virage que Mme Massey a été frappée par l'hélice. L'impact de la vague, la chute et la remise des gaz pour pouvoir faire le virage serré se sont produits presque de façon simultanée. Pour appuyer ses conclusions, il a produit des schémas illustrant les mouvements du bateau au moment des faits²³.

Selon lui, la chute serait attribuable à une méconnaissance des équipements spécifiques utilisés pour la création de la vague, une conduite inadéquate du bateau, caractérisée notamment par l'omission d'utiliser le rétroviseur, l'exécution d'un virage serré du même côté que les surfeurs ainsi que la position inappropriée des invités, qui n'étaient pas convenablement assis sur les banquettes du bateau.

Consommation d'alcool dans un contexte d'activités nautiques

La chimiste judiciaire du LSJML, Mme Roy, a livré un second témoignage visant à expliquer les effets de la consommation d'alcool dans le contexte d'activités nautiques. Il convient de préciser que son mandat n'était pas de se prononcer sur les effets précis de l'alcool chez le conducteur de l'embarcation ni chez Mme Massey. L'experte a souligné qu'il lui était impossible d'individualiser les effets pharmacologiques de l'alcool sur ces personnes en l'absence de données personnelles essentielles, telles que la tolérance individuelle, le métabolisme de l'éthanol et l'état d'hydratation. Elle a donc formulé une opinion à portée générale, fondée sur les données de la littérature scientifique.

Selon la revue de littérature²⁴ effectuée, la consommation d'alcool est un facteur reconnu d'augmentation du risque de décès lors d'activités nautiques. L'alcool altère les fonctions cognitives, notamment le jugement, la coordination motrice et le temps de réaction. Ces effets peuvent être exacerbés en milieu aquatique en raison de conditions environnementales propres à ce contexte, telles que la chaleur, le rayonnement solaire, le vent et les mouvements du bateau, qui contribuent à la déshydratation. Cette dernière peut à son tour potentialiser les effets de l'alcool dans l'organisme.

L'experte a également tenu à rectifier une croyance répandue dans le milieu nautique, selon laquelle les effets de l'alcool seraient multipliés par trois lorsqu'il est consommé à bord d'une embarcation, comparativement à une consommation terrestre. Elle a précisé qu'aucune donnée scientifique ne permet de soutenir une telle équivalence chiffrée. Si les effets de

²² La superposition des annotations fournies par les témoins et la divulgation de leur masse corporelle m'a permis de constater que la majorité des invités était positionnée à bâbord peu de temps avant la chute à l'eau de Mme Massey. Je fais référence à l'acétate récapitulative déposée en preuve sous la cote C-30.1.

²³ Document déposé en preuve sous la cote C-31.

²⁴ Les articles ont été déposés en preuve sous les cotes C-19.1 à C-19.4.

l'alcool peuvent effectivement être accrus sur l'eau, la règle dite du « 1 = 3 » ne repose sur aucun fondement scientifique rigoureux.

Je retiens donc que des boissons alcoolisées ont été consommées tant par les invités que par les conducteurs. À la lumière de la littérature soumise, je considère que la consommation d'alcool ne peut pas être exclue comme un facteur contributif.

Non-port du vêtement de flottaison individuelle (VFI)

M. Raynald Hawkins est un collaborateur régulier des enquêtes publiques portant sur des décès survenus dans un contexte aquatique ou nautique. Il agit en tant que représentant de la Société de sauvetage du Québec, un organisme sans but lucratif dont la mission est d'éduquer, de sensibiliser et d'intervenir afin de prévenir les noyades et les traumatismes associés aux activités aquatiques et nautiques au Québec. La Société de sauvetage du Québec élabore des normes de sécurité, offre de la formation et mène également des campagnes de sensibilisation visant à promouvoir une culture de prudence autour de l'eau.

M. Hawkins s'appuie sur des études canadiennes et québécoises²⁵ qui mettent en évidence les principaux facteurs contributifs aux noyades et autres accidents en milieu aquatique. Selon ces études, les deux facteurs les plus fréquemment présents dans les incidents nautiques sont, de façon prévalente, la consommation d'alcool et le non-port du VFI. D'autres facteurs sont également relevés, tels que l'incapacité à nager, la surestimation de ses capacités et la méconnaissance des consignes de sécurité, y compris les risques spécifiques liés à l'eau vive.

Les données recueillies indiquent que l'obligation du port du VFI constitue le facteur de protection le plus déterminant en matière de sécurité nautique. M. Hawkins rappelle la distinction entre le VFI, qui assure une flottabilité suffisante pour garder la personne à la surface, et le gilet de sauvetage, conçu pour retourner automatiquement une personne inconsciente sur le dos et maintenir sa tête hors de l'eau. L'embarcation utilisée par M. Cyr et M. Côté était équipée de 14 VFI rouges, jugés encombrants et peu confortables, ce qui pouvait décourager leur port, notamment dans le cadre d'activités ou de sports nautiques. M. Hawkins souligne néanmoins qu'il existe aujourd'hui plusieurs types de dispositifs de flottaison beaucoup plus adaptés à ces usages, comme les vestes de flottaison gonflables réutilisables, prisées notamment par les plaisanciers et les adeptes de la voile pour leur compacité et leur confort.

Bien qu'il n'ait pas été possible d'établir de manière empirique que le port du VFI aurait permis d'éviter le contact avec l'hélice, il demeure raisonnable de supposer qu'un dispositif de flottaison, particulièrement un modèle bien ajusté et adapté à l'activité en cause, aurait pu contribuer à prévenir l'événement ou, à tout le moins, à en atténuer les conséquences. Le port du VFI aurait pu accroître la flottabilité de Mme Massey, ce qui aurait possiblement modifié sa trajectoire dans l'eau et ainsi la faire dévier de la coque, réduisant le risque d'être happée par l'hélice.

Surveillance des cours d'eau navigables, dont la rivière Richelieu

Avant d'aborder la question de la surveillance des cours d'eau, dont la rivière Richelieu, par les patrouilles nautiques, il est utile de comprendre le cadre légal qui confie cette responsabilité aux services policiers, ainsi que la formation spécialisée offerte par l'ENPQ en matière d'interventions nautiques.

²⁵ Les documents au soutien du témoignage de M. Hawkins ont été déposés en preuve sous les cotes C-35.1 à C-35.4.

Au Québec, la *Loi sur la police* (RLRQ, c. P-13.1) établit que chaque municipalité locale doit être desservie par un corps de police compétent sur son territoire. L'Annexe G de cette dernière énumère les services policiers que doivent fournir les corps de police municipaux et la Sûreté du Québec (SQ), selon les niveaux établis à l'article 70 de la Loi. Ainsi, les corps de police sont habilités à intervenir sur les plans d'eau navigables pour assurer la sécurité, prévenir les infractions et faire respecter les lois en vigueur. La section où est survenu le décès était sous la responsabilité de la RIPRSL.

La formation en patrouille nautique offerte par l'ENPQ n'est pas obligatoire. Elle est généralement suivie par des patrouilleurs désignés par leur service de police pour intégrer une patrouille nautique. Cette formation se déroule sur une période de 8 jours et est divisée en deux blocs distincts. Le bloc 1, formation théorique (trois jours en ligne), couvre les aspects légaux et réglementaires liés à la navigation et à la sécurité nautique. Un avocat du Directeur des poursuites criminelles et pénales (DPCP) affecté au Bureau des affaires pénales (BAP), accompagné de M. Tellier pour les aspects plus techniques, présente les principaux articles de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Le bloc 2 est axé sur la mise en pratique des connaissances acquises et dure cinq jours. Les participants sont formés à la conduite sécuritaire d'embarcations, aux techniques d'intervention sur l'eau et à la rédaction de rapports d'incident conformes aux normes en vigueur. La formation privilégie une approche interactive, avec des simulations et des mises en situation réalistes, afin de renforcer les compétences opérationnelles des policiers en milieu nautique.

- **Patrouilles nautiques**

M. Nicolas Voyer, policier et coordonnateur nautique à la SQ, a rappelé que celle-ci assure la surveillance d'environ 511 plans d'eau à l'échelle du Québec, grâce à l'affectation de 232 patrouilleurs nautiques répartis sur 80 embarcations, principalement déployées sur le fleuve Saint-Laurent. Toutefois, il a précisé que la rivière Richelieu, où s'est produit l'accident, ne relève pas de sa juridiction, mais de celle de la RIPRSL²⁶. M. Voyer s'illustre par son engagement en matière de sécurité nautique. Il s'est penché sur les risques associés à la navigation assis à la proue (*bow riding*), une pratique à la hausse, et en a fait un axe prioritaire d'intervention. Il a préparé une revue de différents articles²⁷ pour les fins de la présente enquête. Il diffuse des messages de sensibilisation à l'interne et à l'externe, dont des activités de prévention dans les marinas. Il souligne son ouverture à collaborer à des activités conjointes avec d'autres patrouilles nautiques, dont celle de la RIPRSL. Il s'inquiète par ailleurs de la banalisation de l'alcool à bord des embarcations.

Du côté de la RIPRSL, M. Jean-François Dufresne, patrouilleur nautique, a livré un bilan préoccupant de la saison 2023, marquée par une couverture insuffisante : deux des six patrouilleurs ayant quitté l'escouade, plus de 172 heures n'ont pas été patrouillées comme prévu. Il a suggéré d'allonger la saison de surveillance au-delà du 9 septembre, au moins les fins de semaine jusqu'à la mi-octobre et de dispenser une formation pré-saison aux patrouilleurs nautiques. J'ai cependant constaté que, bien que formés à l'ENPQ et habilités à faire respecter la *Loi 2001 sur la marine marchande du Canada*, le *Code criminel* et les règlements municipaux, les patrouilleurs entendus limitaient leur intervention au seul contrôle de la présence des équipements requis comme un nombre suffisant de VFI ou de gilet de sauvetage. Leur compréhension des articles clés du *Règlement sur les petits bâtiments*, en l'occurrence la portée des articles 201, 1005 et 1007, semblait être limitée. De plus, j'ai senti un certain malaise à intervenir face à certains comportements à risque.

²⁶ La carte illustrant les limites administratives de la SQ a été déposée sous la cote C-21.

²⁷ La documentation en lien avec la navigation à la proue (*bow riding*) a été déposée en preuve sous les cotes C-26.1 à C 26.6.

- **Constats d'infraction**

Une tendance semblait indiquer une faible intervention des patrouilleurs nautiques face aux comportements dangereux. J'ai donc souhaité connaître l'implication du DPCP, notamment en ce qui concerne le nombre d'infractions retenues ainsi que son rôle dans la formation des patrouilleurs nautiques.

J'ai entendu Me Élise Clavet, procureure affectée au BAP, notamment chargée d'évaluer la recevabilité des dossiers en matière de navigation de plaisance. Les constats d'infraction visent principalement les contrevenants aux articles 201, 1005 et 1107 du *Règlement sur les petits bâtiments*. Toutefois, dans les faits, très peu ont été signifiés en 2022, 2023 et 2024 pour ces articles²⁸. La compilation fait état de 32 constats d'infraction en 2022, 34 en 2023 et 19 en 2024. Ce faible nombre peut s'expliquer notamment par la complexité des preuves requises et par l'insuffisance de la documentation dans les dossiers transmis aux procureurs, ce qui limite considérablement les possibilités de poursuite.

En complément de la formation à l'ENPQ, le DPCP a élaboré, en collaboration avec le BSN, une nouvelle formation à l'intention des membres déjà formés au sein des patrouilles nautiques (*Patrouille nautique 2*). Cette formation vise à renforcer les compétences des patrouilleurs ayant déjà complété la formation initiale, en approfondissant leurs connaissances juridiques et opérationnelles, particulièrement en ce qui concerne la qualité de la preuve et la rigueur requise pour soutenir d'éventuelles poursuites. Ce perfectionnement reflète une volonté d'améliorer la capacité des équipes en place à intervenir efficacement et à documenter adéquatement les infractions constatées sur les cours d'eau. Grâce à cette formation spécialisée, les services de police de certaines municipalités, notamment ceux de Trois-Rivières et de Gatineau, ont pu développer des patrouilles nautiques dont les agents sont mieux préparés à intervenir efficacement sur l'eau et à documenter les infractions de manière conforme aux exigences du DPCP.

- **La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) et les Escadrilles canadiennes de plaisance (ECP)**

La GCAC joue un rôle essentiel en matière de prévention et de sensibilisation à la sécurité nautique sur les cours d'eau, bien qu'elle ne détienne aucun pouvoir d'application de la Loi. Composée exclusivement de bénévoles, cette organisation œuvre notamment à travers des activités de prévention, telles que les blitz d'information concernant les équipements de sécurité obligatoires à bord des embarcations de plaisance. Lors de l'enquête, j'ai entendu M. Steve Paradis qui lors de l'événement agissait à titre de commandant de l'unité 16. Il a précisé que la zone où est survenu l'accident est effectivement patrouillée par l'unité 16 qui compte entre 24 et 28 membres et qui sont en action selon un horaire régulier de mai à la mi-octobre, du jeudi au dimanche entre 13 h et 18 h. J'ai constaté que cette unité effectue une surveillance en lien avec son mandat qui vise essentiellement la conformité des équipements requis pour une embarcation. Dans les faits, la RIPRSL semble viser des interventions similaires, ce qui entraîne un chevauchement des missions.

Les ECP, organismes sans but lucratif issus d'un mouvement d'origine américaine, se consacrent à la formation et à la transmission de connaissances. Au Québec, les ECP sont structurées en trois districts et n'effectuent pas de patrouille active sur l'eau. Elles se spécialisent plutôt dans la formation théorique d'une durée de 8 à 10 heures pour

²⁸ Document déposé en preuve sous la cote C-34.

notamment préparer les plaisanciers à l'examen menant à la CCEP. Les enseignements couvrent les 257 énoncés obligatoires de TC, mais vont généralement au-delà des exigences minimales. Les ECP mènent également des visites de courtoisie dans les marinas exclusivement à terre afin de sensibiliser les plaisanciers et leur transmettre des conseils pratiques de sécurité. Ensemble, bien que n'ayant aucun pouvoir d'application de la Loi, la GCAC et les ECP contribuent activement à une culture de prévention sur les plans d'eau, par des approches complémentaires aux patrouilles nautiques.

4.3 Pistes de solution discutées et retenues, par sujet, en lien avec les facteurs contributifs

Plusieurs enjeux ont contribué à compromettre la sécurité sur la rivière Richelieu et ont conduit au décès de Mme Massey. Parmi eux figurent la méconnaissance des règles de sécurité nautique, une absence d'encadrement de l'activité de wakesurf, les défis persistants liés à la surveillance efficace des plans d'eau et la consommation d'alcool en navigation de plaisance.

Face à ces constats, il m'est apparu essentiel de proposer des pistes concrètes d'amélioration, directement en lien avec les thématiques principales dégagées au fil de l'enquête. Certaines de ces pistes ont été suggérées par les parties concernées et discutées publiquement avec les organismes impliqués. Dans tous les cas, j'ai retenu celles qui m'apparaissent les plus prometteuses et les plus susceptibles d'avoir un impact réel sur la sécurité nautique.

À la fin de chaque section, j'ai présenté les pistes de solution discutées et retenues, qui servent de fondement à mes recommandations.

Connaissance des règles de sécurité nautique : vers une possible réglementation renforcée et une sensibilisation accrue

Lors de son témoignage, M. Tellier a exposé les démarches envisageables pour interpeller le BSN et TC, dans le but de les sensibiliser aux préoccupations soulevées par la présente enquête. Je retiens que, bien que des outils de sensibilisation comme le *Guide de sécurité nautique*²⁹ soient disponibles, leur diffusion et leur notoriété demeurent limitées auprès du grand public et des adeptes d'activités nautiques. Ayant suivi l'ensemble des travaux de l'enquête, M. Tellier a mis en lumière le fait que certains comportements à risque sont déjà visés par la réglementation en vigueur, par exemple, le fait de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes, ou encore la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité de ses passagers. Or, ces obligations réglementaires semblent peu connues ou mal comprises au sein de la communauté de la navigation de plaisance ainsi que par certains patrouilleurs nautiques. Dans ce contexte, il serait pertinent, dans un premier temps, d'informer formellement le BSN de la situation constatée sur le terrain. Cette démarche de sensibilisation pourrait ensuite ouvrir la voie à l'élaboration de mesures de prévention accrues, voire, à plus long terme, à des ajustements réglementaires ciblés.

Pour signaler une problématique au BSN et, ultimement, à TC, il est essentiel de suivre le processus normatif établi, lequel peut mener à des modifications notamment d'ordre législatif ou réglementaire. Ainsi, pour toute recommandation officielle en matière de réglementation ou autres, la porte d'entrée demeure le CCRNP de TC au Québec. Ce conseil constitue une

²⁹ Document déposé en preuve sous la cote C-18.1.

instance clé pour aborder les enjeux réglementaires et soumettre des propositions sous forme de recommandations à l'instance fédérale supérieure. Une fois entérinées par les membres du CCRNP, les recommandations peuvent être transmises par le gestionnaire du BSN au CCMC à Ottawa, qui joue un rôle déterminant dans le processus d'amendement des règlements fédéraux et les politiques en sécurité nautique.

M. Tellier souligne que certaines réflexions sont en cours, notamment en ce qui concerne le port obligatoire du VFI, un enjeu faisant l'objet de projets de recherche menés par TC et présentés au CCMC³⁰. En 2024, TC a lancé une consultation publique à l'échelle nationale visant à recueillir les avis des Canadiens sur l'obligation du port du VFI pour les plaisanciers. Bien que la consultation soit désormais close, les résultats sont en cours d'analyse et pourraient influencer les futures politiques de sécurité nautique au Canada. Comme le sujet est à l'étude, je n'ai pas jugé utile d'adresser une recommandation. Une éventuelle modification à l'examen à la délivrance de la CCEP pourrait inclure des questions spécifiques sur les points d'intérêt de la présente enquête, soit le fait de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes, ou encore la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord. Il serait également envisageable de mettre une limite pour la validité de la CCEP, ce qui permettrait une mise à niveau des connaissances périodiquement.

Ainsi, les recommandations [R-12], [R-13] et [R-14] ont été adressées au CCRNP.

En complément, plusieurs organismes ont entrepris des initiatives de sensibilisation grand public visant à promouvoir la sécurité nautique.

La Société de sauvetage du Québec est déjà engagée dans des campagnes de prévention concernant la consommation d'alcool et le port du VFI. M. Hawkins a exprimé son soutien à l'idée de diffuser un message spécifique sur l'importance de ne jamais naviguer assis à la proue (*bow riding*).

La RIPRSL, par l'entremise du capitaine M. Dominic Choquette, s'est dit favorable à organiser annuellement une activité de sensibilisation à la Marina de Chambly. De plus, une communication adressée au grand public visant la sécurité nautique et concernant les points d'intérêt de la présente enquête, soit les dangers de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes, la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord et la consommation d'alcool pourrait être publiée sur le site Web et les médias sociaux de la RIPRSL dès 2025.

Les organismes bénévoles, tels que la GCAC et les ECP m'ont fait valoir des pistes intéressantes de solution. La GCAC (unité 16) se dit favorable à ajuster ses messages de prévention lors de ses interventions sur la rivière Richelieu rappelant les dangers de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes et la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord. Pour les ECP, j'ai entendu M. Bernard Nadeau, qui y œuvre depuis 40 ans dans le district de la Montérégie. Il se distingue par son engagement à sensibiliser les plaisanciers aux principaux risques liés à la navigation, notamment le fait de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors du remorquage de personnes, la consommation d'alcool, ainsi

³⁰ Document du 14 novembre 2024 intitulé Port obligatoire de vêtements de flottaison individuels ou de gilets de sauvetage : Le point sur le projet et la consultation) qui se trouve à la pièce déposée en preuve sous C-33.

que la méconnaissance des responsabilités légales de l'opérateur d'embarcation, lequel assume, en tant que capitaine, l'entière responsabilité de la sécurité des personnes à bord. Il précise que les trois districts québécois ne dispensent pas les mêmes enseignements, ce qui justifie, selon lui, la nécessité d'uniformiser le message de prévention. À cette fin, les responsables des trois districts et le Bureau national des ECP pourraient s'assurer d'intégrer, dans leurs formations et leurs interventions, des rappels cohérents et systématiques portant sur ces enjeux fondamentaux de sécurité nautique.

Le président, administrateur et actionnaire majoritaire de la Marina de Chambly a exprimé, par déclaration assermentée³¹, sa volonté de collaborer activement à l'amélioration de la sécurité nautique. Il a notamment manifesté son intérêt à participer à des blitz de sensibilisation menés par la GCAC et les ECP. Il s'est également engagé à installer, en 2025, un panneau de sensibilisation extérieur rappelant les principales consignes de sécurité nautique. À cette fin, il prévoit communiquer avec Nautisme Québec et/ou la Société de sauvetage du Québec afin d'assurer l'adéquation du message ou pour se procurer un panneau déjà existant auprès de ces organismes.

Ainsi, les recommandations [R-2] et [R-5] ont été adressées à la RIPRSL, les recommandations [R-6] à [R-9] à la Marina de Chambly, la recommandation [R-10] à la Société de sauvetage du Québec, les recommandations [R-24] et [R-25] aux ECP et la recommandation [R-26] à la GCAC.

Wakesurf au Québec : vers une culture de la sécurité à construire avec l'industrie

Nautisme Québec, un organisme à but non lucratif, représente depuis 1996 l'industrie du nautisme et de la plaisance à l'échelle de la province. Il joue un rôle central dans la structuration et la représentation du secteur, tant au niveau provincial que national. Il regroupe aujourd'hui plus de 150 entreprises œuvrant dans le domaine nautique, incluant des marinas, des manufacturiers, des concessionnaires, des entreprises de services, des écoles de navigation ainsi que des associations et des administrations locales et régionales. À travers ces différentes plateformes commerciales, Nautisme Québec rassemble et mobilise une communauté active de près de 20 000 plaisanciers.

L'organisme soutient ses membres dans cinq sphères d'activités stratégiques, dont l'une est consacrée à la sécurité nautique. Cet engagement s'illustre notamment à travers la campagne *Suivez la vague* ou la mise en place de la Semaine québécoise de la sécurité nautique. En quelques mots, *Suivez la vague* déploie divers outils de sensibilisation visant à promouvoir les comportements sécuritaires sur les plans d'eau, tels que des capsules vidéo, des brochures ou des panneaux de sensibilisation extérieurs destinés aux marinas, municipalités ou autres. L'organisme participe également à plusieurs comités consultatifs, tant fédéraux que provinciaux, incluant le Comité permanent sur la navigation de plaisance du CCMC, le CCRNP et le Comité de concertation sur la navigation Québec (CCN), renforçant ainsi sa contribution à l'élaboration et à la mise en œuvre des politiques de sécurité nautique au Québec.

Dans le cadre de la présente enquête, Nautisme Québec a obtenu le statut de personne intéressée et a pris part de manière active et soutenue aux travaux. La directrice générale, Mme Josée Côté, accompagnée d'un membre du conseil d'administration, M. Michel Soucy, s'est personnellement investie dans les démarches en cours. Ensemble, ils ont présenté plusieurs pistes de solution concrètes destinées à améliorer la sécurité nautique, positionnant ainsi l'industrie comme un acteur clé dans cette démarche collective de

³¹ Document déposé en preuve sous la cote C-36.

prévention. La présentation PowerPoint³² soumise par l'organisme met en lumière un ensemble de mesures structurantes pour lesquelles Nautisme Québec agit comme catalyseur, en mobilisant les divers intervenants du milieu.

Avant de présenter les recommandations formulées par Nautisme Québec, M. Soucy, ancien professionnel de ski nautique, a tenu à revenir sur certains facteurs contributifs au drame survenu, en les regroupant autour de deux axes principaux : l'association de l'événement au contexte d'une activité ou d'un sport nautique et l'association de l'événement à la navigation de plaisance. Selon lui, la conduite de bateaux spécialisés, tels que ceux utilisés pour le wakesurf, exige des compétences particulières.

Mme Côté rappelle que Nautisme Québec a manifesté son intention de préciser le message de prévention lors de l'achat d'un bateau neuf, usagé ou en courtage auprès d'un concessionnaire ou d'un courtier. Pour donner les renseignements justes aux acheteurs, les concessionnaires ou courtiers doivent bénéficier de consignes concernant le pilotage et les spécificités sur la pratique du wakesurf. Les marchands devraient avoir la responsabilité d'offrir un accompagnement initial personnalisé adapté à l'usage prévu de l'embarcation. Pour les acquisitions hors circuit commercial, l'acheteur qui aura à piloter le bateau pourrait se faire offrir des propositions de cours pratiques individualisés, axés sur les caractéristiques techniques de l'embarcation et les risques propres à l'activité envisagée. Cette approche viserait à tendre à l'acquisition par les nouveaux propriétaires des compétences nécessaires avant de prendre la barre. Ainsi, Nautisme Québec propose la mise en place d'un système de certification structuré qui s'appuie sur un accompagnement personnalisé des usagers. Il suggère notamment que tout acheteur de bateau, qu'il s'agisse d'un achat auprès d'un concessionnaire ou d'un bateau de seconde main, bénéficie de consignes concernant le pilotage et les spécificités sur la pratique du wakesurf. Le matériel de formation et de sensibilisation spécifiquement destiné à ses membres corporatifs devrait inclure, au minimum, un guide pratique, une liste de vérification adaptée à la pratique du wakesurf ainsi qu'une ou plusieurs capsules d'information à remettre systématiquement aux clients lors de l'achat ou de la livraison d'une embarcation.

Ce processus pourrait également s'étendre aux plaisanciers, mais cette fois par un code d'éthique. Nautisme Québec a souligné qu'il pourrait également développer un code d'éthique sectoriel, incluant un ensemble de recommandations précises relatives à la sécurité, à l'environnement et au respect des autres usagers. Il pourrait inciter ses membres à y adhérer lors d'activités de sensibilisation ou au moment de leur adhésion à l'organisme.

En complément de l'offre, Nautisme Québec pourrait compiler et diffuser, sur une page dédiée de son site Web, les cours actuellement offerts notamment pour la pratique du wakesurf incluant le pilotage de ce type d'embarcations, en s'assurant que cette liste de cours soit mise à jour au moins une fois par année.

Le matériel de sensibilisation déjà existant pourrait, tout comme le nouveau matériel de formation et de sensibilisation, aborder les points d'intérêt de la présente enquête, soit les dangers de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes, la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord et la consommation d'alcool. Ce matériel serait à utilisation multiple et viserait les membres et les non-membres. Dans cette foulée, Nautisme Québec pourrait faire la promotion auprès des marinas de panneaux de sensibilisation extérieurs rappelant les consignes de sécurité.

³² Document déposé en preuve sous la cote C-39.

M. Soucy souligne la disparition de la Fédération québécoise de ski nautique, une absence qui contraste avec la situation ailleurs au Canada, où des fédérations provinciales assurent un encadrement en matière de sécurité nautique. Le vide laissé au Québec a été partiellement comblé par *Water Ski and Wakeboard Canada* qui a pris l'initiative de développer du matériel pédagogique visant à promouvoir une pratique sécuritaire des activités nautiques. Dans cette optique, il serait opportun que Nautisme Québec explore la possibilité de conclure une entente avec cet organisme national afin d'avoir accès à ce matériel et d'en assurer une diffusion élargie auprès des intervenants nautiques québécois.

Les recommandations formulées par Nautisme Québec m'ont semblé particulièrement pertinentes et bien adaptées aux enjeux soulevés par cette enquête. Elles se distinguent par leur caractère novateur, en ciblant à la fois les entreprises et les adeptes de sports nautiques émergents, tels que le wakesurf. Ces propositions répondent concrètement aux lacunes observées sur le terrain, notamment en matière d'aptitudes spécifiques pour piloter une embarcation destinée à la pratique du wakesurf. Elles ont trouvé un écho favorable de ma part et je les ai accueillies avec beaucoup d'intérêt. Je retiens également que Nautisme Québec a besoin d'un financement suffisant pour réaliser l'ensemble de ces actions.

Ainsi, les recommandations [R-15] à [R-21] ont été adressées à Nautisme Québec.

Sécurité nautique sur la rivière Richelieu : vers une mise en œuvre et une coordination des pratiques policières pour des interventions nautiques plus efficaces

Au Québec, la TTPRNP constitue un forum unique en son genre. Créée conjointement par les organismes d'application de la réglementation provinciale et le BSN de TC, cette table vise à fournir un mécanisme structuré d'information, de consultation et de rétroaction. Elle permet également de développer et de maintenir des partenariats autour des enjeux liés à la navigation de plaisance. Elle est composée de représentants de corps de police, du DPCP et de ceux du BSN. La TTPRNP remplit une triple fonction : informative, consultative et opérationnelle. Elle facilite les échanges entre les agents chargés de l'application des lois en matière de sécurité nautique et favorise une meilleure coordination entre les entités responsables de la mise en œuvre d'une réglementation efficace. Ses objectifs spécifiques incluent le réseautage entre les agents d'exécution et le partage d'information relative à la réglementation ainsi que la formulation de recommandations concertées, transmises sous forme de rapports, mémoires ou comptes rendus aux autorités compétentes, à condition qu'elles soient officiellement appuyées par leurs membres. Il serait pertinent de soumettre à la TTPRNP les sujets et les points d'intérêt de la présente enquête, soit le fait de s'asseoir de façon inappropriée à la proue en mouvement, l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes, la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est également responsable de la sécurité des personnes et la consommation d'alcool à bord.

Ainsi, la recommandation [R-11] a été adressée à la TTPRNP.

Lors du témoignage de M. Choquette de la RIPRSL, j'ai discuté de possibles pistes de recommandation. Faisant un pont avec le témoignage de la représentante du DPCP, j'ai vérifié si les membres de l'escouade nautique pourraient être inscrits prochainement au cours *Patrouille nautique 2*, offert conjointement par le BSN et le DPCP. Cette formation pourrait être en sus de celle de l'ENPQ que la RIPRSL fait suivre à ses nouvelles recrues. J'ai exploré avec la RIPRSL la possibilité qu'elle organise annuellement une activité de sensibilisation à la sécurité nautique à la Marina de Chambly, en lien avec les

problématiques soulevées par la présente enquête. J'ai souligné que la RIPRSL aurait avantage à participer régulièrement à la TTPRNP afin de favoriser la coordination et l'échange de bonnes pratiques entre les différents corps policiers. Enfin, j'ai suggéré que les patrouilleurs nautiques de la RIPRSL prennent part, annuellement, à une activité pratique d'intervention en collaboration avec l'escouade nautique de la SQ. Ces propositions ont été accueillies favorablement par M. Choquette.

Ainsi, les recommandations [R-1], [R-3] et [R-4] ont été adressées à la RIPRSL.

Consommation d'alcool sur l'eau : vers une réflexion de la Direction nationale de la santé publique (DNSP)

À ce jour, ni le MTMD, ni le MSP, ni la RACJ et ni la Direction de la sécurité dans le loisir et le sport du MEQ ne se considèrent compétents pour se prononcer sur la consommation d'alcool à bord des embarcations de plaisance. Aucun ministère ne se sent le porteur de ballon. En l'absence de directives claires, j'ai entrepris des démarches exploratoires auprès du ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), plus précisément auprès de la Direction nationale de santé publique (DNSP) afin d'explorer l'opportunité d'aborder cette problématique sous l'angle de la prévention.

Dans le cadre de l'enquête publique, la DNSP a été interpellée et a répondu à certaines questions³³ concernant son éventuelle implication dans la régulation de la consommation d'alcool à bord des embarcations de plaisance. La DNSP a rappelé que son mandat comprend la prévention, la promotion, la protection et la surveillance de la santé, des éléments essentiels au développement de la société québécoise. Il en ressort que la prévention constitue un levier important pour réduire les coûts associés aux conséquences, létales ou non, des traumatismes. Par ailleurs, la DNSP assure une surveillance continue de l'évolution des enjeux de la DNSP afin de pouvoir conseiller le gouvernement de manière éclairée. Il est fréquent que cette responsabilité soit exercée en collaboration avec d'autres ministères et organismes.

La problématique des traumatismes liés à la consommation d'alcool chez les personnes à bord d'embarcations, dans le cadre d'activités nautiques au Québec, pourrait faire l'objet d'un appui de la part de la DNSP. À cet égard, la DNSP, en collaboration avec d'autres partenaires, pourrait contribuer à documenter cette problématique de manière plus approfondie, ce qui lui permettrait de mieux se positionner sur cet enjeu. À ce jour, aucune démarche structurée n'a été entreprise à ce sujet. Toutefois, la DNSP se dit ouverte à travailler de concert avec les parties prenantes concernées sur l'ensemble des aspects liés à la sécurité, incluant la question de l'alcool. Étant donné que les autres partenaires potentiels, notamment le MTMD, la RACJ, le MSP ainsi que le MEQ ne semblent pas assumer de responsabilité claire à l'égard de ce dossier, il conviendrait que la DNSP les interpelle afin de favoriser une action concertée.

C'est ainsi que les recommandations [R-22] et [R-23] ont été faites au MSSS.

³³ Courriel de la DNSP déposé en preuve sous la cote C-38.3.

CONCLUSION

Mme Sarah Massey est décédée des conséquences d'un traumatisme infligé par l'hélice d'un bateau, après être tombée de l'embarcation dans l'eau.

Il s'agit d'un décès accidentel.

Les activités nautiques, bien qu'appréciées pour leur dimension récréative, comportent des risques lorsque certaines règles de sécurité sont méconnues ou négligées. Deux enjeux ressortent particulièrement : des connaissances sous-optimales quant à la conduite sécuritaire d'un bateau de wakesurf et des comportements à risque, tels que l'absence de vigie pour les adeptes de surf nautique, le fait de naviguer assis à la proue (*bow riding*) ainsi que la consommation d'alcool à bord. Afin de prévenir la répétition d'événements semblables à celui ayant fait l'objet de la présente enquête, une série de recommandations est formulée en vue de renforcer la sécurité nautique par une action concertée des différents acteurs concernés.

Il est notamment proposé que la RIPRSL consolide la formation de sa patrouille nautique, participe activement à la TTPRNP et mène chaque année des actions de sensibilisation en partenariat avec la Marina de Chambly. Par ailleurs, il est recommandé que le CCRNP aborde de manière récurrente les principaux enjeux de sécurité identifiés par la présente enquête et soumette au palier fédéral des propositions d'amélioration. Nautisme Québec est invité à jouer un rôle de premier plan en mettant en place un processus d'accréditation pour les entreprises du secteur, en diffusant une liste à jour des formations offertes, en bonifiant son matériel pédagogique et en encourageant les marinas à adopter des outils de sensibilisation éprouvés. Le développement d'un code d'éthique pour les plaisanciers et sa promotion auprès des membres pourrait également contribuer à instaurer une culture de sécurité. Par ailleurs, une entente avec *Water Ski and Wakeboard Canada* permettrait d'accroître l'accès à du matériel spécialisé déjà en place. D'un point de vue de la DNSP, la documentation des traumatismes liés à la consommation d'alcool à bord des embarcations de plaisance et la mobilisation des ministères et organismes partenaires autour de cette problématique sont également suggérées. D'autres acteurs ont également été interpellés par des recommandations spécifiques, notamment quant à l'intégration dans leurs activités de formation et leurs interventions, de rappels clairs sur les dangers de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes, la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord et la consommation d'alcool.

RECOMMANDATIONS

Je recommande que la **Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent (RIPRSL)** :

- [R-1] S'assure que les membres de sa patrouille nautique suivent le nouveau cours, *Patrouille nautique 2*, dispensé conjointement par le Bureau de la sécurité nautique (BSN) de Transports Canada (TC) et par le Directeur des poursuites criminelles et pénales (DPCP) à partir de 2026;
- [R-2] Fasse au moins une activité de sensibilisation annuellement concernant la sécurité nautique en lien avec les points d'intérêt de la présente enquête, soit les dangers de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes, ou encore la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord et la consommation d'alcool, le tout en collaboration avec la Marina de Chambly;
- [R-3] Participe annuellement aux réunions de la Table de travail provinciale sur la réglementation de la navigation de plaisance (TTPRNP);
- [R-4] S'assure que les membres de sa patrouille nautique réalisent annuellement une activité pratique d'intervention concernant la sécurité nautique avec la patrouille nautique de la Sûreté du Québec (SQ);
- [R-5] Ajoute une communication adressée au grand public visant la sécurité nautique concernant les points d'intérêt de la présente enquête, soit les dangers de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes, ou encore la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord et la consommation d'alcool sur le site Web et les réseaux sociaux du service de police, de façon récurrente à partir de 2025.

Je recommande que la **Marina de Chambly** :

- [R-6] Collabore aux blitz de sensibilisation organisés par la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), dont fait partie l'unité 16, et les Escadrilles canadiennes de plaisance (ECP);
- [R-7] Communique avec Nautisme Québec et la Société de sauvetage du Québec afin de valider le contenu du message de sécurité des panneaux de sensibilisation extérieurs ou pour se procurer ces panneaux déjà existants auprès de Nautisme Québec;
- [R-8] Installe des panneaux de sensibilisation extérieurs sur le site de la marina;
- [R-9] Participe, en collaboration avec la Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent (RIPRSL), à l'organisation d'une journée de sensibilisation concernant la sécurité nautique.

Je recommande que la **Société de sauvetage du Québec** :

[R-10] Inclut à ses campagnes de sensibilisation un message rappelant les dangers de naviguer assis à la proue (*bow riding*).

Je recommande que la **Table de travail provinciale sur la réglementation de la navigation de plaisance (TTPRNP)** :

[R-11] Mette à l'ordre du jour de ses réunions, de façon récurrente, les points d'intérêt de la présente enquête, soit les dangers de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes ainsi que la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord et de la consommation d'alcool.

Je recommande que le **Conseil consultatif régional sur la navigation de plaisance (CCRNP)** :

[R-12] Mette à l'ordre du jour de ses réunions, de façon récurrente, les points d'intérêt de la présente enquête, soit les dangers de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes ainsi que la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord;

[R-13] Soumette une proposition au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de modifier l'examen pour l'obtention de la carte de compétence d'embarcation de plaisance (CCEP) délivrée par Transports Canada, en y ajoutant des questions spécifiques concernant les points d'intérêt de la présente enquête, soit le fait qu'il ne faut jamais naviguer assis à la proue (*bow riding*), qu'il faut toujours avoir une vigie lorsqu'on tient des activités nautiques, comme le remorquage de personnes, et insister sur le rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord;

[R-14] Soumette au Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) de mettre une limite pour la validité de la carte de compétence d'embarcation de plaisance (CCEP) ce qui permettrait une mise à niveau des connaissances périodiquement.

Je recommande que **Nautisme Québec** :

[R-15] Développe un processus d'accréditation destiné aux concessionnaires nautiques et aux entreprises de service;

[R-16] Compile et diffuse, sur une page dédiée de son site Web, les cours actuellement offerts sur le wakesurf et le pilotage d'embarcations, en s'assurant que cette liste soit mise à jour au moins une fois par année;

[R-17] Bonifie l'ancien et le nouveau matériel de formation et de sensibilisation en y ajoutant des sujets d'intérêt de la présente enquête, soit les dangers de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie pour leurs membres lors de certaines activités comme le remorquage de personnes ainsi que la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord et la consommation d'alcool;

- [R-18] Fasse la promotion auprès des marinas des panneaux de sensibilisation extérieurs;
- [R-19] Développe et diffuse un code d'éthique pour les plaisanciers;
- [R-20] Incite ses membres à y adhérer lors d'activités de sensibilisation ou au moment de leur adhésion à Nautisme Québec;
- [R-21] Conclue une entente avec *Water Ski and Wakeboard Canada* afin d'avoir accès à leur matériel de sécurité nautique pour fin de diffusion élargie auprès des intervenants nautiques québécois.

Je recommande que le **ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), de qui relève la Direction nationale de santé publique (DNSP)** :

- [R-22] Documente la problématique des traumatismes associés à la consommation d'alcool à bord des embarcations de plaisance;
- [R-23] Cible les ministères et organismes partenaires afin de les faire participer à la réflexion.

Je recommande que les **Escadrilles canadiennes de plaisance (ECP), dont font partie les escadrilles des trois districts du Québec** :

- [R-24] Intègrent systématiquement dans ses formations des rappels clairs sur les dangers de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes, la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord et la consommation d'alcool;
- [R-25] Intègrent systématiquement dans ses interventions des rappels clairs aux plaisanciers sur les dangers de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes, la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord et la consommation d'alcool.

Je recommande que la **Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), dont fait partie l'unité 16** :

- [R-26] Intègre systématiquement dans ses interventions des rappels clairs aux plaisanciers sur les dangers de naviguer assis à la proue (*bow riding*), l'absence de vigie lors de certaines activités comme le remorquage de personnes ainsi que la méconnaissance du rôle de l'opérateur d'embarcation, qui, en tant que capitaine, est légalement responsable de la sécurité des personnes à bord et la consommation d'alcool.

Québec, le 12 juin 2025.



Me Andrée Kronström, coroner

ANNEXE I

LA PROCÉDURE

Le 27 mai 2024, le coroner en chef, Me Reno Bernier, rendait une ordonnance d'enquête relativement au décès de Mme Sarah Massey, survenu le 16 septembre 2023. J'ai été désignée pour présider cette enquête.

Les audiences publiques de la présente enquête ont duré neuf journées et se sont déroulées au point de service du palais de justice de Longueuil aux dates suivantes :

- 13 au 16 janvier 2025
- 21 au 23 janvier 2025
- 12 au 13 février 2025

J'ai été assistée tout au long de ces journées d'audition par la procureure aux enquêtes publiques du Bureau du coroner, Me Émilie Fay-Carlos.

Dès le début de l'enquête, j'ai reconnu comme personnes intéressées celles qui m'en avaient fait la demande. Il s'agit de :

- La famille de Mme Sarah Massey, représentée par M. Luc Massey.
- Nautisme Québec, principalement représenté par Mme Josée Côté, directrice générale et, en son absence, M. Michel Soucy, membre du conseil d'administration.

Trente-huit témoins ont été entendus et cent-quatorze pièces ont été déposées.

Au cours de l'enquête, j'ai émis les ordonnances suivantes :

- Ordonnance de non-divulgence et de non-publication sur les pièces marquées d'un astérisque, valide pour une durée de 100 ans;
- Ordonnance visant l'interdiction de prendre des photographies, des captures d'écran, de procéder à un enregistrement audio et/ou vidéo et de diffuser en direct ou en différé l'audience à l'exception de la déclaration d'ouverture;
- Ordonnance d'exclusion des témoins factuels;
- Ordonnance de non-divulgence et de non-publication sur une partie du témoignage de Mme Cynthia Roy concernant une substance mentionnée au rapport d'analyse toxicologique;
- Ordonnance de non-divulgence et de non-publication concernant le poids des passagers du bateau, divulgué lors de leur témoignage.

Lors de la dernière journée d'audience, soit le 13 février 2025, les personnes intéressées ont fait leur représentation.

ANNEXE II
LISTE DES PIÈCES

Cote	Description
C-1	Ordonnance d'enquête
	MÉDICAL
C-2 *	Dossier médical de l'Hôpital Charles-Le Moyne et constat de décès
C-2. 1 *	Rapport d'intervention préhospitalière
C-3 *	Rapport d'examen externe
C-4 *	Demande d'analyse toxicologique
C-4. 1 *	Rapport d'analyse toxicologique
C-4. 2	Tableau des états d'intoxication en fonction de l'alcoolémie
C-4. 3 *	Monographie RXvigilance
C-5 *	Profil pharmaceutique - Pharmacie Jean Coutu Frédérick Coussa
	BATEAU NXT22 2017
C-6	Manuel du propriétaire (MasterCraft) 2017 (anglais seulement)
C-6. 1	Caractéristiques et spécifications du modèle NXT22 2017 (extraits de la pièce C-6) (anglais seulement)
C-6. 2	Avertissements de sécurité (extraits de la pièce C-6) (anglais seulement)
C-6. 3	Manuel « Make the most of your Mastercraft » (anglais seulement)
C-6. 4	Photographies du bateau (site Web Pomerleau Les Bateaux)
C-7	Croquis du bateau
C-8	1Dossier contenant des vidéos explicatifs
C-8. 1	How to Safely Drive for a Wakesurfer (bateau Mastercraft) (YouTube, anglais seulement - https://www.youtube.com/watch?v=zF2S1fL3CuI)
C-8. 2	How to balance your boat using the Gen2 Surf system (bateau Mastercraft)

Cote	Description
	(YouTube, anglais seulement - https://www.youtube.com/watch?v=JWT2fDRDjqA)
C-8. 3	Présentation du 2017 MasterCraft NXT22 par Valley Marine (YouTube, anglais seulement - https://youtu.be/Tuhj8h_w8gk?si=C1mBa-X3DEWktESc)
C-8. 4	How to Set up your Boat for Surfing (YouTube, anglais seulement - https://youtu.be/kYNIAv6z9Ng?si=E_dPtzov1c70_5yP)
C-8.5	WAKESURF DRIVING TIP (YouTube, anglais seulement - https://youtu.be/wO_dTqABGOw?si=LlIcbYfL6EG5g4Hq)
C-9	Album photos - Quai Saint-Basile-le-Grand
C-10	Album photos - Bateau
C-11	1Dossier contenant les cartes
C-11. 1	Carte Google Maps - Chemin du Richelieu
C-11. 2	Carte Google Maps - Marina de Chambly
C-11. 3	Carte Google Maps - Trajet - Maxi à Marina de Chambly
C-11. 4	Cartes marines de la rivière Richelieu
C-12	Relevé météo Saint-Jean-sur-Richelieu - Environnement Canada
C-12. 1	Relevé météo Montréal-Saint-Hubert – Environnement Canada
C-13	Échelle de Beaufort - Environnement Canada
	TÉMOINS DE L'ÉVÉNEMENT
C-14	Audio - Appel 911
C-15	1Dossier contenant les documents en lien avec le propriétaire/conducteur du bateau
C-15. 1	Carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP)
C-15. 2	Autres certifications du conducteur
C-15. 3	Contrat d'assurances du bateau
C-15. 4	Engagement 5 - Inspection du bateau
C-16	1Dossier contenant les déclarations des témoins de l'événement
C-16. 1	Déclaration - Témoin mineur

Cote	Description
C-16. 2	Déclaration - M. Patrick Robert
C-16. 3	Déclaration - M. Francis Cliche-Savaria
	ENQUÊTE POLICIÈRE
C-17	Liste de contrôle - Incident nautique
C-17. 1	Rapport d'incident en navigation de plaisance
	TÉMOINS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE
C-18	1Dossier contenant les documents en lien avec le cadre légal lié aux embarcations de plaisance
C-18. 1	Guide de sécurité nautique - Conseils et règles à suivre pour les plaisanciers - Transports Canada
C-18. 2	<i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i>
C-18. 3	<i>Règlement sur les abordages</i>
C-18. 4	<i>Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation</i>
C-18. 5	<i>Règlement sur les petits bâtiments</i>
C-18. 6	<i>Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments</i>
C-18. 7	<i>Loi sur les contraventions</i>
C-18. 8	<i>Règlement sur les contraventions (incluant des dispositions référant à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et ses règlements)</i>
C-18. 9	<i>Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance</i>
C-18. 10	<i>Code criminel (extraits)</i>
C-19	1Dossier contenant les références à la consommation d'alcool à bord d'une embarcation nautique
C-19. 1	<i>Drinking and Recreational Boating Fatalities – A Population-Based Case-Control Study</i> publié par American Medical Association (2001)
C-19.2	<i>Facts about Boating and Alcohol, a Deadly mix</i> publié par State of California-

Cote	Description
	<i>The Resources Agency Department of Boating and Waterways (2002)</i>
C-19.3	<i>Alcohol as a Risk Factor for Drowning and Other Aquatic Injuries (1995) par Jonathan Howland et al.</i>
C-19.4	<i>Alcohol use, aquatic injury, and unintentional drowning : A systematic literature review (2018) par Kyra Hamilton et al.</i>
C-20	Décompte et poids des glacières et boissons (par Nathalie Roussy, Sergente - enquêtrice SQ)
C-21	Carte illustrant les limites administratives de la SQ-District Sud
C-22	Photo - Zodiac H753 GCC (vue latérale)
C-22.1	Croquis - Zodiac H753 GCC
C-22.2	Photo - Zodiac H753 GCC (vue de dessus)
C-23	1 Dossier contenant les croquis annotés des passagers du bateau
C-23.1	Acétate de Gabriel Côté
C-23.2	Acétate de Steven Kiekeman Fontaine
C-23.2.1	Croquis de Steven Kiekeman Fontaine
C-23.3	Acétate de Patrick Cyr
C-23.4	Acétate de Shanna Larouche
C-23.4.1	Croquis de Shanna Larouche
C-23.5	Acétate de Virginie Mallette
C-23.6	Acétate de Érika Sabourin
C-23.7	Acétate de Anthony Mailloux
C-23.7.1	Croquis de Anthony Mailloux
C-23.8	Acétate de Francis Cliche-Savaria
C-23.9	Acétate de Jean-Michel Boisvert
C-23.10	Acétate de Marc-Olivier Poulin Genest
C-23.10.1	Croquis de Marc-Olivier Poulin Genest
C-24	Engagement 1 - Marina de Chambly - Panneau indiquant des

Cote	Description
	recommandations et/ou danger pour les plaisanciers - 2025-01-14
C-25	Engagement 2 - Niveau de l'eau à Saint-Jean-sur-Richelieu le 2023-09-16
C-26	1Dossier contenant la documentation sur la navigation à la proue (« <i>bow riding</i> »)
C-26. 1	Maritime Safety Victoria - Dangers of bow riding (article du 19 janvier 2019, anglais seulement)
C-26. 2	Stolen boats Canada - Dangers of bow riding (anglais seulement)
C-26. 3	Hartford Power Squadron - Safety Corner - Bow Riding (anglais seulement)
C-26. 4	Transports Canada - Bien assis : Ne naviguez jamais assis à la proue
C-26. 5	Price Petho & Associates - The Dangers of Bow Riding (article du 18 avril 2023, anglais seulement)
C-26. 6	Engagement 11 - Journal du Missouri sur le temps de perception
C-27	1Dossier contenant les croquis de Patrick Fournier-Hanson-
C-27. 1	Croquis – Approche d'une personne à la mer
C-28	Engagement 3 - Copie du dépliant sur « Comment faire une vague » remis par le concessionnaire - Courriel indiquant que le document n'a pas pu être localisé
C-28. 1	Engagement 13 - Copie du dépliant ou document destiné à la sécurité des plaisanciers
C-29	Rapport Sergente-enquêtrice Roussy - Répartition approximative du poids sur le bateau
C-30	1Dossier contenant les acétates récapitulatifs - Croquis annotés du bateau
C-30. 1	Positionnement par les passagers
C-30. 2	Positionnement de Steve Kiekeman Fontaine
C-30. 3	Positionnement de Sarah Massey
C-31	Thierry Magnan - Institut maritime du Québec - Illustration de la manœuvre - Virage à gauche
C-31. 1	Engagement 6 - Lexique maritime
C-32	Affidavit - Xavier Joly - Garde côtière auxiliaire canadienne
C-33	Jean Tellier - Transports Canada - Échange courriel - Suivi des

Cote	Description
	engagements 7, 8, 9, 10 et 12
C-33. 1	Engagement 7 - Liste des membres de la Table de travail provinciale sur la réglementation de la navigation de plaisance (TTPRNP) à l'automne 2024 (sujette à changement)
C-33. 2	Engagement 10 - Feuille explicative qui accompagne la liste de contrôle lors d'enquête d'incident de navigation de plaisance ainsi que le nouveau formulaire
C-33. 3	Engagement 12 - Statistiques 2023 non vérifiées, compilées par le BSN-QC représentatives de ce qui a été publié dans les médias ou rapporté par les policiers à l'aide du formulaire administratif volontaire
C-33. 4	Engagement 12 - Statistiques 2024 non vérifiées, compilées par le BSN-QC représentatives de ce qui a été publié dans les médias ou rapporté par les policiers à l'aide du formulaire administratif volontaire
C-33. 5	Jean Tellier - Transports Canada - Échange courriel – Réponses aux questions de la coroner suivant les recommandations de la Société de sauvetage du Québec
C-34	Bureau des infractions et amendes - Données concernant les infractions en lien avec certains articles du <i>Règlement sur les petits bâtiments</i> pour les années 2022, 2023 et 2024.
C-35	1Dossier contenant les pièces au soutien du témoignage de la Société de sauvetage du Québec
C-35. 1	Les décès par immersion et par traumatisme liés à la navigation (1991 - 2008)
C-35. 2	Consommation d'alcool par la victime lors de la pratique d'un sport nautique (2011 - 2021)
C-35. 3	Rapport sur la flottaison (2016)
C-35. 4	Faits saillants sur les noyades et les autres décès liés à l'eau au Québec (2009 - 2015)
C-36	Déclaration - Shamimul Hasan - Marina de Chambly
C-37	1Dossier contenant des exemples de rapports coroner
C-37. 1	157865 - Julia Latour
C-37. 2	158692 - Jean-Frédéric Emard-Bérubé
C-37. 3	162363 - Yvon Marquis
C-37. 4	2016-00930 - Roger Boudreau

Cote	Description
C-37. 5	2019-05514 - Daniel Tardif
C-37. 6	2020-05304 - Mohammed Derbas
C-38	Courriel du ministère des Transports et de la Mobilité durable
C-38. 1	Courriel du ministère de la Sécurité publique
C-38. 2	Courriel de la Régie des alcools, des courses et des jeux
C-38. 3	Courriel de la Direction nationale de Santé publique
C-38. 4	Courriel de la Direction de la sécurité dans le loisir et le sport
C-39	Présentation – Nautisme Québec
C-40	Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent - Organigramme

Les parties intéressées recevront dans les meilleurs délais les mises à jour, le cas échéant, concernant tous ajouts et/ou modifications relativement aux pièces.

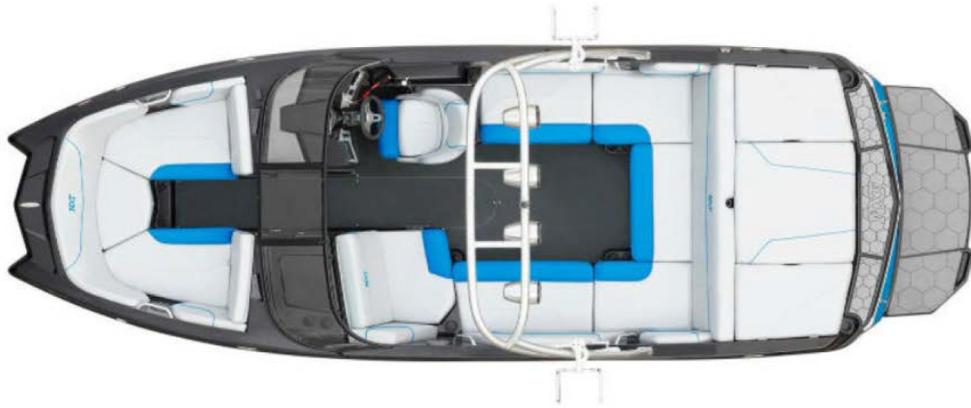
* Pièces interdites de publication ou de diffusion en vertu de la *Loi sur les coroners* et/ou d'une ordonnance.

ANNEXE III

PHOTOS ET PLAN DE L'EMBARCATION MASTERCRAFT, MODÈLE NXT22 Pièce C-7 et extraits de la pièce C-6.4

MASTERCRAFT NXT22

C-007 p.001



C-006.4 p.005





ANNEXE IV

LEXIQUE MARITIME Extrait de la pièce C-31.1

Tribord (starboard side) : côté droit du navire lorsque l'on regarde de l'arrière vers l'avant. Le feu de navigation de tribord est vert.

Bâbord (port) : côté gauche du navire quand on regarde de l'arrière vers l'avant. Le feu de navigation de bâbord est rouge.

Proue (bow) : souvent employée pour désigner l'avant d'un bateau, le mot proue est une pièce de la charpente appuyée sur l'étrave et le bordé et qui forme l'avant du navire.

Poupe ou dunette (poop ou stern) : souvent employé pour désigner l'arrière d'un bateau, le mot poupe a une signification bien précise. C'est la partie du navire qui comprend l'arcasse, la voûte et le tableau.

Voir aussi

Navigation assis à la proue (Bow Riding) :

https://publications.gc.ca/collections/collection_2021/tc/T29-164-2021-fra.pdf

Volet de réglage de l'assiette (Trim Tab) :

<https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/18059679/volet-de-reglage-de-lassiette>

ANNEXE V
LISTE DES ACRONYMES

BAP :	Bureau des affaires pénales
BSN :	Bureau de la sécurité nautique
CCEP :	Carte de compétence d'embarcation de plaisance
CCL :	Comité consultatif sur les lois
CCN :	Comité de concertation sur la navigation du Québec
CCMC :	Conseil consultatif maritime canadien
CCRNP :	Conseil consultatif régional sur la navigation de plaisance
CFMU :	Centre de formation aux mesures d'urgence
DNSP :	Direction nationale de la santé publique
DPCP :	Directeur des poursuites criminelles et pénales
ECP :	Escadrilles canadiennes de plaisance
ENPQ :	École nationale de police du Québec
GCAC :	Garde côtière auxiliaire canadienne
LSJML :	Laboratoire de sciences judiciaires et de médecine légale
MEQ :	Ministère de l'Éducation
MSP :	Ministère de la Sécurité publique
MSSS :	Ministère de la Santé et de la Sécurité sociale
LSLS :	Loi sur la sécurité dans les loisirs et les sports
MTMD :	Ministère des Transports et de la Mobilité durable
RACJ :	Régie des alcools, des courses et des jeux
RCR :	Réanimation cardiorespiratoire
RIPRSL :	Régie intermunicipale de police Richelieu-Saint-Laurent
SQ :	Sûreté du Québec
TTPRNP :	Table de travail provinciale sur la réglementation de la navigation de plaisance
TC :	Transports Canada
VFI :	Vêtement de flottaison individuel