


Décès associés à la navigation de plaisance au Canada de 2008 à 2017

Préparé pour le Programme de contributions pour la sécurité nautique de Transports Canada par le Centre canadien de recherche sur la prévention de la noyade

Centre canadien de recherche
sur la prévention de la noyade 



REMERCIEMENTS

Le Centre canadien de recherche sur la prévention de la noyade (CCRPN) a préparé ce rapport en 2021 pour le Programme de contributions pour la sécurité nautique de Transports Canada. Le CCRPN est reconnaissant du soutien, de la coopération et des efforts :

- des bureaux des coroners en chef et des bureaux des médecins légistes en chef de chaque province et territoire pour avoir accordé un accès confidentiel aux rapports de coroners portant sur des décès involontaires associés à l'eau desquels proviennent les données de ce rapport;
- des bénévoles qui ont consacré temps et énergie à l'extraction des données sur les décès évitables associés à la navigation à partir des documents fournis par les coroners;
- du Programme de contributions pour la sécurité nautique de Transports Canada pour le financement de ce rapport.

Le Centre canadien de recherche sur la prévention de la noyade est chef de file en matière de noyades et d'accidents associés à l'eau au Canada. Il effectue de la recherche sur la noyade mortelle et non mortelle, sur les blessures graves associées à l'eau et sur les interventions de sauvetage. La personne-ressource est Barbara Byers, directrice de recherche, qui peut être jointe à l'adresse experts@drowning-research.ca ou au (416) 490-8844.

Centre canadien de recherche
sur la prévention de la noyade 

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ	4
INTRODUCTION	4
MÉTHODES	5
Provenance des données	5
Analyse	5
Limites des données	6
RÉSULTATS	6
Caractéristiques démographiques	6
<i>Âge</i>	6
<i>Sexe</i>	6
<i>Origine ethnique</i>	7
Caractéristiques géographiques	7
<i>Plan d'eau</i>	7
<i>Province ou territoire</i>	7
<i>Milieu urbain ou rural</i>	9
<i>Autres détails sur le lieu</i>	9
Caractéristiques temporelles	9
<i>Période de l'année</i>	9
<i>Jour de la semaine</i>	10
<i>Moment de la journée</i>	10
Détails sur l'accident nautique	10
<i>Type d'embarcation</i>	10
<i>Activité pratiquée en cours de navigation</i>	11
<i>Type d'accident nautique</i>	11
<i>Causes contribuant à l'accident nautique</i>	11
<i>Nombre de personnes impliquées : une ou plusieurs</i>	12
Facteurs environnementaux	12
<i>Vagues</i>	12
<i>Mouvements d'eau</i>	12
<i>Profondeur de l'eau</i>	12
<i>Température de l'eau</i>	13
<i>Vents</i>	13
<i>Précipitations</i>	13
<i>Distance d'un lieu sûr</i>	13
Facteurs personnels	13
<i>Cause de décès</i>	13
<i>Usage d'un vêtement de flottaison individuel</i>	14
<i>Consommation d'alcool</i>	14
<i>Consommation de drogue</i>	14
<i>Navigation en solo ou avec des pairs</i>	15
RÉSUMÉ	16
ANNEXE A : DÉFINITIONS	16

RÉSUMÉ

Les blessures associées à la navigation de plaisance sont une cause évitable de morbidité et de mortalité dans le cadre d'activités récréatives extérieures à proximité de l'eau. Ce rapport dresse le portrait épidémiologique des accidents mortels associés à la navigation de plaisance survenus au Canada de 2008 à 2017. Il a été élaboré à partir de la base de données du Centre canadien de recherche sur la prévention de la noyade (CCRPN). Les données ont été analysées afin de présenter les accidents en décrivant leurs caractéristiques démographiques, géographiques, temporelles, ainsi que leurs causes et les facteurs environnementaux et personnels qui ont pu y contribuer.

Durant cette période de 10 ans, il y a eu 956 décès associés à la navigation de plaisance au Canada. Cela représente en moyenne près de 100 décès par année.

Principaux constats :

- Les taux de décès associés à la navigation de plaisance ont diminué de 2008 à 2017; toutefois, ils représentent toujours une portion importante (21 %) des décès associés à l'eau au Canada.
- Les décès associés à la navigation de plaisance ont frappé surtout les adultes et dans neuf cas sur 10, il s'agit d'un homme.
- Les lacs sont les plans d'eau où se sont produits le plus souvent les décès.
- Les taux de décès ont varié d'une province et d'un territoire à l'autre et les plus hauts taux sont ceux du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et de Terre-Neuve-et-Labrador.
- Les décès associés à la navigation de plaisance se sont produits le plus souvent durant les mois chauds (de mai à août) et surtout les fins de semaine; c'est durant le mois de juillet et ce sont les samedis que les décès ont été les plus fréquents.
- La plupart des décès associés à la navigation de plaisance ont eu lieu alors qu'un bateau à moteur était utilisé. Les canots représentent le second type d'embarcation le plus utilisé lorsque les décès sont survenus.
- De mauvaises conditions météorologiques, incluant de l'eau agitée et des vents forts, étaient souvent parmi les causes des décès associés à la navigation de plaisance.
- De l'alcool avait été consommé par plus du tiers des personnes ayant été blessées mortellement lors d'un accident survenu dans le cadre d'une activité de navigation de plaisance.
- Le vêtement de flottaison individuel (VFI) n'était pas porté au moment de l'accident par la majorité des personnes décédées à la suite d'un accident de navigation de plaisance.

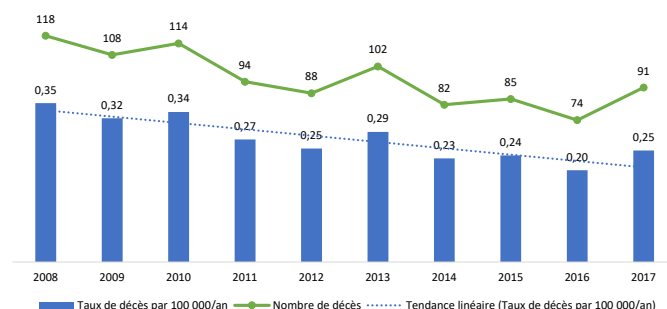
Les décès associés à la navigation de plaisance sont évitables. Les informations présentées dans ce rapport sont utiles pour informer les personnes élaborant des politiques et prenant des décisions, les organisations de sécurité nautique et pour servir de guide dans la création de messages.

INTRODUCTION

Les noyades et les blessures associées à l'eau représentent une cause importante de décès au Canada et totalisent, annuellement, près de 500 décès involontaires. Environ le quart de ces décès sont associés à la navigation. Au cours des dernières années pour lesquelles des données complètes sont disponibles (2008 à 2017), il y a eu 4 584 décès involontaires associés à l'eau au Canada. La navigation de plaisance est associée à 956 (21 %) de ceux-ci. Cela représente une moyenne de 96 décès associés à la navigation de plaisance par année, ce qui contribue au taux brut de mortalité de 0,27 par 100 000 habitants par année.

Le **Figure 1** montre le nombre de décès associés à la navigation de plaisance au Canada et le taux de décès correspondant pour chaque année de 2008 à 2017. Le taux de mortalité associé à la navigation de plaisance a diminué de 29 % au cours de cette période de 10 ans, passant de 0,35 par 100 000 habitants en 2008 à 0,25 par 100 000 habitants en 2017.

Figure 1 : Nombre et taux de décès associés à la navigation de plaisance par année au Canada, 2008 à 2017



Ce rapport dresse le portrait des décès associés à la navigation de plaisance en résumant les données démographiques, géographiques, temporelles, ainsi que celles relatives à l'activité de navigation, aux facteurs environnementaux et aux facteurs personnels.



MÉTHODES

Provenance des données

Les données sur tous les accidents mortels associées à la navigation de plaisance au Canada proviennent de la base de données du Centre canadien de recherche sur la prévention de la noyade (CCRPN), laquelle contient des données précises sur tous les décès involontaires associés à l'eau qui se produisent au Canada. Dans le cadre d'un projet de surveillance continue, des personnes recrutées localement et formées pour recueillir les données se rendent annuellement au bureau du coroner et au bureau du médecin légiste de chaque province et de chaque territoire, afin de procéder à un examen structuré des dossiers des coroners concernant tout décès associé à l'eau. Ces dossiers contiennent habituellement une combinaison des sources de données suivantes : déclaration d'enquête du coroner, rapport de police, rapport d'autopsie, dossiers d'hospitalisation, déclarations des témoins, rapport d'analyse toxicologique et certificat de décès. Un questionnaire structuré est utilisé afin d'obtenir des données sur les caractéristiques démographiques; sur la cause du décès; sur le lieu de l'accident; sur le type et le but de l'activité pratiquée; et sur les facteurs personnels, relatifs à l'équipement utilisé et environnementaux. La validité apparente du questionnaire a été évaluée plusieurs fois depuis sa création en 1991 et des questions ont été modifiées, ajoutées ou supprimées afin de fournir des données les plus fiables et complètes possible à propos des décès associés à l'eau.

Les données appuyant ce rapport ont été extraites de la base de données du CCRPN et concernent tous les cas de décès associés à la navigation de plaisance qui se sont produits au Canada sur une période de 10 ans allant du 1^{er} janvier 2008 au 31 décembre 2017. Les cas de décès ont été considérés comme étant associés à la navigation de plaisance, et donc inclus dans l'analyse, si l'activité pratiquée l'était à des fins récréatives (la personne décédée se trouvait sur l'eau à des fins récréatives ou de loisir) et si le type d'embarcation était une embarcation à propulsion humaine, un bateau à moteur ou une autre petite embarcation de plaisance (p. ex. : bateau à moteur, motomarine, canot, kayak, chaloupe,

embarcation gonflable non motorisée, voilier, planche à voile, surf cerf-volant). Les cas de décès exclus sont ceux étant catégorisés dans les accidents de travail, définis comme s'étant produits dans le cadre d'un travail rémunéré ou d'un travail autonome (la personne décédée se trouvait sur l'eau dans le cadre de son travail, par exemple la pêche ou la chasse commerciale et les interventions de sauvetage professionnelles).

Analyse

Des statistiques descriptives ont été utilisées pour résumer les caractéristiques des décès associés à la navigation de plaisance au Canada pour chacune des variables présentées dans le **Tableau 1**. Les définitions de ces variables et ces catégories se retrouvent dans l'annexe A. Les caractéristiques des décès associés à la navigation de plaisance ont été regroupées par périodes de cinq ans et les deux périodes ainsi obtenues ont été comparées l'une à l'autre.

Les taux bruts de noyades mortelles par 100 000 habitants par groupe d'âge et par sexe ont été calculés en divisant le nombre total de cas par la population totale pour chacune des années de la période de 10 ans. Les taux spécifiques aux âges ont été calculés en divisant le nombre de cas pour chaque groupe d'âge par la population de ce groupe d'âge au Canada. Les estimations de la population proviennent de Statistique Canada, plus précisément du tableau 17-10-0005-01 (anciennement 051-001) Estimations de la population au 1^{er} juillet, par âge et par sexe (données présentées par années, pour le Canada et pour chaque province et territoire).

Les tendances temporelles linéaires ont été calculées dans Excel. Lorsque les taux pouvaient être calculés (p. ex. pour les groupes d'âge et le sexe, catégories pour lesquelles des données de population sont disponibles), les tendances temporelles ont été calculées en utilisant la différence entre la première et la dernière année de l'étude comme un pourcentage. Puisque les taux de décès associés à la navigation de plaisance varient beaucoup d'une année à l'autre pour les provinces et les territoires moins peuplés, des moyennes par période de cinq ans ont été calculées afin de représenter la tendance temporelle des taux de décès dans les provinces et territoires.

Tableau 1 : Variables utilisées pour décrire les décès associés à la navigation de plaisance au Canada

Caractéristiques démographiques	Caractéristiques géographiques	Caractéristiques temporelles	Détails sur l'accident nautique	Facteurs environnementaux	Facteurs personnels
Âge Sexe Origine ethnique	Plan d'eau Province/ territoire Milieu urbain ou rural Autres détails sur le lieu	Année Mois Jours de la semaine Heure de la journée	Type d'embarcation Type d'activité Type d'accident Causes de l'accident Nombre de personnes : une ou plusieurs	Vagues Mouvement d'eau Profondeur de l'eau Température de l'eau Vents Précipitations Distance d'un lieu sûr	Cause du décès Présence et usage d'un VFI Consommation d'alcool Consommation de drogues (légal/illégal) Accompagnateur

Limites des données

L'utilisation de données provenant de coroners et médecins légistes présente certaines limites. Le décès est rarement constaté par les personnes qui le rapportent et se fier aux déclarations des témoins peut introduire une information biaisée (les témoins peuvent mal se rappeler ou faire la déduction de détails tels que la cause de l'accident nautique ou la distance d'un lieu sûr). Les enquêtes des coroners et des médecins légistes peuvent être longues à mener; certains cas peuvent avoir été ouverts au moment de cette étude sans pour autant y avoir été inclus. Ce ne sont pas tous les cas pour les années 2016 et 2017 qui étaient disponibles au bureau du coroner de la Colombie-Britannique au moment de la collecte de données. C'est pourquoi il est possible que certains décès associés à la navigation de plaisance en Colombie-Britannique ne soient pas inclus pour ces années.

RÉSULTATS

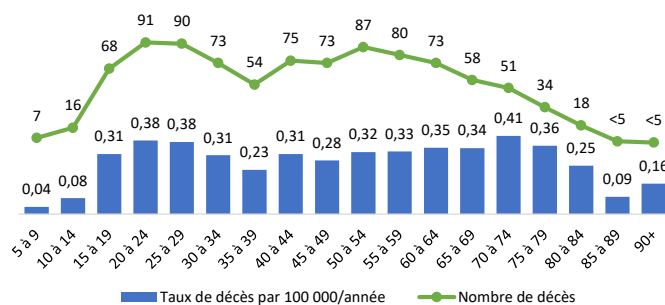
Caractéristiques démographiques

Âge

Les décès associés à la navigation de plaisance se sont produits principalement chez les adultes. L'âge moyen des personnes dont le décès est associé à la navigation de plaisance durant la période sur laquelle porte cette étude était de 45 ans.

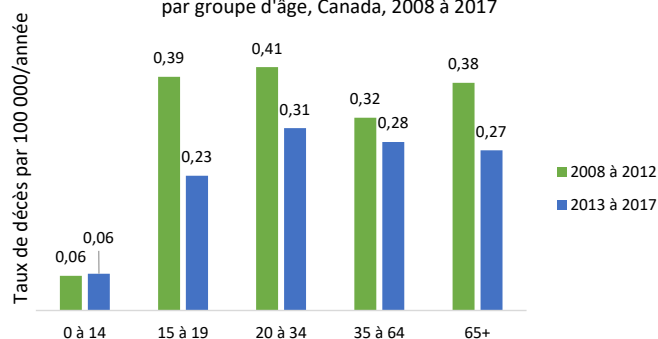
La **Figure 2** présente le nombre de décès associés à la navigation de plaisance par année ainsi que les taux de décès par 100 000 habitants, par groupe d'âge de cinq ans. Les taux de décès étaient les plus bas chez les personnes de moins de 15 ans, et les plus hauts chez les personnes âgées de 70 à 74 ans (0,41 par 100 000 habitants) ainsi que chez les jeunes adultes de 20 à 24 ans et de 25 à 29 ans (0,38 par 100 000 habitants).

Figure 2 : Nombre et taux de décès associés à la navigation de plaisance par groupe d'âge, Canada, 2008 à 2017



De manière cohérente avec la diminution globale des décès associés à la navigation de plaisance durant la période de l'étude, les taux de décès ont diminué pour la plupart des groupes d'âge quand l'on compare la période de 2013 à 2017 à celle de 2008 à 2012 (**Figure 3**). Les diminutions des taux de décès les plus importantes se situaient dans les groupes d'âge des 15 à 19 ans (-42 %, du taux de 0,39 par 100 000 habitants à 0,23) et des personnes âgées, c'est-à-dire de 65 ans et plus (-30 %, du taux de 0,38 par 100 000 habitants à 0,27). Cette tendance diffère de celles observées pour l'ensemble des décès associés à l'eau pour lesquels les taux de décès chez les personnes âgées ont augmenté ces dernières années.

Figure 3 : Taux de décès associés à la navigation de plaisance par groupe d'âge, Canada, 2008 à 2017



Sexe

Les hommes représentaient 91 % de toutes les personnes dont le décès était associé à la navigation de plaisance (n = 874) (**Figure 4**), ce qui équivaut à une moyenne de 87 décès par année. Cela correspond à un taux de décès chez les hommes 10 fois plus élevé que chez les femmes (0,61 par 100 000 habitants pour les hommes en comparaison à 0,06 par 100 000 habitants pour les femmes). La proportion d'hommes décédés est plus élevée dans les décès associés à la navigation de plaisance que dans tous les décès associés à l'eau au Canada. Typiquement, en moyenne huit décès associés à l'eau sur 10 touchent des hommes.

Figure 4 : Proportion d'hommes et de femmes dont le décès est associé à la navigation de plaisance, Canada, 2008 à 2017



Les taux de décès associés à la navigation de plaisance chez les hommes étaient plus hauts que chez les femmes, et ce, dans tous les groupes d'âge. Par ailleurs, les hommes sont les victimes de la majorité des décès associés à la navigation de plaisance dans toutes les provinces, et dans le Canada Atlantique (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador), pratiquement tous les décès associés à la navigation de plaisance (97 %; n = 111) touchaient des hommes.

Origine ethnique

Autochtones : Jusqu'ici, les données sur les décès associés à l'eau chez les autochtones ont été collectées et analysées par des personnes non autochtones. Le Centre canadien de recherche sur la prévention de la noyade se penche sur la manière dont la collecte et le partage des données devraient être effectués afin de ne blesser aucune communauté ou aucune personne autochtones. C'est dans le plus grand respect que nous partageons ce bref sommaire, basé sur les rapports des coroners et médecins légistes, et nous admettons que les connaissances sur les décès associés à l'eau chez les Autochtones sont limitées et que les recherches à venir devront être menées par des chercheurs autochtones. Conformément aux principes de PCAP des Premières Nations, le Centre canadien de recherche sur la prévention de la noyade accueille favorablement les occasions de partenariat avec les Premières Nations, de même qu'avec les Inuits et les Métis en ce qui a trait à la recherche et à la prévention des décès associés à l'eau.

De 2008 à 2017, 80 personnes victimes d'un décès dans le cadre de la navigation de plaisance ont été identifiées comme autochtones par le coroner. Cela représente 8 % de l'ensemble des décès associés à la navigation de plaisance. En comparaison, les Autochtones représentent approximativement 5 % de la population canadienne.

Néo-Canadiens : En 2010, le Centre canadien de recherche sur la prévention de la noyade a commencé à recueillir des données sur le pays d'origine des personnes dont le décès est associé à l'eau et sur le temps écoulé depuis leur arrivée au Canada.

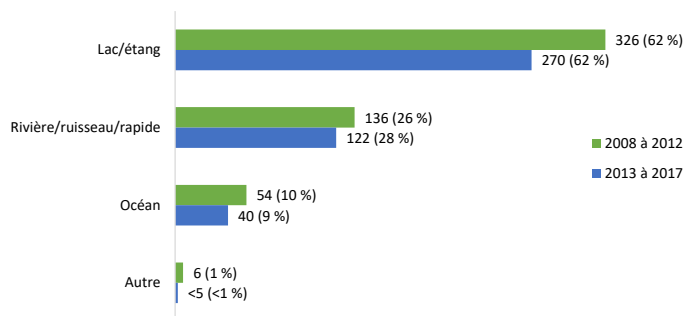
Malheureusement, le pays d'origine n'a pas pu être identifié dans 64 % des cas associés à la navigation de plaisance et l'information concernant le nombre d'années vécues au Canada était encore plus difficile à obtenir. Parmi les cas où l'information était disponible, 51 décès associés à la navigation de plaisance (depuis 2010) concernaient des personnes nées ailleurs qu'au Canada. Parmi ces personnes, 43 % étaient nées aux États-Unis (n = 22), 29 % en Europe (n = 15), et 14 % en Asie (n = 7).

Caractéristiques géographiques

Plan d'eau

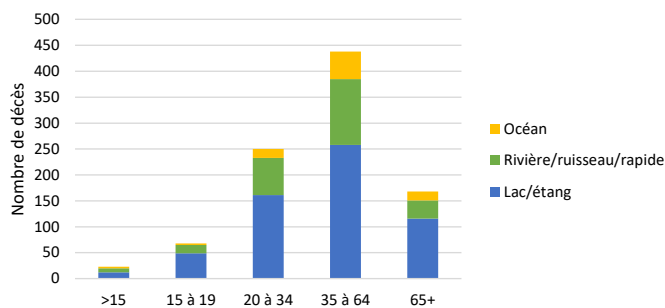
Les lacs sont le type de plan d'eau où les décès associés à la navigation de plaisance ont été les plus fréquents; en effet, ils s'y sont produits dans près du deux tiers (62 %) des cas (n = 596). L'eau vive, telle que les rivières, les ruisseaux, les rapides et les chutes, est le second type de plan d'eau où les décès en question se sont produits le plus souvent (27 %; n = 258), suivi des océans (10 %; n = 94). Peu de décès associés à la navigation de plaisance se sont produits dans d'autres types de plans d'eau (1 %; n = 8), par exemple les canaux, les barrages, les fosses-réservoirs ou les bassins de retenue. En comparant la période de 2013 à 2017 à la période de cinq ans précédente, on observe que les décès associés à la navigation de plaisance ont diminué pour tous les types de plans d'eau, mais que les proportions demeurent semblables (Figure 5).

Figure 5 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance par type de plan d'eau, Canada, 2008 à 2017



Les types de plans d'eau où se sont produits les décès associés à la navigation de plaisance ont été sensiblement les mêmes d'un groupe d'âge à l'autre (Figure 6). Les cas de décès ont été les plus fréquents dans les lacs pour tous les groupes d'âge; ce type de plan d'eau représentant de 52 % à 69 % des cas (selon le groupe d'âge). Les personnes âgées ont été le groupe d'âge pour lequel la plus grande proportion (69 %) des décès associés à la navigation de plaisance se sont produits dans des lacs ou des étangs; les enfants âgés de moins de 15 ans sont le groupe d'âge pour lequel les lacs ou les étangs ont représenté la plus petite proportion (52 %) et pour lequel on a observé la plus grande proportion dans les rivières, les ruisseaux ou les rapides (35 %) ou dans l'océan (13 %).

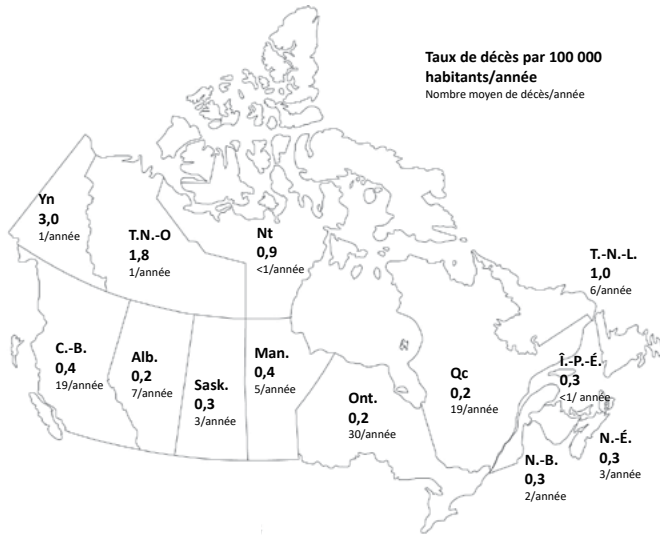
Figure 6 : Décès associés à la navigation de plaisance par type de plan d'eau et par groupe d'âge, Canada, 2008 à 2017



Province ou territoire

Les décès associés à la navigation de plaisance se produisent dans toutes les régions du Canada (Figure 7). Plus peuplée est une province, plus nombreux sont les cas de décès : Ontario (30 décès/année), Québec (19 décès/année), et Colombie-Britannique (19 décès/année). Lorsque l'on tient compte de la population, l'on observe que les taux de décès varient énormément d'une province et d'un territoire à l'autre. Durant la période allant de 2008 à 2017, les taux annuels moyens de décès associés à la navigation de plaisance étaient les plus élevés au Yukon (3,0 par 100 000 habitants), dans les Territoires du Nord-Ouest (1,8 par 100 000 habitants), et à Terre-Neuve-et-Labrador (1,0 par 100 000 habitants).

Figure 7: Taux et nombre annuels moyens de décès associés à la navigation de plaisance par province et par territoire, Canada, 2008 à 2017



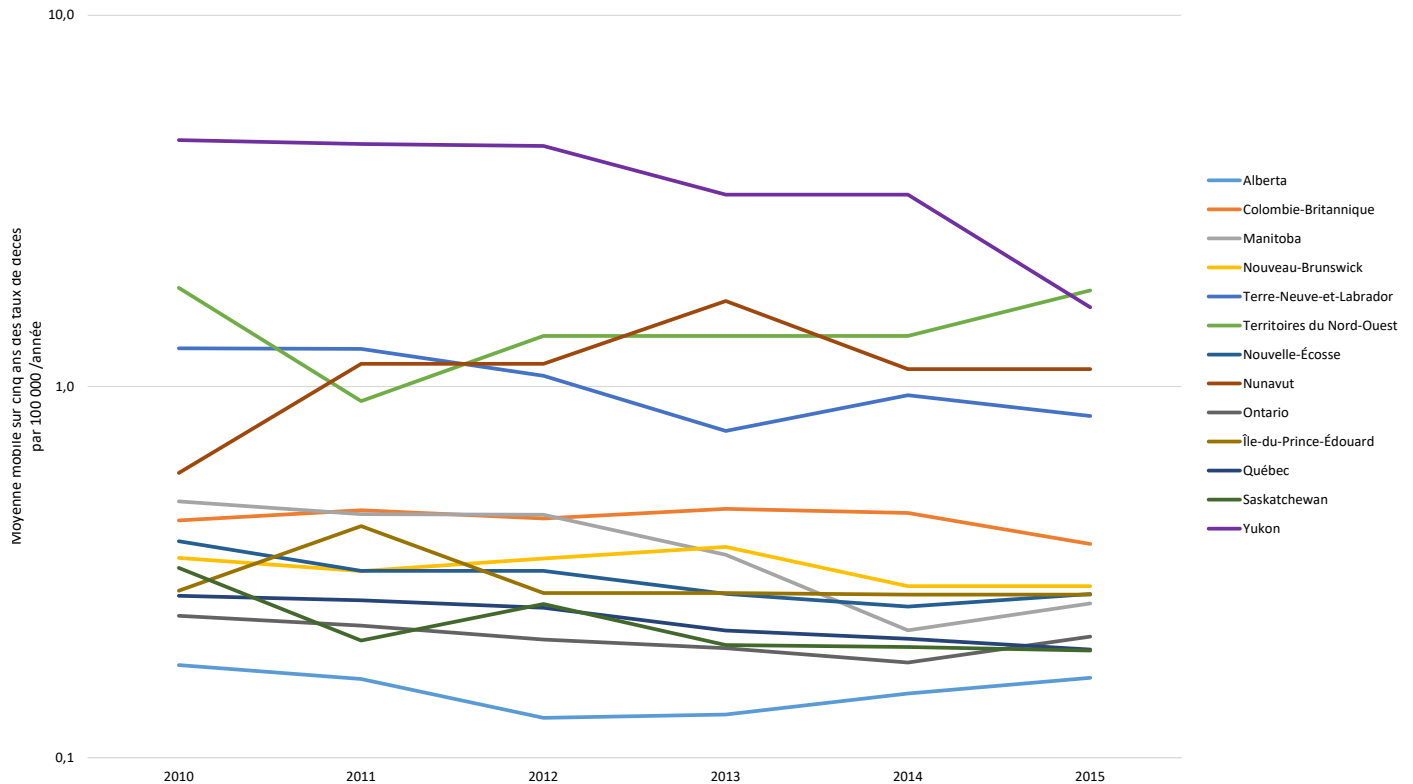
De manière cohérente avec la diminution globale des taux de décès associés à la navigation de plaisance au Canada de 2008 à 2017, les taux de décès ont diminué dans 12 provinces et territoires sur 13 si l'on compare la période de 2013 à 2017 à celle de 2008 à 2012.

Les diminutions les plus importantes ont été observées au Yukon (-66 %, 4,62 à 1,58), au Manitoba (-47 %, 0,49 à 0,26), en Saskatchewan (-40 %, 0,32 à 0,20), à Terre-Neuve-et-Labrador (-34 %, 1,27 à 0,83), en Nouvelle-Écosse (-28 %, 0,38 à 0,28), et au Québec (-28 %, 0,27 à 0,20). Par ailleurs, des diminutions modérées ont été observées au Nouveau-Brunswick (-16 %, 0,35 à 0,29), en Colombie-Britannique (-14 %, 0,44 à 0,37), en Ontario (-12 %, 0,27 à 0,20), en Alberta (-7 %, 0,18 à 0,16), à l'Île-du-Prince-Édouard (-3 %, 0,28 à 0,27), et aux Territoires du Nord-Ouest (-2 %, 1,84 à 1,81).

Le Nunavut est la seule région ayant accusé une augmentation du taux de décès associés à la navigation de plaisance durant la période de 2013 à 2017 comparativement aux cinq années précédentes. Le taux de décès est passé de 0,6 par 100 000 habitants pour la période de 2008 à 2012 à 1,0 par 100 000 habitants pour la période de 2013 à 2017. La moyenne demeurait cependant inférieure à un décès associé à la navigation de plaisance au Nunavut chaque année durant la période de cinq ans la plus récente.

La **Figure 8** montre l'évolution des taux de décès associés à la navigation de plaisance pour chaque province et territoire.

Figure 8 : Évolution de la moyenne mobile sur 5 ans* des taux de décès associés à la navigation de plaisance par province et territoire, Canada, 2008 à 2017



*En raison de la grande variabilité interannuelle des taux de décès associés à la navigation de plaisance, des moyennes mobiles sur cinq ans ont été calculées afin d'illustrer les tendances temporelles. Pour les années faisant l'objet de cette étude (2008 à 2017), la première année pour laquelle une moyenne sur cinq ans peut être calculée est 2010 et la dernière est 2015.

Milieu urbain ou rural

Un nombre démesuré de décès associés à la navigation de plaisance survient en milieu rural. Plus de la moitié (55 %) de ces derniers s'y sont produits alors qu'on y retrouve qu'environ 20 % de la population canadienne. Cela représente également une proportion plus élevée que celle relative aux cas observés en milieu rural parmi tous les décès associés à l'eau. En effet, c'est en milieu urbain que se produisent approximativement les deux tiers des décès associés à l'eau au Canada. Les provinces et territoires présentant les plus grandes proportions de décès associés à la navigation de plaisance en milieu rural ont été le Nunavut (100 %), le Manitoba (96 %), et la Saskatchewan (93 %). À l'Île-du-Prince-Édouard, au Nouveau-Brunswick, et au Québec les décès associés à la navigation de plaisance sont survenus davantage en milieu urbain qu'en milieu rural. La proportion de décès associés à la navigation de plaisance en milieux ruraux a diminué de 10 % au cours des dernières années (58 % en milieu rural de 2008 à 2012 comparativement à 52 % en milieu rural de 2013 à 2017).

Autres détails sur le lieu

Le **Tableau 2** montre le nombre de décès associés à la navigation de plaisance répertoriés dans différents types d'endroits, par exemple les chalets ou les parcs. De tels détails sur le lieu étaient pertinents dans 227 cas (24 %). Tous les autres accidents sont survenus ailleurs que dans les endroits énumérés dans le **Tableau 2** (par exemple, en dehors des limites d'un parc). Durant la période de 2008 à 2017, les décès associés à la navigation de plaisance se sont souvent produits dans des parcs provinciaux (n = 66; 7 %), à des chalets ou des cabanes (n = 53; 6 %), et à des marinas (n = 27; 3 %).

Tableau 2 : Autres détails sur le lieu, décès associés à la navigation de plaisance, Canada, 2008 à 2017		
Lieu	Nombre	Pourcentage
Parc provincial	66	7 %
Chalet ou cabane	53	6 %
Marina	27	3 %
Aire de conservation	21	2 %
Parc municipal	18	2 %
Camping privé	18	2 %
Parc national	11	1 %
Résidence permanente	11	1 %
Camp de jour/camp de vacances	<5	<1 %
Total	227	24 %

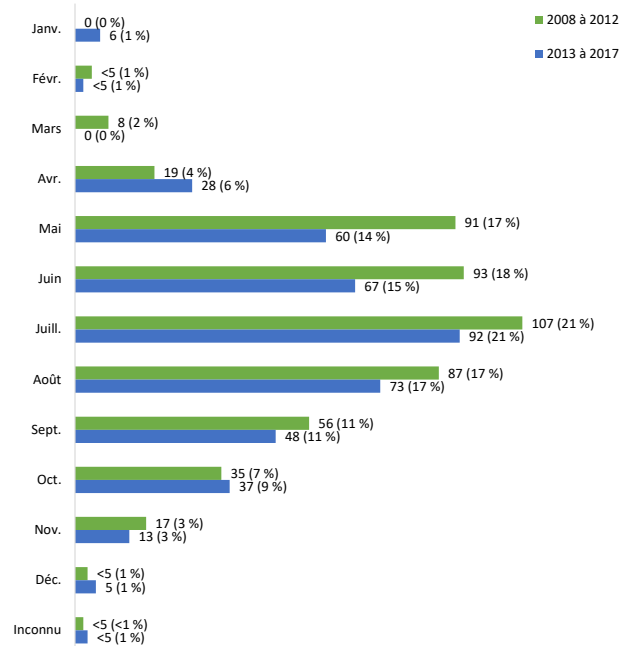
Caractéristiques temporelles

Période de l'année

La **Figure 9** montre comment sont répartis les décès associés à la navigation de plaisance de 2008 à 2017 selon les mois auxquels ils se sont produits. Ces décès sont survenus tout au long de l'année, mais la majorité a eu lieu durant les mois les plus chauds, c'est-à-dire de mai à septembre. C'est au cours de ces cinq mois que se sont produits 81 % des décès associés à la navigation de plaisance (n = 774), et c'est en juillet qu'on en compte le plus (n = 199; 21 %). En moyenne, il y a environ un décès associé à la navigation de plaisance par année durant chacun des mois les plus froids : janvier, février, mars et décembre. À titre de comparaison, on en recense une vingtaine par année au cours du mois de juillet, celui où il y en a le plus. Cette répartition est quelque peu différente de celle que l'on obtient pour l'ensemble des décès associés à l'eau dont environ le tiers survient durant les mois les plus froids, et environ les deux tiers, de mai à septembre.

Lorsque l'on compare la période de cinq ans la plus récente (2013 à 2017) à la période précédente (2008 à 2012), l'on observe une tendance globalement assez stable en ce qui a trait à la répartition des décès associés à la navigation de plaisance selon les mois de l'année auxquels ils se sont produits. De 2013 à 2017, la proportion de décès survenus en mai et en juin a été légèrement inférieure à la période précédente, et la proportion de décès survenus plus tôt durant la saison (en mars et en avril) a été légèrement à la hausse.

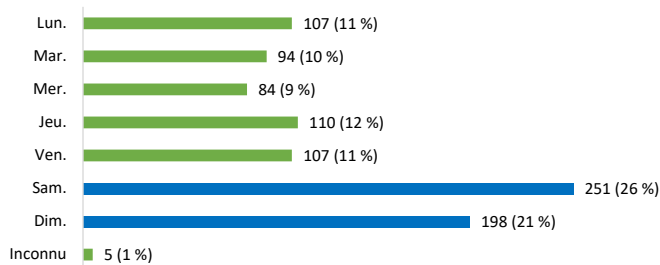
Figure 9 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance par mois, Canada, 2008 à 2017



Jour de la semaine

Les accidents nautiques mortels se sont produits tous les jours de la semaine; près de la moitié (47 %) sont survenus la fin de semaine, soit le samedi ou le dimanche (n = 449) (**Figure 10**). C'est le samedi que les décès ont été les plus fréquents (n = 251; 26 %); chaque année, on a compté en moyenne 25 décès associés à la navigation de plaisance le samedi. À l'opposé, ce sont les mardis (n = 94) et les mercredis (n = 84) que les décès ont été les moins nombreux.

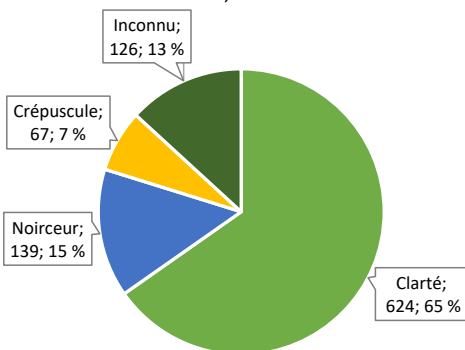
Figure 10 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance par jour de la semaine, Canada, 2008 à 2017



Moment de la journée

La majorité (65 %) des décès se sont produits durant les heures de clarté (n = 624) (**Figure 11**). En effet, il a été moins fréquent que des décès associés à la navigation de plaisance soient survenus le soir ou pendant la nuit, bien que quelques-uns soient survenus au crépuscule (7 %; n = 67) et à la noirceur (15 %; n = 139). Dans 13 % des cas, il était impossible de connaître le moment de la journée.

Figure 11 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance selon le moment de la journée, Canada, 2008 à 2019

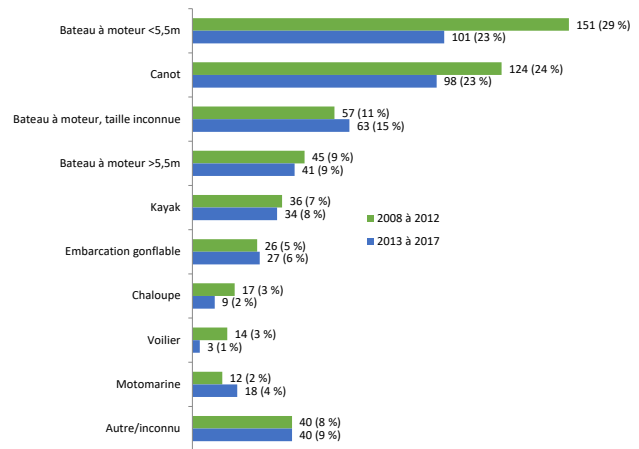


Détails sur l'accident nautique

Type d'embarcation

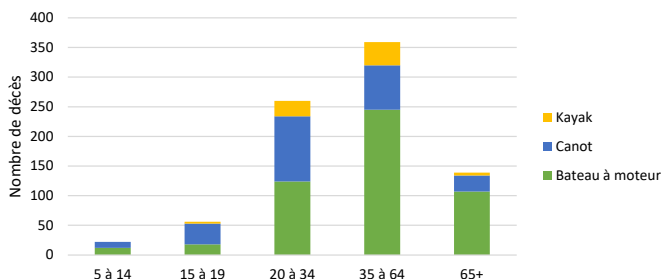
Le type d'embarcation le plus souvent en cause dans les décès associés à la navigation de plaisance a été le bateau à moteur (n = 488; 51 %). Dans 368 cas, la dimension du bateau était identifiée. Dans la majorité (68 %; n = 252) de ces cas, il s'agissait d'un petit bateau à moteur (moins de 5,5 mètres de long), et dans 23 % (n = 86) des cas, d'un gros bateau à moteur (plus de 5,5 mètres de long). Dans 8 % des cas où la dimension du bateau à moteur était connue, il s'agissait d'une motomarine (n = 30). Après les bateaux à moteur, le type d'embarcation le plus fréquemment impliqué dans les cas de décès associés à la navigation de plaisance a été le canot (n = 222; 23 %), suivi du kayak (n = 70; 7 %). Les proportions des types d'embarcations en cause dans les décès associés à la navigation de plaisance ont été sensiblement les mêmes lorsque l'on compare la période de 2013 à 2017 à celle de 2008 à 2012 (**Figure 12**). Il faut toutefois noter que la proportion de décès associés à l'utilisation de motomarine a doublé pour la période de 2013 à 2017 (passant de 2 % à 4 %, totalisant 18 décès dans la période de cinq ans la plus récente).

Figure 12 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance par type d'embarcation, Canada, 2008 à 2017



La **Figure 13** illustre le nombre de décès associés à la navigation de plaisance par groupe d'âge pour les types d'embarcations les plus fréquents. Les accidents impliquant un bateau à moteur ont été fréquents dans tous les groupes d'âge des adultes, mais la plus haute fréquence pour les décès associés à ce type d'embarcation se trouvait chez les personnes âgées de 35 à 64 ans (n = 245; 55 % des décès associés à la navigation de plaisance dans ce groupe d'âge). Chez les adolescents (15 à 19 ans), les décès associés à la navigation de plaisance impliquaient davantage les canots (n = 35; 51 % des décès dans ce groupe d'âge) que les bateaux à moteur (n = 18; 26 %).

Figure 13 : Décès associés à la navigation de plaisance par groupe d'âge et par type d'embarcation, Canada, 2008 à 2017



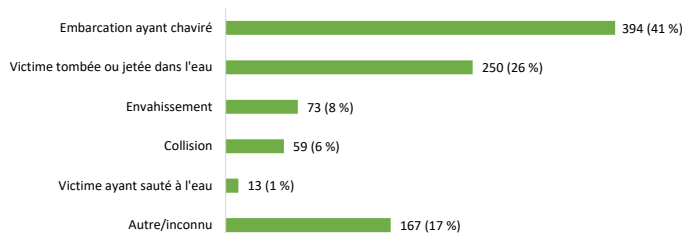
Activité pratiquée en cours navigation

Dans 34 % des décès associés à la navigation de plaisance, la victime pêchait à bord d'une embarcation au moment de l'accident (n = 324). L'embarcation la plus souvent utilisée lorsque les accidents de pêche sont survenus est le bateau à moteur de petite taille (n = 141; 44 %), et en seconde place, le canot (n = 68; 21 %).

Type d'accident nautique

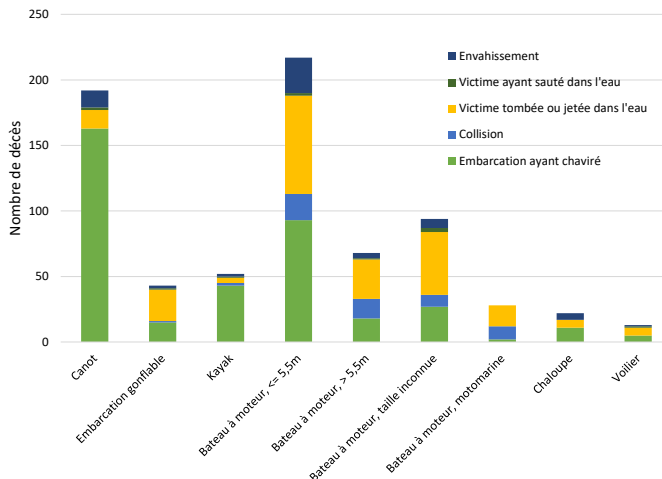
Les décès associés à la navigation de plaisance sont survenus le plus souvent lorsqu'une embarcation avait chaviré (n = 394; 41 %) (Figure 14). Tomber ou être jeté par-dessus bord a aussi été une cause courante de décès associés à la navigation de plaisance (n = 250; 26 %). Moins nombreux ont été les accidents qui impliquent un envahissement (n = 73; 8 %), une collision (n = 59; 6 %) ou une victime ayant sauté par-dessus bord (n = 13; 1 %).

Figure 14 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance selon le type d'accident nautique, Canada, 2008 à 2017



Le type d'accident le plus fréquent diffère selon le type d'embarcation utilisée (Figure 15). Dans le cas des canots, des kayaks et des petits bateaux à moteur, les décès se sont produits le plus souvent après que l'embarcation ait chaviré (respectivement 73 %, 61 % et 37 % des décès étaient associés à un chavirement), alors que dans le cas des motomarines et des autres bateaux à moteur, le décès est survenu le plus souvent après que la victime soit tombée ou ait été jetée dans l'eau (respectivement 53 % et 38 %). Les plus hautes proportions de décès associés à la collision d'une embarcation de plaisance ont été observées lorsque ladite embarcation était une motomarine (33 %) ou un petit bateau à moteur (8 %).

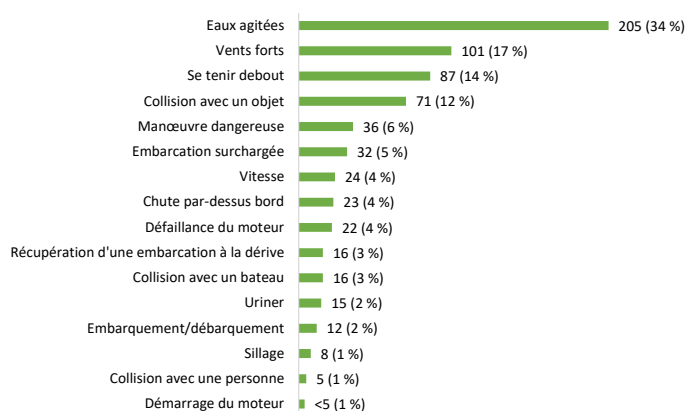
Figure 15 : Décès associés à la navigation de plaisance par type d'embarcation et par type d'accident nautique, Canada, 2008 à 2017



Causes contribuant à l'accident nautique

La Figure 16 montre la proportion de décès associés à la navigation de plaisance pour lesquels au moins un élément en cause a été identifié (n = 608). Les mauvaises conditions météorologiques, incluant l'eau agitée (n = 205; 34 %) et les vents forts (n = 101; 17 %), ont été les facteurs contributifs les plus souvent rapportés. Dans 15 % des cas pour lesquels les causes sont connues, une collision, soit avec un objet (n = 71), avec un autre bateau (n = 16) ou avec une personne (n = 5), a été identifiée comme cause du décès associé à la navigation de plaisance. Se tenir debout dans une embarcation était aussi une cause souvent rapportée (n = 87; 14 %).

Figure 16 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance par cause contributive*, Canada, 2008 à 2017



* Plus d'une de ces causes peuvent avoir contribué à un même accident nautique.

Nombre de personnes impliquées : une ou plusieurs

Dans plus d'un tiers (37 %; n = 351) des cas de décès associés à la navigation de plaisance, l'accident impliquait plus d'une personne et a fait plus d'un décès. Les décès pour lesquels ladite embarcation était un canot sont ceux ayant présenté la plus grande proportion d'accidents impliquant plusieurs personnes, avec 46 % (n = 103) des décès associés à un canot impliquant plus d'un décès. Les décès associés aux petits bateaux à moteur sont ceux qui ont présenté la deuxième plus haute proportion d'accidents impliquant plusieurs personnes (40 %; n = 102).

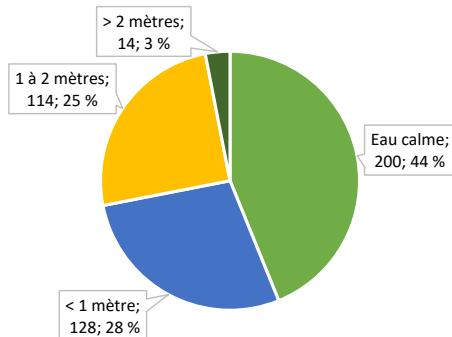


Facteurs environnementaux

Vagues

Les conditions relatives aux vagues au moment de l'accident nautique étaient connues dans 48 % des cas (n = 456) (Figure 17). Parmi ceux-ci, plus de la moitié (56 %; n = 256) sont survenus en présence de vagues, soit de moins d'un mètre (n = 128; 28 %), d'un à deux mètres (n = 114; 25 %), ou de plus de deux mètres (n = 14; 3 %).

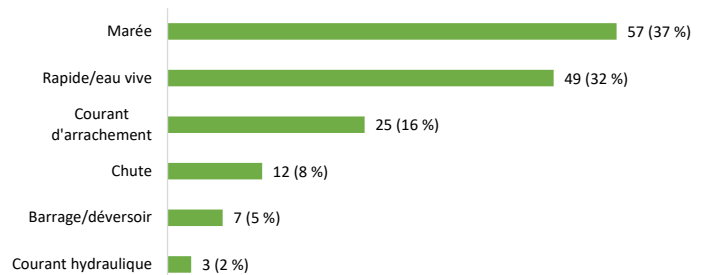
Figure 17 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance selon le type de vagues, Canada, 2008 à 2017



Mouvements d'eau

La Figure 18 illustre la répartition des décès associés à la navigation de plaisance selon les types de mouvements d'eau où naviguaient les embarcations au moment des accidents. Cette information était connue et pertinente (c'est-à-dire que l'accident est survenu dans un plan d'eau où le mouvement de l'eau pourrait être raisonnablement considéré comme un facteur) dans 16 % des cas (n = 153). Parmi ceux-ci, les conditions les plus souvent identifiées ont été les marées (n = 57; 37 %) et les rapides ou l'eau vive (n = 49; 32 %).

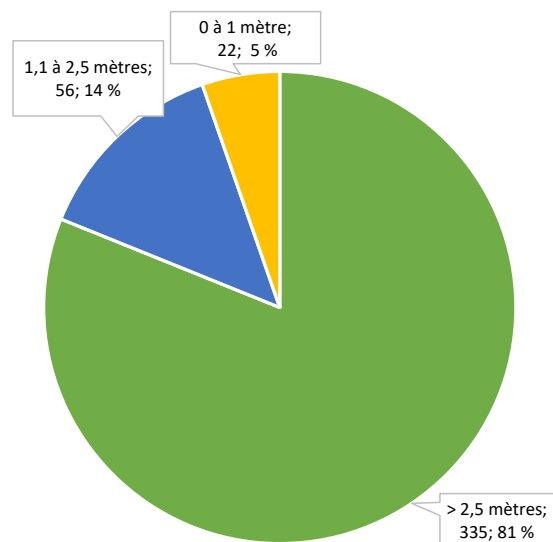
Figure 18 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance selon le type de mouvement d'eau, Canada, 2008 à 2017



Profondeur de l'eau

La profondeur de l'eau au moment de l'accident était connue dans 43 % des cas (n = 413) (Figure 19). Bien que la majorité (81 %; n = 335) des décès associés à la navigation de plaisance pour lesquels la profondeur était connue se sont produits dans l'eau profonde (plus de 2,5 mètres de profondeur), 22 décès (5 %) sont survenus dans l'eau très peu profonde (moins de 1 mètre de profondeur).

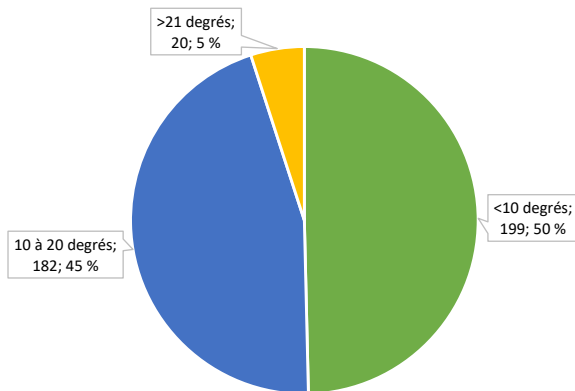
Figure 19 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance selon la profondeur de l'eau, Canada, 2008 à 2017



Température de l'eau

Les eaux froides sont répandues au Canada et la plupart des décès associés à la navigation de plaisance pour lesquels la température de l'eau était connue se sont produits en eau froide ou très froide. La température de l'eau au moment de l'accident était connue dans 42 % des cas (n = 401) (**Figure 20**). La moitié d'entre eux (50 %; n = 199) se sont produits dans l'eau très froide (moins de 10 degrés Celsius), 45 % dans l'eau froide (10 à 20 degrés Celsius), et 5 % dans de l'eau plus chaude (plus de 21 degrés Celsius).

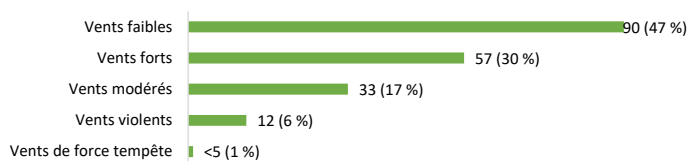
Figure 20 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance selon la température de l'eau, Canada, 2008 à 2017



Vents

L'information sur les conditions relatives aux vents a été obtenue dans 20 % des cas (n = 193) (**Figure 21**). Parmi les cas où l'information était disponible, 47 % des décès associés à la navigation de plaisance se sont produits dans des conditions de faibles vents (n = 90), 30 % dans des conditions de vents forts (n = 57) et 17 % dans des conditions de vents modérés (n = 33). Moins de cas sont survenus dans des conditions de vents violents (6 %; n = 12) et de vents de force tempête (n = <5; 1 %).

Figure 21 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance selon la force du vent, Canada, 2008 à 2017



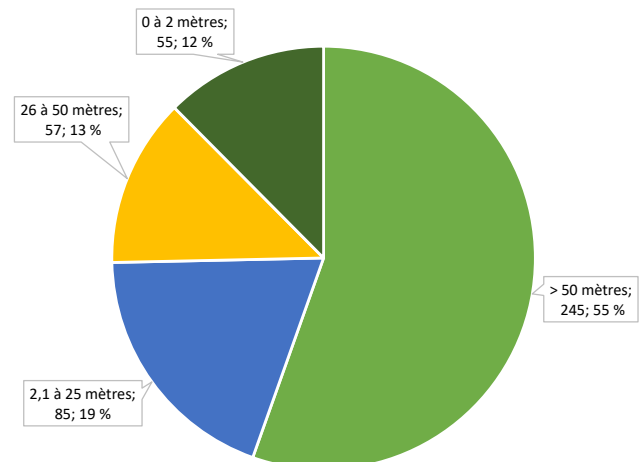
Précipitations

L'information sur les précipitations, par exemple la pluie ou la neige, au moment de l'accident était disponible dans 34 % des cas (n = 322). Dans les cas où elle l'était, la majorité (93 %) des décès associés à la navigation de plaisance sont survenus alors qu'il n'y avait pas de précipitations. Il pleuvait dans 6 % des cas (n = 19) et il y avait rarement des précipitations de grêle et de neige (moins de 1 % chacun) au moment des décès.

Distance d'un lieu sûr

La distance entre le lieu de l'accident et un lieu sûr était connue dans 46 % des cas (n = 442) (**Figure 22**). Dans les cas où l'information était disponible, plus de la moitié (55 %; n = 245) des décès sont survenus à plus de 50 mètres du quai ou du rivage, 19 % (n = 85) à une distance allant de 2 à 25 mètres, 13 % (n = 57) de 26 à 50 mètres, et enfin, 12 % (n = 55) à moins de deux mètres du lieu sûr.

Figure 22 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance selon la distance par rapport à un lieu sûr, Canada, 2008 à 2017



Facteurs personnels

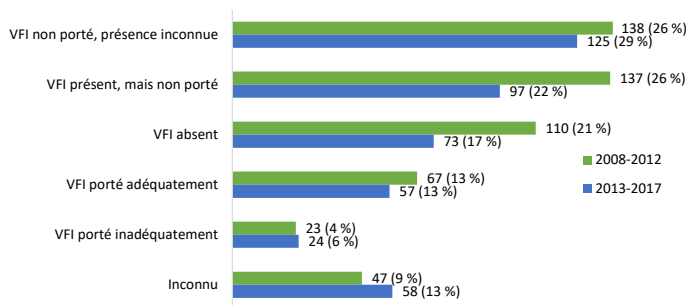
Cause du décès

La majorité des décès associés à la navigation de plaisance sont en fait des noyades (n = 849; 89 %). La deuxième cause la plus courante était le trauma (n = 54; 6 %) suivi des causes relatives à l'exposition telles que l'hypothermie (n = 27; 3 %). Pour la plupart des décès associés à un trauma, il s'agissait soit d'un traumatisme contondant (n = 27; 50 %) ou d'un traumatisme crânien (n = 24; 44 %).

Usage d'un vêtement de flottaison individuel

Dans 80 % des décès associés à la navigation de plaisance pour lesquels l'information concernant l'utilisation d'un vêtement de flottaison individuel (VFI) était connue, la victime ne portait pas de VFI (comme un gilet de sauvetage) au moment de l'accident. Un VFI était porté adéquatement dans seulement 13 % des décès associés à la navigation de plaisance (n = 124) (**Figure 23**) et, dans 5 % des accidents, un VFI était porté, mais de façon inadéquate (n = 47). Dans tous les autres cas pour lesquels l'information est connue (n = 680; 71 %), la victime ne portait pas de VFI au moment de l'accident nautique. Dans 34 % des cas où le VFI n'était pas porté, il était néanmoins présent dans l'embarcation au moment de l'accident (n = 234). Par ailleurs, dans 39 % des cas où le VFI n'était pas porté, il n'a pas été possible de déterminer s'il était présent ou non dans l'embarcation (n = 263); et dans 27 % de ces cas, il n'y avait aucun VFI à bord (n = 183). Les observations concernant l'usage du VFI sont sensiblement les mêmes pour les périodes de 2013 à 2017 et de 2008 à 2012 (**Figure 23**).

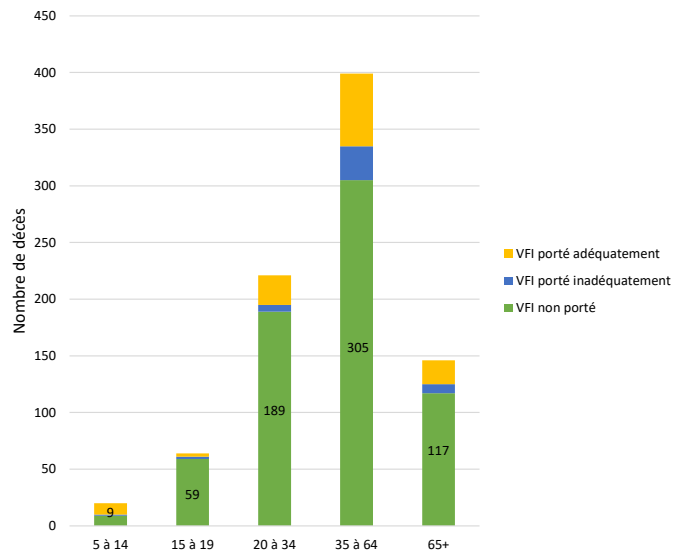
Figure 23 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance selon l'usage ou la présence du vêtement de flottaison individuel (VFI), Canada, 2008 à 2017



La **Figure 24** présente l'usage du VFI selon les groupes d'âge, ainsi que le nombre de décès associés à la navigation de plaisance pour lesquels la victime ne portait pas de VFI dans chacun des groupes d'âge. La proportion des personnes décédées à la suite de blessures associées à la navigation de plaisance ayant fait bon usage du VFI était faible dans tous les groupes d'âge. Les enfants les plus âgés (10 à 14 ans) sont les personnes chez qui l'on retrouvait la plus grande proportion du port adéquat du VFI (50 %).

Le faible taux d'utilisation du VFI est un facteur de risque largement établi en ce qui a trait aux décès associés à la navigation de plaisance, qui, au Canada, continuent de toucher majoritairement des personnes qui ne le portaient pas.

Figure 24: Décès associés à la navigation de plaisance selon l'usage du VFI et le groupe d'âge, Canada, 2008 à 2017



Consommation d'alcool

Les analyses sanguines post-mortem ont révélé dans 36 % des cas (n = 341) que la personne décédée à la suite d'un accident nautique avait consommé de l'alcool. S'ajoutent à cela 5 % des cas (n = 44) pour lesquels la consommation d'alcool était suspectée par les enquêteurs, mais dont le taux d'alcoolémie (TA) n'a pas pu être obtenu. Dans la majorité (74 %; n = 253) des cas où le TA était disponible, ce dernier s'avérait supérieur à la limite permise par la loi de 0,08 g/100 ml.

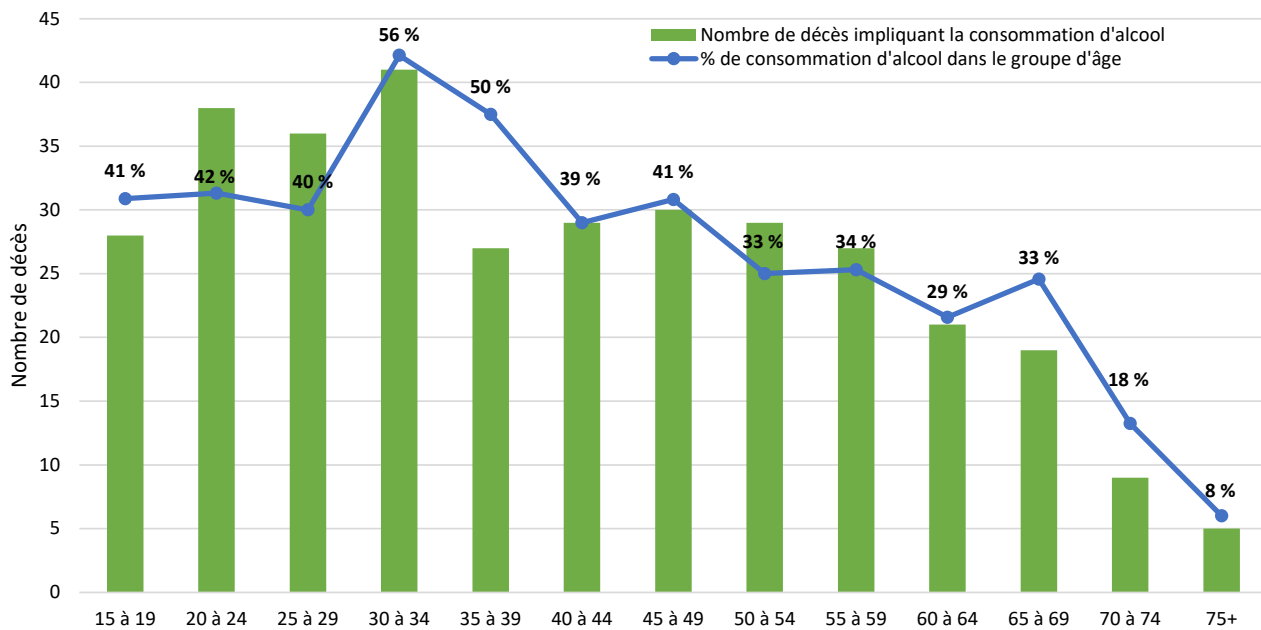
La consommation d'alcool est plus présente chez les jeunes adultes (**Figure 25**). Dans plus de la moitié des décès associés à la navigation de plaisance ayant touché des personnes dans la trentaine, des TA élevés ont été révélés. Chez les adolescents et les jeunes adultes (15 à 29 ans) aussi, la proportion de victimes ayant consommé de l'alcool était élevée, allant de 40 % à 42 %.

Consommation de drogue

Dans 20 % des cas (n = 187) des décès associés à la navigation de plaisance, les analyses toxicologiques post-mortem ont révélé la présence de drogues légales ou illégales dans le sang. Dans les deux tiers (65 %) de ces cas, la preuve de consommation de drogue illicite se trouvait dans le sang de la victime (n = 122, 13 % de l'ensemble des décès associés à la navigation de plaisance). La présence de drogues légales a été identifiée dans 62 cas, c'est-à-dire 6 % des décès associés à la navigation de plaisance.

Le cannabis a été légalisé au Canada en 2019. Puisque ce rapport porte sur les décès survenus entre 2008 et 2017, le cannabis est inclus dans les drogues illicites.

Figure 25 : Consommation d'alcool* et décès associés à la navigation de plaisance par groupe d'âge, Canada, 2008 à 2017



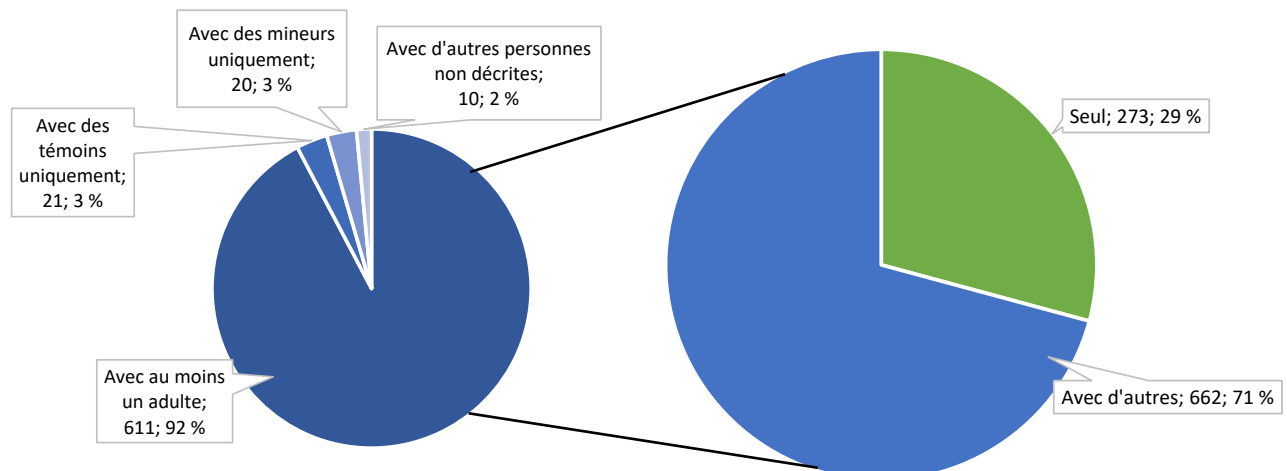
*Incluant uniquement les cas où la consommation d'alcool a été confirmée par les analyses sanguines post-mortem.

Navigation en solo ou avec des pairs

L'information à savoir si la personne décédée était seule ou accompagnée au moment de l'accident nautique était disponible dans presque tous les cas (n = 935, 98 %) (**Figure 26**). Dans 71 % de ces cas, la victime se trouvait avec d'autres personnes au moment de l'accident (n = 662) et dans la majorité (92 %) des cas où la personne était accompagnée, elle se trouvait avec au moins un adulte au moment du décès. Dans près du tiers (29 %) des décès associés à la navigation de plaisance pour lesquels l'information était connue, la personne décédée était seule au moment de l'accident.

La proportion des décès associés à la navigation de plaisance survenus alors que la victime se trouvait seule était plus élevée chez les personnes plus âgées. C'est chez les adultes de 55 à 59 ans qu'elle est la plus importante; plus de la moitié (51 %; n = 41) des personnes décédées étaient non accompagnées. Les taux d'accompagnement au moment de l'accident varient aussi en fonction du type d'embarcation. Il y avait une plus grande proportion de personnes naviguant en solo parmi celles qui pratiquaient la voile ou la planche à voile que celles en bateau à moteur ou en canot.

Figure 26 : Nombre et pourcentage de décès associés à la navigation de plaisance selon le type d'accompagnement au moment de l'accident, Canada, 2008 à 2017



RÉSUMÉ

- Les taux de décès associés à la navigation de plaisance ont diminué de 2008 à 2017; toutefois, ils représentent toujours une portion importante (21 %) des décès associés à l'eau au Canada.
- Les décès associés à la navigation de plaisance ont frappé surtout les adultes et, dans neuf cas sur 10, il s'agit d'un homme.
- Les lacs sont les plans d'eau où se sont produits le plus souvent les décès.
- Les taux de décès varient d'une province et d'un territoire à l'autre et les plus hauts taux sont ceux du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et de Terre-Neuve-et-Labrador.
- Les décès associés à la navigation de plaisance se sont produits le plus souvent durant les mois chauds (de mai à août) et surtout les fins de semaine; c'est durant le mois de juillet et ce sont les samedis que les décès ont été les plus fréquents.
- La plupart des décès associés à la navigation de plaisance ont eu lieu alors qu'un bateau à moteur était utilisé. Les canots représentent le second type d'embarcation le plus utilisé lorsque les décès sont survenus.
- De mauvaises conditions météorologiques, incluant de l'eau agitée et des vents forts, étaient souvent parmi les causes des décès associés à la navigation de plaisance.
- De l'alcool avait été consommé par plus du tiers des personnes ayant été blessées mortellement lors d'un accident survenu dans le cadre d'une activité de navigation de plaisance.
- Le VFI n'était pas porté au moment de l'accident par la majorité des personnes décédées à la suite d'un accident de navigation de plaisance.

Les accidents associés à la navigation de plaisance causent près de 100 décès évitables chaque année au Canada. Les principaux facteurs de risque sont : le sexe (hommes), les mauvaises conditions météorologiques, la consommation d'alcool et le non-port du VFI.



ANNEXE A : DÉFINITIONS

Plan d'eau

Océan : étendue d'eau salée caractérisée par des marées (incluant les zones portuaires, les eaux libres, etc.).

Lac ou étang : plan d'eau douce.

Rivière/rapide/ruisseau/chute : eau douce circulant à un débit donné.

Milieu urbain ou rural

Urbain (ville ou localité d'une population 1 000 et +) : l'accident est survenu dans un milieu urbain, c'est-à-dire sur le territoire d'une ville ou d'une localité dont la population est supérieure à 1 000 habitants.

Rural (tout milieu non urbain) : l'accident est survenu dans un milieu rural, c'est-à-dire en dehors du territoire d'une ville ou d'une localité dont la population est supérieure à 1 000 habitants.

Autres détails sur le lieu

Parc provincial : l'accident s'est produit dans un milieu rural désigné comme parc provincial, incluant l'eau dans les limites du parc de même que les berges et les rivages.

Parc national : l'accident s'est produit dans un milieu rural désigné par le gouvernement fédéral comme parc national, incluant l'eau dans les limites du parc de même que les berges et les rivages.

Parc ou bord de l'eau municipal : l'accident s'est produit dans une zone désignée par le gouvernement municipal comme parc ou bord de l'eau public, incluant l'eau dans les limites du parc de même que les berges et les rivages.

Aire de conservation : l'accident s'est produit dans une zone désignée comme aire de conservation, incluant l'eau dans les limites de l'aire de conservation de même que les berges et les rivages.

Chalet/cabane/camp : résidence saisonnière, bord de l'eau privé, etc.; l'accident s'est produit au bord de l'eau à une cabane ou un chalet privé utilisé de manière saisonnière.

Résidence permanente privée (accès à l'eau privé) : l'accident s'est produit au bord de l'eau à une résidence permanente.

Marina : l'accident s'est produit à un endroit désigné comme marina.

Camping privé : l'accident s'est produit à un endroit désigné comme camping privé; incluant l'eau dans les limites du camping privé de même que les berges et les rivages.

Camp de jour/camp de vacances : l'accident s'est produit à un endroit désigné comme un camp de jour ou un camp de vacances; incluant l'eau dans les limites du camp de même que les berges et les rivages.

Tout autre endroit : tout endroit autre que ceux mentionnés ci-dessus. Par exemple, en eau libre en dehors des limites d'un parc, dans une institution, etc.

Inconnu : l'endroit exact de l'accident n'était pas inscrit au dossier.

Type d'embarcation

Bateau à moteur de grande taille : bateau, de plus de 5,5 mètres (18 pieds) de long, propulsé par un moteur.

Bateau à moteur de petite taille : bateau de type bateau de pêche non ponté, de 5,5 mètres (18 pieds) et moins, propulsé par un moteur.

Bateau à moteur de taille inconnue : le dossier indiquait que la personne décédée se trouvait dans un bateau à propulsion moteur au moment de l'accident, mais la taille de l'embarcation n'y était pas inscrite.

Bateau à moteur de type motomarine : l'accident est survenu alors que la personne décédée faisait de la motomarine; une embarcation motorisée (pour 1 ou 2 personnes) à propulsion par réaction, incluant Sea-Doo, Jet Ski, WaveRunner, etc.

Canot : l'accident est survenu alors que la personne décédée se trouvait dans un canot au moment de l'accident.

Kayak : la personne décédée se trouvait dans un kayak ponté au moment de l'accident.

Chaloupe : la personne décédée se trouvait dans une embarcation propulsée par une paire de rames au moment de l'accident.

Embarcation gonflable non motorisée : la personne décédée se trouvait dans une embarcation qui doit être gonflée pour prendre sa forme et sa flottabilité (mais pas un jouet gonflable). L'embarcation n'avait pas de moteur.

Voilier : la personne décédée utilisait un voilier propulsé par le vent lorsque l'accident est survenu.

Planche à voile/windsurf/surf cerf-volant : la personne décédée utilisait une planche à voile, un windsurf ou un surf cerf-volant lorsque l'accident est survenu.

Autre : l'accident est survenu alors que la personne décédée se trouvait dans un bateau ou une embarcation ne faisant pas l'objet des catégories ci-dessus.

Inconnu : les notes au dossier indiquaient que la personne décédée se trouvait dans un bateau au moment de l'accident, mais ne précise pas le type d'embarcation.

Type d'accident nautique

Victime tombée ou jetée par-dessus bord (non occasionné par un chavirement, une collision ou un envahissement) : lors de l'accident, la personne décédée est tombée ou a été jetée par-dessus bord (d'une embarcation non chavirée), événement non occasionné par un chavirement, une collision ou un envahissement.

Chavirement : le bateau ou l'embarcation a chaviré et la personne décédée s'est donc retrouvée dans l'eau.

Collision : le bateau ou l'embarcation, en marche ou non, a heurté ou a été percuté par un autre objet, par exemple une autre embarcation, une souche ou un billot, une roche, une personne pratiquant la natation.

Envahissement : de l'eau a envahi le bateau ou l'embarcation en raison de fortes vagues (d'un autre bateau, d'une tempête, etc.).

Victime ayant sauté par-dessus bord : la personne décédée a volontairement sauté à l'eau afin de venir en aide à une personne ou pour récupérer un objet.

Autre : les notes au dossier indiquaient d'autres facteurs contributifs ayant mené à l'accident nautique.

Causes contribuant à l'accident nautique

Se tenir debout dans l'embarcation (pour des raisons autres que d'uriner) : la victime se tenait debout dans l'embarcation ce qui a mené à une blessure ou contribué à l'accident.

Uriner : la victime se tenait debout et urinait lorsque l'accident s'est produit.

Embarcation surchargée : il y avait plus de passagers que le nombre recommandé à bord de l'embarcation en marche.

Sillage d'un bateau à moteur : l'embarcation croisait le sillage d'autres bateaux lorsque l'accident est survenu.

Démarrage du moteur (p. ex. perte d'équilibre en tirant le lanceur moteur) : la victime démarrait le moteur (lanceur moteur manuel), ce qui a mené à l'accident.

Vents forts : l'embarcation était en marche dans des conditions de vents forts, ce qui a contribué à l'accident nautique.

Eaux agitées/grosses vagues : l'embarcation était en marche dans des conditions d'eaux agitées et de grosses vagues, ce qui a contribué à l'accident nautique.

Collision entre deux bateaux : l'embarcation de la victime est entrée en collision avec un autre bateau, ce qui a causé des blessures ou contribué à l'accident.

Collision avec une personne (qui n'était pas dans un bateau, une personne à la nage par exemple) : l'embarcation de la victime est entrée en collision avec une personne pratiquant la nage, le ski nautique, etc., ce qui a causé des blessures ou contribué à l'accident.

Collision avec un objet fixe (p. ex. un quai, la rive, une roche) : l'embarcation de la victime est entrée en collision avec un quai, le rivage, une roche, une bouée, etc., ce qui a causé des blessures ou contribué à l'accident.

Embarquement ou débarquement d'un bateau amarré à une passerelle ou un bateau : la victime est tombée ou a glissé, ce qui a causé des blessures ou contribué à l'accident.

Chute depuis un bateau en marche : le bateau a continué son chemin, laissant la victime dans l'eau et sans moyens de retourner au rivage.

Vitesse : le conducteur allait à une vitesse excessive, ce qui a causé ou contribué à l'accident.

Rejoindre un bateau à la nage : la victime était dans l'eau et tentait de rejoindre une embarcation à la dérive.

Virage brusque ou autre manœuvre dangereuse : le conducteur du bateau a effectué un virage brusque ou une autre manœuvre dangereuse, ce qui a causé l'accident.

Défaillance du moteur : le moteur de l'embarcation ne fonctionnait pas adéquatement.

Mouvements d'eau

Courant d'arrachement (flot de retour) : les notes au dossier indiquaient qu'il y avait un fort courant allant de la côte vers le large.

Rapide, eau vive : les notes au dossier indiquaient que l'accident s'est produit dans une eau s'écoulant à grand débit et créant des rapides.

Chute : les notes au dossier indiquaient que l'accident s'est produit où l'eau tombait d'une falaise.

Barrage ou déversoir de crues : les notes au dossier indiquaient que l'accident s'est produit dans de l'eau traversant des barrières artificielles servant à contrôler le débit de l'eau.

Courant fort : les notes au dossier indiquaient que le courant ou le mouvement de l'eau était fort, incluant les courants dans les rivières, les lacs et les océans, mais ne pouvant entrer dans les autres catégories.

Courant hydraulique : l'accident s'est produit en aval d'un barrage ou de roches dans une rivière.

Marée : l'accident s'est produit lors d'un phénomène de marée.

Inconnu : bien que ce soit une situation pertinente, le dossier ne faisait aucune mention du mouvement de l'eau.

Vagues

Eau calme : état ou mouvement tranquille à la surface de l'eau (eau miroitante).

Vagues de moins d'un mètre : mouvement de l'eau passant d'une surface ondulée à de faibles vagues.

Vagues d'un à deux mètres : mouvement de l'eau passant de vagues modérées à une eau agitée.

Vagues de plus de deux mètres : moutons – eau houleuse à tumultueuse, avertissement aux petites embarcations, ou conditions pires ou de tempête.

Inconnu : le mouvement à la surface de l'eau n'était pas indiqué au dossier.

Vents

Vents faibles (10 nœuds ou moins) : calme plat – absence de vent à douce brise produisant un mouvement d'ondulation ou de clapot à la surface.

Vents modérés (11 à 21 nœuds) : brise modérée produisant de petites vagues prenant de l'ampleur.

Vents forts (20 à 33 nœuds) : forte brise produisant des vagues modérées.

Coups de vent (34 à 47 nœuds) : coups de vent produisant des vagues de hauteur modérée, mais de longueur plus importante.

Vents de force tempête (48 à 63 nœuds) : vents de tempête produisant des vagues très hautes.

Ouragan (64 nœuds et plus) : conditions d'ouragan produisant des vagues gigantesques; l'air est plein d'écume et d'embruns.

Inconnu : situation pertinente, mais aucune mention dans le dossier sur le vent au moment de l'accident.

Précipitations

Pluie : il y avait une pluie intermittente ou continue au moment de l'accident.

Neige : il y avait une neige intermittente ou continue au moment de l'accident.

Grêle : il y avait des précipitations sous forme de grêle ou de grésil au moment de l'accident.

Aucunes précipitations : ciel dégagé sans précipitations au moment de l'accident.

Inconnu : situation pertinente, mais aucune mention dans le dossier sur les conditions météorologiques.

Usage du VFI

VFI porté adéquatement : un gilet de sauvetage, un VFI ou un vêtement de flottaison de survie était porté adéquatement par la personne décédée.

VFI porté inadéquatement : les notes au dossier indiquaient que la personne décédée portait un gilet de sauvetage, un VFI ou un vêtement de flottaison de survie, mais que celui-ci n'était pas de la bonne taille ou était mal attaché, etc.

VFI présent, mais non porté : les notes au dossier indiquaient qu'un gilet de sauvetage, un VFI ou un vêtement de flottaison de survie était à bord au moment de l'accident, mais n'était pas porté par la personne décédée.

VFI absent : situation pertinente où l'on pourrait s'attendre à trouver à bord un gilet de sauvetage, un VFI ou un vêtement de flottaison de survie, mais pour laquelle les notes au dossier indiquaient spécifiquement qu'il n'y en avait pas.

VFI non porté, présence inconnue : les notes au dossier indiquaient qu'un gilet de sauvetage, un VFI ou un vêtement de flottaison de survie n'était pas porté; mais il est possible que ce soit la vérification du lieu de l'accident qui n'a pas pu être effectuée.

