

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

CHUTE PAR-DESSUS BORD

**D'UN PASSAGER DU NAVIRE À PASSAGERS «LOUIS JOLLIET»
PORT DE QUÉBEC, FLEUVE SAINT-LAURENT (QUÉBEC)
6 JUIN 1994**

RAPPORT NUMÉRO M94L0015

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

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

CHUTE PAR-DESSUS BORD

D'un passager du navire à passagers «LOUIS JOLLIET»
Port de Québec, fleuve Saint-Laurent (Québec)
6 juin 1994

RAPPORT NUMÉRO M94L0015

RÉSUMÉ

Le «LOUIS JOLLIET» était sorti pour une excursion aller-retour promotionnelle dans le port de Québec afin d'inaugurer sa saison estivale. Se trouvaient à bord un groupe d'invités des médias et de l'industrie hôtelière locaux ainsi qu'un groupe de passagers composé d'étudiants du niveau collégial. Un des invités s'est jeté à l'eau dans le port pour essayer de gagner la rive à la nage alors que le navire se trouvait dans les parages de la pointe à Puiseaux. Le capitaine a activé les procédures d'urgence et la victime, souffrant d'hypothermie légère et d'épuisement, a été repêchée promptement par une embarcation des services de recherches et sauvetage (SAR).

AUTRES RENSEIGNEMENTS FACTUELS

Fiche technique du navire

Nom	«LOUIS JOLLIET»
Port d'immatriculation	Québec (Québec)
Pavillon	Canadien
Numéro officiel	170718
Genre	Navire à passagers
Jauge brute	2 438 tonneaux
Équipage	22
Passagers	110
Invités	277
Longueur	50,29 m
Tirant d'eau	Avant : 2,59 m Arrière : 3,81 m
Construction	1938, Lauzon (Québec)
Propulsion	Quatre moteurs diesel GM 671, développant 746 kW
Propriétaires	Croisière AML inc. Québec (Québec)

Le «LOUIS JOLLIET», selon son certificat, peut transporter 1 000 passagers pour des excursions d'une journée dans des eaux secondaires de classe II. On embarque à bord du navire par le pont principal «A», qui renferme un auditorium. Sur le pont «B», on retrouve, au milieu du navire, un casino et un bar fermés, ainsi que des salons ouverts sur le pont de gaillard et sur le pont arrière. Sur le pont «C», il y a une timonerie à l'avant, flanquée d'ailerons de passerelle, ainsi qu'un pont-observatoire découvert à l'arrière.

Vers 17 h, les invités et les passagers ont commencé à monter à bord et, à 20 h, le «LOUIS JOLLIET» a appareillé. Quatre invités du même hôtel se sont assis à une table à proximité de la rambarde de bâbord sur le pont de gaillard «B». Après avoir pris plusieurs verres, un des invités s'est vanté de pouvoir retourner au rivage à la nage et, vers 20 h 30, il s'est assis un moment sur la rambarde. On l'a aperçu de la passerelle et on a actionné le sifflet du navire pour l'avertir du danger. Un matelot qui se trouvait sur l'aileron de passerelle de bâbord a reçu l'ordre d'aller dire à l'invité de s'asseoir et de ne pas s'appuyer contre la rambarde. Vers 20 h 45, le passager s'est rapproché de la rambarde, s'est penché en arrière et s'est délibérément jeté à l'eau.

On a mis la barre à gauche toute et arrêté la machine. Le capitaine a lancé à l'eau une bouée de sauvetage munie d'un feu à partir de l'aileron de passerelle de bâbord. Il est ensuite rentré dans la timonerie où il a actionné trois fois le sifflet du navire afin de mobiliser une équipe de secours composée de cinq membres d'équipage avant de lancer un appel d'urgence au moyen du radiotéléphone.

Le second capitaine a surveillé la préparation, par l'équipe de secours, de l'embarcation de sauvetage de bâbord. À 20 h 50, le

«LOUIS JOLLIET» a communiqué avec le Centre du trafic maritime de Québec qui a prévenu le Centre secondaire de sauvetage maritime (CSSM) de Québec. À 20 h 53, le garde-côte canadien «STERNE» a quitté le quai n° 98 à destination de la pointe à Puiseaux.

Le navire à passagers «ST. ANDRE», qui était aussi en excursion dans le port, a communiqué avec le «LOUIS JOLLIET» par radiotéléphone pour confirmer qu'il mettrait à l'eau une embarcation de sauvetage et se tiendrait prêt à intervenir.

On a vu la victime cesser de nager vers le rivage et se maintenir à flot à environ 40 à 50 m de la bouée de sauvetage. À 21 h, le «STERNE» est arrivé sur les lieux et a repêché la victime qui souffrait d'hypothermie légère et d'épuisement. Un peu de confusion a été causée par la présence de billes de bois flottant qui dérivait dans le secteur et qui a fait croire à l'équipe de sauvetage que d'autres personnes étaient tombées à l'eau. À 21 h 10, le garde-côte est arrivé à sa base. À 21 h 15, la victime a été transportée en ambulance jusqu'à un hôpital des environs.

ANALYSE

Avant de s'adosser à la rambarde, l'invité n'avait pas attiré l'attention. Lorsqu'on lui a demandé de s'éloigner de la rambarde, il a obéi et s'est assis. Son comportement n'a pas fait craindre à l'équipage qu'il répète son geste imprudent. La politique à bord du navire est de menotter et d'incarcérer les passagers belliqueux jusqu'à ce qu'ils puissent être remis à la police du port.

La bouée de sauvetage a été lancée près de la victime et, comme la nuit tombait, le feu dont elle était munie a constitué un bon point de repère. Le nageur s'est d'abord éloigné de la bouée. Lorsqu'il s'est senti épuisé, il a essayé de garder ses forces et s'est contenté de se maintenir à flot sans tenter de se rapprocher de la bouée. Par bonheur, le capitaine l'avait vu passer par-dessus bord et ne l'a pas quitté des yeux pendant toute la durée des opérations de recherches et sauvetage.

Le «LOUIS JOLLIET» et le «ST. ANDRE» ont tous deux affalé une embarcation de sauvetage avec à bord une équipe de sauveteurs prêts à intervenir. Comme aucune des deux embarcations de sauvetage n'était munie d'un moteur, les deux navires ont décidé de rester en attente et de laisser le «STERNE» mener à bien l'opération de sauvetage. Le garde-côte a mis sept minutes à se rendre sur les lieux. La victime a passé une douzaine de minutes dans l'eau et, par conséquent, souffrait d'hypothermie légère et d'épuisement lorsqu'on l'a repêchée.

CONCLUSIONS

1. La compagnie a une politique visant à faire en sorte que le comportement des passagers ne compromette pas leur propre sécurité ni celle des autres passagers, de l'équipage ou du navire.

2. Le comportement de l'invité a été influencé par la consommation d'alcool.
3. Le geste de l'invité était délibéré et imprévisible.
4. Le capitaine et l'équipage ont bien réagi lorsque le passager est tombé par-dessus bord.
5. Une embarcation de sauvetage n'est pas conçue pour le repêchage de personnes dans l'eau.
6. La victime souffrait d'hypothermie légère et d'épuisement lorsque le garde-côte de la Garde côtière canadienne l'a repêchée.

CAUSES ET FACTEURS CONTRIBUTIFS

L'invité à bord du «LOUIS JOLLIET» s'est impulsivement jeté à l'eau dans le port alors que son jugement était faussé par la consommation d'alcool.

Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. La publication de ce rapport a été autorisée le 10 mai 1995 par le Bureau, qui est composé du Président, John W. Stants, et des membres Zita Brunet et Hugh MacNeil.