

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

ABORDAGE

**DU NAVIRE À PASSAGERS «LOUIS JOLLIET»
ET DE L'EMBARCATION DE PLAISANCE «MERLIN»
PORT DE QUÉBEC (QUÉBEC)
24 AOÛT 1994**

RAPPORT NUMÉRO M94L0024

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

ABORDAGE

du navire à passagers «LOUIS JOLLIET»
et de l'embarcation de plaisance «MERLIN»
Port de Québec (Québec)
24 août 1994

RAPPORT NUMÉRO M94L0024

RÉSUMÉ

Au cours d'une excursion en soirée dans le port de Québec, le 24 août 1994, le navire à passagers «LOUIS JOLLIET», ayant à son bord 21 membres d'équipage et 999 passagers, a rencontré le voilier «MERLIN» qui rentrait à sa marina à l'embouchure de la rivière Chaudière avec l'opérateur et une invitée à son bord.

À Pointe à Puiseaux, le «LOUIS JOLLIET» a changé de cap pour se diriger vers la travée centrale du pont de Québec. Devant le navire à passagers, le «MERLIN» traversait le fleuve de la rive sud vers la rive nord. Le voilier a continué sur bâbord-amures dans les conditions de vents légers du moment, car on supposait que le navire à passagers obliquerait vers le centre du fleuve et passerait sur l'arrière. Le soleil était couché et les feux de navigation du «MERLIN» n'étaient pas opérationnels. Le «LOUIS JOLLIET» n'a pas observé les évolutions du «MERLIN».

Quand on s'est rendu compte qu'une situation très rapprochée se créait, le voilier a essayé de passer devant le navire à passagers en utilisant le moteur en plus de la voile, mais l'opérateur n'a pas pu faire démarrer le moteur hors-bord. Dans un ultime effort pour atténuer le choc, le voilier est venu sur bâbord à la dernière minute. Lorsque le sommet du mât du voilier a été aperçu à quatre quarts bâbord de l'étrave du navire à passagers, on a mis la barre du «LOUIS JOLLIET» à bâbord toute. Toutefois, les deux bâtiments se sont abordés approximativement à la position 46°45,37'N par 71°16,13'W, à environ 1,4 mille marin au sud-ouest de Pointe à Puiseaux. Le gréement tribord du «MERLIN» s'est brisé et le voilier a démâté. Les avaries au côté bâbord du «LOUIS JOLLIET» ont été négligeables, et personne n'a été blessé dans l'accident.

AUTRES RENSEIGNEMENTS FACTUELS

Fiche technique du navire

Nom	«LOUIS JOLLIET»	«MERLIN»
Port d'immatriculation	Québec (Québec)	
Port d'attache		Québec (Québec)
Pavillon	Canadien	Canadien
Numéro officiel	170718	
Numéro de licence		13D7608
Genre	Navire à passagers	Voilier
Jauge brute	2 437,63 tonneaux	
Longueur	50,29 m	5,6 m
Tirant d'eau	Avant : 2,59 m Arrière : 3,81 m	dérive sabre
Propulsion	Quatre moteurs diesel GM 671 développant 746 kW (1 000 BHP)	Moteur hors-bord Chrysler 6 HP
Équipage	21	1
Passagers	999	
Invitée		1
Propriétaires	Croisière AML inc. Québec (Québec)	J. Dufour St-Romuald (Québec)

Le «LOUIS JOLLIET» est un ancien bac-ferry à chargement latéral qui a été refondu. Sur le pont supérieur, on trouve une timonerie à l'avant flanquée d'ailerons de passerelle qui s'étendent sur les côtés du navire. Le pont de gaillard se trouve un pont au-dessous de la passerelle et fait office de pont d'observation et de salon. Pendant les excursions en soirée, ce pont est éclairé par trois projecteurs montés sur l'étai avant. De plus, le contour du navire est illuminé, de l'avant à l'arrière, par une série d'ampoules électriques de faible intensité montées sur les étais.

Le «MERLIN» est un sloop à coque de fibre de verre, dont les espars sont faits d'aluminium et le gréement, d'acier inoxydable. Il a un rouf au milieu et un cockpit à l'arrière. L'embarcation de plaisance est gouvernée au moyen d'un safran extérieur et est propulsée par un moteur hors-bord, tous deux montés sur le tableau.

Le «LOUIS JOLLIET» et les voiliers «MERLIN» et «GECKO» étaient les seuls bâtiments qui se trouvaient dans le chenal entre Pointe à Puiseaux et le pont de Québec. Ce passage mesure environ 2,5 milles marins de longueur et, bien que le fleuve se rétrécisse avant d'arriver au pont, il a plus de six encablures de largeur. Le chenal de navigation mesure quelque quatre encablures et demie de largeur.

Le «LOUIS JOLLIET» a quitté la section n° 91 à 20 h ¹ et a fait route à une vitesse sur le fond moyenne de 12,54 noeuds. La vitesse en surface du navire était d'environ 9,5 noeuds, et la marée était montante. Devant Pointe à Puiseaux, le «LOUIS JOLLIET» a changé de cap pour se diriger vers la travée centrale du pont de Québec. Le navire à passagers a maintenu une route environ au 230 °(V). Le voilier «GECKO», qui faisait route vers l'aval, était le seul navire observé, et on supposait qu'il suivrait la rive sud.

Le «MERLIN» était au plus près serré, son génois et sa grand-voile hissés, mais il avançait lentement en raison des vents d'ouest qui soufflaient à ce moment à une vitesse estimée à 3 ou 4 noeuds avec des bourrasques de 6 ou 7 noeuds. À bord du voilier, on a tout d'abord cru que le navire à passagers passerait à l'arrière, de sorte que le «MERLIN» a maintenu une route au 275 °(V) environ en vue d'atteindre la rive nord.

À bord du «LOUIS JOLLIET», le capitaine et le second, qui étaient dans la timonerie, comptaient sur l'assistance de sept matelots et d'un maître d'équipage, chargés d'assurer la veille et de s'occuper des passagers. Le second était à la barre et assurait la conduite du navire. Les fenêtres de la passerelle étaient fermées. Le «LOUIS JOLLIET», le «MERLIN» et le «GECKO» ont confirmé chacun de leur côté que le temps était clair mais que la visibilité était limitée en raison de l'obscurité. Le «GECKO» était le seul bâtiment qui apparaissait à l'écran radar du «LOUIS JOLLIET». Le «MERLIN» n'était pas muni d'un réflecteur radar, contrairement à ce qu'exige la loi.

À bord du «MERLIN», on s'est aperçu que le voilier n'avait pas assez de vitesse, et on a essayé de mettre le moteur en marche afin de passer devant le «LOUIS JOLLIET», mais le moteur hors-bord n'a pas démarré. À bord du «LOUIS JOLLIET», on a cru qu'il n'y avait aucun risque d'abordage jusqu'à ce que qu'on aperçoive le mât du «MERLIN» pour la première fois à environ 45° (quatre quarts) bâbord, à une distance de 3 à 5 m de l'étrave du navire.

Les feux de navigation du «MERLIN» se sont éteints lors de l'avant-dernière bordée avant l'abordage. Il n'y avait aucune autre source de lumière à bord. À partir du poste de barre sur la passerelle du «LOUIS JOLLIET», la visibilité vers l'avant est limitée par un angle mort dans le sens vertical, sous l'élanement de l'avant, qui se prolonge jusqu'à environ 85 m devant l'étrave.

Le temps était clair, mais le soleil était couché et la lune n'était pas encore levée.

¹ Toutes les heures sont exprimées en HAE (temps universel coordonné (UTC) moins quatre heures), sauf indication contraire.

Le «MERLIN» n'avait pas de radiotéléphone et n'était pas légalement tenu d'en avoir. L'opérateur et l'invitée à bord du «MERLIN» ont poussé des cris avant l'abordage, mais leurs voix ont pu être étouffées par la musique qui jouait sur les ponts extérieurs du «LOUIS JOLLIET». Le «MERLIN» ne s'est pas servi d'une fusée éclairante ou d'un sifflet pour attirer l'attention des gens à bord du «LOUIS JOLLIET».

Après l'abordage, le voilier «GECKO» a prêté assistance au «MERLIN» jusqu'à ce que le «STERNE», garde-côte de la GCC, arrive sur les lieux de l'accident et pousse le voilier jusqu'à sa marina.

ANALYSE

Le «LOUIS JOLLIET» a été conçu comme navire de port et est censé être capable de manoeuvrer en toute sécurité dans le chenal où l'abordage s'est produit, même si le chenal en eau profonde se rétrécit dans cette partie du port. Les éléments de preuve donnent à penser que le «LOUIS JOLLIET» naviguait le plus près possible du côté tribord du chenal.

Les évolutions du «MERLIN» étaient susceptibles d'entraîner un risque d'abordage. Un voilier de moins de 20 m de longueur, tel que le «MERLIN», qui navigue dans un chenal doit de préférence rester du côté tribord du chenal, dans toute la mesure du possible. À la suite de la panne d'électricité qui a causé l'extinction des feux de navigation, le bon usage maritime aurait voulu qu'on mette le moteur en marche pour remonter vers la marina située en amont, sur la rive sud du fleuve.

Comme le «LOUIS JOLLIET» approchait du «MERLIN» sous un angle d'environ 45° sur l'arrière du travers du «MERLIN», une situation de rattrapage était en train de se créer. Le Règlement pour prévenir les abordages exige que le navire qui en rattrape un autre, en l'occurrence le «LOUIS JOLLIET», s'écarte de la route de l'autre navire, soit le «MERLIN», et ce, peu importe si l'autre navire fait part ou non de son accord et prend ou non les mesures appropriées.

Bien que le «LOUIS JOLLIET» n'ait pas vu le «MERLIN» et, par conséquent, n'ait pas été en mesure de déterminer qu'il allait le rattraper, il lui incombait tout de même d'assurer une veille appropriée et de s'acquitter de sa première responsabilité, c'est-à-dire s'écarter de la route du navire rattrapé. Là où la visibilité est affectée par l'éclairage à terre et où il y a une forte concentration d'embarcations de plaisance, les navigateurs doivent faire preuve de diligence en ce qui a trait à la veille. Contrairement à la pratique courante, consistant à éteindre tous les feux autres que les feux de navigation à l'avant de la passerelle à bord des navires à passagers faisant route, l'installation d'éclairage actuelle du salon sur le pont de gaillard du «LOUIS JOLLIET» ne favorise pas une visibilité optimale vers l'avant.

Le «MERLIN», même s'il était le navire privilégié, n'était pas relevé de son obligation de surveiller continuellement la situation. Il se peut que le voilier, qui naviguait lentement et était rattrapé, ne se soit rendu compte du risque d'abordage qu'au moment où il était trop tard pour se dégager par ses propres moyens. Lorsque l'opérateur a eu un doute quant aux intentions du navire à passagers qui le rattrapait, il avait la responsabilité de faire part de son doute. Le «MERLIN» n'avait pas de radiotéléphone, mais il y avait un sifflet et des fusées éclairantes de sécurité à bord. On n'a pas utilisé les moyens appropriés en temps voulu pour attirer l'attention de l'autre navire.

Lorsqu'il est devenu évident que le navire non privilégié ne pouvait éviter l'abordage par ses propres moyens, il appartenait au navire privilégié de prendre des mesures pour éviter l'abordage. Ni l'un ni l'autre des deux navires n'a procédé à un changement de cap de dernière minute à temps pour éviter l'abordage.

CONCLUSIONS

1. Le «MERLIN» n'était pas muni d'un réflecteur radar et ses feux de navigation n'étaient pas opérationnels. Le «LOUIS JOLLIET» n'a pas établi de contact radar ou visuel avec le «MERLIN» jusqu'à ce que le mât apparaisse à quelques mètres seulement de distance.
2. Au dernier moment, l'équipage du «MERLIN» a crié pour indiquer sa présence, mais on ne s'est pas servi du sifflet, et personne à bord du «LOUIS JOLLIET» n'a entendu les cris en provenance du voilier.
3. L'installation d'éclairage sur le pont de gaillard du «LOUIS JOLLIET» ne favorise pas la visibilité vers l'avant nécessaire aux fins de la veille de nuit. Les fenêtres de la passerelle étaient fermées, et de la musique jouait sur les ponts extérieurs.

CAUSES ET FACTEURS CONTRIBUTIFS

L'abordage entre le «LOUIS JOLLIET» et le «MERLIN» s'est produit parce qu'aucun des deux navires n'a pris en temps voulu des mesures destinées à éviter l'abordage. Le «MERLIN» n'avait pas de feux de navigation opérationnels dans l'obscurité et n'était pas muni d'un réflecteur radar, de sorte qu'il pouvait difficilement être détecté visuellement ou au radar.

Étant donné que le «LOUIS JOLLIET» faisait route en conservant un éclairage sur le pont de gaillard qui limitait la visibilité vers l'avant à partir de la passerelle, il n'a pas utilisé tous les moyens disponibles pour assurer une veille appropriée.

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 13 juillet 1995 par le Bureau, qui est composé du Président, John W. Stants, et des membres Zita Brunet et Hugh MacNeil.