

**RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME**  
**ENVAHISSEMENT ET CHAVIREMENT**  
**DE TROIS PETITES EMBARCATIONS**  
**À ENVIRON 200 MILLES AU NORD DE THUNDER BAY**  
**LAC GRAYSON (ONTARIO)**  
**LES 13 ET 14 OCTOBRE 1995**  
**RAPPORT NUMÉRO M95C0074**

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

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

Envahissement et chavirement

de trois petites embarcations  
à environ 200 milles au nord de Thunder Bay  
lac Grayson (Ontario)  
les 13 et 14 octobre 1995

**RAPPORT NUMÉRO M95C0074**

### **Résumé**

Vers minuit le 13 octobre 1995, douze personnes se sont mises en route dans trois petites embarcations pour regagner leur chalet à l'extrémité nord du lac Grayson, au terme d'une excursion de pêche au sud-ouest du lac. En arrivant dans les hautes lames qui balayaient la partie principale du lac, l'une des embarcations a chaviré après s'être emplie d'eau. Une deuxième embarcation s'est aussi emplie d'eau et a chaviré après avoir repêché les premiers naufragés. La troisième embarcation a réussi à gagner la rive après s'être elle aussi remplie d'eau. Des douze occupants des trois embarcations, quatre ont survécu, trois ont péri et leurs corps ont été retrouvés et cinq sont restés introuvables malgré des recherches poussées par voies aérienne, terrestre et sous-marine.

*This report is also available in English.*

### **Autres renseignements de base**

Les trois bateaux sont des embarcations en aluminium non pontées, propulsées par des moteurs hors-bord à essence montés sur le tableau. L'une des embarcations a douze pieds de long, trois bancs recouverts de bois, des flotteurs intégrés et, au moment de l'accident, elle était propulsée par un moteur de 8 HP. Une deuxième a quatorze pieds de long, quatre bancs, pas de flotteurs intégrés, et était propulsée par un moteur de 9,9 HP. La troisième est un canot à arrière à tableau de dix-sept pieds avec flotteurs intégrés, propulsé par un moteur de 4,4 HP. Les trois embarcations étaient apparemment en bon état de service et bien entretenues.

Le 13 octobre 1995, les douze occupants d'un camp de plein air situé à l'extrémité nord du lac Grayson sont partis pour une excursion de pêche dans la partie sud-ouest du lac. Le groupe, guidé par le couple qui exploitait le camp, comprenait les deux fils adolescents de celui-ci, une jeune femme et sept autres adolescents qui se trouvaient au camp.

Après environ six heures de pêche, le groupe a entrepris, entre 23 h 30 et 24 h, le voyage de cinq milles qui devait le ramener au chalet. Le lieu de pêche était abrité des éléments, et même si le trajet vers le sud avait été fait par temps couvert et venteux, le groupe tablait sur le fait que le vent et les vagues se calment ordinairement après le coucher du soleil.

Comme pour l'aller, les trois adolescents du canot dont le moteur était moins puissant, sont partis les premiers pour ne pas retarder les autres. C'est le fils aîné du couple responsable du groupe qui conduisait cette embarcation. Dès que le canot est sorti de la partie abritée du lac, ses occupants ont vite constaté que, contrairement à ce qu'on croyait, le vent s'était intensifié depuis l'après-midi. Face à des lames de deux à quatre pieds du nord-nord-ouest, le conducteur du canot a d'abord songé à mettre en panne pour attendre les autres, mais son embarcation a été vite drossée vers la rive. Après deux tentatives infructueuses pour toucher terre sur des îles situées à proximité de la rive ouest, le canot a lentement traversé le lac. En arrivant du côté est, les occupants ont à nouveau tenté d'accoster et, à la deuxième tentative, l'embarcation s'est emplie d'eau et ils ont été projetés dans le lac, mais très près du rivage. Ils ont réussi à se hisser sur la terre ferme et à allumer un feu à l'aide de l'essence du moteur hors-bord. Il était environ 1 h 30, le 14 octobre.

Le conducteur du canot est revenu sur la rive et a tenté, au moyen d'une lampe de poche, d'envoyer des signaux aux autres bateaux malgré la neige fondante qui avait commencé à tomber, soufflée par le vent. Comme cela s'était déjà produit au cours du trajet, des éclats lumineux ont répondu aux signaux; cependant, comme il n'y avait pas eu de planification d'urgence, il n'y avait pas de signaux préétablis, et on n'a pas compris le sens des éclats lumineux, n'y voyant que l'indication de la présence des autres. Lorsqu'il a tenté, vers 2 h, d'envoyer de nouveaux signaux, qui sont restés sans réponse, le conducteur du canot a présumé que les autres avaient aussi gagné la rive.

Peu de temps après le départ du canot du lieu de pêche, les autres excursionnistes ont rangé leur attirail et se sont mis en route pour regagner le chalet. Le bateau de tête était l'embarcation de douze pieds conduite par le chef du groupe, accompagné de sa femme et de deux adolescents. L'embarcation de quatorze pieds venait derrière, conduite par le plus jeune fils du chef du groupe accompagné de la jeune femme et des trois autres adolescents. Le retour s'est déroulé sans incident jusqu'à l'arrivée dans la partie principale du lac. À ce point, le jeune conducteur de l'embarcation de quatorze pieds a eu du mal à garder son embarcation le nez aux vagues de deux à quatre pieds, et celle-ci a fini par s'emplier d'eau et par chavirer. Les cinq occupants se sont accrochés à la coque retournée tout en criant et en envoyant des signaux lumineux au bateau de tête.

Celui-ci a fait demi-tour et le conducteur a demandé aux naufragés de s'accrocher à son

embarcation afin de tenter de les amener à la rive. Ceux-ci ont abandonné la coque retournée de l'embarcation de quatorze pieds pour aller s'accrocher à l'embarcation de douze pieds, mais celle-ci s'est, elle aussi, emplies d'eau et a chaviré peu après qu'ils l'eurent atteinte. Deux personnes ont été emportées et ont disparu presque immédiatement. Alors que les autres continuaient de s'accrocher à la coque retournée, une personne, malgré les protestations des autres, a décidé de nager jusqu'à la rive. On ne l'a plus revue. Entre-temps, des éclats lumineux, qu'on a cru provenir du canot, ont été aperçus et on y a répondu. À mesure que la nuit avançait, l'hypothermie faisait de plus en plus de victimes. À l'aube, seule la jeune femme a pu se hisser sur la rive lorsque le bateau chaviré a touché terre. Elle souffrait de crampes aux jambes et d'hypothermie après avoir passé environ cinq heures dans l'eau, dont la température était de 2° à 3° C. Elle a réussi à se construire un abri de fortune pour se protéger de la poudrière et du vent froid.

Les trois adolescents du canot ont fini par atteindre le chalet à l'extrémité nord du lac vers 17 h 15 le 14 octobre, après avoir passé une partie de la journée à récupérer dans une cabane près de l'endroit où le canot s'était rempli d'eau. Ils ont tenté d'envoyer un message à l'aide du radiotéléphone haute fréquence (HF) à piles du chalet, mais, après avoir établi la communication avec le radiotéléphoniste de Thunder Bay, leurs appels sont restés sans réponse et la communication a été brouillée par les conditions atmosphériques. Au cours des tentatives ultérieures, ils n'ont même pas réussi à établir la communication; on a par la suite constaté que la longue antenne métallique de la radio était tombée, fort probablement à cause des forts vents qui avaient sévi au cours des vingt-quatre heures précédentes.

Dans l'intervalle, comme les autres étaient toujours manquants mais qu'on les croyait sains et saufs sur la berge, les adolescents ont tiré quatre coups de fusil vers le ciel pour faire savoir qu'il y avait quelqu'un au chalet. Ils ont ensuite réuni et entassé dans le canot de la nourriture, des vêtements et du matériel divers, mais comme la nuit était tombée, qu'il poudrait et que la visibilité était mauvaise, ils ont décidé d'attendre le matin pour se mettre à la recherche des autres. Deux hydravions affrétés devaient arriver d'Armstrong le lendemain avec trois nouveaux pêcheurs et en prendre huit autres dont le séjour était terminé.

Les trois adolescents ont rechargé le canot le matin et, croyant le temps trop mauvais pour que les avions attendus puissent décoller, ils sont partis à la recherche de leurs compagnons. Alors qu'ils étaient en route, un hydravion les a survolés pour atterrir à l'extrémité nord du lac. Les chercheurs ont fait demi-tour pour aller discuter de la situation avec le pilote. Il a été décidé que celui-ci repartirait avec deux des adolescents et survolerait le lac et la rive à la recherche des autres pendant son trajet vers le sud. Au cours de ce survol de la région, les occupants de l'hydravion ont aperçu une embarcation chavirée ainsi qu'un corps portant un gilet de sauvetage dans le secteur où les bateaux s'étaient retrouvés en difficulté la nuit précédente.

L'appareil est retourné à Armstrong où il est arrivé vers 10 h 35, et la Police provinciale de l'Ontario (PPO) a été prévenue dès l'amerrissage. Le second appareil attendu s'est posé sur le lac Grayson vers 10 h 30. Les trois passagers et le pilote ont été accueillis par le fils aîné du couple, qui leur a fait part de la situation. Il a demandé au pilote de scruter le lac en le survolant pendant son trajet de retour vers le sud. Cependant, peu après le décollage, un fort grain de neige s'est abattu sur la région, empêchant toute recherche aérienne, et l'appareil est retourné à Armstrong.

Les trois nouveaux arrivants et le fils aîné du couple ont décidé, après discussion dans le pavillon principal, que deux d'entre eux demeureraient sur place pour accueillir les disparus s'ils arrivaient, tandis que les deux autres longeraient la rive en canot. Ils sont partis vers 11 h 15 pour se rendre directement à la cabane où les occupants du canot avaient passé un certain temps à récupérer la veille. Comme les lames étaient encore hautes, ils ont abandonné le canot pour une embarcation mieux adaptée qui s'y trouvait. Après avoir laissé une note à une autre cabane sur une île voisine, ils ont repris les recherches vers 13 h. Dans le secteur où les bateaux s'étaient

retrouvés en difficulté la nuit précédente, ils ont aperçu la jeune femme sur la rive. À cause de sa piètre condition physique, ils l'ont conduite au grand chalet sur l'île, l'ont réchauffée et l'ont habillée de vêtements secs. L'un des sauveteurs, qui avaient une formation d'ambulancier, a contrôlé ses signes vitaux et vérifié si elle avait des problèmes physiques. En état d'hypothermie, elle était incapable de fournir de l'information concernant le groupe dont elle faisait partie.

Après s'être assurés que l'état de la jeune femme était stable, les deux sauveteurs ont repris les recherches. Au sud de l'endroit où ils avaient retrouvé la jeune femme, ils ont repéré les deux embarcations chavirées, certains débris identifiables ainsi que les corps de deux adolescents et de l'autre femme adulte. Ils ont réussi à hisser les corps sur la berge, mais les conditions étaient trop mauvaises pour que les bateaux puissent être récupérés. Transis, trempés et inquiets de la santé de la jeune survivante, ils sont retournés au chalet où ils se sont réchauffés et séchés et, après avoir emmitouflé la jeune femme, tous trois sont rentrés au camp.

Un hélicoptère de la PPO survolait celui-ci au moment où ils arrivaient et, peu après, un hydravion de la PPO est arrivé et a transporté la jeune femme à un hôpital de Thunder Bay où elle a été traitée pour hypothermie et exposition au froid. Elle n'avait eu ni nourriture, ni chaleur, ni vêtements secs entre le moment où elle avait été projetée dans l'eau jusqu'à celui où elle a été retrouvée par les sauveteurs quelques 36 heures plus tard. Si elle s'est accrochée à la vie, c'est probablement parce qu'elle était déterminée à ne pas connaître le même sort que son père, disparu et présumé noyé environ seize ans plus tôt juste au sud du lac Grayson.

Des plongeurs de la PPO et l'équipe de recherche terrestre sont arrivés le lendemain. Des recherches aériennes ont aussi débuté. Les trois corps repérés ont été récupérés et amenés par voie aérienne jusqu'à Thunder Bay. Un sac à dos retrouvé au fond du lac a été identifié comme appartenant à un des membres du groupe. On a demandé l'aide d'une autre équipe de plongeurs de la PPO munis de caméras sous-marines. Cependant, malgré tous les efforts déployés par les plongeurs dans les eaux noires et glaciales, ainsi que par les équipes de recherche terrestre et aérienne dans des conditions météorologiques difficiles, les autres personnes disparues n'ont pu être retrouvées. Les recherches ont été réduites à celles que justifie un dossier de personnes disparues, c'est-à-dire à des survols de la région par un appareil de la PPO.

### Le camp de plein air

Le camp du lac Grayson est exploité par la même famille depuis 1980 environ. Au cours des ans, il a servi de camp de piégeage commercial, ainsi que de retraite familiale. C'était aussi un endroit où les jeunes d'une communauté rurale située à l'ouest de Thunder Bay venaient faire des excursions en pleine nature. Les deux autres chalets du lac, qui ont été visités au cours des recherches, sont exploités par des pourvoyeurs commerciaux, mais ils étaient inoccupés à cette période de l'année et aucun des deux n'était doté de matériel de communication.

### Expérience et préparation

Le couple qui exploitait le camp avait une expérience considérable de la vie en forêt et connaissait bien la région, exploitant des zones de piégeage au camp et plus au sud depuis environ vingt ans. Il avait aussi passé un hiver au camp. Le couple avait déjà organisé de nombreuses excursions semblables. Les deux soirs précédant celui de l'accident, il s'était rendu sans problème sur les lieux de pêche projetés pour s'assurer de la présence du corégone et avait conclu que le vendredi soir, la montaison de corégone serait assez bonne pour que tous fassent le voyage.

### Conditions météorologiques

Le lac Grayson est situé environ à mi-chemin entre les stations d'observation météorologique d'Armstrong au sud-est, et du lac Pickle, au nord-ouest. Les observations au lac Pickle du vendredi 13 octobre au dimanche 15 octobre indiquent que le temps était nuageux avec des plafonds bas, des températures de 0° à 8° C, de la pluie et de la neige fondante, un vent de nord-est à nord de 20 km/h avec des rafales à 40 km/h, qui s'est intensifié jusqu'à 30 à 50 km/h et n'a moli que tard le dimanche. Les descriptions de la situation météorologique générale diffusées le 13 octobre à 5 h 50, HAE et à 16 h, HAE, respectivement, par Environnement Canada, prévoient et confirment la présence d'une intense perturbation se déplaçant dans le nord-ouest de l'Ontario ce matin-là. La carte d'analyse de surface du 14 octobre à 000Z indique que le centre de l'intense perturbation se trouvait très près du lac Grayson au moment de l'accident.

Le camp du lac Grayson ne se trouve pas à portée d'une station de radiodiffusion ou de télédiffusion gouvernementale ou privée. Pour obtenir des prévisions météorologiques pour le secteur, les occupants du chalet devaient appeler un bureau météorologique par radiotéléphone, mais cela n'a pas été fait dans ce cas précis.

### Vêtements de flottaison individuels

Il y avait apparemment au camp assez de vêtements de flottaison pour les douze personnes qui s'y trouvaient. Selon les témoignages, dans la semaine précédant l'accident, les vêtements de flottaison individuels (VFI) n'ont pas été transportés ni portés de façon systématique par les personnes qui se sont livrées à des activités sur l'eau. Il n'y avait que deux VFI à bord des embarcations au moment de l'accident. Deux des victimes portaient les VFI lorsqu'elles ont été repêchées. L'une de celles-ci portait aussi des bottes-pantalons à la poitrine qui s'étaient remplies d'eau. Le Règlement sur les petits bâtiments exige que toute embarcation ait au moins à bord un gilet de sauvetage, un VFI ou un coussin de sauvetage approuvé pour chaque personne à bord.

### **Analyse**

On ne sait pas dans quelle mesure les conditions météorologiques ont été évaluées avant le départ. Compte tenu de l'expérience du couple qui exploitait le camp, il est probable que le changement radical des conditions météorologiques prévues aurait influencé l'organisation de l'excursion de pêche. Ignorant les prévisions météorologiques, les organisateurs n'ont pas retardé l'excursion ni prévu de passer la nuit dans un lieu de pêche bien abrité pour rentrer au camp après le lever du jour.

Les difficultés éprouvées dans les conditions météorologiques mauvaises et inattendues affrontées lors du voyage de retour mettent aussi en lumière l'absence de planification d'urgence ou de préparation en cas d'imprévus. Comme aucune signification n'avait été donnée au préalable aux signaux lumineux, les occupants du canot ne se sont pas rendu compte que leurs camarades avaient besoin d'aide.

### **Faits établis**

1. On n'a pas obtenu des prévisions météorologiques et les membres du groupe ne savaient pas qu'un important système dépressionnaire s'approchait rapidement de la région.
2. Les chefs du groupe n'ont fait aucune planification d'urgence ni préparation aux imprévus avant le départ.
3. À cause du vent fort et des hautes lames, les bateaux se sont emplis d'eau et/ou ont

chaviré, provoquant des pertes de vie, et quatre personnes seulement sur douze ont survécu.

4. Le groupe comprenait douze personnes, mais deux vêtements de flottaison individuels (VFI) seulement avaient été emportés pour l'excursion.
5. Les trois survivants du canot croyaient les autres sains et saufs sur la rive et ils n'ont pas fait part de la situation au radiotéléphoniste.

### **Causes et facteurs accessoires**

Les trois petites embarcations non pontées ont entrepris le voyage de retour après la tombée de la nuit, malgré la détérioration des conditions météorologiques. Comme il n'avait pas obtenu les prévisions météorologiques, le groupe ne savait pas que des vents forts étaient prévus et ne s'attendait pas à rencontrer de hautes lames. Le nombre insuffisant de vêtements de flottaison individuels à bord des embarcations et l'absence de préparation en cas d'imprévus ont aussi été des causes accessoires des pertes de vies.

*Le présent rapport conclut l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. Par conséquent, le Bureau, composé du président, Benoît Bouchard, ainsi que des membres, Maurice Harquail, Charlie Simpson et W.A. Tadros, en a autorisé la publication, le 22 mai 1997.*