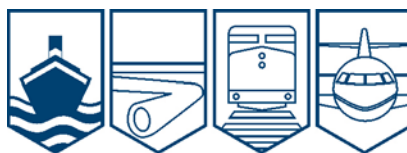




**RAPPORT D'ENQUÊTE MARITIME**  
**M04C0043**



**ABORDAGE**

**ENTRE L'EMBARCATION DE PLAISANCE *SHEDDEY-O* ET  
LE BATEAU DE TRAVAIL *ELMER H* ET SON CHALAND  
DANS LE PASSAGE ADOLPHUS, SUR LE LAC ONTARIO  
LE 14 AOÛT 2004**

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur cet événement 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 maritime

### Abordage

entre l'embarcation de plaisance *Sheddey-O* et  
le bateau de travail *Elmer H* et son chaland  
dans le passage Adolphus, sur le lac Ontario  
le 14 août 2004

Rapport numéro M04C0043

### *Sommaire*

En soirée le 14 août 2004, l'embarcation de plaisance *Sheddey-O* heurte un chaland que poussait le bateau de travail *Elmer H*. Les bâtiments se dirigeaient vers le lieu où devait être donné un spectacle de feux d'artifice. Les cinq personnes à bord de l'embarcation de plaisance ont subi des blessures. Trois d'entre elles ont eu besoin d'hospitalisation.

*This report is also available in English.*

## Autres renseignements de base

### Fiches techniques des navires

	<i>Elmer H</i>	<i>Chaland</i>	<i>Sheddey-O</i>
Numéro officiel ou numéro de permis ou numéro de bateau de pêche	368768	Aucun enregistrement ou permis	2E8103
Port d'immatriculation	Picton (Ontario)	S.O.	Picton (Ontario)
Pavillon	Canada	S.O.	Canada
Type	Bateau de travail / pêche	Chaland muni de bèches d'ancrage	Embarcation de plaisance
Jauge brute <sup>1</sup>	2,71	Non mesurée	2,00
Longueur	7,41 m	16,76 m	6,40 m
Tirant d'eau (avant)	0,15 m	0,30 m	Inconnu
Tirant d'eau (arrière)	0,46 m	0,30 m	Inconnu
Construction	1980	Vers 1990	1986
Groupe propulseur	Moteur semi-hors-bord à essence	S.O.	Moteur semi-hors-bord à essence
Équipage	1	S.O.	1
Autres personnes à bord	Aucune	3	4
Propriétaires	Propriétaire privé	Propriétaire privé	Propriétaire privé

### Renseignements sur les bâtiments

#### *Chaland*

Le chaland était fait de deux sections flottantes en acier mesurant 3,66 m par 16,7 m, réunies par des angles en fer de 0,66 m de largeur, le long de la médiane. Il avait un franc-bord de 1,52 m. Deux bèches d'ancrage étaient fixées du côté bâbord. Le chaland servait à des fins



<sup>1</sup> Les unités de mesure utilisées dans le présent rapport respectent les normes de l'Organisation maritime internationale (OMI) ou, à défaut, celles du Système international d'unités.

commerciales uniquement pendant les heures de clarté, jusqu'au moment de l'événement. Il n'y avait pas de dispositifs ou supports auxquels des feux de navigation pouvaient être fixés.

### *Elmer H*

Le petit bateau de travail en aluminium servait principalement comme bateau de pêche commerciale, et seulement à l'occasion pour pousser ou remorquer un chaland pendant les heures de clarté (voir la photo 2). Le poste de conduite était situé à tribord derrière une petite cabine du capitaine partiellement fermée par un toit rigide. Le sommet de cette cabine comportait une surface plate et ouverte dotée d'une rambarde sur son périmètre, et un petit pont principal inférieur se resserrant vers l'avant.



### *Sheddey-O*

L'embarcation de plaisance était faite d'aluminium et était d'une conception générale semblable à celle du bateau de travail. Le poste de conduite était situé à tribord derrière une petite cabine du capitaine. Un toit amovible en toile s'étendait à l'arrière du poste de commande (voir la photo 3).



### *Déroulement du voyage*

Le 14 août 2004 vers 21 h 10, heure normale de l'Est<sup>2</sup>, par bonne visibilité mais à l'approche de la nuit, le bateau de travail *Elmer H*, poussant le chaland qui transporte trois personnes et du matériel pyrotechnique, quitte la rive près de la pointe Pleasant, dans le passage Adolphus du lac Ontario. Le bâtiment devait être mis en place au sud-ouest, à environ 150 à 200 m de la rive, pour lancer des pièces pyrotechniques dans le cadre d'une célébration privée. Le bateau de travail arborait des feux de navigation à bâbord et à tribord et un feu blanc visible sur tout l'horizon. Le chaland ne présente aucun feu de navigation. Les trois personnes à bord sont debout autour d'une lampe au propane disposée sur le pont; deux d'entre elles ont en main des lampes de poche qui sont éteintes. Personne n'a été chargé de maintenir une veille.

Vers 20 h 55, un groupe de cinq personnes monte à bord du *Sheddey-O* pour effectuer une brève croisière dans le secteur. Le groupe comprend le conducteur de l'embarcation de plaisance et quatre autres personnes. Tous savent qu'il y aura dans la soirée un feu d'artifice produit à partir d'un chaland. Le conducteur et une personne se trouvent au poste de commande tribord; le conducteur est assis aux commandes est debout à ses côtés. Les trois autres personnes sont

<sup>2</sup>

Les heures sont exprimées en HNE (temps universel coordonné moins quatre heures).

assises sur le pont devant le pare-brise, obstruant le champ de vision du conducteur. Toutes trois portent des vêtements de flottaison individuels.

Le *Sheddey-O* se dirige à vitesse maximale vers le sud-ouest en direction de l'anse Prinyer. En y arrivant, il vire vers le nord-est pour retourner dans la zone des feux d'artifice. Comme la nuit approche, le conducteur allume les feux de navigation – les feux latéraux bâbord et tribord ainsi qu'un feu blanc visible sur tout l'horizon. Personne n'est chargé de maintenir une veille.

À 21 h 20, l'ensemble pousseur-chaland, qui se dirige vers le sud-ouest, arrive à proximité de la zone des feux d'artifice et ralentit de 5 nœuds à environ 1,5 nœud. En se préparant à s'arrêter, il commence à virer lentement sur bâbord.

Le conducteur de l'*Elmer H* remarque alors une embarcation qui approche en ligne droite à grande vitesse. Alors que la distance entre les deux bâtiments diminue, le conducteur de l'*Elmer H* constate que l'autre bâtiment ne modifie pas son cap. Il donne alors instruction aux personnes debout sur le chaland d'agiter leurs lampes de poche à l'intention du bateau qui s'approche. Ni un bâtiment ni l'autre n'utilise un avertisseur sonore, ni ne tente de communiquer par radio très haute fréquence (VHF).

Alors que le *Sheddey-O* s'approche de l'ensemble pousseur-chaland à environ 21 nœuds, les trois personnes assises devant le pare-brise remarquent des lumières provenant d'un objet devant. Une personne crie pour attirer l'attention du conducteur, mais le conducteur ne peut pas l'entendre à cause du bruit du moteur. Le conducteur cherche à s'assurer une meilleure vue en regardant au-dessus de l'épaule d'une des trois personnes assises devant, et c'est alors qu'il voit le chaland devant.

Le conducteur du *Sheddey-O* tente alors de virer sur tribord au dernier moment, mais à 21 h 25, l'avant du bâtiment heurte le côté tribord du chaland à un angle d'environ 90 degrés, à la position approximative de  $44^{\circ} 06' 47''$  N par  $076^{\circ} 51' 12''$  W (voir la figure 1). Les trois personnes sur le pont avant du *Sheddey-O* sont projetées vers l'avant par l'impact; deux tombent sur le chaland et la troisième tombe d'abord sur le chaland puis à l'eau sur son côté bâbord. Le vêtement de flottaison individuelle de cette personne s'accroche sur la paroi inférieure du chaland avançant lentement. Le conducteur de l'*Elmer H* arrête les moteurs et plonge à l'eau pour la secourir.