

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

HEURT D'UN PONT

PAR LE PÉTROLIER «LE BRAVE»

SOREL (QUÉBEC)

13 SEPTEMBRE 1996

RAPPORT NUMÉRO M96L0116

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

Heurt d'un pont

par le pétrolier «LE BRAVE»
Sorel (Québec)
13 septembre 1996

Rapport numéro M96L0116

Sommaire

Le 13 septembre 1996, le pétrolier canadien «LE BRAVE» effectuait des manoeuvres à la section 18 du port de Sorel (Québec) afin de laisser sortir le «L'ORME NO. 1». Poussé par une bonne brise du nord-est, le navire a heurté le pont Turcotte sur la rivière Richelieu, dans le port de Sorel. Le navire et le pont ont été légèrement endommagés. Cet événement n'a fait aucun blessé ni pollution.

This report is also available in English.

2 *Autres renseignements factuels*

Fiche technique du navire

Nom	«LE BRAVE»
Port d'immatriculation	Toronto (Ontario)
Pavillon	Canada
Numéro officiel	371941
Genre	Pétrolier
Jauge brute	8 545 tonneaux
Longueur	126,49 m
Construction	1977, Shimonoseki, au Japon
Propulsion	Un moteur diesel B&W de 3 898 kW, entraînant une hélice à pas variable
Affréteurs	Socanav Inc., Montréal (Québec)
Propriétaires	Imperial Oil Limited, Toronto (Ontario)

Le 13 septembre 1996, le «LE BRAVE» est amarré à l'épaule du «L'ORME NO. 1» dans le port de Sorel. Le pont Turcotte, qui enjambe la rivière Richelieu à la hauteur des villes de Sorel et de Tracy, se trouve juste en amont de la section 18 où sont amarrés les deux pétroliers. Les conditions météorologiques sont de bonnes à passables, avec des vents du nord-est d'environ 20 noeuds.

Vers 16 h 30, le «LE BRAVE», sans pilote et assisté du remorqueur «OMNI ST. LAURENT» attaché sur sa hanche tribord, commence à se déplacer en s'éloignant vers l'autre rive afin de laisser sortir le «L'ORME NO. 1».

Le «L'ORME NO. 1» appareille lentement de la section 18, assisté par le remorqueur «OMNI RICHELIEU». Comme les conditions météorologiques ne sont pas favorables, ce dernier choisit de s'amarrer à l'épaule du chaland «OMNI ATLAS» placé juste à l'arrière en vue d'attendre que le «LE BRAVE» soit revenu à quai, pour ensuite sortir du Richelieu assisté des deux remorqueurs.

Alors que le vent du nord-est dresse le «LE BRAVE» en direction du pont Turcotte, celui-ci demande au remorqueur «OMNI ST. LAURENT» de tirer en direction nord pour le retenir. Le remorqueur, qui est très près de la rive, éprouve certaines difficultés à se remettre en position. L'avant du pétrolier se rapproche de plus en plus du pont, alors qu'il est presque en travers de la rivière. Devant l'inévitable, le capitaine du «LE BRAVE» demande qu'on mette la machine principale en marche, mais à 16 h 45, le navire heurte le pont Turcotte. La structure du pont est légèrement endommagée. Le navire subit des avaries au gaillard d'avant et au bâton du beaupré.

Durant les jours précédant l'accident, le pétrolier avait été amarré dans le port de Sorel et en attente. L'équipage

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

se trouvait à bord et s'occupait à exécuter certains travaux d'entretien; il n'y avait pas de capitaine à bord. On a fait appel à un capitaine en congé seulement pour exécuter les manoeuvres qui devaient permettre au «L'ORME NO. 1» de quitter le quai. Le capitaine n'est monté à bord que quelques minutes avant l'opération et il est reparti immédiatement après.

Dans le but d'éviter de payer les services d'un pilote, on a laissé une amarre sur le quai à l'avant du navire et on a essayé d'exécuter la manoeuvre sans utiliser la machine principale. Celle-ci avait été réchauffée avant l'arrivée du capitaine, mais elle a été stoppée à son arrivée. Ce n'est que pour tenter d'éviter l'impact avec le pont, que le capitaine a finalement demandé qu'on mette la machine principale en marche arrière, ce qui s'est apparemment produit à la toute dernière minute. Le propulseur d'étrave a été utilisé tout au long de la manoeuvre. À cette fin, on avait lesté l'avant du pétrolier.

Analyse

Le port de Sorel est une zone de pilotage obligatoire. Toutefois, les navires sont exemptés du pilotage obligatoire lorsqu'ils font face à une situation d'urgence comme un incendie. Dans de telles circonstances, les navires peuvent exécuter les manoeuvres d'appareillage sans avoir un pilote à bord.

Dans le cas à l'étude, le navire a dû s'éloigner du quai pour donner à un autre pétrolier l'espace dont il avait besoin pour appareiller. Parce que le capitaine a fait appel à un remorqueur pour exécuter ces manoeuvres, l'Administration de pilotage des Laurentides (APL) considère que la présence d'un pilote était obligatoire à bord du «LE BRAVE», même si on avait laissé une amarre frappée sur une bitte d'amarrage sur le quai et qu'on n'a pas utilisé la machine principale. Toutefois, il est convenu que les navires peuvent, s'il y a lieu, se déplacer le long des postes d'amarrage, sans avoir un pilote à bord, en autant qu'ils le font à l'aide de leurs treuils, mais sans se servir de leur machine principale.

Selon l'APL, les manoeuvres que le «LE BRAVE» a exécutées sont considérées comme étant un déplacement. En effet, à l'article 2 du Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides, le terme «déplacement» est défini comme suit :

«Déplacement» désigne le déplacement d'un navire dans les limites d'un port, que le navire soit déplacé d'un poste à un autre ou ramené au même poste, mais ne comprend pas le halage d'un navire d'un poste à un autre uniquement à l'aide d'amarres capelées sur un quai, sur le rivage ou sur une bouée d'amarrage, sauf si un pilote est employé. (mavage)

Comme la situation financière de la compagnie qui a affrété le pétrolier «LE BRAVE» était précaire, le capitaine a décidé d'exécuter lui-même ces manoeuvres pour éviter les frais de pilotage.

Conclusions

1. Le navire avait été à quai pendant un certain temps sans avoir de capitaine à bord.
2. On a fait venir un capitaine en congé pour déplacer le navire afin de permettre à un autre pétrolier d'appareiller.

3. Pour éviter les frais de pilotage, on a laissé une amarre sur le quai à l'avant et on n'a pas utilisé la machine principale.
4. On a utilisé un seul remorqueur pour exécuter la manoeuvre.
5. Les vents qui soufflaient du nord-est à 20 noeuds environ ont drossé le pétrolier vers l'amont.
6. Durant les manoeuvres pour revenir à quai, le «LE BRAVE» a heurté le pont Turcotte.
7. Le capitaine a tenu compte de la situation financière de la compagnie et il a adopté une solution économique plutôt que pratique.
- . Le port de Sorel est une zone de pilotage obligatoire.
- . Dès qu'un navire fait appel à un remorqueur pour exécuter des manoeuvres à quai, l'APL considère qu'il doit y avoir un pilote à bord.

Causes et facteurs contributifs

Le pétrolier «LE BRAVE» a heurté le pont Turcotte dans le port de Sorel pendant qu'il exécutait des manoeuvres pour laisser sortir le pétrolier «L'ORME NO. 1», parce que le vent l'a drossé en travers et vers l'amont de la rivière Richelieu. Le remorqueur attaché sur sa hanche tribord s'est retrouvé coincé entre le navire et la rive. Afin d'éviter les frais de pilotage, le capitaine a tenté d'exécuter ces manoeuvres sans se servir de la machine principale.

Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet incident. La publication de ce rapport a été autorisée le 28 janvier 1998 par le Bureau qui est composé du Président Benoît Bouchard et des membres Maurice Harquail, Charles H. Simpson et W.A. Tadros.