

**RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME**

**QUATRE PASSAGERS PASSENT PAR-DESSUS BORD  
LORS D'UNE CROISIÈRE SUR LE BATEAU D'EXCURSION  
«CANARD MALARD»  
DANS LE PORT DE MONTRÉAL (QUÉBEC)  
LE 5 JUILLET 1995**

**RAPPORT NUMÉRO M95L0027**

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 les fautes ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

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

Quatre passagers passent par-dessus bord  
lors d'une croisière sur le bateau d'excursion  
«CANARD MALARD» dans le port de Montréal (Québec)  
le 5 juillet 1995

### **RAPPORT NUMÉRO M95L0027**

#### **RÉSUMÉ**

Dans la soirée du 5 juillet 1995, le bateau d'excursion «CANARD MALARD» effectue une croisière dans le port de Montréal avec, à son bord, 23 passagers et deux membres d'équipage.

Le bateau se positionne au nord de l'île Sainte-Hélène où les passagers assistent aux feux d'artifices. À un moment donné, quatre passagers montent sur la banquette arrière et s'appuient sur la rambarde arrière. Soudainement, le pont sous la banquette bascule vers l'arrière. La rambarde arrière cède sous le poids des quatre passagers et ils sont projetés à l'eau. L'accident n'a pas fait de blessé et les quatre personnes sont repêchées par le «CANARD MALARD».

## RENSEIGNEMENTS FACTUELS

### Fiche technique du navire

Nom	«CANARD MALARD»
Port d'immatriculation	Montréal
Pavillon	Canadien
Numéro officiel	817126
Genre	Bateau à passagers
Jauge brute	8,31 tonneaux
Longueur	9,48 m
Tirant d'eau	Av : 0,76 m Ar : 1,22 m
Construction	1994, St-Sulpice (Québec)
Propulsion	Deux moteurs Volvo de 200 hp entraînant deux hélices contrarotatives
Équipage	2
Passagers	23
Propriétaire(s) :	Les Croisières-Excursions au fil de l'eau inc. St-Jérôme (Québec)

Le «CANARD MALARD» est une embarcation pneumatique à coque rigide munie d'un poste de commande situé à tribord sur le pont arrière. Le pont avant et la plate-forme arrière servent de lieux d'observation pour les passagers.

Vers 21h15<sup>1</sup>, le 5 juillet 1995, le bateau d'excursion «CANARD MALARD» appareille d'une marina de Longueuil pour effectuer une croisière dans le secteur nord de l'île Sainte-Hélène où les passagers vont assister à des feux d'artifices.

Vers 22h00, le bateau d'excursion se positionne à l'extrémité nord de l'île Sainte-Hélène, parmi une flottille de bateaux qui assistent, eux aussi, aux feux d'artifices. Le «CANARD MALARD» ne mouille pas l'ancre mais, étale plutôt le courant, estimé à trois noeuds, au large du poste d'amarrage n°39. Puisque le bateau ne fait pas route, on permet aux passagers de se tenir debout et de se déplacer sur le pont avant inférieur et le pont supérieur à l'arrière du poste de commande. Le capitaine et le second assurent la veille au poste de commande.

Au cours de l'excursion, deux couples montent debout sur la banquette arrière et s'appuient sur la rambarde; toutefois, l'équipage ne demande pas aux passagers de se rasseoir sur la banquette. Vers 22h28, un passager qui est debout sur l'avant du panneau d'accès au compartiment-moteur descend rejoindre les

---

<sup>1</sup> Toutes les heures sont exprimées en Heure Avancée de l'est (Temps universel coordonné (UTC) moins quatre heures).

autres passagers sur le pont inférieur à l'avant. Le panneau d'accès aux moteurs bascule vers l'arrière, la rambarde arrière cède et les passagers tombent à l'eau.

Le capitaine stoppe les moteurs et il informe le Centre de trafic maritime (CTM) de Montréal de l'accident sur la voie 16 de son VHF. Par la suite, il a demandé aux passagers de lancer des gilets de sauvetage à l'eau pendant qu'il effectue des manoeuvres pour se rapprocher des victimes. Ces derniers ont dérivé environ 25 m en aval du bateau, dans une mer peu agitée. Entre temps, le second lance les deux bouées de sauvetage à l'eau.

Un bateau de plaisance qui se trouve près du bateau d'excursion a entendu le message radiodiffusé et allume son projecteur en direction des personnes à l'eau. Ces dernières ont réussi à s'agripper aux engins de sauvetage. En quelques minutes, elles sont hissées à bord par un des passagers et un membre d'équipage, étant donné que le «CANARD MALARD» n'était pas muni d'une échelle de remontée. À 22h32, la vedette de la Garde côtière canadienne «GC 1204» est arrivée sur les lieux et elle a dressé un constat de la situation.

On rapporte que les membres de l'équipage ont informé les passagers sur l'emplacement des gilets de sauvetage avant le début de la croisière. Toutefois, les passagers ont confirmé ne pas avoir reçu de consignes de sécurité. Selon les passagers, certains d'entre-eux ont cherché des engins de sauvetage avant même de recevoir des directives de l'équipage. Aucune boisson alcoolisée n'a été servie durant la croisière et aucun des passagers ne semblait être sous l'influence de l'alcool.

Des scénarios, pouvant servir en cas d'urgence, ont été abordés lors de l'examen pratique en vue de l'obtention du brevet de Capitaine de Petite embarcation à passagers dont les deux membres d'équipage sont titulaires. Étant donné que le cours de Fonction d'urgence en mer (FUM) n'est pas requis pour l'obtention du brevet, les deux membres d'équipage n'ont pas suivi le cours. La compagnie n'avait pas adopté de consignes sur la conduite à tenir lors de situations d'urgence.

Le panneau d'accès au compartiment-moteurs est une plate-forme qui occupe la plus grande surface du pont supérieur arrière. La plate-forme est articulée par deux charnières situées sur le livet de pont, au-dessus du tableau arrière.

Une banquette, soudée à la plate-forme, occupe la partie arrière et une marche, près du poste de commande, facilite l'accès au pont inférieur avant.

Les rambardes latérales du pont arrière sont boulonnées dans le pont du bateau. La rambarde transversale arrière est assujettie au dossier de la banquette qui est soudée au panneau d'accès. En 1994, la rambarde arrière d'origine avait été modifiée suite à une inspection de Transports Canada. Le bateau d'excursion

faisait l'objet d'un Certificat d'inspection pour navire à passagers pour voyages effectués dans les limites d'eaux secondaires, classe II, délivré à Montréal le 13 mai 1995.

#### **ANALYSE**

Le fait que les passagers n'ont pas entendu ou porté attention aux consignes de sécurité énoncées sur le quai porte à croire que celles-ci n'ont pas été transmises dans des conditions propices. Le cours de fonction d'urgence en mer, exigé pour les brevets supérieurs, initie les gens de mer aux mesures de sécurité à prendre en cas d'urgence. Le rassemblement des passagers en vue de les sensibiliser aux mesures d'urgence n'est exigé, par la réglementation actuelle, que sur les navires à passagers qui effectuent des voyages dont la durée est plus de 24 heures. L'équipage n'a pas prévenu les quatre passagers du danger qu'ils encouraient.

En bouloignant la rambarde arrière au dossier incliné de la banquette, la rambarde se trouvait à l'arrière des charnières du panneau d'accès. En étant debout sur la banquette, appuyés contre le dossier et la rambarde, les passagers ont produit l'effet de bras de levier puisque leur poids a exercé une force à l'arrière des charnières. Comme le panneau d'accès, au compartiment-moteurs, n'était pas muni d'un cran de sûreté lorsqu'il était fermé, le panneau a basculé vers l'arrière quand un des passagers, debout près de la marche, est descendu sur le pont inférieur.

La rambarde était retenue au dossier par des boulons qui traversaient les chandelles et le dossier. Le poids des quatre passagers a fait céder les chandelles de la rambarde au droit des boulons supérieurs. Bien que le bateau faisait l'objet d'un Certificat d'inspection en vigueur, la rambarde a été utilisée à des fins autres que celles pour lesquelles elle avait été conçue. L'ancrage, de la partie supérieure des cylindres hydrauliques, a cédé quand la plate-forme a basculé vers l'arrière.

#### **CONCLUSIONS**

1. Il n'y a pas eu de rassemblement formel des passagers au début de la croisière.
2. L'équipage n'a pas transmis efficacement des consignes de sécurité pour sensibiliser les passagers aux mesures d'urgence.
3. Quatre passagers sont montés debout sur la banquette arrière.
4. L'équipage n'a pas demandé aux quatre passagers de descendre de la banquette.

5. Le panneau d'accès au compartiment-moteurs, qui servait de pont d'observation à l'arrière, n'était pas muni de crans de sécurité pour l'empêcher de basculer.
6. Le poids des passagers sur le dossier et la rambarde a produit un effet de bras de levier lequel a fait basculer le panneau d'accès vers l'arrière.
7. La rambarde arrière a cédé sous le poids des quatre passagers.
8. Les passagers ne portaient pas de gilets de sauvetage et ils n'étaient pas requis d'en porter en vertu de la réglementation.
9. Le bateau d'excursion a récupéré les passagers sains et saufs.

#### **CAUSES**

Quatre passagers ont fait une chute par-dessus bord du «CANARD MALARD», parce qu'ils sont montés debout sur le banc arrière et que l'équipage n'a pas exigé qu'ils descendent sur le pont. Le panneau d'accès au compartiment-moteur qui servait de pont arrière d'observation a basculé vers l'arrière parce qu'il n'était pas muni d'un dispositif de fermeture. La rambarde arrière a cédé sous le poids des quatre passagers.

#### **MESURES DE SÉCURITÉ PRISES**

Depuis l'incident, on a installé deux crans de sûreté à l'avant de la plate-forme et une nouvelle rambarde arrière assujettie aux rambardes latérales et au pont. De plus, on a boulonné la plaque d'ancrage avec des écrous autobloquants. Ces modifications ont été effectuées sous la supervision d'un inspecteur de la Sécurité des navires de Transports Canada.

*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 21 mai 1996 par le Bureau, qui est composé du Président, John W. Stants, et des membres Zita Brunet et Maurice Harquail.*