

**RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME**

**TALONNAGE**

**DU VRAQUIER CYPRIOTE «EUROPEGASUS»  
CANAL DE LA RIVE SUD, PORT DE MONTRÉAL (QUÉBEC)  
18 DÉCEMBRE 1994**

**RAPPORT NUMÉRO M94L0039**

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**

Talonnage

du vraquier cypriot «EUROPEGASUS»  
Canal de la Rive Sud, port de Montréal (Québec)  
18 décembre 1994

**RAPPORT NUMÉRO M94L0039**

### **RÉSUMÉ**

Le 18 décembre 1994, le vraquier «EUROPEGASUS», avec une cargaison de 16 677 tonnes métriques d'orge en provenance de Superior (Wisconsin), faisait route sur la Voie maritime vers le poste d'amarrage n° 94 du port de Montréal.

Sous la conduite d'un pilote du port de Montréal, le «EUROPEGASUS» a appareillé de l'écluse de Saint-Lambert et a fait route dans le canal de la Rive Sud. Alors qu'il se trouvait à environ trois encablures en aval de l'extrémité du mur d'approche de l'écluse, le navire a embardé vers bâbord. Malgré des manoeuvres de barre et de la machine principale, le navire a talonné la bande ouest du canal. Le bordé de carène a été légèrement enfoncé et les membrures connexes ont été gauchies. Le navire a regagné le centre du chenal. L'accident n'a fait ni blessé ni pollution.

This report is also available in English.

**AUTRES RENSEIGNEMENTS FACTUELS****Fiche technique du navire**

Nom	«EUROPEGASUS»
Port d'immatriculation	Limassol, Chypre
Pavillon	Cypriote
Numéro officiel	708422
Genre	Vraquier
Jauge brute	15 620 tonneaux
Longueur	175,65 m
Tirant d'eau	Avant : 7,92 m Arrrière : 7,92 m
Construction	Acier, 1972
Propulsion	Un moteur M.A.N. développant 8 238 kW, entraînant une hélice à pas fixe
Propriétaires	Pearlboat Maritime Co. Ltd. Limassol, Chypre

Alors que le navire se trouvait à l'écluse de Saint-Lambert, le Centre de trafic maritime (CTM) de Montréal a confirmé que le poste d'amarrage n° 94 dans le port n'était pas disponible et que le navire devait aller mouiller l'ancre au large de Pointe-aux-Trembles. Le navire a demandé à se rendre au mouillage de Montréal est, mais le CTM n'a pas pu lui confirmer la disponibilité de ce mouillage avant que le navire ne quitte l'écluse.

Par temps clair et à la lumière du jour, le «EUROPEGASUS» a appareillé de l'écluse. Le pilotage se faisait par observation visuelle.

À 6 h 34<sup>1</sup>, le pilote a avisé Voie maritime-Beauharnois que le navire avait atteint l'extrémité aval du mur d'approche de l'écluse. Par la suite, le navire a communiqué avec le CTM pour lui rapporter sa position. Il s'en est suivi une conversation radiotéléphonique concernant l'endroit où le navire devrait mouiller dans le port. À 6 h 38, la conversation continue s'est interrompue brusquement.

Le «EUROPEGASUS» a embardé vers bâbord et le timonier a mis la barre à droite toute, mais le navire n'a pas répondu. L'officier de quart a informé le pilote de la situation et ce dernier a ordonné de mettre la barre à droite toute et de faire allure avant toute. On a souligné au pilote que la barre était déjà à droite toute, mais le navire a continué d'embarder vers bâbord. On a demandé de mouiller l'ancre tribord, mais il n'y avait aucun

---

<sup>1</sup> Toutes les heures sont exprimées en HNE (temps universel coordonné (UTC) moins cinq heures), sauf indication contraire.

membre d'équipage sur le gaillard d'avant. Le pilote a ordonné l'allure arrière toute. Alors qu'il se trouvait à environ trois encablures en aval du mur d'approche de l'écluse, à la position 45°30'30"N par 73°31'20"W, le navire a talonné la bande ouest du chenal puis a évité vers tribord.

Quand le navire est revenu sur un cap parallèle au chenal, le pilote a ordonné l'allure avant lent, suivi aussitôt de avant très lent. Le navire a regagné le centre du chenal et est sorti du canal de la Rive Sud sans autre incident.

Les autorités du port avaient réservé le mouillage de Montréal est pour un navire qui descendait la Voie maritime derrière le «EUROPEGASUS». Le CTM prévoyait que le poste d'amarrage n° 94 ne se libèrerait pas avant 8 h. Le poste de mouillage de Montréal est se trouve au large du poste d'amarrage n° 94.

Trois navires occupaient un poste au mouillage de Pointe-aux-Trembles. Le CTM prévoyait leur départ vers 7 h. Ce mouillage se situe en aval du poste d'amarrage n° 110.

Le timonier utilisait environ 10° de barre pour maintenir le cap et il se servait du gyrocompas et d'amers comme repères.

## **ANALYSE**

Par expérience, le pilote préférait ne pas manoeuvrer dans les parages du mouillage de Pointe-aux-Trembles tôt le matin en raison du trafic accru causé par le départ des navires vers l'aval. Quand le CTM a affecté le navire au mouillage de Pointe-aux-Trembles, le pilote s'est aussitôt informé de la disponibilité du mouillage de Montréal est. Bien que le pilote n'avait pas encore été autorisé à mouiller l'ancre au mouillage de Montréal est même après avoir souligné au VTC que le fait de l'affecter au mouillage de Pointe-aux-Trembles pouvait avoir des répercussions pour la sécurité du navire, il aurait été possible de poursuivre les négociations pour obtenir le poste de mouillage voulu une fois le navire sorti du chenal restreint de la Voie maritime.

La tâche première du pilote était la conduite du navire. Lorsque la conversation radiotéléphonique entre le pilote et le CTM s'est changée en discussion animée, la charge de travail du pilote s'en est accrue. Il ne s'agissait plus d'une courte conversation d'usage et le pilote a dû partager son attention entre conduire le navire et faire valoir ses arguments pour obtenir le mouillage de Montréal est. Cette conversation continue a empêché le pilote de consacrer toute son attention à la conduite du navire.

Pour déterminer l'orientation du navire afin d'en contrôler la trajectoire, le timonier se servait du gyrocompas et d'amers. La

bonne visibilité dans les eaux resserrées du canal de la Rive Sud lui permettait d'utiliser avantageusement les repères terrestres plutôt que le gyrocompas, lequel accusait un certain retard. Un effort de concentration soutenu sur les instruments de navigation ou une distraction a empêché le timonier d'évaluer à temps l'ampleur de l'embarquée initiale.

#### **CONCLUSIONS**

1. Le pilote a partagé son attention entre la conduite du navire et une conversation radiotéléphonique continue.
2. On n'a pas évalué à temps l'ampleur de l'embarquée.
3. Les manoeuvres de barre n'ont pas mis fin à l'embarquée.
4. Il n'y avait aucun membre d'équipage sur le gaillard d'avant pour mouiller l'ancre.
5. Les manoeuvres de la machine n'ont pas permis d'éviter le talonnage.

#### **CAUSES ET FACTEURS CONTRIBUTIFS**

Le «EUROPEGASUS» a talonné la bande du chenal parce qu'on n'a pas assuré une veille appropriée de manière à maintenir le cap. Les manoeuvres de barre et de la machine n'ont pas été effectuées suffisamment à temps pour éviter le talonnage, et il n'y avait personne sur le gaillard d'avant pour mouiller l'ancre.

*Le présent rapport met fin à l'enquête du Bureau de la sécurité des transports sur cet accident. Par conséquent, la publication de ce rapport a été autorisée le 24 octobre 1995 par le président, John W. Stants, et Zita Brunet, membre, en attendant l'approbation formelle du Bureau.*

**"EUROPEGASUS"**

À Trois-Rivières (Québec) pour compléter le chargement en orge.  
In Trois-Rivières, Quebec, to complete loading barley.

De la passerelle, vue vers l'avant.  
View from the bridge, forward.