

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR ACCIDENT MARITIME

ÉCHOUEMENT

**DU VRAQUIER «ALGOLAKE»
DANS LA TRAVERSE DU NORD
FLEUVE SAINT-LAURENT (QUÉBEC)
23 SEPTEMBRE 1994**

RAPPORT NUMÉRO M94L0032

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

ÉCHOUEMENT

du vraquier «ALGOLAKE»
dans la Traverse du Nord
fleuve Saint-Laurent (Québec)
23 septembre 1994

RAPPORT NUMÉRO M94L0032

RÉSUMÉ

Le 23 septembre 1994, vers 2 h 20 HAE, le vraquier auto-déchargeur «ALGOLAKE» faisait route sur le fleuve Saint-Laurent à destination de Détroit (États-Unis) avec un chargement de minerai de fer. Le navire filait une vitesse fond d'environ 8,5 noeuds. Quelques secondes après être passé à une distance d'environ 23 mètres de la bouée K108, le navire a vibré pendant quelques minutes et puis s'est échoué à environ un demi-mille en amont de la bouée K108. Le «ALGOLAKE» a subi des avaries à la coque, mais on n'a signalé aucun blessé ni aucune pollution par suite de cet accident.

This report is also available in English.

AUTRES RENSEIGNEMENTS FACTUELS**Fiche technique du navire**

Nom	«ALGOLAKE»
Port d'immatriculation	Sault Ste. Marie (Ontario)
Pavillon	Canadien
Numéro officiel	318430
Genre	Vraquier auto-déchargeur
Jauge brute	22 852 tonnes
Longueur	222 m
Tirant d'eau	Avant : 7,62 m Arrière : 7,97 m
Construction	Acier
Propulsion	Un moteur Pielstick de 6 620 kW entraînant une hélice à pas variable
Propriétaires	Algoma Central Corporation Algoma Central Marine Sault Ste. Marie (Ontario)

Le 23 septembre 1994, vers 1 h 55¹, le pilote du «ALGOLAKE» s'est entendu avec le pilote du navire «GREAT LAKER», qui faisait également route en direction de la Voie maritime du Saint-Laurent, en vue d'effectuer un dépassement en toute sécurité. L'entente consistait à laisser passer le «GREAT LAKER» dans la partie sud du chenal alors que le «ALGOLAKE» longerait la limite nord du chenal.

Vers 2 h 20, le dépassement a eu lieu sans incident. Le «ALGOLAKE» se trouvait alors à la hauteur de la bouée K108, à une distance rapportée d'environ 23 m. Le pilote a alors ordonné un cap au 210 °(G) et, quelques secondes plus tard, un cap au 213 °(G). Le navire s'est alors mis à vibrer de façon anormale. Le cap ordonné n'a pas changé même après que le timonier eut mis la barre à droite de 20°, puis à droite toute. On a stoppé la machine et, quelques minutes plus tard, le navire a heurté la bordure nord du chenal et fait une embardée d'environ 3° sur la gauche avant de s'immobiliser. Des sondages subséquents ont indiqué que le navire était en contact avec le fond du côté tribord à l'avant des emménagements.

Divers avis diffusés depuis le 20 juillet 1994 indiquaient que certaines bouées, dont la bouée K108, avaient été temporairement déplacées de 45 m à l'extérieur du chenal pour fins de dragage.

1

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

Des avis à cet effet avaient été expédiés par écrit à l'Administration de pilotage des Laurentides.

Des sondages hydrographiques effectués le jour de l'événement ont indiqué une profondeur d'eau supérieure à 12,9 m dans le chenal dans le secteur de l'échouement. Les sondages ont également indiqué une profondeur d'eau inférieure au tirant d'eau du navire, si on tient compte de l'état de la marée au moment de l'événement, à environ 20 m au nord du chenal.

ANALYSE

L'information sur le déplacement de certaines bouées dans la Traverse du Nord était disponible au pilote et au personnel navigant. Les témoignages et les commentaires du personnel navigant indiquent qu'au moment de l'événement, il ignorait que la bouée K108 était déplacée ou il l'avait oublié.

Le personnel navigant ainsi que le pilote ont affirmé que le navire était passé à une distance de 23 m de la bouée K108 alors que celle-ci était déplacée de 45 m à l'extérieur du chenal indiqué sur la carte. Le navire était donc complètement à l'extérieur du chenal indiqué sur la carte. La profondeur d'eau sous quille diminuant au fur et à mesure que le navire avançait, celui-ci n'a pas tardé à s'échouer.

CONCLUSIONS

1. Le personnel navigant du «ALGOLAKE» prévoyait naviguer à proximité de la bordure nord du chenal.
2. Le cap ordonné n'a pas changé jusqu'à ce que le navire s'immobilise.
3. La bouée K108 était déplacée de 45 m à l'extérieur du chenal depuis le 20 juillet 1994.
4. Le personnel du navire ignorait que la bouée K108 était déplacée.
5. Le pilote du navire ignorait, ou avait oublié, que la bouée K108 était déplacée.
6. Le navire est passé à environ 23 m de la bouée K108.
7. Le navire s'est échoué à l'extérieur du chenal.

CAUSES

Le «ALGOLAKE» s'est échoué au nord du chenal de la Traverse du Nord parce que le pilote et l'équipage ignoraient, ou avaient oublié, que la bouée K108 était déplacée de 45 m à l'extérieur du chenal pour fins de dragage.

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 24 novembre 1995 par le Bureau, qui est composé du Président, John W. Stants, et des membres Zita Brunet et Maurice Harquail.