

ÉCHANGE D'INFORMATION

Pilote - Capitaine



Canada



CORPORATION
PILOTES
SAINT-LAURENT CENTRAL

De par ses dimensions et sa jauge brute, votre navire est soumis au pilotage obligatoire entre Québec et Montréal.

Conduite du navire : Les articles 25 et 26 de la Loi sur le Pilotage statuent que les pilotes brevetés ont la responsabilité légale exclusive de conduire le navire et d'en assurer la navigation sécuritaire.

Au Canada, le pilote n'est pas seulement un conseiller comme c'est le cas dans d'autres pays. Le pilote a la responsabilité et le contrôle du mouvement du navire en tout temps, y compris lors de l'appareillage et de l'accostage et est responsable envers le capitaine de la navigation sécuritaire du navire.

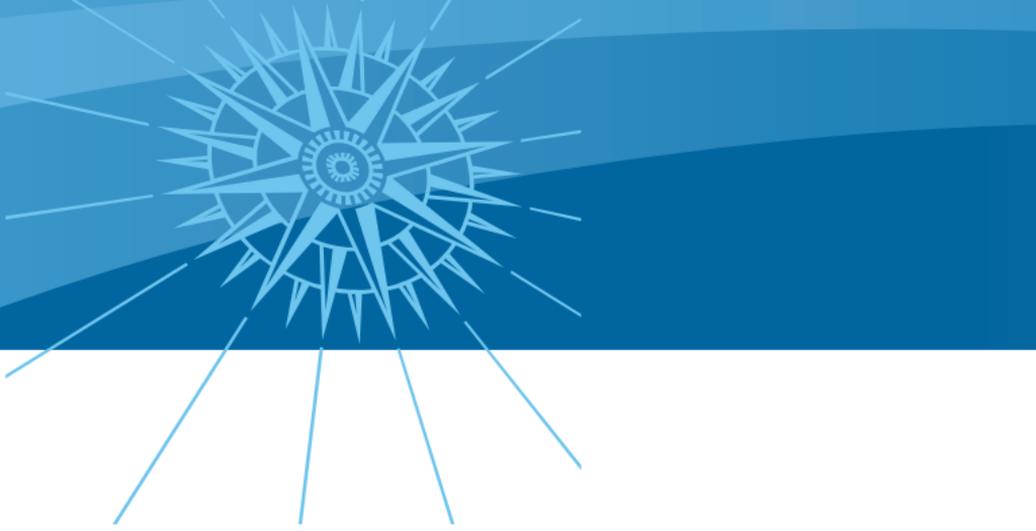


Table des matières

Ancre	3
Communications radio	3
Dégagement sous-quille pour les manœuvres à quai	4
Détails de la manœuvre d'ancrage, d'accostage ou d'appareillage	4
Environnement sans fumée	5
Glace - Présence de glaces	4
Gouverne du navire	3
Moteur principal	3
Navires de forts gabarits et de forte longueur	5
Radars	3
Remorqueurs - Utilisation de remorqueurs	4
Vitesse durant le transit	3

Description du chenal maritime dragué 6

Québec à Trois-Rivières

Trois-Rivières à Montréal

INSTRUCTIONS CONCERNANT LA NAVIGATION

LE CAPITAINE DOIT PRENDRE CONNAISSANCE DES INSTRUCTIONS SUIVANTES ET VOIR À CE QUE L'ÉQUIPAGE S'Y CONFORME.

Gouverne du navire : Fournir des timoniers compétents et bien reposés.

Radars : Au moins un radar stabilisé doit être en bon état de marche et mis à la disposition du pilote en tout temps.

Ancres : Les ancres doivent être **prêtes à être utilisées en tout temps**. Un membre d'équipage muni d'une radio doit pouvoir jeter les ancres sans préavis.

Moteur principal : Le moteur doit être **prêt à être utilisé en tout temps sans préavis**.

Communications radio : Le pilote a la charge des communications radio avec les SCTM et les autres navires. Les communications se faisant **en français**, le pilote doit informer l'officier de quart des conditions de trafic à rencontrer et/ou des ententes prises avec d'autres navires pour les rencontres et les dépassements.

Vitesse durant le transit : La vitesse de transit est **établie à la demande du pilote** selon les conditions météorologiques ou d'autres conditions particulières.

- Les marges minimales de profondeur sous quille des navires qui transitent entre Montréal, Trois-Rivières et Québec sont établies à l'**Avis aux navigateurs 264/1995** tel que modifié de temps à autre par Pêches et Océans Canada. Les marges minimales de profondeur tiennent compte du fait qu'il y a un rapport précis entre la vitesse et l'enfoncement du navire.
- De l'Île aux Raisins jusqu'au quai de Ste-Anne de Sorel et du bout aval de l'Île Saint-Ours jusqu'à l'Île aux Vaches, une **réduction de vitesse volontaire, endossée par l'industrie maritime**, est établie pour minimiser l'érosion des berges due au batillage. Le navire doit transiter à 12 nœuds dans l'eau soit, 10 nœuds sur le fond en remontant le fleuve et 14 nœuds sur le fond en descendant le fleuve.

INSTRUCTIONS CONCERNANT LA NAVIGATION

- **Durant la période d'hiver**, la Garde Côtière canadienne met en vigueur des **limites de vitesse obligatoires** dans le but de protéger le couvert de glace et favoriser le courant dans le chenal, de façon à évacuer la glace formée en amont. Sur des tronçons **déterminés et annoncés par la Garde Côtière** entre Trois Rivières et Montréal, la vitesse est limitée à 9 nœuds sur le fond en remontant le fleuve et à 11 nœuds sur le fond en descendant le fleuve.

Dégagement sous-quille pour les manœuvres à quai : Pour l'amarrage et l'appareillage d'un navire dans un port, la **norme minimale en vigueur** pour l'espace sous la quille est de **31 centimètres (1 pied)**.

Détails de la manœuvre d'ancrage, d'accostage ou d'appareillage : À un moment opportun durant le voyage ou avant le départ, le **pilote informera les membres de l'équipe à la passerelle du plan de manœuvre**, du nombre et de la position des remorqueurs, de la séquence de manutention des amarres et de toute particularité spécifique aux conditions existantes.

Utilisation de remorqueurs : La force et la direction du vent, les caractéristiques manœuvrières du navire, le dégagement sous quille, la force et la direction du courant à l'endroit où le navire doit accoster ou d'où il doit appareiller, la position des grues ou des bras de chargement sur le quai, la présence d'autres navires à proximité et les conditions de glace, dictent souvent le recours à l'assistance d'un ou plusieurs remorqueurs.

Le capitaine et le pilote doivent discuter du besoin et du nombre de remorqueurs à utiliser en prenant en considération :

- La protection du navire
- La protection des installations portuaires
- La protection des navires à proximité
- Les aspects de santé-sécurité de l'équipage et des équipes d'amarreurs
- La protection de l'environnement.

Présence de glaces : En conditions hivernales, le **navire doit se conformer aux directives contenues dans les documents de Transports Canada TP 5064 « Navigation dans les glaces dans les eaux canadiennes »** ainsi que son complément TP 14335F « Navigation hivernale sur le fleuve et le Golfe du Saint Laurent ».



Si le navire est équipé d'un alternateur, ce dernier ne doit pas être couplé à l'arbre d'hélice afin de fournir une alimentation électrique constante, indépendamment de la charge supplémentaire sur le moteur principal et l'arbre d'hélice que pourrait engendrer le transit dans la glace.

Environnement sans fumée : Le capitaine doit voir à ce que l'équipage de son navire respecte la Loi sur la santé des non fumeurs. L'Administration de pilotage des Laurentides appuie les pilotes dans leur désir de travailler dans un environnement sans fumée.

NAVIRES DE FORTS GABARITS ET DE FORTE LONGUEUR

L'**avis aux navigateurs Q0227/2013** permet aux navires de forts gabarits et de forte longueur de s'engager de manière sécuritaire dans la voie navigable du Saint-Laurent entre Québec et Montréal. Il définit comme étant :

- Un **navire de fort gabarit** : Un navire dont la longueur hors-tout ne dépasse pas 300m et dont la largeur est égale ou supérieure à 32,50m, sans excéder 44,00m.
- Un **navire de forte longueur** : Un navire dont la longueur hors-tout est comprise entre 270,00m et 300,00m et dont la largeur n'excède pas 44,00m.

Cet Avis est disponible sur le site web www.marinfo.gc.ca de la Garde Côtière canadienne.

Le pilote a en sa possession le document de la Garde Côtière canadienne VN-301 « **Directives concernant le transit des navires de fort gabarit et de forte longueur dans la voie navigable du Saint-Laurent entre Québec et Montréal** », également disponible sur le site web Marinfo susmentionné.

Ce document contient des informations essentielles à la **gestion sécuritaire des situations de rencontres et des dépassements impliquant des navires de forts gabarits et des navires de forte longueur** dans des secteurs spécifiques de la voie navigable ayant été identifiés comme étant des secteurs à risques moyens et à risques élevés.

Description du chenal maritime dragué

Québec à Trois-Rivières

Québec à :

Port de Bécancour : 59 M

Port de Trois-Rivières 71 M

Largeur du chenal :

245m

Profondeur maintenue au zéro des cartes * :

11,30m
10,70m entre Q16 & D46
11,00m entre D46 & D77

Trois-Rivières à Montréal

Trois-Rivières à :

Port de Sorel 28 M

Limite Port de Montréal 32 M

Entrée du Port de Montréal 59 M

Voie Maritime du Saint-Laurent 63 M

Largeur du chenal :

245m
300m entre S2 & S12
S102 & S110

Profondeur maintenue au zéro des cartes * :

11,30m
11,00m entre M177 & ISH
10,70m entre ISH & M207
9,00m entre M187 & M192

* La profondeur d'eau disponible dans le chenal maritime varie sous l'effet de la marée entre Québec et Trois-Rivières et, entre Trois-Rivières et Montréal, à cause des fluctuations saisonnières du niveau du fleuve.