



POLITIQUE PORTANT SUR LES EXIGENCES DE SÉCURITÉ DURANT LES PÉRIODES PRÉHIVERNALES, HIVERNALES ET POST HIVERNALES DANS LA CIRCONSCRIPTION N^o 1

1. Objectifs de la politique

Énoncer les exigences de sécurité applicable en matière de pilotage pour la circonscription n^o 1 durant les périodes préhivernales, hivernales et post hivernales.

2. Contexte

Les transits des navires sur le fleuve Saint-Laurent en périodes préhivernales, hivernales et post hivernales tel que défini dans cette politique engendrent des éléments supplémentaires à considérer tels que la réduction des aides à la navigation dans le chenal, la durée du jour plus courte, l'état des glaces et la présence de glace de battures.

Durant cette période, des limites de vitesse, émise par la Garde côtière canadienne peuvent également être en vigueur et certains navires ne peuvent transiter que de jour.

Afin de mieux gérer ces éléments et pour assurer une conduite sécuritaire, des règles encadrant le pilotage d'un navire en périodes pré-hivernale, hivernales et post-hivernales, autres que celles relatives au double pilotage, sont énoncées dans la présente politique.

3. Énoncés de politique et exigences

3.1 Les règles de la présente politique s'appliquent aux voyages :

- a) À compter de l'enlèvement de la première bouée lumineuse prioritaire entre Grondines et Montréal à l'automne, jusqu'à ce qu'elles soient toutes remplacées au printemps ; ou
- b) En présence de bouées lumineuses prioritaires quatre-saisons, lorsque la majorité des bouées non prioritaires sont enlevées ou non fonctionnelles à l'automne jusqu'à ce qu'elles soient remplacées ou remises en fonction au printemps, dès qu'une bouée lumineuse prioritaire quatre-saisons n'est pas fonctionnelle ou en position entre Grondines et Montréal et ce, jusqu'à ce qu'elle redevienne fonctionnelle ou soit repositionnée ; et
- c) En période de navigation d'hiver



- 3.2 Les règles établies dans la présente politique sont en fonction de la présence ou l'enlèvement de bouées lumineuses prioritaires identifiées sur le site de la Garde côtière canadienne:

https://www.marinfo.gc.ca/fr/Balisage/index_com.asp.

Les tronçons pertinents relatifs à la présence ou à l'enlèvement des bouées lumineuses prioritaires sont : Montréal à Sorel, Sorel à Trois-Rivières, Trois-Rivières à Bécancour et Bécancour à Grondines.

- 3.3 Le pilote est affecté selon l'horaire mentionné aux articles 3.11 et 3.12 de la présente politique s'ils partent en descendant la nuit pour les navires suivants :
- a) Navires-citernes de plus de 25 000 tonnes de port en lourd ;
 - b) Navires de plus de 245 m de longueur ;
 - c) Porte-conteneurs dont le tirant d'eau est supérieur à 10,5 m ;
 - d) Navires autres que les porte-conteneurs dont le tirant d'eau est supérieur à 10 m (10,3 m si le couvert de glace est inférieur à 3/10 partout dans un même secteur).
- 3.4 Pour les départs de Montréal, lorsque la marée vient à l'encontre des plages horaires pour plusieurs jours, certains navires pourront exceptionnellement être autorisés à appareiller après, si déterminé sécuritaire par l'APL après consultation avec la CPSLC.
- 3.5 Seuls les navires conformes sont en transit après le crépuscule. Toutefois, un navire non conforme peut poursuivre sa route après le crépuscule jusqu'à sa destination ou à la station de Trois-Rivières si le pilote le juge sécuritaire. Il tient compte de critères tels le trafic, les conditions météorologiques et de glaces, les performances et l'équipement de navigation du navire, la marée et le dégagement sous quille.
- 3.6 Si, une fois à bord, le pilote constate que le navire n'est pas conforme ou ne respecte pas les conditions de l'article 3.3, le pilote doit maintenir le navire à quai ou le conduire au mouillage, même dans les limites du port de Montréal après quoi son affectation prend fin.
- 3.7 Le pilote doit donner au centre d'affectation de l'APL et inscrire sur la fiche de pilotage électronique les raisons justifiant l'arrêt d'un navire et reprendre la route aussitôt que les raisons de sécurité sont levées si le navire est conforme.
- 3.8 Lorsqu'un navire non conforme procède au mouillage de Trois-Rivières et que le commandant requiert un pilote à bord pour un quart de sécurité, le chef pilote y demeure pour assurer ce service.



- 3.9 Les procédures d'embarquement à Québec sont les suivantes lorsque l'APL et la CPSLC conviennent que les conditions de glaces au pont de Québec ne sont pas sécuritaires :
- a) Le pilote est réservé au passage du navire à l'île Blanche ;
 - b) Une fois réservé, le pilote ne peut être transféré vers une autre station;
 - c) Au moment de l'appel, le centre d'affectation de l'APL informe le pilote de l'habituel H.P.A. du navire à Québec ; et
 - d) Le pilote donne ses instructions au centre d'affectation de l'APL quant à l'heure d'embarquement à Québec, en tenant compte de l'état des glaces, de la marée et des conditions météorologiques.
- 3.10 Pour les départs des navires conformes à quai du port de Québec, lorsque la règle prévue au paragraphe 3.9 a) s'applique, pour la période débutant 2 heures avant le crépuscule et se terminant 30 minutes avant l'aube, le pilote est affecté durant la période comprise entre l'heure de la marée basse et l'heure de la marée haute à Québec. Cependant pour une affectation en départ de la section 86, l'affectation peut avoir lieu une heure avant l'heure de la marée basse.
- 3.11 Les heures de l'aube et du crépuscule sont définies comme suit :

MOIS	CRÉPUSCULE	AUBE
1 ^{er} novembre	17 h 15	06 h00
15 novembre	17 h00	06 h 15
1 ^{er} décembre	17 h00	06 h 45
15 décembre	17 h 00	07 h00
1 ^{er} janvier	17 h00	07 h00
15 janvier	17 h 15	07 h00
MOIS	CRÉPUSCULE	AUBE
1 ^{er} février	17 h 30	07 h00
15 février	18 h00	06 h 30
1 ^{er} mars	18 h 15	06 h00
15 mars	18 h 30	05 h 45
1 ^{er} avril	19 h00	05 h00
15 avril	19 h 15	04 h 45
1 ^{er} mai	19 h 30	04 h 30
15 mai	19 h 45	04 h 15

3.12 Sur les navires qui ne sont pas conformes, le pilote est affecté selon l'horaire suivant :

PORT	MONTANT	DESCENDANT
MONTRÉAL	s/o	Entre le matin et 4 h avant le crépuscule
CONTRECCŒUR	Entre le matin et 2 h avant le crépuscule	Entre le matin et 3 h avant le crépuscule
SOREL, TRACY, LANORAIE	Entre le matin et 3 h avant le crépuscule	Entre le matin et 2 h avant le crépuscule
TROIS-RIVIÈRES	Entre le matin et 3 h avant le crépuscule	Entre le matin et 3 h avant le crépuscule
BÉCANCOUR	Entre le matin et 1 h avant le crépuscule	Entre le matin et 2 h avant le crépuscule
QUÉBEC	Aucun départ entre 2 h avant le crépuscule et 04 h00. Entre 04 h00 et l'aube, départs se font avec marée montante seulement	s/o
QUÉBEC – Quai 86	Aucun départ entre 2 h avant le crépuscule et 04 h00. Entre 04 h00 et l'aube, départ permis une (1) heure avant l'heure de la marée basse	s/o

3.13 Aux fins de la présente politique, le matin est défini comme étant l'heure de l'aube mentionnée à l'article 3.11, moins 30 minutes, sauf pour les quais en amont de la section 94 du Port de Montréal où le matin est défini comme étant l'heure de l'aube mentionnée à l'article 3.11 moins 60 minutes.

Aux fins du présent article, « marée montante » signifie une heure après la marée basse à Québec jusqu'à l'heure de la marée haute à Québec.

3.14 Les navires non conformes et les navires visés par les articles 3.3 et 3.10 de la présente politique ne sont pas restreints par les articles 3.5, 3.11 et 3.12 de la présente politique lorsque le voyage s'effectue entre 2 points situés dans le ou les tronçons suivants : Montréal à Sorel, Sorel à Trois-Rivières, Trois-Rivières à Bécancour et Bécancour à Grondines, lorsque toutes les bouées lumineuses prioritaires sont en place et fonctionnelles dans ledit tronçon.

3.15 Sous réserve des articles 3.3, 3.10 de la présente politique et de l'article 3.3 de la *Politique sur les transits des navires lors de conditions de glaces sévères dans la circonscription n^o 1*, le pilote est affecté en tout temps sur les navires conformes. Il est affecté selon l'horaire mentionné aux articles 3.11 et 3.12 sur les autres navires qui sont non conformes.



- 3.16 Les navires sont « conformes » s'ils sont munis :
- a) D'un radar de 3 cm stabilisé en bon état de fonctionnement ;
 - b) D'un radar de 10 cm stabilisé en bon état de fonctionnement ;
 - c) D'un « pilot plug » opérationnel au moment du départ ou du passage à la station, interfacé GPS et Gyrocompas ;
 - d) D'une visibilité et d'un chauffage adéquats à la passerelle.
- 3.17 En plus, aucun navire ne peut être déclaré conforme s'il est frappé d'un rapport du réseau d'avertissement et d'alerte valide ayant comme sujet :
- a) Problème mécanique ;
 - b) Interdiction de départ ;
 - c) Trouble d'appareil de navigation ; ou
 - d) Tout autre rapport du réseau d'avertissement et d'alerte qui contient une information qui pourrait mettre en péril la sécurité de la navigation.

De même, un navire ayant été identifié par Transports Canada comme ayant un système de recirculation non fonctionnel sera considéré non conforme pourvu que l'information ait été dûment acheminée.

4. Références

5. Responsabilité/Renseignements supplémentaires

- 5.1 La présente politique est approuvée et émise sous l'autorité du Premier Dirigeant.
- 5.2 Le Directeur exécutif, Sécurité et efficacité maritimes est chargé de l'élaboration, de la mise en œuvre, de l'entretien et de l'amélioration continue de la politique.
- 5.3 Pour tout commentaire ou toute demande de renseignements liés à la politique et à son application, veuillez communiquer avec la personne suivante :

Directeur exécutif
Sécurité et efficacité maritimes
Administration de pilotage des Laurentides
999, boul. De Maisonneuve Ouest, bureau 1410
Montréal, Québec H3A 3L4
alain.richard@apl.gc.ca
Téléphone : (514) 282-6320



6. Documents connexes

Politique sur l'application du double pilotage pendant la période de navigation pré et post-hivernale dans la circonscription n° 1

Politique sur les transits des navires lors de conditions de glaces sévères dans la circonscription n° 1

Politiques de consultation sur la période de navigation d'hiver

7. Date de publication : 28-05-2021