



Administration de Pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

12 - NORMES, MESURES ET PRATIQUES DE SÉCURITÉ ACTUELLEMENT APPLICABLES DANS LA CIRCONSCRIPTION NO 2



CONTEXTE

L'Administration de pilotage des Laurentides (l'Administration) est une société d'État établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage* (la Loi). Sa mission consiste à faire fonctionner, entretenir et gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace sur le fleuve Saint-Laurent et la rivière Saguenay.

Le Règlement de l'Administration de pilotages des Laurentides stipule que la présence d'une pilote breveté est obligatoire sur les navires canadiens de plus de 3 300 tonneaux de jauge brute ayant une longueur de plus de 80 mètres, et les navires de plus de 35 mètres de longueur battant pavillon étranger.¹

Pour la circonscription no 2, ce service de pilotage aux navires assujettis au pilotage obligatoire est assuré par un contrat de service entre l'Administration et la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent (Corporation). Les pilotes brevetés par l'Administration et membres de la Corporation ont la responsabilité de conduire le navire et d'en assurer la navigation sécuritaire entre Les Escoumins et Québec, incluant la rivière Saguenay.

OBJECTIF

L'ADMINISTRATION de pilotage des Laurentides et la CORPORATION des pilotes du Bas Saint-Laurent ont comme objectif de fournir des informations générales sur les pratiques et normes particulières de sécurité qui sont actuellement en application dans la circonscription no 2 entre Québec et Les Escoumins, incluant la rivière Saguenay.

Certaines situations particulières où la probabilité d'accident est plus élevée entraînent l'application et le respect de « normes et mesures de sécurité » supplémentaires afin de réduire le risque d'accident. Le capitaine du navire et le pilote doivent appliquer ces normes et mesures afin d'assurer la sécurité de la navigation. Les mesures et les normes énoncées ci-dessous reflètent les pratiques actuelles et peuvent être sujettes à changement.

¹ Sauf dispositions contraires des règlements généraux ou si un membre régulier de l'effectif du navire est titulaire d'un certificat de pilotage pour cette zone.

1. Communications

Le pilote a la charge des communications radio avec les SCTM et les autres navires. Le pilote doit informer le commandant ou l'officier de quart des conditions de trafic, des ententes prises avec d'autres navires pour les rencontres et les dépassements ou de tout autre élément pertinent.

2. Gouverne du navire

Le commandant doit fournir des timoniers compétents et bien reposés en tout temps. L'usage de système de gouverne et de régulation de la vitesse automatique de type AutoTrack est interdit.

3. Vitesse des navires

À tout moment, la vitesse d'un navire sous la conduite d'un pilote doit être adaptée aux circonstances qui prévalent, en tenant compte, entre autres, du Règlement sur les abordages, des Avis aux navigateurs et à la navigation, des demandes de réduction de vitesse temporaire visant la sécurité de personnes, la protection des mammifères marins, des infrastructures, des ouvrages, des berges, du couvert de glace, etc. Une attention particulière doit être apportée aux navires rapides et aux navires produisant de fortes vagues.

L'utilisation d'un dispositif d'ajustement de vitesse automatique qui règle le régime de la machine de certains navires, principalement les navires à passagers, est proscrite lorsqu'il y a présence de pilotes à bord pendant le transit dans la circonscription. Un tel dispositif a pour fonction d'amener le navire à une heure précise à destination. En raison de sa grande connaissance des courants marins, le pilote peut naviguer avec tout autant de précision, tout en s'adaptant aux circonstances qui prévalent durant le voyage.

4. Restriction quant au tirant d'air des navires

Les passages sous les différents câbles aériens dans la circonscription doivent se faire avec un dégagement sécuritaire selon les informations officielles publiées par le Service Hydrographique du Canada. Ces informations publiées par le SHC sont pour une hauteur libre au milieu du câble, à la pleine mer supérieure, grande marée (PMSGM). Le capitaine doit s'assurer que le tirant d'air de son navire est inférieur au dégagement sécuritaire en tenant compte de la hauteur de la marée. Pour des tirants d'air supérieurs, des arrangements doivent être pris entre le navire et la Corporation.

5. 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.

6. Affectation d'un second pilote

Le Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides ² prévoit des situations où deux (2) pilotes sont affectés à un navire. Elles sont liées aux risques inhérents à la durée du voyage, au type et aux dimensions du navire, aux opérations de remorquage et à la période hivernale du 1^{er} janvier au 15 mars. Il existe toutefois d'autres circonstances où un deuxième pilote peut être affecté au navire pour des motifs de sécurité, et cela sans frais directs pour l'utilisateur et sans que ce soit obligatoire suivant la réglementation ³:

- En périodes pré-hivernale et post-hivernale⁴, aux navires moins performants dans la glace en transit sur le Saint-Laurent, entre Québec et Les Escoumins;
- Entre Les Escoumins et Cacouna, lorsqu'il y a un couvert de glace dans la rade;
- Lors des transits sur la rivière Saguenay à partir de Les Escoumins, lorsqu'un avis de réduction de vitesse pour protéger le couvert de glace émis par la Garde côtière canadienne est en vigueur;
- En tout temps de l'année sur tout navire lent qui est susceptible de faire route pendant plus de 11 heures consécutives ou plus de 10 heures consécutives la nuit entre 19h00 et 00h59;
- Au départ d'un quai à Québec lorsque le navire a un tirant d'eau supérieur à 11,5 mètres;
- À tout remorqueur qui se dirige vers un navire à remorquer dans la circonscription.

7. Lamanage

Les manœuvres d'accostage et d'appareillage comportent des risques particuliers en raison des caractéristiques physiques, hydrographiques, climatiques, hydrologiques ou géographiques des ports de la circonscription. L'affectation d'un pilote spécialisé et expérimenté pour effectuer les manœuvres à quai est recommandée suivant les circonstances.

² http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/C.R.C.%2C_ch._1268/

³ Cette liste reprend la pratique actuelle et ne constitue pas une reconnaissance de la nécessité du double pilotage dans ces circonstances.

⁴ À partir de l'enlèvement des bouées prioritaires jusqu'au 1^{er} janvier et du 16 mars jusqu'à la pose des bouées prioritaires.

8. Restriction quant à l'usage d'appareils cellulaires ou électroniques

L'usage d'appareils électroniques non requis pour la navigation (cellulaire, radio, etc.) que les pilotes ou toute autre personne présente sur la passerelle pourraient utiliser lorsque le navire fait route sous la conduite d'un pilote, doit être fait de manière judicieuse et avec réserve, sans compromettre la sécurité du navire.

9. Limite de tirant d'eau dans la Traverse Nord

Conformément à la table de dégagement sous quille pour la Traverse Nord publiée dans l'ATL 111 (publication de Pêches et Océans Canada), une marge sous quille adéquate doit être maintenue en tout temps pour tous les navires en transit dans la Traverse Nord.

- Le tirant d'eau maximum permis pour les navires en transit de Les Escoumins vers le port de Québec est établi à un maximum de 15,5 mètres en été et à 15,0 mètres en hiver. Par contre, en consultation avec la Corporation, il est possible d'excéder ces maxima.
- Le tirant d'eau maximum permis pour les navires en transit du port de Québec vers Les Escoumins est établi à un maximum de 15,0 mètres en été et à 14,5 mètres en hiver. Par contre, en consultation avec la Corporation, il est possible d'excéder ces maxima.
- Le dégagement sous quille minimum extrait du tableau de l'ATL 111 pour un transit donné peut être augmenté au maximum de 0,5 mètre selon le jugement du pilote en fonction des équipements du navire, des aides à la navigation, des conditions de glace et de la météo.

Lorsqu'un avis à la navigation publié par la Garde côtière canadienne révèle la présence de hauts-fonds ayant pour effet de réduire la profondeur d'eau minimale à cet endroit, le tirant d'eau maximum est réduit d'autant si la largeur navigable est inférieure à 150 mètres.

Ces normes sont sujettes à révision en cas de réduction du dragage d'entretien ou s'il y a réduction ou modification significative des aides à la navigation en place, comme c'est le cas en hiver, par exemple.

10. Restriction de passage dans le chenal de la Traverse Nord

Lorsque la largeur combinée des navires qui se rencontrent dans la Traverse Nord excède 81,3 mètres tel qu'établi par les normes de la Garde côtière canadienne, une planification doit être effectuée afin de prioriser le transit à sens unique. En général, les navires au mouillage de St-Jean en attente de la marée pour transiter seront priorisés par le pilote selon un protocole établi par la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent.

11. Restriction de passage dans les chenaux secondaires

Les navires sous la conduite d'un pilote doivent éviter de transiter dans les chenaux secondaires dont les profondeurs ne sont pas validées à moins que leur destination ne l'impose ou qu'il puisse être démontré que le transit dans ces chenaux offre une plus grande marge de sécurité qu'un transit dans le chenal principal selon les conditions qui prévalent à ce moment.