



15 - POLITIQUE SUR CERTAINES MESURES DE SÉCURITÉ POUR LA CIRCONSCRIPTION N° 2

1. Objectifs de la politique

L'objectif de cette politique est d'énoncer certaines mesures de sécurité s'appliquant aux navires, au capitaine ou son équipage en raison de leurs caractéristiques particulières dans la circonscription n° 2.

2. Contexte

En raison de leurs caractéristiques, certains navires ou voyages peuvent requérir une expertise accrue.

3. Énoncés de politique et exigences

- 3.1 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.
- 3.2 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.
- 3.3 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.

- 3.4 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 l'Administration suivant des discussions avec la Corporation.

- 3.5 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.
- 3.6 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, après consultation avec la Corporation, l'Administration peut décider qu'il soit 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.



- 3.7 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 Saint-Jean en attente de la marée pour transiter seront priorisés selon un protocole établi par l'Administration en collaboration avec la Corporation.
- 3.8 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.
- 3.9 Des pilotes de classe « A » sont réservés ou affectés à tout navire à passagers de plus de 100 m de longueur.
- 3.10 Tout navire ayant pour mission de remorquer un autre navire doit être assuré par un pilote dont le brevet correspond à la classe la plus élevée des navires impliqués.

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
administration@apl.gc.ca
Téléphone : (514) 283-6320



Administration de pilotage des Laurentides
Laurentian Pilotage Authority

15 -POLITIQUE
SUR CERTAINES MESURES DE SÉCURITÉ POUR LA
CIRCONSCRIPTION N° 2

6. **Documents connexes**
7. **Date de publication : 2022-09-14**