



# CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT

PLUS DE 150 ANS AU SERVICE DU SAINT-LAURENT

**Mémoire déposé au**

**Comité d'experts sur la sécurité des navires citernes**

**Juin 2013**



CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT

240, RUE DALHOUSIE, QUÉBEC (QUÉBEC) G1K 8M8

TÉL. : (418) 692-0444 TÉLÉC. : (418) 692-4142

Courriel : [pilotes.bsl@pilotesbsl.qc.ca](mailto:pilotes.bsl@pilotesbsl.qc.ca)

Site Web : [www.pilotesbsl.qc.ca](http://www.pilotesbsl.qc.ca)

## Table des matières

---

Sommaire exécutif.....	3
Introduction.....	3
Recommandations.....	3
Recommandation 1 - Balisage quatre saisons dans la Traverse du Nord.....	4
Recommandation 2 - Marégraphe quatre saisons .....	4
Recommandation 3 - Bathymétrie haute définition .....	5
Recommandation 4 - Implémentation de la stratégie <i>E-NAV</i> canadienne.....	5
Recommandation 5 - Dégagement sous quille dynamique.....	5
Recommandation 6- Dragage de capitalisation .....	5
Recommandation 7 - Lamanage .....	6
Recommandation 8- Remorqueur d'escorte.....	6
Conclusion .....	6

## Sommaire exécutif

---

La *Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent inc.* (ci-après nommée « CPBSL ») a à cœur la sécurité de la navigation. Elle croit au développement durable des ressources gazières et pétrolières. Elle est d'avis que plusieurs solutions technologiques et réglementaires, dont certaines sont déjà à l'étude, pourraient être mises en place à brève et moyenne échéance pour augmenter la sécurité de la navigation, la fluidité du trafic maritime, et ainsi contribuer à diminuer les risques de déversements de produits pétroliers.

## Introduction

---

De par sa nature même, qui est de contribuer à la sécurité de la navigation, le rôle du pilotage maritime est de réduire les risques liés aux accidents maritimes, y compris les déversements d'hydrocarbures provenant de navires pétroliers et autres navires transportant des quantités importantes de produits pétroliers.

Le Canada a un excellent système de pilotage. Il a bien servi le pays et le transport maritime en particulier. À cet effet, il se compare avantageusement avec les systèmes de pilotage ailleurs dans le monde.

La CPBSL est une société dont les origines remontent à 1860 et dont font partie tous les pilotes qui détiennent un brevet émis par l'*Administration de pilotage des Laurentides* (ci-après nommée « APL ») – une société fédérale de la couronne – sous l'autorité de laquelle se retrouve la circonscription de pilotage du Bas-Saint-Laurent (circonscription #2). Celle-ci s'étend du port de Québec jusqu'à Les Escoumins et comprend aussi la rivière Saguenay.

La vaste expérience et les connaissances approfondies de ses membres en matière de navigation dans la région du Bas-Saint-Laurent fait de la CPBSL un intervenant clef du transport maritime, qui est apte à offrir des avis professionnels sur la pratique du pilotage et les facteurs susceptibles d'affecter la sécurité de la navigation dans cette région.

## Recommandations

---

La CPBSL a pris connaissance du mémoire déposé au comité d'experts par l'*Association des pilotes maritimes du Canada* et endosse les recommandations faites par celle-ci au comité.

Les recommandations soumises par la CPBSL sont le fruit d'une réflexion basée sur ses connaissances locales et l'expérience de ses pilotes. Chaque année, un grand nombre de navires citernes de plus de 160 000 tonnes de port en lourd, chargés de pétrole brut, transitent sur le Saint-Laurent sous la gouverne des pilotes de la CPBSL, entre Les Escoumins et les installations d'Ultramar dans le port de Québec. Ces transits s'effectuent en toute sécurité douze mois par année. Cependant, la CPBSL a identifié certains éléments qui pourraient augmenter la sécurité de la navigation.

Dans la circonscription #2, la Traverse du Nord constitue un point d'étranglement pour le trafic maritime. C'est un chenal balisé de 16 milles de long par 305 m de large. La profondeur y est maintenue à 12,5 m par dragage périodique. L'extrémité est se situe en amont de Sault-au Cochon et l'extrémité ouest, en aval de Saint-Jean, Ile d'Orléans. À 5 milles de l'extrémité ouest de la traverse, se trouve le port de référence (marées) de Saint-François. Un marégraphe y est déployé en permanence.

Certaines mesures et outils supplémentaires pourraient être mis en place pour intégrer une information plus précise et détaillée pour faciliter la prise de décision par le pilote, favoriser une plus grande fluidité du trafic maritime et, par le fait même, offrir une plus grande sécurité dans le transport de produits pétroliers.

### **Recommandation 1 - Balisage quatre saisons dans la Traverse du Nord.**

---

***Les bouées qui balisent la Traverse du Nord sont d'importantes aides à la navigation. La présence de toutes les bouées (25) dans la Traverse du Nord à longueur d'année aurait un impact positif sur la sécurité de la navigation.***

Présentement, de la mi-avril à la fin novembre, la Traverse du Nord est balisée par 25 bouées (24 bouées d'été et une bouée quatre saisons expérimentale). Avant le début de l'hiver, vers la fin novembre, les bouées d'été sont enlevées et certaines de celles-ci sont remplacées par des espars d'hiver. De ce moment et jusqu'à la pose des bouées d'été au printemps, il ne reste que huit bouées (7 espars d'hiver et la bouée quatre saisons expérimentale) pour baliser la Traverse du Nord.

La CPBSL recommande d'étendre l'utilisation des bouées quatre saisons expérimentales dans la Traverse du Nord avec comme objectif de remplacer les bouées d'été et les espars d'hiver traditionnels aussitôt la phase expérimentale terminée et concluante.

### **Recommandation 2 - Marégraphe quatre saisons**

---

***Le profil des marées dans la Traverse du Nord varie de minutes en minutes de même que sur toute la longueur de la traverse. La présence de marégraphes permet d'obtenir les niveaux d'eau en temps réel ou quasi réel et de comparer les valeurs de hauteur de marée prévues à celles observées.***

En saison estivale, jusqu'à quatre marégraphes, positionnés stratégiquement dans la traverse et à ses extrémités, sont en place pour informer le pilote et l'accompagner dans la planification et le suivi du transit des navires dans la Traverse du Nord. En Hiver, un seul marégraphe est en service. Le pilote doit donc interpoler des valeurs de niveaux d'eau pour les extrémités de la traverse tant dans la planification que dans l'exécution du transit.

La CPBSL recommande d'étendre l'utilisation des quatre marégraphes à l'année.

### Recommandation 3 - Bathymétrie haute définition

---

*Les nouvelles technologies de sondage multifaisceaux permettent d'obtenir des cartes marines d'une très grande précision. Les cartes marines officielles (en version électronique) auraient avantage à offrir ce niveau de précision.*

La bathymétrie haute définition pourrait permettre au pilote de maximiser les occasions de transits dans les chenaux limités en profondeur, en offrant les mêmes marges de sécurité, en adaptant avec plus de précision la colonne d'eau disponible et la vitesse du navire.

### Recommandation 4 - Implémentation de la stratégie E-NAV canadienne

---

*Le Canada se démarque sur la scène internationale pour sa vision et son implication dans le développement du concept d'E-NAV.*

Tous les efforts nécessaires doivent être déployés pour que la vision canadienne d'E-NAV continue de guider les discussions sur la scène internationale.

### Recommandation 5 - Dégagement sous quille dynamique

---

*Le dégagement sous quille dynamique permet une meilleure utilisation de la colonne d'eau disponible, assurant une plus grande fluidité du trafic maritime tout en conservant les mêmes marges de sécurité.*

En incorporant entre autre, les lectures de niveaux d'eau des marégraphes, les principales caractéristiques du navire, la bathymétrie haute définition des chenaux et les prévision de variation des niveaux d'eau, il devient possible de transiter dans les chenaux en faisant une utilisation maximale de la colonne d'eau tout en conservant les mêmes marges de sécurité.

Certaines initiatives en ce sens sont en cours de développement. Elles devraient être identifiées, encouragées et supportées par les autorités compétentes.

### Recommandation 6 - Dragage de capitalisation

---

*Dans les 5 milles qui séparent Saint-François de la limite ouest de la Traverse du Nord, la hauteur de de marée diminue de 30 cm. Cette diminution rapide du niveau d'eau est un facteur limitatif pour le transit de navires à fort tirant d'eau.*

Un dragage de capitalisation de 30 cm des quelques derniers milles de la partie ouest de la Traverse du Nord aurait comme conséquence d'augmenter de manière significative le nombre de marées disponible pour le transit de navires à fort tirant d'eau dans la Traverse du Nord, favorisant la fluidité et la sécurité du transport maritime.

## Recommandation 7 - Lamanage

---

***Le lamanage consiste à remplacer le pilote à bord d'un navire par un pilote surspécialisé pour les manœuvres d'accostage ou de départ d'un navire.***

En accord avec l'Administration de pilotage des Laurentides, la CPBSL a mis en place un système de lamanage dans le port de Québec. Un minimum de 8 ans d'expérience comme pilote est requis avant de pouvoir débiter le programme de formation spécialisé au lamanage. Un processus rigoureux de validation des connaissances et des compétences par revue des pairs est en place pour s'assurer de l'excellence de la prestation de services des candidats au poste de lamineur.

Le lamanage contribue de manière significative à la sécurité de la navigation et à la protection des infrastructures portuaires. L'APL et la CPBSL reconnaissent la nécessité pour certains navires et dans certaines circonstances, d'affecter des pilotes spécialisés pour effectuer les manœuvres à quai. La CPBSL est d'avis qu'il serait dans l'intérêt public que l'APL reconnaisse par voie réglementaire le lamanage.

## Recommandation 8 - Remorqueur d'escorte

---

***L'utilisation d'un remorqueur d'escorte consiste à attacher un remorqueur à un navire pour l'assister dans le transit de secteurs maritimes identifiés à haut risques autres que les phases d'accostage ou de départs de quai.***

Dans les secteurs à haut risque, un remorqueur d'escorte est un élément important pour la sécurité d'un navire en cas de défaillance mécanique (perte de gouverne, de propulsion, d'alimentation électrique, etc.) pour diminuer les risques d'embarquée, de collision ou d'échouement. La CPBSL recommande que soient identifiés les secteurs à haut risque où l'usage de remorqueur d'escorte serait nécessaire et quels navires devraient y avoir recours.

## Conclusion

---

Le système de pilotage canadien contribue chaque jour à diminuer les risques inhérents au transport de produits pétroliers par navires. Depuis de nombreuses années, la CPBSL participe avec différents intervenants du public et du privé à l'identification et à la mise en place de certaines solutions technologiques.

La CPBSL remercie le comité d'experts pour l'attention qu'il portera à ses recommandations.



---

Simon Mercier, président