
C SERVICES DES COMMUNICATIONS ET DU TRAFIC MARITIME

L'information relative au rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP), en conformité au Règlement sur la sûreté du transport maritime, peut être trouvée dans la partie 3 et 4 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime (ARNM). <http://www.ccg-gcc.gc.ca/Communications-Marines/Accueil>

27A Lignes directrices concernant la circulation des navires de fort gabarit et de forte longueur**TRANSIT DES NAVIRES DE FORT GABARIT ET DE FORTE LONGUEUR DANS LE TRONÇON QUÉBEC-MONTRÉAL.****Définitions :****Dans le tronçon Québec-Montréal**

Navire **fort gabarit** désigne un navire dont la longueur hors-tout n'excède pas 300,0 mètres et dont la largeur* est égale ou supérieure à 32,5 mètres sans excéder 44,0 mètres.

Navire de **forte longueur** désigne un navire dont la longueur hors-tout est comprise entre 270,0 et 300,0 mètres et dont la largeur* n'excède pas 44,0 mètres.

* Largeur du navire désigne « largeur moulée », c'est-à-dire la largeur hors membres ou hors membrures d'un navire.

Date d'entrée en vigueur : printemps 2013.

Cet avis permettra aux navires de **fort gabarit** et de **forte longueur** de s'engager de manière sécuritaire dans la voie navigable du Saint-Laurent entre Québec et Montréal.

Les navigateurs sont priés de se référer à l'édition mensuelle des Avis aux navigateurs, www.notmar.gc.ca – Édition 4, ainsi que la carte VN-301. Ces documents expliquent quels sont les tronçons à risque.

Cet avis décrit les conditions de transit des navires pour :

- 1) la Navigation dans les glaces (**G**) ;
- 2) la Rencontres dans les zones à risques (**R**) ;
- 3) le Dépassements dans les zones à risques (**D**) ;
- 4) les Zones de mouillage (**M**).
- 5) Dégagement sous-quille
- 6) Double pilotage

1) Navigation dans les glaces (G)

G-1) La Corporation des pilotes du Saint-Laurent central (CPSLC) doit nommer un agent de liaison afin de coordonner avec le Bureau des glaces l'information sur les risques associés aux conditions de glaces lors du transit d'un navire de **fort gabarit** ou de **forte longueur**

G-2) Les navires de **fort gabarit** et de **forte longueur** doivent s'assurer d'avoir des conditions favorables avant de s'engager dans la voie navigable entre Québec et Montréal, conformément aux avis ou directives du Bureau des glaces (GCC). À cet effet, les conditions devront être respectées :

- a) Pour un navire en montant à destination du tronçon Québec - Montréal : À la hauteur de l'Île Blanche, le pilote de la CPBSL communiquera au Bureau des glaces de la GCC son heure prévue d'arrivée (HPA) pour la station de pilotage de Québec ainsi que le comportement du navire dans les glaces. Par la suite, le Bureau des glaces (GCC) communiquera avec l'agent de liaison de la CPSLC et ils évalueront les conditions de glaces et de battures fragilisées en vue de déterminer si celles-ci peuvent causer des problèmes à la navigation lors du transit du navire entre Québec et Montréal ;

PARTIE C – SERVICES DES COMMUNICATIONS ET DU TRAFIC MARITIME

- b) Avant qu'un navire ne quitte son poste à quai à destination du tronçon Québec Montréal : l'agent de liaison de la CPSLC doit contacter le Bureau des glaces (GCC) afin qu'ils évaluent les conditions de glaces et de battures fragilisées en vue de déterminer si celles-ci peuvent causer des problèmes à la navigation lors du transit du navire dans le tronçon Québec - Montréal.

G-3) Les navires de **fort gabarit** et de **forte longueur** qui de par leurs conditions opérationnelles semblent dans l'impossibilité de lutter contre les forces exercées par les glaces, que ce soit causé par:

- des troubles mécaniques ;
- des troubles du système de propulsion ;
- des limitations dues aux types de programmation du système de propulsion ;
- ou autres,

ne peuvent s'engager en amont de Québec avant que les troubles ou limitations ne soient rétablis, afin de permettre un passage sécuritaire aux endroits restreints du fleuve.²

G-4) Lorsqu'il y a présence de glace sous pression, conformément à l'évaluation du Bureau des glaces (GCC) et de l'agent de liaison de la CPSLC, les navires de **fort gabarit** et de **forte longueur** doivent s'engager sous les ponts de Québec à la faveur des courants de marée.

G-5) Dans le secteur du Lac St-Pierre, les pilotes doivent favoriser les rencontres de jour et par bonne visibilité afin de bien percevoir le mouvement du navire, les conditions de glace et s'il y a un effet de batillage constituant un risque de décollement des battures.

2) Directives concernant les rencontres dans les zones à risques moyens et élevés (R)

En tout temps les navires de fort gabarit doivent favoriser le transit de jour dans le tronçon Québec et Montréal

R-1) Les rencontres sont interdites dans les zones à risque élevé. Les zones à risques élevés entre Québec et Montréal pour les navires dont la largeur nominale combinée est entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiées sur la carte VN-301.

Secteur particulier: Course de Contrecoeur

- a) Le secteur de la **course de Contrecoeur** est identifié comme un secteur d'étude pour les rencontres des navires de **fort gabarit** dont la largeur nominale combinée est entre 72,6 mètres et 88,0 mètres. Bien qu'à priori les rencontres soient interdites, les pilotes pourront rencontrer d'autres navires **fort gabarit** lorsque les conditions seront favorables pour le faire en toute sécurité. Avant que les navires ne se rencontrent, les pilotes devront aviser les SCTM de la manœuvre qu'ils ont convenu.
- b) La CPSLC devra fournir un rapport aux autorités de la GCC et de TC dans les 10 jours suivant cette rencontre. Le rapport devra décrire la condition des navires, les conditions de passage, les facteurs environnementaux, les conditions de manœuvre et tout commentaire pertinent sur le comportement des navires lors de la rencontre.

R-2) Les zones à risque moyen sont sujets à une évaluation des pilotes afin de déterminer la possibilité d'effectuer une rencontre sécuritaire en fonction d'un ou de plusieurs facteurs exposés ci-dessous :

- a) Les zones à risques moyens entre Québec et Montréal pour les navires avec une largeur nominale combinée entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiés sur la carte VN-301. Avant que les navires ne se rencontrent, les pilotes devront aviser les SCTM de la manœuvre qu'ils ont convenu.
- b) La CPSLC devra fournir un rapport aux autorités de la GCC et de TC dans les 10 jours suivant cette rencontre. Le rapport devra décrire la condition des navires, les conditions de passage, les facteurs environnementaux, les conditions de manœuvre et tous commentaires pertinents sur le comportement des navires lors de la rencontre.

- c) Les facteurs à considérer par les pilotes afin d'évaluer les risques lors de rencontres sont les suivants :
- 1) **Navigation de nuit.** La noirceur rend plus difficile l'évaluation des distances, l'arrière-plan lumineux peut être confondu avec les feux de navigation du navire et avec les aides à la navigation, les balises sont moins nombreuses et non lumineuses en saison hivernale et l'effet du batillage sur les berges est difficilement observable ;
 - 2) **Visibilité.** Lors de rencontres, la visibilité doit être suffisante pour que les pilotes puissent évaluer visuellement l'approche entre les deux navires. Les pilotes doivent prendre en considération que la visibilité théorique (disponibilité de 75%) des aides à la navigation est de 4,3 milles nautiques et que les bouées peuvent être cachées sous le couvert de glace ;
 - 3) **Force et direction des vents.** Sous certaines conditions de charge du navire, la direction et la vélocité du vent (au-dessus de 35 nœuds) peuvent influencer la manœuvrabilité du navire ;
 - 4) **Distance de manœuvre.** Le pilote doit s'assurer qu'il a une distance suffisante pour terminer sa manœuvre et rétablir le cap avant la prochaine zone de risques élevés ou moyens ;
 - 5) **Trafic maritime.** Le pilote doit s'assurer qu'il n'y a pas d'autres navires en situation de manœuvre de dépassement ou de rencontre dans le zone en plus de considérer la navigation de plaisance et autres activités nautiques. Toute entente de manœuvre entre les navires qui s'écarte du présent avis doit être communiquée au centre SCTM;
 - 6) **Caractéristiques du navire.** Le pilote doit s'assurer que les caractéristiques de manœuvre du navire ainsi que la distance entre les navires soient adéquates afin de contrer les effets d'interaction entre ceux-ci ;
 - 7) **Passage sous les câbles aériens et les ponts.** Afin d'assurer un passage sécuritaire, le pilote doit s'assurer qu'il a les données exactes sur le tirant d'air du navire et celles sur la hauteur libre des câbles électriques et des ponts au lieu de passage ;
 - 8) **Opérations de remorquage et de dragage.** Les SCTM doivent fournir aux pilotes l'information sur les opérations de remorquage et de dragage en cours, afin que le pilote puisse évaluer adéquatement la situation et planifier son passage ;
 - 9) **Caractéristiques du chenal.** Le pilote doit prendre en considération la configuration du chenal, le type de fond, les courants et les marées.

Zones particulières : Courbe de Portneuf, courbe Sorel-Tracy et Pointe à la Citrouille

Lors d'une rencontre avec un navire-citerne, le pilote doit s'assurer que l'angle d'incidence sur l'axe longitudinal du navire-citerne est inférieur à 30° afin de favoriser (dans l'éventualité d'un abordage) une chance de ricochet sur la bordée du navire au lieu de perforer sa double coque.

- R-3) Contrôle de vitesse.** Lors d'une rencontre où les navires sont soumis à des conditions de contrôle de vitesse en raison de leur tirant d'eau, les pilotes doivent ajuster la vitesse prescrite de façon à augmenter la marge de sécurité de 50% de plus que celle prescrite dans la table de dégagement sous quille de la GCC, sans toutefois dépasser une vitesse de 9 nœuds par rapport à l'eau (SOW).
- R-4) Les rencontres sont interdites aux navires de *forte longueur* dans les zones suivantes (carte VN-301) :**
- Courbe de Sainte-Croix
 - Barre à Boulard
 - Courbe de Cap Charles
 - Courbe du Cap à la roche
 - Courbe de Champlain
 - Courbe de Bécancour
 - Courbe de l'Île de Grâce
 - Courbe de Bellmouth
 - Le tronçon entre Cap Saint-Michel et l'Île aux Vaches
 - Le secteur Tétreauville aval

3) Directives concernant les dépassements dans les zones à risques moyens et élevés (D)

En tout temps les navires de fort gabarit doivent favoriser le transit de jour dans le tronçon Québec et Montréal

D-1) Les dépassements dans les zones à risque élevé sont interdits. Les zones à risque élevé entre Québec et Montréal pour les navires dont la largeur nominale combinée est entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiées sur la carte VN-301.

D-2) Les zones à risques moyens sont sujets à une évaluation des pilotes afin de déterminer la possibilité d'effectuer un dépassement sécuritaire en présence d'un ou de plusieurs facteurs exposés ci-dessous.

- a) Les zones à risques moyens entre Québec et Montréal pour les navires avec une largeur nominale combinée entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiées sur la carte VN-301. Avant le dépassement, les pilotes doivent aviser les SCTM de la manœuvre qu'ils ont convenue ;
- b) La CPSLC devra fournir un rapport aux autorités de la GCC et de TC dans les 10 jours suivant cette rencontre. Le rapport devra décrire la condition des navires, les conditions de passage, les facteurs environnementaux, les conditions de manœuvre et tous commentaires pertinents sur le comportement des navires lors de la rencontre ;
- c) Les facteurs à considérer par les pilotes afin d'évaluer les risques lors de dépassements sont les suivants:
 - 1) **Navigation de nuit.** La nuit, l'évaluation des distances est plus difficile, l'arrière-plan lumineux peut être confondu avec les feux de navigation du navire et avec les aides à la navigation, les balises sont moins nombreuses et non lumineuses (en saison hivernale) et l'effet du batillage sur les berges est difficilement observable ;
 - 2) **Visibilité.** Lors de dépassements, la visibilité doit être suffisante pour que les pilotes puissent évaluer visuellement l'approche entre les deux navires. Les pilotes doivent prendre en considération que la visibilité théorique (disponibilité de 75%) des aides à la navigation est de 4,3 milles nautiques et que les bouées peuvent être cachées sous le couvert de glace ;
 - 3) **Force et direction des vents.** Sous certaines conditions de charge du navire, la direction et la vélocité du vent (au-dessus de 35 nœuds) peuvent influencer la manœuvrabilité du navire ;
 - 4) **Distance de manœuvre.** Le pilote doit s'assurer qu'il a une distance suffisante pour terminer sa manœuvre avant la prochaine zone à risques élevés ou moyens ;
 - 5) **Trafic maritime.** Le pilote doit s'assurer qu'il n'y a pas d'autres navires en situation de manœuvre de dépassement ou de rencontre dans la zone, en plus de considérer la navigation de plaisance et autres activités nautiques. Toute entente de manœuvre entre les navires qui s'écarte du présent avis doit être communiquée au centre SCTM;
 - 6) **Caractéristiques du navire.** Le pilote doit s'assurer que les caractéristiques de manœuvre du navire ainsi que la distance entre les navires soient adéquates pour contrer les effets d'interaction entre ceux-ci ;
 - 7) **Passage sous les câbles aériens et les ponts.** Afin d'assurer un passage sécuritaire, le pilote doit s'assurer qu'il a les données exactes sur le tirant d'air du navire et celles sur la hauteur libre des câbles électriques et les ponts au lieu de passage ;
 - 8) **Opérations de remorquage et de dragage.** Les SCTM doivent préciser l'information sur les opérations de remorquage et de dragage en cours, afin que le pilote puisse évaluer adéquatement la situation et planifier son passage ;
 - 9) **Caractéristiques du chenal.** Le pilote doit prendre en considération la configuration du chenal, le type de fond, les courants et les marées.

D-3) Contrôle de vitesse. Lors d'un dépassement, le pilote doit obtenir l'autorisation du navire qu'il désire dépasser. Ils ajusteront leurs vitesses pour obtenir un ratio s'approchant idéalement de 2:1 (double de la vitesse) afin de réduire au minimum les effets d'interaction entre les navires. Le navire qui dépasse ne pourra toutefois pas maintenir une vitesse pouvant conduire à une érosion accélérée des berges ou causer des dommages aux propriétés riveraines.

D-4) Les dépassements sont interdits aux navires de **forte longueur** dans les zones suivants (carte VN-301) :

- Courbe de Sainte-Croix
- Barre à Boulard
- Courbe de Cap Charles
- Courbe du Cap à la roche
- Courbe de Champlain
- Courbe de Bécancour
- Courbe de l'Île de Grâce
- Courbe de Bellmouth
- Le tronçon entre Cap Saint-Michel et l'Île aux Vaches
- Le secteur Tétreauville aval

4) Directives concernant les zones de mouillage (M)

M-1) Aucun navire de **fort gabarit** ou **forte longueur** ne peut utiliser la zone de mouillage de Pointe-aux-Trembles (PAT), sauf pour des circonstances exceptionnelles.

M-2) Aucun navire de **fort gabarit** ou **forte longueur** ne peut utiliser les zones de mouillage de longue durée¹ dans le tronçon de la voie navigable entre Québec et Montréal.

M-3) Les zones de mouillage d'attente² autorisées pour les navires **de fort gabarit** ou **forte longueur** sont les suivantes : Québec/Saint-Nicolas, Trois-Rivières et Sorel/Lanoraie.

M-4) Si des navires de **fort gabarit** ou **forte longueur** utilisent une zone de mouillage d'attente autorisée, le rayon d'évitement du poste de mouillage ne doit pas nuire ou faire dévier la circulation.

5) Directives concernant le dégagement sous-quille

Afin de maximiser leurs chargements, les opérateurs et les capitaines de navire de fort gabarit déterminaient le dégagement minimum sous la quille en utilisant la valeur de la vitesse minimale autorisée de la table de dégagement sous-quille (DSQ) établie à 7 nœuds. Ce qui contraint ces navires en montant dans le tronçon Québec-Montréal avec des fenêtres de restriction à transiter sur une longue période à vitesse minimum. La vitesse du navire entre Québec et Trois-Rivières peut encore être influencée par l'effet de la marée afin d'assurer un temps de passage d'environ 7 heures. Par contre, entre Trois-Rivières et Montréal, ce secteur dépend seulement des niveaux d'eau; le navire, ne pouvant pas faire plus de 7 ou 8 nœuds dans l'eau, aura une vitesse fond de 5 nœuds donnant un temps de passage de 12 heures. Le navire se retrouve donc à encombrer le système sur une longue période, ce qui rend plus difficile la coordination des passages et des rencontres sécuritaires puisque ces navires doivent favoriser des passages principalement de jour et ne peuvent ancrer que dans des mouillages de courtes durées.

La pression hydraulique sur ces navires très larges est importante, à basse vitesse ils sont moins manœuvrables et le temps de réaction est plus lent. Lorsque vient le moment de pousser le navire afin d'augmenter la pression d'eau sur le gouvernail pour contrecarrer une embardée, l'inertie du navire est si grande qu'il peut prendre plusieurs minutes avant d'avoir l'effet désiré. Les opérateurs et les capitaines devraient donc planifier leurs transits à une vitesse minimum de 10 nœuds sur l'eau, pour ainsi réduire le temps de transit et permettre au navire d'être dans le système pour une durée de temps acceptable et planifiable tout en favorisant des passages de jour et en assurant une bonne manœuvrabilité.

Afin d'assurer une conduite sécuritaire et de permettre la coordination du transit des navires circulant à contresens sur le Saint-Laurent entre Québec et Montréal les navires dont la largeur est supérieure à 32.50 mètres (Post-Panamax) doivent :

¹ Zone de mouillage de longue durée : zone où le navire est susceptible d'attendre plusieurs jours avant d'aller à quai.

² Zone de mouillage d'attente : zone où le navire est susceptible d'attendre quelques heures avant d'aller à quai ou de continuer sa route. Les raisons d'utilisation des mouillages d'attente sont diverses (ex. : attente d'une fenêtre de niveau d'eau, attente de conditions météorologiques favorables, attente d'une fenêtre de trafic favorable pour un secteur restreint, disponibilité de remorqueurs, disponibilité des quais, mouvement de navires lors de mesures d'urgence à quai, etc.).

- Se conformer à la table de dégagement sous-quille publiée dans l'avis aux navigateurs 27C.
- En montant à destination d'une localité en amont de Québec, s'assurer d'avoir un dégagement sous-quille permettant un transit à une vitesse minimale de 10 nœuds sur l'eau.
- En descendant à partir d'une localité en amont de Québec, s'assurer d'avoir un dégagement sous-quille permettant un transit à une vitesse minimale de 7 nœuds sur l'eau.

Nonobstant ce qui précède, tous les navires doivent être en mesure de réduire leur vitesse au besoin, afin de permettre la coordination des rencontres entre navires et de se conformer aux mesures volontaires de réduction de vitesse.

NOTE : Vous pouvez consulter un aperçu du tronçon en suivant ces liens :

http://www.marinfo.gc.ca/documents/Post-Panamax/VN-301_mtl-3r_novembre_2016.png

http://www.marinfo.gc.ca/documents/Post-Panamax/VN-301_3r-gc_novembre_2016.png

6) Double pilotage

Pour les navires d'une largeur égale ou supérieure à 32,5 mètres transitant dans le tronçon Québec-Montréal, ces navires sont soumis au double pilotage par l'Administration de Pilotage des Laurentides.

TRANSIT DES NAVIRES AYANT UNE LARGEUR COMBINÉE NE DÉPASSANT PAS 96 MÈTRES DANS LE SECTEUR DE LA TRAVERSE DU NORD DE L'ÎLE D'ORLÉANS.

Contexte :

Dans le but d'améliorer la fluidité du trafic maritime tout en assurant la sécurité de la navigation, le Comité permanent de la sécurité à la navigation, co-présidé par la Garde côtière canadienne et Transports Canada, recommande de nouvelles lignes directrices concernant le transit des navires dont la largeur* combinée est comprise entre **81.3 mètres** et **96 mètres** dans les tronçons compris entre les bouées K-92 à K-112, K-112 à K-132 et K-132 à K-136 du secteur de la Traverse du nord de l'île d'Orléans.

Les lignes directrices décrites ci-dessous s'appuient principalement sur les lignes directrices pour une conception sécuritaire de chenaux commerciaux de la GCC et du PIANC (Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales), ainsi que sur les consultations effectuées auprès des intervenants maritimes concernés.

Il est important de noter que les lignes directrices mentionnées ci-dessous constituent des exigences minimales. Aucune disposition des présentes règles ne saurait exonérer un bâtiment, le pilote, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire. Le rôle de la Garde côtière canadienne et de ses officiers se limitent à fournir les informations dont elle disposera au moment opportun.

Définitions :

Largeur : Dans le cadre de ce projet pilote pour la Traverse Nord, **largeur du navire** désigne « largeur moulée », c'est-à-dire la largeur hors membres ou hors membrures d'un navire.

Abréviations :

SCTM : Services de communications et trafic maritimes.

GCC : Garde côtière canadienne

CPBSL : Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent

DSQ : Dégagement sous-quille

Date d'entrée en vigueur :

À compter du 5 mai 2018, les mesures suivantes s'appliqueront aux navires dont la largeur combinée est comprise entre **81.3 mètres** et **96 mètres** :

La nouvelle ligne directrice de gestion des rencontres des navires est implantée à titre de projet pilote pour une période d'essai maximale de 36 mois. Des ajustements aux directives pourront être apportés en consultation avec les intervenants au cours de cette période d'essai.

Après la période d'essai, le Comité permanent de sécurité à la navigation procédera à une évaluation des lignes directrices temporaires de cet avis afin de proposer un cadre de gestion et/ou réglementaire pour la mise en place des règles concernant le transit des navires dans l'ensemble du Secteur de la Traverse du Nord.

Application :

1. Les rencontres entre deux (2) navires dont la largeur combinée est égale ou supérieure à 81.3 mètres sont **interdites** dans le chenal navigable de la Traverse du Nord entre les bouées K-132 et K-136 et entre les bouées K-92 et K-112.
2. La rencontre entre deux (2) navires dont la largeur combinée est comprise entre 81.3 mètres et 96 mètres pourrait être permise entre les bouées K-112 et K-132 à condition que les exigences minimales suivantes soient respectées :
 - La visibilité est de 5 mn ou plus afin que les pilotes puissent évaluer visuellement l'approche entre les deux navires;
 - Les vents sont de 25 nœuds ou moins entre les bouées K-112 et K-132.
 - Une marge de manœuvrabilité/sécurité minimale selon la table de DSQ en vigueur est conservée.
 - Les données en temps réel du marégraphe de St- François (IO) sont disponibles;

Le pilote a la responsabilité de s'assurer que toutes ces exigences minimales sont satisfaites et qu'il n'y a aucun risque à la sécurité avant de procéder à une rencontre d'autres navires dans le tronçon entre les bouées K-112 et K-132.

3. Coordination des rencontres :
 - L'officier des SCTM fournira l'information concernant le trafic maritime en temps opportun afin que les pilotes puissent prendre les arrangements nécessaires pour respecter les lignes directrices de rencontre des navires.
 - Les navires concernés aviseront l'officier des SCTM des arrangements qui auront été pris afin d'en aviser le trafic pertinent.

Si la largeur d'un des deux navires dépasse 50 mètres, avec une largeur combinée ne dépassant pas 96 mètres, une gestion plus rigoureuse des conditions de passage devra être faite par l'équipe de passerelle et le pilote.

Directives concernant les rencontres

- Afin d'assurer des passages sécuritaires, les lieux de rencontre sont évalués et déterminés par les pilotes.
- La CPBSL devra fournir un rapport de rencontre aux autorités de la GCC et de TC dans les 10 jours suivant la rencontre. Ce rapport devra décrire la condition des navires, les conditions de passage, les facteurs environnementaux, les conditions de manœuvre et tout commentaire pertinent sur le comportement des navires lors de la rencontre.
- Les facteurs à considérer par les pilotes afin d'évaluer les risques lors de rencontres sont les suivants, et ce en toute saison :
 - **Navigation de nuit. En toute saison.** La noirceur rend plus difficile l'évaluation des distances, l'arrière-plan lumineux peut être confondu avec les feux de navigation du navire et avec les aides à la navigation. De plus, en saison hivernale les balises sont moins nombreuses et non lumineuses.

PARTIE C – SERVICES DES COMMUNICATIONS ET DU TRAFIC MARITIME

- **Visibilité.** Lors des rencontres la visibilité doit être de 5 mn ou plus pour que les pilotes puissent évaluer visuellement l'approche entre les deux navires. Les pilotes doivent prendre en considération que la visibilité théorique (disponibilité de 75%) des aides à la navigation est de 4,3 milles nautiques et que les bouées peuvent être cachées sous le couvert de glace.
- **Force et direction des vents.** Sous certaines conditions de charge du navire, la direction et la vélocité des vents peuvent influencer la manœuvre du navire.
- **Distance de manœuvre.** Le pilote doit s'assurer qu'il a une distance suffisante pour terminer sa manœuvre et rétablir le cap.
- **Trafic maritime.** Le pilote doit s'assurer qu'il n'y a pas d'autres navires en situation de manœuvre de rencontre dans la zone en plus de considérer la navigation de plaisance et autres activités nautiques. Toute entente de manœuvre qui s'écarte du présent avis doit être communiquée au centre SCTM.
- **Caractéristiques du navire.** Le pilote doit s'assurer que les caractéristiques de manœuvre du navire ainsi que la distance entre les navires soient adéquates afin de contrer les effets d'interaction entre ceux-ci.
- **Opérations de remorquage et de dragage.** L'officier des SCTM doit fournir les informations sur les opérations de remorquage et de dragage en cours afin que le pilote puisse évaluer adéquatement la situation et planifier son passage. À la demande du pilote, les opérations de dragage devront être interrompues pour assurer un passage sécuritaire.
- **Caractéristiques du chenal.** Le pilote doit prendre en considération la configuration du chenal, le type de fond, les courants et les marées.
- **Vitesse de rencontre.** En tout temps, la vitesse des navires devra permettre d'avoir un DSQ conforme aux normes de DSQ en vigueur sachant que lors des rencontres de navires, le squat est significativement augmenté. Une vitesse sécuritaire adaptée aux conditions et à l'évaluation du pilote est obligatoire lors des rencontres.
- Toute autre circonstance pouvant affecter la sécurité de la navigation.

Autres considérations :

- La priorité pour s'engager dans la Traverse du Nord sera accordée au navire à fort tirant d'eau qui quitte le mouillage de St-Jean en descendant.

Navigation dans les glaces

- Le Président de la CPBSL doit coordonner l'heure de départ des navires avec le bureau des glaces en évaluant les risques associés aux conditions de glaces.
- Les navires doivent s'assurer d'avoir des conditions favorables avant de s'engager dans le secteur de la Traverse du Nord, conformément aux avis ou directives du bureau des glaces (GCC). Pour cela, les conditions suivantes devront être respectées :
 - Pour un navire montant à destination de la Traverse du Nord, à la hauteur de l'Île-Blanche, le pilote communiquera au bureau des glaces de la GCC son heure prévue d'arrivée à la bouée K-92 ainsi que le comportement du navire dans les glaces en vue de déterminer si les conditions actuelles peuvent causer des problèmes au navire et à la navigation lors du transit du navire.
 - Avant qu'un navire ne quitte son poste à destination de la Traverse du Nord, le pilote de la CPBSL affecté au navire doit contacter le bureau des glaces afin de lui permettre d'évaluer les conditions et de déterminer si elles peuvent causer un problème au navire et à la navigation lors du transit du navire.
- Les navires dont les conditions mécaniques et opérationnelles ne semblent pas assurer un passage sécuritaire dans les glaces ne pourront s'engager dans la Traverse du Nord aussi longtemps que ces conditions persistent.
- En présence de glace, les rencontres de jour devront en tout temps être favorisées pour atténuer les risques associés à la navigation de nuit en présence de glace.

Note : En appliquant les présentes lignes directrices, il est entendu que le pilote et l'équipe à la passerelle doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation, des risques d'abordage ainsi que de toutes les circonstances particulières, ainsi que des limites d'utilisation des navires en cause qui pourraient les obliger à s'écarter des présentes mesures pour éviter un danger immédiat. Dans un tel cas de dérogation, ou de tout autre incident ou situation, le pilote devra aviser l'officier des SCTM qui retransmettra l'information aux autres usagers de la voie navigable.