

DQ79 – QUES232

Date : 22 février 2007



QUESTION

Les méthaniers qui accosteront à Lévis devront avoir la proue vers l'aval du fleuve de façon à quitter le port rapidement advenant un problème. De cette façon, le navire s'éloigne de la zone urbaine de Lévis.

Par contre, les pétroliers d'Ultramar sont amarrés en sens inverse, c'est-à-dire la proue vers l'amont pour les motifs suivants (fournis par Ultramar) :

- Les petits pétroliers de 40 000 tonnes et moins n'ont aucune restriction d'accostage et la manœuvre est laissée à la discrétion du pilote. Cependant, le quai intérieur (no 86, situé entre le quai et la rive) leur est réservé.
- Pour les pétroliers de 40 000 tonnes et plus, il est obligatoire d'accoster avec la marée descendante et ils doivent utiliser le quai 87 soit celui situé du côté du chenal. Cette façon de procéder facilite les manœuvres étant donné que le courant de face permet une plus grande emprise du gouvernail
- Habituellement, les pilotes passent le chenal nord de l'île d'Orléans à la marée haute en raison du tirant d'eau, diminuent de vitesse en attendant la renverse de la marée et accostent à la faveur du courant descendant.
- Pourquoi les mesures de sécurité d'Ultramar ne sont pas appliquées dans le cas de Rabaska?

RÉPONSE

Les manœuvres des pétroliers au quai Ultramar sont dictées par le fort tirant d'eau de ces navires (15,5 m pour le pétrolier versus 11,5 m pour le méthanier) et la configuration particulière du poste qui fait un angle de 7° avec le courant.

Les pétroliers à fort tirant d'eau sont obligés de passer la Traverse du Nord à marée haute, mais aussi obligés d'accoster avec la marée descendante car la marée montante l'empêche d'accoster en l'écartant du quai à cause de l'angle de 7°. Pour la même raison, les pétroliers appareillent plus facilement avec la marée montante qu'avec la marée descendante.

Il n'en est pas de même pour le quai Rabaska qui est parfaitement aligné avec le courant, de telle sorte que celui-ci lui permet d'accoster et d'appareiller avec n'importe quelle marée. Du fait de la largeur du fleuve en face du poste Rabaska, il a été démontré par des simulations de manœuvre qu'il est indifférent d'effectuer la manœuvre de retournement du navire avant d'accoster ou bien après l'appareillage.