



CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT

PLUS DE 150 ANS AU SERVICE DU SAINT-LAURENT

Le 11 juin 2012

Madame Rita Leblanc
Coordonatrice du Secrétariat de la Commission
Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
Édifice Lomer Gouin
575 rue Saint-Amable, bureau 2.10
Québec, QC, G1R 6A6

**Objet: Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse
et navigation commerciale sur le Saguenay**

Madame,

Des préoccupations ayant été soulevées quant à l'impact que pourrait avoir sur le trafic maritime le projet de desserte ferroviaire envisagé au terminal de Grande-Anse, il fait plaisir à la Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent (CPBSL) de partager quelques observations à ce sujet.

D'emblée, nous tenons à souligner que la Corporation n'a pas d'expertise particulière en matière de processus d'évaluation ou d'approbation environnementale et n'a pas de point de vue quant à la dimension du projet se rapportant au tronçon ferroviaire, la route projetée pour celui-ci et son impact possible sur l'environnement.

Ce sur quoi la Corporation peut parler de manière éclairée, toutefois, a trait au trafic maritime sur le Saguenay et ailleurs dans la circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent ainsi que les mesures raisonnables requises pour le transit sécuritaire de navires commerciaux dans ces eaux.



Le système de pilotage maritime, la CPBSL et ses pilotes

Plus ancienne organisation de pilotes maritimes en Amérique du Nord, la Corporation compte plus de 70 membres et regroupe tous les pilotes brevetés pour œuvrer dans la circonscription de pilotage du Bas Saint-Laurent. Cette circonscription comprend la partie du fleuve qui s'étend de l'extrémité ouest du port de Québec jusqu'à Les Escoumins et comprend également le Saguenay.

La circonscription est une zone où le pilotage est obligatoire. Cela signifie que tous les navires commerciaux d'une certaine dimension sont tenus d'être sous la conduite d'un expert indépendant, un pilote, dont la connaissance experte des eaux locales a été dûment validée par la société fédérale de la couronne qui est chargée de la réglementation du pilotage dans la région, l'Administration de pilotage des Laurentides (APL).

Les affectations de pilotage dans la circonscription peuvent être longues et difficiles – les embûches pour la navigation (vents, courants, marées, glace) et les conditions météorologiques y régnant pouvant constituer des défis appréciables. Chaque année, toutefois, les membres de la Corporation pilotent des milliers de navires de tout type entrant ou sortant des eaux de la circonscription et ce, à toutes fins pratiques sans incidents.

Les pilotes de la CPBSL possèdent une expertise de premier plan en matière de navigation sur le Saguenay et ont une maîtrise approfondie de l'ensemble des facteurs susceptibles d'affecter celle-ci.

Un long cheminement s'impose avant d'être breveté comme pilote. Ainsi, après avoir complété une formation académique au sein d'un institut maritime reconnu, l'aspirant navigue en tant qu'officier pendant plusieurs années. Après avoir habituellement obtenu un brevet de capitaine, l'aspirant doit par la suite compléter deux années en tant qu'apprenti dans la circonscription, participant à un grand nombre d'affectations sur des navires de tout type sous la responsabilité de pilotes expérimentés, expérience à laquelle s'ajoute une formation théorique additionnelle. L'apprenti doit ensuite réussir les examens administrés par l'APL. En cas de succès, l'apprenti obtient un premier brevet qui ne lui permet de piloter que des navires de plus petites dimensions. Il faut normalement huit ans à partir de ce moment – et avoir effectué des centaines d'affectations et réussi plusieurs cours spécialisés – avant qu'un pilote soit autorisé à piloter des navires sans restriction quant à leurs dimensions.

Par ailleurs, les pilotes de la Corporation sont à la fine pointe des technologies modernes de navigation et, à cet égard, le programme de formation continue dont s'est dotée la CPBSL témoigne d'une rigoureuse volonté de constante amélioration. L'acquisition d'un simulateur de navigation d'avant-garde

et l'établissement, à Québec, du Centre de simulation et d'expertise maritime de la CPBSL sont autant d'exemples du fait que ses membres bénéficient du support de développement continu le plus complet qui soit.

Le système de pilotage décrit en quelques mots ci-dessus relève de la *Loi sur le pilotage*, adoptée par le Parlement canadien en 1971 à la suite d'un processus d'analyse exhaustif et rigoureux¹. Depuis 40 ans, le Canada a un système de pilotage qui est – à tout le moins – aussi bon que n'importe où ailleurs au monde. Les coûts de pilotage comptent parmi les plus bas, il y a très peu d'accidents maritimes et le service de pilotage est diligent, fiable et flexible.

Si le Canada peut se targuer d'avoir un bilan si positif qu'il est près de la perfection, c'est qu'il possède véritablement un des meilleurs systèmes de pilotage maritime au monde. À travers le pays, le pourcentage des missions de pilotage se déroulant sans incidents ou accidents se situe à 99,9% et la plupart des événements maritimes consistent en des incidents légers et sans dommages – ce qui est vrai également en ce qui concerne le Saguenay.

Cela tient en grande partie au fait que le système a pour mission première de protéger l'intérêt public et, de ce fait, s'est doté des moyens requis pour y parvenir. Parmi ceux-ci, en plus des rigoureux critères de validation des connaissances locales décrits précédemment, se trouve le fait que le pilote est libre d'exercer son jugement professionnel de manière indépendante. Le pilote n'étant pas rattaché à l'équipage d'un navire, mais étant plutôt délégué par un organisme gouvernemental dans le but d'assurer un transit sécuritaire, il est indépendant des pressions commerciales et opère dans des conditions lui permettant d'être entièrement dévoué à sa tâche: assurer une navigation sécuritaire.

Impact du projet sur la navigation

La Corporation estime que les éléments suivants présentent un intérêt particulier lorsque vient le temps d'apprécier l'impact possible du projet sur la navigation:

- Niveau de trafic – les auteurs du projet indiquent que celui-ci est susceptible de résulter en la venue de 15 à 40 navires par année. Ceci représente un très faible volume eu égard aux milliers d'affectations de pilotage se déroulant dans la circonscription chaque année. L'effet de cet accroissement d'achalandage sur le trafic, tant dans la circonscription que sur le Saguenay en particulier, est marginal et, à toutes fins pratiques, sans effet sur la sécurité;

¹ La *Loi* a donné effet aux recommandations d'une Commission royale d'enquête sur le pilotage dont les travaux se sont échelonnés sur près de dix ans et qui a étudié de manière exhaustive et minutieuse chacun des aspects du pilotage à travers le Canada.

- Navires – par ailleurs, les navires appelés à faire escale à Grande-Anse dans le cadre du projet ne présentent pas, en soi, de difficultés de navigation avec lesquelles les pilotes de la Corporation ne sont pas déjà familiers;
- Double pilotage – en vertu des règles usuelles en la matière, établies par l’APL, deux pilotes comptant parmi les plus expérimentés – c’est-à-dire détenant des brevets ne comportant pas de restrictions quant à la taille des navires qu’ils peuvent piloter – prendront charge des navires en tout temps et en toute saison. Cette mesure est requise lorsque les navires atteignent une certaine taille, les deux pilotes travaillant alors en tandem afin d’assurer une navigation sécuritaire;
- Remorqueurs – de puissants remorqueurs seront utilisés lors de l’accostage des navires;
- Brise-glace – le Saguenay étant la proie des glaces en hiver, les transits s’effectuent alors avec le concours d’une escorte de brise-glace;
- Mammifères marins – l’incidence que peut avoir la navigation maritime sur les mammifères marins est une question à laquelle la Corporation attache de l’importance, comme en fait foi la participation de la CPBSL au *Groupe de travail sur le trafic maritime et la protection des mammifères marins dans l’estuaire du Saint-Laurent*. À ce sujet, le faible accroissement d’achalandage résultant du projet ne nous semble pas de nature à modifier de manière significative la situation actuelle et les risques encourus.

En somme, la présence de pilotes formés selon les plus hauts standards professionnels qui soient et qui opèrent au sein d’un système de pilotage indépendant, dûment réglementé et imputable, assure un niveau de sécurité très élevé en matière de navigation maritime sur le Saguenay et le fleuve Saint-Laurent.

Il appartient au Bureau, bien sûr, de formuler une opinion quant au projet proposé. Pour sa part, la CPBSL peut seulement noter que celui-ci s’intégrerait de manière naturelle dans les pratiques actuellement en place en matière de pilotage et qu’à cet égard, les mesures raisonnables requises afin de minimiser les risques pour la navigation sont en place.



Capitaine Daniel Ouimet
Président

