



## CORPORATION DES PILOTES DU BAS-SAINT-LAURENT

PLUS DE 150 ANS AU SERVICE DU SAINT-LAURENT

Le 5 juillet 2012

**Envoi par courriel et par courrier**

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 (Québec) G1R 6A6

### **Objet: Projet de desserte ferroviaire au terminal maritime de Grande-Anse**

Madame,

Vous trouverez ci-dessous, au meilleur de notre connaissance, réponse aux questions soulevées dans votre lettre du 28 juin 2012.

#### **Question 1 – Impact de la venue de 15 à 40 navires**

Tout d'abord, mentionnons qu'une « circonscription » de pilotage est une zone géographique comprenant une partie des eaux sur lesquelles juridiction est donnée à une Administration de pilotage en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'étendue exacte d'une telle circonscription est définie par l'Administration de pilotage concernée et celle-ci détermine également si le pilotage doit y être obligatoire ou non.

En vertu du *Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides*, la circonscription de pilotage numéro 2 – où le pilotage est obligatoire – est définie comme comprenant « toutes les eaux qui se situent entre une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent à un point situé par 71°20' de longitude O., et une ligne tirée en travers du fleuve Saint-Laurent sur un relèvement de 121° (V) à un point situé par 48°20'48'' de latitude N., et 69°23'24'' de longitude O., y compris la



rivière Saguenay ». En clair, cette circonscription va de Les Escoumins à Québec, incluant le Saguenay.

Tel que mentionné dans notre mémoire, il se déroule plusieurs milliers d'affectations de pilotage au sein de la circonscription décrite ci-dessus. En ce qui concerne le Saguenay lui-même (gardant à l'esprit que les navires y transitant transitent aussi sur le Saint-Laurent à un certain moment au cours de l'affectation de pilotage), environ 250 affectations de pilotage par année comprennent une partie de transit sur cette rivière<sup>1</sup>.

Dans l'ensemble, et au meilleur de notre jugement professionnel, les changements anticipés en ce qui concerne le trafic maritime sur le Saguenay en raison du projet de desserte ferroviaire à Grande-Anse nous apparaissent – tant sur le plan quantitatif que qualitatif – être, à toutes fins pratiques, sans effet sur la sécurité de la navigation et les pratiques en matière de pilotage.

En ce qui concerne les embarcations de plaisance, soulignons que les pilotes maritimes sont déjà appelés à interagir de manière courante avec ce type de trafic lorsqu'ils pilotent des navires commerciaux, tant sur le Saint-Laurent que sur le Saguenay. À titre d'exemple, dans la région de la ville de Québec, il est courant qu'un navire piloté transite alors que plusieurs dizaines d'embarcations de plaisance se trouvent dans les environs. En raison de la fréquence de semblables situations et de l'expérience des pilotes avec celles-ci, une potentielle hausse du nombre d'embarcations de plaisance en raison de l'implantation du quai de Bagotville destiné aux bateaux de croisière n'est pas un facteur propre à modifier notre compréhension de l'impact du projet de desserte ferroviaire sur la navigation.

## **Question 2 – Impact des changements climatiques envers la navigation commerciale sur le Saguenay**

Si surviennent des conditions climatiques franchement extrêmes, le bon sens dicte qu'un moment plus favorable sera attendu avant de procéder à une affectation de pilotage. Cela étant dit, le pilotage se déroule virtuellement sans incidents par toutes saisons et par tous temps. Ainsi, les pilotes de la CPBSL sont familiers avec le fait d'opérer en conditions hivernales, souvent très difficiles, et à gérer de manière appropriée plusieurs autres facteurs environnementaux tels que des forts vents ou des pluies violentes.

---

<sup>1</sup> Cette estimation est valable pour les cinq dernières années.

À ce stade – et gardant à l’esprit le fait que le pilote, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, est un expert indépendant qui n’appartient pas à l’équipage du navire mais qui est plutôt mandaté d’exercer son meilleur jugement professionnel dans l’intérêt public afin d’assurer une navigation sécuritaire et, qu’à ce titre, il a la liberté de ne *pas* procéder à une affectation si les conditions ne lui semblent pas sécuritaires – nous ne croyons pas que des changements formels à nos pratiques sont requis en raison des conséquences attendues des changements climatiques.

**Question 3 – Étude sur les changements climatiques et la navigation commerciale sur le Saguenay**

Malheureusement, nous ne sommes au courant d’aucune étude analysant les conséquences attendues des changements climatiques sur la navigation dans le fjord du Saguenay.

Nous vous prions de recevoir l’expression de nos salutations les meilleures.

Le président,



Daniel Ouimet