




228 **DB1**
Projet de modernisation des
débarcadères de la traversée d'Oka
Oka 6211-04-037



TRAVERSE D'OKA-HUDSON


 Transports
Canada Transport
Canada






Plan de la présentation

- Fiche technique des navires
- Opération et certification des traversiers
- Observations et faits établis
- Mesures en voie d'être prises

 Transports
Canada Transport
Canada





Fiche technique des navires



Traverse d'Oka No. 7 / No. 8 / No. 9 / No. 10

Numéro officiel	328525 / 345019 / 805843 / 808465
Port d'immatriculation	Montréal
Type de navire	Passagers non autopropulsé
Jauge brute	43.0 / 43.0 / 38.03 / 38.03
Longueur	24, 2 m / 24,4 m / 24.69 m / 24.69 m
Tirant d'eau	0,5 mètre selon la condition no.2
Équipage	1 personne
Construction	juillet 1967 / mai 1972 / juin 1985 / juin 1987
Propriétaire	Traverse d'Oka inc.



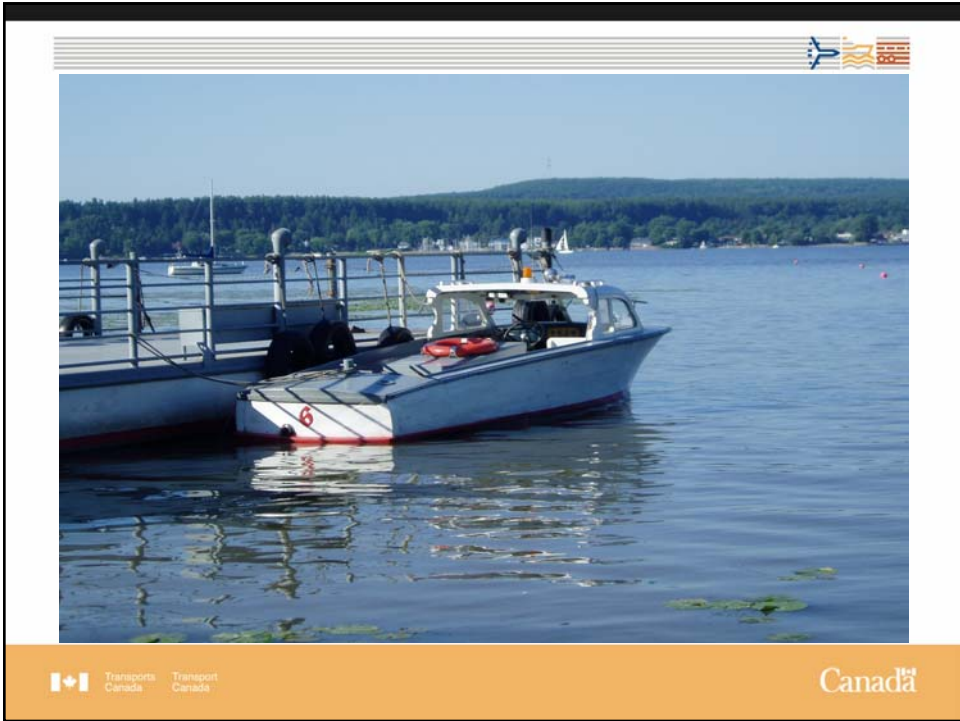
Opération et certification des traversiers



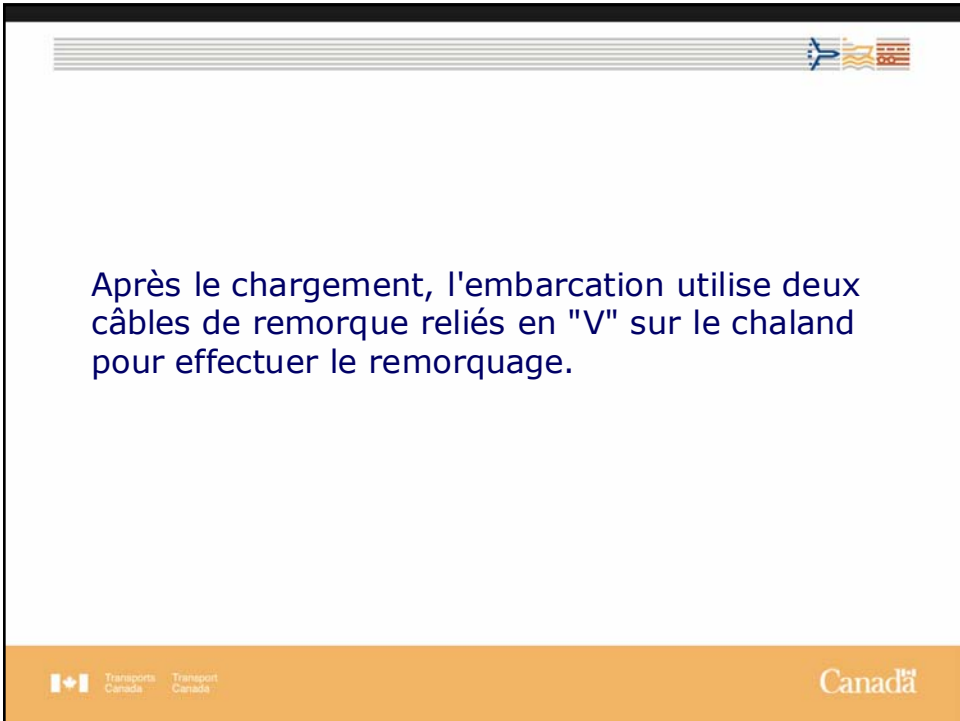
Les opérations de traversée s'effectuent en utilisant un chaland en acier remorqué par une embarcation à moteur diesel de 110 c.v..

La capacité de transport du chaland est de 10 voitures et 40 passagers.

L'embarcation qui effectue le remorquage est un yacht non ponté, de construction en bois et opéré par une personne.

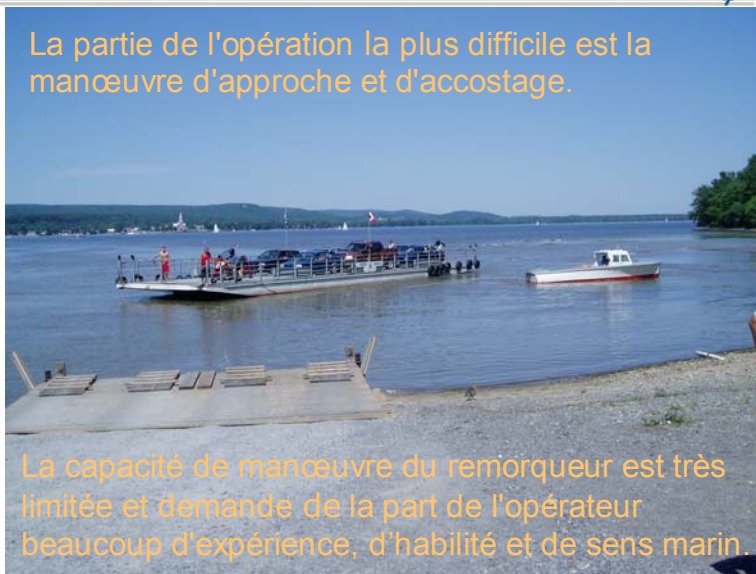


Après le chargement, l'embarcation utilise deux câbles de remorque reliés en "V" sur le chaland pour effectuer le remorquage.





La partie de l'opération la plus difficile est la manœuvre d'approche et d'accostage.



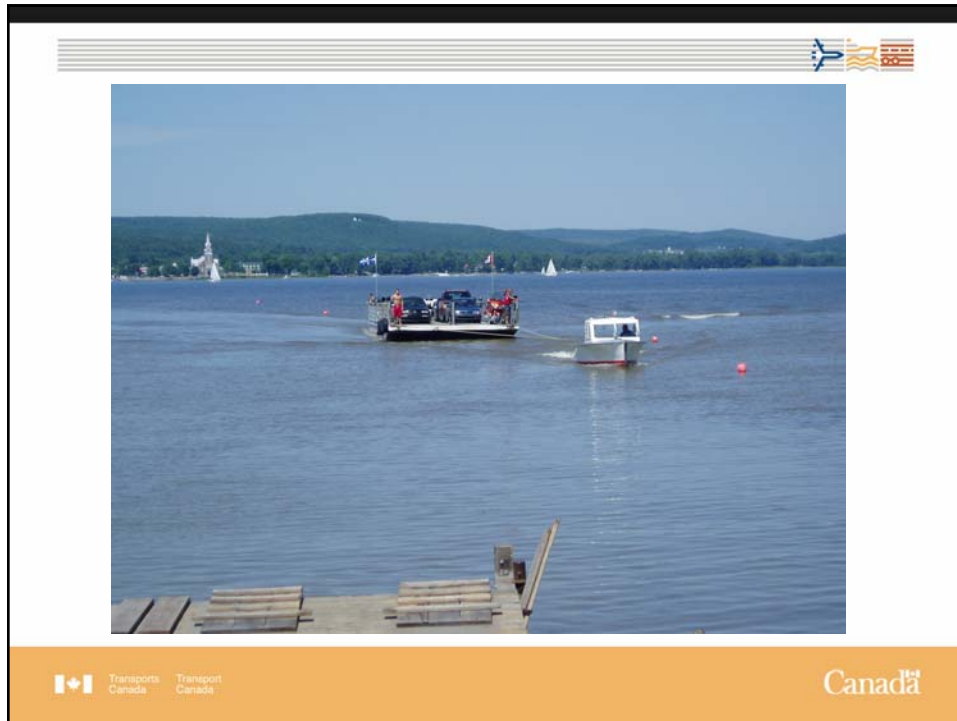
La capacité de manœuvre du remorqueur est très limitée et demande de la part de l'opérateur beaucoup d'expérience, d'habileté et de sens marin.



Observations et faits établis

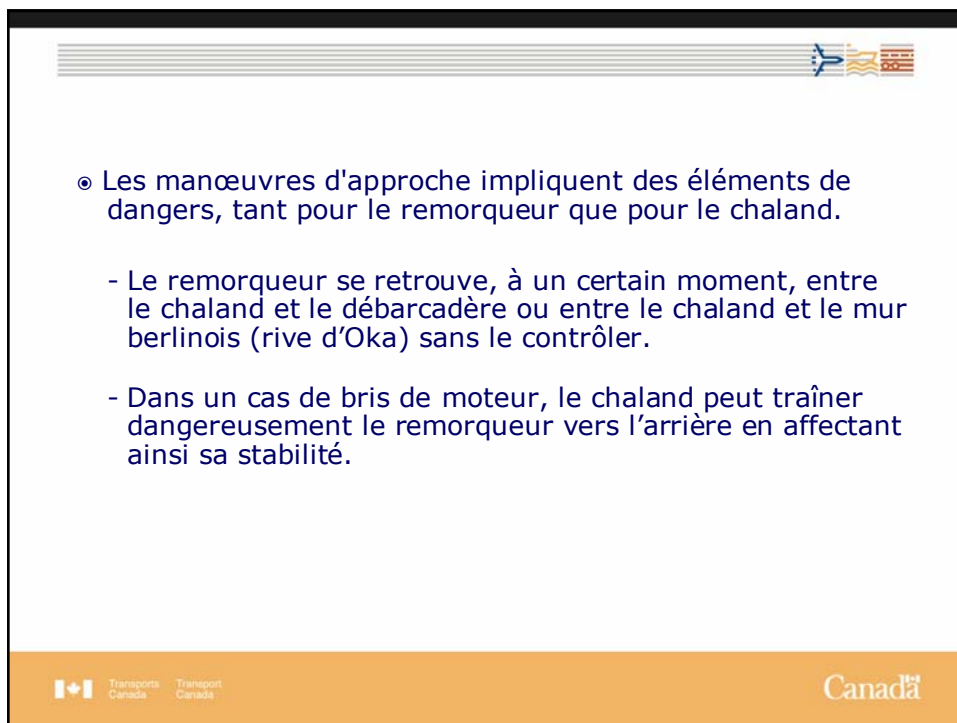


- ◉ Le système de traverse existe depuis 1909.
- ◉ Les chalands de bois ont été remplacés graduellement depuis 1967 par des constructions neuves en acier approuvées et certifiées par Transports Canada.



⦿ Les manœuvres d'approche impliquent des éléments de dangers, tant pour le remorqueur que pour le chaland.

- Le remorqueur se retrouve, à un certain moment, entre le chaland et le débarcadère ou entre le chaland et le mur berlinois (rive d'Oka) sans le contrôler.
- Dans un cas de bris de moteur, le chaland peut traîner dangereusement le remorqueur vers l'arrière en affectant ainsi sa stabilité.





- ◉ Lors des manœuvres d'approche, il existe pour le chaland une période où celui-ci se retrouve sans contrôle avec de l'erre, alors que le remorqueur laisse aller un câble de remorque et se repositionne pour l'accostage.
- ◉ Cette manœuvre est très irrégulière, hors du commun et ne se retrouve nulle part dans les pratiques maritimes approuvées.
- ◉ Les circonstances et les expériences passées ont démontré qu'à plusieurs reprises le chaland ne finit pas sa course telle que planifiée vers le débarcadère.



Transports
Canada

Transport
Canada

Canada



Transports
Canada

Transport
Canada

Canada



- ◎ Il a été noté que les heures de travail, quoique très longues, sont en conformité avec le *Règlement sur l'armement en équipage des navires*.
 - Les conditions de travail sont relativement difficiles alors que les membres des effectifs sont exposés continuellement: sans abris, sous un soleil ardent ou au vent et à la pluie;
 - Les pratiques actuelles d'affectation des opérateurs permettent que ceux-ci soient de service pendant de longues périodes, de sorte que leur rendement peut se détériorer considérablement;
 - Présentement, aucune solution n'est envisagée, car le problème est directement lié au manque de main-d'œuvre spécialisée.



- ◎ Le *Règlement sur l'armement en équipage des navires* n'exige aucun certificat d'aptitude pour les navires d'au plus 10 tonnes qui ne transportent pas de passagers ou les navires d'au plus cinq tonnes qui transportent au moins un passager.
- ◎ Malgré la responsabilité de la remorque de 39 tonnes certifiée pour 40 passagers, aucun brevet de compétence maritime n'est exigé pour l'opérateur de l'embarcation servant au remorquage.

Le projet de modernisation du service par de nouveaux traversiers incite peu, dans l'intervalle, à investir dans la formation de nouveaux opérateurs, ce qui a pour conséquence que les opérations actuelles s'effectuent avec le minimum de personnel, occasionnant de longues heures de travail et peu de versatilité en cas d'absentéisme ou de maladie.



- Lors du passage entre les deux rives, l'ensemble remorqueur et chaland ne peut manoeuvrer facilement afin d'effectuer soit un changement important de cap ou une réduction de vitesse, voire l'arrêt complet tel que demandé à la Règle 8 du *Règlement sur les abordages*.

Ceci représente un élément de danger, car il existe un achalandage important de plaisancier sur la rivière des Outaouais, principalement dans le secteur près du débarcadère d'Oka.



- Selon les définitions générales de la Règle 3 g)(vi), il pourrait être justifié de considérer ces traversiers comme des navires en train d'effectuer une opération de remorquage qui permet difficilement au navire remorqueur et à sa remorque de modifier sa route.
- Il est évident que les opérations de remorquage se prêtent d'avantage au transport de marchandises qu'au transport de passagers.



- Il existe également un problème au niveau des rampes d'accès.
 - Ces rampes ne sont pas conçues et fabriquées en tenant compte de la réalité des opérations de transbordement d'aujourd'hui.
 - Elles ne rencontrent pas (de loin) la Norme CSA S826.





⦿ Il existe un risque de blessure relativement élevé pour le matelot lors des amarrages aux débarcadères.

- Il doit installer manuellement les chaînes d'amarrage, alors que le chaland est encore en mouvement sans possibilité de freinage.
- Lorsque la manœuvre n'est pas précisément réussie, c'est la chaîne installée par le matelot qui provoque l'arrêt du chaland.
- D'une façon régulière, le matelot doit pousser manuellement le chaland pour le remettre à sa position, pour bien l'amarrer et permettre le débarquement des véhicules.
- Par la suite, il doit rabattre les quatre rampes de bois du débarcadère sur l'avant du pont du chaland. Plusieurs accidents reliés à ces tâches ont été rapportés à la CSST.



- Comme il a été mentionné également par notre Centre de Service de Montréal en 2001, l'article 404 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* stipule que le capitaine de tout navire qui transporte des passagers doit fournir un moyen d'accès sûr, éclairé de façon adéquate durant la nuit, entre le navire et le rivage.

Présentement, les rampes d'accès mobiles opérées manuellement rencontrent à peine cette exigence.

- Le projet présenté apportera donc une nette amélioration sécuritaire au niveau des rampes-rambardes articulées sur le traversier même.



Mesures en voie d'être prises



- Un projet de construction pour des traversiers plus conventionnels avec des débarcadères conformes est présentement en marche.

Transports Canada, dans son engagement envers la sécurité des transports, a déjà approuvé les plans de construction de ces traversiers et anticipe favorablement leur mise en service.

Ce projet permettra d'atteindre les objectifs suivants:



- ◉ Des opérations plus sécuritaires au point de vue des manœuvres, pour le contrôle des passagers présent sur le pont, pour la lutte contre un incendie et en cas de situation extrême nécessitant un abandon ou une évacuation à sec;
- ◉ Une période de traversée réduite par l'augmentation de la vitesse, la facilité des manœuvres d'accostage;
- ◉ Des opération d'embarquement et de débarquement compatibles avec les rampes d'accès des traversiers projetés, des embarcadères conformes à la normes CSA S826 seront installés sur les deux rives, le tout résultant à une nette amélioration de la sécurité et du temps transitoire de manœuvre;



- ◉ L'accès à des centres de formation professionnels permettant d'obtenir une main d'œuvre qualifié et prête à opérer;
- ◉ Une amélioration marquée des conditions de travail autant au point de vue de la sécurité que pour le bien être des employés;
- ◉ De fournir au traversier autopropulsé des approches au embarcadères beaucoup plus sécuritaires que le système de remorque seul lors des conditions de fort vent;
- ◉ La présence d'équipements de navigation modernes, principalement la possibilité de pouvoir installer un radar et un sifflet conformes au Règlement sur les abordages permettra d'assurer une traversée sécuritaire par visibilité réduite et/ou en présence de navires transitant dans le secteur.



Notre mission

Une industrie maritime où la sécurité et la protection de l'environnement sont les priorités absolues.

Mandat

Le programme de la Sécurité a pour but de protéger la vie, la santé, les biens et le milieu marin et de contribuer ainsi au maintien d'un réseau de transport efficace, durable et fiable afin de conserver la confiance du public.

Merci de votre attention !



Transports
Canada

Transport
Canada

Canada