

LES AMIS DE LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT

7734, route Marie-Victorin, Lotbinière (Québec) G0S 1S0

Tél. : (418) 796-2422; Téléc. : (418) 796-1304

Courriel : avsl@qc.aira.com

L'ANALYSE DES RISQUES EN MATIÈRE DE PILOTAGE SUR LE SAINT-LAURENT Consultation de l'Administration de pilotage des Laurentides

BREF MÉMOIRE présenté par LES AMIS DE LA VALLÉE DU SAINT-LAURENT

Les Amis de la vallée du Saint-Laurent

Depuis sa fondation en 1986, l'objet premier de l'organisme sans but lucratif *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent* a été d'assurer la protection et la promotion des richesses environnementales du fleuve et de ses rives par l'information, la sensibilisation et l'éducation des communautés riveraines, des usagers du fleuve, des agents et entreprises intervenant sur le fleuve ainsi que le public en général. Son rôle a été également d'acquérir et de diffuser les connaissances relatives à l'écosystème fluvial et utiles à l'éducation et à la prise de décision.

Suite au forum de 1998 intitulé *Du kayak au cargo, Un fleuve pour tous!* et l'ouvrage qui en a découlé, les *Amis de la vallée du Saint-Laurent* ont développé de plus en plus de relations avec le milieu maritime. Ils ont été, entre autre, associés au lancement du Comité de concertation Navigation de Saint-Laurent Vision 2000 aux côtés du Port de Montréal, de Transports Canada et de l'Association des armateurs du Saint-Laurent. Ils siègent également au Conseil consultatif régional sur l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. En 1999, à l'occasion du forum *Pour une économie bleue, Le Saint-Laurent en développement!*, ils ont réalisé un sondage qui a révélé un hiatus inquiétant entre les perceptions de la population et la réalité du transport maritime.

Plus récemment, ils ont participé aux consultations du ministre délégué aux Transports et à la Politique maritime, M. Jacques Baril, en ce qui a trait au projet de politique du transport maritime et fluvial; ils représentent aujourd'hui le secteur des groupes environnementaux au forum de concertation sur cette politique. Ils participent de surcroît au Réseau des usagers du Saint-Laurent, réseau préoccupé par la gestion des niveaux d'eau dans le fleuve. Grâce à leur implication, ils se sont ainsi faits peu à peu l'écho de l'industrie maritime auprès des autres usagers et de la population.

Compte tenu de l'importance du pilotage maritime sur le Saint-Laurent pour la protection de l'environnement naturel et humain de celui-ci, ils tiennent à participer à la consultation organisée par l'Administration de pilotage des Laurentides sur l'analyse des risques en matière de pilotage sur le Saint-Laurent. Ils espèrent que les brèves considérations qui suivent apporteront un éclairage utile sur cette question ; ils remercient d'avance l'Administration de pilotage des Laurentides pour l'attention qu'elle leur apportera.

Le point de vue de *Les Amis de la vallée du Saint-Laurent*

Notre préoccupation ici est la protection du fleuve et de ses rives considérés comme étant à la fois

- un ensemble intégré d'écosystèmes naturels riches, complexes et variés, faits des eaux, du lit, des rives et des îles ainsi que de la flore, de la faune et de leurs habitats ;
- un environnement naturel et construit exerçant une influence déterminante sur les conditions de vie des collectivités riveraines, tant en ce qui touche leur santé que leur qualité de vie ;
- un milieu où s'exerce une multiplicité d'usages divers, aux incidences sociales variées touchant à l'emploi, à la résidence, au loisir.

À noter que nous ne considérons pas ici le fleuve et ses rives en tant que ressources offertes à diverses formes d'exploitation proprement économique.

Les risques liés à la navigation commerciale

Les risques que la navigation commerciale fait courir au Saint-Laurent considéré du point de vue susdit tiennent principalement aux événements suivants et au contexte dans lequel ils se produiraient : les déversements de produits polluants, toxiques ou dangereux ; les collisions avec des navires, des embarcations ou des structures fixes ou mobiles ; les échouements en milieu sensible ou important ; la production de bruits pouvant avoir des impacts négatifs sur la faune aquatique ; la production de mouvements de l'eau pouvant avoir des impacts négatifs sur la faune et la flore aquatiques et leurs habitats ; la production de remous, dus notamment aux vitesses adoptées, pouvant avoir des impacts négatifs sur les rives, les structures ou les autres usagers ; tout cela se produisant sur le Saint-Laurent, voie de navigation particulièrement difficile, du fait notamment de ses courants et des vents qui l'agitent, voie de navigation relativement étroite dans certaines de ses parties, toujours relativement proche de zones habitées, abritant des habitats et des zones de fréquentation d'espèces fauniques variées et vulnérables et souvent proche de milieux insulaires et riverains écologiquement sensibles.

Les causes de tels événements peuvent tenir à des facteurs divers : la voie d'eau elle-même, ses fonds, ses courants, les glaces et autres obstacles flottants ; les conditions météorologiques : vents, brumes, etc. ; les défaillances mécaniques et techniques du navire, de ses composantes, de ses équipements, des aides à la navigation ; les défaillances humaines du personnel ; la méconnaissance du fleuve, de ses caractéristiques particulières et de sa dynamique selon les saisons et les aléas du climat ; les décisions des responsables de la marche du navire ; les navires, les embarcations et les structures fixes ou mobiles présentes dans le même secteur.

Les effets environnementaux de tels événements peuvent être de nature diverse : pollution de l'eau dommageable à la faune, à la flore et à leurs habitats, pouvant aller jusqu'à leur destruction provisoire ou définitive ; perturbation ou destruction de milieux caractérisés à valeur écologique ou patrimoniale ; érosion de berges ; remise en suspension de sédiments ; perturbation de la faune par le bruit dans des zones de concentration faunique ; perturbation de la faune et de la flore par les mouvements provoqués dans l'eau dans des zones de concentration faunique ou floristique ; pollution de prises d'eau potable ; pollution de zones de pêche, d'aquaculture, de baignade, de sports nautiques, de loisirs riverains, d'habitation en rive ; dommages aux structures riveraines fixes, portuaires ou autres et perturbation de l'usage qui en est fait ; dommages aux navires, aux embarcations et aux structures flottantes touchées et perturbation de l'usage qui en est fait.

La probabilité attachée à ces risques est fonction notamment de l'intensité du trafic sur le Saint-Laurent ainsi que de la grosseur et de la maniabilité des navires. Leur gravité est fonction notamment de la nature dangereuse des cargaisons et de l'ampleur de celles-ci. De fait, les navires sur le Saint-Laurent ne sont pas à l'abri d'accidents, quelques cas, heureusement rares, s'étant déjà produits.

La prévention de ces risques et le pilotage

La prévention de ces risques de la navigation commerciale sur le Saint-Laurent est faite du recours à de nombreux moyens, tels l'architecture des navires, les équipements dont ils sont dotés, les aides à la navigation, la formation du personnel naviguant, les règles de navigation, la diffusion des informations relatives à l'état de la voie d'eau et aux conditions météorologiques, les recherches scientifiques relatives au Saint-Laurent comme milieu de navigation. Sauf exception, tous ces moyens se perfectionnent et se raffinent au fil du temps.

Le pilotage maritime est un de ces moyens. Il a pour effet d'assurer au navire d'être conduit par un professionnel d'expérience de la navigation hauturière, côtière et en eaux intérieures ajoutant aux compétences générales de ce type de professionnel les compétences particulières et les avantages suivants :

- il a suivi un long entraînement à la fois théorique et pratique portant non seulement sur le pilotage en général mais aussi sur les différents types de navires naviguant sur le Saint-Laurent et sur les caractéristiques détaillées du secteur de navigation où il travaille comme pilote ;
- il a parcouru ce secteur de nombreuses fois comme apprenti-pilote et comme pilote ;
- il n'a accédé que progressivement au pilotage de navires de plus en plus importants ;
- il continue de façon permanente à se perfectionner et à se tenir à jour en matière de pilotage ;
- sa seule occupation professionnelle est de piloter des navires dans ce secteur ; sauf exception, elle l'occupe à temps plein ;
- il dispose de périodes de repos avant chacune de ses prestations ;
- sur le navire, sa seule occupation est le pilotage du navire ;
- sa seule responsabilité est de faire en sorte que le navire qu'il pilote parvienne à son port de destination ou à la fin de son secteur de pilotage dans un temps normal et sans accident de parcours dommageable pour la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement ; il n'a notamment pas de responsabilité vis-à-vis des intérêts économiques et d'entreprise liés au navire et à sa cargaison ;
- chaque secteur de pilotage est limité dans sa longueur, de façon à permettre au pilote de le parcourir sans fatigue excessive, et donc en pleine possession de ses moyens, jusqu'à son terme ;
- ses connaissances et son expérience permettent au pilote de suppléer aux limites et aux défaillances des instruments d'aide à la conduite des navires, notamment en ce qui touche la position exacte du navire, les caractéristiques locales de chacun des points du secteur et la nécessité d'anticiper parfois les conditions de navigation qui vont se présenter au delà du moment présent et que les instruments n'indiquent pas, étant limités à ce seul moment ;
- le pilote maintient des liens et des contacts directs avec ses pairs et peut profiter des compétences et de l'expérience de ceux-ci, notamment dans des situations particulières inusitées déjà vécues par eux (navire en difficulté, impact local d'une baisse de niveau d'eau, etc.) ;
- de par sa formation et son mandat, le pilote est le gardien des règles, directives et marches à suivre particulières au Saint-Laurent.

La nécessité du pilotage

L'alternative au pilotage serait, dit-on, que, sur le Saint-Laurent, les navires ou certains d'entre eux soient conduits par un membre de leur personnel naviguant, en limitant cela à des officiers d'expérience ayant suivi une certaine formation en ce qui touche l'ensemble du parcours sur le Saint-Laurent et disposant d'une bonne connaissance et d'une bonne pratique de leur navire et du Saint-Laurent. Ce serait également limité à des navires aux cargaisons non dangereuses et sur lesquels les officiers concernés naviguent depuis longtemps.

Nous sommes réticents au recours à cette alternative. Les avantages importants apportés par le pilotage indépendant et présentés plus haut, le fait de ne pas retrouver ces avantages dans le recours au personnel naviguant du navire, le risque, enfin, qu'un navire à la cargaison dangereuse soit heurté par le navire non muni d'un pilote, c'est cela qui est à la base de notre réticence. Nous ne sommes cependant pas en mesure de tirer enseignement de l'expérience faite jusqu'à présent d'un certain recours à cette alternative.

À notre avis, cette alternative devrait donc de préférence être écartée et, s'il fallait l'accepter, elle ne devrait l'être qu'aux conditions suivantes : pour des navires de tonnage limité, en parfait état matériel et technique, aux trajets fréquents sur le Saint-Laurent, aux cargaisons non polluantes et non dangereuses, pilotés par un officier de longue expérience sur ce navire et sur le Saint-Laurent et ayant suivi la formation de base et les épreuves de l'Administration de pilotage des Laurentides.

Pourquoi cette position ? Les difficultés spécifiques et graves que le Saint-Laurent oppose à la navigation donnent une acuité particulière aux risques qui ont été évoqués ; ceux-ci ont plus de chance qu'ailleurs de s'y produire et ils risquent d'y avoir des effets plus graves, particulièrement en matière environnementale. Face à cela et compte tenu des enseignements de l'expérience de longue durée faite historiquement et actuellement encore du pilotage sur le Saint-Laurent, il nous apparaît évident que les avantages importants liés au pilotage et énumérés plus haut militent en faveur du recours le plus constant et le plus intégral possible au pilotage indépendant dans la navigation sur le Saint-Laurent.

Pour la protection de l'intégrité environnementale du Saint-Laurent et de ses rives, nous recommandons donc le maintien le plus intégral possible du pilotage maritime tel qu'actuellement organisé sur l'ensemble de cette voie de navigation et la limitation d'un recours éventuel au personnel naviguant des navires aux situations dites.

Lotbinière, le 24 mai 2002

P. S. Bien que nous ayons écarté d'entrer dans des considérations économiques et parce que la mise en valeur des ressources offertes par le Saint-Laurent en matière de navigation commerciale nous tient à cœur, nous voudrions exprimer notre sentiment que la navigation commerciale sur le fleuve a tout intérêt à appuyer le maintien du pilotage compte tenu de la sécurité qu'il offre et, en conséquence, de la visibilité avantageuse qu'il assure au mode maritime de transport sur le Saint-Laurent et de l'image de durabilité qui s'y attache.