

# Les plaisanciers vus depuis la passerelle du MSC Gina



Texte et photos de Michel Sacco

## *L'observation du comportement des plaisanciers du haut de la passerelle d'un porte-conteneurs sur le trajet Montréal-Trois-Rivières en compagnie d'un pilote du Saint-Laurent.*

Samedi 7 août, port de Montréal, terminal Cast – J'embarque à 8 h 30 min à bord du porte-conteneurs italien **MSC Gina** en compagnie de Pascal Desrochers, pilote sur le Saint-Laurent sur le trajet Montréal – Trois-Rivières depuis 2005. Très préoccupé par le comportement de certains plaisanciers en période estivale, Pascal m'a proposé cette

croisière bien particulière. L'objectif est de me faire vivre en direct les difficultés auxquelles doivent parfois faire face les pilotes sur un chenal étroit et très fréquenté. J'ai sauté sans hésitation sur la proposition qui m'était faite de me documenter sur un sujet aussi pertinent; une belle occasion également d'inverser les rôles en me mettant pour

quelques heures dans la peau d'un navigateur perché à 44 m au-dessus de la surface à bord d'un navire de 259 m de long.

François Thériault et Sophie Piette – l'une des très rares femmes à faire ce métier au Canada – sont les deux pilotes attirés du **Gina** ce jour-là; Pascal Desrochers embarque dans l'unique but de répondre à mes ques-



Le timonier du **MSC Gina**.



Sophie Piette sur la passerelle du **Gina**, l'une des rares femmes exerçant le métier de pilote au Canada.

tions et de commenter les situations qui vont survenir devant notre étrave.

9 h, on parle au remorqueur. Le bateau commence à pivoter sur son propulseur d'étrave. Comme nous sommes à bord d'un bateau italien, le capitaine Cosmo di Natto nous offre un expresso. J'aurais pu plus mal tomber. Pascal m'entraîne devant la fiche d'identification du navire affichée sur la passerelle. Dans la foule de données techniques, je repère la zone aveugle devant l'étrave, ce trou noir où l'on perd de vue tout ce qui se passe devant le navire. Sur le **MSC Gina**, dépendamment de son chargement,

elle peut aller jusqu'à 500 m. Aujourd'hui, elle est de 183 m. Il est bon de savoir que la zone aveugle approche souvent la valeur de 250 m sur un porte-conteneurs. La fiche technique du **Gina** indique également que le bateau à pleine vitesse mettra plus de 9 min et 1,89 mille pour s'immobiliser en enclenchant ses machines en arrière toute. «Une manœuvre rarissime», précise Pascal.

Notre tirant d'eau est de 9,85 m et la vitesse est fixée à 12 nœuds. Le calcul du tirant d'eau maximal – et donc du chargement du cargo – est défini par une table de calcul. La dépression sous la carène du navire croît au carré de la vitesse de déplacement. L'eau étant incompressible, le navire doit observer aujourd'hui une marge de sécurité de 1,35 m. 9,85 m de tirant d'eau + 1,35 m de marge de sécurité, nous voilà à 11,20 m; le chenal offre 11,30 m de profondeur.

9 h 32, le **MSC Gina** a terminé sa manœuvre de pivotement. Le pilote prévient Traffic Montréal, nous voilà partis en descen-

dant. Les premiers plaisanciers font leur apparition. Un croiseur battant pavillon états-unien navigue très près de la limite droite du chenal. «Un comportement exemplaire, me fait remarquer Pascal, il se trouve exactement là où il doit être.» Les plaisanciers disciplinés de ce début de matinée ne posent aucune difficulté aux deux pilotes qui peuvent naviguer en suivant leurs alignements. Une matinée tranquille, pas forcément représentative du contexte dans lequel évoluent les pilotes pendant la période estivale. «L'apparition des aides à la navigation électroniques induit de nouveaux comportements», m'explique Pascal. «Les plaisanciers ont développé des réflexes d'automobiliste, ils suivent les pointillés marqués sur le centre du chenal. Et quand ils ont programmé une route sur le GPS, ils la suivent scrupuleusement, en se tenant obstinément au centre du chenal, se pensant, à tort, dans leur bon droit.» Une simple question de bon sens, fait valoir Pascal. «Lorsque vous circulez



en bicyclette, êtes-vous plus en sécurité sur la ligne médiane ou près de l'accotement?» À l'intention de ceux que le pilote appelle à la blague «les plaisanciers qui font de la bicyclette sur ligne pointillée», il me rappelle la règle 9 du Règlement sur les abordages, particulièrement explicite sur le sujet.

### Chenaux étroits – International

- a) Les navires faisant route dans un chenal étroit ou une voie d'accès doivent, lorsque cela peut se faire sans danger, **naviguer aussi près que possible de la limite extérieure droite du chenal** ou de la voie d'accès.
- b) Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et **les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires** qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.
- c) **Les navires en train de pêcher** ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès.

L'ignorance de ces règles fondamentales n'existe pas que sur l'eau. Elle s'insinue à l'occasion dans les médias. Sur les ondes du FM 93 à Québec, un «expert» a annoncé l'été dernier qu'en raison des bas niveaux d'eau, les plaisanciers devaient se tenir au centre du chenal et qu'il était dangereux de naviguer près des bouées. Remarquable ânerie que la Corporation des pilotes du Saint-Laurent n'a pas réussi à faire rectifier en ondes.

11 h 05, Contrecoeur. Le **Gina** négocie



Ce plaisancier serre la limite extérieure droite du chenal et ne dérange pas les navires de commerce. Il respecte comme il se doit la règle 9 du Règlement sur les abordages.

la courbe de Contrecoeur. À ma grande surprise, le pilote ne demande pas de donner de la barre à bâbord pour enrayer la courbe. On m'explique que la pression de l'eau déviée par la courbe du chenal suffit à faire pivoter l'étrave. Donner de la barre dans cette courbe risquerait de provoquer une trop grande embardée du porte-conteneurs. La connaissance aigüe des pilotes de toutes les particularités de leur tronçon de chenal suscite facilement l'admiration d'un navigateur amateur. Je viens de comprendre que nous naviguons dans une autre dimension qui m'est complètement étrangère.

Je découvre en écoutant leurs conversations que les pilotes sont des passionnés de navigation et que ce sujet de discussion ne sera jamais épuisé entre eux. Ces profes-

sionnels de la navigation s'entendent volontiers pour dénoncer l'ineptie du programme fédéral des cartes de compétence. Un sujet qui les fait vivement réagir et autour duquel ils abandonnent volontiers la rectitude politique. François Thériault me raconte qu'il possède deux cartes de compétence. L'une au nom d'un nouveau-né fictif et l'autre sous la désignation... d'Adolf Hitler! Les trois pilotes présents sur la passerelle du **Gina** s'entendent pour dire que le test sur Internet est d'un ridicule consommé, que le programme des cartes de compétence a aggravé la situation en accordant l'agrément à des incompetents et que finalement l'absence de règlement sur la compétence des plaisanciers aurait été préférable à la situation présente. Un jugement sévère.



## ÉCOLE DE NAVIGATION DE PLAISANCE

(ÉTABLIE DEPUIS 1987)



ACHETER UN BATEAU EST FACILE.  
L'ENTREtenir ET SAVOIR NAVIGUER, C'EST AUTRE CHOSE.  
NOUS ENSEIGNONS LES DEUX.

Programme reconnu par  
 Institut maritime du Québec  
Circuit de Montréal





SOCIÉTÉ DE SAUVETAGE<sup>100</sup>

Nous reconnaissons les Certificats des ECP-CPS. | 514-252-3100 ou 1-800-265-3093 | [www.coursdenavigation.com](http://www.coursdenavigation.com)

12 h 05, en approche de Sorel, le **Gina** file 11 nœuds. La courbe de Sorel fait partie des points chauds où les pilotes doivent redoubler d'attention. Le secteur est critique en raison de la forte concentration de plaisanciers et surtout de pêcheurs sportifs. «Il est bien connu que les plus gros poissons se trouvent toujours au centre du chenal et dans les alignements», lance à la blague François Thériault. Une blague qui contient sa part de vérité, pas nécessairement sur la taille des poissons, mais plutôt sur les sites choisis par les pêcheurs pour taquiner la perchaude et le doré. La pêche dans le chenal est effectivement une pratique courante qui met parfois les nerfs des pilotes à rude épreuve. «J'ai déjà eu à ralentir sur le lac Saint-Pierre et il est fréquent que je doive dévier de ma route», témoigne Pascal Desrochers. « J'ai déjà dû mettre la machine à stop, j'ai perdu de vue un bateau de pêche qui est entré dans ma zone aveugle. Il a fini par s'écarter au dernier moment. J'étais en montant, j'avais devant moi un navire descendant que j'allais rencontrer et je n'avais aucune possibilité d'éviter», se souvient le pilote. Toute la difficulté pour les pilotes vient du



Trois navires dans la courbe de Sainte-Anne-de-Sorel. La marge de manœuvre pour réagir à une situation imprévue impliquant un plaisancier est presque nulle.

fait qu'ils ne peuvent connaître les intentions d'un bateau de plaisance qui leur fait face. A-t-il vu le navire s'approcher? va-il s'écarter? Plus la distance se réduit, plus le

stress augmente. Pascal Desrochers me réfère à la règle 16 du Règlement sur les abordages, une règle claire que beaucoup semblent encore ignorer.

## *Les bateaux de la Nouvelle-Écosse ... ... construit pour la mer!*



Visitez-nous au

**Nova Scotia In-Water Boat Show**  
du 22 juillet au 24 juillet, Halifax, Nouvelle-Écosse

Embarquez à bord des bateaux construits dans les  
Maritimes et rencontrez les constructeurs.

*Découvrez la Nouvelle-Écosse. Planifiez votre visite!*

[www.nsboats.com](http://www.nsboats.com)





## Manœuvre du navire non privilégié

Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

Nous voici dans la courbe de Sainte-Anne-de-Sorel; en moins de dix minutes, nous croisons deux navires montant et il y a toujours des bateaux de plaisance sur notre horizon. Advenant le cas d'une situation d'urgence, notre marge de manœuvre est presque réduite à néant, d'autant plus que le courant nous pousse.

La discussion revient sur le cas des pêcheurs. À l'occasion des tournois de pêche de la fin de l'été, on peut compter jusqu'à une cinquantaine de chaloupes dans le chenal. Des pêcheurs avec lesquels les pilotes ont toujours beaucoup de difficulté à entrer en contact radio, les premiers cités n'assurant généralement pas de veille sur le canal 16. Ne reste alors au pilote que la possibilité d'émettre des signaux sonores, cinq sons brefs. «Certains pensent qu'on les salue et nous font signe», témoigne encore Pascal Desrochers. Ceux-là devraient sûrement lire la règle 34.

## Signaux de manœuvre et d'avertissement

d) Lorsque deux navires en vue l'un de l'autre s'approchent l'un de l'autre et que, pour une raison quelconque, l'un d'eux ne comprend pas les intentions ou les manœuvres de l'autre, ou se demande si l'autre navire prend les mesures suffisantes pour éviter l'abordage, le navire qui a des doutes les exprime immédiatement en émettant au sifflet une série rapide d'au moins cinq sons brefs.



S'approcher d'un navire de commerce pour jouer avec sa vague est une situation relativement fréquente d'après les témoignages des pilotes. Les signaux sonores sont l'un des rares moyens à la disposition du pilote pour prévenir un bateau se rapprochant qu'il doit modifier sa route.

13 h 30, courbe Maskinongé. Nous voici dans le lac Saint-Pierre. Le temps nuageux n'a pas attiré beaucoup de plaisanciers sur le Saint-Laurent et nous venons de quitter un autre secteur chaud sans avoir à déplorer la mauvaise conduite de qui que ce soit. Pascal Desrochers aimerait bien prendre un fautif la main dans le sac pour confirmer ses témoignages, mais je n'ai pour le moment que les anecdotes des deux pilotes à me mettre sous la dent. «Les gros bateaux sont des aimants pour les plus petits, renchérit François Thériault, ils veulent nous voir de plus près.» Ce jeu du chat et de la souris prend parfois des allures hasardeuses lorsqu'un bateau traînant un engin de plage avec son passager coupe la course du navire et disparaît dans son angle mort, ou encore lorsqu'un kite surfeur tente la même manœuvre. «Une

panne de moteur ou une chute devant l'étrave, si elles surviennent dans notre angle mort, peuvent se révéler fatales et nous sommes complètement impuissants devant ce genre de situation», fait encore valoir Pascal.

Au milieu du lac Saint-Pierre, deux plaisanciers qui ont la taille d'un insecte vu depuis la passerelle du **Gina** font route dans notre axe au milieu du chenal. Sophie Piette les observe attentivement. Je saisis qu'il ne se passera pas plus de 30 secondes avant qu'ils ne disparaissent dans notre angle mort. Les deux plaisanciers rectifient leur course au moment où le pilote n'a plus d'yeux que pour eux.

Lorsque je quitte le **MSC Gina** à 14 h 45 sous le pont de Trois-Rivières, je réalise à quel point les navires de commerce sont démunis pour prévenir les



CORPORATION  
**PILOTES**  
SAINT-LAURENT CENTRAL

UNE PRÉSENCE RASSURANTE,  
UN MAILLON ESSENTIEL

SUR LE SAINT-LAURENT  
UN PILOTE EST À BORD  
DE CHAQUE NAVIRE,

POUR LA SÉCURITÉ  
DE LA NAVIGATION,

POUR LA SÉCURITÉ  
DE TOUS,

POUR UN ENVIRONNEMENT  
EN SANTÉ

**SUR LE SAINT-LAURENT,  
LA SÉCURITÉ FAIT PARTIE DU PLAISIR**

Visitez-nous au Salon du bateau de Montréal,  
Kiosque F-14

Assistez au lancement du nouveau DVD,  
**SOYEZ PRUDENTS, GARDEZ VOS DISTANCES !**



Venez nous découvrir et naviguer avec nous au:  
[www.cpslc.ca](http://www.cpslc.ca)

Le DVD sera disponible en ligne à compter du 1<sup>er</sup> février 2011.



### L'angle mort devant l'étrave

Du haut de la passerelle, la cargaison stockée sur le pont réduit notablement la visibilité devant l'étrave. Cet angle mort ou zone aveugle dépasse couramment la longueur d'un porte-conteneurs; sa valeur peut s'avérer le double, voire le triple de la longueur de la coque. Lorsque le **Canada Senator**, un navire de 202 m, a éperonné le **Mondisy** en août 2004, la zone aveugle du porte-conteneurs était de 610 m.

risques d'abordage avec les petites embarcations. Du haut de cette masse d'acier en mouvement, c'est curieusement le sentiment d'impuissance devant le comportement des autres navigateurs qui m'a le plus marqué. Un porte-conteneurs dans le Saint-Laurent se trouve dans la position d'un géant privé de sa liberté de mouvement dans un environnement constitué d'une multitude de petites embarcations dont on ne peut prévoir la trajectoire. Une situation notoirement inconfortable. Dans ce rôle d'éléphant qui doit éviter d'écraser une fourmi, le pilote dispose finalement de bien peu de moyens. Réduire sa vitesse, dévier de sa route – si cette possibilité existe –, émettre des signaux sonores et lancer un appel à la radio, voilà toutes les possibilités qui s'offrent à lui. La

situation se complique encore en raison du faible délai dont il dispose pour prendre la décision d'enclencher une manœuvre. Avec une vitesse de rapprochement entre deux navires qui varie de 15 à 35 nœuds et une zone aveugle de plus de 200 m devant l'étrave, le délai de réflexion du pilote se compte en quelques dizaines de secondes. La balle est clairement dans le camp des plaisanciers qui ont toute la liberté de manœuvre nécessaire pour éviter les situations dangereuses.

Deux mois plus tard, je me retrouve à proximité du pont de Trois-Rivières en train de tirer des bords de grand largue à bord d'un catamaran de sport avec un équipage de mordus de multicoque lorsque nous croisons le vraquier **Isadora**. Je cite la règle 9 à mes camarades, qui ont l'air de l'entendre pour

la première fois de leur vie. Le trajet à bord du **Gina** est encore frais dans ma tête et je m'en voudrais de venir trop près de l'**Isadora** au risque de le gêner. Les quelques heures passées en compagnie de Pascal Desrochers sur la passerelle du **MSC Gina** m'ont permis de réaliser que le partage des chenaux de navigation avec les navires de commerce ne se résume pas à une simple question de sécurité. Ça en est aussi une de courtoisie et de respect que les navigateurs se doivent les uns aux autres.

*L'Escale Nautique remercie le capitaine Pascal Desrochers, la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central, la Mediterranean Shipping Company et le capitaine Cosmo di Natto pour leur contribution à ce reportage.*

## L'abordage du Mondisy par le Canada Senator, un cas de jurisprudence



Saint-Nicolas, en amont de Québec, a fait l'objet de trois décisions juridiques. En 2007, le pilote Jacques Cloutier est acquitté par le juge Carol St-Cyr de la Cour du Québec, mais le ministère de la Justice du Canada porte la cause en appel. Le juge Raymond Pronovost de la Cour supérieure confirme en 2009 la décision prise en première instance.

L'accident tristement célèbre qui a coûté la vie à deux plaisanciers, Germain Bouffard et Marcel Roy, victimes d'une collision avec le porte-conteneurs **Canada Senator** le 11 août 2004 dans le chenal à proximité de

Le pilote a utilisé tous les moyens à sa disposition pour tenter d'éviter l'abordage et il ne peut être tenu responsable de la conduite erratique du navire non prioritaire, un voilier de 18 m à bord duquel l'équipier de quart s'est endormi. Les cas impliquant la responsabilité d'un navire de commerce face à un bateau de plaisance étant chose rare, Justice Canada décide de «tester» jusqu'au bout la Loi de la marine marchande du Canada et tente de porter la cause devant la



Cour d'appel du Québec, qui refuse finalement de l'entendre. Toutes les avenues juridiques ayant été explorées, les jugements de Carol St-Cyr et de Raymond Pronovost font aujourd'hui jurisprudence.