



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION M94-34 DU BST

Planification de la route

Contexte

Vers 8 h 28 le 8 mai 1991, le pétrolier canadien *Irving Nordic*, qui descendait le fleuve Saint-Laurent avec un chargement de pétrole à son bord, a talonné la bordure au nord du chenal de navigation, en aval du quai de Grondines. Le navire a quitté le chenal durant le jour, par bonne visibilité. Le *Irving Nordic* a subi d'importantes avaries au fond, mais personne n'a été blessé. On a observé une pollution mineure après que le navire fut arrivé à Québec (Québec), mais la fuite a été contenue.

Le Bureau a déterminé que le *Irving Nordic* a touché le fond parce que le navire a quitté le chenal à la suite d'un changement de cap prématuré.

Le Bureau a conclu son enquête et a publié son rapport M91L3012 le 27 septembre 1994.

Recommandation M94-34 du BST (décembre 1994)

Le pilote a ordonné le changement de cap prématurément, plaçant le nez du navire au nord du pylône nord de la ligne à haute tension. Un amer aussi visible aurait dû alerter le pilote et l'officier de quart et leur indiquer que le navire risquait de se retrouver hors de sa route. En outre, la bouée D4 se trouvait par l'avant tribord ce qui indiquait aussi que le navire n'était plus sur sa route. Cependant, cette erreur de cap est passée inaperçue du pilote et de l'officier de quart. Une telle erreur aurait pu être décelée si la route avait été bien planifiée et si la progression du navire avait été surveillée adéquatement. Dans des eaux restreintes, à l'intérieur d'une zone de pilotage obligatoire, l'établissement par le pilote d'un plan de route (plan de pilotage) contenant tous les renseignements de navigation importants comme les points de changement de cap, les points de manœuvre de la barre, et les endroits où l'exactitude de l'établissement de la position est capitale, etc., pourrait réduire le risque de telles erreurs.

Environ deux mois après l'événement à l'étude, le vraquier canadien *Halifax* s'est échoué dans le même secteur, lui aussi à cause d'un changement de cap prématuré (événement no M91L3015 du BST).

Le Bureau estime qu'une surveillance étroite et constante de la progression du navire en fonction d'un plan de route pré-établi est essentielle à la conduite sûre du navire. La connaissance du plan de pilotage permettrait à l'officier de quart de surveiller efficacement les intentions du pilote, la route suivie et la progression du navire. À l'heure actuelle, les pilotes ne remettent que rarement des plans de pilotage au personnel du navire et les administrations de pilotage ne fournissent pas non plus de tels plans à leurs pilotes. Par conséquent, le Bureau recommande que :

Le ministère des Transports exige que les administrations de pilotage publient des plans de pilotage en bonne et due forme pour les eaux où le pilotage est obligatoire et mettent ces plans à la disposition des capitaines pour faciliter la surveillance du travail du pilote par l'équipe à la passerelle du navire.

Recommandation M94-34 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-34 (mars 1995)

Le ministre des Transports n'accepte pas la recommandation.

Conformément à l'alinéa 24(6)b) de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, la recommandation n'est pas acceptée pour les raisons suivantes :

La *Loi sur le pilotage* définit clairement la mission et les pouvoirs des administrations de pilotage et ne stipule aucunement que le ministère des Transports les contraigne à prendre des mesures de la nature proposée.

Du point de vue de ces administrations et du ministère, le pilotage est un processus qui, par nature, exige du pilote une constante adaptation aux conditions changeantes tout au long du voyage. Plusieurs variables conditionnent les points de changement de cap et les positions de début de giration, entre autres : la position initiale du navire et sa vitesse, les caractéristiques de giration qui varient en fonction de son chargement et de son assiette, la vitesse et la direction du vent, les courants de marée, les conditions météorologiques et l'état des glaces, les limites de profondeur d'eau et le dégagement sous la quille ainsi que le trafic dans les eaux généralement restreintes des voies navigables en question. Comme il est impossible de prévoir tous ces éléments, nous estimons que la valeur d'un plan de pilotage est limitée, voire nulle, sur le plan pratique.

Par exemple, dans les eaux canadiennes où il est obligatoire, le pilotage repose en grande partie sur un réseau de feux d'alignement et tout plan de pilotage officiel indiquerait probablement de s'y conformer. Or, en réalité, le trafic en entrée et en sortie impose de dévier de ces feux afin d'éviter les abordages, ce qui exigerait de s'écarter constamment d'un plan de pilotage de ce type. Dans de nombreux cas, le cap du navire n'est pas la route réellement suivie, ce qui, encore une fois, se solderait par des écarts par rapport à un tel plan.

Ainsi, l'Administration de pilotage de l'Atlantique s'est entendue avec Imperial Oil pour fournir un plan de pilotage abrégé indiquant globalement les caps à suivre aux pétroliers affrétés entrant à Halifax, mais il est rarement suivi à la lettre comme les variables mentionnées plus haut entrent en jeu.

D'autres considérations ne militent pas en faveur de la recommandation, à savoir l'état de l'effectif de nombreux navires, le nombre et la qualité des membres du personnel de quart à la passerelle, sans oublier les difficultés d'ordre linguistique qui entravent souvent l'échange d'information. En outre, il n'est pas rare que le pilote embarque directement dans une zone de pilotage obligatoire où les eaux sont restreintes et doive immédiatement focaliser son attention sur la sécurité du navire (surtout en présence de trafic), ce qui exclut tout échange potentiellement long autour d'un quelconque plan de pilotage. Il faudrait noter qu'il s'agit d'une procédure qui, malgré les difficultés mentionnées plus haut, serait à répéter avec chacun des officiers de quart à la passerelle lors des transits de longue durée.

Nous considérons que les cartes marines pertinentes et les publications connexes (ex. : instructions nautiques) constituent en réalité un plan de pilotage permanent. Nous estimons en outre que, conformément au Code recommandé des méthodes et pratiques nautiques, il relève de la responsabilité du capitaine du navire de se doter de son propre plan de voyage pour contrôler la précision de la position et de la progression du navire. Il est également établi que plusieurs des éléments antérieurement mentionnés n'ont pas été retenus comme facteurs contributifs dans le cas de l'événement maritime en question mettant en cause un navire battant pavillon canadien. Nous croyons toutefois qu'un système plus efficace de gestion des ressources à la passerelle (incluant de meilleures communications entre le pilote et l'officier de quart), plutôt qu'un plan de pilotage, aurait pu contribuer à éviter l'incident.

Évaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-34 (juillet 1995)

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) indique ne pas accepter la recommandation. La principale raison invoquée est que la *Loi sur le pilotage* définit clairement la mission et les pouvoirs des administrations de pilotage et ne stipule aucunement que TC les contraigne à prendre des mesures de la nature proposée par la recommandation. Il semble que cette réponse s'en soit tenue à la forme plutôt qu'au fond de la recommandation, à savoir la lacune de détection de changements de cap dangereux par d'autres membres de l'équipe à la passerelle.

Toutefois, TC reconnaît qu'une gestion des ressources à la passerelle (GRP) plus efficace aurait pu prévenir l'événement. En cela, TC soutient indirectement la recommandation. La formation en GRP proposée par la Scandinavian Airline System Flight Academy (Suède) et par le Centre for Marine Simulation (St. John's) présente la planification du voyage comme un élément prédominant d'une GRP efficace et un préalable à la communication efficace des intentions du pilote au personnel à la passerelle.

La réponse de TC fait allusion à une GRP efficace comme moyen de prévention pour, à l'avenir, éviter ce genre d'accident, mais elle ne mentionne aucune mesure visant à promouvoir la GRP dans le secteur maritime. Le Bureau a donc jugé la réponse **insatisfaisante**.

En outre, le Bureau traite les questions de la GRP et des plans de pilotage dans son enquête intitulée Étude de sécurité portant sur les rapports de travail entre les capitaines et officiers de quart, et les pilotes de navires. En fonction des résultats de l'enquête, il décidera de la nécessité de proposer d'autres recommandations sur les plans de pilotage dans la version définitive de cette étude.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-34 (novembre 2004)

Dans le cadre du nouveau programme de formation pour l'obtention d'un certificat de pilotage, le Module 1 du cours prévoit une formation de 5 semaines consacrée à l'élaboration d'un plan de pilotage pour le fleuve Saint-Laurent. Tout(e) candidat(e) qui participe à cette formation reçoit l'aide d'un instructeur pour réaliser le plan de pilotage à utiliser à bord du navire qui l'emploie. L'Administration n'estime pas pouvoir produire des plans de pilotage spécifiques pour chaque navire entrant dans le réseau, mais la formation a pour but d'aider les personnes à établir leurs propres plans. L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) a pris des mesures pour mettre au point le Programme de formation pour le certificat de pilotage dans la région des Laurentides, qui a été publié en juin 1999. Le Code recommandé des méthodes et

pratiques nautiques de TC stipule ce qui suit : « Il convient de préparer à l'avance l'itinéraire prévu en tenant compte de toutes les informations pertinentes, de tracer et de vérifier la route à suivre avant le début du voyage ». L'obligation de planifier le voyage et le pilotage s'applique à tous les navires. En général, les pilotes passent effectivement en revue le plan de pilotage avec le capitaine. Le Bureau estime que d'insatisfaisante la réponse est maintenant devenue **en partie satisfaisante**.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-34 (novembre 2005)

Dans le cadre du nouveau programme de formation pour l'obtention d'un certificat de pilotage, le Module 1 du cours prévoit une formation de 5 semaines consacrée à l'élaboration d'un plan de pilotage pour le fleuve Saint-Laurent. Tout(e) candidat(e) qui participe à cette formation reçoit l'aide d'un instructeur pour réaliser le plan de pilotage à utiliser à bord du navire qui l'emploie. L'Administration n'estime pas pouvoir produire des plans de pilotage spécifiques pour chaque navire entrant dans le réseau, mais la formation a pour but d'aider les personnes à établir leurs propres plans. L'APL a pris des mesures pour mettre au point le Programme de formation pour le certificat de pilotage dans la région des Laurentides, qui a été publié en juin 1999. Le Code recommandé des méthodes et pratiques nautiques de TC stipule ce qui suit : « Il convient de préparer à l'avance l'itinéraire prévu en tenant compte de toutes les informations pertinentes, de tracer et de vérifier la route à suivre avant le début du voyage ». L'obligation de planifier le voyage et le pilotage s'applique à tous les navires. En général, les pilotes passent effectivement en revue le plan de pilotage avec le capitaine. Depuis 1995, il y a eu seulement 2 événements mettant en cause des pilotes canadiens (M95C0120 et M97L0019) dans le cadre desquels il n'y avait aucun plan de pilotage convenu avant le début du voyage.

Ainsi, les lacunes soulevées par la recommandation ont été considérablement réduites. Le Bureau estime que la réponse jugée en partie satisfaisante (en avril 2004) dénote maintenant une **intention satisfaisante**.

Le présent dossier a été classé **inactif**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation M94-34 (décembre 2014)

La *Loi sur le pilotage* de 1972 a créé 4 administrations de pilotage : Atlantique, Laurentides, Grands Lacs et Pacifique. Les administrations de pilotage sont des sociétés d'État énumérées à l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et relevant du ministre des Transports.

La mission de chacune de ces administrations consiste à assurer des services de pilotage sûrs et efficaces adaptés au trafic et aux conditions géographiques et climatiques variées de leurs voies navigables respectives. Leur prestation de services doit s'inscrire dans un cadre commercial visant à garantir leur autonomie financière au moyen d'une tarification équitable et raisonnable.

Ces administrations doivent également promouvoir des pratiques durables en interne et contribuer aux politiques économiques, sociales et environnementales du gouvernement applicables au secteur maritime du Canada.

La Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada (SSMTC) oriente et participe à l'élaboration et à l'approbation des politiques, règlements et normes régissant les services de pilotage fournis par chacune des administrations, en tenant compte de l'incidence de ces

services sur leurs clients nationaux et internationaux. La SSMTTC est également responsable du *Règlement général sur le pilotage*, qui établit les conditions préalables minimales de qualifications, d'état de service en mer et de santé à respecter par tout demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage.

Il incombe à chaque administration de pilotage de fixer son propre règlement sur les exigences d'exploitation.

Sachant que les administrations de pilotage sont libres de tout lien de dépendance à l'égard de Transports Canada, la recommandation M94-34 aurait dû leur être directement adressée.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation M94-34 (janvier 2015)

Le 28 janvier 2015, le BST a demandé des renseignements aux quatre administrations de pilotage du Canada :

- Administration de pilotage de l'Atlantique (APA)
- Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL)
- Administration de pilotage des Laurentides (APL)
- Administration de pilotage du Pacifique (APP)

Le 1^{er} avril 2015, le Bureau a attribué l'état **actif** à la présente recommandation.¹

Réponse de l'Administration de pilotage de l'Atlantique à la recommandation M94-34 (décembre 2015)

Dans sa réponse, l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) assure prendre au sérieux sa mission qui consiste à mettre sur pied, faire fonctionner, entretenir et gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes de l'Atlantique. En 2014, sur 8472 affectations de pilotes, on a enregistré seulement 5 incidents maritimes mineurs. Autrement dit, 99,94 % de ces affectations se sont déroulées sans incident.

L'APA est en cours d'implantation d'une fiche d'échange d'information capitaine/pilote (EICP) dans les zones de pilotage obligatoires. À titre d'exemple, elle a joint une fiche actuellement utilisée (Halifax). Ces fiches sont conçues pour servir de référence au capitaine et au pilote ainsi que d'outil pour assurer l'engagement du pilote et de l'équipe à la passerelle avant et pendant l'exécution du plan de pilotage. Les fiches EICP (semblables à la fiche jointe) sont en cours d'élaboration pour les autres ports relevant de l'APA et devraient être utilisées avant le second trimestre de 2016.

Outre l'initiative ci-dessus, l'APA a consacré plus de 320 000 \$ à la formation en 2014 (en majeure partie pour les pilotes) et se trouve actuellement en bonne voie d'égaliser cet engagement, voire de le dépasser, en 2015. Voici quelques exemples de formation des pilotes :

- formation de base et avancée à bord de modèles réduits;
- gestion des ressources à la passerelle (pour les pilotes);

¹ L'ordre des réponses des administrations de pilotage a été modifié en mars 2019 pour refléter le document original anglais.

- formation à la détection d'erreurs radar;
- système électronique de visualisation des cartes marines (SEVCM) de type générique;
- divers exercices de simulation – propres à chaque port.

Outre l'engagement pour la formation ci-dessus, l'APA a mis au point un programme d'évaluation des pilotes par leurs pairs dans le cadre duquel chaque pilote est évalué par un pilote d'une circonscription différente. L'expérience d'apprentissage s'est révélée extrêmement précieuse pour les deux parties. Sur le plan de la technologie, l'APA a soumis, avec grand succès, une unité de pilotage portable (UPP) de conception nouvelle à un essai poussé. Elle a mis en place des plans d'extension du programme UPP pour assurer finalement à chaque pilote l'accès à une UPP et à la formation requise pour en acquérir la maîtrise.

Réponse de l'Administration de pilotage des Grands Lacs à la recommandation M94-34 (décembre 2015)

Dans sa réponse, l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) a déclaré être en cours d'élaboration de trois documents, à savoir :

« 1. Guide de référence - information générale. Ce guide contiendra de l'information sur :

- *La Loi sur le pilotage;*
- *Le Règlement général de pilotage;*
- *Le Règlement de pilotage des Grands Lacs;*
- Information générale telle que : Gouverne du navire, radars, ancres, moteur principal, système de propulsion, gouvernail, communication radio, vitesse durant le transit, dégagement sous quille, tirant d'eau, détails de la manœuvre d'ancre, d'accostage ou d'appareillage, utilisation de remorqueur, présence de glace, etc.;
- Avis aux navigateurs; et
- Avis de la Voie maritime.

« 2. Une carte Aide-Mémoire pour nos pilotes contenant l'information à transmettre au capitaine des navires.

« 3. Plan de passage pour chacune des circonscriptions qui contiendra des extraits de cartes du secteur indiquant les courses, distance à parcourir sur chacune des courses, limite de vitesse et tolérance, les points d'appels et fréquence VHF et zones d'ancrages désignées et d'urgences. »

L'APGL a pour objectif de terminer ces documents avant l'ouverture de la saison de navigation 2016 et de les publier sur son site Web pour que les agents, capitaines et membres d'équipage puissent les télécharger.

Réponse de l'Administration de pilotage des Laurentides à la recommandation M94-34 (février 2015)

L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) a répondu que ses « pilotes ont suivi une formation de GRP, et suivant les pratiques actuelles de gestion à la passerelle, les officiers présents à la timonerie avec le pilote surveillent la progression du navire à travers les eaux du Saint-Laurent ». L'APL ajoute : « Nous reconnaissons qu'il faudrait néanmoins développer des incitatifs pour que les bonnes pratiques de GRP soient davantage appliquées à bord des navires. »

Elle déclare également : « Par ailleurs, notre Administration consulte présentement ses clients et partenaires afin d'apporter des changements à sa réglementation qui incluraient l'obligation pour les pilotes et les capitaines d'échanger des renseignements, notamment sur les procédures de navigation. » La réglementation comprendra les éléments suivants :

- « la remise et la présentation par le pilote de la fiche d'information préparée à cette fin par l'Administration;
- « l'entente générale sur les plans et les méthodes, y compris les plans d'intervention, concernant le passage prévu;
- « le taux de giration du navire à des vitesses diverses, les cercles de giration, les distances d'arrêt et autres données pertinentes;
- « les conditions spéciales, par exemple les conditions météorologiques, la profondeur d'eau, les courants de marée et le trafic maritime, auxquelles on peut s'attendre au cours du passage;
- « les caractéristiques de manœuvre inhabituelles, les défaillances éventuelles des machines, les problèmes concernant le matériel de navigation ou à propos de l'équipage, qui pourraient avoir une incidence sur l'exploitation, la conduite ou la sécurité de la manœuvre du navire;
- « les renseignements sur les dispositions prévues pour l'accostage, l'utilisation, les caractéristiques et le nombre de remorqueurs, d'allèges d'amarrage et autres installations extérieures;
- « les renseignements sur les dispositions prévues pour l'amarrage;
- « la langue à utiliser à la passerelle et avec l'extérieur. »

L'APL s'intéresse également à l'amélioration de l'unité de pilotage portable (UPP) du pilote en explorant « ... la possibilité que le plan de transit dans le PPU comprenne des alarmes afin d'aviser le pilote et l'équipage lorsque le navire dévie de sa course sur une distance transversale prédéterminée ». Elle déclare aussi : « Nous sommes d'avis que ces initiatives, une fois en place, répondront à l'esprit et à l'objectif de votre recommandation. »

L'APL a réitéré que l'échange d'information entre capitaines et pilotes demeure au cœur de ses priorités. Le projet visant à modifier la réglementation afin d'y inclure l'obligation d'échange d'information entre pilotes et capitaines a été diffusé aux pilotes et à la sécurité maritime; la réaction a été positive et, jusqu'à présent, personne ne s'y est opposé. Au début de 2016, l'APL consultera une seconde fois ses clients et partenaires, puis déposera son projet de réglementation pour en discuter avec le ministre de TC dans l'objectif de le faire approuver d'ici à la fin de 2016.

La communication avec les pilotes sur l'intégration d'une alarme à l'UPP pour donner l'alerte lorsque le navire sort des couloirs de navigation sécuritaires est en cours et cette initiative pourrait être intégrée au projet réglementaire d'échange d'information entre pilotes et capitaines.

Réponse de l'Administration de pilotage du Pacifique à la recommandation M94-34 (février 2015)

Dans sa réponse, l'Administration de pilotage du Pacifique (APP) a affirmé prendre extrêmement au sérieux son mandat d'assurer des services de pilotage sécuritaires et efficaces sur la côte ouest du Canada. L'APP et la société British Columbia Coast Pilots Ltd. (BCCP) ont

travaillé de concert à plusieurs initiatives pour y augmenter la sécurité de la navigation. Parmi elles, citons plusieurs évaluations des risques, l'amélioration de la formation des pilotes, des procédures normalisées et la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité et de la qualité.

L'APP a implanté et utilise actuellement des couloirs de navigation sécuritaires sur toute la côte de la Colombie-Britannique. Avec les trajectoires, le navigateur focalise son attention sur le maintien du navire en sécurité sur une route étroite prédéterminée, tandis qu'avec les couloirs de navigation sécuritaires, il élargit son point de vue aux eaux fiables accessibles à proximité immédiate. Ces couloirs sont dotés d'une zone d'avertissement qui déclenche l'émission d'un signal d'alarme par l'UPP du pilote si le cap prévu du navire pénètre dans ladite zone. La présence des couloirs garantit que tout écart par rapport au plan convenu s'effectue en maintenant le navire dans des eaux fiables, ce qui est rassurant pour l'équipe à la passerelle. Tout pilote tient pour acquis que les routes entièrement représentées sur les cartes pour la totalité de la traversée compléteront ses couloirs de navigation sécuritaires, les deux faisant l'objet d'une discussion et d'un accord avant qu'il prenne en charge la conduite du navire.

En conclusion, l'APP va indiquer quels sont les couloirs de navigation sécuritaires pour la côte dans son site Web dès que possible, ainsi que nos attentes en vertu des résolutions A.960 et A.893. En outre, l'APP va publier un avis au secteur afin d'attirer l'attention de ce dernier sur ce fait.

En novembre 2015, l'APP a signalé que les pilotes ont maintenant implanté l'usage des couloirs de navigation sécuritaires. Les coordonnées de tous les couloirs sont disponibles sur le site Web à l'adresse http://www.ppa.gc.ca/text/navigation_safety_corridors-f.html.

Les pilotes dirigent une réunion GRP en présence de tous les officiers de navigation au cours de laquelle chacun est mis au courant des routes prévues.

Réévaluation par le BST des réponses des administrations de pilotage à la recommandation M94-34 (mars 2016)

La réponse de l'Administration de pilotage du Pacifique (APP) indique que les pilotes ont implanté l'usage des couloirs de navigation sécuritaires et qu'ils dirigent des réunions GRP en présence de tous les officiers de navigation. Pendant ces réunions, les couloirs de navigation et les plans de pilotage et de traversée du navire font l'objet d'une discussion et d'un accord avant que le pilote prenne en charge la conduite du navire. De plus, les coordonnées de tous les couloirs de navigation sont à disposition sur le site Web de l'APP. Considérant le déploiement de toutes ces mesures de sécurité, on peut s'attendre à une réduction considérable des lacunes soulevées par la recommandation. Par conséquent, le Bureau estime maintenant que la réponse de l'APP à la recommandation M94-34 est **entièrement satisfaisante**.

La réponse de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) indique qu'elle est en cours d'élaboration de documents et d'outils, y compris des plans de pilotage pour toutes les circonscriptions de son secteur, qui, entre autres, pourront être utilisés par les pilotes et le personnel du navire à l'occasion de l'échange d'information entre capitaine et pilote ainsi que pour créer un plan de traversée du navire. L'APGL s'est fixé pour but de rendre ces documents disponibles sur son site Web avant l'ouverture de la saison de navigation de 2016. Ces mesures de sécurité réduiront considérablement les lacunes soulevées par la recommandation quand elles seront pleinement mises en œuvre, ce qui n'est pas encore le cas. Par conséquent, le Bureau

estime maintenant que la réponse de l'APGL à la recommandation M94-34 dénote une **intention satisfaisante**.

La réponse de l'Administration de pilotage des Laurentides (APL) indique des progrès en vue de modifier sa réglementation afin d'instituer une obligation d'échange d'information entre les pilotes et les capitaines. L'APL envisage également l'usage obligatoire d'alarmes sur les UPP pour avertir le pilote quand le navire dévie de sa route. Des progrès significatifs ont été faits, mais les mesures de sécurité planifiées ne comportent pas la production d'un plan de pilotage et, de ce fait, ne réduisent pas considérablement les lacunes soulevées par la recommandation. Le Bureau a donc réévalué la réponse de l'APL à la recommandation M94-34 comme étant **en partie satisfaisante**.

La réponse de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) indique qu'elle assure la formation en GRP de ses pilotes et implante actuellement une fiche d'échange d'information capitaine/pilote (EICP) dans les zones de pilotage obligatoires. Ces fiches comprennent une carte marine comportant le tracé de la route du navire et sont conçues pour servir de référence au capitaine et au pilote ainsi que d'outil pour assurer la coopération entre le pilote et l'équipe à la passerelle. Les fiches EICP sont actuellement utilisées dans la zone portuaire d'Halifax et sont en cours d'élaboration pour les autres ports relevant des zones de pilotage obligatoires de l'APA. Il est prévu qu'elles y soient en usage avant le second trimestre de 2016. L'APA a également mis au point un programme d'évaluation des pilotes par leurs pairs et essayé une UPP de conception nouvelle; elle prévoit d'élargir le programme UPP à tous les pilotes. Ces mesures de sécurité réduiront considérablement les lacunes soulevées par la recommandation quand elles seront pleinement mises en œuvre, ce qui n'est pas encore le cas. Par conséquent, le Bureau estime maintenant que la réponse de l'APA à la recommandation M94-34 dénote une **intention satisfaisante**.

Chacune des quatre administrations a pris des initiatives de sécurité dans le but de remédier aux lacunes soulevées par la recommandation M94-34, mais elles n'en sont pas au même niveau de mise en œuvre. Seule l'APP a pris des mesures pour réduire considérablement, voire supprimer, la lacune de sécurité soulignée par la recommandation M94-34 et, à ce titre, le Bureau estime que sa réponse est entièrement satisfaisante. L'APGL et l'APA ont prévu des mesures qui, une fois mises en œuvre, réduiront considérablement, voire supprimeront, la lacune de sécurité; à ce titre, le Bureau estime que leurs réponses dénotent une intention satisfaisante. Les mesures planifiées par l'APL ne supprimeront pas la lacune de sécurité et des mesures supplémentaires sont nécessaires pour une réduction accrue du risque; à ce titre, le Bureau estime que la réponse de l'APL est en partie satisfaisante.

Globalement, le Bureau estime que la réponse réévaluée est maintenant **en partie satisfaisante**.

Réponse de l'Administration de pilotage des Grands Lacs à la recommandation M94-34 (novembre 2016)

La réponse de l'APGL indique qu'il avait travaillé à développer les plans de passage pour chacune des circonscriptions de la région des Grands Lacs. L'administration avait bien évolué dans le processus de développement, par contre elle s'était rendue compte que le temps requis pour compléter tous les plans de passage en montant et descendant pour chacune des circonscriptions demandait plus de temps que prévu. L'APGL a terminé les plans pour 2 des 5 circonscriptions (circonscription de Cornwall et Circonscription no. 1). Le plan en montant pour la circonscription no. 2 est terminé, et les plans de passage en descendant sont en

développement. Les plans de passage pour la Circonscription no. 3 et la circonscription du Lac Ontario sont en développement. L'APGL a complété 6 guides de référence: 1 sur la *Loi sur le pilotage*, 1 sur le *Règlement général de pilotage*, 1 sur le *Règlement de pilotage des Grands Lacs*, 1 sur l'information générale par rapport aux systèmes de navigation et systèmes de navire, 1 sur les Avis aux navigateurs et 1 sur les Avis de la Voie maritime qui traitent particulièrement sur les Grands Lacs. Finalement, un aide-mémoire pour les pilotes a été développé et approuvé par l'APGL. Le produit final de cet aide-mémoire sera développé par une compagnie privée. Tous ces documents seront mis disponible sur le site Web de l'APGL afin que les agents, les capitaines et les membres de l'équipage de navire pourront les télécharger. Son but est de compléter tous ces documents pour l'ouverture de la saison de navigation 2017.

Réponse de l'Administration de pilotage de l'Atlantique à la recommandation M94-34 (janvier 2017)

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) a indiqué qu'elle a investi dans le matériel et la formation afin de fournir une unité de pilotage portable (UPP) à tous les pilotes. De plus, les pilotes de 2 zones (sur 17) – Halifax et Sud-est de Terre-Neuve – ont reçu une tablette, les logiciels requis, un outil de cartographie électronique et la formation pertinente. L'APA prévoit continuer à implanter l'utilisation des UPP et à fournir la formation requise au cours des prochaines années. En outre, l'APA souhaite informer le Bureau que des fiches d'échange d'information capitaine/pilote sont actuellement utilisées dans 12 des 17 zones de pilotage obligatoires. L'Administration compte accroître ce nombre en ajoutant les autres zones de pilotage obligatoires à la liste avant le deuxième trimestre de 2017. En plus de cet élargissement, l'Administration concentrera ses efforts sur l'abandon des documents papier et le passage au format électronique en misant sur les UPP des pilotes. Cette mesure améliorera l'uniformité, le suivi et la responsabilité. En novembre 2016, l'APA a révisé et amélioré sa liste de vérification des pilotes en plus d'ajouter 4 nouveaux évaluateurs de pilotes à son équipe. L'Administration a jusqu'à maintenant formé 8 évaluateurs de pilotes et devrait achever le cycle d'évaluation de 3 ans d'ici la fin de 2018, date où le processus recommencera.

Réponse de l'Administration de pilotage des Laurentides à la recommandation M94-34 (janvier 2017)

En 2017, l'APL a répondu qu'elle avait l'intention de poursuivre son projet de modification réglementaire; cependant, les progrès n'étaient pas aussi rapides qu'espéré. L'APL a toutefois indiqué qu'elle avait mis sur pied un comité consultatif qui se pencherait sur la question. Elle a démarré une initiative pour rendre plus accessible les politiques visant à guider les pilotes. De plus, l'APL a l'intention d'examiner la politique sur l'échange d'information entre capitaines et pilotes, et qu'elle examinera les solutions mises en place par l'Administration de pilotage du Pacifique afin de déterminer ce qui pourrait être appliqué dans sa région.

Réévaluation par le BST des réponses des administrations de pilotage à la recommandation M94-34 (mars 2017)

Le Bureau a réévalué les réponses à la recommandation M94-34 de 3 administrations de pilotage.

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) a achevé les plans de passage de la moitié des itinéraires de son secteur. Ces plans ne sont pas encore affichés sur son site Web, mais une fois qu'elle aura créé et publié tous ces plans de passage, l'APGL aura répondu à la

recommandation M94-34. Par conséquent, le Bureau estime que la réponse de l'APGL dénote une **intention satisfaisante**.

L'APA et l'APL ont fourni au BST des détails sur des projets connexes, mais elles n'ont pas indiqué qu'elles travaillaient à la création ou à la publication de plans de passage. Par conséquent, les réponses l'APA et de l'APL sont jugées **insatisfaisantes**.

Ainsi, le Bureau estime toujours que la réponse à la recommandation M94-34 est **en partie satisfaisante**.

Réponse de l'Administration de pilotage des Grands Lacs à la recommandation M94-34 (octobre 2018)

L'APGL indique dans sa réponse avoir achevé les plans de passage pour les zones de pilotage obligatoire de la région des Grands Lacs. L'Administration de pilotage des Grands Lacs s'est donc conformée à la recommandation. L'APGL a également retravaillé son site Web et y a publié les plans de passage et les instructions pour les utilisateurs (au <http://www.glpapl.com/fr/>).

De plus, elle a créé et distribué à tous ses pilotes et apprentis pilotes une fiche intitulée Liste de vérification – échange d'information pilote/capitaine et des cartes de format portefeuille sur les procédures d'urgence en cas d'échouement, de panne de moteur et de panne de direction.

Réponse de l'Administration de pilotage des Laurentides à la recommandation M94-34 (décembre 2018)

L'APL indique dans sa réponse qu'une politique sur l'échange d'information entre capitaines et pilotes a été établie et présentée à son comité consultatif sur le pilotage le 10 octobre 2018. Elle précise également que l'APL est en train de rédiger une fiche à remplir et envoyer par voie électronique à l'Administration pour confirmer que la politique sur l'échange d'information entre capitaines et pilotes a été suivie correctement.

En outre, une ressource s'est vu confier la tâche de créer un plan de passage pour la zone de pilotage allant des Escoumins jusqu'à l'écluse Saint-Lambert. Ce plan sera soumis pour approbation aux experts de l'Administration, puis distribué sur le site Web de l'Administration. L'APL estime qu'une fois cet exercice terminé, elle sera en mesure de répondre aux attentes du Bureau quant à la recommandation M94-34.

Réévaluation par le BST des réponses des administrations de pilotage à la recommandation M94-34 (mars 2019)

Le Bureau a réévalué les réponses à la recommandation M94-34 des 3 administrations de pilotage.

La réponse de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) indique que les pilotes ont mis en œuvre l'utilisation des plans de passage et qu'ils mènent un échange d'information pilote/capitaine. De plus, les plans de passage et les instructions sont disponibles sur le site Web de l'APGL. Étant donné le déploiement de ces mesures de sécurité, on peut s'attendre à une réduction considérable des lacunes soulevées par la recommandation. Par conséquent, le Bureau estime maintenant que la réponse de l'APGL à la recommandation M94-34 dénote une **attention entièrement satisfaisante**.

L'APL a fait savoir qu'une politique sur l'échange d'information entre capitaines et pilotes est en préparation et qu'elle donnera éventuellement lieu à la création et à la publication d'un plan de passage. C'est pourquoi le BST estime que la réponse à la recommandation de l'APL dénote une **intention satisfaisante**.

L'APA n'a pas donné de nouvelles sur ses intentions. Le Bureau juge préoccupante l'absence de progrès au cours des deux dernières années sur cet enjeu connu depuis longtemps. Par conséquent, il estime toujours que les réponses de l'APA dénotent une **attention non satisfaisante**.

Dans l'ensemble, le Bureau estime toujours que la réponse à la recommandation M94-34 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Réponse de l'Administration de pilotage des Laurentides à la recommandation M94-34 (novembre 2019 et mars 2020)

Les réponses de l'Administration de pilotage des Laurentides (APL) de novembre 2019 et de mars 2020 indiquent que celle-ci a adopté la politique sur l'échange de renseignements entre le capitaine et le pilote (politique MPX) présentée à son comité consultatif sur le pilotage à l'automne 2018. L'APL a aussi mentionné que des plans de voyage génériques visant la zone de pilotage allant des Escoumins jusqu'à l'écluse Saint-Lambert ainsi que des instructions de pilotage à l'intention des capitaines de navire dans son secteur avaient été élaborés.

L'APL procède actuellement à la mise en œuvre de la politique MPX. Afin d'harmoniser les pratiques appliquées par les corporations de pilotes du Bas Saint-Laurent et du Saint-Laurent central et de mettre en œuvre sa politique, des réunions ont été tenues, à l'automne, avec les présidents des deux corporations, qui ont approuvé une version définitive de la politique MPX. Après ces réunions, l'APL a rencontré le gestionnaire des TI et des communications, en vue d'élaborer une page Web de démonstration qui sera présentée aux membres du Comité sur le pilotage et aux corporations aux fins de commentaires. La page sera ensuite modifiée, au besoin, puis ajoutée au site Web de l'APL. L'APL prévoit publier les documents qu'elle a rédigés sur son site Web, notamment les plans de voyage et les instructions à l'intention des capitaines, et appliquer sa politique, en réponse à la recommandation M94-34 du Bureau. L'APL a pour but de tout mettre en branle et de publier les documents susmentionnés au cours du premier trimestre de 2020.

Réponse de l'Administration de pilotage de l'Atlantique à la recommandation M94-34 (décembre 2019)

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) a indiqué que les variations des plans de passage proposées seront mises en ligne et communiquées aux capitaines de navire sur les cartes d'échange de renseignements entre le capitaine et le pilote (cartes MPX). Par ailleurs, la conception du site Web est achevée, et du contenu sera ajouté au site lorsque la méthode de présentation aura été choisie. Les exigences varient énormément en fonction de l'aménagement et des voies d'accès de chaque port, ce qui permet des variations par rapport aux autres administrations. Voici quelques exemples :

Baie Placentia :

Compte tenu des facteurs ci-après, les pilotes proposent d'établir une zone interdite similaire à la voie d'accès de l'Administration de pilotage du Pacifique (APP) sur la côte ouest :

- eau profonde dans les voies d'accès;
- la route recommandée n'est pas obligatoire;
- la pêche intensive et le non-signallement du trafic sont des événements qui se produisent régulièrement;
- la souplesse requise pour faire face aux conditions météorologiques prévalant dans une si grande zone, afin de faciliter le transfert des pilotes et de favoriser l'efficacité des services.

Port d'Halifax :

Bien qu'un dispositif de séparation du trafic fondé sur le tirant d'eau et la manœuvrabilité des navires soit obligatoire au port d'Halifax, il existe de nombreuses façons pour les pilotes d'accéder à l'arrière-port, et aucune ne fonctionne pour tous les navires. Depuis quelques années, une annexe graphique est collée sur les cartes MPX pour indiquer aux pilotes les différents passages qu'ils peuvent emprunter.

Corner Brook :

En raison de son aménagement simple et de son trafic, un plan de passage de base est suffisant pour le port de Corner Brook.

Réévaluation par le BST des réponses des administrations de pilotage à la recommandation M94-34 (mars 2020)

L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) a indiqué avoir élaboré une politique sur l'échange de renseignements entre le capitaine et le pilote (politique MPX) et avoir publié des plans de voyage génériques pour certaines zones de pilotage ainsi que des instructions à l'intention des capitaines. De plus, elle a tenu des réunions avec les corporations de pilotes du Bas Saint-Laurent et du Saint-Laurent central, à l'automne 2019, et ces dernières ont approuvé une version définitive de la politique MPX. Le Bureau note qu'à la suite de ces réunions, l'APL élaborera une page Web de démonstration qui sera présentée aux membres du Comité sur le pilotage et aux corporations aux fins de commentaires. La page sera ensuite modifiée, au besoin, puis ajoutée au site Web de l'APL. Le Bureau note également que l'APL prévoit appliquer sa politique et publier les plans de voyage et les instructions à l'intention des capitaines au cours du premier trimestre de 2020. Le Bureau estime que la réponse de l'APL à la recommandation dénote une **intention satisfaisante**.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) a mentionné que puisque l'aménagement et les voies d'accès de chaque port de la côte atlantique diffèrent, elle propose des variations des plans de passage qui seront publiées en ligne et communiquées aux capitaines de navire sur les cartes MPX. L'APA a aussi fourni des exemples pour la baie Placentia, le port d'Halifax et Corner Brook. Lorsque les plans de passage seront achevés, l'APA les publiera sur son site Web. Le Bureau estime que la réponse de l'APA à la recommandation dénote une **intention satisfaisante**.

Dans l'ensemble, le Bureau estime toujours que ces réponses à la recommandation M94-34 dénotent une **intention satisfaisante**.

Réponse de l'Administration de pilotage des Laurentides à la recommandation M94-34 (juillet 2020)

L'Administration de pilotage des Laurentides (APL) a adopté une politique sur l'échange de renseignements entre le capitaine et le pilote (politique MPX) qui avait été présentée à son comité consultatif sur le pilotage à l'automne 2018. Par la suite, des plans de voyage génériques visant la zone de pilotage allant des Escoumins jusqu'à l'écluse Saint-Lambert. L'APL a rencontré la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent et la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central pour harmoniser les pratiques, et elle a publié sur son site Web sa politique (politique MPX), ses plans de voyage et des renseignements généraux sur le pilotage.

Réévaluation par le BST des réponses des administrations de pilotage à la recommandation M94-34 (novembre 2020)

Le Bureau estime que la réponse de l'APL à la recommandation dénote une **attention entièrement satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le BST a jugé les réponses de l'Administration de pilotage du Pacifique, de l'Administration de pilotage des Laurentides et de l'Administration de pilotage des Grands Lacs pleinement satisfaisantes. Aucun suivi n'est requis.

Le BST continuera de surveiller la progression des travaux de l'APA.

Le présent dossier est **actif**.