



Entrevue avec le capitaine PIERRE GRÉGOIRE

RND Pourquoi avons-nous besoin de pilotes sur le Saint-Laurent? Tous les capitaines n'ont-ils pas les habiletés pour naviguer sur notre grand fleuve?

Vous devez comprendre qu'un pilote, c'est un expert du secteur dans lequel il navigue. Dès qu'un navire arrive en eaux restreintes, terme de navigation, un pilote monte à bord et prend la responsabilité de la conduite pour assurer un transit sécuritaire et efficace. Tous les officiers et les capitaines possèdent, bien sûr, des connaissances générales qui leur permettent de naviguer un peu partout dans le monde. Mais en eaux restreintes comme sur le Saint-Laurent, une connaissance approfondie des lieux et une vaste expérience dans ces eaux sont requises pour assurer des déplacements sûrs et efficaces.

Ce n'est pas sans raison que, dès les débuts de la colonie, le roi de France a exigé la mise en place de spécialistes pour remonter le fleuve. Il voulait faire cesser les collisions et les échouements trop nombreux.

C'est ainsi qu'Abraham Martin, celui-là même qui a donné son nom aux plaines d'Abraham, à Québec, s'est avéré le premier pilote accrédité du Saint-Laurent en 1647. Ainsi, le pilotage sur le Saint-Laurent a été régi par législation dès le début de la colonie. La première corporation de pilotes a été créée en 1860.

RND Aujourd'hui, tous les navires qui progressent le long du Saint-Laurent sont donc pris en charge par des pilotes?

Oui, tous les navires étrangers qui entrent dans les eaux du Saint-Laurent, qu'il s'agisse de vraquiers, de pétroliers, de porte-conteneurs ou de bateaux de croisière, doivent avoir un pilote breveté à leur bord.

Pour des raisons d'économie, les compagnies maritimes font appel à de la main-d'œuvre bon marché, mais peu qualifiée, provenant de pays en voie de développement. Non seulement le bon fonctionnement général du navire s'en ressent, mais le degré de confiance et de fiabilité que doit avoir le pilote



envers l'équipage s'en trouve diminué. Les impératifs du commerce et de la concurrence acharnée que se livrent les armateurs créent une pression constante en vue d'obtenir, quelles que soient les circonstances, un rendement maximal. Le pilote permet de garder un sain équilibre entre la navigation sécuritaire que souhaite le capitaine, et la rentabilité et l'efficacité que recherche l'armateur. Sans compromettre la sécurité, le pilote met son expérience et ses connaissances au profit du capitaine pour rendre le navire à destination, dans les meilleurs délais.

La protection de l'environnement est aussi essentielle pour les pilotes. Aussi, nous aurions tôt fait de dénoncer un navire qu'on surprendrait à pomper de l'huile par-dessus bord.

Somme toute, le pilotage constitue la meilleure mesure de protection contre les avaries, les échouements et les collisions.

RND On peut imaginer qu'être pilote sur le Saint-Laurent nécessite une formation particulière.

Effectivement, après avoir fait mes études à l'Institut maritime du Québec, j'ai navigué dans l'Arctique, sur tout le continent nord-américain et sur les Grands Lacs. Cette formation et cette expérience m'ont permis de gravir tous les grades d'officier pour accéder au brevet de capitaine au long cours. Par la suite, avant d'accéder au pilotage, j'ai acquis une formation supplémentaire théorique et pratique, très rigoureuse, qui équivaut à deux années de perfectionnement. L'apprenti pilote étudie dans ses moindres détails tout le secteur dans lequel il aura à piloter les navires. Au terme de l'apprentissage le conduisant au brevet de pilote, il doit réussir un examen qui comprend le dessin d'une partie de carte marine dans ses moindres détails, puis un

long examen oral devant jury, prévu à la Loi sur le pilotage. Inutile de vous dire qu'un pilote connaît comme le fond de sa poche sa section du fleuve.

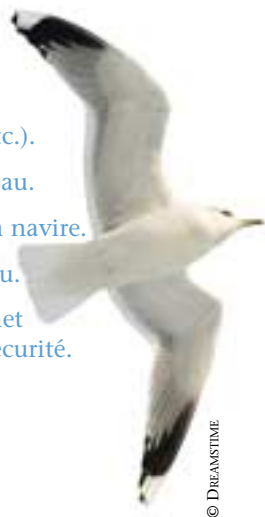
RND Quels éléments font du Saint-Laurent une voie maritime si délicate à naviguer ?

Le fleuve Saint-Laurent est parsemé d'îles et de hauts-fonds, et les facteurs de risques d'accidents y sont nombreux : conditions météorologiques, étroitesse du chenal, interaction entre les navires eux-mêmes, puissants courants traversiers, variables en raison des marées

et de l'écoulement naturel du fleuve. Les niveaux d'eau, influencés continuellement par les marées, entraînent des fluctuations importantes de l'espace libre sous quille, pouvant parfois forcer les navires à mouiller dans l'attente d'une hauteur d'eau suffisante. Et ces marées sont importantes : leur amplitude peut atteindre près de sept mètres. Elles créent des courants de direction et de force variables et, souvent, prononcés, comme à l'entrée de la rivière Saguenay. Seul un pilote qui connaît bien ces lieux est capable de les contrecarrer. Le courant d'écoulement peut atteindre la vitesse de sept nœuds au printemps

Petit glossaire de la navigation :

- Amer visuel :** point de repère fixe et repérable (phare, clocher d'église, pignon, etc.).
- Amont :** partie la plus élevée d'un cours d'eau.
- Armateur :** personne qui équipe et exploite un navire.
- Aval :** partie la plus basse d'un cours d'eau.
- Chenal :** tracé de la voie maritime qui permet au navire de progresser en toute sécurité.
- Chenal dragué :** chenal construit artificiellement.
- Hauts-fonds :** zone d'eau peu profonde.
- Mille nautique :** 1 852 mètres.
- Mouiller un navire :** ancrer un navire.
- Nœud :** unité de vitesse utilisée en navigation. Un mille nautique/heure, soit 0,5144 m/s.
- Timonerie :** sur un navire, lieu où se trouvent les commandes de la navigation.
- Tirant d'eau :** hauteur de la partie immergée d'un navire.
- Tirant d'air :** hauteur maximale d'un navire, au-dessus de la ligne de flottaison.



© DREAMSTIME

à certains endroits. On doit en tenir compte, surtout si le navire qu'on pilote a une faible vitesse.

La profondeur d'eau restreinte dans le fleuve, particulièrement dans ce qu'on appelle la Traverse Nord, entre Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans et le cap Brûlé, rend aussi la navigation plus complexe, tout comme l'étroitesse du chenal. Les brouillards et la brume sont fréquents sur le Saint-Laurent, surtout au printemps et à l'automne. En été, même s'il fait beau et chaud, la basse température de l'eau est aussi une cause de brume.

RND En hiver aussi, la navigation doit être particulière...

En toute saison, les microclimats varient beaucoup et les conditions météo locales sont très changeantes d'un transit à l'autre entre Québec et Les Escoumins. L'hiver, on doit faire face à des brouillards de neige fréquents et imprévisibles. Évidemment, il y a aussi les glaces dont les conditions varient selon la température, les vents et les marées, ce qui a pour effet de ralentir le navire. Enfin, il y a ce phénomène que nous appelons le *problème de frasil*. Les navires sont ainsi conçus que leurs moteurs sont refroidis avec de l'eau de mer pompée par un système muni de filtres. Or, par temps froid, il se forme un petit frimas dans l'eau de mer. Cela a pour effet d'obstruer les filtres du système, empêchant l'eau de circuler pour refroidir le moteur. La température du moteur augmente. Il faut alors ralentir le navire et, dans certains cas, l'arrêter. Ça n'a l'air de rien comme ça, mais un navire, ça ne s'arrête pas comme une voiture.

RND Vous avez déjà vécu cette situation personnellement ?

Oui, quelques fois, dont une en particulier alors que j'ai eu une panne totale de moteur. C'était avec un porte-conteneurs, dans la Traverse Nord, à un mille nautique en aval de Saint-François-de-l'Île-d'Orléans. Le moteur s'est arrêté, il fallait alors tout faire pour garder le navire dans le chenal navigable et éviter l'échouement. Le hic, c'est qu'un navire, ça n'a pas de frein. Lorsqu'il n'a plus de moteur, il poursuit sa route à la dérive, au gré de son inertie et du courant. Il a fallu que je me serve des ancres pour le garder à flots. De plus, là où j'étais, le chenal avait tout au plus 1 000 pieds (300 mètres) de largeur. Finalement, j'ai réussi à mouiller le navire en face du quai de Saint-François. Vous savez, on ne peut pas s'ancrer n'importe où, sauf en cas d'urgence. Il y a des zones de mouillage interdites, des endroits dans le fleuve où passent des câbles électriques et téléphoniques. Le pilote connaît tout cela. Dans mon cas, tout s'est bien terminé, mais, disons que ça donne quelques palpitations.

Pour la suite, procurez-vous un exemplaire de la RND à votre caisse Desjardins.