

12 DOMMAGES ATTRIBUABLES À DES EXCÈS DE VITESSE

1 Mise en garde

1.1 Ces dernières années, les dommages causés aux quais, aux abris pour embarcations, aux petites embarcations, aux navires amarrés à quai et l'érosion des rives et rivages causée par le retrait des eaux et le déferlement des vagues créées par le passage de navires et d'embarcations n'ont cessé d'augmenter.

1.2 De plus, il existe un risque de blesser sérieusement des personnes se trouvant sur ou près des rives et rivages. Les enfants sont particulièrement vulnérables à ces risques.

1.3 Le degré de retrait des eaux ainsi que les dimensions et l'intensité des vagues à une vitesse donnée varient d'après la forme de la coque et le tirant d'eau de chaque bâtiment. D'autres facteurs comprennent la proximité du bâtiment par rapport à la rive ou au rivage ainsi que la configuration du chenal.

1.4 Les niveaux élevés des eaux accroissent et étendent les effets dommageables du passage d'un bâtiment et ceci doit être pris en considération.

1.5 Les capitaines, les pilotes, les opérateurs et les propriétaires de bâtiments peuvent faire l'objet de poursuites judiciaires à la suite de préjudices subis par des blessés du fait de préjudices ou de blessures causés par le passage de leurs bâtiments.

1.6 Créer des règlements pour prévenir ce type de dommage exigerait d'adopter des limites de vitesse suffisamment faible pour empêcher les différents types de bâtiments de causer des dommages. Toutefois, cela imposerait à certains bâtiments des limitations de vitesse peu réalistes, pouvant rendre la navigation dangereuse en diminuant leur capacité à manoeuvrer ou causer des contraintes économiques et d'agrément excessives.

1.7 Ces mesures réglementaires peuvent être évitées si chaque personne ayant la responsabilité de la navigation d'un bâtiment qui, mieux que quiconque connaît ses caractéristiques, agit avec modération et ralentit au besoin. Il convient de porter une attention particulière à tous les facteurs qui pourraient contribuer à causer des dommages.

2 Limitations de vitesse spécifiques

2.1 Les limitations de vitesse sont détaillées dans:

- .1 Le *Règlement sur les abordages*
- .2 Les Instructions nautiques
- .3 Le Manuel de la Voie maritime
- .4 Le *Règlement sur la restriction à la conduite des bateaux*
- .5 Le *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les Rivières Sainte-Claire et Détroit*
- .6 Différents Avis aux navigateurs et avis de la Voie maritime, et
- .7 Différents règlements et lois sur les ports

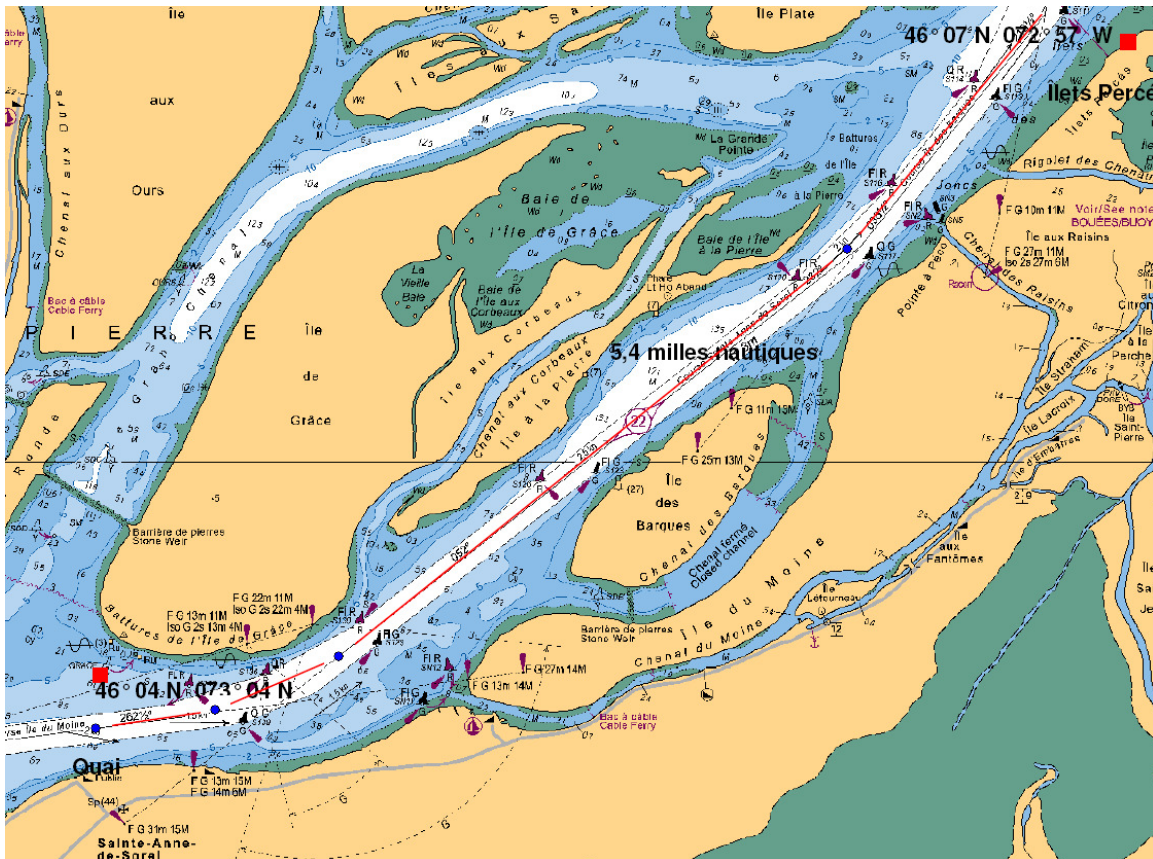
2.2 Les personnes ayant la responsabilité de la navigation des bâtiments doivent se référer aux Avis aux navigateurs et aux Avis à la navigation en vigueur pour tout ce qui a trait aux limitations de vitesse de nature temporaire ou à celles qui ont été modifiées. Des limitations de vitesse de nature temporaire peuvent être établies dans le but d'assurer la sécurité de la navigation ou la protection des personnes et des biens sur ou près des rives et rivages.

Autorité: Transports Canada A12-1

Instructions nautiques ATL 112, Troisième édition 2009 – corrections à jour 06/2010.
(non disponible sur Internet)

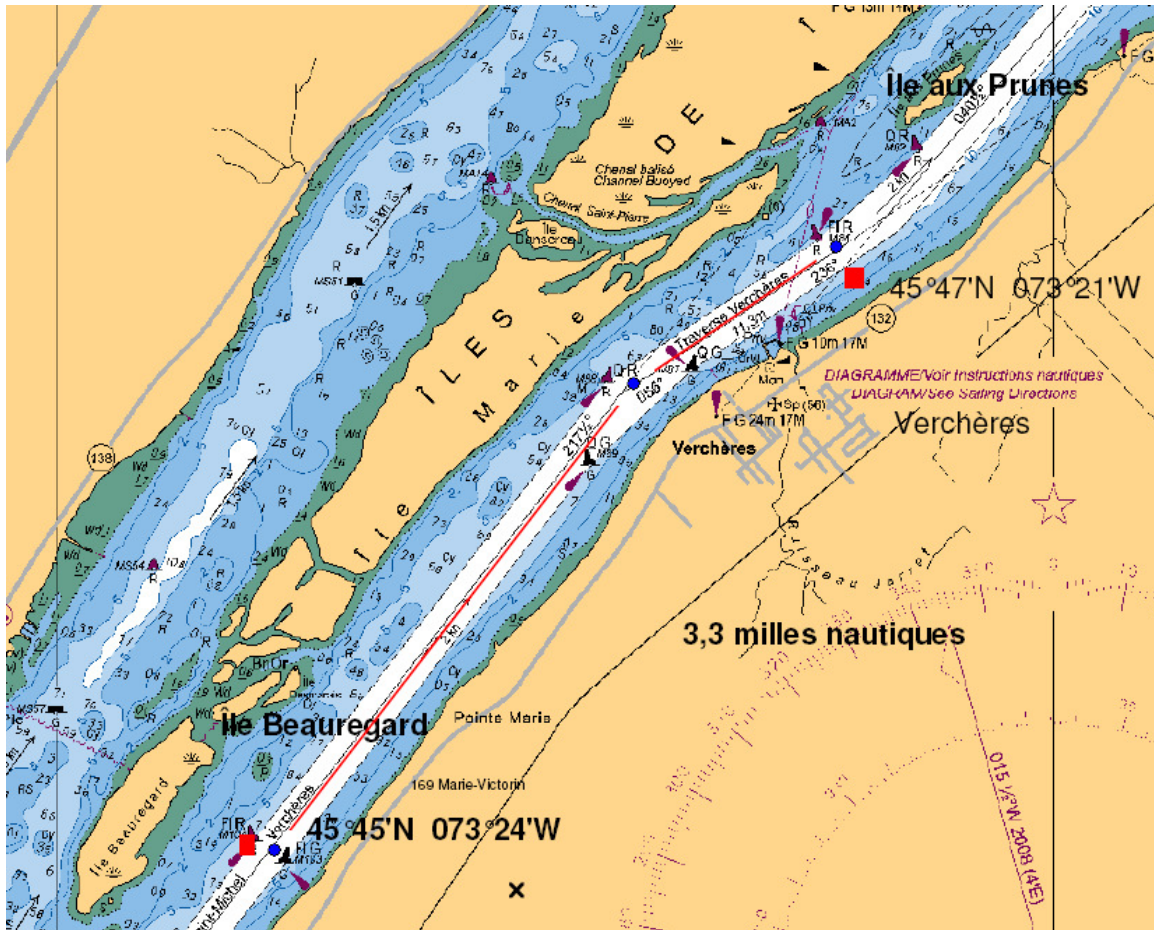
Port de Sorel et ses environs (Secteur Sorel)

69 Réduction de vitesse. – En dehors de la période hivernale de navigation hivernale, où une diminution de vitesse est annoncée par la GCC, une mesure volontaire de réduction de vitesse est en vigueur pour l'industrie maritime et ses navires commerciaux dans certains secteurs sensibles au batillage. Ainsi, dans un secteur long de 5.4 milles en travers des îlets Percés (46°07'N 072°57'W) et jusqu'en travers du quai de Sainte-Anne-de-Sorel (46°04'N 073°04'W) les navires montants doivent réduire leur vitesse à un maximum de 10 nœuds sur le fond et les navires descendants doivent réduire leur vitesse à un maximum de 14 nœuds sur le fond. Cette mesure est spécifiquement destinée à minimiser le déferlement des vagues provoqués par le passage du navire, dans le but de protéger les berges; se référer à l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs, en page A12-1.



De Sorel-Tracy à Montréal – Terminal de Contrecoeur (port de Montréal) (Secteur Verchères)

148 Réduction de vitesse. – En dehors de la période hivernale de navigation hivernale, où une diminution de vitesse est annoncée par la GCC, une mesure volontaire de réduction de vitesse est en vigueur pour l'industrie maritime et ses navires commerciaux dans certains secteurs sensibles au batillage. Ainsi, dans un secteur long de 3.3 milles en travers de la partie amont de l'Île aux Prunes (45°47'N 073°21'W) jusqu'en travers de la partie aval de l'Île Beaugard (45°45'N 073°24'W), les navires montants doivent réduire leur vitesse à un maximum de 10 nœuds sur le fond et les navires descendants doivent réduire leur vitesse à un maximum de 14 nœuds sur le fond. Cette mesure est spécifiquement destinée à minimiser le déferlement des vagues provoqués par le passage du navire, dans le but de protéger les berges; se référer à l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs, en page A12-1.



(Secteur Varennes)

161 Réduction de vitesse. – En dehors de la période hivernale de navigation hivernale, où une diminution de vitesse est annoncée par la GCC, une mesure volontaire de réduction de vitesse est en vigueur pour l'industrie maritime et ses navires commerciaux dans certains secteurs sensibles au batillage. Ainsi, dans un secteur long de 5.5 milles débutant à 0.4 mille en aval du Cap Saint-Michel (45°43'N 073°26'W) jusqu'en travers de la partie aval de l'Île Dufault (45°38'N 073°29'W), les navires montants doivent réduire leur vitesse à un maximum de 10 nœuds sur le fond et les navires descendants doivent réduire leur vitesse à un maximum de 14 nœuds sur le fond. Cette mesure est spécifiquement destinée à minimiser le déferlement des vagues provoqués par le passage du navire, dans le but de protéger les berges; se référer à l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs, en page A12-1.

