

— André M. Benoît • Normand Corbeil —

# NAVIGATION DE PLAISANCE

*passionnante et sécuritaire*

Réflexions, références et notions essentielles  
concernant la marine de plaisance  
et la sécurité de la navigation



*Une tradition d'excellence!*

# Table des matières

Préface .....	XI
Les auteurs .....	XIII
Avant-propos .....	XV

---

<b>Les définitions essentielles</b> .....	1
a) Abordage .....	1
b) Abordage (Le presque abordage) .....	2
c) Abordage sans heurt .....	2
d) Brevet de marine .....	3
e) Bâtiment .....	3
f) Capitaine .....	3
g) Conducteur d'embarcation de plaisance .....	3
h) Embarcation de plaisance, Bateau de plaisance, Navire de plaisance .....	4
i) Embarcation à propulsion humaine, Bateau à propulsion humaine, Navire à propulsion humaine .....	4
j) Navire à propulsion mécanique .....	5
k) Navire à voile .....	5
l) Navire faisant route .....	5
m) Navire sans erre .....	5
n) Passager .....	6
o) Propriétaire d'un bateau (Représentant autorisé) .....	7
p) Visibilité .....	7
q) Visibilité réduite .....	8
<b>Capitaine de camion ou chauffeur de bateau ?</b> .....	9
<b>Les plaisanciers sont des marins selon la Loi de 2001 de la marine marchande du Canada</b> ...	11
<b>La hiérarchie des pouvoirs d'encadrement réglementaire dans le domaine de la navigation maritime</b> .....	13
L'Organisation maritime internationale (OMI) .....	13
Les gouvernements des pays membres de l'OMI .....	14
Les armateurs ou les compagnies d'exploitation (ou par adaptation, les propriétaires d'un bateau de plaisance) .....	15
Le capitaine du navire (ou par adaptation, le conducteur d'une embarcation de plaisance) ...	15
<b>Les paliers réglementaires : L'étroite interrelation entre la Loi, les règlements, les normes et les instructions des manufacturiers</b> .....	16
1) Une Loi .....	16
2) Un règlement .....	17
3) Une norme .....	17
4) Les instructions du manufacturier .....	19

<b>Le Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations</b> . . . . .	21
La Carte de conducteur d'embarcation de plaisance . . . . .	21
<b>Les programmes de formation à la navigation de plaisance :</b>	
<b>Formation théorique et pratique à bord d'un bateau</b> . . . . .	26
Navigation – Bateau à voile : Théorie et pratique . . . . .	26
Voile légère . . . . .	27
Voile croisière . . . . .	28
Navigation – à moteur . . . . .	30
Formation théorique en salle de cours – Voile et moteur . . . . .	31
<b>Une petite « Tour de Babel » nautique</b> . . . . .	33
La Carte de conducteur d'embarcation de plaisance . . . . .	33
Le permis d'embarcations de plaisance . . . . .	34
L'immatriculation d'une embarcation de plaisance . . . . .	35
<b>Le statut des personnes à bord d'un bateau de plaisance : capitaine, membres d'équipage, passagers ou invités ?</b> . . . . .	37
Le capitaine . . . . .	37
Les autres personnes à bord : équipiers ? passagers ? ou invités ? . . . . .	39
<b>Les mesures de sécurité et les instructions aux personnes à bord</b> . . . . .	42
<b>Le vocabulaire et la terminologie parfois utilisés dans la marine de plaisance</b> . . . . .	44
Les bouées . . . . .	46
Les amarres . . . . .	48
<b>Le passage, volontaire ou involontaire, de la marine de plaisance à la marine commerciale</b> . . . . .	49
L'économie de partage et le nautisme : pour plaisanciers très avertis seulement ! . . . . .	49
Le démarrage d'une école de formation à la navigation de plaisance à bord d'un bateau : une attention particulière est requise . . . . .	52

## **LES RÈGLEMENTS**

<b>Le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments</b> . . . . .	55
<b>Le Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques</b> . . . . .	57
Article 4 – Cartes, documents et publications à bord . . . . .	57
Abandon des cartes papier aux États-Unis, le Canada suivra . . . . .	58
<b>Le Règlement sur les petits bâtiments</b> . . . . .	61
Article 201 – Mesures de sécurité . . . . .	61
Article 1005 – Interdiction relative à la conduite imprudente . . . . .	61
Article 1007 – Interdiction relative à la conduite imprudente . . . . .	62
Rapports d'accidents d'embarcations de plaisance . . . . .	63
Article 1100 – Rapport d'accident de plaisance . . . . .	63

**Règlement sur les abordages – (RIPAM)**

<b>PARTIE A</b> . . . . .	64
Règle 1 – Application . . . . .	65
Règle 2 – Responsabilité . . . . .	67
Règle 2 – Responsabilité . . . . .	71
<b>PARTIE B – Règles de barre et de route</b> . . . . .	75
<b>Section I – Conduite des navires dans toutes les conditions de visibilité</b> . . . . .	75
Règle 5 – Veille . . . . .	76
Règle 6 – Vitesse de sécurité . . . . .	85
Règle 7 – Risque d’abordage . . . . .	88
Règle 8 – Manœuvre pour éviter les abordages . . . . .	92
Règle 9 – Chenaux étroits . . . . .	95
Règle 10 – Dispositif de séparation du trafic . . . . .	97
<b>PARTIE B – Règles de barre et de route</b>	
<b>Section II – conduite des navires en vue les uns des autres</b> . . . . .	99
Règle 12 – Navires à voile . . . . .	100
Règle 13 – Navire qui en rattrape un autre . . . . .	102
Règle 14 – Navires qui font des routes directement opposées . . . . .	104
Règle 15 – Navires dont les routes se croisent . . . . .	105
Règle 16 – Manœuvre du navire non privilégié . . . . .	106
Règle 17 – Manœuvre du navire privilégié . . . . .	107
Règle 18 – Responsabilité réciproque des navires . . . . .	112
<b>PARTIE B – Règles de barre et de route</b>	
<b>Section III – conduite des navires par visibilité réduite</b> . . . . .	115
Règle 19 – Conduite des navires par visibilité réduite . . . . .	116
<i>Le RADAR: un instrument qui nécessite une bonne maîtrise d’utilisation</i> . . . . .	119
Règle 6 – Vitesse de sécurité . . . . .	119
Règle 7 – Risque d’abordage . . . . .	120
<i>Le RADAR, un instrument essentiel en situation de visibilité réduite</i> . . . . .	120
<i>Les bateaux de plaisance équipés comme les navires commerciaux:</i> <i>cartes électroniques, GPS, RADAR, ARPA, AIS, ÉCRAN MULTIFONCTION</i> . . . . .	121
<b>PARTIE C – Feux et marques</b> . . . . .	124
Règle 20 – Champ d’application – Feux et marques . . . . .	124
Règle 21 – Définitions . . . . .	124
Règle 22 – Portée lumineuse des feux . . . . .	126
Règle 23 – Navires à propulsion mécanique faisant route . . . . .	126
Règle 25 – Navires à voile faisant route . . . . .	129
Règle 25 – Navires à PROPULSION HUMAINE FAISANT ROUTE . . . . .	130
<i>Feux et marques dont la connaissance est non essentielle</i> <i>pour un marin plaisancier</i> . . . . .	130
Règle 24 – Remorquage et poussage . . . . .	132
Règle 26 – Navires de pêche . . . . .	133
Règle 27 – Navires qui ne sont pas maîtres de leur manœuvre et navires à capacité de manœuvre restreinte . . . . .	134
Règle 29 – Bateaux pilotes . . . . .	134
Règle 30 – Navire au mouillage ou navire échoué . . . . .	135

<b>PARTIE D – Signaux sonores</b> .....	136
Règle 32 – Définitions .....	136
Règle 34 – Signaux d'avertissement .....	137
Règle 35 – Signaux sonores par visibilité réduite .....	138

### **La navigation de nuit ou par visibilité réduite est-elle vraiment essentielle pour un marin plaisancier ?** .....

De nuit .....	140
Par visibilité réduite (de jour ou de nuit) .....	141
Conclusion .....	143

### **Navires commerciaux et bateaux de plaisance : des recommandations pour un partage sécuritaire des voies navigables** .....

Les recommandations .....	144
1) <i>Bateau de plaisance dont la route croise un navire commercial</i> .....	145
2) <i>Bateau de plaisance qui rencontre ou qui rattrape un navire commercial</i> ..	146
3) <i>Navire commercial qui rattrape un bateau de plaisance</i> .....	146
Une proximité à gérer avec sagesse en toutes circonstances .....	147
Les perturbations hydrodynamiques .....	147
La capacité de manœuvre des navires commerciaux .....	148
La personne qui est aux commandes d'un navire commercial .....	149
La personne qui est aux commandes d'un bateau de plaisance .....	151
À bien y penser! .....	152

### **Le partage de l'utilisation des plans d'eau : pour une coexistence réussie avec les mammifères marins** .....

La pratique d'une veille visuelle appropriée (selon la Règle 5) .....	154
Le choix d'une vitesse de sécurité (selon la Règle 6) .....	155
Utilisation des moyens disponibles pour identifier les risques (selon la Règle 7) .....	155
Application des mesures adéquates pour s'éloigner suffisamment afin éviter les situations rapprochées non désirées (selon la Règle 8) .....	156

### **Éviter les effets dommageables attribuables au sillage** .....

L'origine et la nature du sillage .....	159
Sillage et passages rapprochés : attention requise .....	160
Batillage et préservation de l'environnement .....	161
La responsabilité du marin plaisancier .....	161

### **La radiotéléphonie VHF maritime : un système qui mérite le respect** .....

L'accès à un appareil de radiotéléphonie VHF, MF, HF – maritime : un privilège pour les marins plaisanciers .....	163
La principale fonction de la radiotéléphonie VHF : l'urgence maritime .....	165
En situation d'urgence : la radiotéléphonie maritime VHF ou la téléphonie cellulaire? ..	166
La fonction secondaire de la radiotéléphonie maritime VHF : les communications avec les marinas et entre les navires .....	167
L'obligation de détenir un certificat restreint d'opérateur (radio maritime) .....	167
En conclusion .....	169

## **Procédures d'urgence à bord d'un bateau en situation de détresse**

<b>ou en situation de difficulté</b> . . . . .	170
L'efficacité des procédures de communication d'urgence . . . . .	170
Bateau en situation de détresse (appel MAYDAY) . . . . .	170
Bateaux en situation de difficulté (appel PAN-PAN). . . . .	173
Les moyens de communications pour signaler une situation de détresse ou de difficulté. . . . .	174
Le savoir-faire et le leadership du chef de bord en situation de détresse ou de difficulté . . . . .	176

## **La responsabilité du chef de bord lorsque le malheur frappe :**

<b>quelques exemples concrets</b> . . . . .	179
Août 2004 – Fleuve Saint-Laurent (Saint-Nicolas) . . . . .	180
Août 2007 – Rivière Richelieu (Saint-Mathias) . . . . .	186
Août 2007 – Lac Saint-François (Saint-Anicet) . . . . .	188
Août 2008 – Grande Décharge (Alma) . . . . .	192
Septembre 2013 – Lac de l'Achigan (Saint-Hippolyte) . . . . .	194
Août 2014 – Lac Pemichangan (Gracefield) . . . . .	196
Juillet 2016 – Fleuve Saint-Laurent (St-Laurent, Île d'Orléans) . . . . .	201
Décembre 2017 – Fleuve Saint-Laurent (Québec) . . . . .	203



# Préface

La navigation maritime est certainement l'une des activités les plus agréables à pratiquer. Que ce soit par loisir ou professionnellement, elle nous permet de nous dépasser et de nous offrir un sentiment d'évasion inégalé. Elle vient avec son lot de défis, mais la sérénité de son environnement nous ramène à l'essentiel, la relation entre l'humanité et la mer.



J'ai l'immense privilège de piloter des navires sur le majestueux fleuve Saint-Laurent, le chemin qui marche comme disait les Algonquins, et avec raison ; ses courants et marées font de lui l'un des fleuves les plus difficiles à naviguer au monde ! En tant que fils ou filles du fleuve, tous les Québécois sentent un sentiment profond d'appartenance au fleuve Saint-Laurent, de la Gaspésie au cœur des Grands Lacs. Il est non seulement normal, mais vital, pour les Québécois, de vouloir s'en approcher et peut-être même de le naviguer.

C'est comme ça que moi aussi, j'ai débuté ma relation profonde avec ce fleuve, en tant que mousse sur le bateau de plaisance de mon père et plus tard sur mon propre bateau, un voilier-quillard de 7 mètres blanc et vert, nommé « Atmosphère ».

J'ai tout de suite su que je passerais ma vie sur le fleuve, d'une façon ou d'une autre, mais j'ai aussi compris que le fleuve, bien que lieu de loisirs et de plaisirs, était aussi lieu d'écueils et de dangers. J'ai rapidement réalisé que si je voulais faire du fleuve une vie, un gagne-pain, je devais maîtriser l'art de la navigation, car on parle bien ici d'un art à l'origine, art qui s'est complexifié avec les siècles et la technologie.

Aujourd'hui, avec mes années d'expérience, autant à la présidence de la Corporation des Pilotes du Saint-Laurent central, aux commandes des navires que je pilote sur le fleuve, qu'à la barre de mon bateau de plaisance, je peux sans hésiter vous dire que ce recueil de « *RÉFLEXIONS, RÉFÉRENCES ET NOTIONS ESSENTIELLES concernant la marine de plaisance et la sécurité de la navigation* » de nos amis André M. Benoît et Normand Corbeil, est la **quintessence de la marine de plaisance**.

Tous les amoureux de la plaisance tireront profit de la profondeur des réflexions et des notions élaborées dans les pages qui suivent. Comprendre son environnement est essentiel à une navigation saine et sécuritaire. La plaisance, surtout fluviale, ne peut s'épanouir que par une meilleure compréhension des enjeux entourant la navigation commerciale et l'impact d'une relation de respect mutuel entre marins.

Bonne lecture et au plaisir de vous croiser sur le Saint-Laurent!

Alain Arseneault

Président de la Corporation des Pilotes du Saint-Laurent central,  
Pilote maritime,  
Capitaine au long cours,  
Plaisancier.

# Les auteurs

## André M. Benoît

Diplômé en relations industrielles et en développement des organisations, André M. Benoît a fait carrière dans des grandes entreprises comme gestionnaire dans les domaines des ouvrages civils et de l'appareillage électrique de transport d'énergie.



Comme projet de retraite, il a décidé d'entreprendre des études dans le domaine de la navigation commerciale afin de compléter plus de trente ans de pratique de la navigation de plaisance (voile et moteur) sur le Saint-Laurent, le Golfe et les Grands Lacs. En 2008, il s'est donc inscrit comme étudiant libre à l'Institut Maritime du Québec afin de concrétiser ce nouveau départ d'une vocation tardive.

En 2012, il a publié à titre de co-auteur le *Guide d'application des règles et des principes du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer* (Édition Wilson & Lafleur).

Comme spécialiste de la sécurité de la navigation, il a écrit plusieurs chroniques dans le magazine l'Escale nautique. À quelques reprises, il a été reconnu comme expert du Tribunal à la Cour supérieure du Québec. Il s'est impliqué dans le domaine du nautisme comme membre du conseil d'administration de la Fédération de voile du Québec et de l'Alliance de l'industrie nautique du Québec. Il a été membre de la Garde côtière auxiliaire canadienne (Québec); il a alors participé à plusieurs missions à titre de patron d'embarcation (chef de bord).

Cet ouvrage constitue la synthèse de son cheminement personnel, de ses études et de ses recherches sur la réglementation de la navigation commerciale et la navigation de plaisance.

## Normand Corbeil

Ingénieur en électronique, Normand Corbeil a mené deux carrières simultanées : comme enseignant au collégial en technologies du génie électrique et comme instructeur accrédité en voile croisière.



En 40 ans, il a parcouru plus de 90 000 milles marins (4 fois le tour de la terre) sur le fleuve et le Golfe du St-Laurent, la partie ouest de l'océan Atlantique, les Bahamas et les Petites Antilles de Porto Rico à Grenada.

Il a été propriétaire et administrateur de l'école de croisière Mercator pendant 25 ans. Il a aussi participé à la révision du livre *Initiation à la voile croisière* de Voile Canada, ainsi qu'à la conception du livre *Voile croisière intermédiaire*, qui a été remis gracieusement à Voile Québec; de plus, il a publié et édité *La navigation côtière* et *Voile croisière avancée*. Il a aussi participé à la révision du manuel des Escadrilles canadiennes de plaisance. Il est également instructeur au sein de la Garde côtière auxiliaire canadienne (Québec) et des Escadrilles canadiennes de plaisance. Il est Conseiller en prévention reconnu par Transport Canada.

Il préside le Comité de « formation croisière » de Voile Québec, et il est impliqué au sein de Voile Canada/Voile Québec comme évaluateur et accréditeur d'instructeurs en voile croisière.

Sa contribution au présent ouvrage confirme l'arrimage essentiel entre le savoir-faire en navigation et l'utilisation partagée des plans d'eau. Il met aussi en relief les grandes responsabilités des marins plaisanciers afin de naviguer en toute sécurité.

# ≡ Avant-propos

Le but du présent ouvrage est de présenter aux navigateurs plaisanciers, qui désirent approfondir leurs connaissances, les informations essentielles qui leur permettront de profiter au maximum des plaisirs de la pratique de leur loisir favori, tout en se comportant de façon sécuritaire et responsable dans les sports nautiques, à voile, à moteur ou à propulsion humaine.

Le titre insiste sur la « passion » du navigateur pour la plaisance et sur la « sécurité », qui vont de pair : c'est la mise en relief de l'importance de la sécurité et du vif intérêt du marin pour un contact avec les éléments et la culture du milieu maritime, dans le partage de l'utilisation des plans d'eau.

La sécurité nautique est à la base de la navigation de plaisance. Plusieurs organismes en font la promotion.

Les navigateurs plaisanciers sont invités à vérifier la disponibilité à bord de tous les équipements de sécurité réglementaires et de leur bon état. Transports Canada publie annuellement un *Guide de sécurité nautique*<sup>1</sup> qui présente la liste des équipements obligatoires à bord et qui varient selon le type et la longueur de l'embarcation. Ce guide résume la partie du *Règlement sur les petits bâtiments*<sup>2</sup> qui traite des bateaux de plaisance.

La conformité de l'application réglementaire est assurée par les corps policiers qui ont des pouvoirs d'émettre des constats d'infraction aux plaisanciers fautifs<sup>3</sup>.

On retrouve aussi, dans les milieux de la plaisance, des organismes de prévention dont la mission est de promouvoir auprès des navigateurs plaisanciers le respect de la réglementation : ce sont toutes les écoles de

---

1. *Guide de sécurité nautique*, Transports Canada, TP 511.

2. *Règlement sur les petits bâtiments*, (DORS/2010-91), PARTIE 2 – Équipement de sécurité pour les embarcations de plaisance.

3. *Sources des pouvoirs de la police en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, Transport Canada, RDIMS#2590663-v7, Mars 2014.

navigation de plaisance, telles que les écoles homologuées et affiliées à la Fédération de voile du Québec, les Escadrilles canadiennes de plaisance et l'École de navigation de la société de sauvetage. La Garde côtière auxiliaire, qui a pour mission première de supporter les opérations de recherche et de sauvetage, offre aussi des services de prévention et d'information, offrant même aux plaisanciers la possibilité de procéder à des vérifications de courtoisie. Les Escadrilles canadiennes de plaisance offrent aussi un service de vérifications de courtoisie.

Il est important de faire la distinction entre les aspects de sécurité nautique, comme la validation des équipements de sécurité requis alors que le bateau est habituellement à quai, et la sécurité de la navigation qui tient compte à la fois de la disponibilité des équipements de sécurité alors que le bateau fait route. De plus, il est toujours de mise d'insister sur la sécurité de l'environnement, que le bateau soit à quai ou en route.

La sécurité de la navigation comprend toutes les règles de partage de l'utilisation des plans d'eau et des voies navigables et l'application des bonnes pratiques et des coutumes maritimes.

Concrètement, la personne responsable aux commandes d'un bateau ne veut pas endommager son bateau, elle veut aussi assurer la sécurité des personnes à bord; elle ne veut pas non-plus endommager les autres bateaux qui naviguent dans les environs ou encore porter atteinte à la sécurité des personnes à bord de ceux-ci; finalement, elle veut le respect et la protection de l'environnement.

Un certain nombre des thèmes qui se retrouvent dans la présente publication ont déjà été abordés dans une série d'articles parus dans la revue *l'Escale nautique*<sup>4</sup>. Cependant, dans ces articles, il n'était pas possible de traiter toutes les facettes qui entourent la sécurité de la navigation de plaisance, principalement à cause des exigences rattachées à la parution d'un magazine, où l'espace est nécessairement limité.

L'idée de publier un recueil s'est donc progressivement développée, afin de pouvoir aller plus en profondeur et de développer davantage les aspects les plus importants concernant la sécurité. Il nous est donc

---

4. Sous la signature de André M. Benoît à titre de spécialiste en sécurité de la navigation.

apparu opportun de regrouper dans une seule publication l'essentiel des volets que le navigateur plaisancier doit garder en mémoire pour une navigation sécuritaire.

Le présent ouvrage met en lumière les règles les plus importantes et en précise l'esprit ainsi que l'intention du législateur.

Nous vous présenterons et nous commenterons l'application des principales Normes et Règlements utiles à la navigation de plaisance (incluant le *Règlement sur les abordages*<sup>5</sup>), avec en trame de fond, la *Loi de 2001 de la marine marchande de Canada*.

Nous tenterons de faire la démonstration que le législateur accorde, en priorité, une grande confiance à l'intelligence et au bon jugement de la personne aux commandes d'un bateau ; cependant, en corollaire, nous insisterons sur sa grande responsabilité.



---

5. Pour obtenir une analyse complète de l'ensemble des Règles, il est recommandé de consulter le : *Guide d'application des Règles et des principes, Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*, incluant les modifications canadiennes, Wilson & Lafleur 2012, des auteurs Arezki Belounis, André M. Benoît, et Ernest Drolet.



**André M. Benoît**

*Spécialiste en sécurité  
de la navigation*



**Normand Corbeil**

*Instructeur/Évaluateur sénior  
Navigation côtière*

Le but du présent ouvrage est de présenter aux navigateurs plaisanciers, qui désirent approfondir leurs connaissances, les informations essentielles qui leur permettront de profiter au maximum des plaisirs de la pratique de leur loisir favori, tout en se comportant de façon sécuritaire et responsable dans les sports nautiques, à voile, à moteur ou à propulsion humaine.

Le titre insiste sur la « passion » du navigateur pour la plaisance et sur la « sécurité », qui vont de pair : c'est la mise en relief de l'importance de la sécurité et du vif intérêt du marin pour un contact avec les éléments et la culture du milieu maritime, dans le partage de l'utilisation des plans d'eau.

Le présent ouvrage met en lumière les règles les plus importantes et en précise l'esprit ainsi que l'intention du législateur.

Nous tenterons de faire la démonstration que le législateur accorde, en priorité, une grande confiance à l'intelligence et au bon jugement de la personne aux commandes d'un bateau; cependant, en corollaire, nous insisterons sur sa grande responsabilité.



*Wilson & Lafleur versera à la Fédération de voile du Québec,  
en reconnaissance de son 50<sup>e</sup> anniversaire, une partie des recettes  
de cette ouvrage*



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

340.702

ISBN 9782896895253

