



# Guide d'information portuaire : rapport sur les amendements de 2025

Date de publication : 25 février 2025

## Contexte

En vertu de la *Loi maritime du Canada*, toutes les administrations portuaires canadiennes peuvent établir des pratiques, des procédures et des zones de contrôle de la sécurité pour les navires et la sécurité des activités de navigation de plaisance dans leur juridiction. En tant qu'agence fédérale chargée d'assurer la sécurité et l'efficacité du trafic maritime dans le Port de Vancouver, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser a élaboré et mis en œuvre, au fil des ans, un ensemble complet de procédures et d'exigences visant à créer et à maintenir un espace partagé sécuritaire pour tous les usagers portuaires.

Le 3 décembre 2024, l'Administration portuaire a publié un [avis de modification](#) soulignant les mises à jour prévues des procédures et exigences incluses dans le [Guide d'information portuaire](#), notamment :

- L'ajout de nouvelles définitions et la mise à jour des définitions existantes sans en modifier l'intention ou la signification
- La mise à jour du libellé concernant les échelles de pilote afin de garantir la sécurité de l'embarquement des pilotes
- La mise en place permanente de la fenêtre provisoire d'arrivée et de départ pour les navires mouillant au sud des îles Gulf
- La mise à jour des procédures d'attribution des mouillages afin de mieux appuyer la fluidité portuaire et minimiser les impacts sociaux, en utilisant les mouillages du sud des îles Gulf comme débordement, sur la base des heures d'arrivée des navires et de l'adéquation
- L'inclusion de nouvelles exigences relatives aux zones de transit dégagées pour les remorqueurs et les barges transportant des cargaisons liquides en vrac dans la zone de contrôle du trafic 4 (ZCT-4)
- L'introduction d'une exigence de dégagement vertical pour les navires de niveau 2 traversant la zone de contrôle trafic 2 (ZCT-2) lorsque le pont ferroviaire du CN dans le Second Narrows est en position fermée, afin d'assurer la sécurité de la navigation
- L'inclusion d'exigences relatives aux remorqueurs d'escorte pour des navires spécifiques afin de garantir une sécurité accrue des transits dans la ZCT-4, conformément à l'[avis à l'industrie \(02/2024\)](#) de l'Administration de pilotage du Pacifique
- L'introduction de l'utilisation du système de planification centralisé pour tous les navires de niveau 1 traversant la zone de contrôle du trafic 1 (ZCT-1)
- Le remplacement de "Passage" par "Transit" dans des cas spécifiques où cela améliore la clarté dépendamment du contexte
- L'actualisation du Guide d'information portuaire avec des mises à jour générales n'affectant pas l'intention ou l'application

Après la période de consultation publique de 45 jours, l'Administration portuaire a examiné et pris en compte tous les commentaires reçus avant d'apporter les mises à jour proposées aux pratiques et procédures. Les modifications finales reflètent l'engagement de l'Administration portuaire à promouvoir la sécurité sur l'eau pour le trafic maritime commercial et de plaisance dans le Port de Vancouver, et peuvent être consultées dans le [Guide d'information portuaire](#).

## Aperçu des rétroactions reçues et des réponses de l'Administration portuaire

Ce rapport résume les commentaires sur les amendements proposés au Guide d'information portuaire reçus au cours de la période de consultation publique qui s'est déroulée du 3 décembre 2024 au 17 janvier 2025, ainsi que les réponses de l'Administration portuaire à ces commentaires.

Résumé des commentaires reçus	Réponse de l'Administration portuaire
<p>Les mouillages, en particulier au sud des îles Gulf, sont considérés comme une infrastructure nationale partagée essentielle pour soutenir le commerce régional. Les petits ports et les terminaux privés, tels que Squamish et Woodfibre GNL, dépendent de ces mouillages en raison de l'accès limité aux installations d'avitaillement et aux mouillages dédiés. La gestion inclusive de ces ressources est soulignée comme étant essentielle au maintien de l'efficacité et à l'appui de la chaîne d'approvisionnement élargie sur la côte sud.</p>	<p>Nous reconnaissons l'importance des mouillages, en particulier dans le sud des îles Gulf, en tant qu'infrastructure nationale partagée appuyant le commerce régional. Nous reconnaissons que les petits ports et les terminaux privés dépendent de ces mouillages en raison de l'accès limité aux installations d'avitaillement et aux mouillages dédiés. Bien que l'avis de modification reflète les exigences, procédures et pratiques actuelles de l'Administration portuaire, nous apprécions les points de vue échangés et restons déterminés à gérer la capacité de mouillage de manière responsable. Nous continuerons à mobiliser les parties prenantes pour soutenir la chaîne d'approvisionnement dans son ensemble tout en nous conformant à notre mandat.</p> <p>L'Administration portuaire considère les mouillages comme une infrastructure essentielle à la chaîne d'approvisionnement du Canada et fondamentale pour faciliter le commerce international et fournir un abri aux navires en cas de conditions défavorables.</p> <p>Les mouillages sont réservés aux navires effectuant des opérations de fret dans les terminaux du Port de Vancouver. Toutes les autres demandes d'ancrage seront évaluées en fonction de la disponibilité, à la seule discrétion de l'Administration portuaire.</p> <p>Les mouillages situés dans le sud des îles Gulf sont attribués conformément au <a href="#"><u>Protocole provisoire quant au mouillage dans le sud de la Colombie-Britannique</u></a> de Transports Canada.</p>

<p>L'évacuation d'un navire d'un mouillage n'est pas une solution viable, car la cédule des navires est liée à des obligations commerciales et à des facteurs indépendants de leur volonté, tels que l'état de préparation de la cargaison. Il est recommandé d'améliorer les pratiques de partage des données avec les chargeurs, les chemins de fer et les opérateurs de terminaux afin d'améliorer la visibilité des délais de livraison des cargaisons et des arrivées des navires. La soumission de mai 2024 de la <i>Chamber of Shipping</i> est citée en référence pour de plus d'information.</p>	<p>L'Administration portuaire peut demander à un navire de quitter le mouillage qui lui a été attribué dans plusieurs circonstances, notamment : si le navire a dépassé des délais raisonnables sans fenêtre d'accostage confirmée ; si le mouillage est nécessaire pour maintenir la fluidité et l'efficacité du port ; si le capitaine ne respecte pas le code de conduite pour les navires au mouillage ; ou pour toute autre raison jugée raisonnable par l'Administration portuaire. L'Administration portuaire tient compte des commentaires sur la cédule des navires, les pratiques de partage des données et les procédures de mouillage. Le libellé actualisé de l'avis de modification s'aligne sur les pratiques et procédures existantes décrites dans le Guide d'information portuaire, fournissant un contexte supplémentaire sans introduire de nouvelles politiques. Nous restons déterminés à poursuivre le dialogue et la collaboration afin de favoriser la transparence et l'efficacité de la gestion des mouillages.</p>
<p>Des éclaircissements sont demandés sur les termes "chargement terminal programmé" et "chargement terminal confirmé", en particulier à savoir si le terme "programmé" s'applique uniquement aux premières escales dans les 48 heures ou s'il inclut les navires partiellement chargés dont le chargement ultérieur est programmé dans les 7 à 8 jours. Il est suggéré de remplacer "programmé" par "estimé" pour mieux refléter l'incertitude du processus de programmation.</p>	<p>La normalisation des termes et des processus d'établissement de rapports est essentielle pour améliorer la communication et l'efficacité globale du port. L'Administration portuaire a été encouragée à collaborer avec les agences partenaires pour rationaliser les exigences en matière de rapports et s'aligner sur les normes internationales, telles que celles développées par le Comité de facilitation (FAL) de l'Organisation maritime internationale. L'Administration portuaire cherche à créer un environnement dans lequel les navires et les différentes agences portuaires communiquent des définitions claires et faisant autorité pour les différents termes utilisés quotidiennement dans les opérations portuaires.</p> <p>Actuellement, l'Administration portuaire publie un rapport quotidien sur l'utilisation des mouillages et la demande, comprenant une liste des arrivées de navires avec les <i>dates d'accostage estimées</i> fournies par les agents des navires. Afin d'améliorer la précision et la transparence, des efforts seront faits pour améliorer la validation de ces informations en coordination avec les opérateurs de terminaux.</p> <p>Pour l'attribution de la priorité de mouillage, les termes "chargement terminal programmé" et "confirmé" sont remplacés par "estimé".</p>

## Administration portuaire Vancouver-Fraser

Guide d'information portuaire : rapport sur les amendements de 2025

<p>La proposition recommande d'officialiser la pratique consistant à affecter les navires d'une LHT de 199,99 m aux mouillages EB 9, EB 13 et Inner Harbour X, afin d'améliorer l'efficacité et d'accueillir des navires plus grands. Elle demande également une évaluation de la faisabilité de l'augmentation de la LHT maximale à 200 m pour les mouillages d'Indian Arm et du sud des îles Gulf afin de soutenir les efforts d'analyse de la sécurité.</p>	<p>L'Administration portuaire continuera d'affecter les navires d'une longueur maximale de 200 m aux mouillages EB 9, EB 13 et Inner Harbour X afin de refléter la pratique actuelle. Pour le sud des îles Gulf, veuillez vous référer à l'<a href="#">avis à l'industrie de l'Administration de pilotage du Pacifique</a>.</p>
<p>Opposition générale aux mouillages du sud des îles Gulf et procédures connexes.</p>	<p>L'Administration portuaire reste déterminée à trouver un équilibre entre les besoins opérationnels et les intérêts environnementaux et des communautés, en tenant compte de tous les commentaires tout en travaillant avec les agences fédérales et les parties prenantes pour affiner la gestion des mouillages et atténuer les impacts.</p>
<p>Préoccupations concernant la distance minimale entre les navires à l'ancre et les navires de plaisance.</p>	<p>Le langage suivant sera ajouté au Guide d'information portuaire :</p> <p><b>Distance minimale requise pour les navires de plaisance</b></p> <p>Tous les navigateurs doivent se tenir à une distance minimale de 50 mètres de tout navire commercial ou de haute mer à l'accostage <b>et à l'ancre</b>.</p>