



2024 - AVIS AUX NAVIGATEURS N° 1

RÉGION NIAGARA CANAL WELLAND

Instructions générales

Les éléments suivants sont contenus dans le présent avis aux navigateurs :

1. POINT D'ATTENTE À LA « TÊTE DE L'ÉCLUSE »	2
2. MAZOUTAGE DES NAVIRES DANS LE CANAL WELLAND	2
3. RADAR SUR UNE COURTE PORTÉE DE 3 MILLES MARINS OU MOINS LORSQUE TRANSITANT DANS LE CANAL WELLAND.....	2
4. PRÉCAUTIONS DE TRANSIT LORS DU CHARGEMENT DES NAVIRES AU QUAI 12.....	2
5. NAVIRES DE CROISIÈRE - EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT DE PASSAGERS	3
6. EMBARQUEMENT OU DÉBARQUEMENT À UNE STRUCTURE DE LA VOIE MARITIME.....	3
7. ZONES DE DANGER DANS LES ÉCLUSES	3
8. AMARRAGE AUX LIMITES D'APPROCHE (L/A) SPÉCIFIÉES SUR LES MURS D'APPROCHE	3
9. ENTRÉE DANS LES ÉCLUSES EN PALIERS LORSQU'UN NAVIRE EST ÉCLUSÉ DANS LE SAS OPPOSÉ.....	4
10. SIGNAUX D'ARRÊT PROLONGÉS AUX ÉCLUSES EN PALIERS	4
11. ASSISTANCE HYDRAULIQUE LONGITUDINALE	4
12. ASSISTANCE HYDRAULIQUE LATÉRALE	4
13. FEUX DE NAVIGATION DANS LE CANAL WELLAND.....	5
14. QUAI DE BOIS EN AVAL DE L'ÉCLUSE 4 OUEST	6
15. MUR D'APPROCHE EST EN AMONT DE L'ÉCLUSE 6 EST.....	6
16. MUR AU SUD DE LA BARRIÈRE DE GARDE HORS SERVICE.....	6
17. APPELS DE SÉCURITÉ	6
18. SÛRETÉ – ACCÈS AUX STRUCTURES DU CANAL.....	6
19. SÛRETÉ AUX MURS D'APPROCHE ET D'AMARRAGE	7
20. CONSIGNES DE SÛRETÉ À L'ENTRÉE / À LA SORTIE DES ÉCLUSES DE LA VOIE MARITIME ...	7
21. QUAIS	7



The Great Lakes - St. Lawrence Seaway System
Le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent

1. POINT D'ATTENTE À LA « TÊTE DE L'ÉCLUSE »

Les navigateurs sont informés que si l'on demande d'arrêter le navire au point d'attente à la « tête de l'écluse », pour toute raison sauf pour les entrées avec croisement, les capitaines doivent s'assurer que l'étrave du navire ne dépasse pas le signal du « point d'attente » (pancarte à damier) juste à l'extérieur du sas de l'écluse.

Les capitaines des navires en attente dans l'écluse pour une entrée avec croisement doivent s'assurer que la poupe du navire ne quitte pas le sas de l'écluse tant qu'il n'a pas été convenu avec le navire qui approche de l'écluse qu'ils peuvent le faire.

Les capitaines des navires descendants en attente dans l'écluse 4 ou des navires montants en attente dans l'écluse 6 doivent arrêter leur navire au point d'attente à la « tête de l'écluse », jusqu'à ce que la poupe du navire qui monte dépasse l'extrémité du chaumard.

2. MAZOUTAGE DES NAVIRES DANS LE CANAL WELLAND

Les navires devant mazouter doivent transmettre un préavis à cet effet comme suit:

- Navires montants, lorsqu'ils arrivent au point d'appel Mid-Lake Ontario.
- Navires descendants, lorsqu'ils arrivent au point d'appel de Long Point.

Les navires descendants en partance d'un port à l'est de Long Point et les navires montants en partance d'un port à l'ouest de Mid-Lake Ontario doivent signaler la nécessité de mazouter immédiatement après avoir quitté le port.

3. RADAR SUR UNE COURTE PORTÉE DE 3 MILLES MARINS OU MOINS LORSQUE TRANSITANT DANS LE CANAL WELLAND

Le radar d'un navire ne devrait pas être réglé à une portée supérieure à de 3 milles marins lorsque transitant le Canal Welland. Le contrôle du trafic de la CGVSML confirmera ce réglage lors de l'appel initial du navire.

4. PRÉCAUTIONS DE TRANSIT LORS DU CHARGEMENT DES NAVIRES AU QUAI 12

Lorsqu'un navire charge des marchandises au Quai 12, les responsables de la Voie maritime à Welland demanderont aux navires qui approchent en montant et en descendant, sur le canal VHF 14 (156,7 MHz), s'ils souhaitent que le débit d'eau dans le déversoir 8 soit réduit pendant qu'ils naviguent dans cette zone. Les navires doivent naviguer à la vitesse sécuritaire la plus basse quand ils dépassent le navire amarré.



The Great Lakes - St. Lawrence Seaway System
Le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent

5. NAVIRES DE CROISIÈRE - EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT DE PASSAGERS

Les navigateurs sont informés que seules les zones suivantes le long du canal Welland ont été désignées pour le débarquement/l'embarquement des passagers d'un navire de croisière :

- Quai 2 dans le port de Port Weller
- Quai 16 dans le port de Port Colborne
- Le plan de sûreté actuel de la CGVMSL ne prévoit que des arrêts et des départs. Des dispositions doivent être prises avec le locataire des quais 2 et 16 pour les services d'amarrage.

Les capitaines de navires de croisière/passagers sont tenus de prendre toutes les précautions nécessaires pour assurer la sécurité de leurs passagers et de leurs employés et de contrôler tous les tiers spectateurs se trouvant à proximité immédiate du navire lorsqu'ils sont sur la propriété gérée par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent aux fins susmentionnées précédemment.

6. EMBARQUEMENT OU DÉBARQUEMENT À UNE STRUCTURE DE LA VOIE MARITIME

Les navigateurs sont informés que, s'il est nécessaire que du personnel de bord ou du personnel à terre monte dans un navire ou en descende, il doit y avoir au moins un membre d'équipage au poste d'embarquement pour les aider.

7. ZONES DE DANGER DANS LES ÉCLUSES

Une ligne jaune définit la limite extérieure de la « zone de risque de chute » définie par Travail Canada et correspond à une lisière de 2 m de largeur le long du sas de l'écluse. Les personnes qui débarquent des navires doivent se rendre directement au-delà de la ligne jaune à l'extérieur des bollards, avant de se diriger à l'extérieur de l'aire de l'écluse.

8. AMARRAGE AUX LIMITES D'APPROCHE (L/A) SPÉCIFIÉES SUR LES MURS D'APPROCHE

Il est important que les capitaines positionnent la proue de leur navire à la hauteur du signal spécifié de la **limite d'approche** sur le mur d'approche. **Ceci est particulièrement important aux murs en amont ou en aval de l'écluse 8 et en aval de l'écluse 3 où un navire mal amarré pourrait rendre problématiques les manœuvres des navires qui sortent de l'écluse.**



The Great Lakes - St. Lawrence Seaway System
Le réseau Grands Lacs - Voie maritime du Saint-Laurent

Pour aider les capitaines à positionner la proue de leur navire à la hauteur du signal L/A 2 sur le mur ouest, en aval de l'écluse 8, un signal à damier a été installé à 150 m au nord du signal L/A 2 d'aval.

9. ENTRÉE DANS LES ÉCLUSES EN PALIERS LORSQU'UN NAVIRE EST ÉCLUSÉ DANS LE SAS OPPOSÉ

Afin de réduire les retards dans les écluses en paliers, les navires peuvent y entrer, à certaines conditions, lorsque les éclusiers s'occupent d'un navire dans le sas opposé :

- (a) Le centre de contrôle du trafic indique au navire, par radio VHF, qu'il peut entrer;
- (b) Le navire ne doit pas engager son étrave au-delà de la ligne centrale de l'écluse dans laquelle il entre;
- (c) Le navire doit maintenir sa position jusqu'à ce que la personne donnant les instructions d'amarrage indique au capitaine d'avancer;
- (d) Le capitaine a la possibilité d'attendre, amarré dans l'écluse, que les amarreurs de la prochaine écluse soient libres;
- (e) Les navires montants ne doivent pas entrer dans l'écluse 4, et les navires descendants dans l'écluse 6, lorsque les feux de navigation sont au rouge;

10. SIGNAUX D'ARRÊT PROLONGÉS AUX ÉCLUSES EN PALIERS

Afin d'aider les capitaines à mieux positionner les navires descendants dans les écluses 5 et 4, les signaux d'arrêt ont été prolongés jusqu'au-dessus des hauts murs, aux extrémités aval des écluses 6 et 5.

11. ASSISTANCE HYDRAULIQUE LONGITUDINALE

L'assistance hydraulique longitudinale, qui aide les navires à sortir d'une écluse, n'est disponible qu'à l'écluse 8 du canal Welland.

12. ASSISTANCE HYDRAULIQUE LATÉRALE

Le capitaine/pilote peut demander une assistance hydraulique latérale aux écluses 1, 2, 3 et 7 en amont afin de rapprocher le navire des unités AML.



13. FEUX DE NAVIGATION DANS LE CANAL WELLAND

a) Feux de gouverne

Les feux de gouverne le long du canal Welland sont munis de deux panneaux de jour de 2,4 m, orange vif et éclairés, faisant office de points de repère, sauf pour le feu de gouverne de la jetée est de Port Colborne qui ne comporte aucun repère de jour.

b) Feu témoin de l'état de l'écluse en amont de l'écluse 2

Le feu témoin de l'état de l'écluse 2, situé sur le même mât que le feu de gouverne, mais sous celui-ci, au mille 3,3, indique l'état de l'écluse pour les navires descendants comme suit:

- i. Feu rouge fixe: L'écluse n'est pas prête à recevoir le navire descendant. Les portes et vannes amont de l'écluse sont fermées.
- ii. Feu rouge clignotant: L'écluse est en voie d'être prête à recevoir le navire descendant. Les portes et vannes amont de l'écluse ont été actionnées.
- iii. Feu rouge éteint: L'écluse est prête à recevoir le navire descendant. Les portes et vannes amont de l'écluse sont entièrement ouvertes.

c) Feux de navigation aux ponts

Il y a des feux de navigation jaunes, rouges et verts aux ponts du canal Welland. Le feu de navigation jaune se met à clignoter lorsque le processus d'élévation du pont est lancé et que les feux de circulation routière sont réglés au rouge. Une fois que la séquence de levage du pont a commencé, le feu jaune s'éteint et le feu de navigation rouge du pont se met à clignoter. Le feu de navigation vert s'affichera lorsque le pont sera entièrement levé.

d) Feu d'avertissement au Pont 21

Pour s'assurer que les capitaines et les pilotes sont conscients de l'état de ce feu lorsqu'ils approchent du pont en descendant, un feu d'avertissement supplémentaire a été monté sur la tour ouest du pont 21, à environ 30 mètres au-dessus du niveau de l'eau et orienté vers le sud.

Un **feu d'avertissement en amont** installé sur la travée du pont 21 est visible depuis l'écluse 8.



14. QUAI DE BOIS EN AVAL DE L'ÉCLUSE 4 OUEST

Le quai de bois situé en aval de l'écluse 4 Ouest a été retiré. Le coin du mur a été recouvert de défenses et de paillassons de dynamitage, et un feu orange a été installé sur le lampadaire à l'extrémité du mur. Les navigateurs sont priés de faire preuve de prudence lorsqu'ils entrent dans l'écluse 4 Ouest afin d'éviter d'entrer en contact avec l'extrémité du mur.

15. MUR D'APPROCHE EST EN AMONT DE L'ÉCLUSE 6 EST

Nous rappelons aux navigateurs que la section sur pilotis du mur d'approche est, en amont de l'écluse 6 est (bollards 6 à 16), n'est pas en service.

Les capitaines sont priés d'éviter tout contact avec le mur d'approche dans cette zone, lorsqu'ils manœuvrent dans le sens contraire des écluses en palier, c'est-à-dire pour les navires qui remontent lorsqu'ils sortent de l'écluse 6 est. Certaines des défenses en bois souple qui ont été enlevées ont été remplacées par des défenses constituées de paillassons de dynamitage entourant des pneus. Les nouvelles défenses sont situées dans la section nord du mur entre les bollards 6 et 10. Ces défenses sont conçues pour protéger les navires lorsqu'il est impossible d'éviter le contact avec le mur; elles ne signifient pas que le mur a été remis en service.

16. MUR AU SUD DE LA BARRIÈRE DE GARDE HORS SERVICE

Les navigateurs sont informés qu'il faut éviter tout contact de navire avec le mur de la barrière de garde entre le bollard 43 et l'extrémité sud (sur environ 55 m).

17. APPELS DE SÉCURITÉ

On demande aux navigateurs de transmettre un appel de sécurité sur le canal 14 (156,7 MHz) lorsqu'ils naviguent en montant au mille 9 et en descendant au mille 12,7 (Main Street, Port Robinson).

18. SÛRETÉ – ACCÈS AUX STRUCTURES DU CANAL

Les formalités d'accès seront celles prévues par la Loi sur la sûreté du transport maritime et le Règlement sur la sûreté du transport maritime. Une description détaillée des « procédures de sûreté visant le contrôle de l'accès » se trouve dans le site Web de la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent (www.grandslacs-voiemaritime.com) sous « Sûreté ».

Au début de la saison de navigation, la CGVMSL applique le niveau MARSEC I Pour de plus amples informations, veuillez vous référer aux différents avis aux navigateurs concernant les interfaces du personnel et des avitailleurs.



19. SÛRETÉ AUX MURS D'APPROCHE ET D'AMARRAGE

Nous rappelons aux navigateurs que les murs d'approche/d'amarrage de la Voie maritime sont maintenant considérés comme des zones contrôlées en vertu du plan de sûreté des installations de la CGVMSL, approuvé par Transports Canada.

Les murs d'approche/d'amarrage de la Voie maritime sont surveillés par caméra, lorsqu'il est possible de le faire. En cas de problèmes pour la sûreté dans ces emplacements, nous demandons aux navigateurs de décrire les détails de la situation au centre de contrôle du trafic/des opérations de la Voie maritime, qui adoptera les mesures de sûreté appropriées.

Si un navire établit un point de contact avec un mur d'approche/d'amarrage de la Voie maritime, le centre de contrôle du trafic/des opérations doit en être informé, et toutes les mesures de sûreté relèveront des responsables du navire.

20. CONSIGNES DE SÛRETÉ À L'ENTRÉE / À LA SORTIE DES ÉCLUSES DE LA VOIE MARITIME

Nous demandons aux navigateurs d'être attentifs au côté non-amarrage de l'écluse, particulièrement lorsqu'ils entrent ou sortent des écluses et pendant les opérations d'amarrage, car la visibilité des employés de l'écluse du côté où il n'y a pas d'amarrage est périodiquement obstruée par le navire.

Si, à quelque moment que ce soit, une activité suspecte ou dangereuse est observée, les navigateurs doivent en informer immédiatement le personnel de l'écluse et/ou le centre des opérations qui interviendra ou communiquera avec les autorités compétentes.

21. QUAIS

a) Quai 7

Le Quai 7 est hors service jusqu'à nouvel ordre.

b) Quais 18.2 et 18.3

Les Quais 18.2 et 18.3 ont été mis hors service de façon permanente. Aucun amarrage d'urgence n'y est permis.

Le 19 mars 2024