



AVIS DE SOUMISSION DE CHANGEMENTS AUX PRATIQUES ET PROCÉDURES QUI SERONT EN VIGUEUR LA SAISON DE NAVIGATION 2026.

En accord avec la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis, la Coproration de gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent propose de modifier les Pratiques et procédures communes (règlements de la GLS).

Veillez trouver ci-dessous les modifications proposées aux pratiques et procédures de la Voie maritime pour votre examen. Par souci de clarté, toute section comportant un changement a été incluse dans son intégralité avec les modifications surlignées en rouge.

Veillez adresser tout commentaire concernant ces modifications proposées à Shari Grady, gestionnaire principale, Relations commerciales et conformité, au plus tard le 6 mars 2026 à sgrady@seaway.ca.

PRATIQUES ET PROCÉDURES COMMUNES POUR LES NAVIRES TRANSITANT

DANS LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

(Articles 401.1 à 401.97 du code de réglementation fédérale des États-Unis)

PARTIE I – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES

9. Radiotéléphonie

- (1) Les navires automoteurs, autres que les embarcations de plaisance dont la longueur hors tout est inférieure à 20 m, doivent être munis de ~~deux radios~~^{un équipement radiotéléphonique} VHF (très haute fréquence).
 - (a) Toutes les communications doivent être effectuées sur la fréquence VHF applicable. L'utilisation d'appareils électroniques personnels pour les communications entre navires ou avec le centre de contrôle du trafic doit être limitée à la nécessité.
 - (b) Veillez noter que les communications avec le centre de contrôle du trafic peuvent être enregistrées à des fins d'assurance qualité et de formation.
- (2) Les émetteurs radio d'un navire doivent :



- (a) avoir une puissance de sortie suffisante pour permettre au navire de communiquer avec les stations de la Voie maritime à une distance de 48 km;
 - (b) pouvoir être commandés de la timonerie et fonctionner sur les voies 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 66a, 75, 76 et 77.
- (3) Les erreurs de compas gyroscopique de plus de 2 degrés doivent être corrigées avant le passage dans la Voie maritime, et si elles sont constatées pendant le passage dans la Voie maritime, elles doivent être signalées à la station de la Voie

PARTIE III – NAVIGATION DANS LA VOIE MARITIME

29. Tirant d'eau maximal

- (1) Nonobstant toute autre disposition dans le présent manuel, il incombe au capitaine d'un navire qui transite d'en contrôler le chargement, le tirant d'eau et la vitesse en fonction des caractéristiques particulières du navire et de sa tendance à gîter ou à s'asseoir dans l'eau, de façon à éviter qu'il ne touche le fond. (Les chenaux principaux entre le port de Montréal et le lac Érié ont une profondeur normalisée de 8,23 m.)

Voir à ce sujet le document : Information sur le transit des navires et leur équipement, Section 18.

Le tirant d'eau d'un navire doit respecter l'exigence de tirant d'eau minimal défini lors de l'inspection sur le rapport d'inspection élargie, et il ne doit jamais dépasser 79,2 dm ou le tirant d'eau maximal permis et fixé dans un avis de la Voie maritime, préparé par le gestionnaire et par la Corporation pour la partie de la Voie maritime dans laquelle le navire transite.

- (2) Tout navire sera autorisé à charger à un tirant d'eau pas plus de 7cm supérieurs au tirant d'eau maximal autorisé en vigueur (**également connu sous le nom de tirant d'eau SIT**), conformément à l'article 29, paragraphe 2, s'il est équipé d'un système d'information sur le tirant d'eau (SIT) et s'il satisfait aux conditions suivantes :
- (a) un système d'information sur le tirant d'eau (SIT) opérationnel approuvé par un membre de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS) satisfaisant aux normes de mise en œuvre trouvées à <http://www.grandslacs-voiemaritime.com>
 - (i) un SIA opérationnel avec une précision approuvée par la Voie maritime;
 - (ii) des cartes électroniques de navigation à jour;
 - (iii) des cartes contenant des données bathymétriques haute résolution à jour;



- (iv) les navires doivent être équipés d'un propulseur d'étrave et le propulseur d'étrave doit être opérationnel.
- (b) L'écran du système d'information sur le tirant d'eau doit être situé près du principal poste de direction de la manœuvre du navire, doit être visible et se lire facilement.
 - (i) Les documents de vérification de l'appareil SIT doivent être conservés à bord en tout temps et être disponibles pour une inspection.
 - (ii) La licence du SIT pour l'utilisation du logiciel doit être valide.
 - (i) La version du logiciel du SIT correspond à celle figurant dans la lettre de vérification de l'IACS, ou à une version plus récente.
 - (iv) Une lettre de la compagnie attestant la formation des officiers pour l'utilisation du SIT doit être conservée à bord et être disponible pour une inspection.
 - (v) Lors du transit dans les eaux de la Voie Maritime avec le SIT, un officier formé à l'utilisation du SIT doit être présent sur la passerelle.
- (c) Tout navire non encore approuvé, mais qui souhaite utiliser le SIT dans la Voie maritime doit en aviser le gestionnaire ou la Corporation au moins 96 heures à l'avance pour que des dispositions puissent être prises pour effectuer les tests appropriés en vue de l'approbation de l'utilisation du SIT pour transiter dans la Voie maritime.
- (d) Un navire déjà autorisé à utiliser un SIT pour transiter dans la Voie maritime **et qui a l'intention de l'utiliser** doit envoyer par courriel une liste de vérification du SIT dûment remplie à slsmcmarineservices@seaway.ca **une fois par saison de navigation, au moins** 96 heures avant son premier transit de la saison de navigation. ~~Il est possible de consulter la~~ La liste de vérification **se trouve** à l'adresse <http://www.grandslacs-voiemaritime.com>
- (e) Si, pour une quelconque raison, l'appareil SIT, le SIA ou le propulseur d'étrave devient hors service, ne fonctionne pas correctement ou n'est plus utilisé pendant que le navire transite avec un tirant d'eau supérieur au tirant d'eau maximum permis pendant cette période comme prescrit au paragraphe 29(2), le personnel du navire doit en aviser immédiatement le gestionnaire ou la Corporation.

34. Navires à la remorque

- (1) Un navire non automoteur (y compris, entre autres, un combiné remorqueur remorqué ou remorqueur-navire inactif) ne doit pas faire route dans les eaux de la Voie maritime à moins d'être solidement attaché à un ou plusieurs remorqueurs



adéquats, conformément aux instructions spéciales énoncées par le gestionnaire ou par la Corporation en vertu de l'article 33 et doit être équipé d'une ancre opérationnelle. Voir l'article 49.

- (2) Tout navire remorqué doit être inspecté avant chaque transit à moins qu'il ne possède un certificat d'inspection valide de la Voie maritime. Le propriétaire ou le capitaine doit donner un avis d'arrivée 24 heures à l'avance si une inspection est requise. Pour plus d'information voir le paragraphe 79 2 (d).

~~(2)~~(3) Tout navire remorqué doit disposer d'un équipage suffisant pour transiter dans la Voie maritime

35. Navigation en marche

Tout navire transitant entre le point d'appel 2 et la pointe Tibbetts et entre le point d'appel 15 et le point d'appel 16 doit:

- (a) affecter du personnel au dispositif de propulsion du navire, y compris au poste de contrôle principal du moteur;
- (b) faire actionner le dispositif de propulsion de sorte qu'il réagisse immédiatement sur toute sa plage de fonctionnement;
 - (i) Les navires munis d'un système de limitation de la puissance du moteur (EPL) ou d'un système de limitation de la puissance de l'arbre (ShaPoLi) doivent neutraliser l'EPL ou le ShaPoLi pendant le transit dans la Voie maritime.
 - ~~(i)~~(ii) Pour les navires équipés d'un dispositif permettant de supprimer toute limitation de la propulsion (par exemple, un bouton d'augmentation de la limitation), tous les membres de l'équipe de passerelle, y compris le pilote à bord, doivent connaître cette fonctionnalité et être capables de l'activer sur demande ou en cas de besoin.
- (c) affecter en tout temps à la timonerie du navire soit le capitaine ou un officier de quart breveté et un timonier;
- (d) disposer de membres d'équipage frais et dispos en nombre suffisant pour les opérations d'amarrage et autres fonctions essentielles.

37. Amarrage aux murs d'approche

- (1) Dès son arrivée à une écluse, un navire qui attend l'ordre d'avancer doit s'amarrer au mur d'approche tout près de la limite désignée par le signal d'approche ou de tout navire qui le précède, selon les instructions du contrôleur du trafic ou d'un agent.



- (2) Le port d'un vêtement de flottaison individuel personnel approuvé est obligatoire pour tous les membres de l'équipage qui débarquent sur des bômes d'accostage et manoeuvrent des amarres sur les murs des écluses.
- ~~(2)~~(3) Si le personnel de la Voie maritime doit amarrer un navire à un mur d'approche dans les écluses canadiennes, il doit utiliser des amarres synthétiques.

40. Entrée, sortie ou mise en position dans une écluse

- (1) Les navires doivent avancer dans l'écluse de façon à ce que leur poupe ne dépasse pas le symbole d'arrêt figurant sur l'un des bajoyers et qui se trouve le plus proche des portes fermées, à moins d'avis contraire d'un gestionnaire et la Corporation.
- (2) Lors du largage des amarres dans une écluse, les navires ne doivent pas pouvoir reculer de façon à ce que leur poupe dépasse le symbole d'arrêt figurant sur l'un des bajoyers et qui se trouve le plus proche des portes fermées.
- (3) Tout navire qui entre dans une écluse doit être mis en position et amarré selon les indications du chef éclusier.
- ~~(3)~~(4) Les panneaux du système d'auto-positionnement (SAPN) installés dans les écluses canadiennes ont pour but d'aider les navires à repérer la position de leur poupe dans l'écluse. Le panneau SAPN ne dispense pas le capitaine de sa responsabilité de s'assurer que la poupe du navire ne dépasse pas le symbole d'arrêt figurant sur le bajoyer, comme l'exige l'article 40(1), en utilisant sa propre méthode de positionnement, telle que le repérage visuel par l'équipage du navire.
- ~~(4)~~(5) Il est interdit à un navire d'utiliser un propulseur à proximité d'une porte d'écluse ou d'une unité d'amarrage mains libres (AML).

48. Bassins de virage

Un navire ne doit pas faire demi-tour dans un canal, sauf :

- (a) avec permission du contrôleur du trafic;
- (b) aux endroits indiqués au tableau ci-après.



BASSINS DE VIRAGE	
Canal de la Rive sud :	
a) Bassin de virage n° 1	- en face de Brossard
b) Bassin de virage n° 2	- immédiatement en aval de l'écluse de la Côte Sainte-Catherine
Canal Welland :	
a) Bassin de virage n° 1	- entre l'écluse n° 7 et la tranchée de la porte de garde, pour les navires d'une longueur hors tout d'au plus 180 m
b) Bassin de virage n° 2	- immédiatement au sud de Port Robinson (mille 13)
c) Bassin de virage n° 3	- au nord de l'écluse n° 8, pour les navires d'une longueur hors tout d'au plus 170 140 m
d) Pour les navires d'une longueur hors tout d'au plus 80 m	
(i) à l'extrémité nord du quai n° 1	
(ii) au mur d'approche en amont de l'écluse n° 1	
(iii) au mur d'approche en aval de l'écluse n° 2	
(iv) au quai n° 9	
(v) entre les extrémités sud des quais n°s 18-2 et 18-3	

49. Mouillage ou amarrage à la berge d'un canal

Sauf en cas d'urgence ou avec l'autorisation du contrôleur du trafic, aucun navire ne doit mouiller l'ancre dans un canal ni s'amarrer à la berge d'un canal.

Si l'ancre est jetée, le capitaine du navire doit immédiatement le signaler à la station de la Voie maritime la plus proche.

Toutes les ancres du navire devront être conçues pour qu'il soit possible de les laisser aller rapidement, de les maintenir et de les remonter efficacement.



PARTIE V – CARGAISONS DANGEREUSES

73.1 ~~Permission-Acceptation~~ de travaux à chaud

- (1) Avant que tout travail à chaud (défini comme étant n'importe quel travail utilisant une flamme ou qui peut produire une source d'ignition, coupage, soudage), soit effectué, par n'importe quel navire sur n'importe quel mur d'approche au quai de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL) à Cote St.Catherine ou aux quais dans le canal Welland, une demande écrite doit être envoyée à la CGVMSL, préférablement 24 heures avant l'arrivée du navire au mur d'approche ou aux quais de la CGVMSL. Les travaux à chaud ne commenceront pas avant que ~~la demande de travaux à chaud ait été acceptée et confirmée par le l'approbation soit obtenue d'un~~ centre de contrôle du trafic de la CGVMSL.
- (a) ~~Le centre de contrôle du trafic de la CGVMSL acceptera la demande d'exécution de travaux à chaud l'autorisation est accordée~~ selon les conditions suivantes :
- (i) Copie du « permis de travail à chaud » du navire fourni à la CGVMSL avant le début du soudage;
 - Dans le canal Welland, envoyer à : nrerie@seaway.ca et nrshipinspectors@seaway.ca
 - Dans la section MLO, envoyer à : cdo@seaway.ca et inspecteursvm@seaway.ca
 - (ii) Nom de l'entreprise effectuant le travail à chaud;
 - (iii) Une surveillance incendie efficace est maintenue;
 - (iv) Les opérations de soudage doivent cesser temporairement pendant les rencontres de navires et les éclusages;
 - (v) Les opérations de soudage doivent cesser sous la direction d'un contrôleur de la circulation; et
 - (vi) toutes les étincelles et/ou flammes doivent être contenues sur le navire.

73.2 Exigences particulières pour les navires-citernes qui effectuent un travail à chaud

- (1) Avant d'arriver à un mur d'approche ou un quai de la CGVMSL, tout navire-citerne doit être exempt de gaz ou ses réservoirs doivent avoir été mis sous atmosphère inerte. Le certificat de dégazage doit être envoyé au centre de contrôle du trafic de la CGVMSL qui donnera l'autorisation de débuter le travail à chaud.



PARTIE VI – FIXATION ET PERCEPTION DES DROITS

74. Déclaration de transit

- (1) Un formulaire ebusiness de déclaration de transit dans la Voie maritime (cargaison ~~et passagers~~) doit être complété et soumis au gestionnaire par le représentant d'un navire, pour chaque navire qui a fait l'objet d'un congé préalable sauf un navire qui n'est pas chargé, dans un délai de 14 jours après que le navire soit entré dans la Voie maritime pour tout trajet remontant ou descendant.
- (2) Le formulaire ebusiness de déclaration de transit doit être complété directement sur le site de la Voie maritime à www.grandslacs-voiemaritime.com et soumis au moyen de l'application ebusiness.
- (3) L'utilisation du Système Harmonisé (HS Codes) et du Code de localisation des Nations Unies est obligatoire pour l'identification des cargaisons et des ports respectivement.
- (4) Le poids des marchandises embarquées ou inscrites au manifeste doit être indiqué sur la déclaration ebusiness de transit de la Voie maritime, sauf dans le cas des produits pétroliers pour lesquels il n'y a pas, au point de chargement, de compteurs indiquant le nombre de gallons chargés; dans ce cas, on pourra inscrire sur la déclaration les poids au déchargement.
- (5) Lorsqu'un navire transporte une cargaison à destination ou en provenance d'un port étranger, un exemplaire électronique certifié du manifeste de la cargaison doit être soumis en même temps que la déclaration ebusiness de transit dans la Voie maritime.
- (6) Un certificat de pesage ou autre document semblable délivré au lieu d'un manifeste de la cargaison peut tenir lieu de manifeste.
- (7) Si les renseignements donnés dans la déclaration ebusiness de transit dans la Voie maritime au sujet de la destination du navire, de la cargaison ~~ou des passagers~~ s'avèrent inexacts, le représentant doit envoyer sans tarder au gestionnaire une révision de la déclaration.
- (8) Les déclarations ebusiness de transit dans la Voie maritime doivent servir à l'établissement des droits conformément au Tarif des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent, et les factures des droits seront envoyées au représentant ou à l'agent qu'il aura désigné.
- (9) Dans les cas où une cargaison d'aide gouvernementale est déclarée, un formulaire approprié des douanes canadiennes ou américaines ou une lettre de certification



signée et estampillée par les douanes canadiennes ou américaines doit accompagner la déclaration ebusiness de transit.

PARTIE VII – RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

79. Avis d'arrivée – Navires qui doivent être inspectés

(1) Avis d'arrivée de la Garde côtière américaine (USCG) – tous les navires battant pavillon étranger de 300 tonnes ou plus ayant l'intention de transiter dans la Voie maritime doivent soumettre un formulaire électronique complet d'avis d'arrivée (ENOA) de la Garde côtière Américaine (USCG) avant d'entrer au point d'appel n° 2 (CIP 2) en procédant comme suit:

(a) Si avant d'arriver au point d'appel n° 2, la durée de voyage est de 96 heures ou plus, vous devez soumettre un ENOA **96 heures** avant d'entrer dans la Voie maritime.

(b) Si avant d'arriver au point d'appel n° 2, la durée de votre voyage est inférieure à 96 heures, vous devez soumettre un ENOA avant votre départ, mais au moins **24 heures** avant d'entrer dans la Voie maritime.

(c) S'il y a des changements à l'ENOA vous devez les soumettre aussitôt que possible, mais au moins 12 heures avant d'entrer dans la Voie maritime.

(d) L'avis d'entrée doit être transmis électroniquement selon les procédures du Centre National des Mouvements de Navires de la Garde Côtière Américaine (NVMC) (<http://www.nvmc.uscg.gov>).

(e) Afin de remplir l'ENOA correctement, donnez les renseignements suivants :

- “CIP 2” comme Port d'arrivée,
- “Foreign to Saint Lawrence Seaway” comme Type de voyage, et
- Saint Lawrence Seaway Transit” comme État d'arrivée, ville et installation de réception.

(2) Programme d'inspection des navires **étrangers** :

(a) **Les navires étrangers sont soumis à une inspections de navires améliorées (inspections physiques de navire) ~~seront effectuées~~ une fois toutes les deux saisons de navigation. ~~par des inspecteurs de navires de la Voie maritime les~~ Les agents doivent fournir par courriel aux inspecteurs de navires de la Voie maritime (un préavis initial d'inspection 120 heures (5 jours) avant l'arrivée du navire au point d'appel no. 2. Un préavis supplémentaire de 24 heures est également requis pour toutes les inspections améliorées (inspections physiques) avant l'arrivée du navire au point d'appel no.2. aux inspecteurs de**



navires de la Voie maritime (par courriel : inspecteursvm@seaway.ca et à vtc@dot.gov).

- (b) Les navires étrangers peuvent être autorisés à effectuer une auto-inspection pendant la saison intermédiaire, sous réserve de performances satisfaisante. À ce titre, ils doivent remplir et soumettre le « Rapport d'inspection des navires de la Voie maritime » par voie électronique à inspecteursvm@seaway.ca et à vtc@dot.gov 120 heures avant de transiter par la Voie maritime.;
- (c) L'inspection de navire améliorée ou l'auto-inspection est requise lors du premier transit de la saison de navigation.
- (3) ~~Auto-Inspection des navires domestiques:~~ Les navires domestiques approuvés pour le programme d'auto-inspection par la Voie maritime, et qui possèdent un certificat ISM et qui ont un système de gestion de la qualité doivent soumettre un "Rapport d'inspection des navires de la Voie maritime » ~~d'Auto-Inspection~~" toutes les deux saisons et, au pas plus tard, 30 jours après la mise en service. Le « rapport d'inspection des navires de la Voie maritime » doit être soumis par voie électronique à nrshipinspectors@seaway.ca
 - (a) Navires domestiques qui ne participent pas au programme d'auto inspection sont assujettis à l'inspection par la Voie maritime toutes les deux saisons de navigation.
- (4) Les combinés remorqueur/barge qui ne sont pas sur la liste des remorquages approuvés par la Voie maritime: sont assujettis à l'inspection par la Voie maritime à tous les transits, à moins d'être en possession d'un rapport approuvé pour un transit aller-retour.
- (5) Un grand voilier, navire de passagers ou un navire de conception inhabituelle est assujetti à une inspection améliorée annuelle.
- (6) L'inspection de navire améliorée (inspection physique) ou l'auto-inspection est requise lors du premier transit de la saison de navigation.

INFORMATION SUR LE TRANSIT DES NAVIRES ET LEUR ÉQUIPEMENT

16. Procédure sans amarrage (écluse n° 8 du canal Welland ~~et Iroquois MLO~~)

Lorsque le niveau d'eau le permettra, une procédure sans amarrage devrait être appliquée à l'écluse n° 8 du canal Welland ~~et à l'écluse d'Iroquois de la section Montréal-lac Ontario~~.

Cette procédure permet à un navire de franchir l'écluse sans s'y amarrer et de continuer d'avancer par ses propres moyens à une vitesse compatible avec la sécurité.

Le navire doit avoir du personnel aux postes d'amarrage avec les amarres prêtes à être utilisées rapidement au besoin ~~à l'écluse d'Iroquois~~.

AMARRAGE DE NAVIRES - ÉCLUSES CANADIENNES

3. Points d'amarrage

Les points d'amarrage dans les écluses canadiennes de la Voie maritime ont été normalisés dans la mesure du possible.

Le tableau suivant indique la position ciblée d'un navire dans l'écluse, en fonction de la longueur de celui-ci.

Longueur du navire		Position d'amarrage (la proue à la borne indicatrice sur le bajoyer)
211.00 m - 222.5 m	(692' - 730')	borne du "stop"
202.00 m - 210.99 m	(663' - 692')	borne de 5 m
185.00 m - 201.99 m	(607' - 663')	borne de 10 m
145.00 m - 184.99 m	(476' - 607')	borne de 25 m
105.00 m - 144.99 m	(344' - 476')	borne de 50 m
moins que 105.00 m	(moins que 344')	borne de 75 m

Les positions d'amarrage pour l'éclusage de navires remontants et descendants sont identiques.

Exceptions:

Le tableau ci-dessus ne s'applique pas aux cas suivants :

- (1) Écluse n° 8 du canal Welland

- (2) où la position finale d'amarrage a été ajustée pour accommoder la sécurisation des ventouses d'amarrage mains libres (AML)
- (3) Tout éclusage en flèche
- (4) Les navires avec une longueur plus grande que 225.5 m (730')
- ~~(3)~~(5) **Ou les navires sont permis de flotter librement dans l'écluse.**

Dans ces cas, l'amarrage se fera selon les instructions de l'opérateur d'écluse.

Lorsque les écluses canadiennes en sont équipées, un système d'autopositionnement des navires (SAPN) indique à un navire qualifié la distance qu'il lui reste à parcourir avant d'atteindre sa position finale d'amarrage (PFA) désignée. Le SAPN affiche 0 lorsque la proue du navire est à sa PFA désignée, quel que soit l'endroit où il se trouve dans l'écluse.