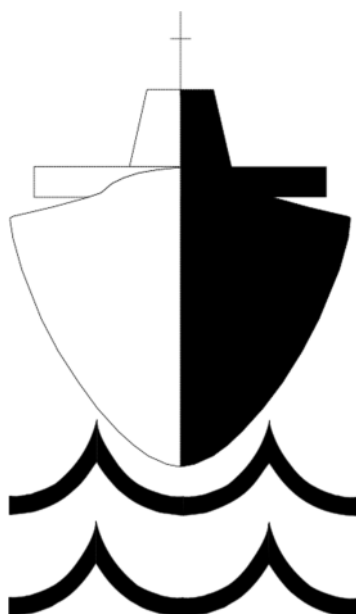


LE MANUEL DE LA VOIE MARITIME



Publication de la

CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

ÉDITION 2026

[www.grandslacs - voiemaritime.com](http://www.grandslacs-voiemaritime.com)

TENEZ VOTRE MANUEL À JOUR ...

Des modifications au Manuel de la Voie maritime sont publiées de temps à autre.

Les abonnés au service gratuit d'avis de modification reçoivent par courriel un lien à un fichier PDF dans notre site Web contenant le contenu modifié.

PRIÈRE DE VOUS INSCRIRE SUR LE SITE WEB

<https://grandslacs-voiemaritime.com/fr/nouvelles-information/sabonner-aux-nouvelles-diffusees/>

Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario) Canada K6J 3P7

Téléphone: (613) 932-5170
Courrier électronique: <publications@seaway.ca>

(Cette publication est aussi disponible en anglais.)
(This publication is also available in English.)

AVANT-PROPOS

Le Manuel de la Voie maritime renferme les **Pratiques et Procédures de la Voie maritime**, dispositions communes prévues par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent en vertu de l'article 99 de la *Loi maritime du Canada*, ainsi que les **Seaway Regulations** prévues par la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation en vertu de la *Saint Lawrence Seaway Act* du 13 mai 1954, avec ses modifications. Il contient également le Tarif des péages de la Voie maritime du Saint-Laurent, le Tarif des droits à payer sur les marchandises ou cargaisons débarquées, expédiées, transbordées ou emmagasinées ainsi que d'autres renseignements pertinents à l'utilisation de la Voie maritime.

Dans la mesure où elles y sont applicables, ces dispositions peuvent être citées sous le titre « **Seaway Regulations** » aux États-Unis et « **Pratiques et Procédures sur la voie maritime** » au Canada.

Outre les **Pratiques et Procédures sur la voie maritime**, la *Loi maritime du Canada* et la *Loi sur la marine marchande du Canada (2001)* et leurs règlements ainsi que les lois et règlements des États-Unis sur la marine, la navigation et les transports s'appliquent aux navires dans la Voie maritime.

Le système de numérotation des **Pratiques et Procédures sur la voie maritime** est différent de celui des **Seaway Regulations** (États-Unis). Certains termes de la version anglaise du Manuel de la Voie maritime sont différents de ceux figurant dans les **Seaway Regulations** (États-Unis) :

« **ship** » (navire) figure dans les **Pratiques et Procédures sur la voie maritime** et est défini dans la *Loi maritime du Canada* alors que « vessel » figure dans les **Seaway Regulations** (États-Unis).

« **ship traffic controller** » (contrôleur du trafic maritime) figure dans les **Pratiques et Procédures sur la voie maritime** alors que « vessel traffic controller » figure dans les **Seaway Regulations** (États-Unis).

« **schedule of tolls** » (tarif des droits) figure dans les **Pratiques et Procédures sur la voie maritime** alors que « tariff of tolls » figure dans les **Seaway Regulations** (États-Unis);

« **fees** » (droits) figure dans les **Pratiques et Procédures sur la voie maritime** alors que « toll », « tolls » et « Tolls and charges » figure dans les **Seaway Regulations** (États-Unis).

Les différences dans les termes et la numérotation n'ont pas de portée sur l'application des **Pratiques et Procédures sur la voie maritime**.

PRATIQUES ET PROCÉDURES COMMUNES POUR LES NAVIRES TRANSITANT DANS LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT – TABLE DES MATIÈRES

PRATIQUES ET PROCÉDURES COMMUNES POUR LES NAVIRES TRANSITANT.....	4
DANS LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	4
1. Titre abrégé.....	4
2. Interprétation.....	4
PARTIE I – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES	6
3. Dimensions maximales des navires.....	6
4. Longueur et poids minimaux.....	6
5. Équipement requis	6
6. Marques	6
7. Défenses.....	7
8. Bômes de débarquement.....	7
9. Radiotéléphonie	8
10. Amarres	8
11. Chaumards	9
12. Prescriptions minimales – amarres et chaumards	10
13. Lignes d’attrape.....	12
14. Ancres, bouées d’ancre	12
15. Ancres de croupiat	12
16. Indicateurs de marche de l’hélice	12
17. Indicateurs de pas et alarmes	13
18. Feux de gouverne	13
19. Système d’évacuation et de déversement des eaux usées.....	13
20. Système d’identification automatique.....	14
21. Exigences relatives aux eaux de la Voie maritime du Saint-Laurent situées aux États-Unis	15
PARTIE II – CONGÉ PRÉALABLE ET GARANTIE DU PAIEMENT DES DROITS.....	16
22. Congé préalable des navires.....	16
23. Assurance-responsabilité	16
24. Demande de congé préalable	16
25. Approbation du congé préalable.....	17
26. Garantie du paiement des droits.....	17
PARTIE III – NAVIGATION DANS LA VOIE MARITIME.....	19
27. Conformité aux instructions.....	19
28. Vitesse maximale.....	19
29. Tirant d’eau maximal.....	19
30. Lest et assiette.....	21
31. Rencontres et dépassements	22
32. Mâts de charge – Pontée	23
33. Instructions spéciales	23
34. Navires à la remorque	23
35. Navigation en marche	23
36. Ordre d’éclusage	24
37. Amarrage aux murs d’approche.....	24
38. Limite d’approche d’une écluse	24
39. Préparation des amarres en vue de l’éclusage	24
39.1 Levée des défenses	25
40. Entrée, sortie ou mise en position dans une écluse.....	25
41. Éclusage en tandem	25

42.	Lancement des lignes d'attrape	25
43.	Tableau d'amarrage	26
44.	Amarrage dans les écluses	27
45.	Manoeuvre d'urgence	27
46.	Surveillance des amarres.....	27
47.	Sortie de l'écluse	28
48.	Bassins de virage	28
49.	Mouillage ou amarrage à la berge d'un canal.....	28
50.	Aires de mouillage.....	29
51.	Notification de l'arrivée d'un navire près d'un pont.....	29
52.	Limite d'approche d'un pont.....	29
53.	Entrave à la navigation	29
54.	Aides à la navigation.....	29
55.	Projecteurs	30
56.	Dommages ou dégradation causés à la propriété de la Voie maritime	30
57.	Débarquement ou embarquement	30
58.	Ordre d'éclusage des embarcations de plaisance	30
59.	Pollution	31
PARTIE IV – RADIOCOMMUNICATIONS		32
60.	Veille d'écoute et avis d'arrivée	32
61.	Fréquences assignées.....	32
62.	Stations de la Voie maritime	33
63.	Procédures radio	33
64.	Appel	34
65.	Communications – Ports, bassins et mouillages	35
PARTIE V – CARGAISONS DANGEREUSES		36
66.	Lois applicables.....	36
67.	Navires porteurs d'explosifs.....	36
68.	Lettre d'autorisation de transport d'explosifs	36
69.	Navires à cargaison dangereuse.....	37
70.	Défenses – Navires porteurs d'explosifs et navires à cargaison dangereuse.....	38
71.	Signaux – Navires porteurs d'explosifs et navires à cargaison dangereuse	38
72.	Communication des renseignements –Navires porteurs d'explosifs et navires à cargaison dangereuse	38
73.	Nettoyage des citernes – Navires à cargaison dangereuse	39
73.1	Acceptation de travaux à chaud.....	40
73.2	Exigences particulières pour les navires-citernes qui effectuent un travail à chaud	40
PARTIE VI – FIXATION ET PERCEPTION DES DROITS		41
74.	Déclaration de transit.....	41
75.	Paiement des droits.....	42
76.	Cargaisons en transit	42
77.	(Réservé)	42
PARTIE VII – RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS		43
78.	Renseignements requis	43
79.	Avis d'arrivée – Navires qui doivent être inspectés	43
80.	Déclaration de cargaison dangereuse	44
81.	Rapports d'accidents ou d'événements dangereux	45
82.	Déclaration de la hauteur du mât	45
83.	Notification du mouillage, de l'amarrage à quai, etc.	45
84.	Rapport de problèmes techniques ou d'autres dangers par les navires transitant dans la Voie maritime	45
85.	Rapport de problèmes techniques ou d'autres dangers par les navires ayant l'intention de	

transiter dans la Voie maritime	46
PARTIE VIII - DÉTENTION ET VENTE DANS LES EAUX DES ÉTATS-UNIS.....	47
86. Garantie pour dommages ou blessures	47
87. Détention pour arrérages des droits ou infractions.....	47
88. Pouvoir de vente pour arrérages de droits	48
PARTIE IX – GÉNÉRALITÉS.....	49
89. Refus de transiter	49
90. Inspection à bord.....	49
91. Déplacement des obstacles.....	50
92. Hivernage et séjour	50
93. Accès à la propriété de la Voie maritime	50
94. Exemplaires de documents	50
95. Conformité aux Pratiques et procédures	51
PARTIE X - PROCÉDURES DE FERMETURE DE LA NAVIGATION	52
96. Dans la présente partie :	52
97. Procédures de fermeture et navigation dans les glaces	52
ANNEXE I - NAVIRES TRANSITANT DANS LES EAUX DES ÉTATS-UNIS	54
<i>AVERTISSEMENT</i>	<i>55</i>
ANNEXE II – TABLEAU DES VITESSES¹	56
ANNEXE III – TABLEAU RELATIF AUX APPELS	57
APPENDICE 1 - DIMENSIONS DES NAVIRES	64

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)

1. Titre abrégé

Les présentes Pratiques et procédures peuvent être citées sous le titre : **Pratiques et procédures de la Voie maritime**.

2. Interprétation

Dans les présentes Pratiques et procédures :

« **amarrage mains libres** » (AML) est un système qui utilise des ventouses montées sur des rails verticaux à l'intérieur de la paroi de la chambre d'écluse pour sécuriser un navire pendant le processus d'éclusage.

L'application « **e-business** » est disponible sur le site Internet de la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent; elle donne des informations en ligne pour remplir des formulaires de demande et soumettre des données sur les transits.

« **congé préalable** » signifie l'autorisation de transiter que le gestionnaire ou la Corporation donne à un navire; (*preclearance*)

« **contrôleur du trafic maritime** » désigne l'agent qui contrôle le trafic maritime à partir d'une station de la Voie maritime; (*ship traffic controller*)

« **Corporation** » désigne la Grands Lacs St Lawrence Seaway Development Corporation; (*Corporation*)

« **droits** » désigne les droits définis dans la *Loi maritime du Canada* et les droits pertinents appliqués aux États-Unis; (*fees*)

« **éclusage** » signifie le franchissement d'une écluse ou des eaux comprises entre les murs d'approche à l'une ou l'autre extrémité d'un sas d'écluse; (*passing through*)

« **embarcation de plaisance** » désigne un bateau, quel qu'en soit le mode de propulsion, qui est utilisé exclusivement à des fins d'agrément et qui ne transporte pas de passagers ayant payé un prix de passage; (*pleasure craft*)

« **agent** » désigne une personne employée par le gestionnaire ou la Corporation pour diriger une phase quelconque de l'exploitation ou de l'utilisation de la Voie maritime; (*officer*)

« **gestionnaire** » désigne la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent; (*Manager*)

« **Loi** » au Canada signifie la *Loi maritime du Canada*; aux États-Unis signifie la *Saint Lawrence Seaway Act*; (*Act*)

« **navire** » désigne tout genre de bâtiment, bateau ou embarcation conçus, utilisé ou utilisable, exclusivement ou non, pour la navigation maritime, autopropulsé ou non et indépendamment du mode de propulsion; la présente définition vise également les hydravions et les estacades de billes ou de bois de construction; (*ship*)

« **navire-citerne** » désigne un navire construit spécialement pour le transport en vrac de produits pétroliers liquides, de produits chimiques liquides, d'huiles comestibles et de gaz liquéfié dans des réservoirs qui font partie intégrante du navire et représentent sa capacité totale de chargement; (*tanker*)

« **point d'éclair** » désigne la plus basse température d'un liquide inflammable, déterminée selon la méthode dite à creuset fermé, à laquelle sa vapeur forme avec l'air un mélange inflammable; (*flashpoint*)

« **remorqué** » signifie poussé ou tiré sur l'eau; (*towed*)

« **représentant** » désigne le propriétaire ou l'affréteur d'un navire, ou un agent de l'un ou l'autre, et comprend toute personne qui, dans une demande de congé préalable à l'égard d'un navire, assume la responsabilité du paiement des droits exigibles pour le navire; (*representative*)

« **saison de navigation** » désigne la période annuelle que déterminent le gestionnaire et la Corporation pour la navigation sur la Voie maritime, compte tenu des conditions météorologiques et de l'état des glaces ou des exigences du trafic maritime; (*navigation season*)

« **station de la Voie maritime** » désigne une station radio exploitée par le gestionnaire ou la Corporation; (*Seaway station*) (Voir l'article 62 – Stations de la Voie maritime)

« **transiter** » signifie utiliser la Voie maritime sur toute sa longueur ou sur une partie, en remontant ou en descendant; (*transit*)

« **voie maritime** » désigne la voie en eau profonde qui relie le port de Montréal au lac Érié et comprend l'ensemble des écluses, canaux et eaux adjacents qui font partie de la voie en eau profonde et tous les autres canaux et ouvrages, où qu'ils soient situés, dont la gestion, l'administration et la surveillance ont été confiées au gestionnaire ou à la Corporation. (*Seaway*)

PARTIE I – CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES

3. Dimensions maximales des navires

- (1) Sous réserve du paragraphe (5) du présent article, il est interdit de transiter à tout navire dont la longueur hors tout dépasse 222,5 m ou dont la largeur au fort dépasse 23,2 m.
- (2) Il est interdit de transiter à tout navire dont une partie ou toute chose qui se trouve à son bord est à plus de 35,5 m au-dessus du niveau de l'eau.
- (3) Il est interdit à un navire de transiter si une partie de ses passerelles ou toute chose qui se trouve à son bord fait saillie sur sa coque.
- (4) La coque ou la superstructure d'un navire se trouvant le long d'un bajoyer ne doit pas dépasser les limites de ce bajoyer, comme le démontre l'appendice 1.
- (5) Un navire dont la largeur dépasse 23,2 m mais ne dépasse pas 23,8 m et dont les dimensions ne dépassent pas les limites du schéma de l'appendice 1 ou dont la longueur hors tout excède 222,5 m mais ne dépasse pas 225,5 m. peut, sur demande faite au gestionnaire ou à la Corporation, être autorisé à transiter après un examen des dessins du navire et, s'il est autorisé, transite selon les instructions du gestionnaire et de la Corporation.
- (6) Les navires d'une largeur supérieure à 23,20 m peuvent être assujettis à des restrictions au transit et à des délais pendant les périodes de gel.

4. Longueur et poids minimaux

Il est interdit à tout navire dont la longueur hors tout est inférieure à 6 m ou dont le poids est inférieur à 900 kg de transiter dans les écluses de la Voie maritime.

5. Équipement requis

Il est interdit à tout navire de transiter à moins :

- (a) d'être propulsé par une force motrice qu'un agent aura jugée adéquate;
- (b) d'être marqué et équipé selon les prescriptions des articles 6 à 21.

6. Marques

- (1) Les navires dont la longueur hors tout dépasse 20 m doivent porter des marques exactes et bien visibles et être munis d'une échelle de tirant d'eau sur chacun des côtés, à l'avant et à l'arrière.
- (2) En plus des marques exigées au paragraphe (1) du présent article, les navires dont la longueur hors tout dépasse 110 m doivent porter, au milieu des deux côtés, des marques de tirant d'eau.
- (3) Les navires dont le bulbe d'étrave dépasse l'étrave doivent porter au-dessus de la marque de la ligne de charge d'été un symbole d'étrave à bulbe ainsi que le

symbole « + » suivi d'un nombre indiquant la longueur totale en mètres par laquelle le bulbe d'étrave dépasse l'étrave.

7. Défenses

- (1) Lorsqu'une partie de la structure d'un navire fait saillie et risque d'endommager les installations de la Voie maritime, le navire doit être muni seulement de défenses permanentes horizontales :
 - (a) qui sont fabriquée d'acier, qui est d'une épaisseur n'excédant pas 15 cm, qui sont fixés le long de la coque à la hauteur du pont principal et dont les extrémités sont bien effilées;
 - (b) sur demande spéciale, des défenses mobiles, sauf pour les filins en haussière, peuvent être autorisées pour un transit unique si elles sont à la fois :
 - (i) faites d'une matière flottante,
 - (ii) solidement fixées au navire et retenues en position horizontale par des câbles d'acier ou des cordes en fibre de manière à pouvoir être levées ou baissées sans endommager les installations de la Voie maritime.
- (2) Des pneus ne doivent pas servir de défenses.
- (3) Sur demande spéciale, des navires d'une conception inhabituelle peuvent être autorisés à utiliser des défenses permanentes d'une épaisseur maximale de 30 cm.

Voir à ce sujet le document : Information sur le transit des navires et leur équipement, Section 23 et 27.

8. Bômes de débarquement

- (1) Les navires dont la longueur hors tout dépasse 50 m et dont le franc-bord est égal ou supérieur à 2 mètres peuvent être munis de bômes de débarquement ou doivent prendre leurs propres dispositions pour s'amarrer au murs d'approche.

Voir à ce sujet le document : Information sur le transit des navires et leur équipement, Section 20.

- (2) Pour les navires équipés de bômes de débarquement :
 - (a) Les navires doivent être munis, sur chaque côté, d'une bôme de débarquement convenable;
 - (b) Les bômes de débarquement doivent être conformes aux réglementations applicables;
 - (c) Les membres de l'équipage du navire doivent être formés adéquatement à l'utilisation des bômes de débarquement aux fins de débarquement de l'équipage sur la rive.

- (d) Les navires doivent avoir à bord, pour inspection, les documents suivants :
- (i) Une copie du certificat d'essai pour chacune des bômes de débarquement, émis soit d'une société de classification ou par une tierce partie et daté de moins de cinq ans
 - (ii) Documents attestant la formation appropriée;
 - (iii) La documentation des épreuves et les registres de l'entretien de l'équipement des bômes de débarquement.
- (3) Aux écluses américaines, les navires non équipés ou n'utilisant pas de bômes de débarquement peuvent être amarrés aux murs d'approche en fonction de la disponibilité du personnel de l'écluse.
- (4) Aux écluses canadiennes, les navires non équipés ou n'utilisant pas de bômes de débarquement peuvent être retardés et/ou mis à l'ancre jusqu'à ce que le schéma de circulation permette leur transit.

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 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) Veuillez 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 maritime la plus proche et corrigées dès que possible.

Pour plus de détails sur la section 9. (2) (b) référez aux sections 60 64.

10. Amarres

- (1) Les amarres doivent être :
- (a) uniformes sur toute leur longueur;

- (b) d'un diamètre maximum de 28 mm pour les câbles d'acier et de 64 mm pour les amarres synthétiques approuvées;
 - (c) munies d'un œil épissé à la main ou d'un œil épissé mécaniquement de type flamand d'au moins 2,4 m de longueur pour les amarres en aciers et un œil épissé à la main d'au moins 1.8 mètre pour les amarres synthétiques approuvées;
 - (d) assez solides pour retenir le navire;
 - (e) disposées de façon à pouvoir être passées, au besoin, sur l'un ou l'autre bord du navire;
 - (f) homologuées, un certificat d'homologation de chaque amarre devant être présent à bord pour inspection ayant les informations sur la charge de rupture, matériel, élongation et le diamètre.
- (2) Sauf autorisation expresse d'un agent, les navires plus grands que 200 mètres devront seulement utiliser des amarres métalliques qui ont une résistance à la rupture satisfaisant aux normes minimales prescrites dans le tableau du présent article pour attacher le navire dans des sas d'écluse.
- (3) Nonobstant ce qui précède, les amarres en nylon ne sont pas autorisées.
- (4) Les amarres synthétiques tenues à la main, si elles sont permises par le gestionnaire ou par la Corporation, devront respecter les critères énoncés à la section (1) et devront avoir une longueur d'au moins 65 mètres.

TABLEAU		
LONGUEUR HORS TOUT DU NAVIRE	LONGUEUR DE L'AMARRE	RÉSISTANCE À LA RUPTURE
40 m ou plus sans excéder 60 m	110 m	10 tm
Plus de 60 m sans excéder 90 m	110 m	15 tm
Plus de 90 m sans excéder 120 m	110 m	20 tm
Plus de 120 m sans excéder 180 m	110 m	28 tm
Plus de 180 m sans excéder 200 m	110 m	31 tm
Plus de 200 m sans excéder 225,5 m	110 m	35 tm
L'élongation des amarres synthétiques ne devra pas être supérieure à 20%		

11. Chaumards

- (1) Les amarres permises doivent :
- (a) être dirigées vers le flanc du navire par un type de chaumard à rouleaux ou fermé acceptable au gestionnaire et à la Corporation;

- (b) ne pas passer par plus de trois rouleaux intérieurs fixes dotés de supports empêchant que les amarres puissent en glisser lorsqu'on leur donne du mou et munis de réas mobiles ou de rouleaux;
 - (c) Les chaumards à rouleaux ou fermés doivent être protégés par des défenses métalliques de façon à empêcher les amarres de se coincer entre le navire et un mur d'écluse si elles sont montées à ras la coque.
 - (d) Lorsque des amarres synthétiques passent par des chaumards à rouleaux ou des chaumards fermés, acceptables pour le gestionnaire et pour la Voie maritime, toutes les arêtes coupantes/tranchantes des chaumards fermés, des chaumards à rouleaux ou de la balustrade devraient être arrondies afin d'empêcher les amarres de frotter et de se couper.
- (2) Les amarres métalliques doivent être utilisées seulement avec des chaumards à rouleaux approuvés.

12. Prescriptions minimales – amarres et chaumards

- (1) Sauf indication contraire donnée par un agent, les prescriptions minimales concernant les amarres qui doivent être disponibles de chaque côté du navire pour l'amarrage, les treuils et l'emplacement des chaumards sur les navires sont les suivantes :
- (a) les navires dont la longueur hors tout est de 100 m ou moins doivent avoir au moins trois amarres – câbles d'amarrage d'acier ou haussières synthétiques, dont deux devant être manœuvrées mécaniquement de façon indépendante et une pouvant être tenue à la main si l'amarre est synthétique :
 - (i) une amarre doit appeler vers l'avant à partir de la partie la plus en arrière du gaillard avant et une amarre doit appeler vers l'arrière à partir de la hanche et être manœuvrée mécaniquement de façon indépendante par des treuils, cabestans ou guindeaux et passer par des chaumards fermés acceptables au gestionnaire et à la Corporation,
 - (ii) une haussière synthétique peut être tenue à la main, toutefois si des câbles d'acier sont utilisés ils doivent être manœuvrés mécaniquement. L'amarre doit appeler vers l'arrière du coin du gaillard avant en passant par des bollards et en sortant par un chaumard fermé, dans le cas d'amarres synthétiques, ou doit appeler d'un tambour de treuil vers un chaumard à rouleaux dans le cas d'un câble d'acier.
 - (b) les navires dont la longueur hors tout dépasse 100 m et est inférieure à 150 m doivent avoir trois amarres – câbles d'amarrage d'acier ou haussières synthétiques, devant être manœuvrés mécaniquement de façon indépendante au moyen de treuils, de cabestans ou de guindeaux. Les amarres doivent passer par un type de chaumard fermé acceptable au gestionnaire et à la Corporation :
 - (i) l'une doit appeler vers l'avant et l'une doit appeler vers l'arrière à partir de la partie la plus en arrière du gaillard avant, et la troisième doit appeler vers l'arrière à partir de la hanche.

- (c) les navires dont la longueur hors tout dépasse 150 m sans excéder 200 m doivent avoir quatre amarres – câbles d'amarrage d'acier ou haussières synthétiques – doivent être manœuvrées mécaniquement de façon indépendante au moyen de treuils dont la puissance est adéquate :
- (i) l'une doit appeler vers l'avant et l'une doit appeler vers l'arrière à partir de la partie la plus arrière du gaillard avant,
 - (ii) l'une doit appeler vers l'avant et l'une doit appeler vers l'arrière à partir de la hanche,
 - (iii) toutes doivent passer par un type de chaumard fermé ou par un type de chaumard acceptable au gestionnaire et à la Corporation;
- (d) les navires dont la longueur hors tout dépasse 200 m doivent avoir quatre amarres – câbles d'amarrage d'acier – devant être manœuvrées mécaniquement de façon indépendante au moyen de treuils dont la puissance est adéquate :
- (i) l'une doit appeler vers l'avant et l'une doit appeler vers l'arrière à partir de la partie la plus arrière du gaillard avant,
 - (ii) l'une doit appeler vers l'avant et l'une doit appeler vers l'arrière à partir de la hanche,
 - (iii) toutes doivent passer par un type de chaumard acceptable au gestionnaire et à la Corporation;
- (e) tous les navires doivent être munis d'au moins deux amarres de rechange disponibles et prêtes pour usage immédiat.
- (2) À moins d'une permission par un gestionnaire de la Corporation le tableau suivant indique la position des chaumards à rouleaux ou fermés pour les navires de 100 mètres et plus en longueur hors tout :

TABLEAU		
LONGUEUR HORS TOUT DU NAVIRE	POUR LES AMARRES N^{OS} 1 ET 2	POUR LES AMARRES N^{OS} 3 ET 4
100 m ou plus sans excéder 180 m	Devront être installé à un endroit le long de la coque ou la largeur du navire est au moins 90 % de la largeur total du navire.	Devront être installé à un endroit le long de la coque ou la largeur du navire est au moins 90 % de la largeur total du navire.
Plus de 180 m sans excéder 225,5 m	Entre 20 m et 50 m de l'avant	Entre 20 m et 50 m de l'arrière

13. Lignes d'attrape

Les lignes d'attrape doivent :

- (a) être en une matière acceptable au gestionnaire et à la Corporation;
- (b) avoir un diamètre d'au moins 12 mm et d'au plus 18 mm, une longueur minimale de 30 m et une épaisseur uniforme.;
- (c) ne pas être lestées ou porter des nœuds.

Voir à ce sujet l'Annexe 4 – Information sur le transit des navires et leur équipement

14. Ancres, bouées d'ancre

- (1) Avant que les navires entrent dans la Voie maritime, les ancres de tous les navires doivent être parées au largage et les bouées d'ancre prêtes à être déployées (maillon de sécurité pour tenir le filin à bouée à bord) avec les filins à bouée solidement attachées à chaque ancre.
- (2) Tous les navires devront déployer une bouée d'ancre quand une ancre sera utilisée dans les eaux de la Voie maritime (à l'exception des ancrages désignés par la Voie maritime).
- (3) Tous les navires devront être équipés avec une ou des ancre(s) opérationnelles(s) parées pour être immédiatement larguées, retenues et récupérées. Tous les navires sont responsables de la localisation et de la récupération de toute ancre qu'ils déploient et doivent le faire en temps opportun sans engendrer des délais aux autres transits de navire.

Voir à ce sujet le document : Information sur le transit des navires et leur équipement, section 19.

15. Ancres de croupiat

Tout navire dont la longueur hors tout est supérieure à 125 m et dont la quille a été posée après le 1^{er} janvier 1975 doit être muni d'une ancre de croupiat.

Chaque unité composite remorqueur-chaland intégré ou articulé et chaque ensemble pousseur-chaland faisant plus de 125 m de longueur hors tout et dont la construction date d'après le 1^{er} janvier 2003 sera dotée d'une ancre de croupiat.

Voir à ce sujet le document : Information sur le transit des navires et leur équipement, section 17.

16. Indicateurs de marche de l'hélice

Tout navire dont la jauge brute au registre est de 1 600 tonnes ou toute unité composite remorqueur-chaland ou ensemble remorqueur-chaland articulé dont la jauge brute combinée est de 1 600 tonnes ou plus doit être muni :

- (a) d'indicateurs de sens de rotation des hélices et de compte-tours d'arbre, situés dans la timonerie et dans le compartiment des machines;
- (b) d'indicateurs visuels et sonores de marche contraire des hélices, ayant un délai n'excédant pas 8 secondes, situés dans la timonerie et dans la chambre des machines, à moins que le navire ne soit muni d'un dispositif empêchant le fonctionnement des moteurs contrairement aux ordres reçus du télégraphe de passerelle.

17. Indicateurs de pas et alarmes

Tout navire dont la jauge brute au registre est de 1 600 tonneaux ou toute unité composite remorqueur-chaland ou ensemble remorqueur-chaland articulé dont la jauge brute combinée est de 1 600 tonneaux ou plus et qui est muni d'une hélice à pas variable doit être doté :

- (a) d'un indicateur de pas dans la timonerie et dans le compartiment des machines;
- (b) alarmes de pas visuelles et sonores, ayant un délai n'excédant pas 8 secondes, dans la timonerie et dans le compartiment des machines pour indiquer tout pas dans le mauvais sens.

18. Feux de gouverne

Tout navire doit être muni :

- (a) soit d'un feu de gouverne situé sur la ligne du centre à l'étrave du navire ou près de celle-ci et qui est clairement visible à partir du gouvernail;
- (b) soit de deux feux de gouverne qui sont situés à égale distance de part et d'autre de la ligne du centre sur la partie avant du navire et qui sont clairement visibles à partir de la passerelle le long d'une ligne parallèle à la quille.

19. Système d'évacuation et de déversement des eaux usées

- (1) Tout navire non muni de récipients destinés à recevoir les eaux usées doit être doté d'un système de traitement des eaux usées qui assure le respect du Règlement sur la pollution des navires et les produits chimiques dangereux (Canada) et des lois des États-Unis intitulées Clean Water Act et Rivers and Harbors Act of 1899 et les modifications qui y ont été apportées.
- (2) Les déchets à bord d'un navire doivent :
 - (a) soit être détruits dans un incinérateur ou un autre appareil;
 - (b) soit être gardés à bord dans des récipients couverts et étanches jusqu'à ce qu'il soit possible de s'en débarrasser conformément au Règlementation sur la pollution des navires et les produits chimiques dangereux (Canada) et des lois des États-Unis intitulées Clean Water Act et River and Harbor Act et les modifications qui y ont été apportées.

- (3) Il est interdit de vidanger ou de déverser des substances sur un bajoyer ou un mur d'amarrage par quelque moyen que ce soit, y compris des tuyaux de déversement.
- (4) L'incinération d'ordures à bord des navires est interdite entre le point d'appel 2 et Cap Vincent ainsi qu'entre les points d'appel 15 et 16.

20. Système d'identification automatique

- (1) Chacun des navires suivants doit utiliser un transpondeur de système d'identification automatique (SIA) pour transiter dans la Voie maritime :
 - (a) Tout navire commercial qui est tenu d'obtenir un congé préalable en vertu de l'article 22 et dont la jauge brute est de 300 tonneaux ou plus, dont la longueur hors tout dépasse 20 m ou qui transporte plus de 50 passagers ayant payé un prix de passage;
 - (b) tout dragueur, usine flottante ou remorqueur dont la longueur dépasse 8 m, sauf dans le cas d'unités multiples (remorqueur et unités remorquées) où seule la première unité est visée.
- (2) Tout navire visé par le paragraphe (1) du présent article doit respecter les exigences suivantes pour transiter dans la Voie maritime :
 - (a) la résolution de l'Organisation maritime internationale (OMI) MSC.74(69), annexe 3, Recommandation relative aux normes de rendement en matière de système universel automatisé d'identification à bord des navires (SIA), telle que modifiée;
 - (b) la recommandation RM.1371-5: 2014 de l'Union internationale des télécommunications, caractéristiques techniques d'un système universel d'identification automatique de bord utilisant l'accès multiple par répartition dans le temps dans la bande mobile maritime VHF, telle que modifiée;
 - (c) la norme 61993-2 Ed.3 de la Commission électrotechnique internationale, « Maritime Navigation and Radio Communication Equipment and Systems – AIS – Part 2 : Class A Shipborne Equipment of the Universal AIS – Operational and Performance Requirements, Methods of Test and Required Test Results » (Équipement et systèmes de navigation et de radiocommunications maritimes – SIA, partie 2 : Équipement de bord du système SIA de classe A – Méthodes d'essai et résultats exigés à l'égard des exigences opérationnelles), telle que modifiée;
 - (d) les lignes directrices pour la disposition d'équipement SIA de bord, NAV 48/18, datées du 6 janvier 2003, de l'Organisation maritime internationale (OMI), telles que modifiées, ainsi que, uniquement dans le cas des navires océaniques, la présence d'une prise à l'usage du pilote conformément à la disposition 3.2 de ces lignes directrices, près du principal poste de direction sur la passerelle de navigation, une source d'énergie accessible pour l'ordinateur portable du pilote; et
 - (e) l'affichage minimum sur le clavier sera situé aussi près que possible du poste de direction de la manœuvre et sera visible;

- (f) calcul des rapports de position SIA à l'aide du système d'augmentation par satellite (SBAS); ou
- (g) étant entendu que l'utilisation d'un dispositif temporaire respectant les alinéas (2)a) à f) ci-dessus est permise; ou
- (h) pour chaque navire dont la longueur hors tout ne dépasse pas 30 m, que l'utilisation d'un dispositif SIA portatif compatible avec les exigences des alinéas (2)a) à c) ainsi que les alinéas e) et f) du présent article est permise.

21. Exigences relatives aux eaux de la Voie maritime du Saint-Laurent situées aux États-Unis

Outre les exigences prévues dans les présentes Pratiques et procédures, les navires en transit dans les eaux de la Voie maritime du Saint-Laurent situées aux États-Unis doivent se conformer aux exigences établies à l'annexe 1.

PARTIE II – CONGÉ PRÉALABLE ET GARANTIE DU PAIEMENT DES DROITS

22. Congé préalable des navires

- (1) À l'exception des embarcations de plaisance dont la jauge brute au registre est d'au plus 300 tonneaux, aucun navire ne peut transiter avant que son représentant ait présenté au gestionnaire une demande de congé préalable conformément à l'article 24 et que cette demande ait été approuvée par le gestionnaire et par la Corporation conformément à l'article 25.
- (2) Aucun navire ne doit transiter lorsque son congé préalable est suspendu ou expiré pour une des raisons suivantes :
 - (a) l'expiration de la garantie de paiement des droits du représentant;
 - (b) changement du représentant du navire;
 - (c) une modification importante des caractéristiques physiques du navire, jusqu'à ce qu'une autre demande de congé préalable ait été présentée et approuvée ou,
 - (d) factures en souffrance du représentant, de la façon décrite au paragraphe 75 (1).
- (3) Sauf indication contraire donnée par un agent, un navire non-commercial dont la jauge brute au registre est d'au plus 300 tonneaux ne peut demander un congé préalable et doit transiter comme embarcation de plaisance.

23. Assurance-responsabilité

- (1) Pour que la demande de congé préalable soit approuvée, le navire doit être couvert par une assurance-responsabilité d'au moins 100 \$ par tonneau de jauge brute au registre.
- (2) Aucun navire ne peut transiter si son assurance-responsabilité n'est pas en vigueur.

24. Demande de congé préalable

- (1) Le représentant d'un navire doit présenter une demande de congé préalable en complétant et soumettant le formulaire ebusiness de congé préalable sur le site Web de la Voie maritime du Saint-Laurent <http://www.grandslacs-voiemaritime.com> en donnant des renseignements sur le propriétaire, l'assurance-responsabilité et les caractéristiques physiques du navire, et en garantissant le paiement des droits exigibles.
- (2) La demande de congé préalable doit être soumise à la Voie maritime par l'application ebusiness au moins 24 heures avant l'arrivée du navire. La demande de congé sera revue et approuvée entre 08h00 et 16h00 du lundi au vendredi sans tenir compte des jours fériés.
- (3) Pour les représentants qui bénéficient de l'exemption des Garanties de paiement des droits, de la façon décrite aux paragraphes 26(3) et 26(4) un statut de congé

préalable continu peut être octroyé à tous les navires sous leur responsabilité. La validation du congé préalable continu sera requise tous les 5 ans.

- (4) Pour les représentants offrant une garantie de paiement des droits valide et jouissant d'un bon historique de paiement, de la façon décrite aux paragraphes 26(3) et 26(4), un statut de congé préalable continu peut être octroyé pour tous les navires sous leur responsabilité. La validation du congé préalable continu doit être renouvelée tous les ans.
- (5) Si un navire sous la responsabilité de l'argent est modifié ou amélioré, un formulaire de demande de congé préalable sera requis pour modifier les données sur le navire et pour réinitialiser le statut de congé préalable du navire.

25. Approbation du congé préalable

Lorsque le gestionnaire ou la Corporation approuve une demande de congé préalable, il doit :

- (a) donner son approbation par écrit;
- (b) assigner un numéro de congé.

26. Garantie du paiement des droits

- (1) Avant qu'un navire assujéti aux conditions de congé préalable ne transite, le représentant doit, conformément au Tarif des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent, fournir une garantie de paiement des droits, ainsi qu'une garantie de paiement de tous autres frais, sous l'une des formes suivantes :
 - (a) dépôt en espèces auprès du gestionnaire;
 - (b) remise au gestionnaire d'une lettre de garantie émise par une institution financière approuvée par le gestionnaire;
 - (c) remise au gestionnaire d'une lettre de garantie par une compagnie de cautionnement reconnue, si la compagnie de cautionnement :
 - (i) apparaît sur la liste des compagnies de cautionnement reconnues du Conseil du Trésor du Canada;
 - (ii) satisfait aux exigences en matière de solvabilité qui peuvent être définies par le gestionnaire (ou la Corporation) au moment de la demande.
- (2) La garantie du paiement des droits d'un navire doit être suffisante pour couvrir les droits comme établi au Tarif des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent compte tenu de la jauge brute au registre de ce navire, de sa cargaison et des droits d'éclusage ainsi que pour couvrir tous autres droits, tels qu'estimés par le gestionnaire.
- (3) Lorsqu'un certain nombre de navires :
 - (a) dont chacun fait l'objet d'un congé préalable;

(b) sont la propriété ou sous le contrôle d'une même personne ou d'une même société;

(c) ont le même représentant,

la garantie de paiement des droits peut ne pas être requise si la personne, la société ou le représentant a acquitté dans le délai prévu au paragraphe 75(1) toutes les factures de droits reçues au cours des cinq dernières années.

(4) Pour qu'un navire bénéficie d'une exemption de garantie en vertu du paragraphe (3) du présent article, le représentant doit fournir au gestionnaire un état financier qui satisfait aux exigences établies par le gestionnaire. À la demande du gestionnaire, l'agent doit remettre au gestionnaire une déclaration financière qui répond aux exigences établies par le gestionnaire.

(5) Lorsque le gestionnaire ou la Corporation estime que la garantie fournie par le représentant est insuffisante pour garantir le paiement des droits qui sont ou seront vraisemblablement exigibles, elle peut suspendre le congé préalable du navire.

PARTIE III – NAVIGATION DANS LA VOIE MARITIME

27. Conformité aux instructions

Tous les navires doivent se conformer sans délai aux instructions relatives au transit données par le contrôleur du trafic ou tout agent.

28. Vitesse maximale

- (1) La vitesse-fond maximale d'un navire dont la longueur hors tout dépasse 12 m doit être réglée de façon à ne pas être préjudiciable à d'autres navires ou à des propriétés riveraines. Il est interdit à un tel navire circulant dans une zone comprise entre les endroits visés aux colonnes I et II de l'annexe II, de dépasser la vitesse mentionnée aux colonnes soit III ou IV selon les indications que donnent de temps à autre le gestionnaire et la Corporation dans un avis de la Voie maritime en tenant compte du niveau de l'eau.
- (2) Lorsque le gestionnaire ou la Corporation fixe une vitesse inférieure aux vitesses maximales mentionnées à l'annexe II, cette vitesse doit être spécifiée dans les instructions relatives au transit, visées à l'article 27.
- (3) Tout navire doit se déplacer à une vitesse raisonnable afin de ne pas trop retarder les autres navires.
- (4) Tout navire qui passe à proximité d'un navire ou d'équipement amarré et affecté à des travaux dans un canal doit se déplacer à une vitesse qui ne risque pas de mettre en danger le navire ou l'équipement amarré, ou les personnes y prenant place.
- (5) Nonobstant les limites de vitesse ci-haut mentionnées, tout navire approchant d'un pont levant autoportant devrait le faire à une vitesse qui l'empêchera de dépasser l'indicateur de limite d'approche, au cas où la levée du pont serait retardée.

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.
 - (iii) 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. 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.

30. Lest et assiette

(1) Dans tous les cas :

- (a) tout navire doit être convenablement lesté;
- (b) tout navire doit avoir une assiette convenable;
- (c) aucun navire, sauf dans des circonstances exceptionnelles et avec une autorisation spéciale, ne sera autorisé à transiter si son assiette sur l'arrière dépasse 45,7 dm;
- (d) le transit dans la Voie maritime peut être refusé ou retardé dans le cas de navires qui, de l'avis d'un agent, ne sont pas lestés convenablement ou ne présentent pas une assiette convenable;
- (e) à titre de condition du transit dans la Voie maritime après avoir navigué à l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE), tout navire qui transporte seulement des quantités résiduelles d'eau de ballast ou de sédiments qui ont été puisés à l'extérieur (ZEE) doit :
 - (i) avant d'entrer dans les eaux de la Voie maritime effectuer, dans une zone située à au moins 200 milles marins du rivage, le rinçage à l'eau salée des citernes d'eau de ballast qui contiennent les quantités résiduelles d'eau de ballast. Un rinçage à l'eau salée s'entend de l'ajout d'eau médio-océanique aux citernes d'eau de ballast, du mélange de l'eau de rinçage avec l'eau résiduelle et les sédiments dans les citernes par le mouvement du navire et du rejet de l'eau mélangée pour que la salinité de l'eau de ballast résiduelle des citernes qui en résulte dépasse 30 parties par mille ou s'en approche le plus possible.

Pour le rinçage à l'eau salé, le navire doit prendre autant d'eau médio-océanique dans chaque citerne que possible tout en respectant les normes de sécurité (pour le navire et l'équipage). Un rinçage adéquat peut exiger plus d'une séquence ajout-mélange-rejet, surtout s'il n'est possible de puiser que de faibles quantités d'eau à la fois en toute sécurité. Il incombe au capitaine du navire d'assurer la sécurité du navire, de l'équipage et des passagers.

Les navires qui ne signalent que de l'eau de ballast résiduelle à bord doivent veiller tout particulièrement à effectuer un rinçage à l'eau salée au cours de leur voyage vers les Grands Lacs afin d'éliminer les résidus d'eau fraîche ou saumâtre dans les citernes de ballast;

- (ii) posséder les moyens de mesurer le taux de salinité dans chaque citerne à bord du navire, pour s'assurer que les taux finaux sont d'au moins 30 parties par mille.
 - (f) Toute citerne non conforme aux exigences de l'alinéa 30 e) conservera à bord toute eau de ballast jusqu'à ce qu'il quitte la Voie maritime.
 - (g) Ces exigences ne s'appliquent pas aux bâtiments des forces armées au sens de la Federal Water Pollution Control Act ou aux bâtiments appartenant à un État et utilisés par cet État aux fins d'un service gouvernemental non commercial.
- (2) Pour obtenir l'autorisation de transiter dans la Voie maritime :
- (a) tout navire entrant dans la Voie maritime après avoir navigué au-delà de la zone économique exclusive doit accepter d'observer, en navigant où que ce soit sur les Grands Lacs ou dans la Voie maritime, le Code de pratiques exemplaires pour la gestion du lest d'eau, daté du 28 septembre 2000, de la Fédération maritime du Canada;
 - (b) tout autre navire entrant dans la Voie maritime qui a navigué exclusivement sur les Grands Lacs ou dans la Voie maritime doit accepter d'observer, en navigant où que ce soit sur les Grands Lacs ou dans la Voie maritime, le guide des pratiques de gestion volontaires visant à réduire le transfert des envahisseurs aquatiques dans les Grands Lacs par l'industrie maritime intérieure des États-Unis et du Canada daté du 26 janvier 2001, de la Lake Carriers' Association et de l'Association des armateurs canadiens.
 - (c) Pour obtenir des copies du code de pratiques exemplaires pour la gestion du lest d'eau et du guide des pratiques de gestion volontaires visant à réduire le transfert des envahisseurs aquatiques dans les Grands Lacs par l'industrie maritime intérieure des États-Unis et du Canada, voir le site Web de la Voie maritime du Saint-Laurent, à www.grandslacs-voiemaritime.com.

Pour plus d'information veuillez consulter Le Transit des Navires et leur Équipements : Article #30 « Information sur les citernes d'eau de ballast »

31. Rencontres et dépassements

- (1) La navigation à contre-bord et le dépassement sont assujettis au Règlement sur les abordages et au règlement des États-Unis intitulé Inland Rules.
- (2) Les rencontres de navires sont interdites à l'intérieur des limites indiquées par les signaux de mise en garde des ponts ou aux endroits signalisés par le gestionnaire ou la Corporation comme zones de rencontres interdites.
- (3) Sauf autorisation du contrôleur du trafic, un navire ne doit pas rattraper ou dépasser un autre navire ni tenter de le rattraper ou de le dépasser :
 - (a) dans un canal;
 - (b) dans un rayon de 600 m de l'entrée d'un canal ou d'une écluse;

(c) après que le contrôleur du trafic maritime ait établi l'ordre d'éclusage.

32. Mâts de charge – Pontée

- (1) Les mâts de charge des navires doivent être fixés de façon à gêner le moins possible la vue de quiconque se trouve dans la timonerie.
- (2) La cargaison ou les conteneurs en pontée à l'avant ou à l'arrière doivent être arrimés de façon à :
 - (a) ne pas gêner la vue de quiconque se trouve dans la timonerie aux fins de la navigation;
 - (b) ne pas nuire au matériel d'amarrage.
- (3) Le centre des opérations de la Voie maritime doit être avisé des hauteurs de la marchandise en pontée avant le transit d'un navire dans la Voie maritime ou avant son départ d'un port ou d'un quai.

33. Instructions spéciales

Il est interdit à un navire de conception inhabituelle, à un navire ou partie de navire remorqué ou à un navire de dimensions supérieures à celles prévues à l'article 3 de transiter dans la Voie maritime du Saint-Laurent, sauf sous réserve d'instructions spéciales du gestionnaire ou de la Corporation, données à la suite d'une demande faite par le représentant du navire.

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).
- (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.
 - (ii) Pour les navires équipés d'un dispositif permettant de repousser les limitations du moteur principale à un niveau supérieur via la station de contrôle des moteurs (par exemple, un bouton d'augmentation de la limitation), tous les membres de l'équipe de passerelle doivent connaître cette fonctionnalité et être capables de l'activer sur demande ou en cas de besoin. Les membres de l'équipe de la passerelle doivent aussi doivent également s'assurer que le pilote à bord est informé de l'existence et du fonctionnement du système.
- (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.

36. Ordre d'éclusage

Les navires doivent avancer vers une écluse dans l'ordre indiqué par le contrôleur du trafic.

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.
- (3) Si le personnel de la Voie maritime doit amarrer un navire à un mur d'approche dans les écluses canadiennes, le navire doit utiliser des amarres synthétiques.

38. Limite d'approche d'une écluse

Un navire qui approche d'une écluse doit obéir aux signaux lumineux propres à l'écluse, et son étrave ne doit en aucun cas dépasser la limite désignée par le signal d'approche tant que le feu est rouge ou qu'aucun feu n'est allumé.

39. Préparation des amarres en vue de l'éclusage

Avant l'entrée d'un navire dans une écluse :

- (a) les treuils doivent pouvoir filer et défiler au moins 46 m à la minute;

- (b) l'œil de chaque amarre doit être sorti en passant dans les chaumards sur le bordé.

39.1 Levée des défenses

Tout navire qui est muni de défenses non fixées à demeure doit lever ces défenses lorsqu'il passe une porte d'écluse ou l'équipement d'amarrage mains libres.

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.
- (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 mur de l'écluse, comme l'exige l'article 40(1), en utilisant sa propre méthode de positionnement, telle que le repérage visuel par l'équipage du navire.
- (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).

41. Éclusage en tandem

Lorsque deux ou plusieurs navires sont éclusés simultanément, les navires se trouvant derrière le premier navire doivent :

- (a) s'immobiliser suffisamment loin du navire qui les précède pour éviter tout abordage;
- (b) être mis en position d'amarrage selon les indications du chef éclusier.

42. Lancement des lignes d'attrape

- (1) Aux écluses, les lignes d'attrape doivent être fixées aux amarres et passées de la façon suivante :
 - (a) un navire descendant doit utiliser ses propres lignes d'attrape, fixées à l'œil situé à l'extrémité des amarres à l'aide d'un nœud de chaise, et les passer aux éclusiers présents à l'écluse;

- (i) pour le câble d'amarrage n° 4, la ligne d'attrape doit être passée aux éclusiers à l'écluse dès que les chaumards arrière du navire franchissent les portes ouvertes;
- (b) les lignes d'attrape doivent être lancées aux navires remontants par les éclusiers dès que le navire franchit la dernière unité AML, et elles doivent être fixées aux amarres à 60 cm de l'épissure de l'œil au moyen d'une demi-clef à capeler;
- (c) à l'écluse d'Iroquois et à l'écluse 8 du canal Welland, les navires remontants et les navires descendants doivent utiliser leurs propres lignes d'attrape conformément à l'alinéa a);
- (d) dans les écluses 4 et 5 du canal Welland, tout navire remontant d'une longueur hors tout de plus de 218 m doit fixer la ligne d'attrape à l'œil du fil d'amarrage no 1 à l'aide d'un nœud de chaise.
- (2) Il est interdit de lancer des amarres par-dessus bord d'une façon qui mettrait en danger les membres de l'équipe d'une écluse.

43. Tableau d'amarrage

À moins d'instructions contraires d'un agent, les navires qui franchissent les écluses doivent s'amarrer le long du mur d'approche ou dans l'écluse du côté indiqué dans le tableau du présent article.

DE MONTRÉAL À IROQUOIS								
	Rive sud		Beauharnois			Wiley-Dondero		Iroquois
	<i>Saint-Lambert</i>	<i>Côte Sainte-Catherine</i>	<i>Aval</i>	<i>Bief</i>	<i>Amont</i>	<i>Snell</i>	<i>Eisenhower</i>	
Écluses								
Remontant	B	B	T		T	T	T	B
Descendant	T	T	B		B	B	B	T
Murs d'approche								
Remontant	T	T	B	B		T	T	T
Descendant	B	B		T	T	B	B	B

CANAL WELLAND									
	1	2	3	4	5	6	7	<i>Tranchée de la porte de garde</i>	8
Écluses									
Remontant	T	T	B	B	B	B	B		T
Descendant	B	B	T	B	B	B	T		B
Murs d'approche									
Remontant	T	T	T	T			T	T	B ou T
Descendant	B	B	B			T	T	B	B ou T

NOTE : B = bâbord; T = tribord

44. Amarrage dans les écluses

- (1) Le principal moyen d'amarrer les navires dans les écluses est le système d'amarrage mains libres (AML). Les navires amarrés par le système AML doivent avoir au moins un membre d'équipage bien reposé sur le pont pendant l'éclusage pour aider l'équipe de la timonerie.
- (2) Les remorqueurs simples, les combinaisons remorqueurs/barges et les petits navires (moins de 160m de longueur) qui ne sont pas éligibles à utiliser l'amarrage mains libres (AML) seront traités sans amarres dans les écluses canadiennes. (Veuillez noter : l'utilisation d'amarres est requise pour les éclusages montant dans les écluses 4, 5 et 6 du canal Welland.)
- (3) Les navires amarrés au moyen du système « Amarrage Mains Libres » (AML) ou passant dans une écluse sans utiliser d'amarres doivent avoir au moins un (1) membre d'équipage bien reposé sur le pont pendant l'éclusage pour aider l'équipe de la timonerie.
- (4) Les navires nécessitant l'utilisation des amarres seront traités comme suit :
 - (a) Les amarres ne doivent être placées sur les bollards que selon les indications de l'éclusier.
 - (b) Il est interdit de faire fonctionner les treuils des amarres avant que le chef éclusier ou un éclusier n'ait signalé que l'amarre a été fixée sur le bollard.
 - (c) Pendant l'amarrage dans une écluse, lorsque les amarres sont sur le bollard, elles doivent être maintenues desserrées, jusqu'à ce que le signal soit donné par l'éclusier. Quand le navire se prépare à quitter l'écluse, les amarres doivent être maintenues desserrées après que le signal de lâcher les amarres a été donné par l'éclusier.

45. Manoeuvre d'urgence

Lorsque la vitesse d'un navire qui entre dans le sas d'une écluse doit être réduite, le commandant doit prendre toutes les mesures nécessaires pour immobiliser le navire de façon à éviter d'entrer en contact avec les structures de l'écluse. Les ancres ne peuvent en aucun cas être utilisées pour immobiliser le navire en entrant dans une écluse.

46. Surveillance des amarres

- (1) Les membres de l'équipage d'un navire doivent tenir en vue et surveiller les amarres d'un navire lorsqu'il passe dans une écluse.
- (2) Au moins un membre de l'équipage doit s'occuper de chaque amarre lorsqu'il faut les tendre manuellement pendant que le navire est dans le sas de l'écluse.
- (3) Les amarres sur le pont doivent faire l'objet d'une surveillance individuelle, à moins que le navire ne soit équipé d'un dispositif de guidage latéral, et il faut

assurer un contact visuel pour voir les signaux provenant des employés des écluses chargés d'attacher et de larguer les amarres.

47. Sortie de l'écluse

- (1) Un navire ne doit larguer ses amarres que sur les instructions de l'éclusier.
- (2) Aucun navire ne doit quitter l'écluse tant que les portes de sortie, les défenses et le pont, le cas échéant, ne sont pas complètement ouverts et l'opérateur de l'écluse donne l'instruction "all clear".
- (3) Quand le système d'« amarrage mains libres » (AML) est utilisé, il est interdit aux navires d'utiliser leur(s) moteur(s) avant que l'éclusier en donne le signal.

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 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.

50. Aires de mouillage

Sauf en cas d'urgence ou avec l'autorisation du contrôleur du trafic, aucun navire ne doit jeter l'ancre dans la Voie maritime, sauf dans les aires de mouillage désignées ci-après :

- (a) Pointe Fortier (lac Saint-Louis);
- (b) Melocheville (canal de Beauharnois);
- (c) Saint-Zotique, l'île Dickerson et Pointe Stonehouse (lac Saint-François);
- (d) Île Wilson Hill et Morrisburg (fleuve Saint-Laurent);
- (e) Prescott, Union Park et Île Carlton (fleuve Saint-Laurent);
- (f) au large de Point Tibbetts (lac Ontario)
- (g) au large de Port Weller (lac Ontario);
- (h) au large de Port Colborne (lac Érié).

51. Notification de l'arrivée d'un navire près d'un pont

- (1) Le capitaine d'un navire approchant d'un pont doit, si la présence de son navire n'a pas été reconnue par un feu de signalisation clignotant, aviser le pontier de son arrivée par radio VHF dès qu'il arrive à la hauteur de l'un des signaux ordonnant de siffler.
- (2) Les signaux visés au paragraphe (1) sont placés à une distance de 550 m à 2 990 m en amont et en aval des ponts levants, et à un endroit autre qu'aux abords d'une écluse.

52. Limite d'approche d'un pont

- (1) Il est interdit à un navire de dépasser le panneau d'indication de la limite d'approche de tout pont levant avant que le pont ne soit complètement levé et que le feu ne passe au vert.
- (2) Nul navire ne peut dépasser le panneau d'indication de la limite d'approche se trouvant aux ponts 7A et 7B du CPR sur le canal de la Rive sud à Kahnawake avant que les deux ponts soient complètement levés et que les deux feux passent au vert.

53. Entrave à la navigation

Il est interdit à un navire de circuler, de jeter l'ancre ou de s'amarrer de manière à entraver ou gêner la navigation.

54. Aides à la navigation

- (1) Il est interdit de déranger les aides à la navigation ou de s'y amarrer.

- (2) Il est interdit d'installer des bouées ou des marques de navigation dans la Voie maritime sans l'autorisation du gestionnaire ou de la Corporation.

55. Projecteurs

Il est interdit d'utiliser un projecteur de manière que ses rayons gênent la manœuvre d'un ouvrage de la Voie maritime ou d'un navire.

56. Dommages ou dégradation causés à la propriété de la Voie maritime

Tout capitaine de navire doit :

- (a) conduire son navire de manière à ne pas endommager la propriété de la Voie maritime;
- (b) empêcher les membres de son équipage de dégrader la propriété de la Voie maritime.

57. Débarquement ou embarquement

- (1) Sauf autorisation d'un agent, aucune autre personne qu'un membre d'équipage ne doit ni monter à bord d'un navire en cours d'éclusage ni en débarquer.
- (2) Aucun membre d'équipage d'un navire en cours d'éclusage ne doit débarquer ou embarquer sauf en vue d'accomplir des fonctions essentielles sur instructions du capitaine.
- (3) Les personnes montant à bord d'un navire ou en débarquant doivent recevoir l'aide d'un membre de l'équipage en s'assurant que les conditions sont sécuritaires.
- (4) Toute personne ayant l'intention d'embarquer/débarquer d'un navire ne doit le faire qu'après s'être assurée auprès du capitaine que le navire est entièrement amarré dans l'écluse, à l'aide de l'Amarrage mains libres ou d'amarres.

58. Ordre d'éclusage des embarcations de plaisance

- (1) Aux écluses américaines, le passage des embarcations de plaisance est programmé par le contrôleur du trafic ou par le chef éclusier et peut être retardé pour éviter de gêner la navigation d'autres navires.
- (2) Toute embarcation de plaisance voulant transiter dans une écluse canadienne doit d'abord effectuer une réservation sur le site Web de la Voie maritime en fonction de l'horaire disponible.

59. Pollution

- (1) Aucun navire ne doit :
 - (a) ni émettre des étincelles ou dégager une fumée excessive;
 - (b) ni ramoner à la vapeur des tubes de chaudières.
- (2) Aucun navire ne doit déverser dans les eaux de la Voie maritime des substances non autorisées par les règlements fédéraux des États-Unis et du Canada, ni de substances, quelles qu'elles soient dans les eaux des deux zones suivantes du canal Welland :
 - (a) de l'écluse 7 (Thorold) au mille 17 (Welland);
 - (b) de l'écluse 8 (Port Colborne) à l'extrémité des jetées de Port Colborne (lac Érié).
- (3) Les navires doivent inscrire dans un registre le nom de chaque endroit de la Voie maritime ou des eaux adjacentes où ils ont déversé des eaux de cale.
- (4) Sauf autorisation du gestionnaire ou de la Corporation, aucun navire ne doit déverser des ordures, des cendres, des déchets, des détritux ou d'autres matières.
- (5) Sauf s'il est autorisé à le faire par le gestionnaire ou par la Corporation, aucun navire ne peut exécuter des travaux de peinture par-dessus bord dans le Canal Welland.

PARTIE IV – RADIOCOMMUNICATIONS

60. Veille d'écoute et avis d'arrivée

- (1) Les navires doivent assurer une veille d'écoute sur la fréquence radio qui leur est assignée lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur d'un secteur de contrôle du trafic de la Voie maritime indiqué sur le plan général de la Voie maritime et ils doivent donner un avis d'arrivée de la façon prescrite à l'article 64, lorsqu'ils arrivent à la hauteur d'un point d'appel.
- (2) L'avis d'arrivée est censé avoir été donné lorsqu'une station de la Voie maritime en a accusé réception.

61. Fréquences assignées

Les stations de la Voie maritime fonctionnent sur les fréquences VHF assignées qui suivent :

- | | | |
|-----|----------------------|---|
| (a) | 156,8 MHz (voie 16) | Détresse et appel; |
| (b) | 156,7 MHz (voie 14) | Fréquence de travail (stations canadiennes du secteur 1 et du canal Welland); |
| (c) | 156,65 MHz (voie 13) | Fréquence de travail (stations américaines du lac Ontario et du secteur 4 du fleuve); |
| (d) | 156,6 MHz (voie 12) | Fréquence de travail (stations américaines du lac Ontario et du secteur 4 du fleuve); |
| (e) | 156,6 MHz (voie 12) | Fréquence de travail (stations américaines du secteur 2 du fleuve); |
| (f) | 156,55 MHz (voie 11) | Fréquence de travail (stations canadiennes du secteur 3 et des lacs Ontario et Érié). |

62. Stations de la Voie maritime

Les stations de la Voie maritime sont situées aux points suivants :

VDX20 (Beauharnois – Voie maritime)	Écluse en amont de Beauharnois Secteur de contrôle du trafic n° 1
KEF (Eisenhower – Voie maritime)	Écluse Eisenhower Secteur de contrôle du trafic n° 2
VDX21 (Iroquois – Voie maritime)	Écluse d'Iroquois Secteur de contrôle du trafic n° 3
WAG (Clayton – Voie maritime)	Clayton (New York) Secteur de contrôle du trafic n° 4
WAG (Sodus – Voie maritime)	Sodus (New York) Secteur de contrôle du trafic n° 4
VDX72 (Newcastle – Voie maritime)	Port Hope (Ontario) Secteur de contrôle du trafic n° 5
VDX70 (Newcastle – Voie maritime)	Port Weller (Ontario) Secteur de contrôle du trafic n° 5
VDX22 (Welland – Voie maritime)	St. Catharines (Ontario) Secteur de contrôle du trafic n° 6
VDX68 (Long Point – Voie maritime)	Port Colborne (Ontario) Secteur de contrôle du trafic n° 7

63. Procédures radio

Dans chaque secteur de contrôle, les navires doivent utiliser les voies de communication énumérées dans le tableau ci-après.

VOIES DE COMMUNICATION					
STATION	NUMÉRO DU SECTEUR DE CONTRÔLE	LIMITES DU SECTEUR	APPEL	TRAVAIL	VEILLE D'ÉCOUTE
Beauharnois – Voie maritime	1	Du point d'appel n° 2 aux points d'appel n°s 6-7	Voie 14	Voie 14	Voie 14
Eisenhower – Voie maritime	2	Des points d'appel n°s 6-7 aux points d'appel n°s 10-11	Voie 12	Voie 12	Voie 12
Iroquois – Voie maritime	3	Des points d'appel n°s 10-11 à l'île Crossover	Voie 11	Voie 11	Voie 11
Clayton – Voie maritime	4	De l'île Crossover à Cape Vincent	Voie 13	Voie 13	Voie 13
Sodus – Voie maritime	4	De Cape Vincent au milieu du lac Ontario	Voie 12	Voie 12	Voie 16
Newcastle – Voie maritime	5	Du milieu du lac Ontario au point d'appel n° 15	Voie 11	Voie 11	Voie 16
Welland – Voie maritime	6	Du point d'appel n° 15 au point d'appel n° 16	Voie 14	Voie 14	Voie 14
Long Point – Voie maritime	7	Du point d'appel n° 16 à Long Point	Voie 11	Voie 11	Voie 16

64. Appel

- (1) Les navires qui désirent transiter dans la Voie maritime ou qui y transitent doivent communiquer avec la station désignée sur la fréquence assignée lorsqu'ils se trouvent à la hauteur d'un point d'appel ou d'un point de contrôle (indiqué sur le plan général de la Voie maritime) et donner à ce moment-là les renseignements requis à l'annexe III.
- (2) Doit être communiquée à la station appropriée de la Voie maritime toute modification à ces renseignements, et entre autres, toute variation de 30 minutes ou plus à l'heure prévue d'arrivée.
- (3) Un navire descendant qui se trouve dans l'écluse de Saint-Lambert doit utiliser la voie 10 (156,5 MHz) pour obtenir un rapport sur la circulation du centre de régulation de la circulation maritime du Québec.
- (4) Après avoir obtenu le rapport dont il est fait mention au paragraphe (3), le navire descendant doit reprendre la veille sur la voie 14 (156,7 MHz) avant de quitter l'écluse de Saint-Lambert.

- (5) Lorsque le navire descendant a dépassé l'extrémité aval du mur d'approche aval de l'écluse de Saint-Lambert, le capitaine doit appeler « Beauharnois – Voie maritime » et demander l'autorisation d'utiliser la voie 10 (156,5 MHz).
- (6) La station « Beauharnois – Voie maritime » doit accorder l'autorisation demandée conformément au paragraphe (5) et informer le navire descendant de tout trafic remontant autorisé à entrer dans la Voie maritime mais non encore arrivé au point d'appel no 2.
- (7) Dans le cas d'une rencontre prévue de navires entre l'extrémité inférieure du mur d'approche d'aval et le point d'appel no 2, le navire descendant doit garder l'écoute sur la voie 14 (156,7 MHz) jusqu'à ce que la rencontre soit terminée.
- (8) Après le passage à contre-bord, le navire descendant doit appeler « Beauharnois – Voie maritime » avant de passer à la voie 10 (156,5 MHz).

65. Communications – Ports, bassins et mouillages

- (1) Tout navire avant d'entrer dans un port des lacs ou le quitter doit appeler la station de la Voie maritime appropriée aux points de contrôle suivants :
 - (a) pour les ports de Toronto et de Hamilton, à 1 mille marin des limites du port;
 - (b) pour les autres ports des lacs, à l'entrée du port.
- (2) Tout navire qui arrive à un port, à un quai ou à un mouillage doit appeler la station appropriée de la Voie maritime, donnant l'heure prévue de départ, si possible.
- (3) Au moins quatre heures avant de partir d'un port, d'un quai ou d'un mouillage, tout navire doit appeler la station appropriée de la Voie maritime en signalant sa destination et l'heure prévue d'arrivée au point de contrôle suivant.
- (4) Tout navire ayant l'intention d'effectuer une opération de plongée et/ou inspection par véhicule télécommandé (ROV) à un quai ou un mur d'approche devra fournir au moins 24 heures de préavis, pour l'opération de plongée, au centre de contrôle de la Voie maritime approprié.

PARTIE V – CARGAISONS DANGEREUSES

66. Lois applicables

- (a) Les navires portant une cargaison complète ou partielle de mazout, d'essence, de pétrole brut ou d'autres produits inflammables en vrac, y compris les navires-citernes vides non dégazés, ainsi que les navires transportant en cargaison générale ou en conteneurs des substances dangereuses visées par les règlements établis en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada (2001), de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses ou par les lois des États-Unis intitulées Dangerous Cargo Act ou Hazardous Materials Transportation Act ou leurs règlements d'application sont réputés transporter des substances dangereuses et ne doivent pas transiter sans avoir satisfait à toutes les exigences des lois et règlements susmentionnés et des présentes Pratiques et procédures.
- (b) Tout navire transportant une cargaison dangereuse visée à la présente partie et tout navire-citerne transportant une cargaison liquide en vrac doivent déposer auprès du gestionnaire et de la Corporation une copie du plan de cargaison applicable visé au paragraphe 72(5).

67. Navires porteurs d'explosifs

Un navire transportant des matières explosives, selon la définition qu'en donnent la loi des États-Unis dite Dangerous Cargo Act et le Code maritime international des marchandises dangereuses, classe 1, division 1.1 à 1.5 inclusivement, que ce soit à titre commercial ou à des fins gouvernementales, est réputé être un navire porteur d'explosifs aux fins des présentes Pratiques et procédures.

68. Lettre d'autorisation de transport d'explosifs

- (1) Un navire porteur d'explosifs doit obtenir une lettre d'autorisation de transport d'explosifs dans la Voie maritime, dans chacun des cas suivants :
 - (a) s'il transporte jusqu'à 2 tonnes de matières explosibles comportant un danger d'explosion en masse (Code OMI, classe 1, division 1.1 et 1.5) :
 - (b) s'il transporte plus de 10 tonnes jusqu'à un maximum de 50 tonnes de matières explosibles ne comportant pas de danger d'explosion en masse (Code OMI, classe 1 division 1.2);
 - (c) s'il transporte plus de 100 tonnes jusqu'à un maximum de 500 tonnes de matières explosibles comportant un danger d'incendie sans effet explosif (Code OMI, classe 1, division 1.3);
 - (d) s'il transporte plus de 100 tonnes jusqu'à un maximum de 500 tonnes de matières explosibles sans risques notables ou très peu sensibles (Code OMI, classe 1, divisions 1.4).

- (2) Un navire porteur d'explosifs en quantités supérieures aux limites visées au paragraphe (1) ne peut pas obtenir une lettre d'autorisation de transport d'explosifs dans la Voie maritime, et il lui est interdit d'y transiter.
- (3) La demande de lettre d'autorisation de transport d'explosifs dans la Voie maritime, attestant que la cargaison a été emballée, marquée et arrimée conformément au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (Canada), au règlement des États-Unis pris en vertu de la loi intitulée Dangerous Cargo Act et au Code maritime international des marchandises dangereuses est adressée par écrit à la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, 202, rue Pitt, Cornwall (Ontario) K6J 3P7, ou à la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation, P.O. Box 520, Massena, New York 13662.
- (4) Un exemplaire signé de la lettre d'autorisation de transport d'explosifs dans la Voie maritime ainsi qu'une copie conforme d'un certificat de chargement de marchandises dangereuses doivent être conservés à bord du navire porteur d'explosifs qui transite et présentés à tout agent qui en fait la demande.

69. Navires à cargaison dangereuse

Aux fins des présentes Pratiques et procédures, les navires suivants sont réputés être des navires à cargaison dangereuse :

- (a) un navire-citerne transportant du mazout, de l'essence, du pétrole brut ou d'autres liquides inflammables ayant un point d'éclair inférieur à 61 °C, y compris un navire-citerne non dégazé dont la cargaison précédente avait un point d'éclair inférieur à 61 °C;
- (b) un navire-citerne transportant du gaz liquéfié comprimé, des acides en vrac ou des produits chimiques liquéfiés;
- (c) un navire transporteur de marchandises sèches qui transporte les substances dangereuses suivantes en vrac, en cargaison générale ou en conteneurs :
 - (i) plus de 50 tonnes de gaz comprimés, liquéfiés ou dissous sous pression (Code OMI, classe 2),
 - (ii) plus de 50 tonnes de matières liquides inflammables ayant un point d'éclair inférieur à 61 °C (Code OMI, classe 3),
 - (iii) plus de 50 tonnes de matières solides inflammables, de matériaux sujets à combustion spontanée, ou de matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables (Code OMI, classe 4),
 - (iv) plus de 50 tonnes de matières oxydantes ou de peroxydes organiques (Code OMI, classe 5),
 - (v) toute quantité de matières toxiques ou infectieuses (Code OMI, classe 6),
 - (vi) toute quantité de matières radioactives (Code OMI, classe 7),

- (vii) plus de 50 tonnes de matières corrosives (Code OMI, classe 8),
- (viii) toute quantité de tournures, copeaux, coups ou rognures métalliques en vrac, ayant une température supérieure à 65,5 °C lors du chargement ou en transit,
- (ix) toute quantité de grain soumis à la fumigation au moyen d'un produit chimique nuisible à l'homme,
- (x) toute quantité de fer de réduction directe (DRI).

70. Défenses – Navires porteurs d'explosifs et navires à cargaison dangereuse

Un navire porteur d'explosifs qui est tenu d'avoir une lettre d'autorisation de transport d'explosifs dans la Voie maritime selon l'article 68 et un navire-citerne transportant une cargaison ayant un point d'éclair de 61 °C ou moins, sauf s'il la transporte dans des citernes centrales et est équipé de citernes latérales dégazées, doivent être munis de chaque côté d'un nombre suffisant de défenses non métalliques pour empêcher toute partie métallique du navire de toucher la paroi d'un quai ou d'un bajoyer.

71. Signaux – Navires porteurs d'explosifs et navires à cargaison dangereuse

Tout navire porteur d'explosifs et tout navire à cargaison dangereuse doivent arborer, à la tête du mât ou dans un autre endroit aussi bien en vue, le pavillon « B ».

72. Communication des renseignements – Navires porteurs d'explosifs et navires à cargaison dangereuse

- (1) Un navire porteur d'explosifs ou un navire à cargaison dangereuse doit, au moment de communiquer les renseignements exigés au paragraphe 64(1), faire connaître la nature et le tonnage de sa cargaison, ainsi que son point d'éclair, s'il y a lieu. Le navire porteur de grain soumis à la fumigation doit déclarer au centre de contrôle de la Voie maritime le plus proche la nature du fumigant utilisé, ses propriétés et les cales concernées.
- (2) Un navire porteur d'explosifs qui est tenu d'avoir une lettre d'autorisation de transport d'explosifs dans la Voie maritime doit, au moment de la communication, donner le numéro de cette lettre d'autorisation.
- (3) Un navire à cargaison dangereuse transportant des tournures, copeaux, coups ou rognures métalliques en vrac doit, au moment de communiquer les renseignements exigés au paragraphe 64(1), signaler la température la plus élevée de chaque compartiment à ce moment et celle à la fin du chargement.
- (4) Un navire transportant des matières radioactives doit, au moment de la communication, donner le numéro et la date de délivrance de tout certificat obligatoire délivré par la Commission Canadienne de Sécurité Nucléaire (CNSC) et/ou la Commission de Contrôle Nucléaire des États-Unis (USNRC) et autorisant ce transport.

- (5) Avant de transiter dans une partie de la Voie maritime, tout navire à cargaison dangereuse visé à l'article 66, tout navire-citerne porteur d'une cargaison liquide en vrac et tout navire transportant du grain soumis à la fumigation doivent déposer auprès du gestionnaire une copie du plan de cargaison applicable qui comprend ce qui suit :
- (a) le nom de la cargaison, sa classification OMI et son numéro ONU, tels qu'ils figurent dans le Code maritime international des marchandises dangereuses, le cas échéant, ou, à défaut, la mention « NON CLASSÉ »;
 - (b) la masse totale approximative en tonnes métriques ou le volume total en mètres cubes de chaque marchandise et son lieu d'arrimage;
 - (c) la masse approximative en tonnes métriques ou le volume approximatif en mètres cubes contenu dans chaque cale ou réservoir;
 - (d) le point d'éclair de la cargaison, le cas échéant;
 - (e) la date prévue d'entrée dans la Voie maritime et les date et heure de l'établissement du plan de cargaison définitif ou de sa dernière modification;
 - (f) dans le cas d'un navire-citerne en lest, la cargaison précédente de chaque cale sur un plan tel que ci-dessus.
- (6) Pour tout navire-citerne, les renseignements exigés par le présent article doivent paraître sur un plan indiquant la disposition générale des réservoirs et la coupe au maître montrant les réservoirs à double fond et les citernes à ballast latérales. Voir à ce sujet le document : Information sur le transit des navires et leur équipement.
- (7) Si la fiche signalétique relative (SDS) à la cargaison dangereuse d'un navire ne se trouve pas dans un centre de contrôle de la Voie maritime, le navire doit produire tout renseignement nécessaire à la préparation d'une telle fiche SDS.
- (8) Tout navire doit soumettre son plan de cargaison au centre de contrôle de la Voie maritime le plus proche d'où il sera distribué à tous les autres centres de contrôle de la Voie maritime. En cas de tout changement de l'arrimage, y compris par suite d'un chargement ou d'un déchargement durant un transit, il doit soumettre un plan révisé avant de quitter tout port entre Saint-Lambert et Long Point.
- (9) Tout manquement à ces exigences peut entraîner des délais inutiles ou un refus de transit.

73. Nettoyage des citernes – Navires à cargaison dangereuse

- (1) Le nettoyage et le dégazage des citernes ne doivent pas être effectués :
- (a) dans un canal ou une écluse;
 - (b) à proximité d'autres navires ou structures;
 - (c) avant d'en avoir informé la plus proche station de la Voie maritime.

73.1 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 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 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) 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 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.

75. Paiement des droits

- (1) Toute facture de droits est payable en devises canadiennes dans les 45 jours suivant la date d'entrée d'un navire dans la Voie maritime, et tout redressement paraîtra sur une facture ultérieure.
- (2) Les droits établis par une entente entre le Canada et les États-Unis et prévus dans le Tarif des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent doivent être acquittés par toute embarcation de plaisance pour le transit de chaque écluse canadienne en utilisant le système de réservation des embarcations de plaisance disponible sur le site Web de la Voie maritime. Aux écluses américaines, les droits doivent être acquittés en monnaie américaine, ou l'équivalent préétablis en monnaie canadienne, ou par paiement avec Pay.gov sur le site Internet de la Voie maritime.
- (3) Les frais pour les services d'agents de sécurité mis en place par la Voie maritime en conformité avec le règlement de Sûreté dans le Transport maritime sont payables dans les 30 jours suivant l'émission de la facture.
- (4) Les représentants des navires ayant des factures en souffrance toujours impayées après 45 jours, pourraient voir révoqué le congé préalable des navires qui l'ont obtenu, et se faire retirer immédiatement la dérogation de garantie du paiement des droits, décrite aux paragraphes 26(3) et 26(4).

76. Cargaisons en transit

Les cargaisons qui sont transportées en remontant et en descendant au cours d'un même voyage doivent être déclarées avec la déclaration ebusiness de transit dans la Voie maritime, mais ces cargaisons sont censées constituer du lest et ne sont pas assujetties aux droits.

77. (Réservé)

PARTIE VII – RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

78. Renseignements requis

- (1) Les documents probants, y compris les certificats d'inspection, les certificats de ligne de charge, les rôles d'équipage, les déclarations de cargaison dangereuse et le plan d'arrimage de la cargaison doivent être placés à bord et mis à la disposition de l'agent qui en fait la demande.
- (2) Les documents probants, y compris les pièces justificatives de cargaison, les manifestes de cargaison, les déclarations de cargaison dangereuse et les connaissements, doivent être conservés par l'agent, le propriétaire ou l'exploitant pendant cinq ans ou jusqu'à ce que le gestionnaire ou la Corporation ait effectué une vérification, et ils doivent être mis à la disposition de l'agent qui en fait la demande.
- (3) Lorsqu'une Déclaration de sûreté est requise entre un navire et la voie maritime du Saint-Laurent, elle doit être remplie avant l'entrée dans la première écluse et restera en vigueur jusqu'à la sortie de la voie maritime du Saint-Laurent soit à Saint-Lambert ou soit à la sortie du canal Welland à Port Colborne.

Une copie de la Déclaration de sûreté peut être trouvée à
<https://grandslacs-voiemaritime.com/fr/navigation-commerciale/securite-de-la-voie-maritime/>

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 tonneaux 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 :

- (a) Les navires étrangers sont soumis à une inspection de navire améliorée (inspections physiques de navire) une fois toutes les deux saisons de navigation. Les agents doivent fournir par courriel aux inspecteurs de navires de la Voie maritime (un préavis initial d'inspection au minimum 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 au minimum 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) 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 »” toutes les deux saisons et pas plus tard que 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’êtres 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.

80. Déclaration de cargaison dangereuse

- (1) Le capitaine d'un navire porteur d'explosifs ou d'un navire à cargaison dangereuse doit signaler à une station de la Voie maritime, comme le prévoit l'annexe III, la

nature, la quantité et la classification, selon le code OMI, de la cargaison dangereuse, ainsi que l'endroit où elle est arrimée à bord du navire.

- (2) Le capitaine d'un navire qui prend à bord une cargaison explosive ou dangereuse pendant qu'il est dans la Voie maritime doit signaler à la plus proche station de la Voie maritime, au moins quatre heures avant de quitter un port ou un quai, la nature, la quantité et la classification, selon le code OMI, de la cargaison dangereuse, ainsi que l'endroit où elle est arrimée à bord du navire.
- (3) Les navires transportant « certaines cargaisons dangereuses » telles que définies dans le Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM) de Transports Canada et dans la Marine Transportation Security Act des États-Unis d'Amérique doivent signaler les cargaisons dangereuses à la station de la Voie maritime la plus proche avant un transit dans la Voie maritime.

81. Rapports d'accidents ou d'événements dangereux

- (1) Dans le cas où un navire engagé dans la Voie maritime est impliqué dans un accident ou un événement dangereux, le capitaine du navire doit, aussitôt que possible et avant de quitter le réseau de la Voie maritime, signaler l'accident ou l'événement dangereux à la plus proche station de la Voie maritime et à Transports Canada sécurité et sûreté maritimes des navires ou à une station de la Garde côtière américaine, conformément à la réglementation du Bureau de la sécurité des transports du Canada.
- (2) Dans le cas où un navire qui approche de la Voie maritime avec l'intention d'y transiter a été, au cours de son dernier voyage, impliqué dans un accident qui pourrait l'empêcher de transiter rapidement et en toute sécurité, le capitaine doit signaler l'accident à la plus proche station de la Voie maritime avant l'entrée dans la Voie maritime.

82. Déclaration de la hauteur du mât

Il est interdit à un navire dont une partie s'élève à plus de 33,5 m au-dessus du niveau de l'eau de transiter dans la Voie maritime tant que des renseignements précis sur sa hauteur n'ont pas été fournis à la plus proche station de la Voie maritime.

83. Notification du mouillage, de l'amarrage à quai, etc.

Un navire qui jette l'ancre dans un mouillage désigné, ou ailleurs, et un navire qui s'amarre à un quai ou à la berge d'un canal ou qui est retenu de quelque façon à la berge d'un canal, doit immédiatement faire rapport de sa position au contrôleur du trafic et il ne doit pas poursuivre son voyage sans l'autorisation de ce dernier.

84. Rapport de problèmes techniques ou d'autres dangers par les navires transitant dans la Voie maritime

Durant le transit dans la Voie maritime, le capitaine d'un navire doit signaler le plus tôt possible à la plus proche station de la Voie maritime :

- (a) tout état du navire qui pourrait l'empêcher de transiter rapidement et en toute sécurité;
- (b) tout état dangereux du navire;
- (c) toute défectuosité de l'équipement exigé aux termes des articles 5 à 21 ainsi que des paragraphes (5) à (10) de l'annexe I;
- (d) toute modification ou tout mauvais fonctionnement à bord du navire d'un équipement ou d'une machine dont le bon fonctionnement a été constaté lors de « l'inspection améliorée du navire » ou de « l'auto-inspection » en cours du navire ;
- (e) toute difficulté qu'éprouve le navire à contrôler sa ou ses remorques;
- (f) tout risque, situation dangereuse ou défectuosité d'une aide à la navigation qui n'ont pas été signalés dans un avis aux navigateurs;
- (g) la perte d'une ancre, avec des précisions sur l'endroit où elle s'est produite;
- (h) tout endroit où la visibilité est inférieure à un mille marin.

85. Rapport de problèmes techniques ou d'autres dangers par les navires ayant l'intention de transiter dans la Voie maritime

Le capitaine d'un navire qui a l'intention de transiter dans la Voie maritime doit signaler à la plus proche station de la Voie maritime, avant son entrée dans la Voie maritime, toute situation visée aux alinéas 84 a) à d).

PARTIE VIII - DÉTENTION ET VENTE DANS LES EAUX DES ÉTATS-UNIS

(La Loi maritime du Canada s'applique dans les eaux canadiennes)

86. Garantie pour dommages ou blessures

Un agent peut détenir, jusqu'à ce que soit présentée une garantie jugée satisfaisante par la Corporation, un navire qui cause :

- (a) des dommages à la propriété de la Corporation;
- (b) des dommages aux marchandises ou à la cargaison entreposées sur la propriété de la Corporation;
- (c) des blessures aux employés de la Corporation.

87. Détention pour arrérages des droits ou infractions

- (1) Un agent peut détenir un navire :
 - (a) lorsque les droits imposés à l'égard du navire n'ont pas été acquittés;
 - (b) lorsqu'une infraction aux présentes Pratiques et procédures ou à la réglementation de la Voie maritime des États-Unis a été commise à l'égard du navire.
- (2) Un navire détenu en vertu de l'alinéa (1) a) ne doit être libéré que lorsque les droits auront été acquittés.
- (3) Un navire détenu en vertu de l'alinéa (1) b) peut être libéré lorsqu'une somme, que le gestionnaire ou la Corporation juge être l'amende pénale ou civile maximale qui pourrait être imposée pour l'infraction ayant donné lieu à la détention du navire, aura été déposée auprès de la Corporation en garantie du paiement de toute amende pénale ou civile qui pourrait être imposée.
- (4) Lorsqu'une somme a été déposée conformément au paragraphe (3), la Corporation peut :
 - (a) soit rendre le dépôt;
 - (b) soit garder le dépôt en garantie du paiement de toute amende qui pourrait être imposée;
 - (c) soit conserver le dépôt si le déposant y consent.
- (5) Même si le déposant a consenti à ce que la Corporation conserve le montant déposé en vertu du paragraphe (3), il peut introduire un recours en vue du recouvrement du montant déposé en alléguant qu'il n'y a pas eu infraction aux présentes Pratiques et procédures ou à la réglementation de la voie maritime des États-Unis.

88. Pouvoir de vente pour arrérages de droits

Lorsqu'un navire a été détenu en vertu du paragraphe 87(1) et que le paiement des droits ou de l'amende imposée n'a pas été effectué dans un délai raisonnable après :

- (a) soit le commencement de la détention, dans le cas d'arrérages des droits;
- (b) soit l'imposition de l'amende, dans le cas d'une infraction,

La Corporation peut ordonner que le navire ou ses cargaisons ou une partie de celles-ci soient saisis et vendus en conformité avec une ordonnance d'une cour compétente

PARTIE IX – GÉNÉRALITÉS

89. Refus de transiter

Un agent peut refuser à un navire la permission de transiter :

- (a) lorsque le navire n'est pas équipé conformément aux articles 5 à 21 ainsi qu'aux paragraphes (5) à (10) de l'annexe I lorsqu'il est en transit dans les eaux canadiennes de la Voie maritime;
- (b) lorsque le navire, sa cargaison, son équipement ou ses machines sont dans un état susceptible d'empêcher le navire de transiter rapidement et en toute sécurité;
- (c) lorsque l'équipage du navire est considéré incompetent ou insuffisant.
- (d) Le navire n'est pas en conformité avec les règlements de la Sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada, l'État correspondant à son pavillon et/ou de sa société de classification.

90. Inspection à bord

- (1) Pour assurer l'application des présentes Pratiques et procédures, dans les eaux canadiennes et américaines, un agent peut monter à bord de tout navire pour :
 - (a) inspecter le navire, son équipement et cargaison;
 - (b) constater si le navire dispose d'un équipage convenable.
- (2) En plus des alinéas 90(1)a) et 90(1)b), dans les eaux canadiennes :
 - (a) un agent du gestionnaire peut aussi ordonner à toute personne apparemment responsable du navire de lui remettre, pour qu'il les vérifie ou en font des copies ou des extraits, les livres de bord ou tous autres documents ou papiers;
 - (b) dans le cadre de son inspection, l'agent du gestionnaire peut :
 - (i) utiliser ou faire utiliser tout ordinateur ou système informatique se trouvant sur le navire pour prendre connaissance des données qu'il contient ou auxquelles il donne accès;
 - (ii) obtenir ces données sous forme d'imprimé ou toute autre forme intelligible et les emporter aux fins d'examen ou de reproduction;
 - (iii) utiliser ou faire utiliser le matériel de reprographie se trouvant sur le navire pour faire des copies de tous livres, registres, données électroniques et autres documents.
 - (c) le propriétaire ou le responsable du navire visité, ainsi que toute personne qui se trouve sur le navire est tenu :

- (i) d'accorder à l'agent toute l'assistance possible dans l'exercice des attributions qui lui sont conférées par la *Loi maritime du Canada*;
 - (ii) de fournir à l'agent les renseignements qu'il peut raisonnablement exiger pour l'application des présentes Pratiques et procédures.
- (3) Les navires doivent offrir un moyen approuvé sécuritaire pour monter à bord. Les trous de pigeon (sur les barges) ne sont pas acceptés pour monter à bord, un autre moyen d'accès sécuritaire doit être mis à la disposition des inspecteurs lors de leur inspection.

91. Déplacement des obstacles

Le gestionnaire peut, aux frais du propriétaire, déplacer tout navire, cargaison ou objet qui fait obstacle ou nuit au transit dans une partie de la Voie maritime.

92. Hivernage et séjour

Aucun navire ne doit hiverner dans les limites de la Voie maritime ou y séjourner durant la saison de navigation si ce n'est avec l'autorisation écrite du gestionnaire ou de la Corporation et sous réserve des conditions et des droits que ceux-ci peuvent imposer.

93. Accès à la propriété de la Voie maritime

- (1) Sauf autorisation d'un agent, nul ne doit charger ou décharger des marchandises sur la propriété du gestionnaire ou de la Corporation.
- (2) Sauf autorisation d'un agent ou conformément au Règlement sur les biens de la voie maritime ou à tout autre règlement lui succédant, nul ne doit aller sur un terrain ou un ouvrage du gestionnaire ou de la Corporation ni dans l'aire d'un canal ou d'une écluse de la Voie maritime.

94. Exemplaires de documents

- (1) Une copie papier du rapport d'inspection valide du navire doit se trouver à bord de tout navire qui transite. Elle doit être facilement accessible dans le poste de pilotage.
- (2) Une copie papier ou électronique des présentes pratiques et procédures et des avis de la Voie maritime pour l'année de navigation en cours doit être conservée à bord de chaque navire en transit. Ils doivent être facilement accessibles dans le poste de pilotage.
- (3) À bord de tout navire transitant dans la Voie maritime, pour faciliter la tâche du personnel à terre de lutte contre les incendies, doivent se trouver en permanence dans un compartiment étanche signalé de façon évidente, à l'extérieur des accommodations, les plans de lutte contre les incendies à bord du navire.

95. Conformité aux Pratiques et procédures

Le capitaine ou le propriétaire d'un navire doit s'assurer que son navire est conforme aux dispositions des présentes Pratiques et procédures et aux avis de la Voie maritime.

PARTIE X - PROCÉDURES DE FERMETURE DE LA NAVIGATION

Interprétation

96. Dans la présente partie :

- « **date de fermeture** » désigne la date, fixée chaque année par le gestionnaire et la Corporation, à laquelle la Voie maritime est fermée aux navires, à la fin de la saison de navigation; (*closing date*)
- « **date limite** » désigne l'ultime date, fixée chaque année par le gestionnaire et la Corporation, à laquelle les navires doivent communiquer avec le point d'appel approprié visé au paragraphe 97(3) pour le dernier transit dans la section Montréal-Lac Ontario; (*clearance date*)
- « **navire hivernant** » désigne un navire qui entre dans la Voie maritime pour un trajet en remontant après la date désignée chaque année par le gestionnaire et la Corporation et qui transite en amont de l'écluse d'Iroquois; (*wintering ship*)
- « **période de fermeture** » désigne la période commençant à la date, fixée chaque année par le gestionnaire et la Corporation, à laquelle les procédures de fermeture visées à l'article 97 entrent en vigueur et qui se termine à la date de fermeture; (*closing period*)
- « **section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime** » désigne la partie de la Voie maritime qui s'étend entre le port de Montréal et le milieu du lac Ontario. (*Montreal-Lake Ontario Section of the Seaway*)

97. Procédures de fermeture et navigation dans les glaces

- (1) Un navire hivernant ne peut redescendre la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime dans la même saison de navigation que celle où il est entré dans la Voie maritime, à moins que le transit ne soit autorisé par le gestionnaire et la Corporation.
- (2) Un navire ne peut transiter dans la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime pendant la période de fermeture dans une saison de navigation, sauf :
 - (a) soit s'il communique avec le point d'appel approprié visé au paragraphe (3) au plus tard à la date limite de cette saison de navigation;
 - (b) soit s'il communique avec le point d'appel approprié visé au paragraphe (3) dans les 96 heures après la date limite de cette saison de navigation, qu'il se conforme aux modalités de l'entente conclue entre le Canada et les États-Unis, intitulée Tarif des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent, et que le transit est autorisé par le gestionnaire et la Corporation.
- (3) Aux fins du paragraphe (2), le point d'appel est :
 - (a) Cap Saint-Michel pour un navire remontant;
 - (b) Cape Vincent pour un navire descendant.

- (4) Un navire ne peut transiter la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime après la période de 96 heures visée à l'alinéa (2)b) que sur autorisation du gestionnaire et de la Corporation.
- (5) Un navire qui, pendant une période de fermeture, entre dans la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime, en remontant ou en descendant, ou qui quitte un port, un quai ou un mouillage pour un transit en remontant dans cette section, doit :
- (a) au moment de son entrée ou de son départ, communiquer avec la plus proche station de la Voie maritime afin de lui signaler l'ultime destination du navire ainsi que toute destination intermédiaire à l'intérieur de cette section;
 - (b) dès qu'il y a changement dans ses destinations, le signaler à la plus proche station de la Voie maritime.
- (6) Lorsque l'état des glaces restreint la navigation,
- (a) aucun navire remontant dont le rapport puissance-longueur est inférieur à 24:1 (kW/mètre) et dont le tirant d'eau avant est inférieur à 50 dm;
 - (b) aucun navire descendant dont le rapport puissance-longueur est inférieur à 15:1 (kW/mètre) et dont le tirant d'eau avant est inférieur à 25 dm.

ne peut transiter entre l'écluse de Saint-Lambert et l'écluse d'Iroquois dans la section Montréal-Lac Ontario de la Voie maritime et Point d'appel 15 et du point d'appel 16 du Canal Welland.

ANNEXE I - NAVIRES TRANSITANT DANS LES EAUX DES ÉTATS-UNIS

(Articles 21, 84 et 89)

Un navire d'une jauge brute de 1 600 tonneaux ou plus ne peut transiter dans les eaux de la Voie maritime du Saint-Laurent aux États-Unis que s'il possède l'équipement et les données de manœuvre suivants :

- (1) des cartes marines à jour de la Voie maritime, à échelle suffisante et assez détaillée pour permettre une navigation sûre. Ces cartes peuvent être publiées par un gouvernement étranger si elles contiennent des renseignements semblables à ceux fournis par les cartes publiées par le gouvernement des États-Unis;
- (2) la liste à jour des phares de la Garde côtière des États-Unis;
- (3) la liste à jour des pilotes de la Garde côtière des États-Unis;
- (4) les avis de la Voie maritime concernant la navigation;
- (5) les données de manœuvre suivante, affichée bien en vue dans la timonerie :
 - a) un diagramme de rayon de braquage à bâbord et à tribord à toute vitesse et à demi-vitesse, indiquant le temps et la distance nécessaires pour modifier le cap de 90°, avec un angle maximum de barre et une puissance constante;
 - b) le temps et la distance nécessaires pour arrêter le navire pendant qu'il navigue à toute vitesse et à demi vitesse, en gardant plus ou moins le cap initial et en appliquant le gouvernail au maximum;
 - c) si le navire est muni d'une hélice fixe, un tableau indiquant les tours/minute de l'arbre selon une gamme de vitesses représentative, et un avis indiquant les plages de régime auxquelles les concepteurs recommandent de ne pas faire fonctionner les machines de façon continue;
 - d) si le navire est muni d'une hélice à pas variable, un tableau des positions de réglage pour une gamme des vitesses représentative;
 - e) si le navire est muni d'un mécanisme auxiliaire d'aide à la manœuvre, comme un propulseur d'étrave, un tableau indiquant les vitesses auxquelles le mécanisme auxiliaire aide à la manœuvre du navire;
 - f) les données de manœuvre dans des conditions normales de charge et de lest, dans les cas suivants :
 - (i) temps calme – vents de 10 nœuds ou moins, mer calme,
 - (ii) aucun courant,
 - (iii) conditions d'eau profonde – une profondeur d'au moins le double du tirant d'eau du navire,
 - (iv) une coque propre;
 - g) au bas de la feuille de données, l'indication suivante :

AVERTISSEMENT

« Le (nom du navire) peut réagir différemment en cas de changement de l'une des conditions suivantes, utilisées pour le calcul de la manœuvre :

- a) *temps calme – vents de 10 nœuds ou moins, mer calme;*
 - b) *aucun courant;*
 - c) *conditions d'eau profonde – une profondeur d'au moins le double du tirant d'eau du navire;*
 - d) *une coque propre;*
 - e) *tirants d'eau moyens ou assiette inhabituelle. »*
- (6) un compas magnétique lumineux dans le poste de gouverne, avec un tableau, un schéma ou un registre de déviation;
- (7) un gyrocompas avec un gyrorépétiteur lumineux dans le poste de gouverne;
- (8) un système de radar maritime pour la navigation de surface. En outre, tout navire d'une jauge brute de 10 000 tonneaux ou plus doit être muni d'un second système de radar principal qui fonctionne indépendamment du premier;
- (9) un appareil efficace de sondage par écho;
- (10) un indicateur ou des répétiteurs lumineux d'angle de barre :
- a) situés dans la timonerie;
 - b) placés de façon à pouvoir être lus facilement de tout endroit sur la passerelle;
- (11) un indicateur lumineux montrant le mode de fonctionnement des mécanismes auxiliaires de manœuvre, si le navire en est muni.

ANNEXE II – TABLEAU DES VITESSES¹

(Article 28)

COLONNE I POINT DE DÉPART	COLONNE II DESTINATION	VITESSE-FOND MAXIMALE (EN NŒUDS)	
		COLONNE III	COLONNE IV
1. Entrée supérieure du canal de la Rive sud bouée A1	Lac Saint-Louis – bouée A13	10,5	10,5
2. Lac Saint-Louis – bouée A13	Entrée inférieure de l'écluse inférieure de Beauharnois	12 (remontant) 14 (descendant)	11 (remontant) 13 (descendant)
3. Entrée supérieure de l'écluse supérieure de Beauharnois	Lac Saint-François – bouée D1	9 (à la remontée) 10,5 (à la descente)	9 (à la remontée) 10,5 (à la descente)
4. Lac Saint-François – bouée D1	Lac Saint-François – bouée D49	12 13,5 (à la descente)	12 13,5 (à la descente)
5. Lac Saint-François – bouée D49	Écluse Snell	8,5 (à la remontée) 10,5 (à la descente)	8 (à la remontée) 10,5 (à la descente)
6. Écluse Eisenhower	Écluse d'Iroquois	11,5	10,5
7. Écluse d'Iroquois	Bouée lumineuse 137A de l'île McNair	13	10,5
8. Bouée lumineuse 137A de l'île McNair	Île Deer – feu 186	11,5	10,5
9. Île Deer – feu 186	Pointe Bartlett – feu 227	8,5 (à la remontée) 10,5 (à la descente)	8 (à la remontée) 10,5 (à la descente)
10. Pointe Bartlett – feu 227	Pointe Tibbetts - Bouée lumineuse de circulation Mo (A)	13	10,5
11. Jonction du chenal central et du chenal principal canadiens à la hauteur de l'île Ironsides	Eaux non abritée entre l'île Wolfe et l'île Howe via le chenal central canadien	9,5	9,5
12. Port Robinson	Courbe de Ramey via la voie de contournement de Welland	8	8
13. Tous les autres canaux		6	6

¹ La présente annexe indique la vitesse maximale permise pour un navire selon l'endroit où il se trouve, lorsque le niveau d'eau est normal ou élevé. Le gestionnaire et la Corporation indiqueront de temps à autre les vitesses maximales en vigueur.

ANNEXE III – TABLEAU RELATIF AUX APPELS

<u>Points d'appel et de contrôle</u>	<u>Station à appeler</u>	<u>Teneur du message</u>
NAVIRES REMONTANTS :		
1. Point d'appel 2 – Entrée dans le secteur 1 (établissement de l'ordre d'éclusage)		
a) Navires transitant à partir du bas du fleuve Saint-Laurent	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Destination 4. Tirants d'eau avant et arrière 5. Cargaison 6. Cargaison dangereuse déclarée - nature et quantité - classification OMI - endroit où la cargaison dangereuse est arrimée 7. Demande de pilote – lac Ontario 8. Confirmation de la demande de pilote – écluse amont de Beauharnois (navires en eaux intérieures seulement)
b) Navires dans le port de Montréal, à un quai, à un poste d'amarrage ou à un poste de mouillage		
(i) Avant de quitter	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Destination 4. Tirants d'eau avant et arrière 5. Cargaison 6. Cargaison dangereuse déclarée - nature et quantité - classification OMI - endroit où la cargaison dangereuse est arrimée 7. Demande de pilote – lac Ontario 8. Confirmation de la demande de pilote – écluse amont de Beauharnois (navires en eaux intérieures seulement)
(ii) Point d'appel 2 – entrée dans le secteur 1 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position

<u>Points d'appel et de contrôle</u>	<u>Station à appeler</u>	<u>Teneur du message</u>
NAVIRES REMONTANTS :		
2. Point d'appel 3 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position
3. Sortie de l'écluse en amont de Beauharnois	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Confirmation de la demande de pilote – écluse Snell (navires en eaux intérieures seulement)
4. Point d'appel 7 – Départ du secteur 1	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position
5. Point d'appel 7 – Entrée dans le secteur 2	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à l'écluse Snell
6. Point d'appel 8 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position
7. Point d'appel 8A	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position
8. Sortie de l'écluse Eisenhower	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée au point d'appel 11 4. Confirmation de la demande de pilote – lac Ontario 5. Toutes les escales
9. Point d'appel 11 – Départ du secteur 2	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position
10. Point d'appel 11 – Entrée dans le secteur 3	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position
11. Point d'appel 12 – (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position
12. Sortie de l'écluse Iroquois	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à l'île Crossover
13. Île Crossover – Départ du secteur 3	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position

Points d'appel et de contrôle**Station à appeler****Teneur du message****NAVIRES REMONTANTS :**

14. Île Crossover – Entrée dans le secteur 4	Voie maritime Clayton Voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à Cape Vincent ou à River Port 4. Confirmation de la demande de pilote – lac Ontario
15. Courbe de Wolfe Island (pointe Beauvais) – Navires quittant le chenal principal	Voie maritime Clayton Voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à Kingston
16. Cape Vincent	Voie maritime Clayton Voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à Sodus Point 4. Heure prévue d'arrivée à Port Weller (point d'appel 15) ou à un port du lac Ontario 5. Demande de pilote – Port Weller
17. Sodus Point	Voie maritime Sodus Voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée - milieu du lac Ontario 4. Heure prévue d'arrivée à Newcastle
18. Milieu du lac Ontario – Départ du secteur 4	Voie maritime Sodus Voie 13	1. Nom du navire 2. Position
19. Milieu du lac Ontario – Entrée dans le secteur 5	Voie maritime Newcastle Voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Demande de pilote – lac Érié
20. Newcastle	Voie maritime Newcastle Voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée révisée à Port Weller (Point d'appel 15) ou à un port du lac Ontario 4. Confirmation de la demande de pilote – Port Weller
21. Point d'appel 15 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Welland Voie 14	1. Nom du navire 2. Position
22. Port Colborne (jetées)	Voie maritime Welland Voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à Long Point

Points d'appel et de contrôle**Station à appeler****Teneur du message****NAVIRES REMONTANTS :**

- | | | | |
|-----|-------------------------------------|--|---------------------------------|
| 23. | Point d'appel 16 | Voie maritime
Long Point
Voie 11 | 1. Nom du navire
2. Position |
| 24. | Long Point –
Départ du secteur 7 | Voie maritime
Long Point
Voie 11 | 1. Nom du navire
2. Position |
| 25. | (Abrogé) | | |
| 26. | (Abrogé) | | |
| 27. | (Abrogé) | | |
| 28. | (Abrogé) | | |

NAVIRES DESCENDANTS :

- | | | | |
|-----|--|--|---|
| 29. | Long Point –
Entrée dans le secteur 7 | Voie maritime
Long Point
Voie 11 | 1. Nom du navire
2. Position
3. Heure prévue d'arrivée
au point d'appel 16 ou
à un port
4. Cargaison dangereuse
déclarée sur le
manifeste, y compris
a) nature et quantité
b) classification OMI
c) endroit où la
cargaison
dangereuse est
arrimée et si le
navire se dirige
vers le canal
Welland :
5. Destination
6. Tirants d'eau avant et
arrière
7. Cargaison
8. Demande de pilote
– lac Ontario |
| 30. | Point d'appel 16
(établissement de
l'ordre d'éclusage) | Voie maritime
Welland
Voie 14 | 1. Nom du navire
2. Position |
| 31. | Sortie de l'écluse n° 1
Canal Welland | Voie maritime
Welland
Voie 14 | 1. Nom du navire
2. Position
3. Heure prévue d'arrivée
à Newcastle
4. Heure prévue d'arrivée
à Cape Vincent ou à
un port du lac Ontario
5. Demande de pilote –
Cape Vincent |
| 32. | Point d'appel 15 | Voie maritime
Newcastle
Voie 11 | 1. Nom du navire
2. Position |

<u>Points d'appel et de contrôle</u>	<u>Station à appeler</u>	<u>Teneur du message</u>
NAVIRES DESCENDANTS :		
33. Newcastle	Voie maritime Newcastle Voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée au milieu du lac Ontario 4. Heure prévue d'arrivée à Sodus Point
34. Milieu du lac Ontario – Départ du secteur 5	Voie maritime Newcastle Voie 11	1. Nom du navire 2. Position
35. Milieu du lac Ontario – Entrée dans le secteur 4	Voie maritime Sodus Voie 12	1. Nom du navire 2. Position
36. Sodus Point	Voie maritime Sodus Voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée révisée à Cape Vincent ou à un port du lac Ontario 4. Confirmation de la demande de pilote fluvial – Cape Vincent 5. Demande de pilote – écluse Snell ou écluse supérieure de Beauharnois (navires en eaux intérieures seulement)
37. Cape Vincent	Voie maritime Clayton Voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure d'arrivée prévue à l'île Crossover ou à un port de la rivière
38. Passage de l'île Wolfe (cap Québec) – Navires entrant dans le chenal principal	Voie maritime Clayton Voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à l'île Crossover ou à un port de la rivière
39. Île Crossover – Départ du secteur 4	Voie maritime Clayton Voie 13	1. Nom du navire 2. Position
40. Île Crossover – Entrée dans le secteur 3	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position
41. Point d'appel 14	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position
42. Point d'appel 13 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position

Points d'appel et de contrôle**Station à appeler****Teneur du message****-NAVIRES DESCENDANTS :**

43.	Sortie de l'écluse d'Iroquois	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée au point d'appel 10 4. Demande de pilote de port ou de pilote fluvial – Saint-Lambert 5. Confirmation de la demande de pilote – écluse Snell (navires en eaux intérieures seulement)
44.	Point d'appel 10 – Départ du secteur 3	Voie maritime Iroquois Voie 11	1. Nom du navire 2. Position
45.	Point d'appel 10 – Entrée dans le secteur 2	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position
46.	Point d'appel 9 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à l'écluse Snell
47.	Sortie de l'écluse Snell	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée au point d'appel 6
48.	Abrogé		
49.	Point d'appel 6 – Départ du secteur 2	Voie maritime Eisenhower Voie 12	1. Nom du navire 2. Position
50.	Point d'appel 6 – Entrée dans le secteur 1	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position
51.	Point d'appel 5 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position
52.	Sortie de l'écluse aval de Beauharnois	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Confirmation de la demande de pilote de port ou de pilote fluvial – Saint-Lambert 4. N° du poste d'amarrage au port de Montréal (s'il y a lieu)
53.	Île Saint-Nicholas	Voie maritime Beauharnois Voie 14	1. Nom du navire 2. Position

Points d'appel et de contrôle**Station à appeler****Teneur du message****NAVIRES DESCENDANTS :**

54. Écluse de Saint-Lambert
au point d'appel 2 –
Départ du secteur 1

Voie maritime
Beauharnois
Voie 14

1. Nom du navire
2. Position

NAVIRES REMONTANTS ET DESCENDANTS :

55. Navires quittant un port
entre le milieu du lac
Ontario et Long Point,
(sauf ceux qui quittent un port du lac Érié
en direction ouest et qui ne transitent
pas dans le canal Welland)

Station appropriée
de la Voie maritime

1. Nom du navire
2. Position
3. Cargaison dangereuse
déclarée sur le
manifeste, y compris
 - a) nature et quantité
 - b) classification OMI
 - c) endroit où la
cargaison
dangereuse est
arrimée et si le
navire se dirige
vers le canal
Welland
4. Destination
5. Tirants d'eau avant et
arrière
6. Cargaison
7. Demande de pilote –
lac Érié si remontant,
ou lac Ontario si
descendant

APPENDICE 1 - DIMENSIONS DES NAVIRES

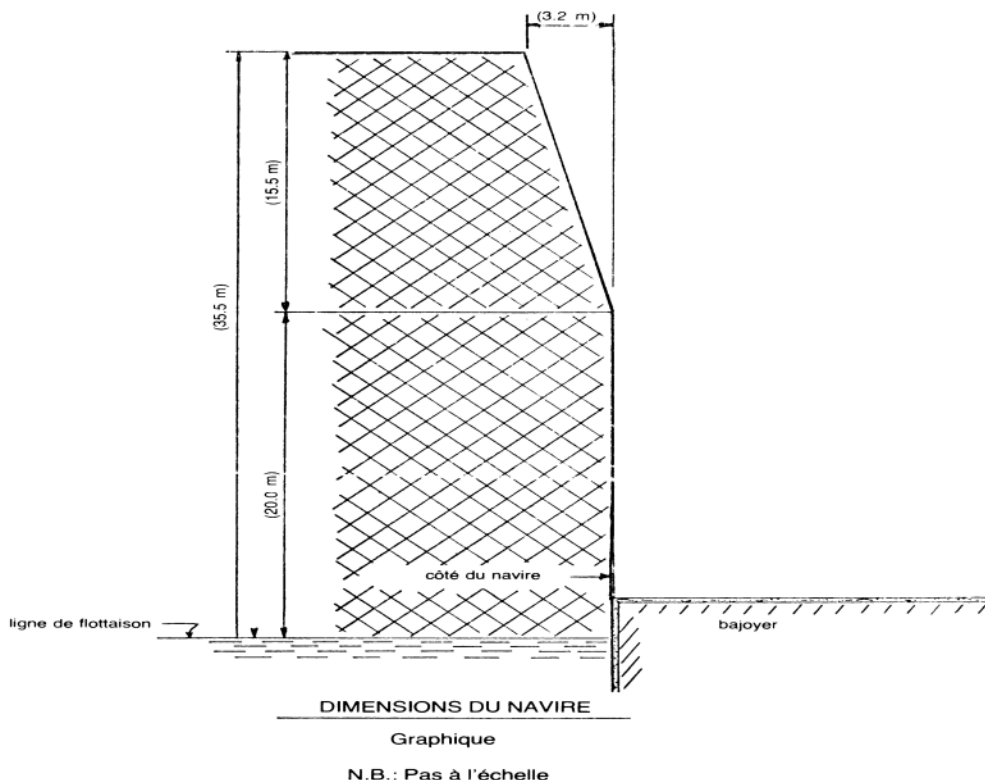
Un certain nombre d'écluses de la Voie maritime comportent des structures qui, une fois complètement levées, surplombent le bajoyer et, par conséquent, restreignent :

- a) la hauteur du navire au-dessus de la ligne de flottaison, mesurée sur le côté du navire;
- b) la hauteur des autres structures situées près des côtés du navire, telles que mâts de charge, barres (de mât), antennes, etc.

Le schéma suivant indique les limites applicables à la coque ou à la superstructure d'un navire *qui se trouve le long d'un bajoyer*. Pour des détails, consulter le document Information sur le transit des navires et leur équipement.

Les limites du schéma sont calculées pour les navires ayant une largeur maximale admissible de 23,2 m. Les navires moins larges et dont les dimensions dépassent celles du schéma (**mesures prises lorsque le navire est le long d'un bajoyer**) doivent obtenir une permission spéciale pour transiter. (On peut exiger une mesure précise avant d'accorder cette permission.)

Avertissement : Les capitaines doivent prendre en considération le tirant d'eau sur lest lorsqu'ils vérifient les dimensions maximales permises. Les ailerons de passerelle, antennes, mâts et, dans certains cas, les mâts de charge de type Samson ou grues de provision pourraient être à l'extérieur des limites du diagramme de l'appendice 1 du *Manuel de la Voie maritime* et pourraient dépasser le mur de l'écluse. Les commandants et les pilotes doivent en tenir compte et y exercer une prudence particulière pour éviter tout contact entre leur navire et toute structure de l'écluse en entrant ou en sortant d'une écluse.



2026

Tarif des droits de la Voie maritime du Saint-Laurent

1. Interprétation

Les définitions qui suivent s'appliquent au présent tarif.

Cargaison (Cargo)

Toutes marchandises à bord d'un navire, qu'elles soient transportées comme fret payant ou non payant ou pour le compte du propriétaire du navire, à l'exclusion:

- a) des conteneurs vides et du poids à vide des conteneurs pleins;
- b) du carburant, du lest et des provisions du navire;
- c) des effets personnels de l'équipage ou des passagers; ou
- d) des cargaisons en transit transportées au cours du même voyage en montant et en descendant.

Cargaison conteneurisée (Containerized Cargo)

Toutes marchandises expédiées en conteneur. Les conteneurs sont utilisés pour le transport de marchandises par divers modes: maritime, ferroviaire et camion. Ils existent en plusieurs configurations: sec, isotherme ou chauffé, réfrigéré ou réfrigéré mécaniquement, plate-forme à parois latérales ouvertes et plate-forme, à toit ouvert et citerne. Les dimensions usuelles sont de 8 pieds de largeur, 8 pieds et 6 pouces ou 9 pieds et 6 pouces de hauteur, avec des longueurs de 20 pieds ou 40 pieds. Des longueurs moins communes incluent entre autres 24, 28, 44, 45, 46, 48, 53 et 56 pieds.

Cargaison d'aide gouvernementale (Government Aid Cargo)

- a) Les produits alimentaires transformés donnés, ou vendus selon des conditions financières de faveur, par le gouvernement fédéral des États-Unis ou du Canada à des fins d'alimentation, d'expansion économique, de secours ou de programmes d'aide en cas de désastres; et
- b) la cargaison de produits alimentaires qui, à la fois :
 - (i) est la propriété d'un organisme sans but lucratif ou d'une coopérative ou est financée par l'organisme ou la coopérative;
 - (ii) est destinée comme aide humanitaire ou aide au développement à l'étranger;
 - (iii) est certifiée ou accompagnée d'une preuve de déclaration comme telle aux services des douanes du Canada ou des États-Unis.

Cargaison domestique (*Domestic Cargo*)

Toute cargaison dont l'expédition a pour origine un point au Canada et pour destination finale un autre point au Canada, ou a pour origine un point aux États-Unis et pour destination finale un autre point aux États-Unis, ou a pour origine un point au Canada ou aux États-Unis dans le Système Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent et pour destination finale un autre point au Canada ou aux États-Unis dans le Système Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, mais ne comprend pas les cargaisons d'importation ou d'exportation désignées au point d'origine pour transbordement par eau à un point au Canada ou aux États-Unis.

Cargaison en vrac (*Bulk Cargo*)

Toute cargaison constituée de marchandises libres ou en masse qui doivent d'ordinaire être pelletées, pompées, soufflées ou manipulées au godet, y compris:

- a) le ciment, libre ou en sacs;
- b) le coke et le coke de pétrole, libre ou en sacs;
- c) la cargaison domestique;
- d) les liquides transportés dans les citernes de navire;
- e) les minerais et minéraux (bruts, criblés, classés ou concentrés mais n'ayant subi aucune autre transformation) libre ou en sacs, y compris l'alumine, la bauxite, le gravier, la roche phosphatée, le sable, la pierre et le soufre;
- f) la fonte en gueuse et la ferraille;
- g) le bois de construction, le bois à pâte, les poteaux et billes, détachés ou liés;
- h) le sucre brut et la farine, libre ou en sacs;
- i) la pâte de bois, libre ou en balles;
- j) les matières destinées au recyclage, les rebuts, les ordures et les déchets.

Cargaison générale (*General Cargo*)

Toutes les marchandises autres que la cargaison en vrac, les céréales, la cargaison d'aide gouvernementale, les brames d'acier et le charbon.

Céréale (*Grain*)

Désigne l'orge, le maïs, l'avoine, la graine de lin, la graine de colza, la fève soja, les grains de grande culture, le sarrasin, la fève sèche, les pois secs, le seigle, le blé, les criblures de grain et les tourteaux qui en sont tirés.

Corporation (*Corporation*)

Désigne la Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation (GLS).

Date de fermeture (*Closing Date*)

Désigne, en termes d'une année, la première date de ladite année après la date d'ouverture lors de laquelle les portions Montréal-Lac Ontario et Canal Welland de la Voie maritime sont fermées au trafic de navires.

Date d'ouverture (*Opening Date*)

Désigne, en termes d'une année, la date la plus hâtive au cours de ladite année lors de laquelle soit la portion Montréal-Lac Ontario ou la portion Canal Welland est ouverte au trafic de navire, en autant cependant que, si cette date est antérieure au 1^{er} avril, la date d'ouverture sera considérée comme étant le premier jour d'avril de ladite année.

Embarcation de plaisance (*Pleasure Craft*)

Désigne un bateau, quel qu'en soit le mode de propulsion, utilisé exclusivement pour l'agrément et ne transportant aucun passager.

Expéditeur/destinataire (*Shipper/Receiver*)

Désigne toute compagnie propriétaire ou acheteur de la marchandise qui est expédiée par la Voie maritime.

Gestionnaire (*Manager*)

Désigne la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (CGVMSL).

Incitatif de portail (*Gateway Incentive*)

Désigne un pourcentage de réduction d'une durée d'un an, selon le programme incitatif, négocié et offert sur les péages de cargaisons applicables pour les expéditions d'un produit spécifique détourné d'un portail compétiteur vers la Voie maritime.

Incitatif de service (*Service Incentive*)

Désigne un pourcentage de rabais, selon le programme incitatif, offert sur les péages de cargaisons applicables pour les expéditions qualifiées comme nouvelles affaires, réalisées sous un service régulier nouvellement établi sortant des grands-lacs.

Navire (*Ship*)

Désigne tout type d'embarcation qui est utilisée comme moyen de transport sur l'eau, à l'exception des navires que possède ou qu'utilise le gestionnaire ou la corporation.

Nouvelles affaires (*New Business*)

- (a) la cargaison conteneurisée transportée par navire dans la Voie maritime en tout temps au cours d'une saison de navigation;
- (b) une combinaison produit/origine/destination pour laquelle le produit transporté par navire dans la Voie maritime en tout temps au cours d'une saison de navigation:
 - (i) en provenance d'un point à l'intérieur du Canada ou des États-Unis ou d'un pays hors du Canada ou des États-Unis, en autant que ce produit n'ait pas tiré son origine de ce point ou pays, selon le cas, en aucun temps au cours des cinq (5) saisons de navigation consécutives précédant immédiatement la saison alors actuelle de navigation;
 - (ii) en partance pour un point à l'intérieur du Canada ou des États-Unis ou d'un pays hors du Canada ou des États-Unis, en autant que ce produit n'ait pas été à destination de ce point ou pays, selon le cas, en aucun temps au cours des cinq (5) saisons de navigation consécutives précédant immédiatement la

- saison alors actuelle de navigation;
- (iii) en provenance d'un point à l'intérieur du Canada ou des États-Unis ou d'un pays hors du Canada ou des États-Unis et en partance pour un point à l'intérieur du Canada ou des États-Unis ou d'un pays hors du Canada ou des États-Unis, en autant que ce produit ait été précédemment transporté, au lieu de par navire, par tout autre mode de transport autre que le navire en tout temps au cours des cinq (5) saisons de navigation consécutives précédant immédiatement la saison alors actuelle de navigation; ou
 - (iv) qui n'a pas transité par l'une ou l'autre des sections de la Voie maritime au cours des cinq (5) saisons de navigation consécutives précédant immédiatement la saison alors actuelle de navigation pour un montant supérieur à 10 000 tonnes métriques.

Passager (*Passenger*)

Désigne une personne qui, ayant payé le prix du passage, est transportée sur la Voie maritime.

Produit (*Commodity*)

Désigne une cargaison qui a été identifiée comme étant un produit dans la liste de codes de produits du gestionnaire.

Rabais de volume (*Volume Rebate*)

Désigne un pourcentage de rabais, selon le programme d'initiative, offert sur les péages de cargaisons applicables pour les expéditions d'un produit spécifique en deçà du tonnage maximum historique pré approuvé.

Réduction de péage (*Toll Reduction*)

Désigne le pourcentage négocié de remboursement sur les péages de cargaisons applicables sous l'incitatif de portail.

Saison de navigation (*Navigation Season*)

Désigne la période débutant à la date d'ouverture et se terminant à la date de fermeture.

Section de la Voie maritime (*Section of the Seaway*)

Désigne soit la portion Montréal-Lac Ontario ou la portion Canal Welland de la Voie maritime.

Service de lignes régulières (*Liner Service*)

Désigne un ou plusieurs navires opérés par un seul opérateur sur une route préétablie entre des ports désignés, offrant un service cédulé régulier pour diverses marchandises consignées.

Service de lignes semi-régulières (*Semi-liner Service*)

Désigne un service de lignes régulières réduit ou limité, offrant moins de voyages cédulés réguliers et/ou moins de ports d'appel désignés.

Système Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent

(*Great Lakes/St. Lawrence Seaway System*)

Désigne tous les ports des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.

Tonne métrique (*Metric Tonne*)

Désigne un poids de 1 000 kg (2 204,62 livres).

Transporteur (*Carrier*)

Désigne toute compagnie, ou son représentant, engagée dans le transport physique d'une cargaison entre une origine et une destination.

Voie maritime (*Seaway*)

A le sens prévu à la *Loi maritime du Canada*.

Volume additionnel (*Incremental Volume*)

Désigne la portion de tonnage expédié dans la Voie maritime par un expéditeur/destinataire spécifique au cours d'une saison donnée, en deçà du tonnage maximum pré approuvé que cet expéditeur/destinataire spécifique a réalisé au cours des cinq (5) saisons de navigation précédentes.

Volume engagé (*Volume Commitment*)

Désigne le tonnage annuel de cargaison négocié, avec un minimum de 75 000 tonnes métriques par année, que l'expéditeur/destinataire doit rencontrer pour que la réduction de péage en vertu de l'incitatif de portail soit applicable.

Volume maximum (*Maximum Volume*)

Désigne le tonnage annuel total le plus élevé d'un produit spécifique qu'un expéditeur/destinataire spécifique a expédié dans la Voie maritime au cours des cinq (5) saisons de navigation précédentes.

2. Droits

- a) Tout navire qui entre dans la Voie maritime, la traverse ou en sort doit payer un droit, lequel correspond à la somme des frais applicables visés à l'annexe 1. Les frais sont calculés en fonction de la description figurant à la colonne I de l'annexe 1 et du taux visé aux colonnes II et/ou III.
- b) Les droits sont calculés en fonction du navire, de sa cargaison et de ses passagers pour un transit complet ou partiel de la Voie maritime et visent un voyage dans un seul sens.
- c) Les droits sont exigibles du représentant du navire dans les 45 jours qui suivent la date où le navire entre dans la première écluse d'un transit de la Voie maritime.
- d) Excluant ce qui est défini au point 2.e), le programme de rabais de volume ne peut être combiné (i.e. appliqué au même mouvement de cargo) aux programmes incitatifs de nouvelles affaires ou incitatif de service.

- e) Excluant les cargaisons qualifiées sous le programme de nouvelles affaires, toutes cargaisons expédiées par un service de lignes régulières ou de lignes semi-régulières approuvé sous le programme Incitatif de Service sont éligibles au programme incitatif de rabais de volume.

2.1 Description et poids de la cargaison

- a) Aux fins du calcul des droits applicables,
 - (i) une corde de bois à pâte est censée peser 1 450 kg (3 196,70 livres) ; et
 - (ii) le tonnage de la cargaison est arrondi à 1 000 kg près (2 204,62 livres).

2.2 Programmes incitatifs

2.2.1 Programme incitatif de nouvelles affaires

- a) Pour être éligible au rabais applicable pour l'incitatif nouvelles affaires, un transporteur doit soumettre une application au gestionnaire pour la combinaison proposée de produit/origine/destination afin qu'elle soit approuvée et acceptée selon les règles du programme incitatif de nouvelles affaires;
- b) La cargaison conteneurisée, quel que soit l'origine ou la destination, transportée dans la Voie maritime en tout temps pour la saison de navigation actuelle se qualifie comme nouvelles affaires;
- c) Une combinaison produit/origine/destination qui se qualifie comme nouvelles affaires le ou avant le 30^{ième} jour de septembre au cours de toute saison de navigation demeure qualifiée comme nouvelles affaires pour les deux saisons consécutives de navigation suivant immédiatement la saison alors actuelle de navigation; et
- d) Une combinaison produit/origine/destination qui se qualifie comme Nouvelles Affaires après le 30^{ième} jour de septembre au cours de toute saison de navigation demeure qualifiée comme nouvelles affaires pour les trois saisons consécutives de navigation suivant immédiatement la saison alors actuelle de navigation.

2.2.2 Programme incitatif de rabais de volume

- a) Pour être éligible au programme incitatif de rabais de volume :
 - (i) Un expéditeur/destinataire dans le Système Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent doit soumettre au gestionnaire pour approbation, avant le 30 juin de chaque saison, le produit, tel que défini dans la classification de produits du gestionnaire, pour lequel un rabais de volume est demandé, l'origine ou la destination du produit, ainsi que la preuve du volume maximum de produits que l'expéditeur/destinataire a expédié au cours des cinq (5) dernières années en provenance de cette origine ou vers cette destination.

- (ii) L'expéditeur/destinataire doit déjà transporter ce produit, tel que défini dans la classification de produits du gestionnaire, dans la Voie maritime à un minimum de 100 000 tonnes par saison au cours de cinq (5) dernières saisons de navigation.
- b) Dès qu'il est approuvé par le gestionnaire, un volume maximum devient la base sur laquelle le volume additionnel sera calculé.
- c) Le programme incitatif de rabais de volume n'est pas accessible à la fin de la saison de navigation sans que le volume maximum n'ait été pré approuvé à l'intérieur du délai prescrit.
- d) Le même volume de cargaison ne peut être utilisé que par un seul expéditeur/destinataire.
- e) Pour que le rabais de volume soit applicable, le volume total du produit expédié dans la Voie maritime doit également augmenter au cours de la saison de navigation.

2.2.3 Programme incitatif de service

- a) Pour être éligible au programme incitatif de service, les cargaisons doivent se qualifier comme nouvelles affaires sous le programme incitatif de nouvelles affaires, et doivent être expédiées par un service rencontrant toutes les exigences suivantes (« service qualifié ») :
 - (i) un service de lignes régulières ou de lignes semi-régulières entre les mêmes ports;
 - (ii) le service doit desservir plusieurs ports d'origine, ou plusieurs ports de destination;
 - (iii) le service ne doit pas être limité aux mouvements d'une seule marchandise;
 - (iv) le service doit desservir des marchés à l'extérieur des grands-lacs; et
 - (v) le service ne doit pas remplacer ou déplacer un des services existants du transporteur. Le gestionnaire se réserve le droit d'exiger la preuve de l'origine et de la destination ultime.
- b) L'incitatif de service s'applique seulement aux demandes de nouvelles affaires approuvées après la date de début du service qualifié. Les demandes de nouvelles affaires approuvées avant la date de début du service qualifié ne seront pas éligibles au programme incitatif de service.
- c) L'incitatif de Service s'applique seulement aux cargaisons exportées des Grands-Lacs et n'est pas applicable aux cargaisons importées.
- d) Le transporteur doit fournir au gestionnaire un avis écrit de ses intentions d'appliquer à l'incitatif de service au moins trente (30) jours avant la mise en place du service qualifié.
- e) Le transporteur doit aviser le gestionnaire des intervalles proposés (hebdomadaires, mensuels, etc.) du service qualifié, ainsi que le nombre cédulé d'appels pendant la saison de navigation. Des appels additionnels dans le système peuvent être effectués durant la saison.

- f) Le transporteur doit aviser le gestionnaire de la cédule de rotation des ports, identifiant les principaux ports d'appel lors de la remise de la notification de la cédule de rotation. Des ports d'appel additionnels peuvent être ajoutés en tout temps en autant que les ports principaux de la cédule sont desservis.
- g) Le transporteur doit promouvoir le service qualifié sur son site web, sur les sites web disponibles des ports et avec l'aide du gestionnaire sur le site AUT H₂O.
- h) Le transporteur doit rencontrer 75% d'adhérence à la cédule avec un minimum de quatre (4) appels dans les Grands-Lacs durant la saison de navigation.
- i) Le transporteur fournira au gestionnaire une demande de remboursement de l'incitatif de service, avec les copies des documents requis pour supporter la demande, à l'intérieur de soixante (60) jours après la fermeture de la saison de navigation. Les demandes de remboursement devront être soumises au gestionnaire qui sera responsable la revue et l'approbation des demandes d'incitatif de service.
- j) L'incitatif de service de 20% des péages payés sur les cargaisons expédiées sous un service qualifié sera remboursé par le gestionnaire après la fermeture de la saison de navigation, une fois que le gestionnaire aura confirmé que le transporteur a rencontré les exigences d'adhérence à la cédule.

2.2.4 Programme incitatif de portail

- a) Pour être éligible au programme incitatif de portail, la cargaison doit présentement transiter entre une origine et une destination spécifique par un portail compétiteur.
- b) Pour être éligible au remboursement applicable sous le programme incitatif de portail, un expéditeur/destinataire, ou son représentant, doit:
 - (i) soumettre une application au gestionnaire pour le mouvement proposé (cargaison/origine/destination) à être approuvé sous le programme incitatif de portail;
 - (ii) fournir au gestionnaire les renseignements démontrant que le mouvement proposé s'effectue présentement par un portail compétiteur;
 - (iii) négocier avec le gestionnaire les termes de la proposition, à savoir la réduction de péage applicable et le volume engagé.
- c) L'expéditeur/destinataire, ou son représentant, se qualifiera pour la réduction de péage négociée lorsque le volume engagé sera atteint.
- d) L'incitatif de portail s'applique seulement aux mouvements de cargaisons qualifiées effectués après la date de début de l'incitatif de portail qualifié. Les mouvements effectués avant la date de début de l'incitatif de portail ne sont pas éligible pour le rabais.
- e) L'expéditeur/destinataire, ou son représentant, fournira au gestionnaire une demande pour le remboursement d'incitatif de portail, joint à une copie de tous documents requis pour supporter la demande, et ce au cours des soixante (60) jours suivant la fermeture de la saison de navigation. Les demandes de remboursement doivent être soumises au gestionnaire qui aura la responsabilité de vérifier tous les documents et données et recommander le remboursement sous le programme incitatif de portail.
- f) Le pourcentage négocié de réduction de péage du programme incitatif de portail payé pour les cargaisons qualifiées transportées sera remboursé par le gestionnaire après la fermeture de la saison de navigation, une fois que le gestionnaire a confirmé, suite à la revue des documents soumis, que l'expéditeur/destinataire a rencontré le volume engagé. Le gestionnaire se réserve le droit d'exiger l'origine et la destination ultime de la cargaison afin de valider l'engagement.
- g) Le gestionnaire se réserve le droit de mettre fin à une entente.

3. Prime de passage payable pour les transits après la date limite

- a) Sous réserve de 3.b), un navire qui communique pour son dernier transit de la Voie maritime d'un endroit indiqué à la colonne I de l'annexe 2 durant la période qui suit la date limite établie par le gestionnaire et la corporation et qui est indiquée à la colonne III doit payer un montant au titre de la prime de passage visée à la colonne IV, lequel est calculé en fonction du nombre d'écluses transitées.
- b) Si la prime de passage est reportée pour des raisons opérationnelles ou climatiques, un navire qui communique pour son dernier transit de la Voie maritime d'un endroit indiqué à la colonne I de l'annexe 3 durant la période de report indiquée à la colonne II qui suit la date limite établie par le gestionnaire et la corporation et qui est indiquée à la colonne III doit payer un montant au titre de la prime de passage visée à la colonne IV, lequel est calculé en fonction du nombre d'écluses transitées
- c) Le navire qui est autorisé à transiter la Voie maritime après la période de 96 heures après la date limite fixée par le gestionnaire et la corporation doit payer, en plus de la prime de passage, un montant égal aux dépenses différentielles engagées par le gestionnaire pour maintenir ouverte la Voie maritime afin de permettre au navire de transiter.

4. Entrée en vigueur

Le présent tarif entre en vigueur à compter de la date de son dépôt auprès de l'Office des transports du Canada.

ANNEXE 1

2026 Tarif des droits de la Voie maritime

(Prix sont en \$CAD par tonne métrique à moins d'indication contraire - des taxes peuvent s'appliquer)

Colonne I	Colonne II	Colonne III
Frais de TJBE ¹	MLO	Welland
Navires chargés ou sur lest (excluant les navires de passagers)	0,1344 \$	0,2150 \$
Navires de Passagers	0,4032 \$	0,6450 \$
Péages sur les cargaisons	MLO	Welland
Cargaison en vrac	1,3933 \$	0,9510 \$
Céréale	0,8560 \$	0,9510 \$
Charbon	0,8560 \$	0,9510 \$
Cargaison générale	3,3572 \$	1,5220 \$
Cargaison générale domestique	1,3933 \$	0,9510 \$
Bramés d'acier	3,0384 \$	1,0896 \$
Cargaison conteneurisée	1,3933 \$	0,9510 \$
Aide gouvernementale	S/O	S/O
Frais d'éclusage (par TJBE¹)	MLO	Welland
Navires de cargaison ou de passager chargés ou sur lest	S/O	0,3582 \$
<i>Maximum par navire</i>	S/O	5 011,00 \$
Transits partiels	MLO	Welland
Frais applicables (TJBE, cargaisons et éclusage) au prorata des écluses transitées	20%	13%
Frais minimums	MLO	Welland
Par navire par écluse transitée pour le transit complet ou partiel de la Voie maritime	34,78 \$	34,78 \$
Programmes incitatifs²	MLO	Welland
Incitatif de nouvelles affaires	20%	20%
Incitatif de rabais de volume	10%	10%
Incitatif de service	20%	20%
Embarcation de plaisance	MLO	Welland
Écluses Candiennes: par embarcation de plaisance ³ , par écluse	25,00 \$	25,00 \$
Écluses Américaines: par embarcation de plaisance, par écluse (CAD ou USD)	30,00 \$	30,00 \$

¹ La jauge brute est calculée selon les règles de jaugeage dans la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, avec ses modifications successives; ou selon le jaugeage des États-Unis pour les navires prescrits avant 2002

² Les programmes incitatifs sont assujettis à une préapprobation, voir la page Programmes Incitatifs pour les détails

³ Inclus un rabais de 5,00\$ par écluse avec l'utilisation du système de réservations et de payment en ligne

ANNEXE 2

Primes de passage - Aucun report

<i>Colonne I</i>	<i>Colonne II</i>	<i>Colonne III</i>	<i>Colonne IV</i>
Endroit	Report	Période après la date limite	MLO ⁴
Cape Vincent (en descendant) ou Cap Saint-Michel (en montant)	S/O	Moins de 24 heures	20 000 \$
		Moins de 48 heures	40 000 \$
		Moins de 72 heures	60 000 \$
		Moins de 96 heures	80 000 \$
Port ou quai dans le segment d'écluses Saint Lambert - Iroquois	S/O	Moins de 24 heures	S/O
		Moins de 48 heures	20 000 \$
		Moins de 72 heures	40 000 \$
		Moins de 96 heures	60 000 \$

⁴ Au prorata du nombre d'écluses transitées

ANNEXE 3

Primes de passage - Après report

<i>Colonne I</i>	<i>Colonne II</i>	<i>Colonne III</i>	<i>Colonne IV</i>
Endroit	Report	Période après la date limite	MLO ⁵
Cape Vincent (en descendant) ou Cap Saint-Michel (en montant)	24h	Moins de 36 heures	20 000 \$
		Moins de 48 heures	40 000 \$
		Moins de 72 heures	60 000 \$
		Moins de 96 heures	80 000 \$
	48h	Moins de 56 heures	20 000 \$
		Moins de 64 heures	40 000 \$
		Moins de 72 heures	60 000 \$
		Moins de 96 heures	80 000 \$
	72h	Moins de 78 heures	20 000 \$
		Moins de 84 heures	40 000 \$
		Moins de 90 heures	60 000 \$
		Moins de 96 heures	80 000 \$
Port ou quai dans le segment d'écluses Saint Lambert - Iroquois	24h	Moins de 48 heures	S/O
		Moins de 60 heures	20 000 \$
		Moins de 72 heures	40 000 \$
		Moins de 96 heures	60 000 \$
	48h	Moins de 72 heures	S/O
		Moins de 80 heures	20 000 \$
		Moins de 88 heures	40 000 \$
		Moins de 96 heures	60 000 \$
	72h		S/O

⁵ Au prorata du nombre d'écluses transitées

2026

Tarif des droits de quai et d'entreposage de la Voie maritime du Saint-Laurent

1. Interprétation

Les définitions qui suivent s'appliquent au présent tarif.

Canal *(Canal)*

Désigne tout tronçon artificiel de la Voie maritime du Saint-Laurent et comprend tous les canaux et terrains qui s'y rapportent et dont le gestionnaire a la direction et le contrôle.

Cargaison conteneurisée *(Containerized Cargo)*

Toutes marchandises expédiées en conteneur. Les conteneurs sont utilisés pour le transport de marchandises par divers modes: maritime, ferroviaire et camion. Ils existent en plusieurs configurations: sec, isotherme ou chauffé, réfrigéré ou réfrigéré mécaniquement, plate-forme à parois latérales ouvertes et plate-forme, à toit ouvert et citerne. Les dimensions usuelles sont de 8 pieds de largeur, 8 pieds et 6 pouces ou 9 pieds et 6 pouces de hauteur, avec des longueurs de 20 pieds ou 40 pieds. Des longueurs moins communes incluent entre autres 24, 28, 44, 45, 46, 48, 53 et 56 pieds.

Cargaison domestique *(Domestic Cargo)*

Toute cargaison dont l'expédition a pour origine un point au Canada et pour destination finale un autre point au Canada, ou a pour origine un point aux États-Unis et pour destination finale un autre point aux États-Unis, ou a pour origine un point au Canada ou aux États-Unis dans le Système Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent et pour destination finale un autre point au Canada ou aux États-Unis dans le Système Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, mais ne comprend pas les cargaisons d'importation ou d'exportation désignées au point d'origine pour transbordement par eau à un point au Canada ou aux États-Unis.

Cargaison en vrac *(Bulk Cargo)*

Toute cargaison constituée de marchandises libres ou en masse qui doivent d'ordinaire être pelletées, pompées, soufflées ou manipulées au godet, y compris:

- a) l'orge, le maïs, l'avoine, la graine de lin, la graine de colza, la fève soja, les grains de grande culture, le sarrasin, la fève sèche, les pois secs, le seigle, le blé, les criblures de grain et les tourteaux qui en sont tirés ;
- b) le ciment, libre ou en sacs;
- c) le coke et le coke de pétrole, libre ou en sacs;
- d) la cargaison domestique;
- e) les liquides transportés dans les citernes de navire;
- f) les minerais et minéraux (bruts, criblés, classés ou concentrés mais n'ayant subi aucune autre transformation) libre ou en sacs, y compris l'alumine, la bauxite, le gravier, la roche phosphatée, le sable, la pierre et le soufre;
- g) la fonte en gueuse et la ferraille;
- h) le bois de construction, le bois à pâte, les poteaux et billes, détachés ou liés;
- i) le sucre brut, libre ou en sacs;

- j) la pâte de bois, libre ou en balles;
- k) les matières destinées au recyclage, les rebuts, les ordures et les déchets.

Cargaison générale (*General Cargo*)

Toutes marchandises qui ne sont pas comprises dans la définition de cargaison en vrac.

Droit d'accostage (*Side Wharfage*)

Désigne un droit imposé sur un navire, excluant les navires de passagers, en chargement, en déchargement ou en attente dans un canal.

Droit d'accostage de navire de passagers (*Passenger Ship Wharfage*)

Désigne un droit imposé sur un navire de passager occupant pour une période continue, un espace réservé à cet effet par le gestionnaire.

Droit d'emmagasiner (*Storage Charge*)

Désigne un droit imposé sur des marchandises pour le temps qu'elles sont emmagasinées à un canal.

Droit de passager (*Passenger Wharfage*)

Désigne un droit imposé sur les passagers qui embarquent ou débarquent d'un navire à un canal, à un espace réservé à cet effet par le gestionnaire.

Droit de séjour (*Laying-Up Charge*)

Désigne un droit imposé sur un navire occupant pour une période continue, à un canal, sans lien à des activités de chargement ou de déchargement, un espace réservé à cet effet par le gestionnaire

Droit de séjour d'hiver (*Winter Berthing*)

Désigne un droit imposé sur un navire occupant ou ayant réservé, pour l'entière période entre la fermeture d'une saison et l'ouverture de la saison suivante, à un canal, un espace réservé à cet effet par le gestionnaire.

Droit de terre-plein (*Top Wharfage*)

Désigne un droit imposé sur des marchandises qui sont chargées sur ou déchargées d'un navire, ou tout autre mode de transport, ou qui sont transbordées d'un navire à un autre dans un canal.

Gestionnaire (*Manager*)

Désigne la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent.

Passager (*Passenger*)

Signifie une personne qui, ayant payé le prix du passage, est transportée sur la Voie maritime.

Propriétaire (Owner)

- a) En ce qui concerne des marchandises, l'expéditeur et le destinataire de ces marchandises, et
- b) En ce qui concerne un navire, toute personne qui est un représentant au sens de la définition donnée à l'article 2 du Règlement sur la Voie maritime.

Tonne métrique (Metric Tonne)

Désigne un poids de 1 000 kg (2 204,62 livres).

2. Droits

- a) Les droits exigibles sont calculés d'après la description dans la colonne I de l'annexe 1 et les tarifs correspondants de la colonne II.
- b) Lorsque le gestionnaire a loué une aire d'un canal, il peut dispenser des personnes du paiement des droits de terre-plein à l'égard des marchandises chargées ou déchargées sur cette aire.
- c) Si un navire ne peut plus être opéré de manière sécuritaire en raison de difficultés techniques ou parce qu'il a été impliqué dans un accident, le gestionnaire peut exempter le dit navire, ou tout autre navire impliqué dans des opérations de sauvetage, de tous droits applicables selon le présent tarif qui découleraient des difficultés du navire.
- d) Les droits prescrits au présent tarif sont payables
 - (i) conjointement par le propriétaire des marchandises et le propriétaire du navire, ou leurs représentants, à partir duquel les marchandises sont transbordées, dans le cas de droits applicables aux marchandises transbordées d'un navire à un autre dans un canal;
 - (ii) conjointement par le propriétaire des marchandises, le propriétaire du navire ou leurs représentants, à bord duquel les marchandises sont expédiées, dans le cas de droits applicables aux marchandises qui sont chargées sur un navire ou en sont déchargées dans un canal, sauf s'il s'agit de marchandises transbordées d'un navire à un autre;
 - (iii) par le propriétaire des marchandises ou son représentant, dans le cas de droits prescrits pour l'emmagasiner de marchandises; et
 - (iv) par le propriétaire du navire ou son représentant, dans le cas de droits applicables à un navire,et ces droits sont exigibles immédiatement et doivent être payés au gestionnaire.
- e) Des droits de terre-plein à un canal ne sont exigibles qu'une seule fois à l'égard d'autres marchandises que celles qui sont:
 - (i) réexpédiées à un canal après avoir été enlevées; ou
 - (ii) réexpédiées à un canal après que leur forme ou leur composition a été modifiée.
- f) Des droits de terre-plein sont exigibles selon le poids certifié des marchandises embarqués ou inscrites au manifeste. Un document dûment certifié (un certificat de pesage, un connaissement ou un document similaire) doit être délivré au gestionnaire, joint au formulaire de terre-plein de l'application d'affaires lors de sa soumission, dans un délai de cinq (5) jours après que le navire ait quitté le quai.
- g) Le droit de séjour d'hiver à un canal est payable pour l'entière période sur réservation d'un espace et n'est pas annulable ni remboursable après le 15 décembre.

ANNEXE 1

2026 Tarif des droits de quai et d'entreposage de la Voie maritime

(Prix sont en \$CAD par tonne métrique à moins d'indication contraire - des taxes peuvent s'appliquer)

Colonne I	Colonne II	
Droits de terre-plein	Droits	Unité
Cargaison en vrac	0,5040 \$	par tonne
Cargaison générale domestique	0,5040 \$	par tonne ou mètre cube ¹
Cargaison générale	1,1520 \$	par tonne ou mètre cube ¹
Cargaison conteneurisée	0,5040 \$	par tonne
Droits d'accostage	Droits	Unité
Première période de 6 heures (indivisible)	0,0325 \$	par TJBE
<i>Minimum</i>	65,89 \$	
Par période subséquente de 6 heures (indivisible)	0,0325 \$	par TJBE
<i>Minimum</i>	19,77 \$	par période
Droits de séjour	Droits	Unité
Première période 24 heures (indivisible)	Sans frais	
Par période subséquente de 10 jours (indivisible)	0,1508 \$	par TJBE
<i>Minimum</i>	65,89 \$	
Droits d'emmagasiner	Droits	Unité
Première période 24 heures (indivisible)	Sans frais	
Par période subséquente de 7 jours (indivisible)	0,6769 \$	par mètre carré
<i>Minimum</i>	65,89 \$	par période
Droits d'accostage, navires de passagers	Droits	Unité
Première période de 6 heures (indivisible)	0,0974 \$	par TJBE
<i>Minimum</i>	197,66 \$	
Par période subséquente de 6 heures (indivisible)	0,0974 \$	par TJBE
<i>Minimum</i>	59,31 \$	par période
Droits de Passagers	Droits	Unité
	9,17 \$	par passager
Droits de séjour d'hiver	Droits	Unité
	0,4346 \$	par mètre linéaire par jour

¹ La tonne ou le mètre cube (m³), selon le plus élevé; lorsque calculé sur une base de mesure, les frais ne peuvent excéder deux fois et demi (2.5) ce qu'ils auraient été sur une base de poids.

Équivalence

Aux fins du tarif des droits de quai et d'entreposage de la Voie maritime du Saint-Laurent, la quantité énoncée dans la colonne II d'un article de l'Annexe I eu égard aux marchandises énoncées dans la colonne I de cet article est réputée peser le nombre de kilogrammes énoncé dans la colonne III de cet article.

ANNEXE 1 – TABLEAU D'ÉQUIVALENCE (art. 6)

COLONNE I MARCHANDISES	COLONNE II QUANTITÉ	COLONNE III POIDS (KG)
1. Bois de charpente, billes, poteaux et traverses	m ³ (BOIS MOU) m ³ (BOIS FRANC)	400 600
2. Pétrole brut	kL	830
3. Pierre concassée	m ³	1 500
4. Huiles combustibles (a) distillats (b) résiduelles	kL kL	830 950
5. Essence	kL	750
6. Bois à pâte	m ³	400
7. Pétrole raffiné	kL	810
8. Sable et gravier	m ³	1 720

ANNEXE II – TABLEAU D'ÉQUIVALENCE

MESURES ANGLAISES, AMÉRICAINES, INTERNATIONALES ET MÉTRIQUES

Unités angl.--amér.—internat.			Unités métriques (SI)
LONGUEUR			
1	mille marin (amér.--internat.)	= 1,852	km
0,53996	mille marin (amér.--internat.)	= 1	km
1	mille marin (anglais)	= 1,853 184	km
0,539612	mille marin (anglais)	= 1	km
1	mille	= 1,609 344	km
0,621371	mille	= 1	km
1	pouce	= 2,540	cm
0,39370	pouce	= 1	cm
1	pied	= 0,304 8	m
3,2808	pieds	= 1	m
POIDS			
1	tonne (forte)	= 1 016,046 908 8	kg
0,9842065	tonne (forte)	= 1 000	kg
1	tonne (courte)	= 907,184 74	kg
1,10231	tonne (courte)	= 1 000	kg
1	livre	= 0,453 592 37	kg
2,20462262	livres	= 1	kg
CAPACITÉ LIQUIDE			
1	gallon (anglais)	= 4,546 092	dm ³
0,219969	gallon (anglais)	= 1	dm ³
1	gallon (américain)	= 3,785 412	dm ³
0,264172	gallon (américain)	= 1	dm ³

Remarque : Équivalence des unités SI utilisées :
a) 1 tonne (t) ou 1 tonne métrique = 1 000 kg
b) 1 litre = 1 dm³

INFORMATION SUR LE TRANSIT DES NAVIRES ET LEUR ÉQUIPEMENT

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LES TRANSITS.....	4
1. Contrôle de la circulation	4
2. Demandes de services de pilotage	4
3. Communications dans les écluses	4
4. Ponts (secteurs canadiens).....	5
5. Ponts - Feux de circulation.....	6
6. Renseignements sur la position des navires	7
7. Diffusion des bulletins météorologiques et collecte des données	7
8. Usage des fréquences radio VHF	7
9. Brouillard	8
10. Vents	8
11. Navire arqué.....	9
12. Murs d'approche (défenses).....	9
13. Proues à bulbe	9
14. Zones de rencontre	9
15. Navigation dans les zones restreintes.....	10
16. Procédure sans amarrage (écluse n° 8 du canal Welland)	11
17. L'ancre de poupe.....	11
18. Données sur le niveau des eaux	11
19. Bouées d'ancre	14
20. Bôme de débarquement typique	15
21. Embarquement et débarquement aux écluses	17
22. Échelles de pavois	17
23. Utilisation de défenses portatives.....	17
24. Défectuosités des aides à la navigation	19
25. Rouleau guide typique sur pieds avec support.....	19
26. Chaumards.....	20
27. Défenses	23
28. Exemple de chargement de la cargaison - SVP Adaptez à votre navire	27
29. Schéma fonctionnel.....	28
30. Information sur les citernes d'eau de ballast :	31
FEUX DE CIRCULATION MARITIME (Écluses canadiennes)	33
1. Généralités.....	33
2. Signaux de limite d'approche (L/A).....	34
3. Panneaux de feux de circulation aux écluses	35
4. Fonctionnement des panneaux de feux de circulation	35
MANŒUVRES DES NAVIRES (Écluses canadiennes)	38
1. Généralités.....	38

2.	Entrée avec croisement.....	38
3.	Manoeuvre modifiée d'entrée avec croisement.....	40
4.	Manoeuvre d'entrée avec croisement là où un pont routier franchit une extrémité de l'écluse.....	41
ÉCLUSAGE AVEC RENVERSEMENT (Écluses canadiennes).....		43
1.	Généralités.....	43
2.	Éclusage avec renversement pour les navires remontants.....	43
3.	Éclusage avec renversement pour les navires descendants.....	44
AMARRAGE DES NAVIRES (Écluses canadiennes).....		45
1.	Mesures de sécurité.....	45
2.	Les amarres.....	46
3.	Points d'amarrage.....	46
ÉCLUSES AMÉRICAINES.....		48
1.	Feux de circulation maritime.....	48
2.	Murs d'amarrage.....	49
ANNEXE 1 - DISTANCES EN MILLES NAUTIQUES SUR LA VOIE MARITIME.....		50
ANNEXE 2 - TABLEAU D'ORIENTATION DES ÉCLUSES (par rapport au nord vrai).....		52
ANNEXE 3 - SERVICE GRATUIT D'EXAMEN DE PLANS.....		53
ANNEXE 4 - LIGNES D'ATTRAPE.....		54

INTRODUCTION

Cette section du Manuel de la Voie maritime a pour objet de fournir aux capitaines de navires et aux pilotes des renseignements d'ordre général concernant les opérations et l'équipement requis au cours de leur transit de la Voie maritime du Saint-Laurent. Elle supplée aux *Règlements sur la Voie maritime*.

La capacité de la Voie maritime est limitée principalement par les dimensions des écluses. Afin d'obtenir l'efficacité maximale d'utilisation des installations, on a fait appel à un certain nombre de procédures, de méthodes et d'aides spéciales.

Plusieurs des sujets traités dans cette section ont pour but de ramener au minimum les temps morts aux écluses et de réaliser ainsi l'objectif principal qui est de réduire le plus possible la durée du transit aller-retour.

Il est indispensable que les capitaines, les pilotes et les employés de la Voie maritime acceptent spontanément de coopérer à la réalisation de ce but commun et c'est pourquoi nous attendons de tous une collaboration entière.

Pour tout renseignement supplémentaire, prière de s'adresser au :

Service de la marine
**CORPORATION DE GESTION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-
LAURENT**
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario) Canada
K6J 3P7
Tél. : (613) 932-5170

OU AU

Director, Office of Lock Operations
**GRANDS LACS ST LAWRENCE SEAWAY DEVELOPMENT
CORPORATION**
Post Office Box 520
Massena, New York 13662 - 0520
U.S.A.
Tél. : (315) 764-3293

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR LES TRANSITS

1. Contrôle de la circulation

Le contrôle de la circulation sur la voie maritime a pour but principal d'assurer la progression sûre et ordonnée des navires. À ce rôle s'ajoutent un service d'information sur les opérations de recherches et de sauvetage, la programmation des activités des pilotes et les renseignements sur les mouvements des navires à l'intention de la marine marchande et du public.

Trois centres principaux sont chargés du contrôle de la circulation des navires sur la voie maritime : le centre de Saint-Lambert (Québec), celui de Massena (New York) et celui de St. Catharines (Ontario). Le centre de Saint-Lambert utilise deux stations radio : Seaway Beauharnois et Seaway Iroquois. Le centre de Massena utilise trois stations radio : Seaway Eisenhower (KEF), Seaway Clayton (WAG) et Seaway Sodus. Le centre de St. Catharines utilise trois stations : Seaway Welland, Seaway Newcastle et Seaway Long Point.

Dans chaque centre, les contrôleurs de la circulation disposent, pour s'acquitter de leur tâche, de diverses aides, notamment : un système informatique, la télévision en circuit fermé, des tableaux d'affichage et un réseau étendu de télécommunications.

2. Demandes de services de pilotage

Le capitaine ou le mandataire d'un navire au port ou en bassin qui requiert les services d'un pilote doit en faire la demande directement, par les moyens terrestres de télécommunication, au centre de régulation du pilotage le plus proche.

Les procédures pour demander un service de pilotage en cours de route sont décrites dans les *Règlements sur la Voie maritime*.

3. Communications dans les écluses

Dans la zone d'une écluse de la section de Montréal au Lac Ontario les instructions d'amarrage données aux navires par l'opérateur de l'écluse sont communiquées par radio THF en utilisant les voies suivantes :

Écluse n° 1, Saint-Lambert	Voie 17
Écluse n° 2, Côte Sainte-Catherine	Voie 13
Écluse n° 3, Beauharnois	Voie 17
Écluse n° 4, Beauharnois	Voie 13
Écluse n° 5, Snell	Voie 17
Écluse n° 6, Eisenhower	Voie 13
Écluse n° 7, Iroquois	Voie 17

Remarque : Aux écluses canadiennes, les navigateurs sont priés de régler leur radio VHF sur une faible puissance lorsqu'ils utilisent le canal 13 ou 17.

Dans la zone d'une écluse du canal Welland, les instructions d'amarrage données aux navires par l'opérateur de l'écluse sont communiquées par radio THF en utilisant les voies suivantes :

Écluse n° 1	Voie 75
Écluse n° 2	Voie 76
Écluse n° 3	Voie 77
Écluse n° 4, 5 et 6 ouest	Voie 15
Écluse n° 4, 5 et 6 est	Voie 17
Écluse n° 7	Voie 66A
Écluse n° 8	Voie 77

Les navires doivent aussi écouter la voie de communication 14.

Les navires doivent accuser réception verbalement de toutes les instructions d'amarrage par radio VHF.

Le système de communications ci-haut est utilisé uniquement pour les instructions d'amarrage ou en cas d'urgence. Toutes les autres communications radio doivent être dirigées vers les centres de contrôle de la circulation appropriés.

4. Ponts (secteurs canadiens)

Des émetteurs-récepteurs THF dotés de la voie 14 ont été installés aux ponts de Kahnawake, de Saint-Louis et de Valleyfield, dans le secteur n° 1, et aux ponts n^{os} 1, 3A, 4, 5, 11 et 21, sur le canal Welland. Cet équipement ne doit être employé que pendant les périodes de visibilité réduite et en cas d'urgence. L'indicatif d'appel est le nom ou le numéro du pont, par exemple :

"PONT DE VALLEYFIELD, ICI NAVIRE..." ou "PONT 11. ICI..."

Pour faciliter davantage la circulation et améliorer la sécurité pendant les périodes de visibilité réduite, des appareils de radar ont été installés aux ponts de Saint-Louis et de Valleyfield, dans le secteur n° 1, ainsi qu'aux ponts n^{os} 4, 11 et 21 sur le canal Welland. Aux ponts de Valleyfield et de Saint-Louis des indicateurs verticaux sont fixés au centre de la travée mobile des ponts. Ces indicateurs sont illuminés la nuit.

Ponts à bascule : Les navires ayant un devers de proue prononcé ou dont l'accastillage ou la poupe peuvent surplomber les bajoyers lorsque le navire est en angle avec l'axe d'une écluse doivent user de grandes précautions en naviguant près des ponts à bascule. Ces ponts imposent des restrictions aux dimensions des navires et, à cet égard, on doit consulter l'article 3 et l'annexe 1 du *Règlement sur la Voie maritime*.

Aux ponts 7A, 7B, Saint-Louis et Valleyfield dans le secteur 1 et aux ponts, 4, 5, 11 et 21 dans le canal Welland, lorsqu'un navire a dépassé le pont, le pontier communiquera avec le navire par radio VHF avant de fermer ou d'abaisser le pont. Le commandant ou le pilote du navire n'est pas tenu de répondre à moins qu'un problème ne le justifie.

Dans le cas d'une anomalie de fonctionnement d'un pont ou d'une panne de courant, un navire ne doit pas dépasser le panneau de limite d'approche.

5. Ponts - Feux de circulation

Tous les ponts mobiles non-attenants aux écluses du canal Welland et de la section Montréal-lac Ontario sont dotés d'un système de signalisation qui comprend

- (a) Un jeu de feux rouges et verts placé sur la travée mobile du pont
 - (i) Dans le canal Welland seulement, il y a un feu de navigation jaune supplémentaire à côté des feux de navigation rouge et vert.
- (b) Un panneau de limite d'approche L/A (lettres blanches sur losange rouge).
- (c) Un panneau avertisseur muni de feux jaunes (damier rectangulaire à carrés jaunes et noirs).
- (d) Un panneau de sifflet (lettres noires sur carré jaune).

La procédure est la suivante :

- (1) Lorsque la proue du navire arrive à la hauteur du panneau de **SIFFLET**, les feux **JAUNES** du panneau **AVERTISSEUR** commencent à clignoter, signalant que l'opérateur de pont a vu le navire et qu'il commence la levée du pont. Si, à ce moment, les **FEUX JAUNES** ne clignotent pas, le navire doit signaler sa présence au pontier.

REMARQUE : À ce moment, le **FEU ROUGE SUR LA TRAVÉE MOBILE** du pont sera allumé.

- (2) Après avoir noté l'arrivée du navire au panneau de SIFFLET, l'opérateur de pont commencera la levée du pont.

REMARQUE : Dans le canal Welland, un **FEU JAUNE DE NAVIGATION** du pont commencera à clignoter lorsque le processus effectuant la levée du pont a été lancé et que les feux de circulation routière sont réglés au rouge. LES **FEUX ROUGES DE NAVIGATION** resteront allumés comme d'habitude.

Lorsque le pont commence à lever, les **FEUX ROUGES DE CIRCULATION** du pont se mettent à clignoter.

REMARQUE : Dans le canal Welland, les **FEUX JAUNE DE NAVIGATION** du

pont s'éteignent lorsque les **FEUX ROUGE DE NAVIGATION** du pont commencent à clignoter.

- (3) Lorsque la proue du navire atteint la hauteur du panneau AVERTISSEUR et que les **FEUX VERTS DE CIRCULATION** du pont sont allumés, le navire peut avancer vers le pont. Cependant, si les **FEUX VERTS** ne sont pas allumés à ce moment-là, le capitaine doit prendre les mesures nécessaires pour ne pas dépasser le panneau L/A avant que le pont soit complètement levé et que les **FEUX VERTS** soient allumés.

REMARQUE : En temps normal, le pont devrait être complètement levé lorsque le navire arrive à la hauteur du panneau AVERTISSEUR.

6. Renseignements sur la position des navires

- (1) **SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO :** Le Centre d'information régional de Montréal fournit au public et à l'industrie maritime les renseignements voulus sur le mouvement des navires dans ce secteur. Le numéro de téléphone est (450) 672-4115.
- (2) **CANAL WELLAND :** Pour obtenir des renseignements sur la position des navires dans le canal Welland et à proximité, le numéro de téléphone est (905) 688-6462.
- (3) **VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT :** On peut également trouver de l'information sur la position d'un navire en consultant le site Web de la Voie maritime (www.grandslacs-voiemaritime.com) sous la rubrique Navigation.

7. Diffusion des bulletins météorologiques et collecte des données

- (1) Pendant la saison de navigation, les conditions météorologiques sont radio diffusée régulièrement par la Garde Côtière Canadienne.
- (2) Navires - stations météorologiques
Tout navire aux prises avec des conditions météorologiques ou de navigation défavorables est prié d'en aviser le Centre de contrôle approprié de la voie maritime et de lui transmettre les renseignements correspondants. Ces données seront ensuite diffusées aux autres navires et retransmises aux bureaux météorologiques intéressés.

8. Usage des fréquences radio VHF

L'usage des fréquences de travail énumérées dans les Règlements sur la Voie maritime est limité aux communications navire-terre (Gestion de la circulation des navires). Les communications entre navires doivent emprunter les fréquences prévues à cette fin. Ces règlements doivent être suivis à la lettre.

9. Brouillard

Le brouillard est très fréquent dans le goulet américain, entre le point d'appel n° 9 (*Pointe Richards*) et le feu n° 41, à l'extrémité ouest des gabions d'amarrage en amont de l'écluse Eisenhower, entre l'Île Saint-Régis et la rivière Grasse, en amont de l'écluse Snell, au voisinage du pont de Valleyfield et dans les approches amont du canal Welland.

Dans le goulet américain, la navigation sera suspendue lorsque la visibilité est réduite à un demi -mille ou moins. Des feux stroboscopiques à haute intensité fixés au mur aval de l'écluse Snell et au mur amont de l'écluse Eisenhower permettent aux capitaines de localiser ces murs en périodes de visibilité limitée.

Dans les eaux canadiennes, le Centre de contrôle de la circulation suspendra la navigation lorsque la visibilité sera réduite à un point dangereux. En général, la navigation sera suspendue lorsque la visibilité descendra à moins de $\frac{1}{4}$ M, sauf dans le canal de Beauharnois où la navigation dans les deux sens sera suspendue lorsque la visibilité sera réduite à $\frac{3}{4}$ M. Les navires descendants qui s'approchent des ponts lorsque la visibilité est réduite doivent s'assurer qu'un marin compétent est disponible et prêt à mouiller l'ancre de poupe.

Dans certains secteurs, les conditions le permettant, la navigation à sens unique sera permise lorsque la visibilité est réduite à entre $\frac{1}{4}$ et $\frac{1}{2}$ M. Dans ce cas, les navires procéderont sur invitation seulement.

Lorsque le brouillard est imminent, il se peut que les navires soient assemblés dans les mouillages, aux quais ou aux murs d'approche afin de continuer les opérations dans ce secteur pendant que la navigation est suspendue ailleurs.

Un feu stroboscopique est posé sur le mur d'approche en amont de l'écluse supérieure de Beauharnois et en amont de l'écluse d'Iroquois.

10. Vents

Lorsque des vents violents sévissent ou sont prévus, les navires sont autorisés à transiter mais conformément aux tableaux de vent établis. Ces tableaux tiennent compte de la vitesse et direction du vent, du tirant d'eau du navire, de sa surface au vent et que le navire soit équipé d'un propulseur d'étrave opérationnel. Ces tableaux servent de critères pour la progression des navires aux structures de la Voie Maritime lorsque les conditions de vent sont défavorables.

REMARQUE: 1) *Il est indispensable que tout navire immobilisé dans un secteur de circulation par des vents contraires s'amarre ou mouille l'ancre à un endroit où il ne gênera pas la sécurité de manoeuvre des navires qui peuvent et sont autorisés à passer.*

- 2) *Habituellement, on ne garde pas les navires dans les écluses pendant les périodes de grand vent ou de visibilité réduite.*

11. Navire arqué

La grande chaleur diffusée par les rayons solaires pendant l'été cause souvent une dilatation des ponts qui y sont exposés, alors que la portion immergée du navire demeure relativement froide. Cette dilatation fait arquer le pont supérieur et, dans le cas de navires ayant une grande surface de pont libre, peut créer une augmentation du tirant d'eau avant et arrière allant jusqu'à 13 cm au-dessus de la limite permise.

Les capitaines avertis de cette possibilité prennent la précaution d'arroser le pont pendant les périodes de grande chaleur.

Afin d'éviter tout délai d'ajustage du tirant d'eau, la mesure préventive ci-haut mentionnée est recommandée aux capitaines de navires ayant une vaste étendue de pont libre.

12. Murs d'approche (défenses)

Toutes les écluses offrent, en amont et en aval, des murs d'approche destinés à faciliter l'entrée des navires et à leur permettre de s'amarrer pour attendre leur tour d'éclusage. Des défenses en caoutchouc sont fournies à divers endroits pour faciliter l'entrée des navires.

Au canal Welland des défenses pneumatiques sont installées aux points de transition des murs est et ouest, immédiatement en aval de l'écluse 7, pour faciliter l'entrée et la sortie à cette écluse.

13. Proues à bulbe

Les murs d'approche de certaines écluses sont supportés par des piliers en bois ou en béton. On a constaté que ces piliers subissent des dommages sérieux, probablement causés par le bulbe d'étrave de certains navires lorsque ceux-ci s'en approchent à un angle trop grand. On demande donc aux capitaines de limiter cet angle en autant que possible et d'aviser immédiatement la station de radio de la voie maritime la plus rapprochée lorsqu'ils soupçonnent que le bulbe est venu frapper les piliers d'un mur d'approche.

14. Zones de rencontre

Étant donné l'étroitesse du canal Welland entre les piliers de l'ancien pont n° 10 et "11.3 milles", là où passe le câble aérien de l'Hydro, seuls les navires dont la largeur combinée n'excède pas 30 m seront autorisés à se rencontrer dans ce secteur. Des exceptions à cette règle seront faites lorsque les capitaines des deux navires impliqués demanderont l'autorisation de se rencontrer ou, par exemple, lorsque le navire descendant se trouve près de "11.3 milles" alors que le navire remontant vient tout juste de passer sous le pont n° 11.

Tranchée de la porte de garde (Bouées WC31 à WC33)

Vu l'étroitesse du chenal à cet endroit, les rencontres n'y sont pas permises.

Havre de Port Colborne

Des renseignements sur le nom, la cargaison et les dimensions du navire opposé seront fournis aux navires devant se rencontrer dans le havre de Port Colborne.

15. Navigation dans les zones restreintes

La navigation dans les chenaux étroits présente certaines conditions qui ne se retrouvent généralement pas en eaux libres. Les trois exemples suivants sont portés à l'attention des navigateurs qui se trouvent en zones restreintes:

- a) la force aspiratrice des berges;
- b) l'effet hydrodynamique des rencontres de navires;
- c) l'enfoncement.

(a) **FORCE ASPIRATRICE DES BERGES** - Le mouvement d'un navire naviguant à proximité de la berge d'un chenal est affecté par la force aspiratrice créée par les courants asymétriques qui entourent le navire. Comme cette force aspiratrice augmente à mesure que le navire se rapproche de la berge, il est important d'éviter de naviguer trop près des berges.

(b) **L'EFFET HYDRODYNAMIQUE DES RENCONTRES** - La force et le moment de l'interaction hydrodynamique créée par un navire qui en dépasse un autre ou par deux navires qui se rencontrent peut provoquer des changements de direction et des embardées. Il importe donc que les navires maintiennent un écart raisonnable entre eux pendant les rencontres et les dépassements. L'information acquise à date est insuffisante pour établir des normes de distances sécuritaires qui tiennent compte de la grosseur des navires, de la vitesse, de l'action du gouvernail, etc. On considère cependant que, dans le cas des rencontres, une distance équivalente à la moitié de la largeur combinée des deux navires fournit une marge de sécurité adéquate. Quant aux dépassements, le Ministère des Transports recommande un écart allant d'une à deux fois la largeur au fort du plus gros navire.

(c) **L'ENFONCEMENT** - La pression exercée sur l'eau par un navire en marche crée une dénivellation où le navire s'enfonce et où il peut changer son assiette. Compte tenu de son assiette initiale, un navire à section pleine, tel un navire des lacs, s'enfoncera surtout de l'avant, alors qu'un navire à section plus effilée s'enfoncera surtout de l'arrière. L'enfoncement augmente proportionnellement à la longueur du navire et au carré de sa vitesse.

En général, les limites de vitesse imposées dans la Voie maritime tiennent compte de l'enfoncement. Toute autre considération mise à part, ce

facteur justifie de façon toute spéciale l'observance des limites de vitesse en vigueur.

16. Procédure sans amarrage (écluse n° 8 du canal Welland)

Lorsque le niveau d'eau le permettra, une procédure sans amarrage devrait être appliquée à l'écluse n° 8 du canal Welland.

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.

17. L'ancre de poupe

Les navires qui, conformément à l'article 15 du Règlement de la Voie maritime, sont munis d'une ancre de poupe doivent s'assurer qu'elle soit installée correctement et prête à servir pendant toute la durée du transit de la Voie maritime.

Tout navire dont la longueur hors tout est supérieure à 125 m (410 pieds) et dont la quille a été posée après le 1^{er} janvier 1975, doit être muni d'une ancre de poupe en état de marche convenablement grée pour qu'elle puisse être immédiatement larguée, maintenue et levée.

L'ancre de poupe sera aménagée conformément aux exigences de la société de classification ou de l'autorité nationale du navire. L'ancre aura une masse d'au moins 50 % de celle exigée par les règles de la société de classification ou de l'autorité nationale pour l'ancre de bossoir, et la longueur du câble prévu pour l'ancre ne sera pas inférieure à 110 m (60 brasses).

Un câble métallique peut être utilisé pourvu qu'il ait la même résistance à la traction que la chaîne-câble requise pour l'ancre et que la première brasse fixée à la manille de l'ancre soit en chaîne. Le câble métallique sera fixé à un guindeau. Cependant, l'ancre peut être fixée à un tambour de treuil motorisé pourvu qu'il ait la même résistance que celle requise pour un guindeau et qu'il puisse assurer la même fonction qu'un guindeau.

Le guindeau ou tambour de treuil motorisé doit pouvoir lever l'ancre à une vitesse moyenne de 9 m/minute et il doit pouvoir lever une ancre avec 80 m de chaîne-câble ou de câble métallique.

Si l'ancre de bossoir de réserve sert d'ancre de poupe, la chaîne-câble doit avoir une résistance minimum d'au moins 60 % de celle requise pour l'ancre de bossoir.

18. Données sur le niveau des eaux

- (1) L'information sur les niveaux d'eau est disponible sur le site Web de la Voie maritime (www.greatlakes-seaway.ca) sous la rubrique "Navigation commerciale".
- (2) Les niveaux d'eau actuels sont également diffusés par le SIA pour diverses stations de niveau d'eau dans la Voie maritime.
- (3) Des appareils télé-annonceurs ont aussi été installés à plusieurs endroits. Les données sur le niveau des eaux peuvent y être obtenues en signalant:

Summerstown	1-613-931-2089 (<i>anglais ou français</i>)
Morrisburg	1-613-543-3361 (<i>anglais ou français</i>)
Écluse d'Iroquois - extrémité amont	1-613-652-4426 (<i>anglais ou français</i>)
Brockville	1-613-345-0095 (<i>anglais ou français</i>)
Kingston	1-613-544-9264 (<i>anglais ou français</i>)
Port Weller	1-905-646-9568 (<i>anglais ou français</i>)
Port Colborne	1-905-835-2501 (<i>anglais ou français</i>)

Le téléphone sonnera brièvement et un message sera entendu. Les niveaux indiqués se réfèrent au zéro des cartes.

- (4) Le tableau suivant indique le point de référence des différentes jauges de niveau d'eau le long de la Voie Maritime :

Section MLO de la Voie Maritime

ID DE LA STATION	NOM DE LA STATION	Zéro des cartes à la station de mesure du niveau de l'eau (SRIGL 85)
SLBL	ÉCLUSE ST-LAMBERT – MUR AVAL	5.35
SLBU	ÉCLUSE ST-LAMBERT – MUR AMONT	10.66
W-LAP	LAPRAIRIE	10.66
CACL	ÉCLUSE COTE STE-CATHERINE – MUR AVAL	10.66
CSC	ÉCLUSE COTE STE CATHERINE – MUR AMONT	20.29
W-SSC	NIVEAU D'EAU -ENTREE DU CANAL – RIVE SUD	20.29
BO3L	ÉCLUSE 3 BEAUHARNOIS MUR AVAL	20.50
W-BOH	NIVEAU - BIEF DE BEAUHARNOIS	33.05
BO4U	ÉCLUSE 4 BEAUHARNOIS MUR AMONT	44.66
W-SLU	NIVEAU D'EAU - PONT ST. LOUIS	45.18
W-VAL	NIVEAU VALLEYFIELD	45.67
CTL	CÔTEAU LANDING	46.01
SMT	SUMMERSTOWN	46.24
COW	CORNWALL ON	46.40
SNLL	ÉCLUSE SNELL – MUR AVAL	46.60
W-SNLU	NIVEAU SNELL – MUR AMONT	60.45
IKEL	ÉCLUSE EISENHOWER MUR AVAL	60.45
IKEU	ÉCLUSE EISENHOWER MUR AMONT	72.50

ID DE LA STATION	NOM DE LA STATION	Zéro des cartes à la station de mesure du niveau de l'eau (SRIGL 85)
W-LGS	NIVEAU LONG SAULT	72.50
W-MOR	MORRISBURG ON – QUAI MUNICIPAL	72.86
W-WAD	NIVEAU WADDINGTON	72.86
IROL	ÉCLUSE - IROQUOIS - MUR AVAL	73.18
IROU	ÉCLUSE - IROQUOIS – MUR AMONT	73.24
CAR	CARDINAL ON	73.50
OGD	OGDENSBURG N.Y.	73.88
KGN	KINGSTON	74.20

Canal Welland

ID DE LA STATION	NOM DE LA STATION	Zéro des cartes à la station de mesure du niveau de l'eau (SRIGL 85)
W-PWH	Port de Weller – CANAL WELLAND	74.20
L1N	ÉCLUSE 1 – MUR AVAL	74.17
L1S	ÉCLUSE 1 – MUR AMONT	87.74
RCH1	Bief 1 (Reach 1) - 20-minute minimum de L2N	87.74
L2N	ÉCLUSE 2 - MUR AVAL	87.74
L2S	ÉCLUSE 2 – MUR AMONT	101.91
RCH2	Bief 2 (Reach 2) - 40-minute minimum de L3N	101.91
L3N	ÉCLUSE 3 – MUR AVAL	101.91
L3S	ÉCLUSE 3 – MUR AMONT	116.08
RCH3	Bief 3 (Reach 3) - 20-minute minimum de W-B05	116.08
RCH6	Bief 6 (Reach 6) - 20-minute minimum de L7NE	158.36
L7NE	ÉCLUSE 7 – MUR AVAL CÔTÉ EST	158.36
L7SE	ÉCLUSE 7 MUR AMONT CÔTÉ EST	173.33
LLVL	Bief "Long Level" - 60-minute minimum de L8NE	173.33
L8NE	ÉCLUSE 8 MUR AVAL CÔTÉ EST	173.33
L8SE	ÉCLUSE 8 – MUR AMONT CÔTÉ EST	173.50
W-PCH	Port de Colborne - 60-minute minimum de L8SE	173.50

Exemple de calcul de la hauteur d'eau, basé sur la lecture du télé-annonceur :

EXEMPLE

(Donnée du télé-annonceur) 0,74 m
 (Zéro pour Summerstown) +46,24 m
 Niveau de l'eau (IGLD 85) = 46,98 m
OU
 (46,98 x 3,2808) = 154,13 pieds IGLD 85

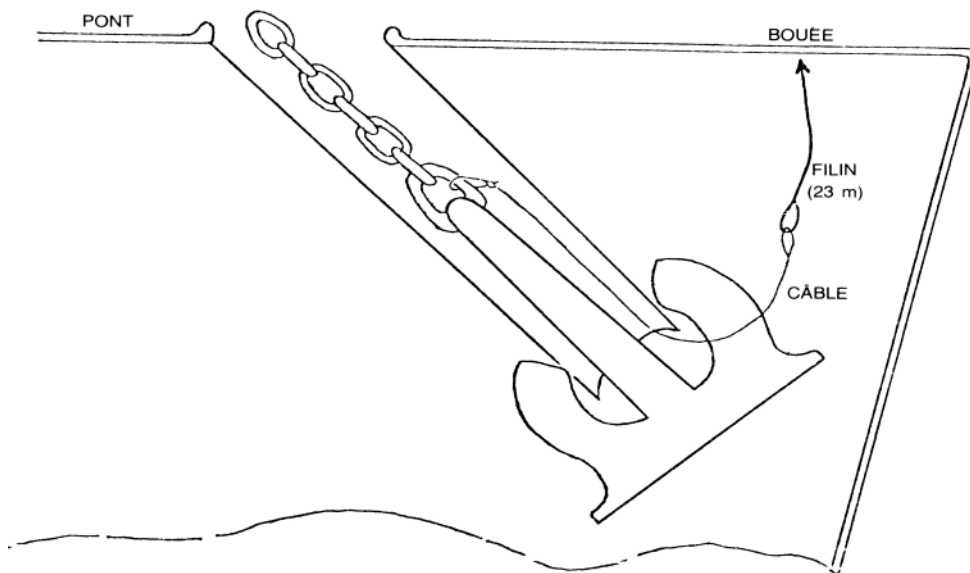
19. Bouées d'ancre

Le Règlement 14 de la Voie maritime exige l'installation d'une bouée de marquage d'ancre très visible sur chaque ancre. Les bouées d'ancres doivent être attachées à bord et prêtes à être larguées sans intervention manuelle. Une ligne souple d'au moins 23 mètres de long doit relier le câble en acier à la bouée de marquage d'ancre.

Exemple

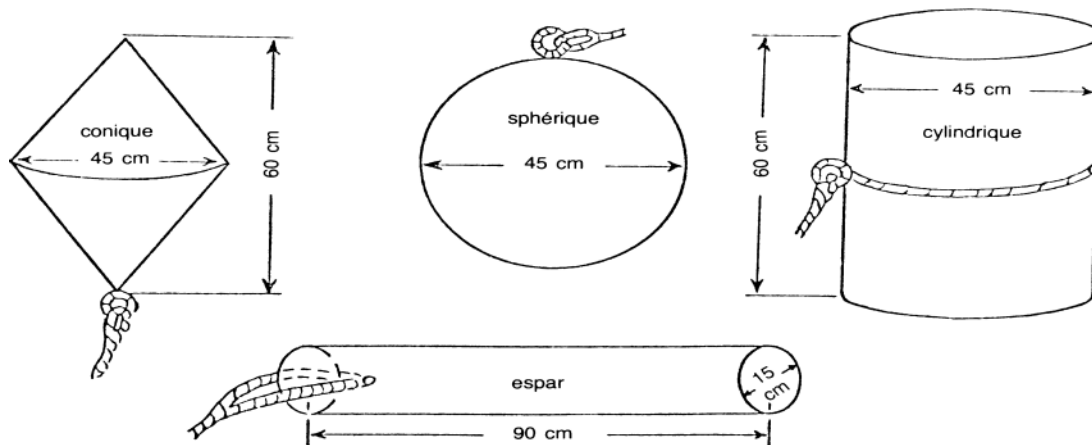
Il est autorisé de maintenir la ligne en place près de la balustrade ou du pavois du navire. Le câble en acier devra être utilisé pour la section de l'assemblage à l'intérieur du tuyau de hawse, bouclé à travers la chaîne d'ancrage et relié à lui-même avec un manille.

BOUÉE D'ANCRE



BOUÉE D'ANCRE TYPIQUE

BOUÉES ACCEPTABLES



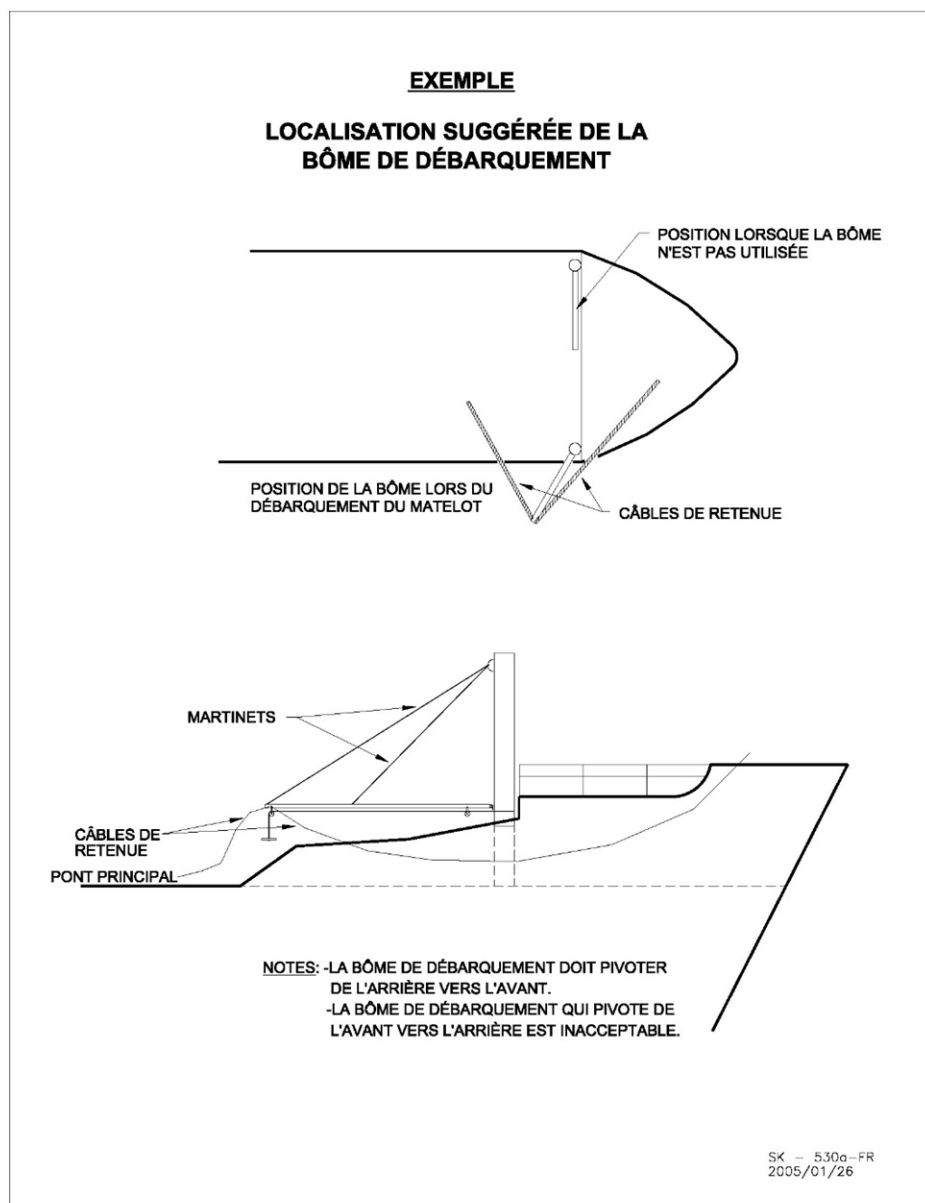
20. Bôme de débarquement typique

Le règlement 8 de la Voie maritime exige que tout navire dont la longueur hors tout dépasse 50 m soit muni d'au moins une bôme de débarquement sur chaque côté. Il est recommandé d'utiliser une charge maximum sécuritaire (SWL) minimale de 227 kilogrammes pour les bômes de débarquement.

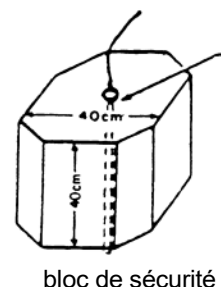
Gréage – Bôme de Débarquement

Il est important que les bômes de débarquement soient maintenues en bon état de fonctionnement à tout moment. Il est suggéré qu'avant le premier transit de chaque saison, et à intervalles réguliers, la bôme de débarquement et l'équipement associé soient nettoyés et graissés. L'équipement doit être vérifié pour l'usure, resserré et adéquatement attaché et sécurisé, les empan, les haubans et les cordes d'atterrissage doivent être vérifiés pour la détérioration et les brins cassés. Tout équipement douteux doit être remplacé immédiatement.

Les bômes de débarquement doivent être capables d'osciller d'elles-mêmes de l'arrière vers l'avant. Pour faciliter cela, les mâtereaux sont généralement inclinés à l'extérieur de un à deux degrés. Une ouverture dans le bastingage ou le pavois du pont est nécessaire si d'autres dispositions appropriées telles que des «marches pieds de pavois» (article 22) ne sont pas disponibles lorsque les membres d'équipage doivent débarquer depuis le pont.



L'installation d'une nouvelle bôme, ou la mise au point d'une bôme existante, devrait être immédiatement suivie d'un test avec un poids statique adéquat afin d'assurer l'intégrité de chaque pièce. On recommande qu'un bloc de sécurité en bois, muni d'un câble assez long pour atteindre la ligne de flottaison, soit placé à proximité de chaque bôme, prêt à être utilisé en cas d'urgence.



21. Embarquement et débarquement aux écluses

On ne peut trop appuyer sur l'importance des procédures sécuritaires à suivre lors des embarquements et débarquements aux écluses. On doit toujours attendre que le navire soit complètement immobilisé le long du mur d'attache pour monter à bord et le membre d'équipage confirme avec le capitaine que le navire est entièrement sécurisé dans l'écluse par le système d'amarrage mains libres ou par des amarres. Les membres d'équipage ne doivent jamais embarquer ou débarquer entre les deux amarres avant ou arrière et toujours éviter de les enjambrer.

Lorsque le pont du navire n'est pas au même niveau que le bajoyer de l'écluse, une échelle doit être utilisée et un membre de l'équipage à proximité pour assister la personne qui monte ou descend. Jamais on ne doit essayer de débarquer en sautant du navire.

22. Échelles de pavois

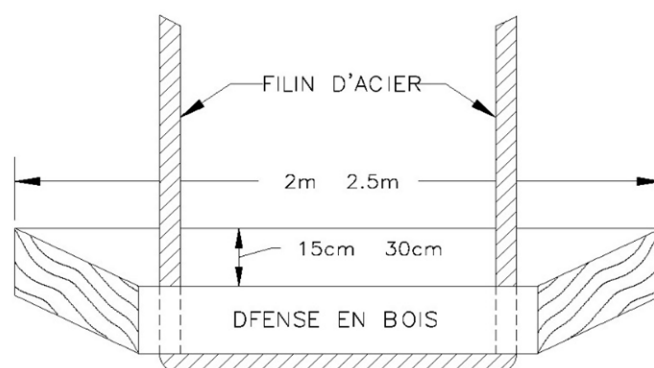
Aux fins de sécurité, les capitaines doivent s'assurer que les échelles de pavois servant à l'embarquement et au débarquement soient solidement fixées. Les garde-corps ne faisant pas partie de l'échelle doivent être bien attachés au pavois ou à la rambarde. Les échelles ayant leurs propres rampes doivent également être solidement attachées au navire.

23. Utilisation de défenses portatives

Une attention spéciale doit être accordée au passage des portes d'écluse afin d'éviter tout dommage.

EXEMPLE

GUIDE POUR LES DÉFENSES EN BOIS, PORTATIVES



SK - 496c-FR
2005/01/26

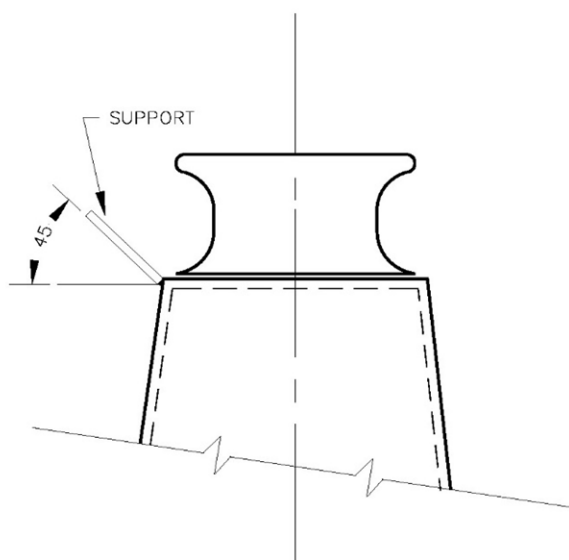
24. Défectuosités des aides à la navigation

Les défectuosités des aides à la navigation dans les eaux canadiennes et américaines de la Voie maritime doivent être portées à l'attention des centres de contrôle du trafic de la Voie maritime qui transmettront l'information à la Garde côtière canadienne.

25. Rouleau guide typique sur pieds avec support

EXEMPLE

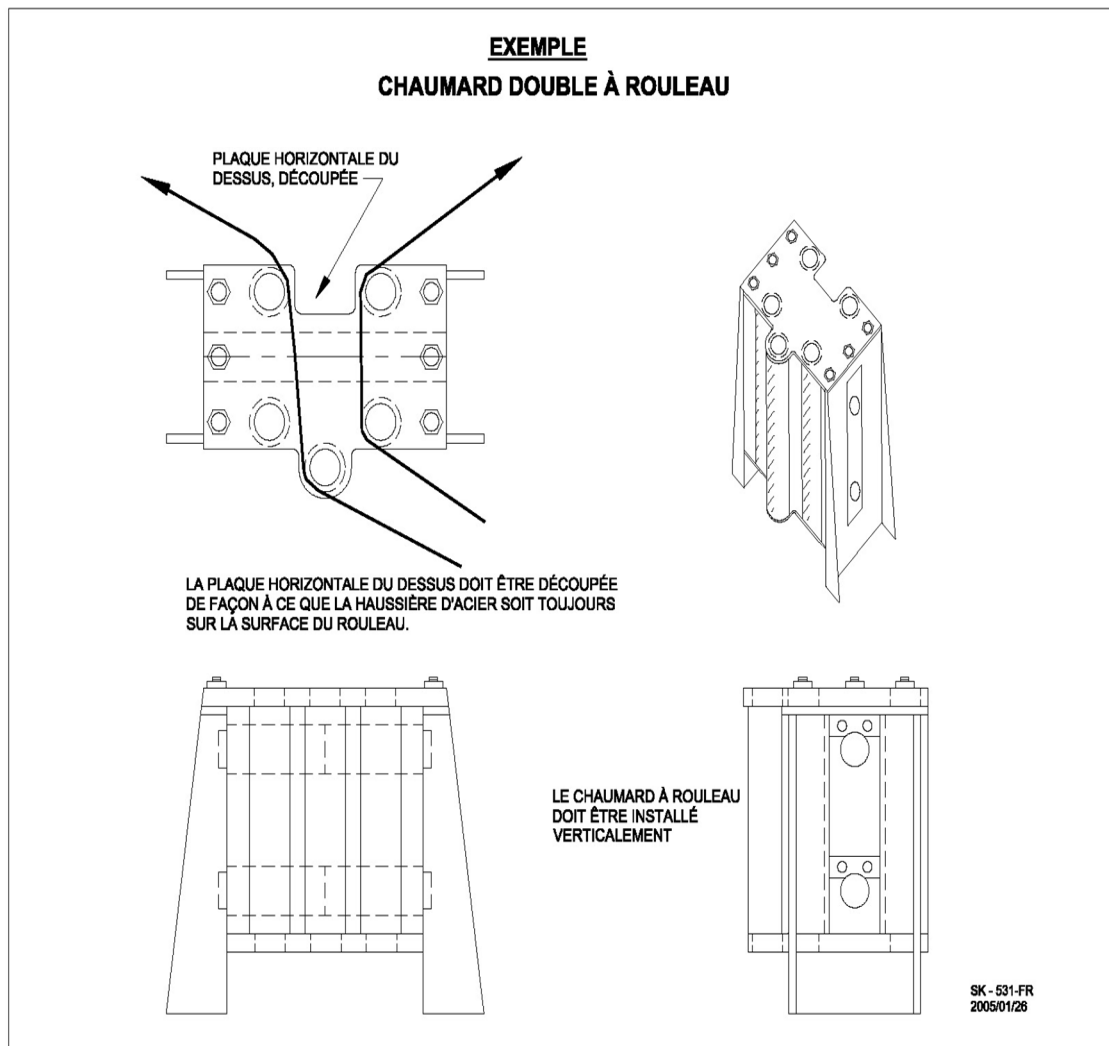
ROULEAU GUIDE TYPIQUE SUR PIEDS AVEC SUPPORT



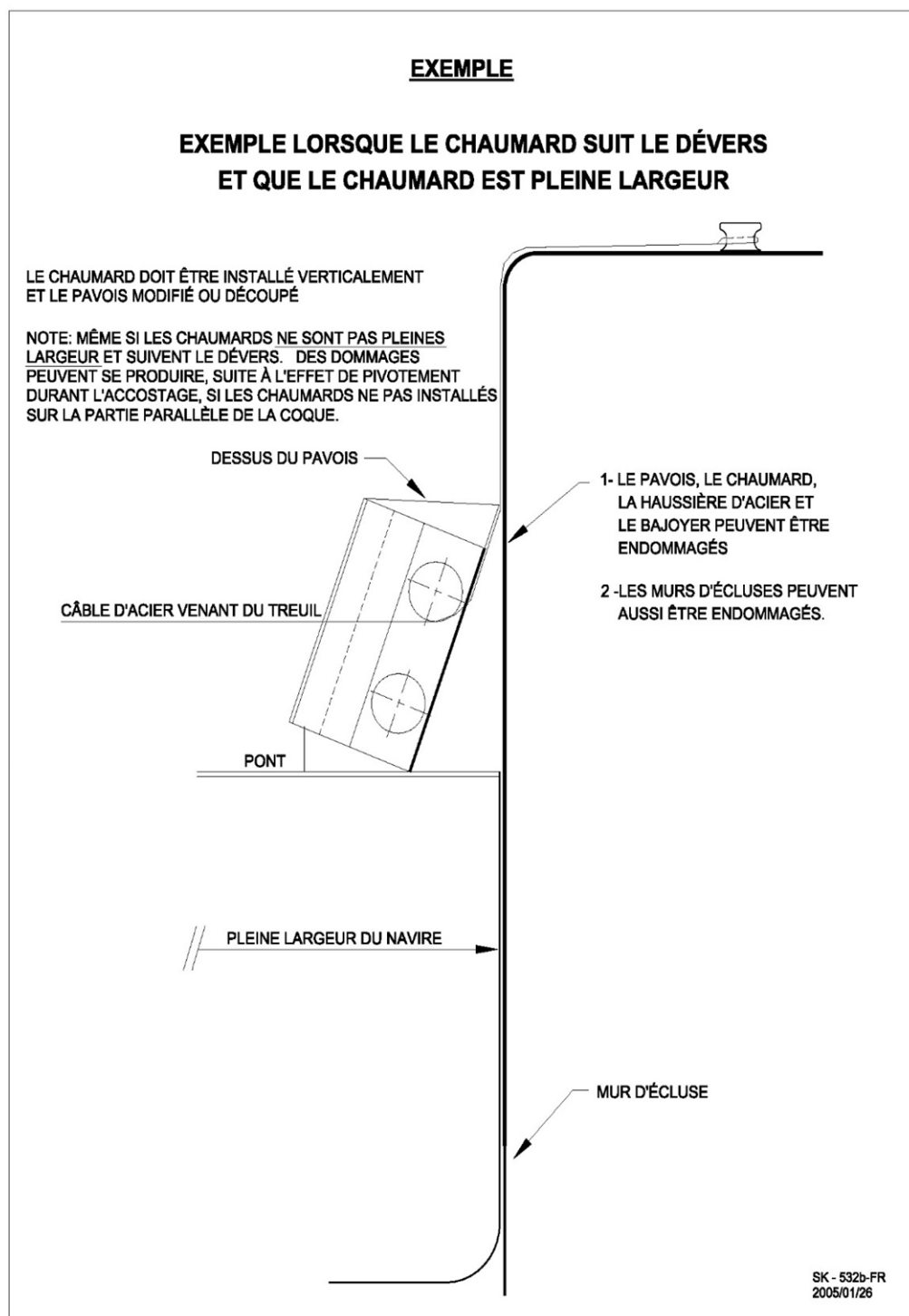
EXEMPLE DE ROULEAU GUIDE SUR PIEDS AVEC SUPPORT, PERMETTANT
D'ÉVITER QUE LA HAUSSEIÈRE NE TOMBE, LORSQUE L'ON DONNE DU MOU.

SK - 530d-FR
2005/01/26

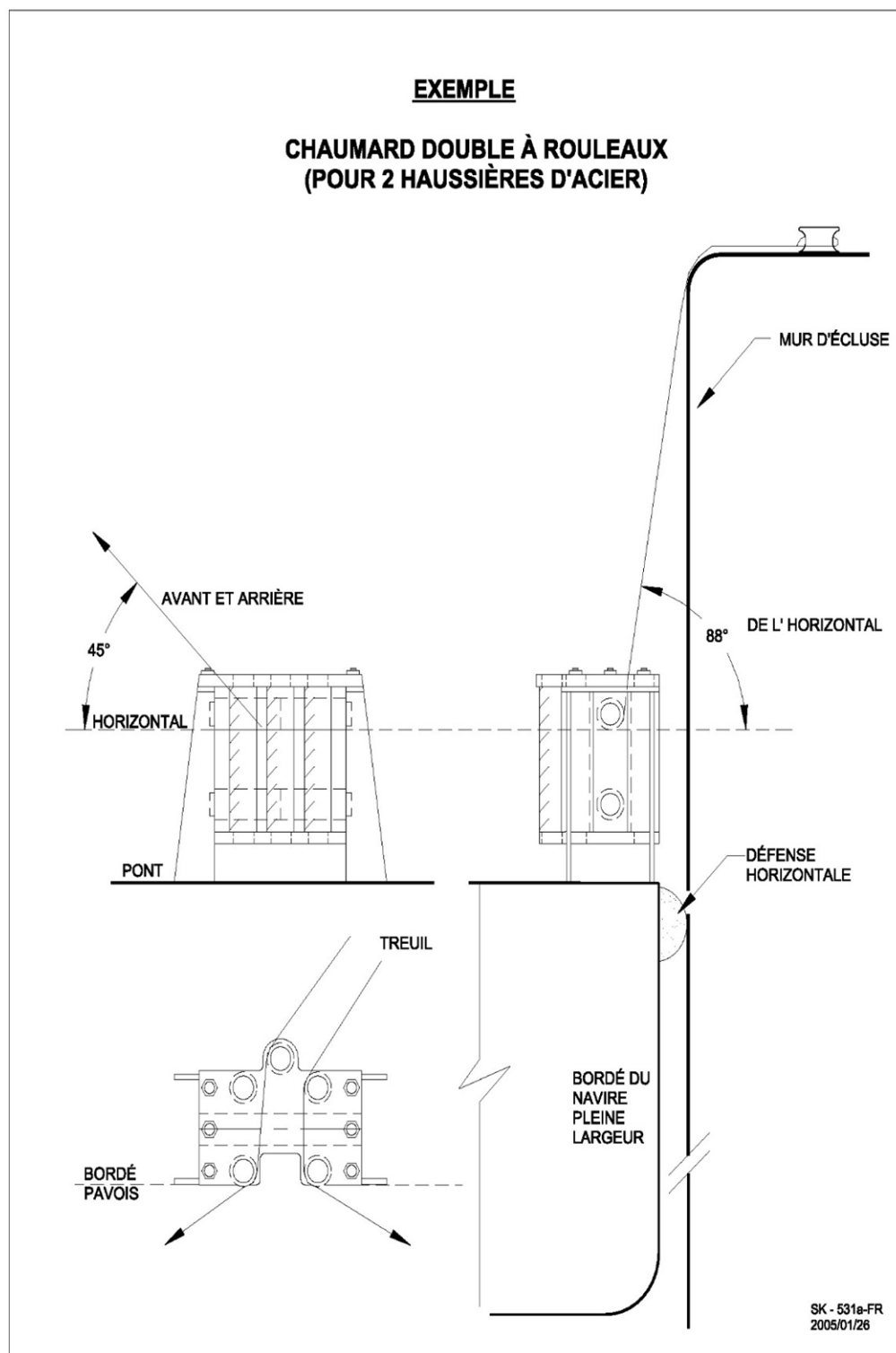
a) Chaumard double à rouleaux (pour 2 haussières d'acier)



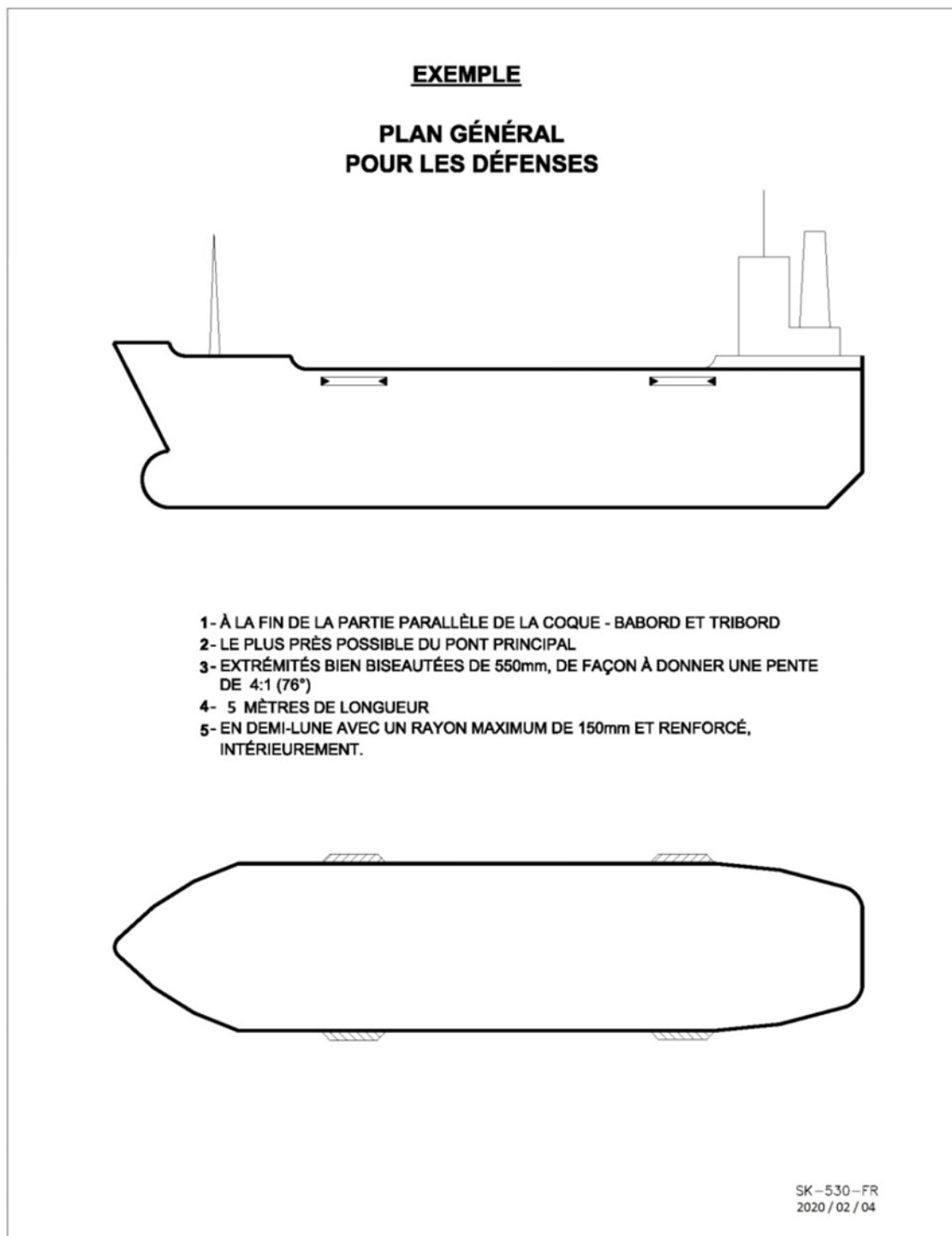
b) **Exemple lorsque le chaumard suit le dévers et que le chaumard est pleine largeur**



c) Chaumard double à rouleaux (pour 2 haussières d'acier)



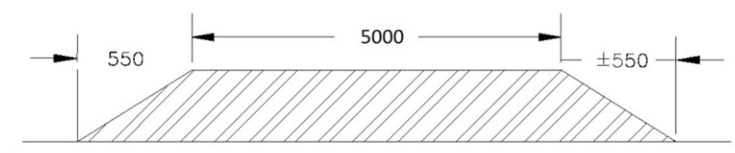
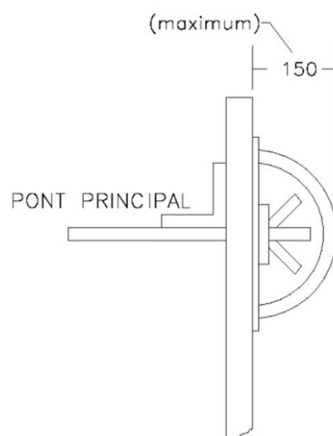
a) Plan général de l'emplacement des défenses



b) Guide pour l'installation des défenses permanentes en acier

EXEMPLE

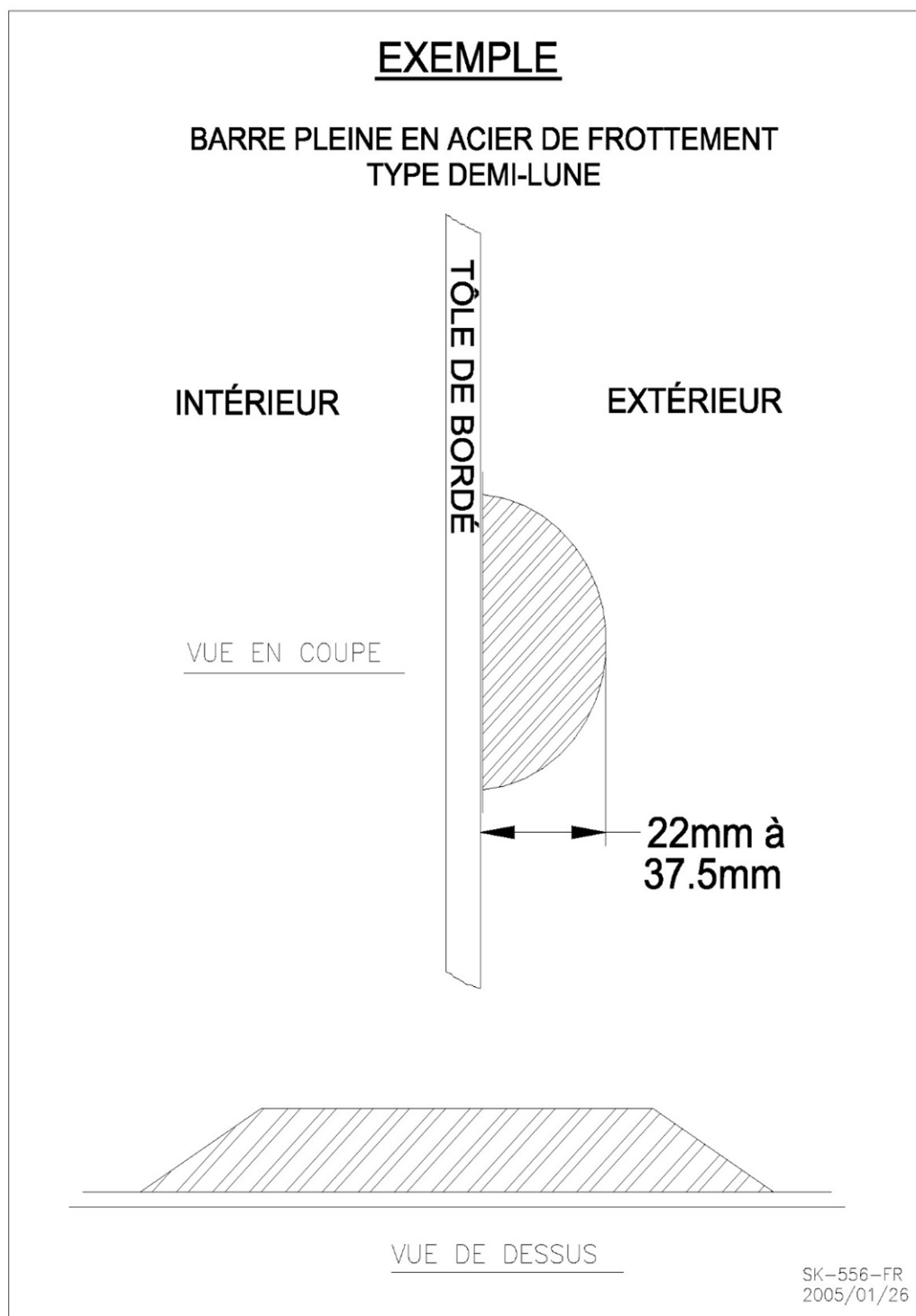
**GUIDE POUR L'INSTALLATION
DES DÉFENSES PERMANENTES EN ACIER**



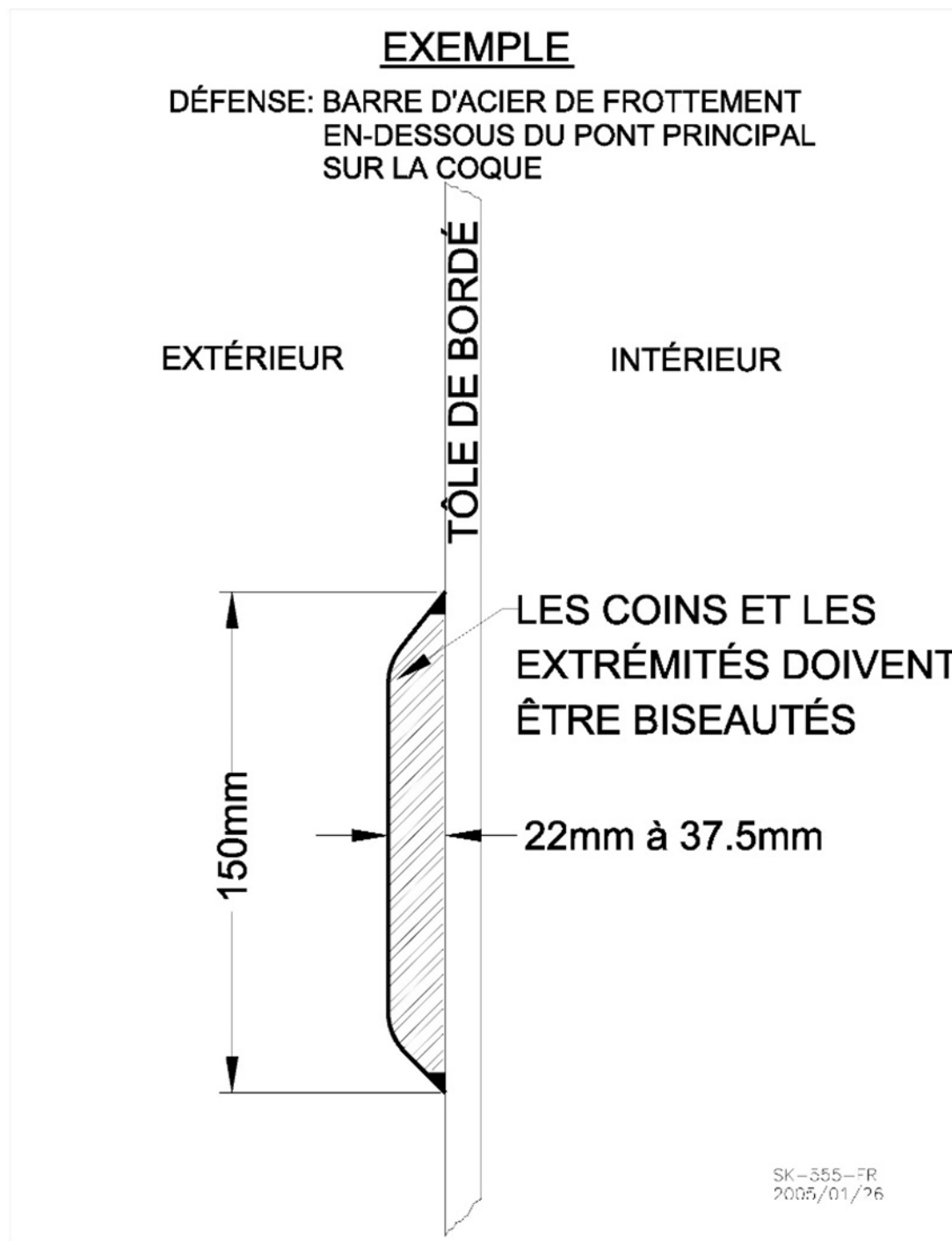
TOUTES LES DIMENSIONS SONT EN MILLIMETRES

SK - 496-FR
2020/02/04

c) Barre pleine en acier type demi-lune sous le pont principal



d) Barre d'acier de frottement en-dessous du pont principal

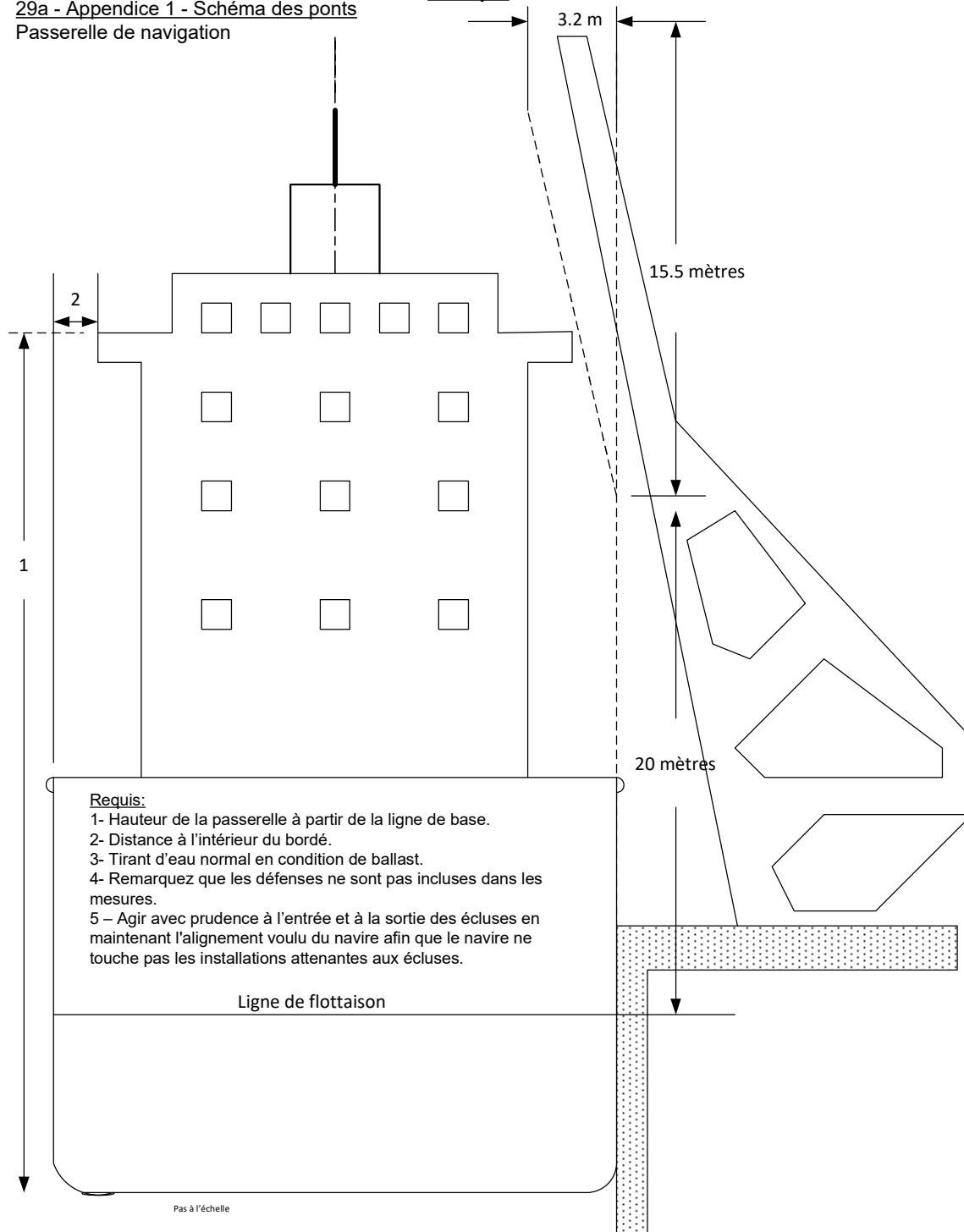


29. Schéma fonctionnel

a) Schéma fonctionnel – Empiètement des ailerons de passerelle

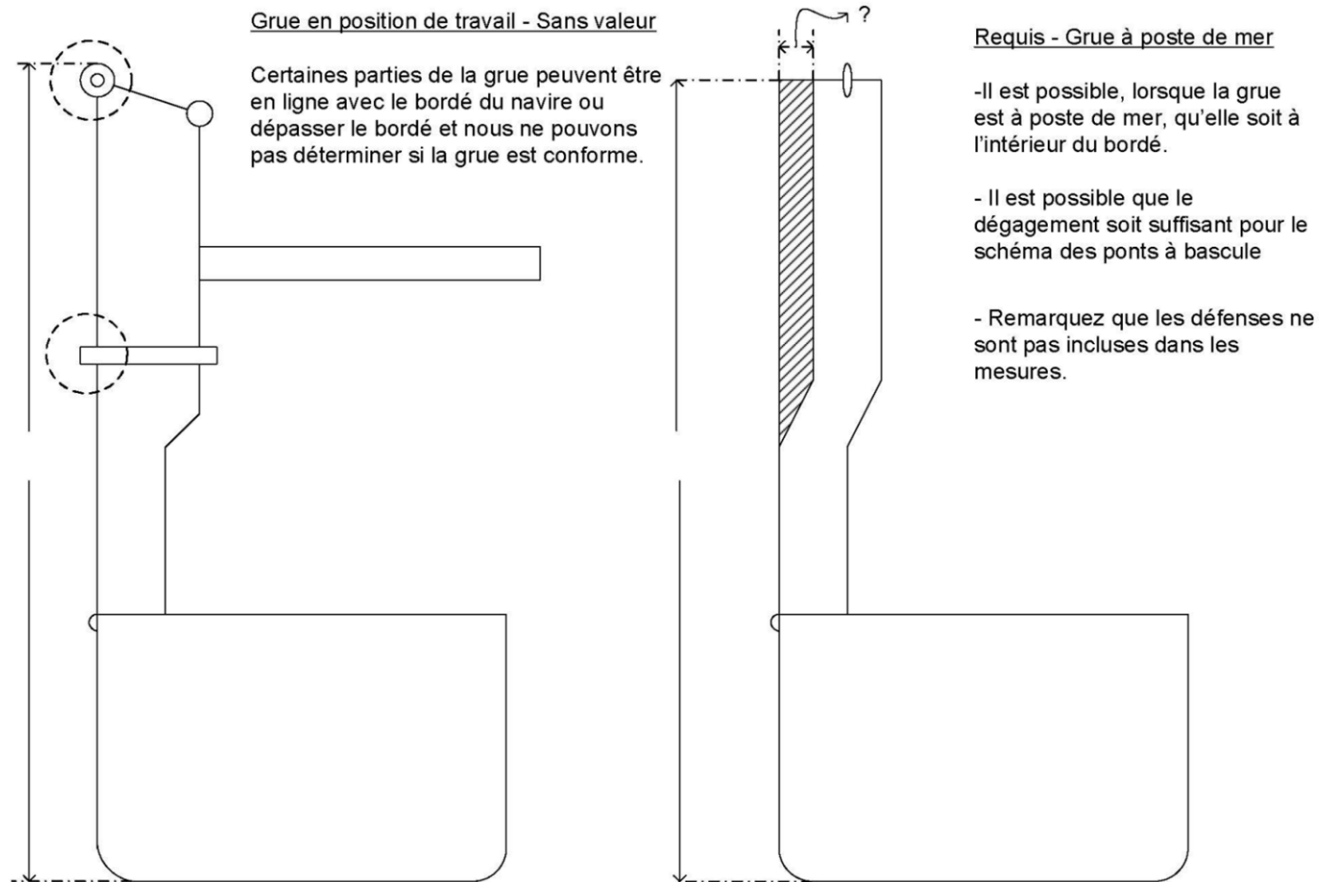
29a - Appendice 1 - Schéma des ponts
Passerelle de navigation

Exemple



b) Schéma fonctionnel – Position de la grue

29b - Appendice 1 - Schéma des ponts - Grue en position de travail versus grue à poste de mer Exemple



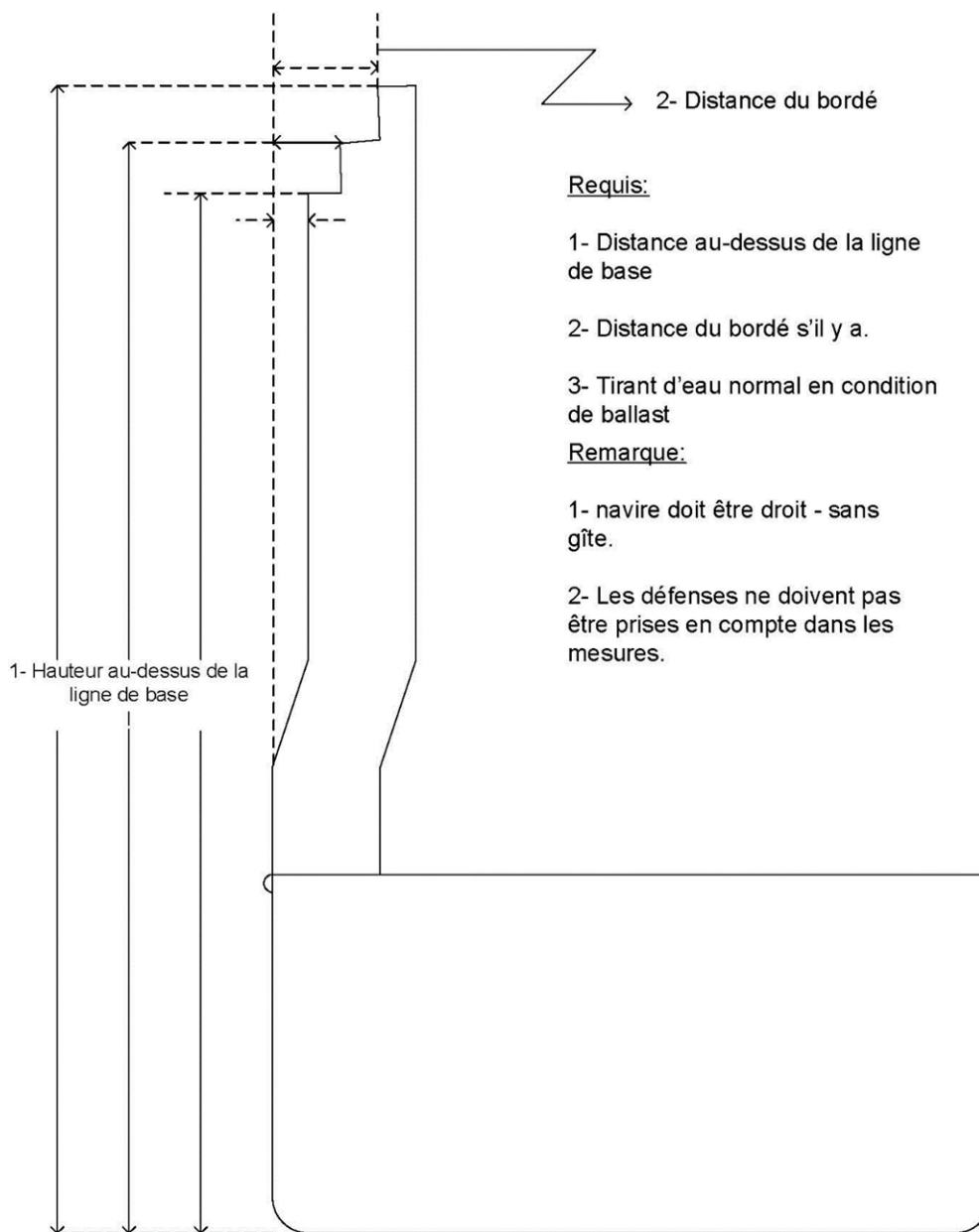
Référence à Appendice 1 - Schéma des ponts du Manuel de la Voie maritime

marinoff/plan review/ dessin/dessin an/ crane stowed

c) Exigence minimum – Mesure des grues

29c - Exigence minimum - Mesure des grues - Exemple

Grue: Hauteurs critiques pour les ponts à bascule et les structures de la Voie maritime.



30. Information sur les citernes d'eau de ballast :

Présentation de rapports :

Tous les navires entrant dans le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent observeront la réglementation de la Voie maritime sur l'eau de ballast en présentant le « Formulaire pour l'eau de ballast de la Voie maritime du Saint-Laurent » exigé par Transports Canada et la Garde côtière des États-Unis, figurant dans le document TP 13617 F de Transports Canada.

<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp13617-menu-2138.htm>

Délai de présentation des rapports :

Transports Canada exige que l'information sur l'eau de ballast soit présentée 96 heures avant l'entrée du navire dans la mer territoriale du Canada, en l'envoyant par courriel à : atlanticballastwater@tc.gc.ca ou par télécopieur au : (902) 426-4956.

La Garde côtière des États-Unis exige que l'information sur l'eau de ballast soit présentée 24 heures avant l'arrivée du navire à Montréal (Québec), en l'envoyant par télécopieur au (315) 769-5032. Renseignements : (315) 769-5483.

Inspections :

Tous les navires en route pour un port au sein du réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent (le réseau) (et arrivant de l'extérieur de la zone économique exclusive canadienne) seront soumis à une inspection des citernes de ballast. Lors du premier transit d'un navire dans le réseau, l'inspection des citernes de ballast sera effectuée par Transports Canada soit à la première escale du navire dans un port du bas Saint-Laurent ou lors de l'inspection approfondie de la Voie maritime avant l'entrée du navire dans le réseau.

Lors des transits ultérieurs dans le réseau, les inspections des citernes de ballast seront effectuées à la première occasion soit avant l'entrée dans le réseau, soit pendant le transit ou lors d'une halte dans le réseau.

Le capitaine doit s'assurer qu'au moins un membre d'équipage puisse accompagner le personnel effectuant l'inspection afin d'éviter tout délai inutile.

Observation :

Les navires qui ne peuvent pas effectuer une chasse d'eau salée de leurs citernes de ballast observeront les modalités de présentation de rapports prévues par Transports Canada et la Garde côtière des États-Unis. La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent appliquera les conditions d'entrée conformément aux dispositions du Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast de Transports Canada.

Les organismes compétents adresseront un avis de détention à tout navire dont les citernes de ballast sont jugées non conformes; le navire sera soumis à une vérification lors de son transit de départ du réseau.

1. Généralités

Un balisage lumineux situé aux approches de toutes les écluses canadiennes informe le capitaine d'un navire de la situation qui existe dans l'écluse pendant qu'il s'en approche. Ce balisage comprend un panneau de feux de circulation, précédé d'un maximum de trois signaux de limite d'approche (L/A) disposés le long du mur d'approche à chaque extrémité de l'écluse, comme le montre la *figure 1*.

La séquence du fonctionnement des signaux est uniforme dans tout le réseau et elle est décrite en détail dans les paragraphes qui suivent. Toutefois, le nombre de signaux L/A et les distances entre eux varient selon les différentes configurations des approches d'écluse.

Au canal Welland, un panneau L/A présentant des feux de signalisation analogues à ceux des écluses a été placé en amont et en aval de la tranchée de la porte de garde. Les feux sont commandés par le Centre de contrôle.

FIGURE 1



2. Signaux de limite d'approche (L/A)

Les signaux L/A ont pour but de fournir les indications dont le capitaine a besoin pour approcher une écluse aussi rapidement que possible. Ces signaux fonctionnent comme suit:

(a) **Limite d'approche n° 3**

Les signaux L/A ne sont dotés que de feux de circulation rouges et sont utilisés:

- (i) comme balise de distance seulement par les navires qui effectuent une manoeuvre d'entrée avec croisement;
- (ii) comme signal L/A d'amarrage, par les navires qui effectuent une manoeuvre modifiée d'entrée avec croisement.

(b) **Limite d'approche n° 2**

Les signaux L/A ne sont dotés que de feux rouges et sont utilisés:

- (i) par un navire en attente pendant la première phase de la vidange ou du remplissage lors d'un renversement aux écluses où il y a turbulence à proximité des portes. (Voir "Éclusage avec renversement - Généralités");
- (ii) comme balise de distance seulement, pour deux navires exécutant une manoeuvre d'entrée avec croisement (voir la section "Manoeuvres des navires");
- (iii) par un navire amarré qui attend qu'un autre sorte de l'écluse, lorsqu'une entrée avec croisement n'est pas possible.

(c) **Limite d'approche n° 1**

Les signaux L/A sont dotés de feux rouges et verts et sont utilisés:

- (i) comme balise de distance par les navires pour lesquels l'éclusage est inversé (phase finale de la vidange ou du remplissage);
- (ii) comme balise d'amarrage à certaines écluses lorsqu'un renversement est en cours à l'intention du navire (voir la section "Éclusage avec renversement").
- (iii) pour signaler, avec le clignotement des feux rouges du L/A 1, qu'on a commencé l'ouverture de la dernière barrière (portes, pont ou défense, selon le cas) à cette extrémité de l'écluse.

Les **FEUX ROUGES** sur les signaux L/A se présentent de deux façons: continus et clignotants.

Un navire ne doit en aucune circonstance franchir un signal L/A dont le feu est au rouge.

De plus, un signal L/A clignotant indique qu'on prépare l'écluse à l'intention du navire qui doit:

- (i) continuer d'approcher prudemment pour bientôt pouvoir franchir ce signal L/A;

OU

- (ii) être prêt à larguer les amarres et à avancer jusqu'au signal L/A suivant dont le feu est allumé.

REMARQUE : Ce signal est utilisé lorsqu'un navire venant en sens inverse est sur le point de quitter une écluse et il sert aussi à indiquer qu'un renversement d'éclusage est en cours à votre intention.

REMARQUE : Dans le bief entre les écluses supérieure et inférieure de Beauharnois, seuls un signal L/A et une balise à feux jumelés rouges et verts ont été installés à chaque extrémité du bief pour avertir les capitaines de la situation dans l'écluse. Les feux fonctionnent de la façon suivante:

- (i) Rouges continus – *Ne franchissez pas ce signal L/A.*
- (ii) Rouges clignotants – *Les portes vont bientôt s'ouvrir.*
- (iii) Verts – *L'écluse est prête pour vous.*

3. Panneaux de feux de circulation aux écluses

Des panneaux de feux de circulation sont placés bien en évidence à l'extrémité de chaque écluse pour aider les capitaines à régler leur progression de manière à entrer à la vitesse optimale. Vu les limites naturelles, il n'y a pas de panneaux aux extrémités qui font face au bief entre les écluses supérieure et inférieure de Beauharnois ni entre les écluses en série (n^{os} 4, 5 et 6) du canal Welland.

Ces panneaux de feux de circulation servent à indiquer aux navires si l'écluse est prête ou non à les recevoir. La configuration des feux indique si l'écluse se vide ou se remplit, s'il y a un ou plusieurs navires dans l'écluse et si le navire en approche est le prochain à passer ou s'il doit rester en attente au mur pendant que les opérations d'éclusage sont renversées dans le sens qui lui est défavorable.

4. Fonctionnement des panneaux de feux de circulation

(a) Feux rouges

Les **FEUX ROUGES** sont synchronisés avec le balisage de limite d'approche qui leur est associé, et ils présentent les mêmes configurations, c'est-à-dire:

- (i) **Feu continu** - "L'écluse est occupée, ne franchissez pas le signal L/A allumé".
- (ii) **Feux rouges clignotant simultanément** - "L'écluse est occupée par un navire, ne dépassez pas le signal L/A allumé mais tenez-vous prêt à entrer quand le navire sortant vous aura croisé".

OU

"Un renversement d'éclusage est en cours à votre intention; ne dépassez pas le signal L/A mais tenez-vous prêt à entrer".

- (iii) **Feux rouges clignotant alternativement** - "L'écluse est occupée par plusieurs navires; ne dépassez pas le signal L/A allumé mais tenez-vous prêt à entrer quand les navires sortants vous auront croisé."

REMARQUE: *Le L/A 1 ne commencera à clignoter qu'au début de l'ouverture de la dernière barrière (pont, portes ou défense) à cette extrémité de l'écluse.*

(b) Feux jaunes

Dans la région Montréal/Lac Ontario et dans la région de Niagara, chaque feu jaune indique une période de cinq (5) minutes pendant qu'un feu jaune scintillant indique deux minutes et demie (2 ½).

Les navires remontants constateront que, pendant la vidange d'une écluse, les feux jaunes du panneau de l'extrémité aval fonctionnent comme suit:

- Deux feux jaunes continus sont allumés dix (10) minutes avant que l'extrémité de l'écluse ne soit complètement ouverte.
- Un feu jaune continu et un feu jaune clignotant sont allumés 7 minutes et demie (7 ½) avant que l'écluse ne soit complètement ouverte.
- Un feu jaune continu indique qu'il ne reste que cinq (5) minutes avant l'ouverture complète de l'écluse.
- Un feu jaune clignotant indique qu'il reste deux minutes et demie (2 ½) avant l'ouverture complète de l'écluse.
- Lorsque les deux feux jaunes sont éteints, l'écluse est complètement ouverte et le navire peut y pénétrer dès que le feu vert s'allume.

Les navires descendants constateront que:

- pendant le remplissage d'une écluse, les feux jaunes du panneau de l'extrémité amont fonctionnent comme pour les navires remontants;

- il est donc possible, en comptant les feux jaunes, de déterminer le nombre de minutes qui reste à attendre avant que l'écluse soit grande ouverte.

Aux écluses 1 à 7 inclusivement, dans le canal Welland, la séquence de synchronisation des feux utilise uniquement deux feux jaunes comme suit :

- Deux feux jaunes continus sont allumés dix (10) minutes avant que l'extrémité de l'écluse ne soit complètement ouverte.
- Un feu jaune continu et un feu jaune clignotant sont allumés 7 minutes et demie (7 ½) avant que l'écluse ne soit complètement ouverte.
- Un feu jaune continu indique qu'il ne reste que cinq (5) minutes avant l'ouverture complète de l'écluse.
- Un seul feu jaune clignotant indique qu'il reste deux minutes et demie (2 ½) avant l'ouverture complète de l'écluse.
- Lorsque les deux feux jaunes sont éteints, l'écluse est complètement ouverte et le navire peut y pénétrer dès que le feu vert s'allume.

c) ***Feux verts***

Les **FEUX VERTS** sont synchronisés avec les feux verts du signal L/A et se présentent dans une seule forme:

Feux verts continus - "L'écluse est prête pour vous - entrez aussi rapidement que possible".

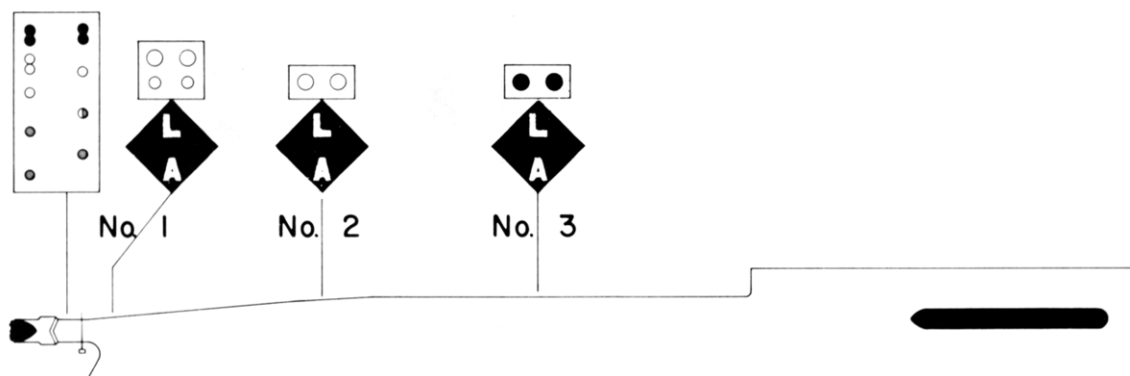
1. Généralités

Deux facteurs importants déterminent l'efficacité du service offert aux navires: la réduction des "temps morts" aux écluses, soit le délai entre la sortie d'un navire et l'entrée du suivant, et l'élimination de la nécessité des amarrages aux murs d'approche. Avec l'accroissement de la circulation, la mise en oeuvre de nouvelles installations et procédures de contrôle et un plus grand nombre d'aides à la navigation, il est souhaitable de recourir plus souvent à la manoeuvre d'entrée avec croisement. Cette manoeuvre, décrite ci-après, s'applique lorsque deux navires se croisent à proximité immédiate d'une écluse quand les conditions météorologiques le permettent.

2. Entrée avec croisement

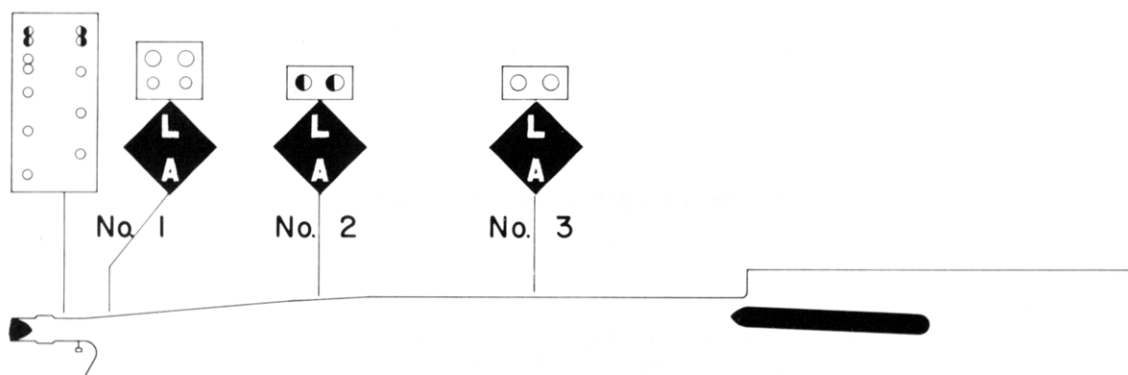
Pour exécuter une entrée avec croisement, il est préférable que le navire qui approche de l'écluse soit à une distance allant de 450 m à 915 m de l'extrémité du mur d'approche lorsque l'écluse commence à se vider ou à se remplir. Cette marge de distance tient compte des différences de vitesse des navires. À ce moment, les feux de circulation et le signal L/A 3 sont au rouge continu. Les feux jaunes s'allumeront au début de la vidange ou du remplissage. (Figure 3)

FIGURE 3



Lorsque les portes de l'écluse s'ouvrent, les feux du signal L/A 3 commencent à clignoter. Au moment où le navire qui est dans l'écluse largue ses amarres, les feux du signal L/A 3 s'éteignent et ceux du L/A 2 commencent à clignoter. Le navire entrant devrait alors être rendu à l'extrémité du mur d'approche. (Figure 4)

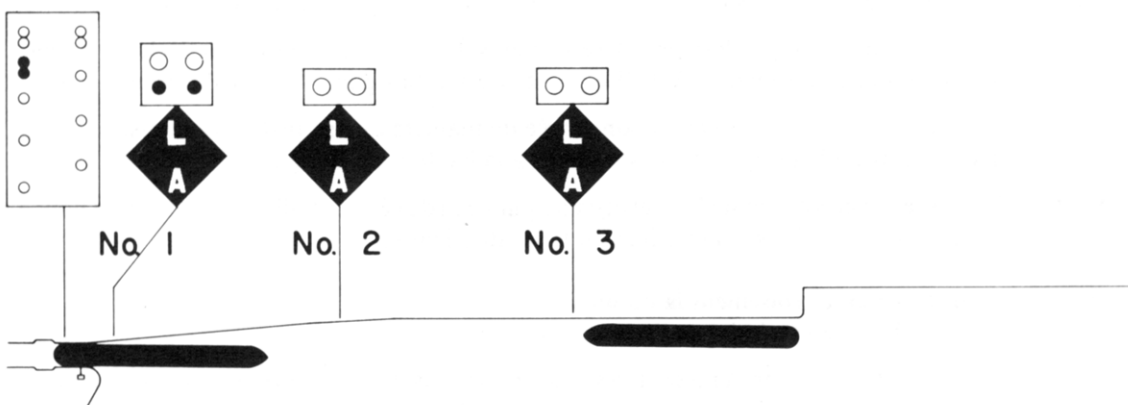
FIGURE 4



Au moment où la poupe du dernier navire sortant franchit l'écluse, le signal L/A 2 s'éteint, le signal L/A et les feux de circulation sont au vert continu. La proue du navire entrant devrait alors avoir atteint le signal L/A 3. (Figure 5)

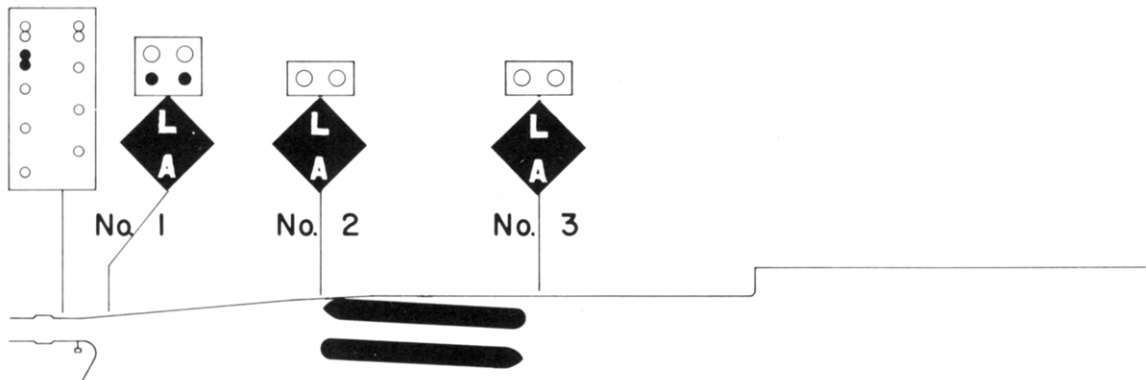
(Voir la variante ci-dessous s'il y a un pont routier)

FIGURE 5



Le point idéal de rencontre de deux navires approchant l'un vers l'autre est celui où la proue de l'entrant et la poupe du sortant sont à la hauteur du signal L/A 2. (Figure 6)

FIGURE 6



L'expérience, supportée par les calculs théoriques, démontre que le navire entrant qui se déplace le long d'un mur est beaucoup moins exposé à l'effet d'aspiration causé par le navire sortant que s'il était amarré à ce mur.

Lorsque les navires se sont croisés, le navire entrant pénètre dans l'écluse aussi rapidement que la prudence et les circonstances le permettent.

3. Manoeuvre modifiée d'entrée avec croisement

S'il est évident que le navire entrant va atteindre le mur d'approche bien avant que le navire sortant n'ait quitté l'écluse, le navire entrant doit s'amarrer à la hauteur du signal L/A 3.

Lorsque la vidange, ou le remplissage, de l'éclusage en cours s'achève et que les portes s'ouvrent complètement, les feux rouges de circulation et ceux du signal L/A 3 commencent à clignoter. Le navire entrant se prépare alors à larguer ses amarres tandis que le sortant démarre et sort de l'écluse.

Dès que le navire sortant (ou le dernier navire sortant s'il s'agit d'un éclusage en flèche) a dégagé l'écluse, les feux clignotants du signal L/A 3 s'éteignent et ceux du signal L/A 2 s'allument.

Le navire entrant devrait alors amorcer son entrée de manière que sa proue franchisse le signal L/A 2 au moment précis où la poupe du sortant arrive à la hauteur de ce signal.

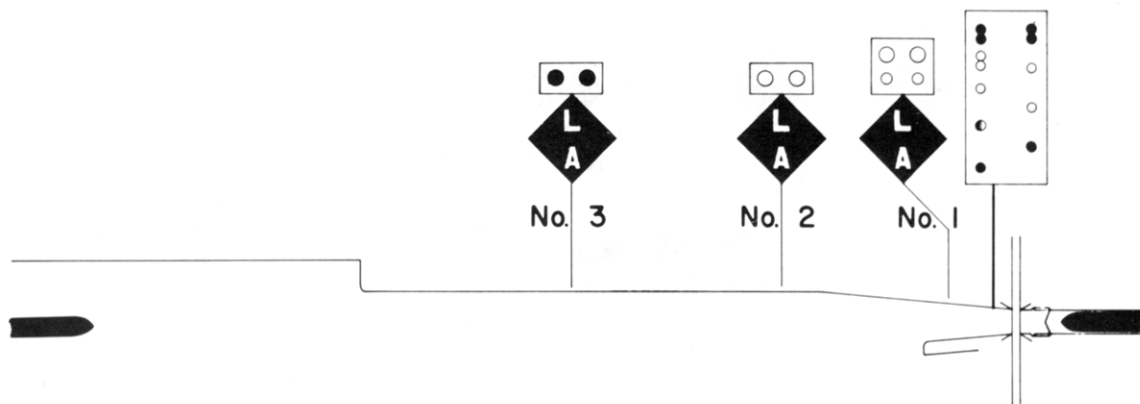
REMARQUE: Les feux verts du signal L/A et ceux du panneau de l'écluse s'allument lorsque la poupe du dernier navire sortant a franchi le sas de l'écluse.

4. Manoeuvre d'entrée avec croisement là où un pont routier franchit une extrémité de l'écluse

Lorsque le pont reste levé entre l'entrée et la sortie des navires, la procédure est la même que pour l'entrée avec croisement décrite précédemment. Par contre, s'il est nécessaire d'abaisser le pont entre la sortie d'un navire et l'entrée du suivant, la séquence des opérations est modifiée comment suit:

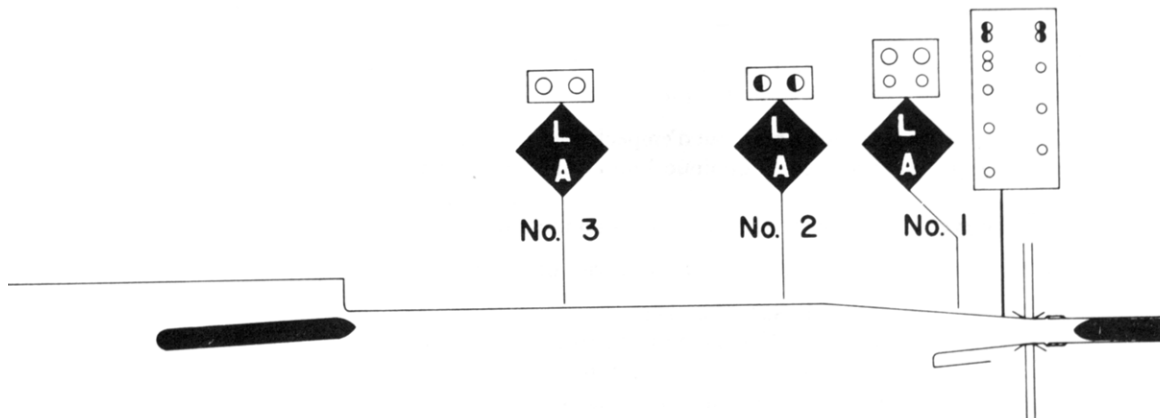
Pendant que l'écluse se remplit ou se vide, le signal L/A extérieur et les feux de circulation sont au rouge continu et les feux jaunes indiquent le temps à attendre. Le navire entrant se trouve alors à une certaine distance du signal L/A 3 comme le montre la Figure 7.

FIGURE 7



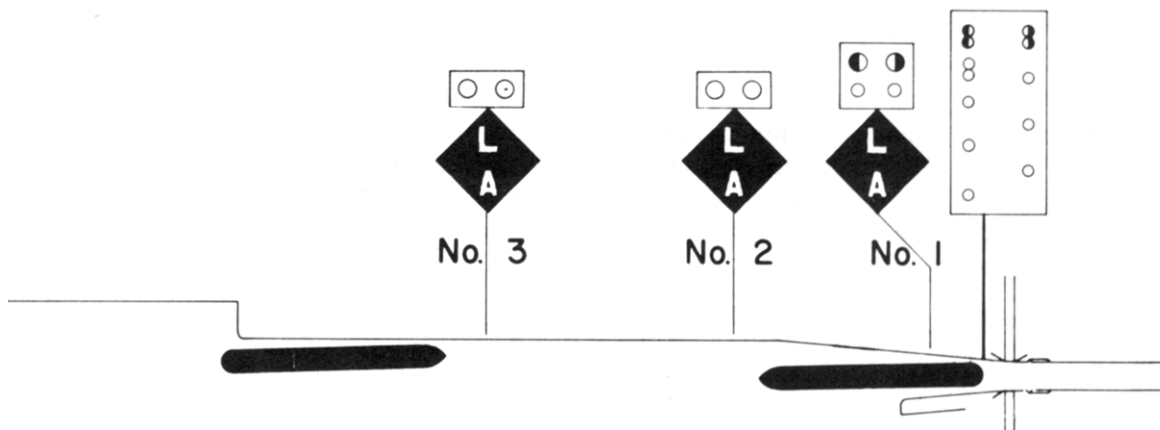
Lorsque les portes s'ouvrent, les feux de circulation et ceux du signal L/A commencent à clignoter. Au moment où le navire sortant démarre, les feux du L/A 3 s'éteignent et ceux du L/A 2 commencent à clignoter, indiquant au navire entrant de s'apprêter à avancer au L/A 1 ou à larguer les amarres pour longer le mur. (Figure 8)

FIGURE 8



Quand le pont s'abaisse derrière le navire sortant, le signal L/A 2 s'éteint et le signal L/A 1 passe au rouge clignotant et devient fixe dès que le pont est complètement baissé, ce qui indique que le navire peut s'approcher, sans toutefois franchir ce point. (Figure 9)

FIGURE 9



ÉCLUSAGE AVEC RENVERSEMENT (Écluses canadiennes)

1. Généralités

Lorsque, dans l'exécution d'un renversement, la turbulence de l'eau à proximité des portes d'écluse entraîne des difficultés, un dispositif fera passer automatiquement les feux rouges clignotants du signal L/A 2 aux feux rouges continus du L/A 1 comme suit:

Région de l'Est	- Extrémité amont	- 3 minutes avant l'ouverture
	- Extrémité aval	- 6 minutes avant l'ouverture
Région de l'Ouest	- Extrémité aval	- 5 minutes avant l'ouverture

Ce transfert automatique a pour but d'empêcher les navires de s'approcher trop près des portes de l'écluse avant que la turbulence ait été réduite à un niveau acceptable.

2. Éclusage avec renversement pour les navires remontants

Le dispositif décrit ci-dessus a été mis au service des navires remontant aux écluses suivantes:

- a) écluse de Saint-Lambert
- b) écluse de Côte Sainte-Catherine
- c) écluse inférieure de Beauharnois
- d) écluse n° 1 du canal Welland
- e) écluse n° 2 du canal Welland
- f) écluse n° 3 du canal Welland
- g) écluse n° 4 du canal Welland

- REMARQUE:**
- 1) *À l'écluse n° 4, le transfert automatique des signaux se produit neuf (9) minutes avant l'ouverture des portes.*
 - 2) *À l'écluse de Saint-Lambert, le transfert automatique des signaux se produit quatre (4) minutes avant l'ouverture des portes.*

À ces endroits, les capitaines peuvent observer les signaux suivants qui précèdent le renversement:

- | | |
|---|--|
| a) feux de circulation rouges clignotants | - "l'éclusage va être renversé à votre intention;" |
| b) rouge continu sur le signal L/A 2 | - la vidange n'est pas commencée, ne franchissez pas ce signal"; |

- c) six (6) minutes (Section Est) ou cinq (5) minutes (Canal Welland) avant l'ouverture complète des portes, les feux rouges de circulation continuent à clignoter, les feux jaunes fonctionnent et les feux du L/A 1 sont au rouge continu. Ces feux rouges se mettent à clignoter au début de l'ouverture de la dernière barrière (portes, pont ou défense, selon le cas) à cette extrémité de l'écluse.
- d) lorsque l'écluse est grande ouverte:
 - les feux de circulation et le signal L/A 1 sont au vert continu;
 - "l'écluse est prête pour vous, entrez aussi rapidement que possible".

3. Éclusage avec renversement pour les navires descendants

Le transfert automatique des feux rouges clignotants (3 minutes avant l'ouverture des portes) du signal L/A 2 au L/A 1 est disponible aux écluses suivantes:

- a) écluse de Saint-Lambert
- b) écluse de Côte Sainte-Catherine
- c) écluse supérieure de Beauharnois

Les navires en attente rencontrent les mêmes signaux que ceux décrits au paragraphe précédent pour les navires remontants, la différence étant dans la séquence des opérations.

À tous les autres endroits, lorsqu'on exécute un renversement pour recevoir le navire entrant, la séquence est la suivante:

- a) Les feux de circulation sont au rouge clignotant, ceux du L/A 1 au rouge continu et, durant la vidange ou le remplissage, les feux jaunes fonctionnent.
- b) Étant donné que le navire se trouve déjà au signal L/A le plus proche et qu'aucune turbulence ne pose de difficulté, aucune manoeuvre n'est nécessaire jusqu'à ce que l'écluse soit grande ouverte. Les feux de circulation et ceux du signal L/A sont alors au vert continu.

AMARRAGE DES NAVIRES (Écluses canadiennes)

1. Mesures de sécurité

Dans le but d'éviter les accidents aux écluses, particulièrement ceux qui sont causés par les amarres brisées, les préposés aux amarres de la voie maritime ont reçu un entraînement spécial sur le maniement des amarres et sur les signaux manuels destinés aux équipages de navire.

Les signaux manuels décrits ci-dessous sont utilisés à toutes les écluses canadiennes pendant la manoeuvre d'amarrage:



ARRÊT



ARRÊT D'URGENCE



RELÂCHEMENT

Règlements de sécurité:

1. Relâchez toujours les amarres selon le besoin.
2. Évitez de donner trop de mou.



HALAGE

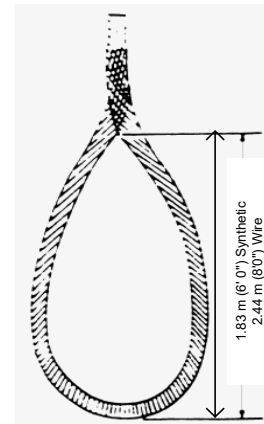
Règlements de sécurité :

1. Ne jamais haler sur une amarre avant d'avoir reçu le signal manuel d'un éclusier.
2. Pour se protéger les éclusiers s'éloigneront toujours des amarres avant de signaler le halage.
3. Utilisez toujours la vitesse minimale pour rentrer une amarre relâchée.

2. Les amarres

La longueur de l'œil des amarres en acier, mesurée de l'épissure à son extrémité, doit être d'au moins 2,44 m et pour un amarre synthétique approuvé 1.83 mètres (voir schéma).

REMARQUE: La table de résistance à la rupture des amarres indiquée au paragraphe no. 10 des Pratiques et procédures de la Voie maritime est exprimée en tonnes métriques; 9.8 KN équivaut à une tonne métrique (2 204.6 livres).



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) Lorsque 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')

(5) Lorsque 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.

ÉCLUSES AMÉRICAINES

1. Feux de circulation maritime

Panneaux de feux de circulation

Les panneaux de feux de circulation en amont des écluses Snell et Eisenhower sont fixés à des tours de 40 pieds sur les murs de guidage près des postes de contrôle amont.

Les panneaux de feux de circulation en aval des deux écluses sont sur le mur de ciment en dessous de chacune des tours de contrôle aval. Ces feux fonctionnent comme suit: (Figure 10)

ROUGE CONTINU

- "Arrêtez; l'écluse n'est pas prête à vous recevoir".

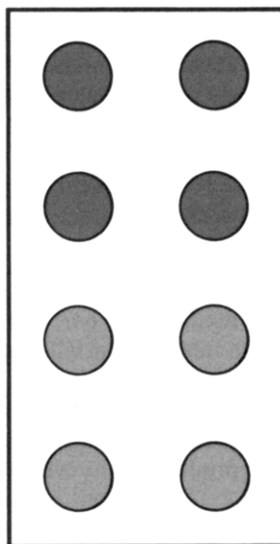
ROUGE CLIGNOTANT

- "On prépare l'écluse à votre intention".

VERT

- "Procédez lorsque l'écluse sera libre; elle est prête à vous recevoir".

FIGURE 10



2. Murs d'amarrage

a) **Longueur des murs d'amarrage**

Écluse Eisenhower

Mur d'amont - Relèvement vrai 268° - 088°
L/A 1 jusqu'au bout du mur358 m
L/A 2 jusqu'au bout du mur319 m

Mur d'aval - Relèvement vrai 253° - 073°
L/A 1 jusqu'au bout du mur250 m
L/A 2 jusqu'au bout du mur211 m

Écluse Snell

Mur d'amont - Relèvement vrai 269° - 089°
L/A 1 jusqu'au bout du mur246 m
L/A 2 jusqu'au bout du mur208 m

Mur d'aval - Relèvement vrai 251° - 071°
L/A 1 jusqu'au bout du mur461 m
L/A 2 jusqu'au bout du mur422 m

b) **Postes d'amarrage**

Il y a deux postes d'amarrage situés sur les murs d'amarrage d'amont et d'aval de chaque écluse américaine. Ci-dessus figurent les limites d'approche; des panneaux indiquant la limite d'approche no 1 (L/A-1) et la limite d'approche no 2 (L/A-2) se trouvent sur chaque mur. Tout navire ayant une largeur maximale de 18,3 m s'amarrera à la L/A-1; tout navire ayant une largeur maximale se situant entre 18,3 m et 23,8 m s'amarrera à la L/A-2.

c) **Aire de montage de portes d'écluse**

Une aire de montage de portes d'écluse est située au bout du mur de garde à l'écluse Eisenhower. Cette installation d'urgence permet le montage et l'installation de portes de rechange à l'extrémité aval de l'écluse Eisenhower en cas de dommages sérieux aux portes. L'aire de montage comprend une rampe de lancement, un mur, deux (2) tours de montage avec plates-formes et un gabion de palplanches à l'extrémité du mur de guidage en aval de l'écluse. On demande aux capitaines et pilotes d'approcher ce mur avec prudence pour éviter de pénétrer dans la rampe de lancement.

ANNEXE 1 - DISTANCES EN MILLES NAUTIQUES SUR LA VOIE MARITIME

L'annexe 1 donne les distances sur la voie maritime, depuis l'entrée de la voie jusqu'à Longue Pointe (Lac Érié) pour les trois sections suivantes:

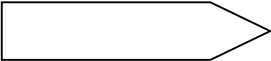
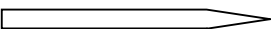
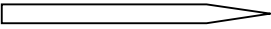
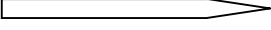
- Section Montréal-lac Ontario (*de l'entrée de la voie maritime au Cap Vincent*)
- Lac Ontario (*du Cap Vincent au brise-lames de Port Weller*)
- Canal Welland (*du brise-lames de Port Weller à Longue Pointe*).

Les distances sont indiquées en milles nautiques.

SECTION MONTRÉAL-LAC ONTARIO

MILLES (nautiques)	EMPLACEMENT
0.0	Entrée de la voie maritime - face à la jetée Laurier, Port de Montréal
0.8	Point d'appel 2 (P.A. 2)
2.8	Écluse de Saint-Lambert
10.3	Écluse de la Côte Sainte-Catherine
14.6	Pont de Kahnawake
27.5	Écluse inférieure de Beauharnois
28.4	Écluse supérieure de Beauharnois
33.8	Pont Saint-Louis
38.8	Pont de Valleyfield
72.4	Écluse Snell
75.6	Écluse Eisenhower
97.9	Écluse d'Iroquois
161.2	Cap Vincent

LAC ONTARIO

		DISTANCE (milles nautiques)	
		<u>En remontant</u>	<u>En descendant</u>
Cap Vincent		41.1	43.0
Sodus Point		27.7	28.7
Milieu du lac Ontario		33.6	32.9
Newcastle		37.5	35.8
Brise-lames, Port Weller		139.9	140.4
TOTAL			

CANAL WELLAND

MILLES (nautiques)	EMPLACEMENT
0.0	Brise-lames de Port Weller
1.7	Écluse 1
3.2	Écluse 2
4.9	Pont 4
5.5	Écluse 3
6.8	Écluses 4, 5, 6
7.5	Écluse 7
8.3	Tranchée de la porte de garde
9.2	Piliers de l'ancien Pont 10
10.4	Pont 11
21.2	Écluse 8
21.9	Pont 21
23.5	Brise-lames de Port Colborne
26.1	Point d'appel 16

Distance entre le point d'appel 16 et Longue Pointe :

-En remontant 38.2 mille

-En descendant 39.1 mille

ANNEXE 2 - TABLEAU D'ORIENTATION DES ÉCLUSES (par rapport au nord vrai)

Le tableau ci-dessous indique, en degrés vrais, le relèvement des écluses dans la voie maritime du Saint-Laurent, pour les navires remontants.

MONTRÉAL-LAC ONTARIO		WELLAND	
Écluse de Saint-Lambert	167°46'30"	Écluse 1	164°23'00"
Écluse de la Côte Sainte-Catherine	270°02'00"	Écluse 2	156°26'00"
Écluses supérieure et inférieure de Beauharnois	203°44'22"	Écluse 3	174°25'30"
Écluse Snell	260°18'55"	Écluses 4,5 & 6	183°10'30"
Écluse Eisenhower	260°18'55"	Écluse 7	190°08'46"
Écluse d'Iroquois	205°49'00"	Écluse 8	189°50'32"

ANNEXE 3 - SERVICE GRATUIT D'EXAMEN DE PLANS

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent examinera gratuitement les plans des nouveaux navires, ainsi que ceux qui transiteront pour la première fois.

Les plans doivent comporter les documents suivants :

- Plan d'ensemble
- Plan des courbes
- Disposition d'amarrage avant et arrière
- Disposition de l'ancre
- Disposition des ailes
- Coupe transversale – au niveau des superstructures/grues
- Tirants d'eau de ballast en fonctionnement normal

Il est également possible d'envoyer des plans ou des dessins électroniques à l'échelle à l'adresse sismcmarineservices@seaway.ca

Autrement, les ensembles de plans des navires doivent porter la mention **"sans valeur commerciale"** et peuvent être envoyés à l'adresse suivante :

Services maritimes
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent
202, rue Pitt
Cornwall (ON)
K6J 3P7

ANNEXE 4 - LIGNES D'ATTRAPE

Référence : Pratiques et procédures, Règlement 13	N° nécessaire : 4
	Épaisseur: Diamètre uniforme 12 à 18 mm
	Longueur : 30 mètres chacune
	Extrémité : Épissure arrière ou ruban adhésif
	Œil de cordage et poids non autorisés

Fixation des lignes d'attrape aux amarres/câbles d'acier

(1) Navires montants

Quand un navire remonte le fleuve Saint-Laurent et les Grands Lacs, et chaque fois que le navire est plus bas que le personnel de l'écluse, les lignes d'attrape seront lancées par le personnel de l'écluse (voir la note ci-dessous concernant l'écluse d'Iroquois dans la section MLO et l'écluse n° 8 dans le canal Welland).

Quand elles sont reçues, les lignes d'attrape doivent être attachées aux amarres du navire au moyen d'un NŒUD DE CABESTAN, à environ 60 cm derrière l'épissure à œil (voir illustration A).

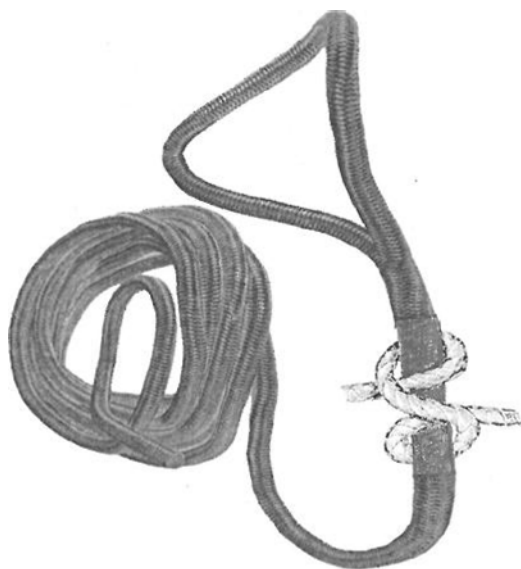
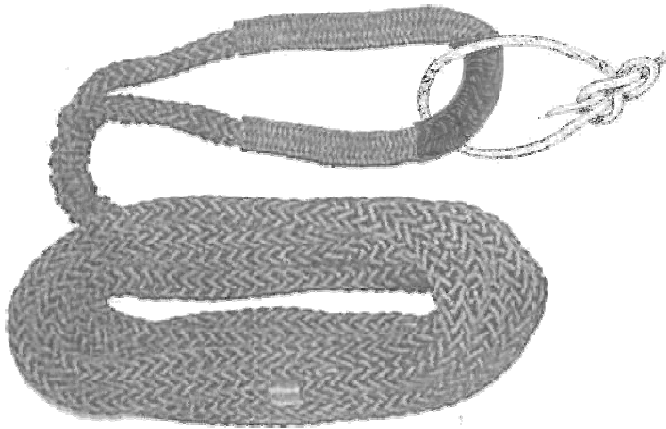


Illustration A : Nœud de demi-clef à capeler derrière l'épissure à œil

Remarque : À l'écluse d'Iroquois et à l'écluse n° 8 du canal Welland, étant donné, que le niveau d'élévation ou d'abaissement du navire est minime, le navire arrive plus haut que le personnel à terre. Pour cette raison, les navires suivront les instructions de l'étape 2 ci-dessous pour lancer et fixer les lignes d'attrape.

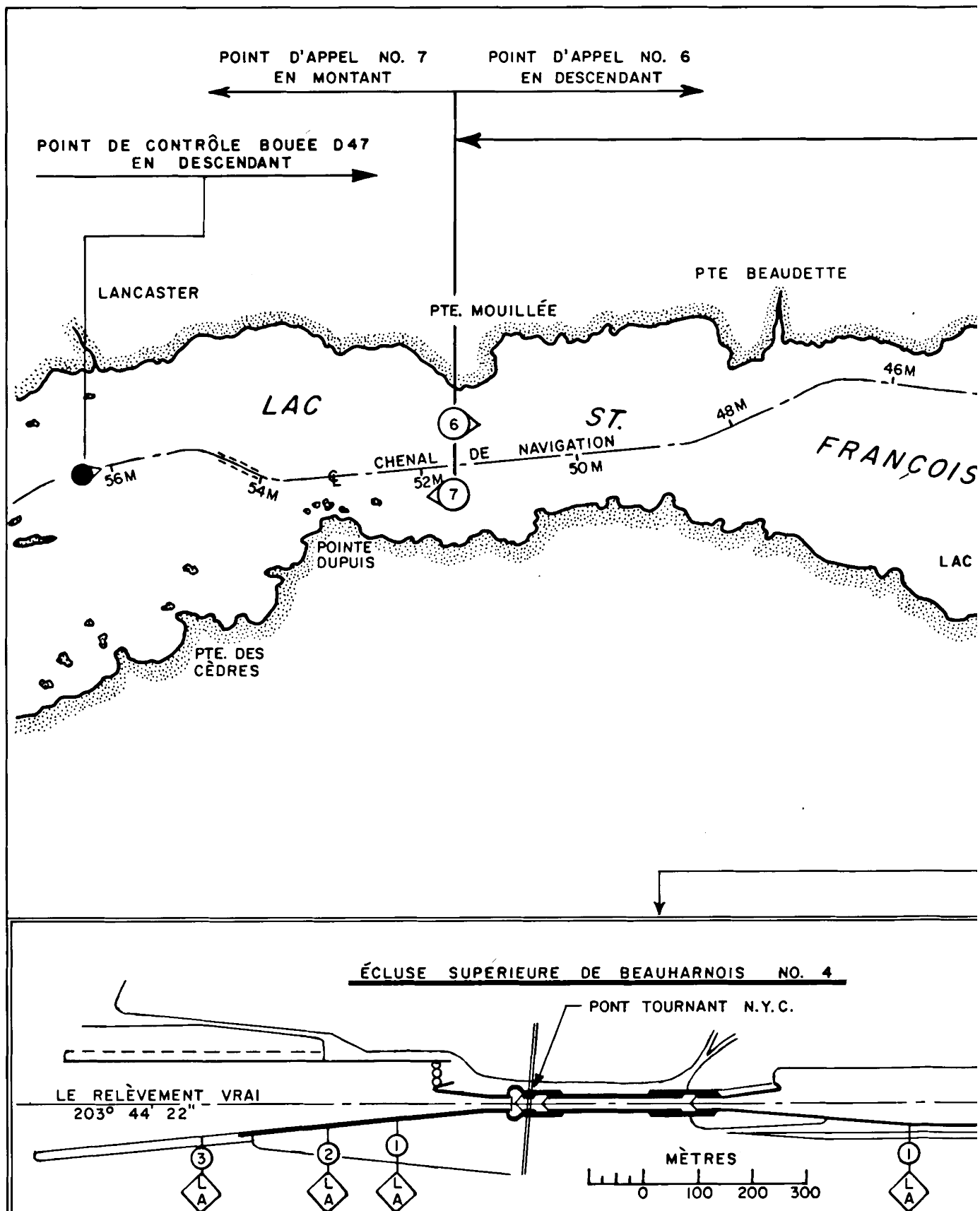
(2) Navires descendants:

Quand un navire descend les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, et chaque fois que le navire est plus haut que le personnel de l'écluse, l'équipage du navire lance les lignes d'attrape du navire au personnel de l'écluse.

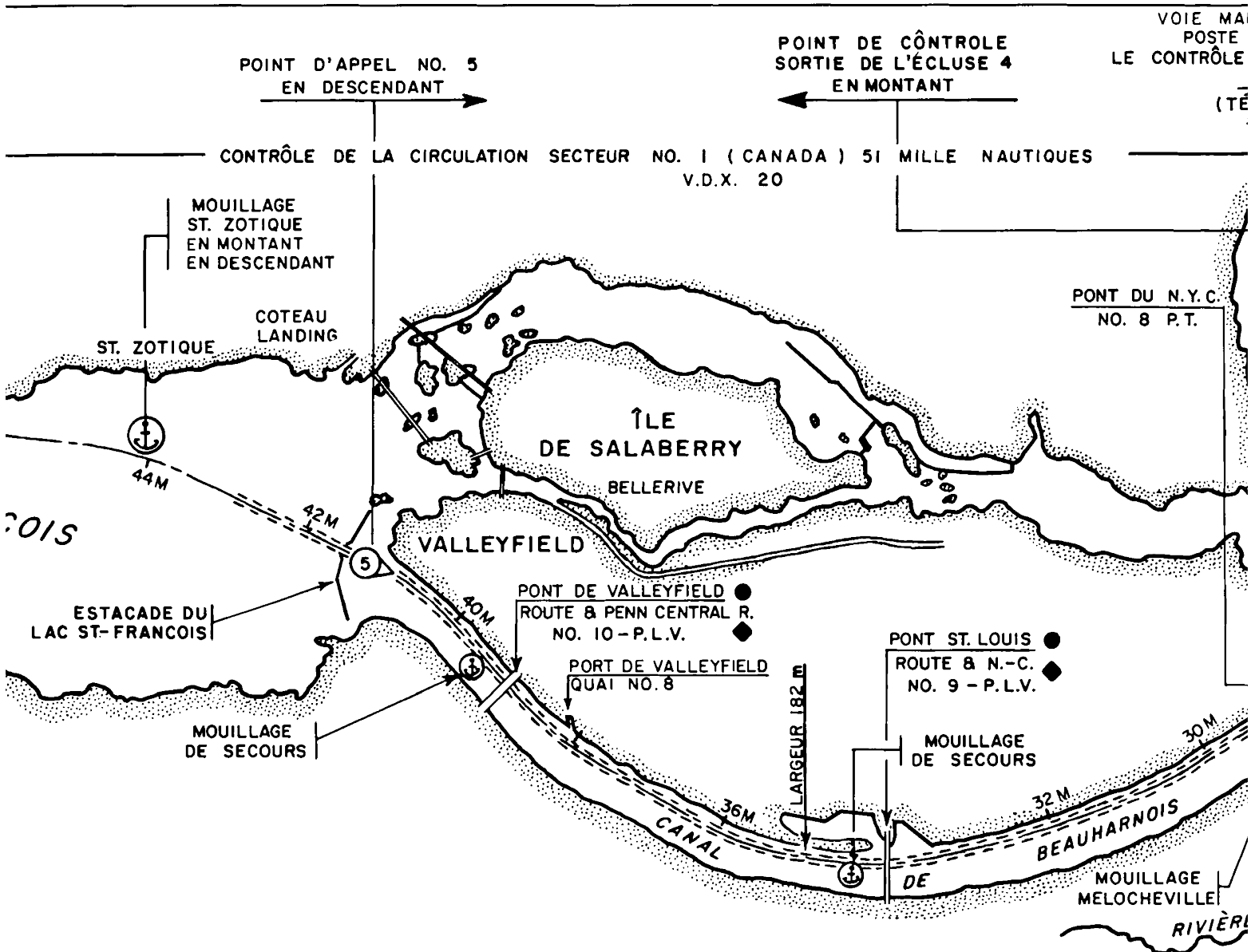


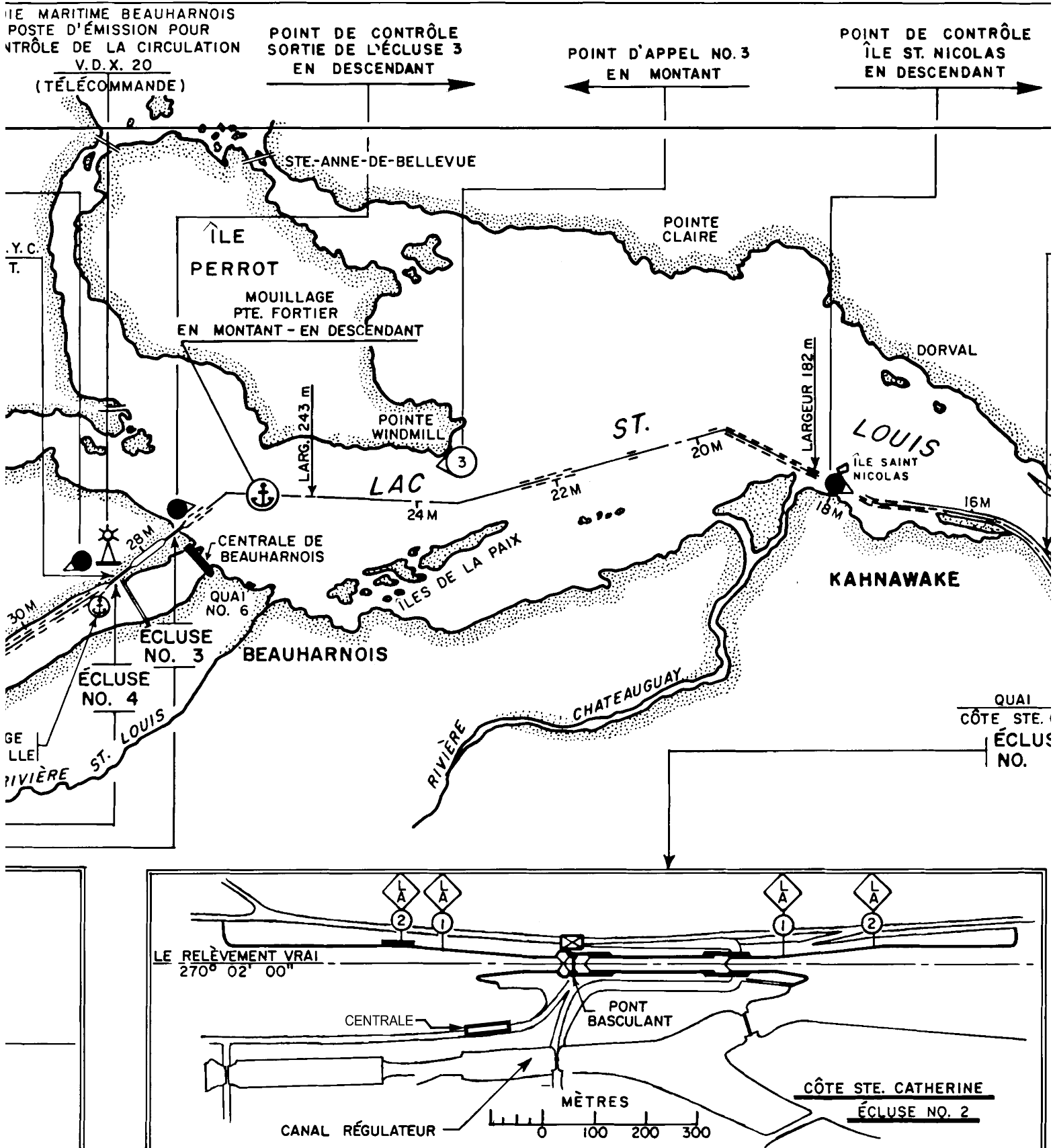
Les lignes d'attrape doivent être attachées aux amarres du navire au moyen d'un NŒUD DE CHAISE, à l'intérieur de l'épissure à œil (voir l'illustration B à gauche).

Illustration B : Nœud de chaise dans l'épissure à œil.



1- Section de Montréal au Lac Ontario - Contrôle de la Circulation Secteur No.1
Ne pas utiliser pour la navigation Feuille 1 de 5





1- Section de Montréal au Lac Ontario - Contrôle de la Circulation Secteur No.1

Ne pas utiliser pour la navigation

Feuille 3 de 5



Abstract

CARACTÉRISTIQUES DES ÉCLUSES

ÉCLUSES	HAUT DE CHUTE NORMALE m.	LONGUEUR UTILE m.	LARG. DU SAS m.	LONGUEUR -L/A 2 A LA FIN DU MUR L'ENTRÉE AMONT m.	L'ENTRÉE AVAL m.
IROQUOIS	0,1 - 2	2 22,50	24,38	670,5	236,0
EISENHOWER	12 - 13	2 22,50	24,38	329,5	210,0
SNELL	14 - 15	2 22,50	24,38	211,5	449,5
BEAUHARNOIS (SUPÉRIEURE)	11 - 12	2 22,50	24,38	575,5	503,0
BEAUHARNOIS (INFÉRIEURE)	12 - 13	2 22,50	24,38	503,0	379,0
CÔTE STE. CATHERINE	10 - 11	2 22,50	24,38	318,0	319,0
ST.- LAMBERT	4 - 6	2 22,50	24,38	458,0	653,5

REMARQUES - PROFONDEUR MINIMUM AUX SEUILS - - - - - 9,14 m.
PROFONDEUR UTILE DE CHENAL - - - - - 8,23 m.
DISTANCES AU CENTRE DE LA ROUTE NAVIGABLE INDIQUÉES COMME SUIT - - - 54
DÉNOTE LE MILLE ZÉRO: À LA CROISÉE DU CENTRE DE LA VOIE MARITIME ET
DU CHENAL MARITIME DANS LE PORT DE MONTREAL
INFORMATION AIS DE LA VOIE MARITIME EST ÉCHANGÉE ENTRE LES NAVIRES ET
LE CENTRE DE CONTRÔLE
TOUTES LES ÉCLUSES SONT POURVUES D'UNE SYSTÈME DE SURVEILLANCE À LA T.V.

LÉGENDE

P. S.	PONT SURÉLEVÉ		POINT DE CONTRÔLE
P.L.V.	PONT LEVANT (VERTICAL)		ZONE DE MOUILLAGE
P.T.	PONT TOURNANT		INDIQUE DE QUEL CÔTÉ SE SITUE LE PONT À BASCULE LORSQU'IL EST EN POSITION LEVÉE
	PONTS POURVUS DE:		
	RADAR		
	RADIO V. H. F.		
	INDICATION DE LIMITE D'APPROCHE		
	POSTE D'ÉMISSION POUR LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION		
	POINT D'APPEL		

VOIR LES CARTES 1310, 1409, 1410, 1411, 1432, 1433, 1434, 1435, 1436, 1437, 1438, 1439, DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA.

PAGE 1 DE 4



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

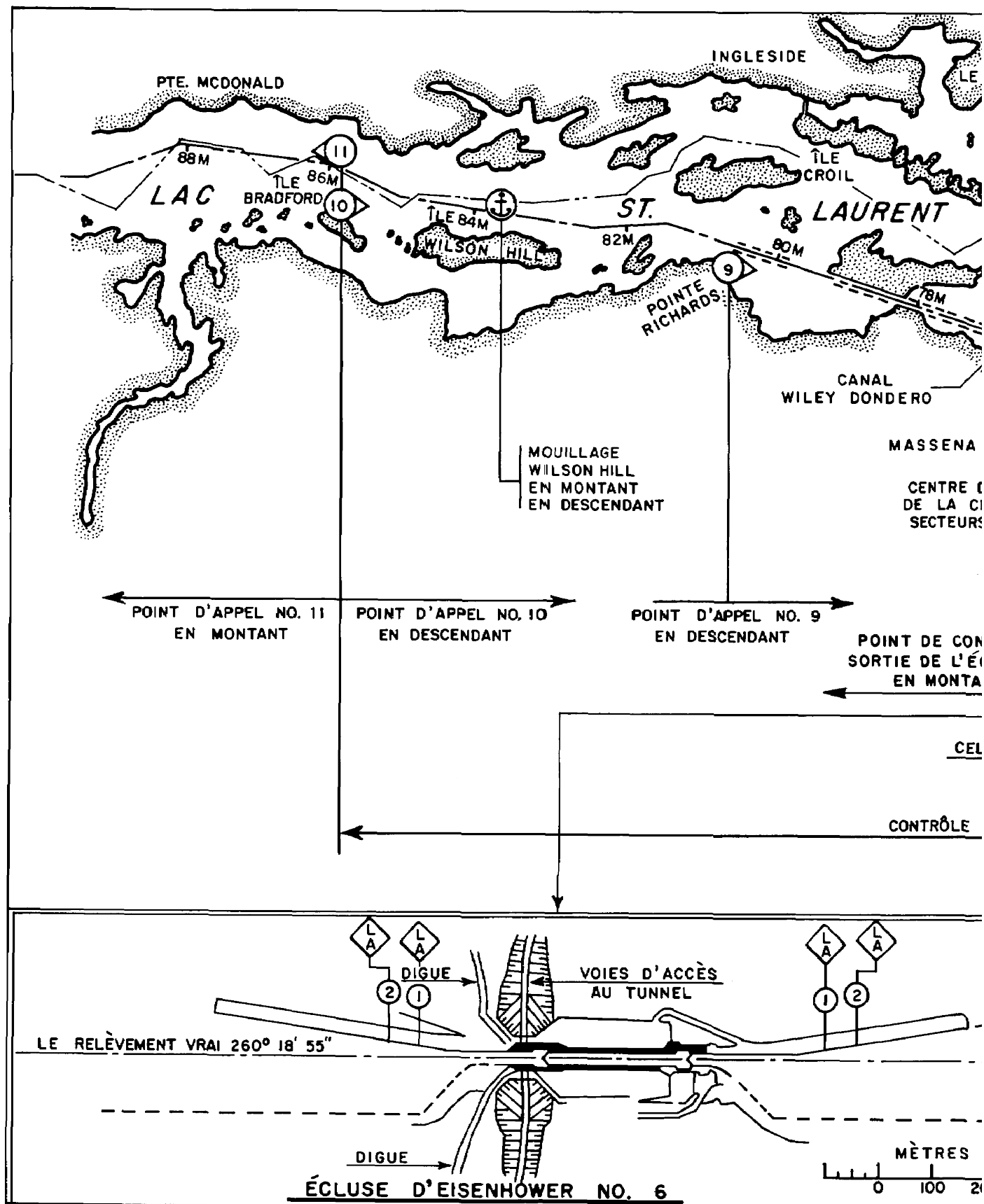
PLAN GÉNÉRAL INDIQUANT
LA SECTION DE MONTRÉAL AU LAC ONTARIO
CONTRÔLE DE LA CIRCULATION
SECTEUR NO. 1

Date de révision 2007/01/27
Révisé par J. M.

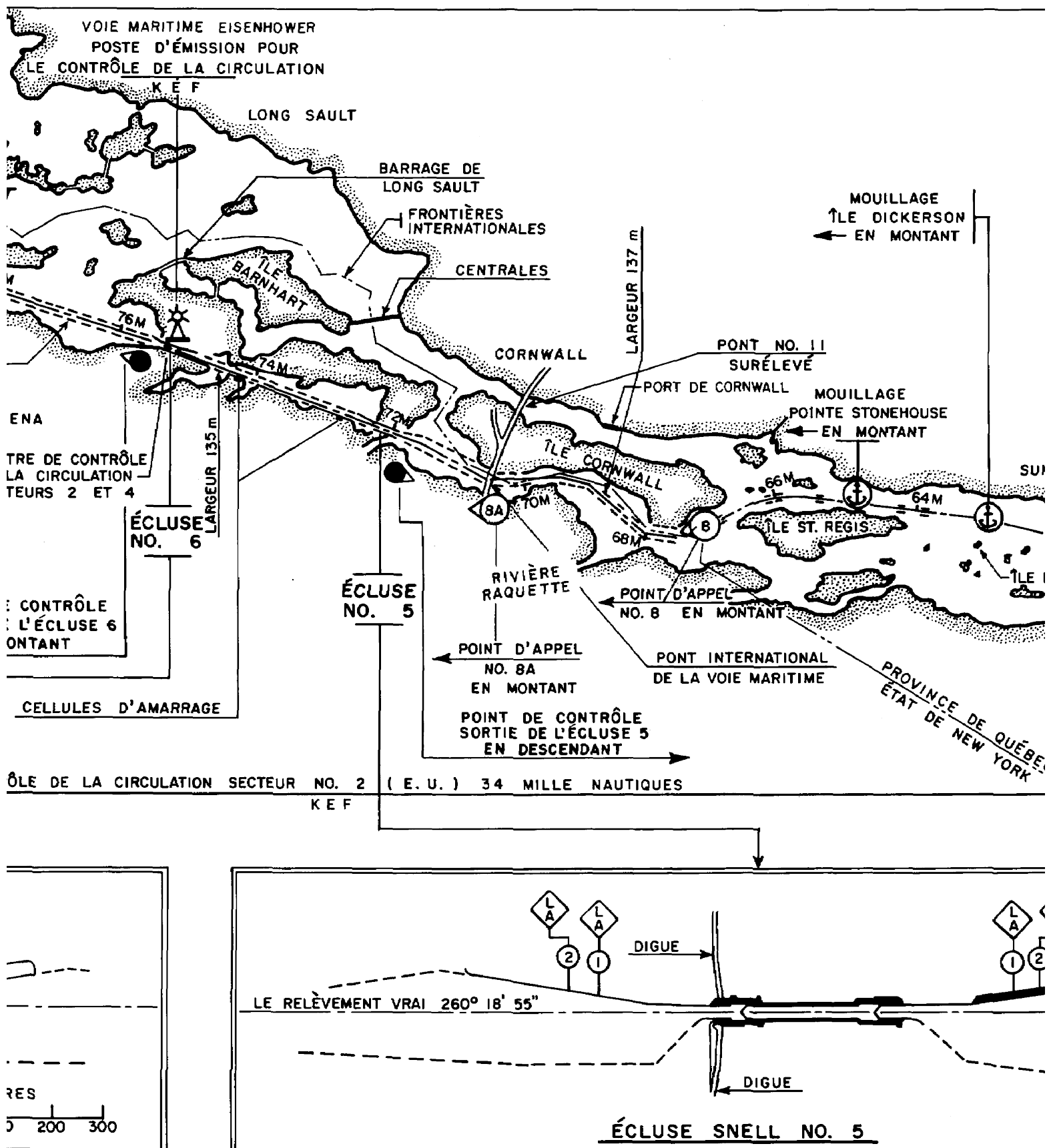
No. du dessin

Échelle

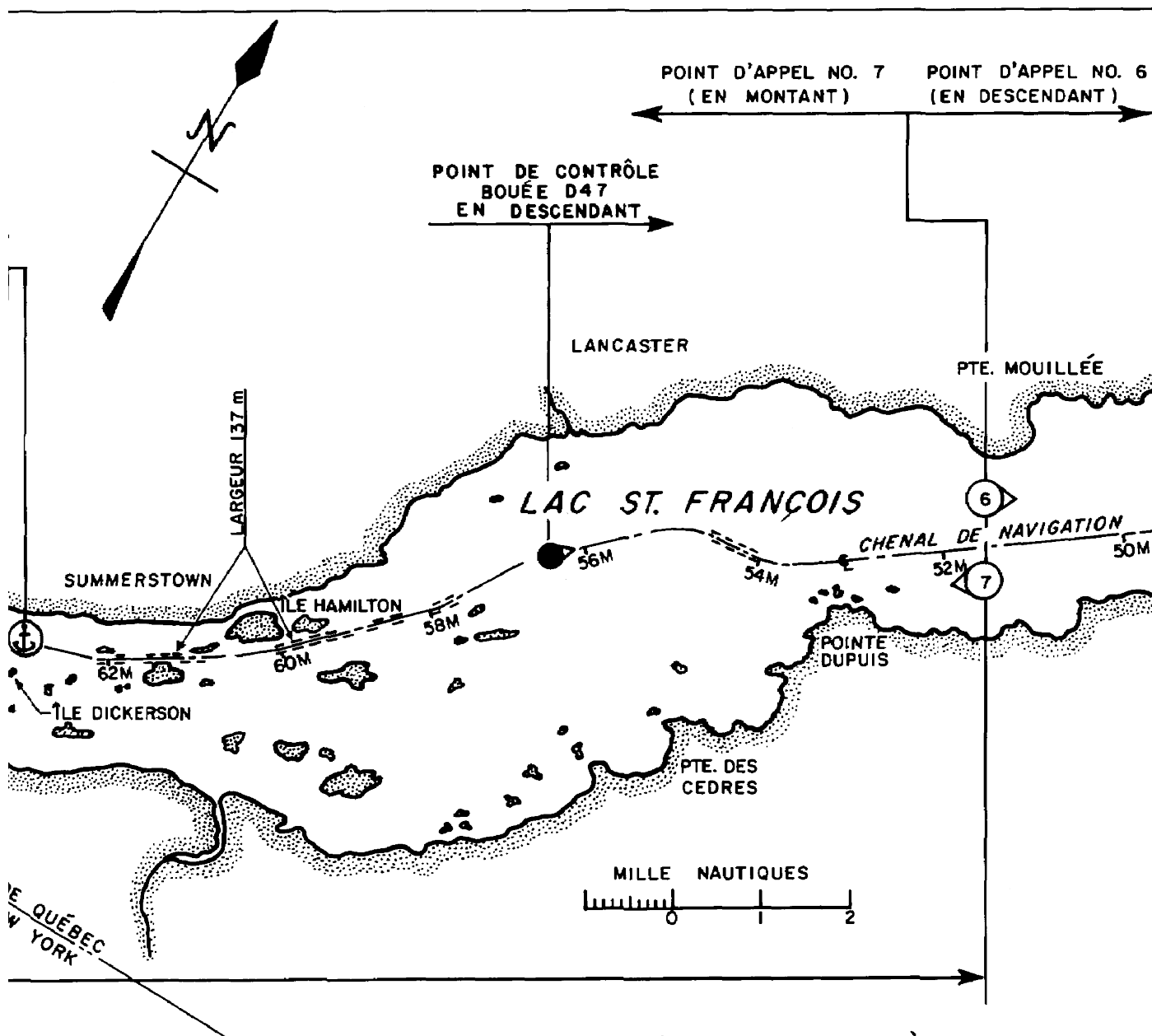
115070F



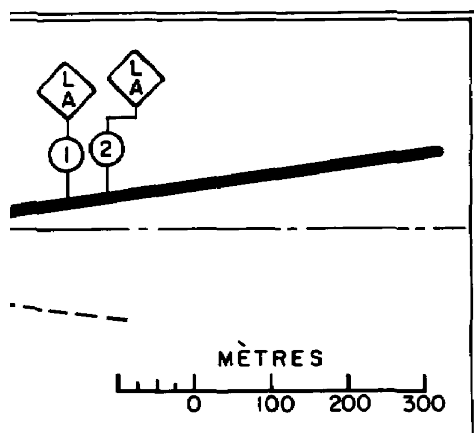
2- Section de Montréal au Lac Ontario - Contrôle de la Circulation Secteur No.2
 Ne pas utiliser pour la navigation Feuille 1 de 3



2- Section de Montréal au Lac Ontario - Contrôle de la Circulation Secteur No.2
Ne pas utiliser pour la navigation

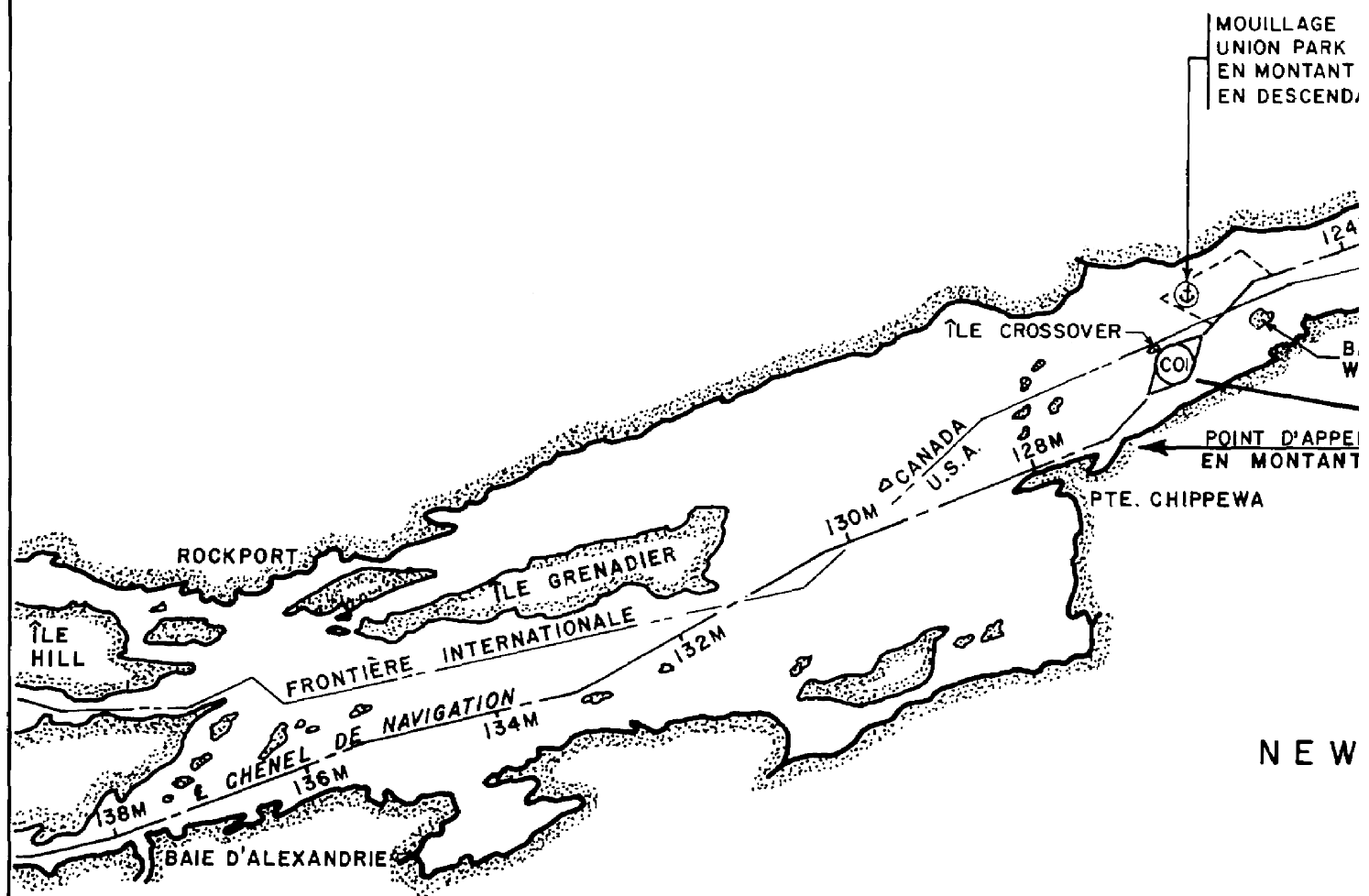


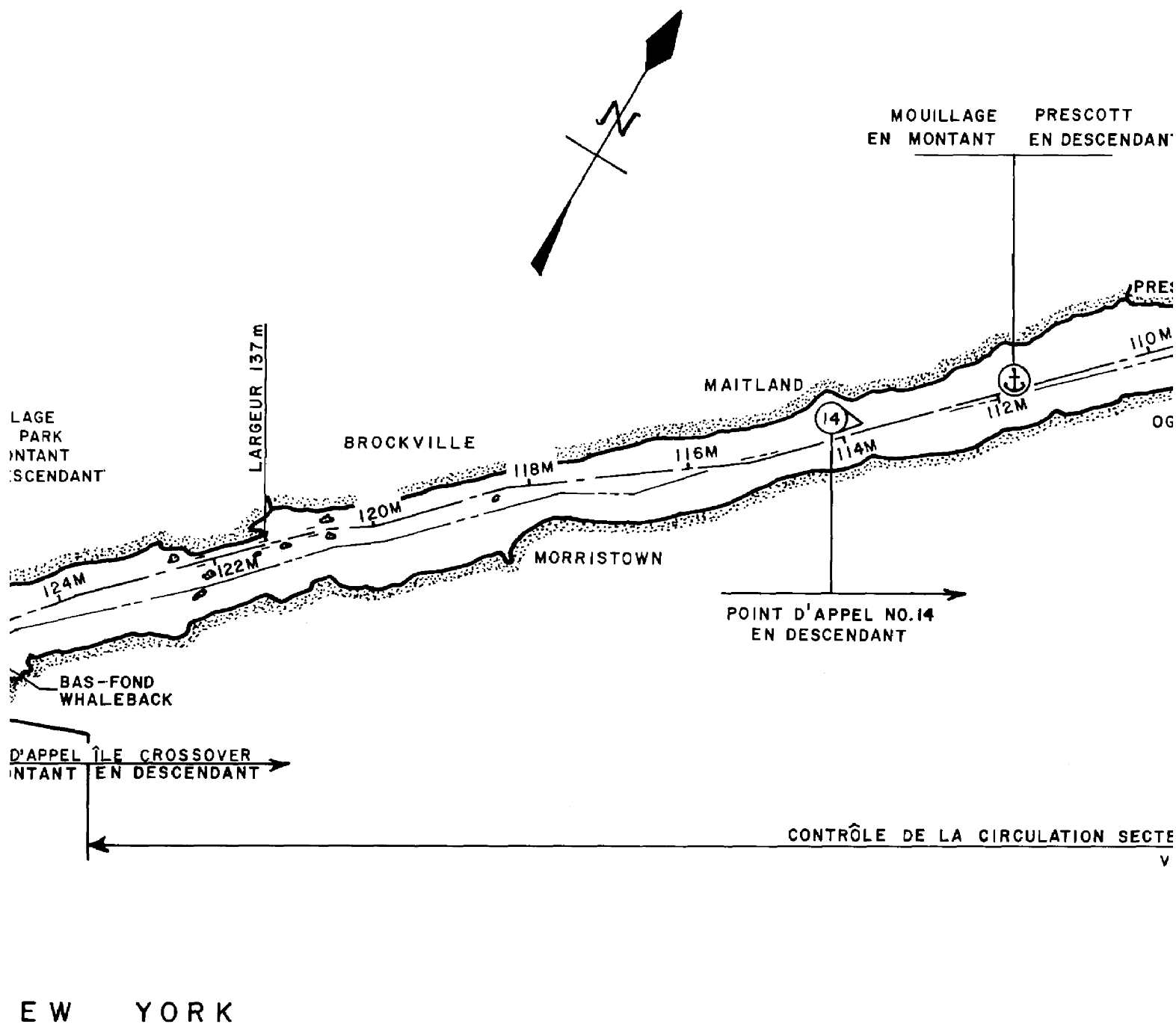
POUR LA LÉGENDE SE RAPPORTER À PAGE 1 DE 4
PAGE 2 DE 4

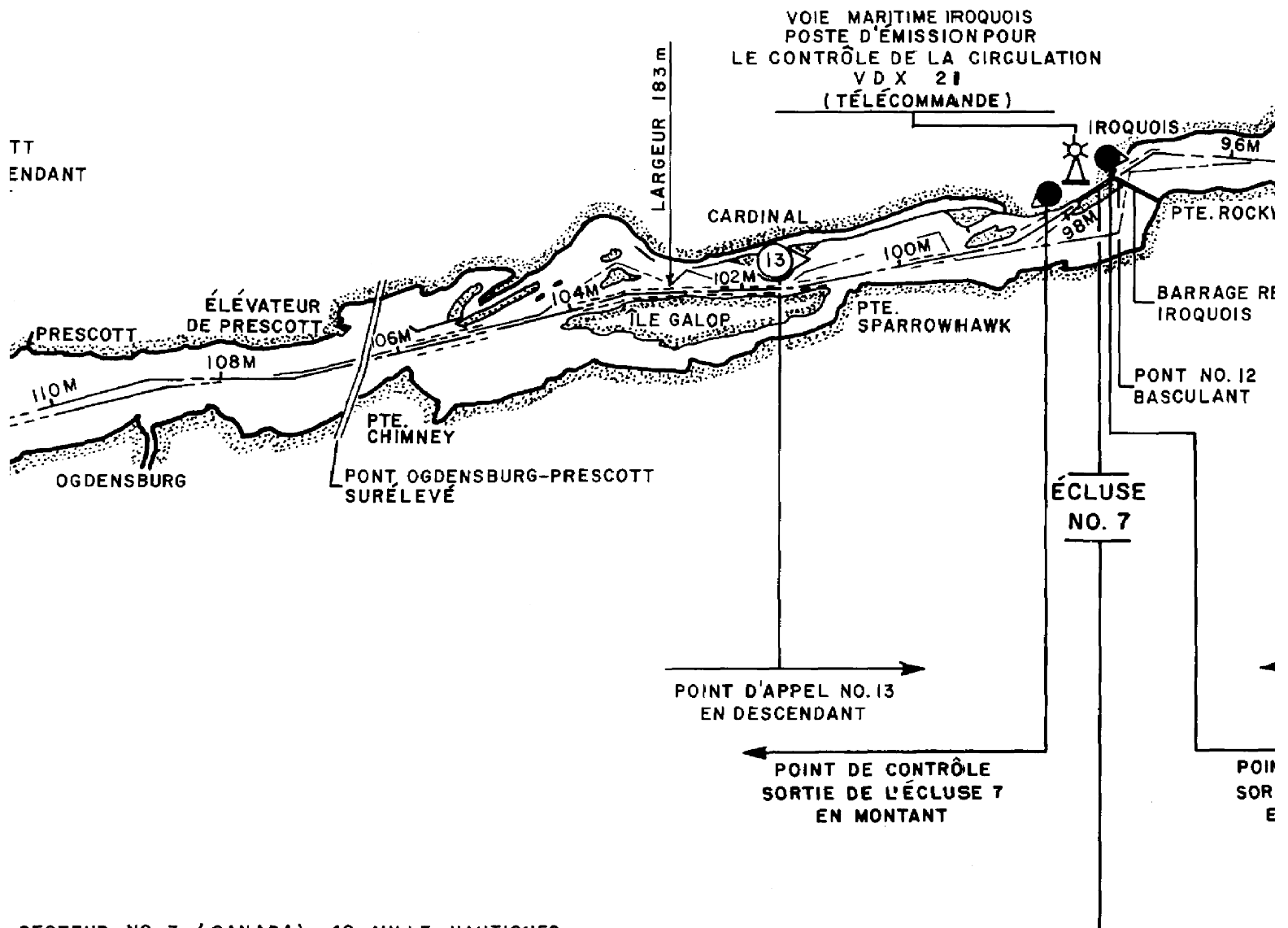


	The St. Lawrence Seaway Management Corporation	Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent
	PLAN GÉNÉRAL INDIQUANT LA SECTION DE MONTRÉAL AU LAC ONTARIO CONTRÔLE DE LA CIRCULATION SECTEUR NO. 2	
Date de révision 2008/01/21 Révisé par J. M.		No. du dessin 115070F
Échelle		

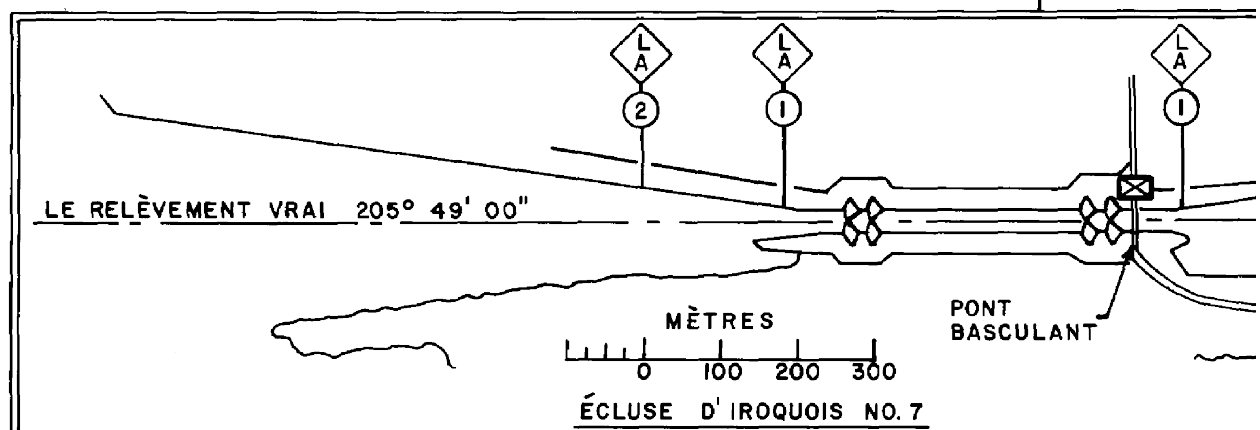
ONTARIO

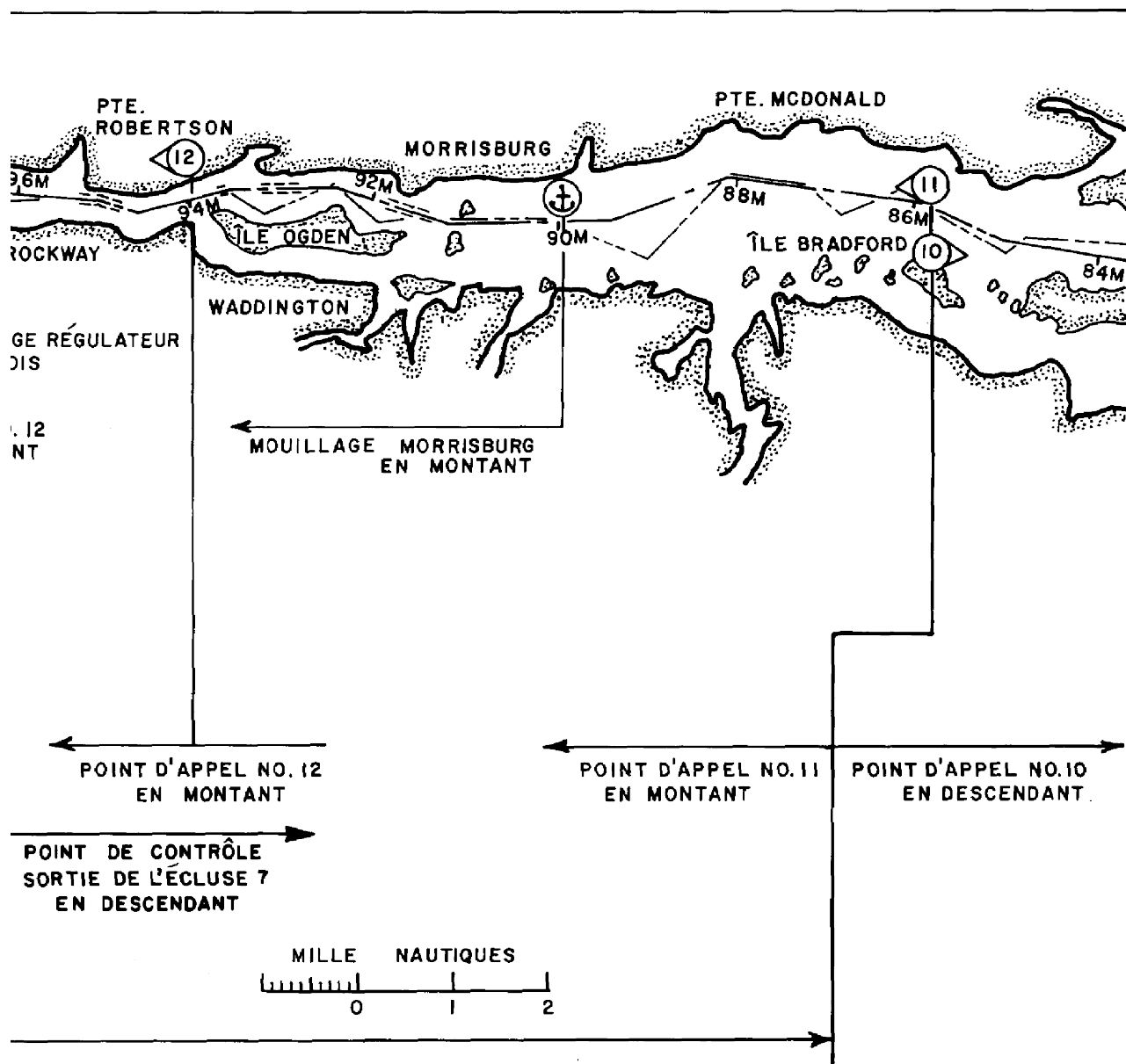






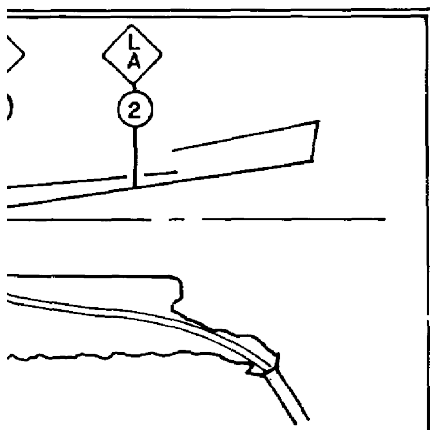
SECTEUR NO. 3 (CANADA) 40 MILLE NAUTIQUES
VDX 21





POUR LA LÉGENDE, SE RAPPORTER À PAGE 1 DE 4

PAGE 3 DE 4



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

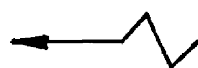
PLAN GÉNÉRAL INDIQUANT
LA SECTION DE MONTRÉAL AU LAC ONTARIO
CONTRÔLE DE LA CIRCULATION
SECTEUR NO. 3

Date de révision 2000/02/15

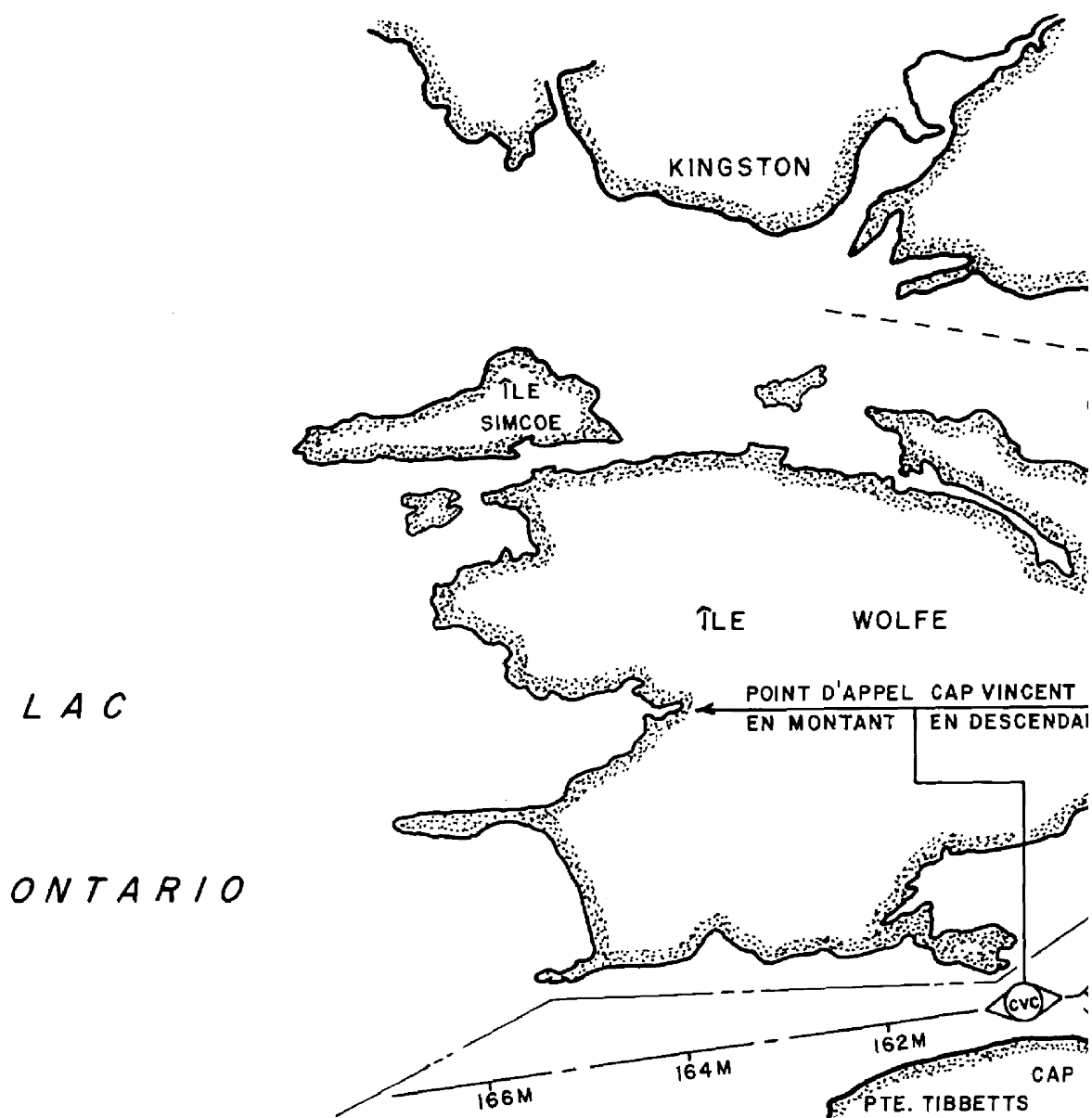
No. du dessin

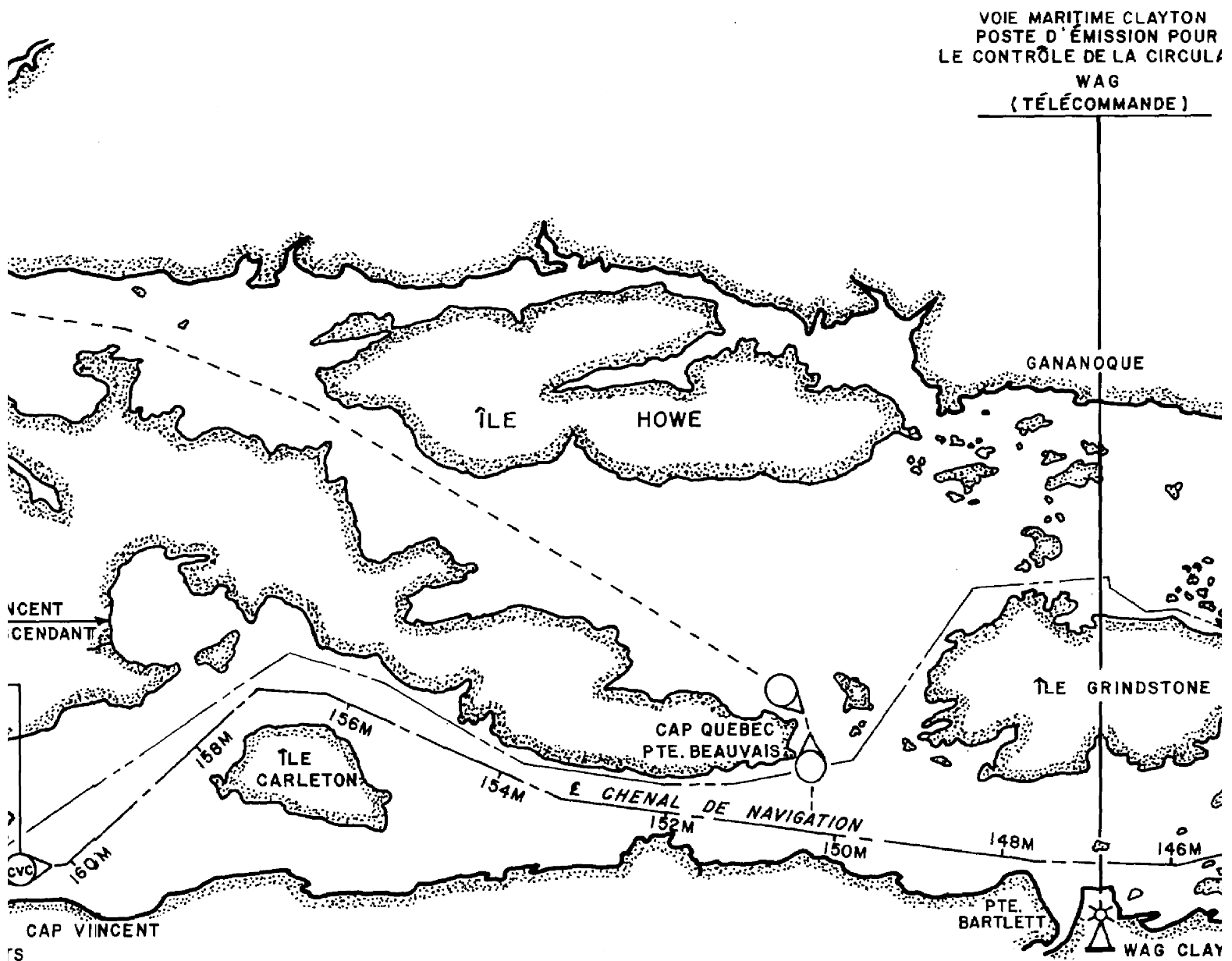
Échelle

115070F



POUR FAIRE SUITE SE REPORTER AU DESSIN 115 071 F



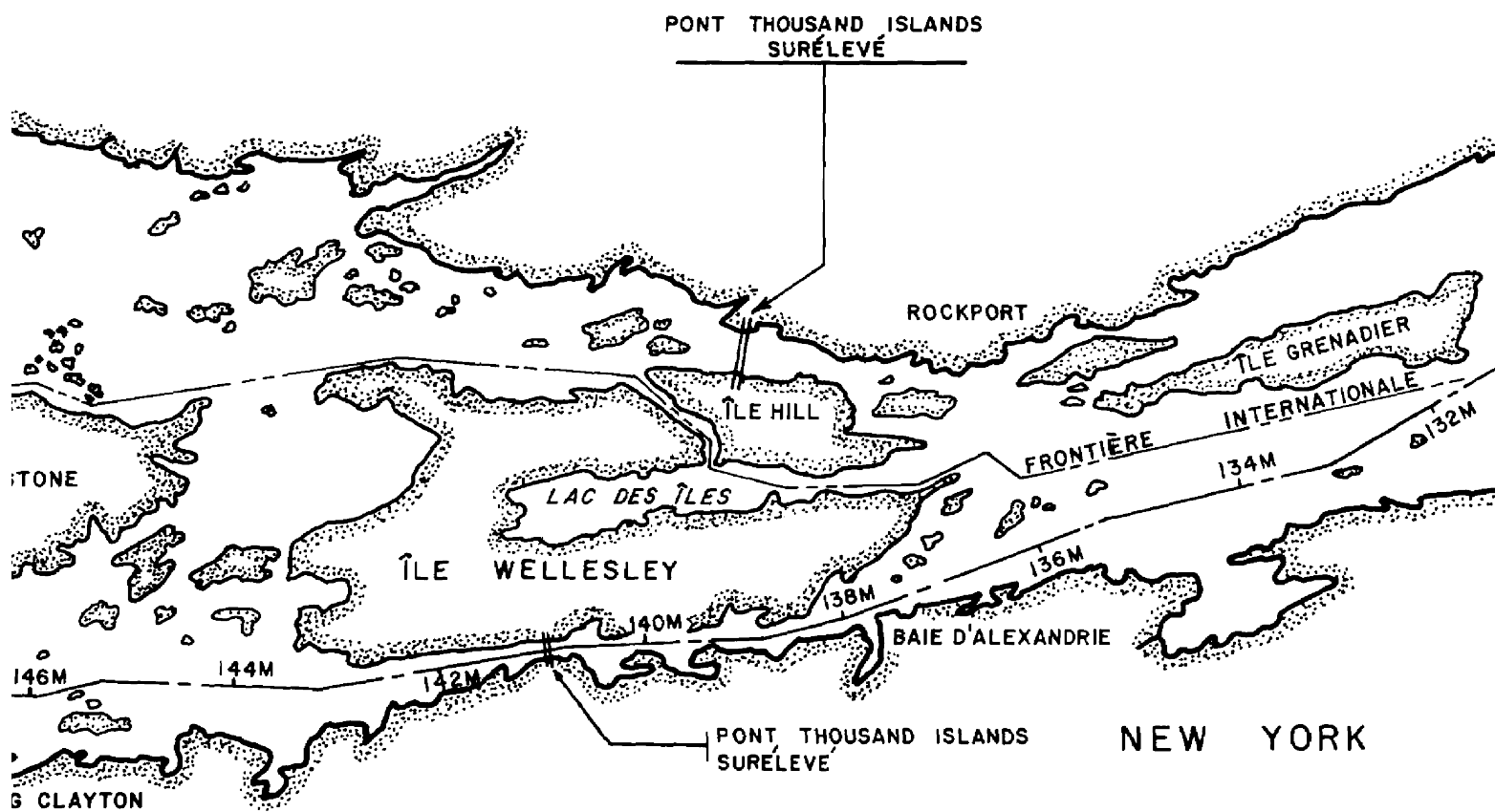


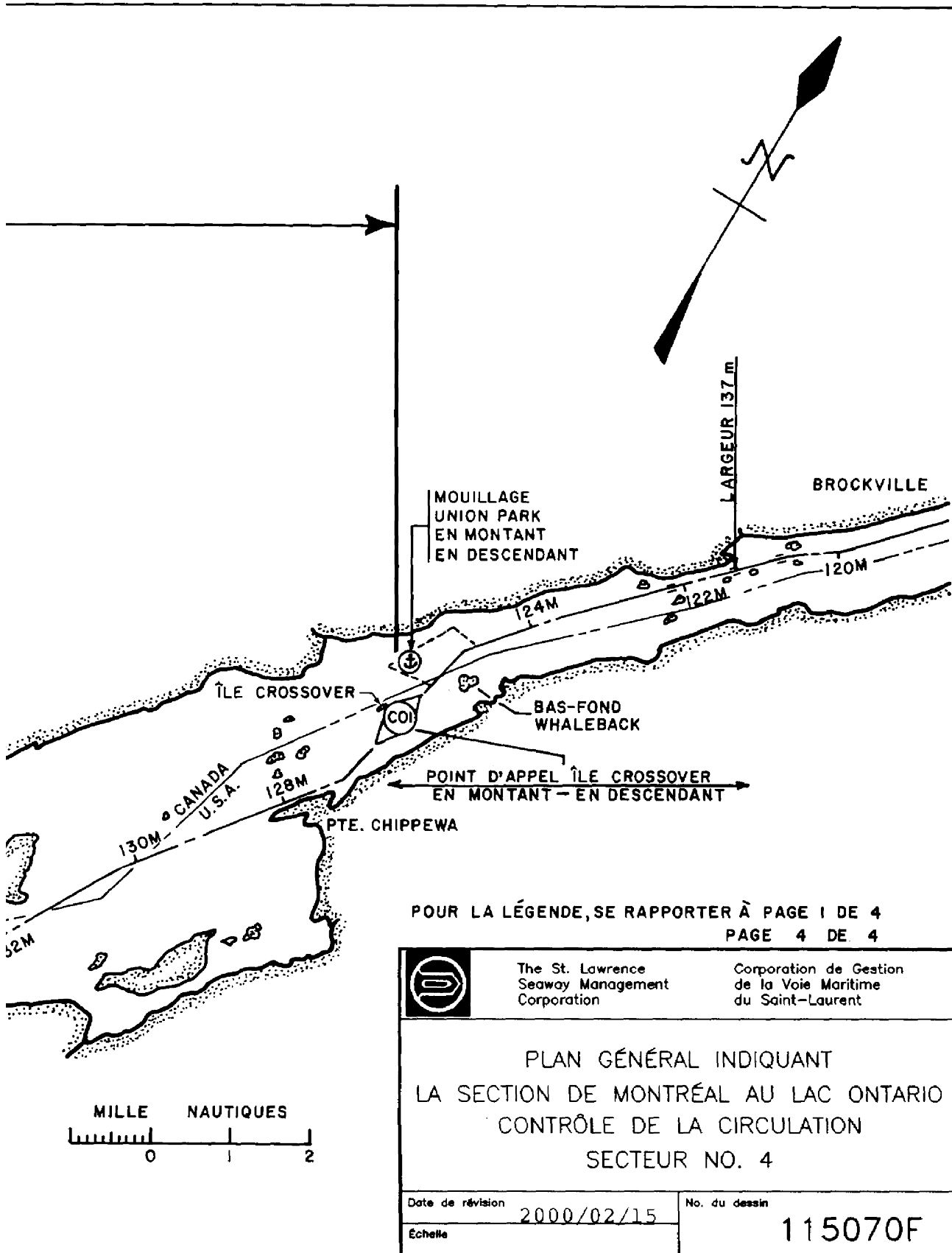
10. 4 (U. S.) 103.6 MILLE NAUTIQUES (À LA REMONTÉE)
106.5 MILLE NAUTIQUES (À LA DESCENTE)

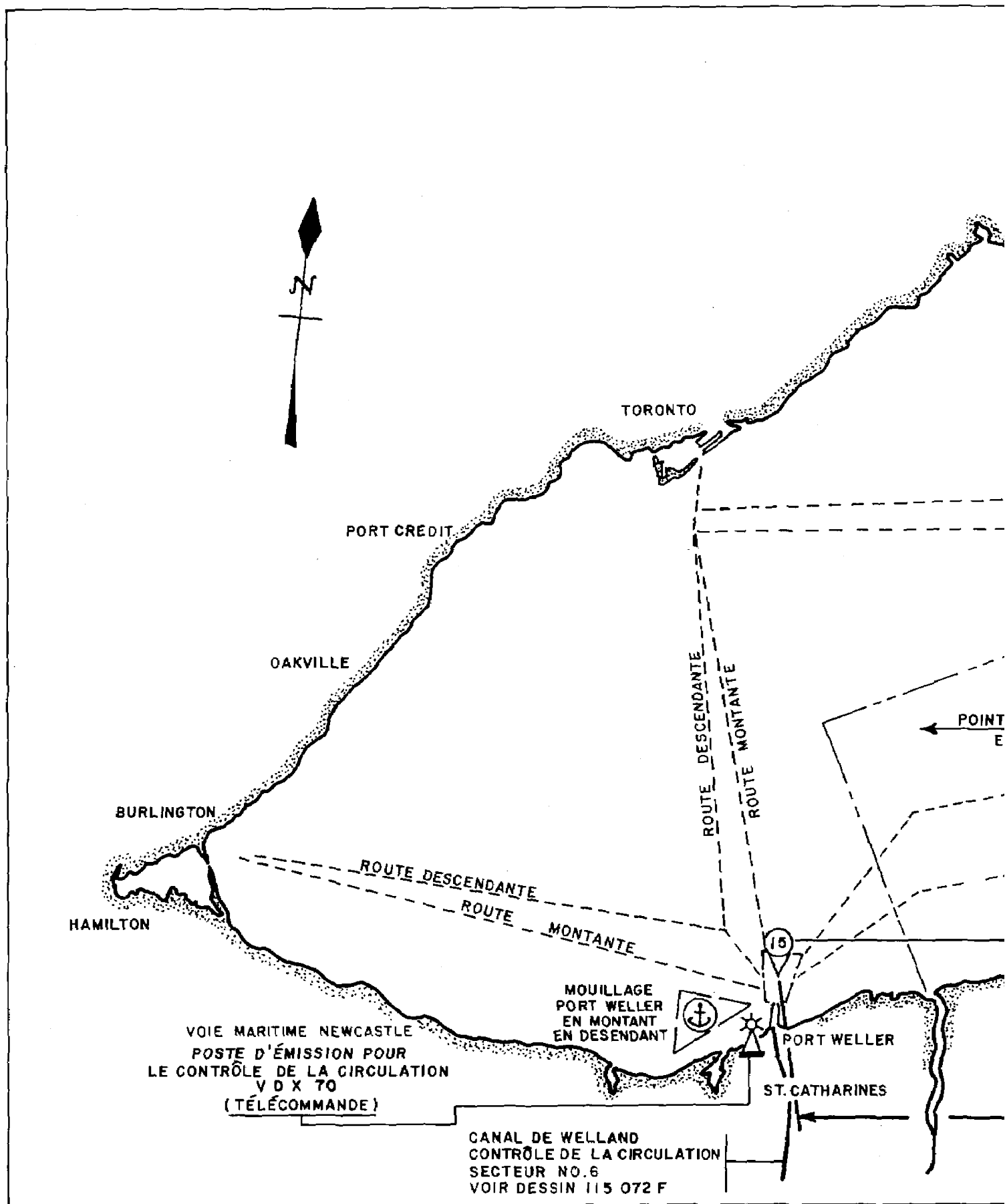
YTON
| POUR
IRCULATION

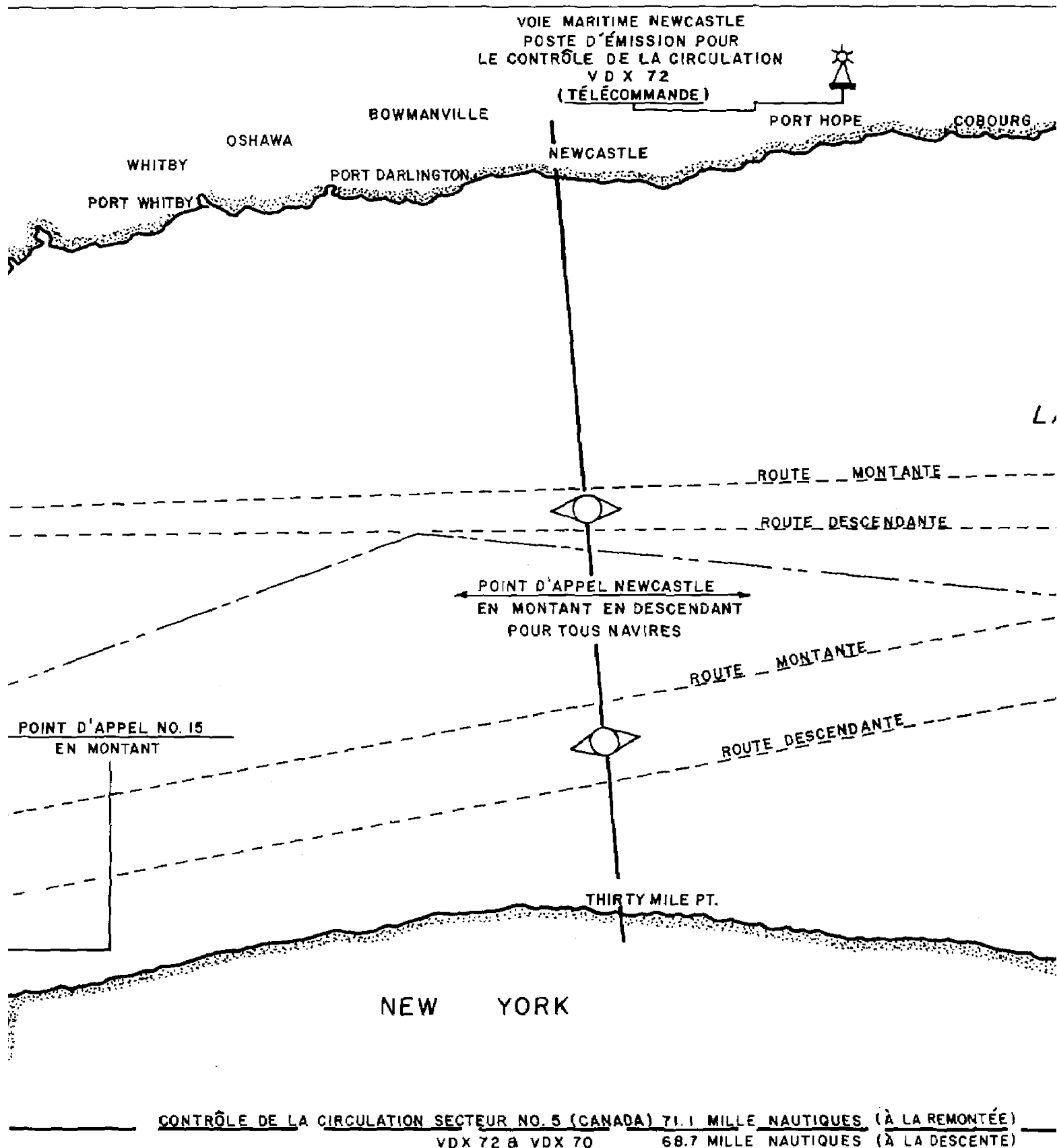
DE)

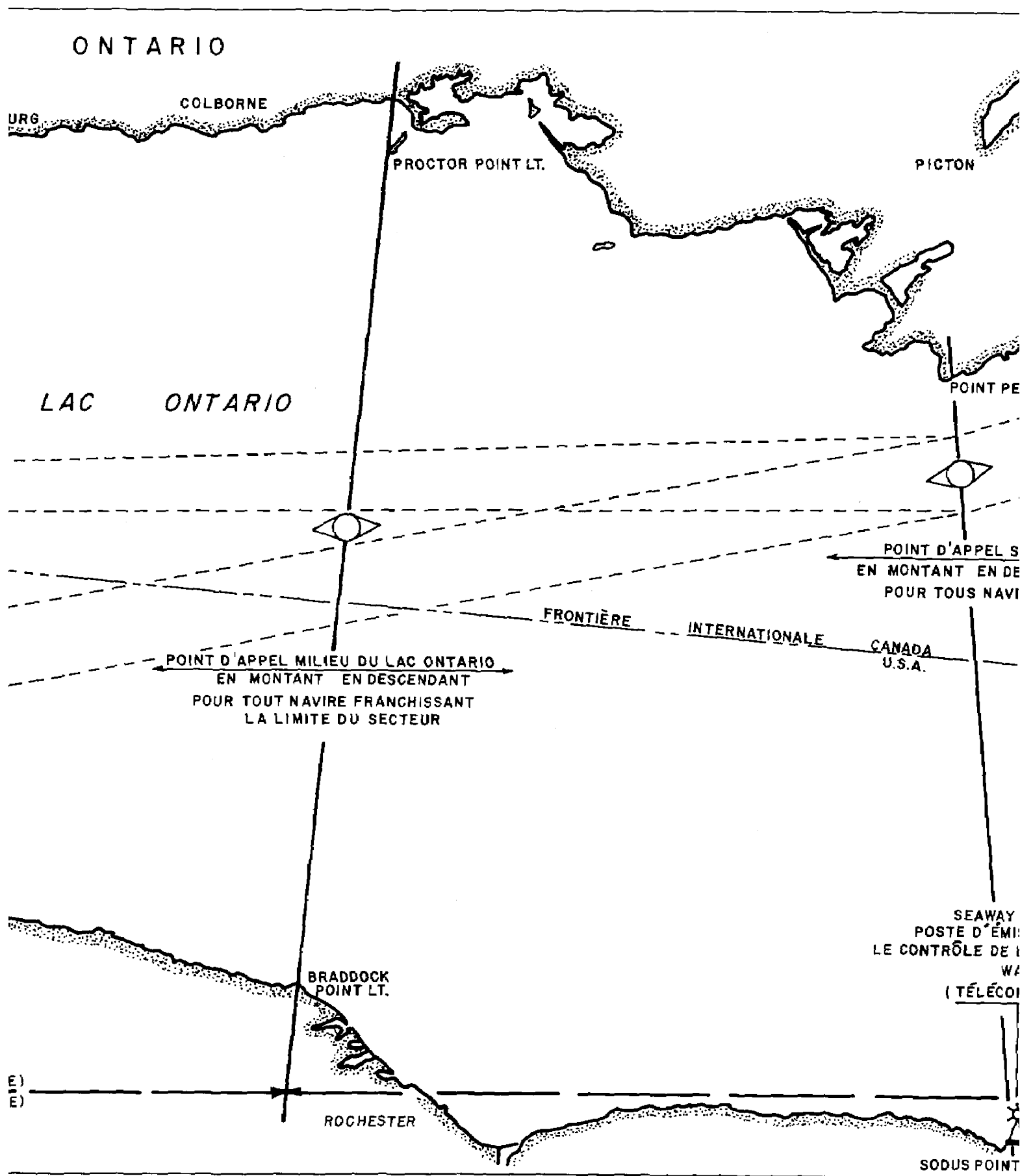
ONTARIO

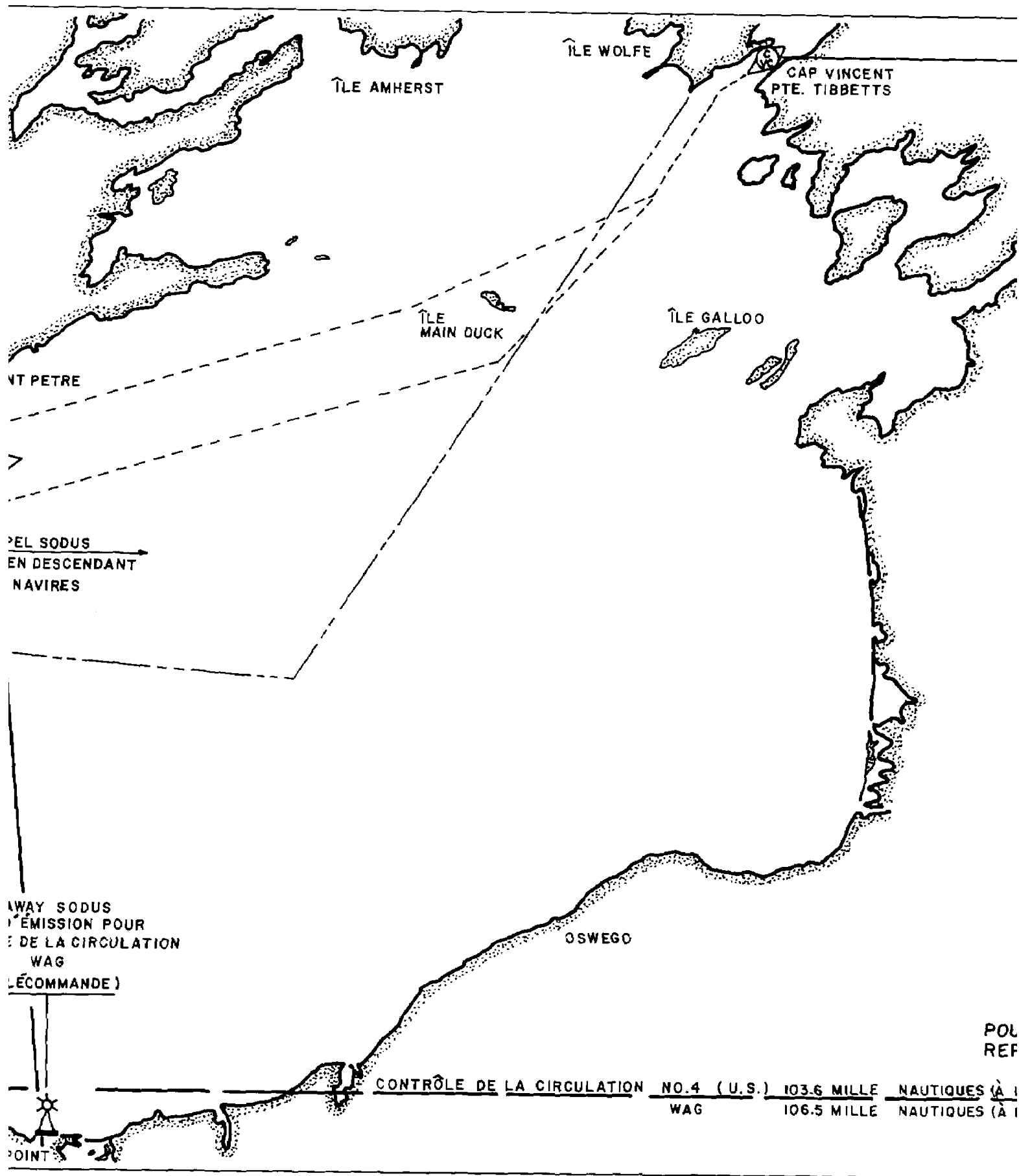












POINT D'APPEL CAPE VINCENT
EN MONTANT EN DESCENDANT

LÉGENDE



POSTE D'ÉMISSION POUR LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION



POINT D'APPEL



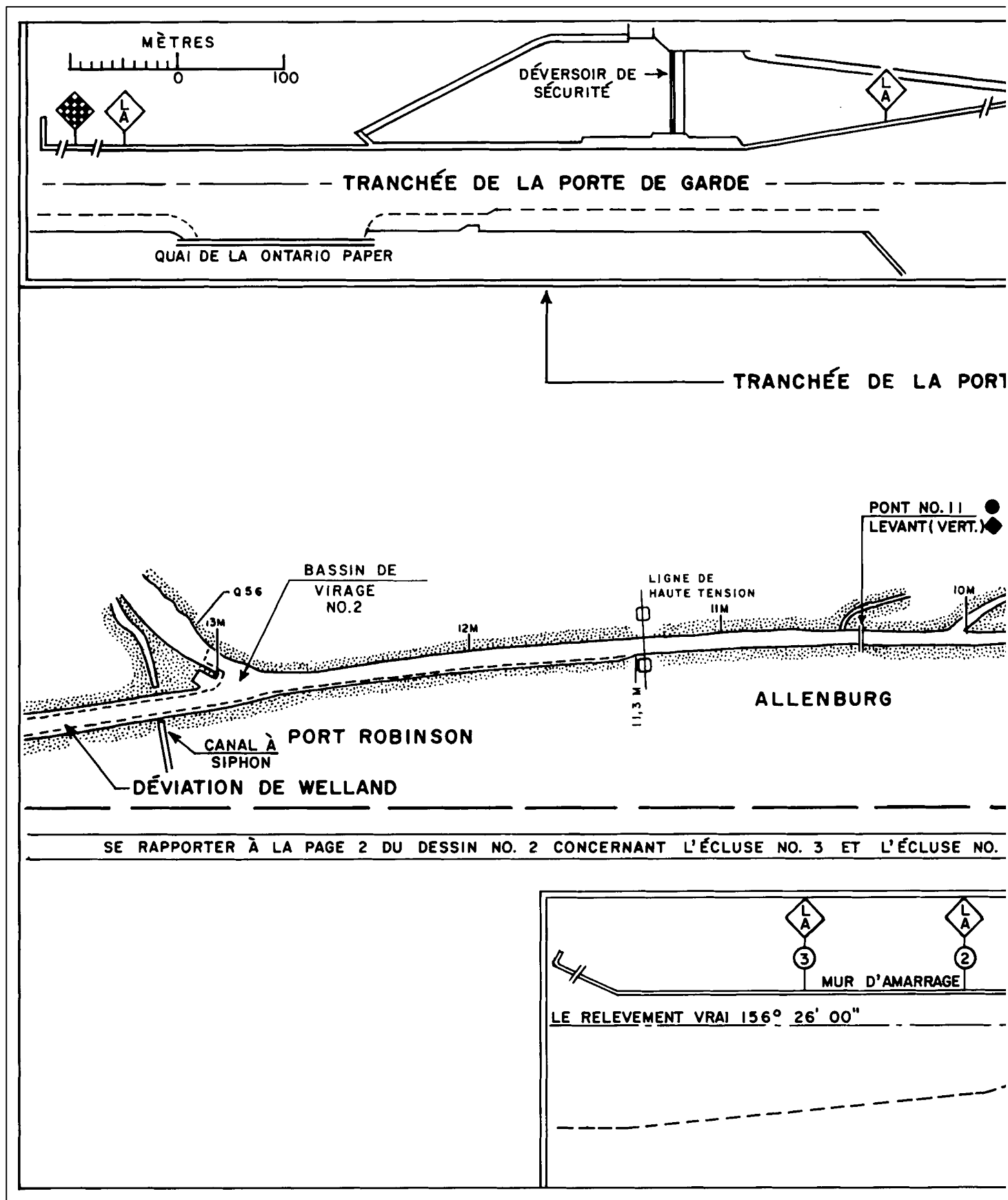
ZONE DE MOUILLAGE

VOIR LA CARTE 2000 DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA

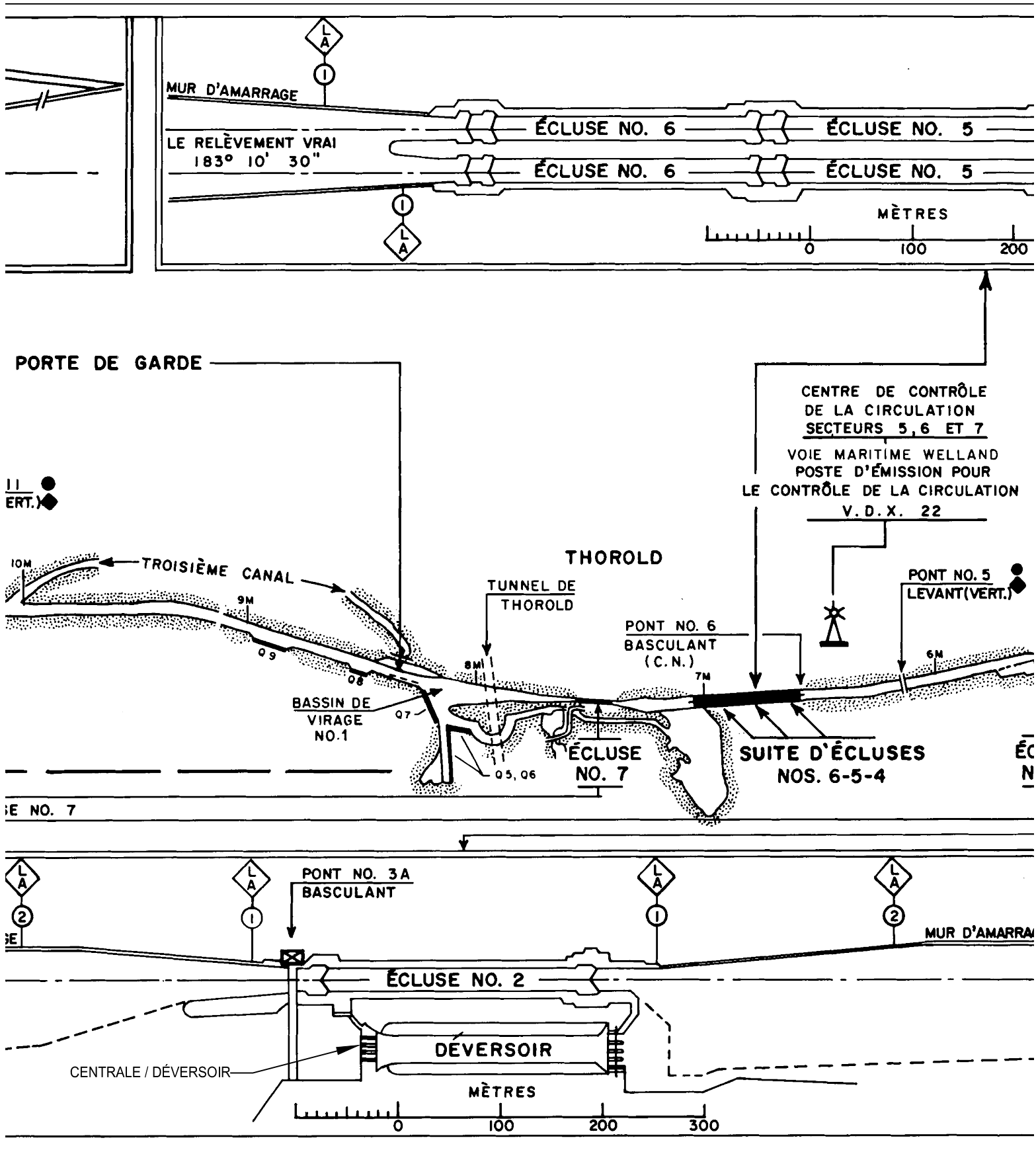
POUR FAIRE SUITE SE
REPORTER AU DESSIN 115 070F
FOLIO 4

S (À LA REMONTÉE)
S (À LA DESCENTE)

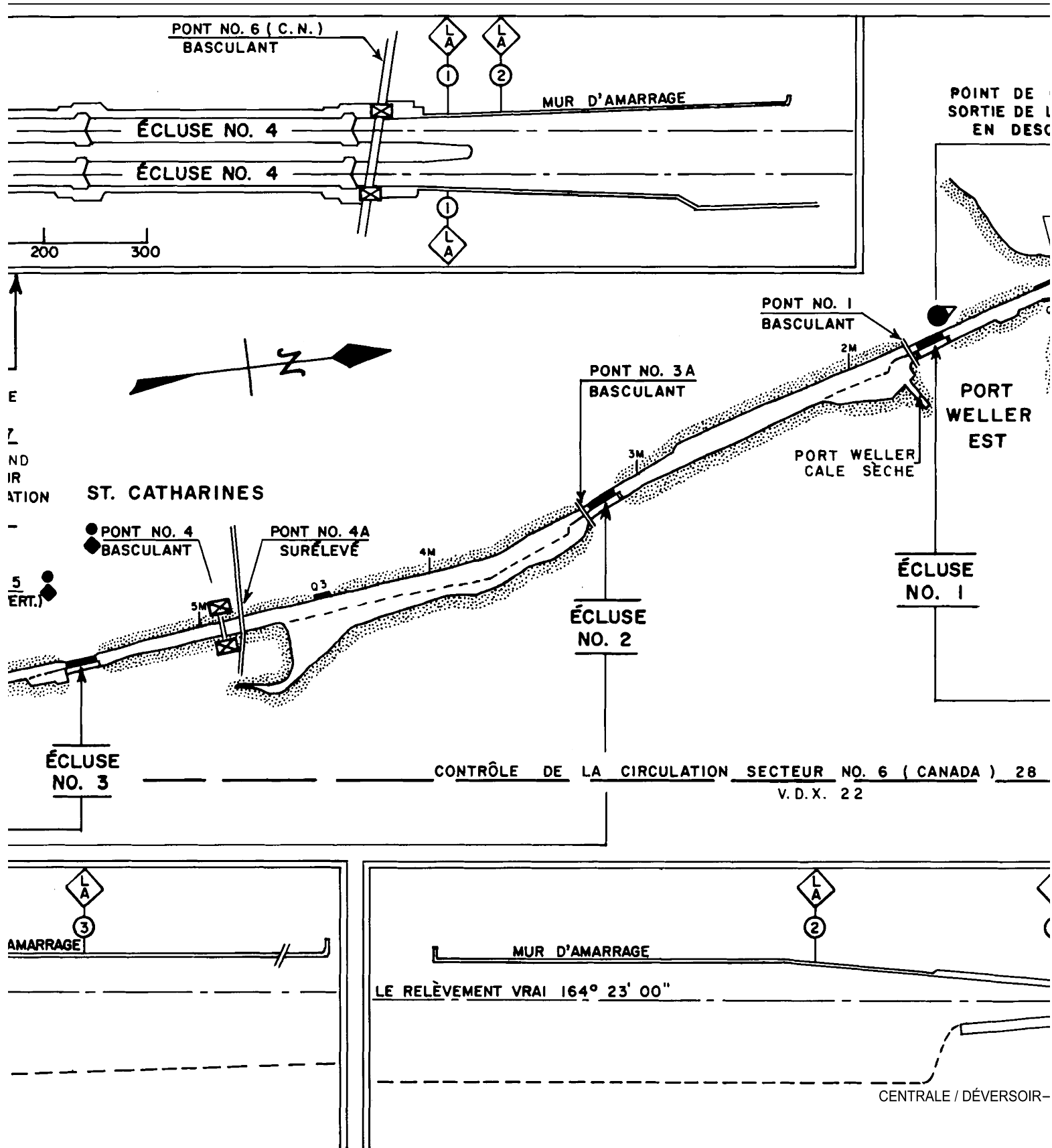
	The St. Lawrence Seaway Management Corporation	Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent
PLAN GÉNÉRAL INDIQUANT LA SECTION DU LAC ONTARIO CONTRÔLE DE LA CIRCULATION SECTEUR NO. 4,5		
Date de révision 2000/02/15	No. du dessin	
Échelle 1: 400,000	115071F	

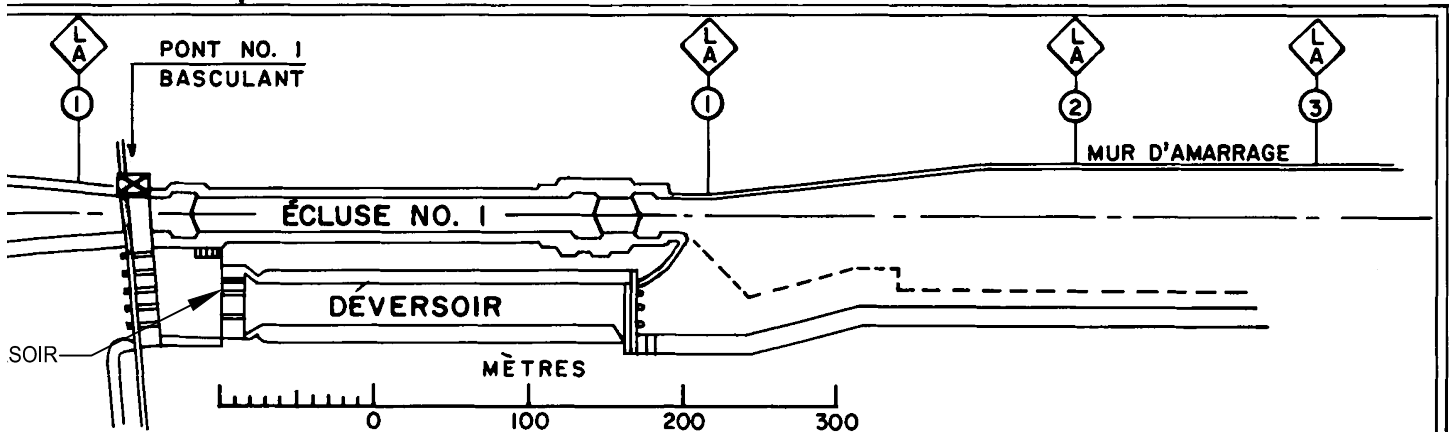
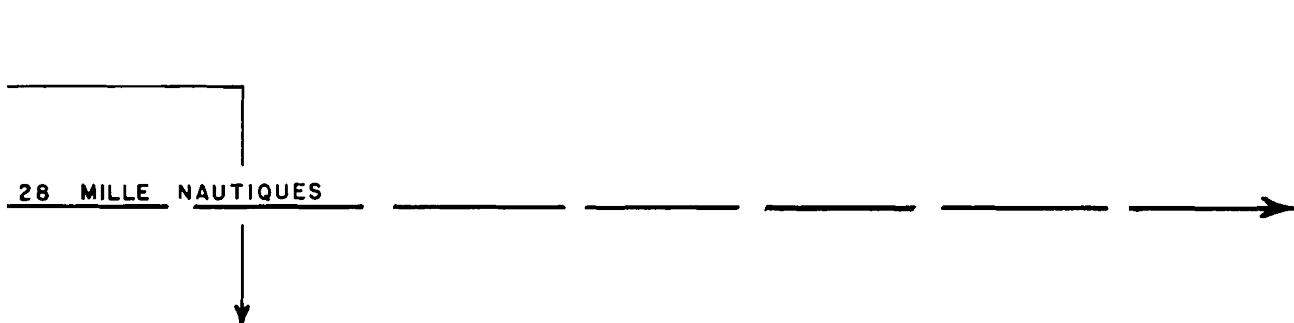
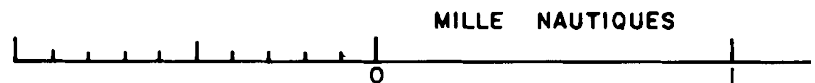
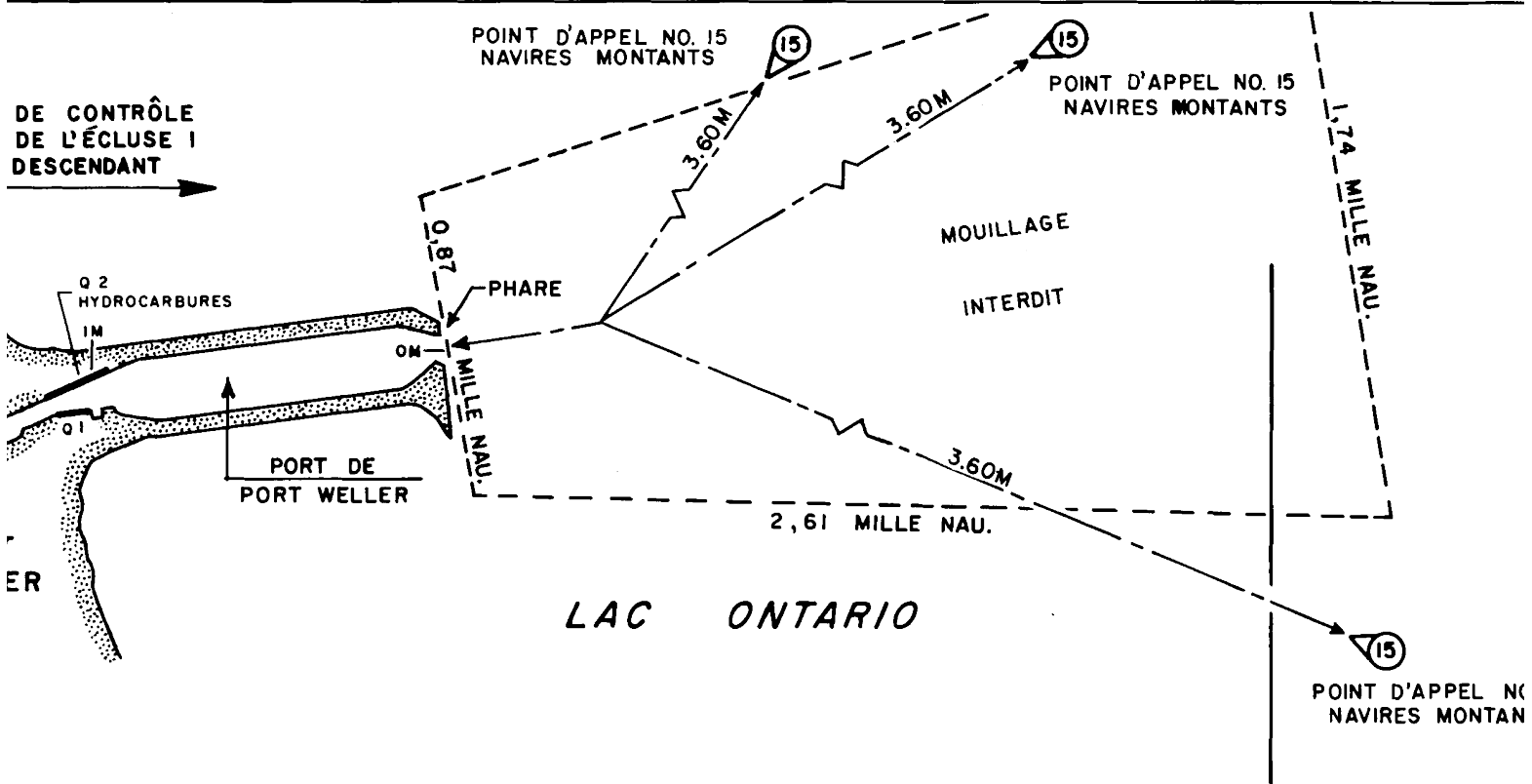


6- Section du Canal de Welland - Contrôle de la Circulation Secteur No.6-1
 Ne pas utiliser pour la navigation Feuille 1 de 5



6- Section du Canal de Welland - Contrôle de la Circulation Secteur No.6-1
 Ne pas utiliser pour la navigation Feuille 2 de 5





CARACTÉRISTIQUES DES ÉCLUSES

ÉCLUSES	HAUT DE CHUTE NORMALE m.	LONGUEUR UTILE m.	LARG. DU SAS m.	LONGUEUR -L/A 2 A' LA FIN DU MUR	
				L'ENTRÉE AMONT m.	L'ENTRÉE AVAL m.
ÉCLUSE 1	14	222,50	24,38	370	840
ÉCLUSE 2	14	222,50	24,38	510	459
ÉCLUSE 3	14	222,50	24,38	403	441
ÉCLUSE 4	15	222,50	24,38		291
ÉCLUSE 5	15	222,50	24,38		
ÉCLUSE 6	13	222,50	24,38		
ÉCLUSE 7	14	222,50	24,38	604	305
ÉCLUSE 8	0,5-3,5	350,0	24,38	E 469 0380	E 240 0345

REMARQUES - PROFONDEUR MINIMUM AUX SEUILS ----- 9,14 m.

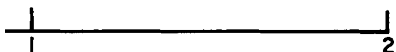
PROFONDEUR UTILE DE CHENAL ----- 8,23 m.

INFORMATION AIS DE LA VOIE MARITIME EST ÉCHANGÉE ENTRE LES NAVIRES ET LE CENTRE DE CONTRÔLE

TOUTES LES ÉCLUSES SONT POURVUES D'UNE SYSTÈME DE SURVEILLANCE À LA T. V.

APPEL NO. 15
MONTANTS

LÉGENDE



PONTES POURVUS DE:

RADAR



RADIO V.H.F.



INDICATION DE LIMITE D'APPROCHE



POSTE D'ÉMISSION POUR LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION



POINT D'APPEL



POINT DE CONTRÔLE

Q3 QUAI NO. 3



ZONE DE MOUILLAGE



INDIQUE DE QUEL CÔTÉ SE SITUE LE PONT À BASCULE LORSQU'IL EST EN POSITION LEVÉE

VOIR LA CARTE NO. 2042 DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA.

PAGE 1 DE 2



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

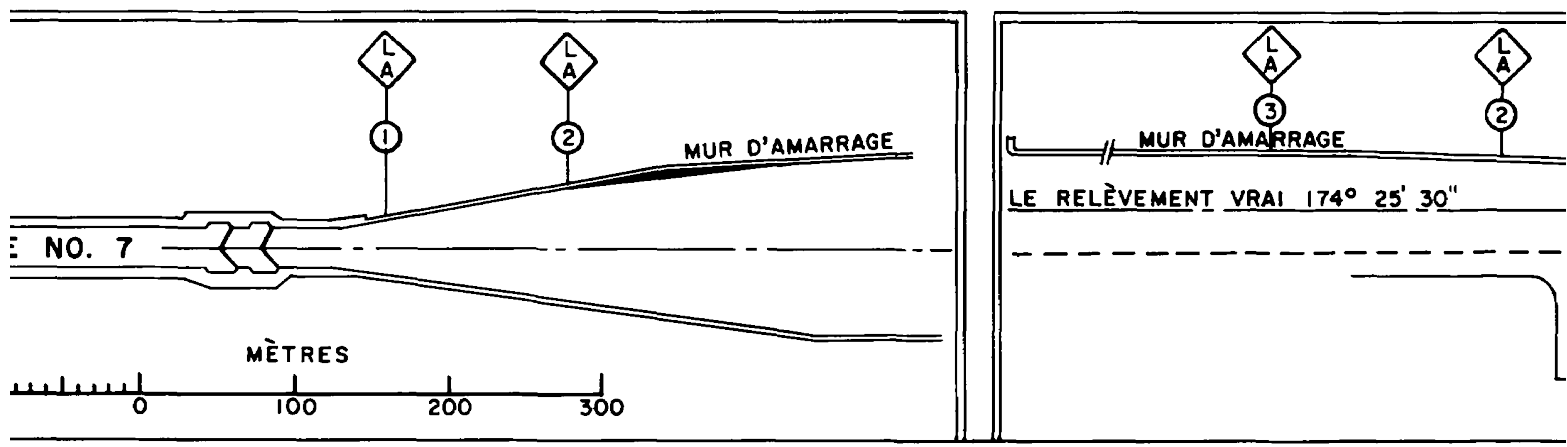
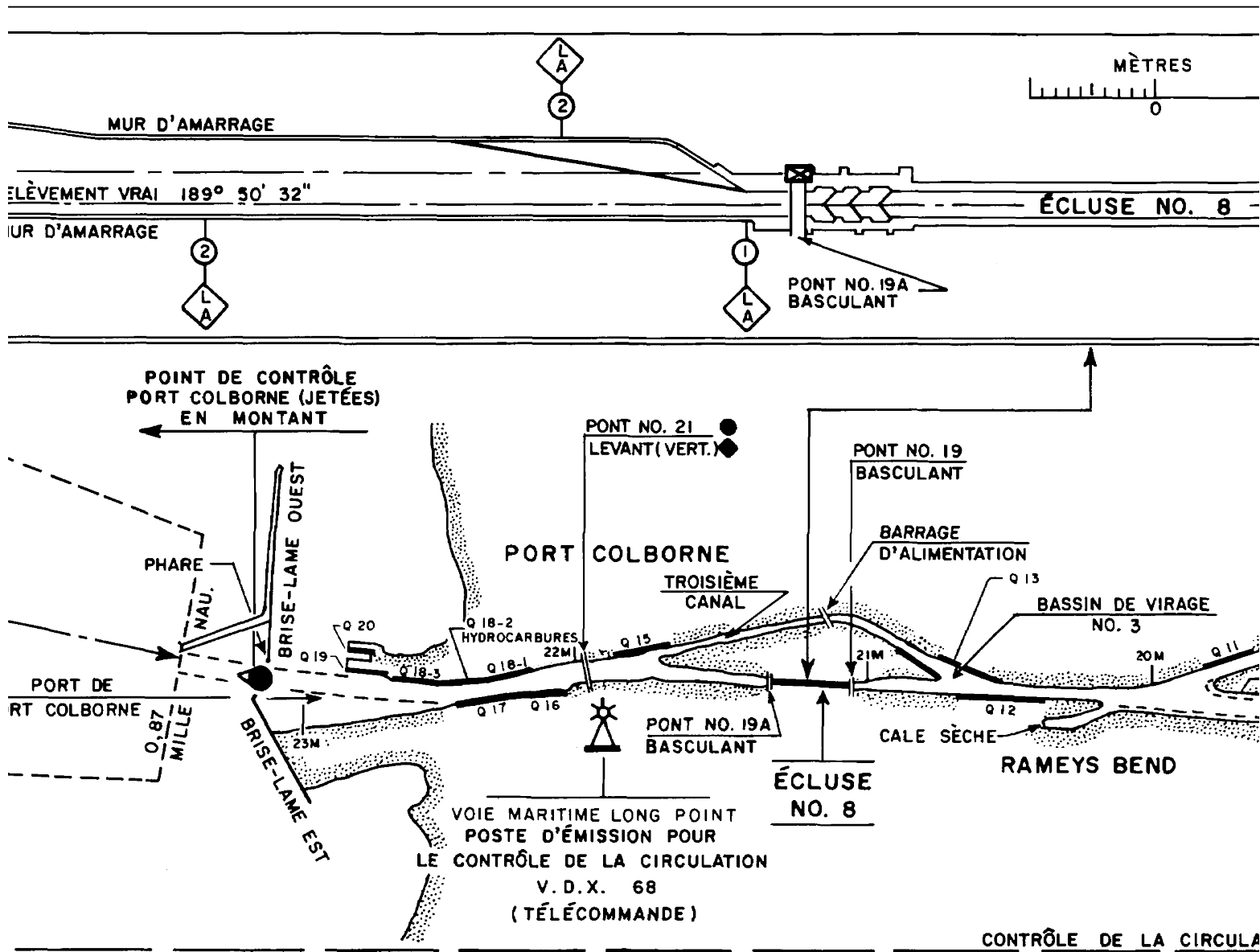
PLAN GÉNÉRAL INDIQUANT LA SECTION
DU CANAL DE WELLAND DE LA
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
CONTRÔLE DE LA CIRCULATION
SECTEUR NO. 6

Date de révision 2010/01/25
Révisé par J. M.

Échelle

No. du dessin

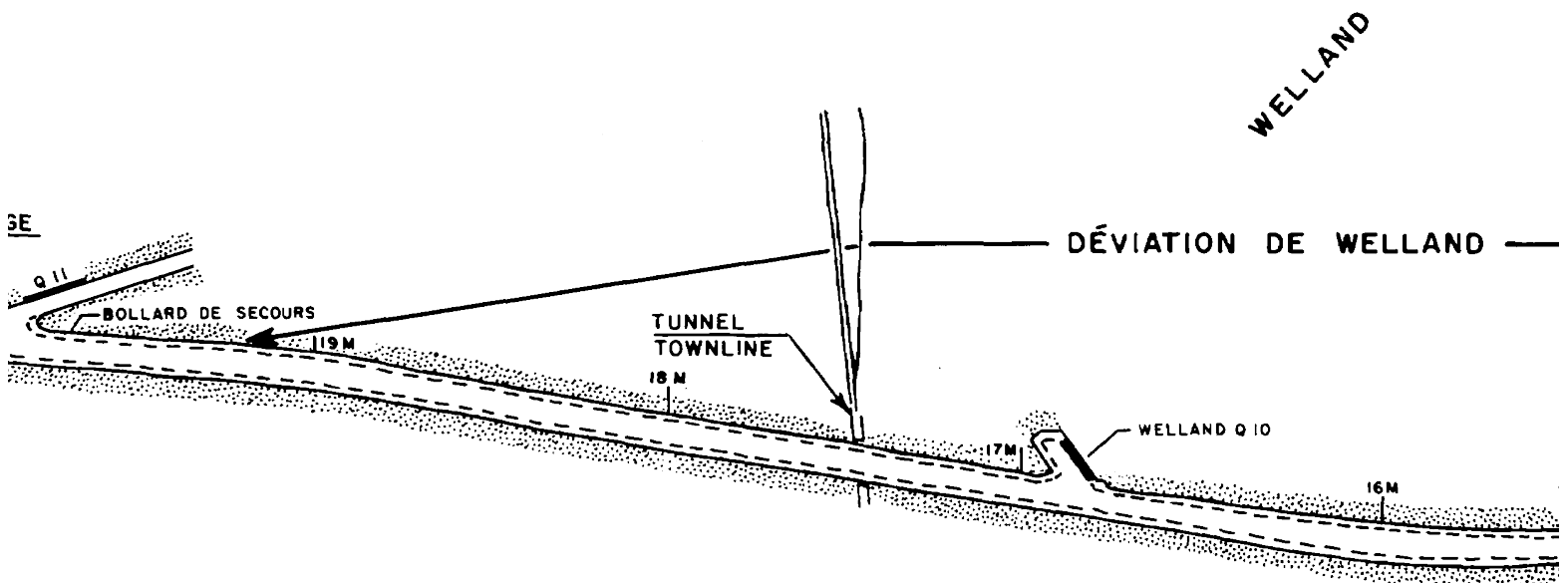
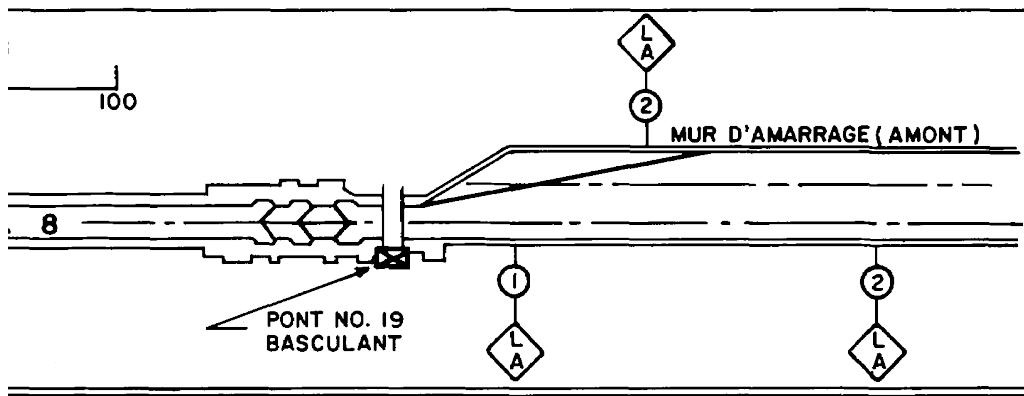
115072F



7- Section du Canal de Welland - Contrôle de la Circulation Secteur No.6-2

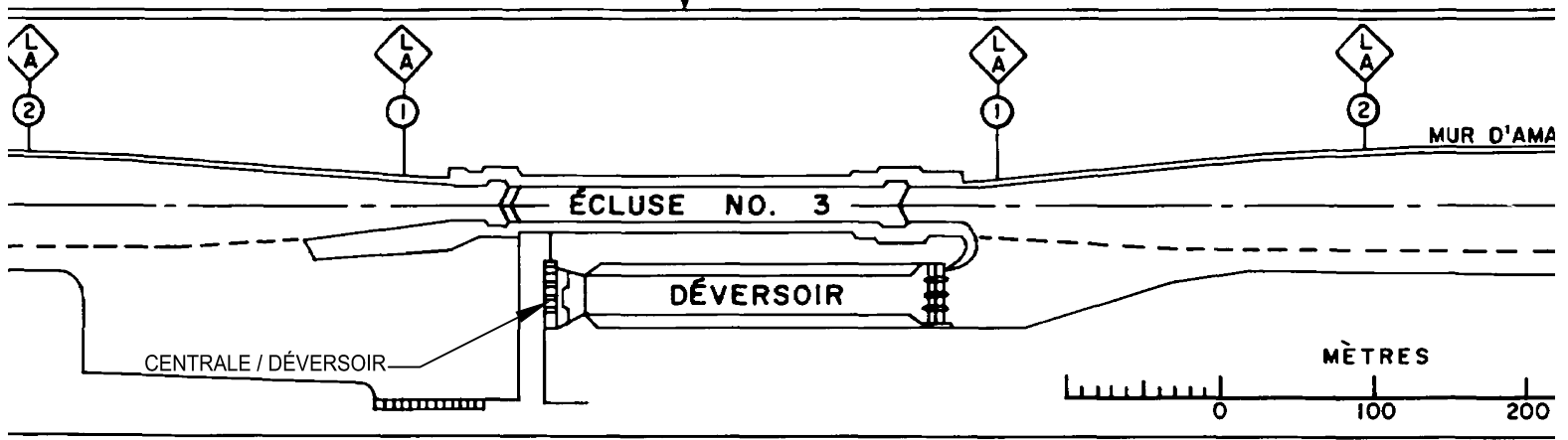
Ne pas utiliser pour la navigation

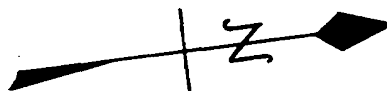
Feuille 2 de 4



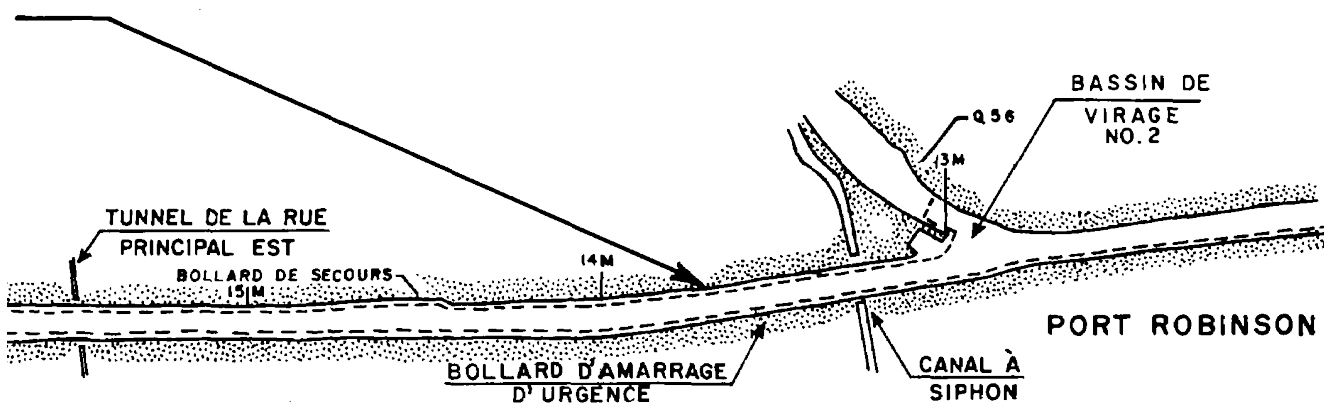
IRCULATION SECTEUR NO. 6 (CANADA) 28 MILLE NAUTIQUES
V.D.X. 22

SE RAPPORTER A LA PAGE 1 DU DESSIN NO. 2 COI



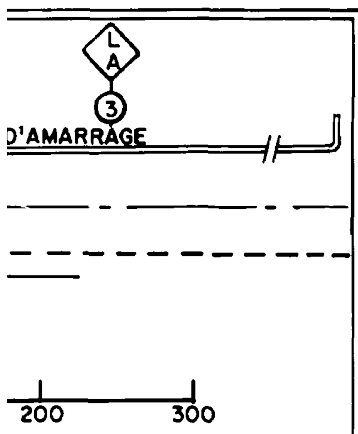


MILLE NAUTIQUES



CONCERNANT L'ÉCLUSE NO. 3 ET L'ÉCLUSE NO. 7

POUR LA LÉGENDE SE RAPPORTER À PAGE 1 DE 2
PAGE 2 DE 2



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

PLAN GÉNÉRAL INDIQUANT LA SECTION
DU CANAL DE WELLAND DE LA
VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT
CONTRÔLE DE LA CIRCULATION
SECTEUR NO. 6

Date de révision 2010/02/01

Révisé par J. M.

Échelle

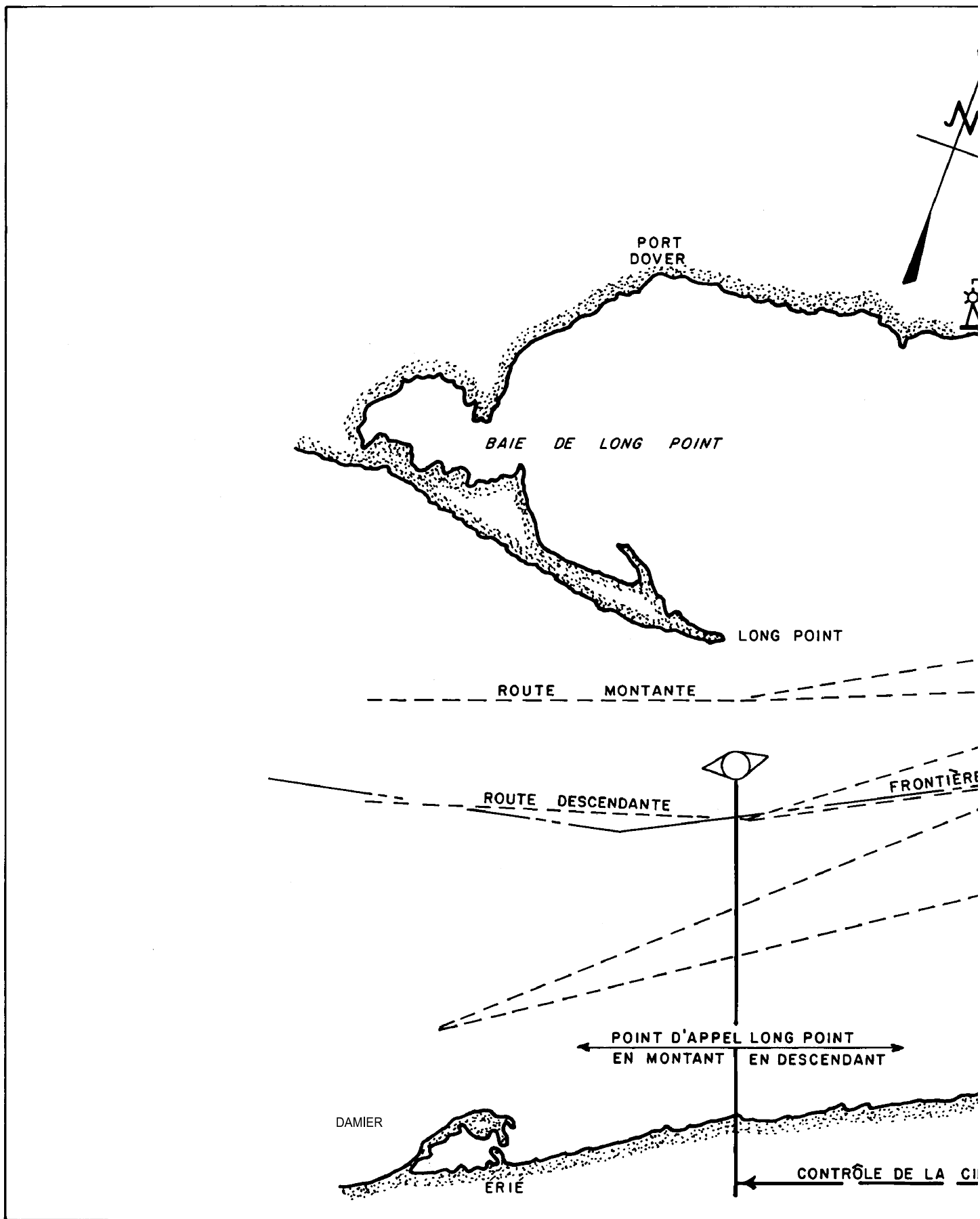
No. du dessin

115072F

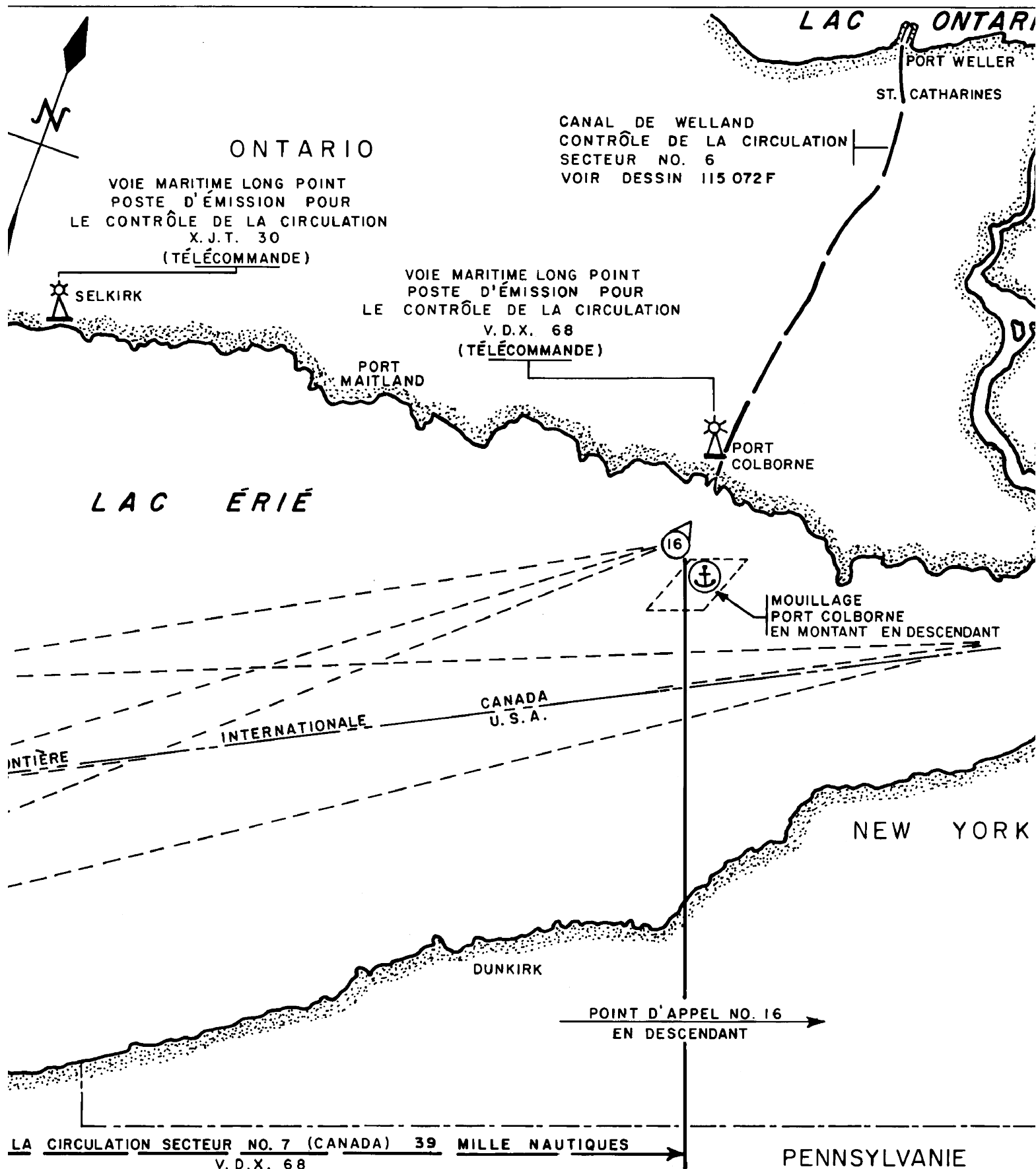
7- Section du Canal de Welland - Contrôle de la Circulation Secteur No.6-2

Ne pas utiliser pour la navigation

Feuille 4 de 4



8- Section du Lac Érié - Contrôle de la Circulation Secteur No.7
 Ne pas utiliser pour la navigation Feuille 1 de 3



ARIO

LLER

IES

BUFFALO

NT

ORK

LÉGENDE



POSTE D'ÉMISSION POUR LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION



POINT D'APPEL



ZONE DU MOUILLAGE

VOIR LA CARTE 2100 DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA



The St. Lawrence
Seaway Management
Corporation

Corporation de Gestion
de la Voie Maritime
du Saint-Laurent

PLAN GÉNÉRAL INDIQUANT
LA SECTION DU LAC ÉRIÉ
CONTRÔLE DE LA CIRCULATION
SECTEUR NO. 7

Date de révision 2000/02/15

No. du dessin

Échelle 1 : 400,000

115073F

8- Section du Lac Érié - Contrôle de la Circulation Secteur No.7

Ne pas utiliser pour la navigation

Feuille 3 de 3