



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

Avis de la Voie maritime N° 7 - 2012

Avis général

Cet avis annule tous les avis précédents de la Voie maritime et avis régional aux navigateurs publiés avant le 31 décembre 2011.

1. HEURE NORMALE DE L'EST/HEURE AVANCÉE DE L'EST

Les entités de la Voie maritime utiliseront l'heure avancée de l'Est depuis l'ouverture de la navigation. On repassera à l'heure normale de l'Est à 0200 heures, le 4 novembre, 2012.

2. TIRANTS D'EAU

L'avis de la Voie maritime no 1 de 2012 définit le tirant d'eau maximum permis pour la section de Montréal au lac Ontario et pour le canal Welland. L'avis de la Voie maritime no. 2 de 2012 communique la révision au tirant d'eau pour la section de Montréal au lac Ontario.

Il incombe au capitaine du navire de s'assurer que son tirant d'eau n'excède pas les limites permises. Les cargos surchargés nuisent à l'ordre de passage et causent des retards aux autres navires, surtout si une partie de la cargaison doit être déchargée.

Les capitaines de navires dont les ponts sont aptes à s'arquer durant les grandes chaleurs doivent tenir compte de ce facteur en calculant leur tirant d'eau.

Les navires qui transitent la Voie Maritime en lest doivent s'assurer de maintenir le tirant d'eau minimum spécifié au rapport d'inspection de la Voie maritime.

3. VITESSES MAXIMALES

Les vitesses maximales indiquées dans la colonne III du tableau des vitesses ci-joint seront en vigueur dès l'ouverture de la saison de navigation. Un programme de contrôle des vitesses sera en vigueur pendant toute la saison de navigation. Veuillez vous référer à l'avis de la Voie maritime no 1 de 2012 pour de plus amples renseignements. Nota : L'avis de la Voie maritime no. 8 de 2012 modifie la limite de vitesse sur le lac St-Louis.

4. INSPECTION DES NAVIRES

Agents et propriétaires doivent donner un avis de 24 heures au préalable d'une inspection par courriel ou fax à un centre des opérations et un avis de 2 heures par téléphone au centre des opérations.

Un navire inspecté qui change de nom, d'immatriculation ou plus de 25% de son équipage pourrait être requis d'être inspecté avant de transiter la Voie Maritime. L'agent/propriétaire doit en informer la Voie maritime afin d'éviter de délai.

Les navigateurs sont avisés de conserver une copie du rapport d'inspection à la timonerie.

Les navigateurs doivent aviser le centre des opérations de la hauteur du cargo en pontée



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

avant d'entrée dans la Voie Maritime ou au départ d'un Port ou quai.

5. L'ÉQUIPEMENT DES NAVIRES

Nombre d'accidents et d'incidents potentiellement dangereux sont causés par des pannes de l'équipement essentiel du navire ou encore par un équipage mal formé au fonctionnement de cet équipement. On rappelle aux navigateurs que:

a) Un nombre suffisant de génératrices pour l'opération normale du navire ainsi que pour l'alimentation des treuils et les propulseurs doivent être en parallèle prêts à être utilisés en tout temps. Si les générateurs ne sont pas munis d'un dispositif d'enclenchement automatique, les officiers de quart doivent bien connaître la procédure d'enclenchement d'urgence;

b) les alarmes de marche contraire de l'hélice, ou de pas contraire, ainsi que le système de blocage de direction contraire du moteur principal sont des dispositifs de sécurité essentiels et ils doivent toujours être en parfait état de fonctionnement. Il est important qu'une procédure de tests pour ces systèmes d'alarme soit établie et pratiquée régulièrement à bord des navires. Les alarmes visibles et audibles doivent avoir une plage de temporisation n'excédant pas huit (8) secondes

c) la sécurité exige la plus stricte observation des règlements 81, 84 et 85 de la partie VII du Manuel de la Voie maritime portant sur les rapports d'accidents, les rapports de problèmes techniques et d'autres dangers par les navires transitant, ou ayant l'intention de transiter, sur la Voie maritime;

d) durant le transit dans la Voie maritime, le capitaine d'un navire doit signaler le plus tôt possible toute défectuosité du transpondeur SIA, à la plus proche station de la Voie maritime;

Avis est donné aux navigateurs que leur transpondeur SIA doit être opérationnel lorsqu'ils transitent dans les eaux de la Voie maritime. Le transpondeur SIA doit transmettre un signal DGPS et un cap directionnel. Il est recommandé que les auto-vérifications suivantes soient effectuées au clavier à affichage minimum avant tout passage dans la Voie maritime.

- Vérifiez le champ du cap pour vous assurer qu'il est exact. Si le cap n'est pas indiqué, le transpondeur SIA ne transmet pas un cap directionnel conformément aux lignes directrices de l'OMI.
- Vérifiez que la valeur du tirant d'eau du navire transmise par l'unité est exacte.
- Le transpondeur doit être branché et transmettre la position indiquée par une source DGPS externe. Vérifiez sur l'écran indiquant la source GPS que la source est « GNSS externe »; cette indication devrait passer automatiquement à « DGNSS externe » lorsque les signaux de radiophares locaux sont captés.



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

Certains systèmes indiquent « secondaire » au lieu de « GNSS externe », et « primaire » au lieu de « DGNSS externe ». Veuillez consulter la documentation de votre système SIA.

Avis est donné aux navigateurs que le **clavier à affichage minimum** doit être situé de sorte qu'il soit visible de jour et de nuit à partir du poste de direction.

e) Tous les navires se dirigeants vers la Voie Maritime doivent procéder à l'essai du moteur principal en marche avant et arrière pas plus de 24 heures avant l'arrivée au point d'appel No 2 ou le point d'appel No 16. Une preuve de l'essai doit être gardée à bord;

f) Les navigateurs sont avisés que lors de conditions hivernales, les passerelles, échelles et autres moyens d'accéder au pont sont libres de glace et/ou doivent être bien salés pour l'embarquement et le débarquement sécuritaire du personnel. Aussi, un membre de l'équipage doit être présent pour aider.

g) Les navigateurs sont avisés de protéger les « amarres souples » contre les éléments afin qu'elles ne gèlent pas aux tambours d'amarrages, car cela peut entraîner une situation dangereuse pour l'équipage du navire ainsi qu'au personnel de l'écluse.

6. DIMENSIONS DES NAVIRES

L'architecture des navires modernes, qui prévoit l'emplacement arrière du château et du plan de propulsion, a beaucoup évolué depuis quelques années et les dimensions hors tout du château s'en trouvent généralement augmentées. En certains cas, les extrémités de la passerelle, les épontilles et les mâts d'antenne et de charge surplombent les bajoyers à la sortie des écluses et excèdent les dimensions maximales indiquées à l'annexe 1 du Manuel de la Voie maritime.

Capitaines et pilotes sont priés de tenir compte de ces conditions et d'agir avec prudence à l'entrée et à la sortie des écluses en maintenant l'alignement voulu du navire afin que le navire ne touche pas et ait bien dépassé toutes les installations attenantes aux écluses.

Les Capitaines sont priés de noter que lorsque les extensions de la passerelle de navigation sont rentrées à l'intérieur pour le transit de la Voie maritime, les chaînes et / ou garde-fous amovibles doivent être de la même hauteur que les extensions de la passerelle de navigation.

Pour les navires avec une longueur hors tout supérieure à 222.5 m, les exigences suivantes doivent être respectées:

1. Les navires doivent posséder une étrave arrondie.
2. Les navires doivent être équipés de treuils à tension et relâchement automatique de puissance adéquate ainsi que des chaumards placés aux endroits approuvés.
3. Les navigateurs doivent se conformer aux instructions spéciales d'amarrage et aux



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

procédures spéciales pendant les éclusages.

Une approbation préalable du plan de navire est requise pour tout navire qui excède les dimensions maximums actuelles avant que le navire soit accepté dans la Voie maritime.

Pour plus de renseignements au sujet des transits de navires aux dimensions supérieures aux dimensions maximums actuelles, veuillez vous adresser au:

Services Maritimes
Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario) Canada K6J 3P7
Téléphone: (613) 932-5170 poste 3205 / 2255
Télécopieur: (613) 932-5204

7. COMMUNICATIONS RADIO

Communications aux centres de contrôle de la circulation

La sécurité et l'efficacité du contrôle de la circulation exigent que les navires communiquent toujours leur position aux Centre de Contrôle approprié lorsqu'ils se trouvent **à la hauteur** du point d'appel désigné à cette fin, et rapportent leur position et intention de transit d'un port ou d'une aire de mouillage.

8. USAGE DES ANCRES AUX ABORDS DES ÉCLUSES

Des générateurs de bulles d'air sous-marins sont installés aux abords de plusieurs écluses. L'emplacement de ces installations est indiqué sur les cartes marines en plus d'être affiché sur les murs d'approche. On prie les navigateurs d'éviter de se servir de leur ancre à ces endroits, sauf en cas d'extrême urgence, afin de ne pas endommager ce matériel.

9. AIDES À LA NAVIGATION

Les navigateurs doivent éviter de se fier uniquement aux bouées quand ils naviguent dans la Voie maritime. Les bouées ne doivent être considérées qu'à titre de marques approximatives des limites du chenal et de l'emplacement d'un obstacle. Les navigateurs sont donc priés de consulter leurs cartes marines, les Avis aux Navigateurs et leurs "Instructions nautiques".

10. MOUILLAGE DE CAPE VINCENT

Par mesure de prudence, la Saint Lawrence Seaway Development Corporation pourrait demander aux navires qui doivent mouiller l'ancre de le faire entre Bartlett Point et la bouée 245. Aucun navire ne doit s'ancre à l'ouest de l'île Carleton à moins d'en avoir reçu l'ordre d'un fonctionnaire autorisé (Règlement 27 du Manuel de la Voie maritime).

11. VARIATIONS DES COURANTS

Il est possible que si le débit du fleuve tombe à moins de 7,930 m³/s (280,000 pi³/s) la centrale hydroélectrique Moses-Saunders effectue des opérations régulatrices. Ces opérations peuvent modifier la direction et l'intensité des courants aux environs de l'écluse d'Iroquois, du feu 46 de Copelands Cut et en aval de l'écluse Snell.



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

12. HAUTEUR LIBRE

Les cartes marines indiquent la hauteur libre au-dessus du zéro des cartes. Il se peut que le niveau actuel de l'eau s'élève au-dessus du zéro et que la hauteur libre sous les câbles et autres installations s'en trouve réduite. La hauteur maximale permise sur la Voie maritime est de 35,5 m au-dessus du niveau de l'eau. Lorsque le rapport d'inspection indique que les antennes ou mâts doivent être repliés, ceci s'applique pour toute la durée du transit.

13. APPROVISIONNEMENTS OU DÉCHARGEMENT DE DÉCHETS

Les navires autorisés à s'approvisionner ou à décharger des déchets aux écluses doivent le faire de façon sécuritaire et rapide afin de ne pas retarder les autres navires qui circulent dans le réseau. Il incombe au capitaine de s'assurer qu'il dispose d'un nombre suffisant de membres d'équipage pour servir en tout temps sur les lignes d'amarrage lorsque le navire se trouve dans le sas de l'écluse et que d'autres membres d'équipage sont disponibles pour recevoir les approvisionnements ou décharger les déchets.

Des membres d'équipage doivent être présents en tout temps à la timonerie du navire et près des radios VHF.

14. EXIGENCES RELATIVES AUX EFFECTIFS MINIMAUX DANS LA VOIE MARITIME

Les marins sont informés que le nombre minimum d'officiers de pont brevetés à bord des navires de plus de 1 000 TJB est de trois, soit un capitaine et deux officiers de pont. Le nombre d'officiers mécaniciens brevetés exigés à bord des navires avec un système de propulsion de plus de 750 KW est de deux. Il doit y avoir du personnel en tout temps dans la salle des machines lorsque le navire transite dans la Voie maritime entre le point d'appel 2 et Tibbetts Point et entre les points d'appel 15 et 16.

Les officiers détenant des brevets doubles ne peuvent être considérés à la fois comme officier de pont et officier mécanicien. L'officier ne peut être accepté qu'à un poste.

Dans les eaux de la Voie maritime entre le point d'appel 2 et la Pointe de Tibbetts et entre le point d'appel No 15 et le point d'appel No 16, le capitaine et/ou l'officier de pont doivent être accompagnés d'un timonier en tout temps lorsqu'ils sont dans la cabine de pilotage.

Il doit y avoir un nombre suffisant de membres d'équipage reposés pour exécuter les opérations d'accostage et les autres tâches essentielles. Les inspecteurs de navires détermineront le nombre de membres d'équipage nécessaires en fonction des dispositifs d'accostage du navire.

Les navires qui sont acceptés avec un équipage minimal doivent participer au service d'amarrage de la Voie Maritime.

Si les navires ayant à leur bord l'effectif minimal décrit ci-dessus sont retardés durant leur transit dans la section Montréal-lac Ontario de telle sorte que l'équipage n'a pas eu les périodes de repos exigées par la norme SCTW-95, le navire sera dirigé vers un ancrage sûr



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

jusqu'à ce que l'équipage se soit reposé. Le capitaine peut être tenu de montrer le calendrier proposé pour répondre aux exigences de la norme SCTW-95 avant d'entreprendre le transit.

15. DÉCLARATIONS DE CARGAISONS DANGEREUSES

On rappelle aux navigateurs que tous les navires transportant des cargaisons dangereuses, telles que décrites à la Partie V du Manuel de la Voie maritime, et tous les navires-citernes transportant une cargaison liquide en vrac, et tous navires transportant du grain soumis à la fumigation*, doivent soumettre une copie de leur plan d'arrimage courant avant de transiter dans la Voie maritime.

Les navires-citernes sur lest, non dégazés, doivent soumettre un plan d'arrimage indiquant la dernière cargaison.

*Tous les navires transportant quelque quantité que ce soit de grain soumis à la fumigation doit indiquer au centre de contrôle le nom du produit chimique (fumigant) utilisé et les cales de marchandises en cause.

Tout manquement à ces exigences pourrait entraîner des retards inutiles ou une interdiction de transit. Le plan d'arrimage ainsi que tout autre renseignement peuvent être transmis jour et nuit, par télécopieur, à l'un des numéros suivants:

Saint-Lambert (Québec) (450) 672-3668
Massena (N.Y.) (315) 764-1886
St. Catharines (Ontario) (905) 641-4632

16. GESTION DU LEST D'EAU

Tel que décrit à la partie III, article 30 (2) du manuel de la Voie maritime, les navires doivent se conformer aux pratiques de gestion du lest d'eau pour obtenir l'autorisation de transiter par la Voie maritime.

Tout navire entrant dans la Voie maritime après avoir navigué au-delà de la zone économique exclusive doit se conformer aux pratiques de gestion du lest d'eau de la garde côtière des États-Unis selon l'article 33 du code de réglementation fédéral, partie 151, sous-partie C. Conséquemment, aucun échange d'eau de lest n'est permis en transit dans les limites du plateau continental nord-américain ni dans le chenal Laurentien. De plus amples renseignements sont disponibles de la garde côtière des États-Unis, MSD Massena, au 315-769-5483.

Les navigateurs sont également avisés, que depuis l'entrée en vigueur du règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de lest du Canada, qu'ils doivent être conforme avec les sections 6, 7 et 14 de la réglementation. Transport Canada a publié un guide d'application pour le contrôle et la gestion des eaux de lest TP 13617 et les navigateurs doivent se référer à la section 5.0 « Exigences en matière de rapports » et la section 7 « Navires chargés munis de citernes contenant de l'eau de lest résiduel », pour plus d'information.

17. ÉCHANGE DE PILOTES

Les capitaines, pour des raisons de sécurité, doivent s'assurer que le navire maintienne et reste en position lors de la relève de pilote aux écluses.



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

Le 12 mars 2012

TABLEAU DES VITESSES

	COLONNE I	COLONNE II	COLONNE III	COLONNE IV
Article	Point de départ	Destination	Vitesse-fond maximale (en noeuds)	
1.	Entrée supérieure Canal de la rive sud	Lac Saint-Louis Bouée A13	10,5	10,5
2.	Lac Saint-Louis Bouée A13	Entrée inférieure Écluse inférieure de Beauharnois	16*	16*
3.	Entrée supérieure Écluse supérieure de Beauharnois	Lac Saint François Bouée D3	9 (à la remontée) 10,5 (à la descente)	9 (à la remontée) 10,5 (à la descente)
4.	Lac Saint François Bouée D3	Lac Saint François Bouée D49	12 (à la remontée) 13,5 (à la descente)	12 (à la remontée) 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 Iroquois	11,5	10,5
7.	Écluse Iroquois	Île McNair Feu 137	13	10,5
8.	Île McNair Feu 137	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	13	10,5
11.	Jonction du chenal central et du chenal principal canadiens à la hauteur de l'Île Ironsides	Eaux non abritées entre l'Île Wolfe et l'Île Howe par ledit chenal central	9,5	9,5
12.	Port Robinson	Courbe de Ramey par la voie de contournement de Welland	8	8
13.	Tous les autres canaux		6	6

*Voir l'Avis de la Voie maritime n° 8 de 2012 : Limites de vitesse sur le lac St-Louis