



## **2014 - AVIS AUX NAVIGATEURS N° 1**

### **RÉGION NIAGARA CANAL WELLAND**

#### **INSTRUCTIONS GÉNÉRALES**

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

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

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

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

##### **2. CHARGEMENT DE PROVISIONS DE BORD AUX ÉCLUSES**

Des délais imprévus surviennent encore lorsque des navires chargent des provisions de bord pendant les opérations d'éclusage. Ces retards nuisent à la sécurité et à la planification efficace des autres navires. Les capitaines sont informés qu'ils doivent être prêts à sortir de l'écluse afin d'embarquer ces provisions à un autre quai si le retard prévu est susceptible de nuire à la navigation sécuritaire des autres navires. Les navires qui chargent des provisions aux quais perdront leur tour si jamais il retarde le trafic des navires qui approchent.

##### **3. MAZOUTAGE DES NAVIRES DANS LE CANAL WELLAND**

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

- Navires montants, lorsqu'ils arrivent au point d'appel du milieu du lac Ontario.
- Navires descendants, lorsqu'ils arrivent au point d'appel de Long Point.

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

##### **4. PRÉCAUTIONS LORS DU CHARGEMENT DES NAVIRES AU QUAI 12**

Lorsqu'un navire charge des marchandises au Quai 12, les responsables de la Voie maritime à Welland demanderont aux navires qui approchent en montant et en descendant, sur le canal VHF 14 (156,7

MHz), s'ils souhaitent que le débit d'eau dans le déversoir 8 soit réduit pendant qu'ils naviguent dans cette zone.

## **5. NAVIRES OCÉANIQUES - CHANGEMENTS D'ÉQUIPAGES DANS LE CANAL WELLAND**

Pour des raisons de sécurité, les navigateurs sont informés que les changements d'équipage pour les marins de nationalités étrangères peuvent être effectués, à titre exceptionnel, aux écluses 2 et 7 uniquement. L'agent du navire devra prendre toutes les dispositions nécessaires avec les autorités canadiennes de l'immigration et des douanes, et télécopier au Centre de contrôle du trafic (905-641-4632) les noms des membres d'équipage qui embarquent et qui débarquent. Cette information doit être transmise au moins douze (12) heures avant l'heure prévue d'arrivée du navire au canal Welland. Le personnel du Centre de contrôle informera le personnel de l'écluse visée qu'il faut permettre l'accès à ces personnes et s'assurer que l'embarquement et le débarquement s'effectuent de façon sécuritaire.

## **6. NAVIRES DE CROISIÈRE - EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT DE PASSAGERS**

Les navigateurs sont informés que les écluses et les murs d'approche du canal Welland ne sont pas conçus pour embarquer ou débarquer des passagers des navires de croisière. Afin de répondre aux besoins des navires de croisière et de réduire les retards pour les autres utilisateurs, seuls les endroits suivants dans le canal ont été désignés pour l'embarquement ou le débarquement de passagers:

Quai 2 à Port Weller

Mur ouest en amont de l'écluse 7, au nord de la porte de garde (ancien hangar de tôle)

Quai 16 et Quai 18.1 à Port Colborne

**Pour les quais 2 et 16, le capitaine doit s'assurer que l'organisateur/l'agent a pris les dispositions nécessaires avec les locataires de cette installation : Snider Dock Service Ltd (905-834-3415).**

Les capitaines des navires de croisière ou de passagers doivent prendre toutes les précautions nécessaires pour garantir la sécurité de leurs passagers et de leurs employés, et pour contrôler tous les spectateurs qui se trouvent dans les environs immédiats du navire pendant que celui-ci est dans les lieux administrés par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent aux fins mentionnées précédemment.

## **7. EMBARQUEMENT OU DÉBARQUEMENT À UNE STRUCTURE DE LA VOIE MARITIME**

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

## **8. ÉTAT DES BÔMES DE DÉBARQUEMENT ET FORMATION DE L'ÉQUIPAGE**

Nous rappelons aux navigateurs que les navires ayant besoin de bômes de débarquement conformément au règlement 8 des *Règlements sur la Voie maritime*, que les bômes doivent être grées et en bon état de fonctionner en tout temps pendant le passage de ces navires dans les eaux de la Voie maritime.

***Les navigateurs sont également informés que les équipages des navires doivent avoir reçu la formation appropriée sur l'utilisation et l'entretien sécuritaires des bômes de débarquement.***

## **9. MANOEUVRE DES NAVIRES DANS LES SAS D'ÉCLUSE**

Dans le cadre de l'engagement continu de la CGVMSL à améliorer son processus d'amarrage, de nouvelles technologies ont été installées à différentes écluses, ou le seront éventuellement. Les capitaines/les pilotes doivent savoir que l'équipement associé à ces nouvelles technologies est installé à

proximité des murs d'écluse et pourrait être endommagé si toute partie d'un navire surplombait suffisamment le mur d'écluse. C'est pourquoi il est important de prendre d'infinies précautions lors des manœuvres à l'intérieur des sas d'écluse.

## 10. ZONES DE DANGER DANS LES ÉCLUSES

Une ligne jaune définit la limite extérieure de la « **zone de danger** » définie par le ministère du Travail et correspondant à une lisière de 1 m de largeur le long du sas de l'écluse.

Il existe des mesures rigoureuses qui doivent être respectées par toutes les personnes qui pénètrent dans l'aire d'une écluse. Toute personne qui entre dans l'aire d'une écluse doit se présenter au personnel de l'écluse afin d'obtenir des instructions précises relativement à ces mesures spéciales. Les personnes qui débarquent des navires doivent se rendre directement au-delà de la ligne jaune à l'extérieur des bollards, avant de se diriger à l'extérieur de l'aire de l'écluse.

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

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

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

## 12. LIGNES D'ATTRAPE DE LA DIMENSION APPROPRIÉE POUR LES TRANSITS DESCENDANTS

On rappelle aux navigateurs que tous les navires descendants doivent fournir les lignes d'attrape pour s'amarrer dans les écluses. Conformément à l'article 13 des Règlements sur la Voie maritime, ces lignes d'attrape doivent avoir une épaisseur uniforme et un diamètre d'**au moins 12 mm et d'au plus 17 mm ainsi qu'une longueur minimale de 30 mètres.**

Les capitaines doivent s'assurer qu'aucun poids ou pomme de lance-amarre n'est attaché à l'extrémité des lignes d'attrape et qu'il n'y a pas épissage de deux bouts de lignes plus courts pour respecter les exigences relatives à la longueur minimale.

## 13. MANUTENTION DES AMARRES

Nous désirons informer les navigateurs que, dans un effort soutenu pour assurer le passage sécuritaire et efficace des navires et de leurs équipages, et afin d'éviter d'éventuelles situations dangereuses pour le personnel des écluses de la Voie maritime, nous demandons aux pilotes et aux capitaines de porter une attention spéciale aux éléments suivants :

- S'assurer que tous les efforts sont déployés pour éviter que les treuils donnent des contrecoups.
- Éviter l'allongement des amarres 2 et 4 des navires qui descendent, car elles sont ensuite plus difficiles à larguer pour les éclusiers
- S'assurer que, pendant le largage des amarres en descendant, les équipages des navires ne hissent les amarres que jusqu'au point où l'oeil de l'amarre atteint le chaumard. Si l'amarre est hissée complètement jusqu'au tambour du treuil avant que les éclusiers aient eu la possibilité de remettre la ligne d'attrape sur le navire, cela pourrait entraîner une situation dangereuse.

#### **14. ENTRÉE DANS LES ÉCLUSES EN PALIERS (ÉCLUSES 4, 5 ET 6) LORSQUE LES ÉCLUSIERS S'OCCUPENT D'UN NAVIRE DANS LE SAS OPPOSÉ**

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

- (a) Le centre de contrôle du trafic indique au navire, par radio VHS, qu'il peut entrer.
- (b) Le navire ne doit pas engager son étrave au-delà de la ligne centrale de l'écluse dans laquelle il entre.
- (c) Le navire doit maintenir sa position jusqu'à ce que la personne donnant les instructions d'amarrage indique aux capitaines d'avancer.
- (d) Si un navire n'ayant pas reçu l'autorisation avance au-delà du centre de l'écluse, des mesures pouvant aller, mais de façon non limitative, jusqu'à l'annulation de cette procédure, pourront être adoptées.
- (e) Le capitaine a la possibilité d'attendre, amarré dans l'écluse, que les éclusiers de la prochaine écluse soient libres.
- (f) Les navires montants **ne doivent pas** entrer dans l'écluse 4, et les navires descendants dans l'écluse 6, lorsque les feux de navigation sont au rouge.

#### **15. SIGNAUX D'ARRÊT PROLONGÉS AUX ÉCLUSES EN PALIERS**

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

#### **16. ASSISTANCE HYDRAULIQUE LONGITUDINALE**

L'assistance hydraulique longitudinale n'est disponible qu'à l'écluse 8 du canal Welland.

#### **17. COMMUNICATIONS RADIO AVEC LES ÉCLUSES - CANAL WELLAND**

Le personnel des écluses a reçu instruction d'établir un contact radio initial lorsque l'arrière du navire est à la hauteur du signal L/A 2 sur le mur d'approche; pour les navires montants, sur la fréquence VHF 17 (156.85 MHz), pour les navires descendants, sur la fréquence VHF 66A (156.325 MHz). Quand le navire entre dans l'écluse, le personnel des écluses donnera les instructions obligatoires pour le positionnement, selon la longueur du navire, et les navires doivent **fournir les confirmations minimales suivantes** :

1. Lors de la communication initiale au signal L/A 2.
2. À 25 m de la position finale d'amarrage.
3. À la position finale d'amarrage.

#### **18. FEUX DE NAVIGATION DANS LE CANAL WELLAND**

##### **Feux de gouverne**

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

### **Feu témoin de l'état de l'écluse en amont de l'écluse**

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

#### Feu rouge fixe :

L'écluse n'est pas prête à recevoir le navire descendant. Les portes et vannes d'amont de l'écluse sont fermées.

#### Feu rouge clignotant :

L'écluse est en voie d'être prête à recevoir le navire descendant. Les portes et vannes d'amont de l'écluse ont été actionnées.

#### Feu rouge éteint :

L'écluse est prête à recevoir le navire descendant. Les portes et vannes d'amont de l'écluse sont entièrement ouvertes.

### **19. PROCÉDURES D'AMARRAGE EN MONTANT ET DE LARGAGE DES AMARRES EN DESCENDANT – ÉCLUSES CANADIENNES DE LA VOIE MARITIME**

Nous informons les navigateurs que les procédures suivantes **d'amarrage en remontant** et de **largage des amarres en descendant** seront en vigueur à toutes les écluses en eau profonde des régions Niagara et Maisonneuve en 2014 :

#### Amarrage en montant

L'amarrage des câbles 1 et 2 reste inchangé. Deux membres de l'équipe de l'écluse se dirigeront vers la poupe du navire et commenceront à soulever le câble d'amarrage numéro 4. Ce câble ne sera pas placé sur le bollard tant que le surveillant n'aura pas terminé le positionnement et n'aura pas commencé à se diriger vers la poupe du navire pour surveiller la mise en place des câbles de poupe.

#### Largage des amarres en descendant

1. Un membre de l'équipe de l'écluse larguera le câble d'amarrage 4 lorsque les portes de l'écluse commenceront à ouvrir, comme le veut la pratique actuelle.
2. Un membre de l'équipe de l'écluse se dirigera ensuite pour larguer le câble d'amarrage 3, conformément aux instructions du surveillant, lorsque la porte d'aval est complètement ouverte;

**Pendant que l'équipe de l'écluse se déplace des câbles d'amarrage de poupe vers les câbles d'amarrage de proue, le navire doit déployer tous les efforts raisonnables pour éviter de créer une tension excessive sur le câble d'amarrage 2. Si une tension excessive entraîne une situation dangereuse, une mesure corrective doit être prise.**

3. Deux membres de l'équipe de l'écluse se dirigeront ensuite pour larguer les câbles d'amarrage 2 et 1 conformément aux instructions du surveillant.

**NOTE : Il n'y a aucun changement aux procédures de « largage des amarres en montant » et « d'amarrage en descendant ».**

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

**Les navigateurs sont avisés que la section sur pilotis du mur d'approche est, en amont de l'écluse 6 est (bollards 6 à 16), n'est pas en service.** Cette section a été déclarée hors service depuis qu'une étude technique a établi que le mur a été considérablement affaibli par le contact des navires.

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

## 21. QUAI 5 - THOROLD - ÉPAVE D'UN CHALAND

Les navigateurs sont priés de prendre note qu'un chaland a coulé à la position 43 ° 06' 51" N, 079 ° 11' 36" O. Le chaland est situé près de l'extrémité nord du quai 5, sur le côté est de la jetée, à l'intérieur du *bassin de la Thorold Industrial Docks*. Cette épave n'est pas située dans le chenal de navigation.

Les navigateurs, et spécialement ceux qui manœuvrent des remorqueurs, des chalands et de petites embarcations, sont priés d'être prudents en naviguant dans cette zone.

## 22. MUR AU SUD DE LA BARRIÈRE DE GARDE HORS SERVICE

Les navigateurs sont informés qu'il faut éviter tout contact des navires avec le mur de la barrière de garde entre le bollard 43 et l'extrémité sud (sur environ 55 m), cette section étant hors service en raison des dommages qu'elle a subis.

## 23. FEUX DE MISE EN GARDE AU PONT 21

Il arrive occasionnellement que les navires amarrés au Quai 18 cachent le **signal de mise en garde en descendant** pour le pont 21. Afin de nous assurer que les capitaines et les pilotes sont bien conscients de l'existence de ces feux lorsqu'ils approchent du pont, un feu asservi de mise en garde a été installé sur la tour ouest du pont 21, à environ 30 mètres au-dessus du niveau de l'eau, face au sud.

Un **feu de mise en garde en montant** a été installé sur le tablier du pont 21, il est visible à partir de l'écluse 8.

## 24. COMMUNICATIONS ENTRE L'OPÉRATEUR D'UN PONT ET LE NAVIRE AVANT L'ABAISSEMENT DU PONT

Nous informons les navigateurs que, dans un effort soutenu pour assurer des passages sûrs et efficaces des navires, les procédures établies pour les communications entre l'opérateur du pont et les capitaines / les pilotes des navires avant l'abaissement des ponts 4, 5, 11 ou 21 demeurent en vigueur pendant la saison de navigation 2014.

## 25. APPELS DE SÉCURITÉ

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

## 26. SÉCURITÉ – ACCÈS AUX STRUCTURES DU CANAL

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

Au début de la saison de navigation, la CGVMSL applique le niveau MARSEC I. L'accès est seulement autorisé pour les membres d'équipage, le personnel de service et les fournisseurs des navires, à partir des barrières pour les piétons et les camions, comme suit :

- Écluses 1, 2, 3, 4, 5, 7 et 8 : accès contrôlé, avec exceptions
- Écluse 6 : aucun accès en toutes circonstances

Le verrou électronique de la barrière des piétons à l'écluse 1 demeurera fermé jusqu'à ce que le navire ait été amarré dans l'écluse. Les personnes souhaitant monter à bord d'un navire seront autorisées à entrer dans l'aire de l'écluse une fois que le navire sera amarré. Le remplissage ou la vidange de l'écluse commencera uniquement une fois que la barrière est ouverte et que les personnes souhaitant embarquer à bord du navire se trouvent près de la passerelle d'embarquement pour pouvoir s'embarquer lorsque le pont du navire atteint le niveau du mur de garde.

Nous comptons sur la collaboration des membres de l'équipage, du personnel de service et des avitailleurs; ils doivent s'assurer que les portes piétonnières et pour les camions sont refermées derrière eux.

## **27. LA SÉCURITÉ AUX MURS D'APPROCHE ET D'AMARRAGE**

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

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

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

## **28. CONSIGNES DE SÉCURITÉ À L'ENTRÉE / LA SORTIE DES ÉCLUSES DE LA VOIE MARITIME**

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

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

Glenn Rutherford  
Coordonnateur, soutien des processus – Services du canal  
St.Catharines, Ontario  
Le 26 mars 2014