09712

TENEZ VOTRE MANUEL À JOUR . . .

Des modifications au Manuel de la Voie maritime sont publiées de temps à autre, à mesure que des révisions au Règlement et aux manoeuvres de transit l'exigent.

Les détenteurs du Manuel qui en exprimeront le désir recevront, sans frais, par la poste, une page réimprimée et datée à insérer à l'endroit approprié dans le Manuel. Ils pourront alors enlever et détruire la page périmée correspondante.

. . .EN COMPLÉTANT ET EN RETOURNANT LE FORMULAIRE CI-DESSOUS SANS DÉLAI.

. . . . . .

À: L'agent d'information
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent
Tour "A", Place de Ville
OTTAWA, Canada
K1R 5A3

Veuillez nous faire parvenir les pages modifiées du Manuel de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Nom. . . . . .

Compagnie . . . . . .

Adresse . . . . . .

Province ou Etat . . . . . Code Postal . . . . . .

Pays . . . . . .

SIFPD

09712

LE MANUEL DE LA VOIE MARITIME

Publication de

l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

et de la

Saint Lawrence Seaway Development Corporation

ÉDITION REFONDUE 1983

STFPO

CETTE PUBLICATION, AUSSI DISPONIBLE EN ANGLAIS, PEUT ÊTRE OBTENUE EN S'ADRESSANT, PAR LA POSTE OU PAR TÉLÉPHONE, À:

L'agent d'information
Administration de la Voie maritime
du Saint-Laurent
Tour ''A'', Place de Ville
Ottawa, Canada
K1R 5A3
Tel: 613-992-3949

Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS)
Haut Commissariat
Centre Régional de Documentation
Saint-Louis

TABLE DES MATIÈRES

	Page
AVANT-PROPOS	1
RÈGLEMENTS DE LA VOIE MARITIME:	
Sec. 2 — Définitions	2
Partie I — Conditions relatives aux navires	3
Partie II — Congé préalable et garantie du paiement des péages	8
Partie III — Navigation dans la voie maritime	10
Partie IV — Radiocommunications	17
Partie V — Cargaisons dangereuses	20
Partie VI — Fixation et perception des péages	23
Partie VII — Renseignements et rapports	24
Partie VIII — Détention et vente	26
Partie IX — Généralités	27
Partie X — Procédures de fermeture de la navigation	28
Annexe I — Navires transitant dans les eaux des Etats-Unis	29
Annexe II — Tableau des vitesses	31
Annexe III — Tableau relatif aux appels	32
Appendice 1 — Dimensions des navires	38
TARIF DES PÉAGES DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	39
TARIF DES DROITS DE QUAI ET D'ENTREPOSAGE DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT	43
TABLEAU D'ÉQUIVALENCE — MESURES ANGLAISES, AMÉRICAINES, INTERNATIONALES ET MÉTRIQUES	47
INFORMATION SUR LE TRANSIT DES NAVIRES	48
PLAINS GÉNÉRAUX DE LA VOIE MARITIME	

AVANT-PROPOS

Le présent manuel remplace toutes les éditions précédentes du Manuel des capitaines de la Voie maritime du Saint-Laurent et du Manuel de la Voie maritime. Il renferme le Règlement sur la voie maritime et certains renseignements sur l'utilisation de la voie maritime.

Sous réserve du présent règlement, la *Loi sur la marine marchande du Canada* et ses règlements d'application, ainsi que les lois et règlements pertinents des États-Unis sur la marine, la navigation et le transport maritime s'appliquent à tout navire dans la voie maritime.

Le Règlement révisé sur la Voie maritime est un règlement conjoint qui s'applique tant à la partie canadienne qu'à la partie américaine de la Voie maritime. Il fut établi par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent en vertu des dispositions de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent* et approuvé par divers décrets du conseil dont le dernier est le C.P. 1983-499. Pour autant qu'il s'applique aux États-Unis, il fut établi par la Saint Lawrence Seaway Development Corporation en vertu des dispositions de la loi du 13 mai 1954, 33 U.S.C. 981-990, telle qu'amendée, et des articles 4,5,6,7,8,12 et 13 de la SEC. 2 de la loi de Droit public 95-474 du 17 octobre 1978.

Toute contravention à un règlement de la voie maritime est, selon le paragraphe 20(2) de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, une infraction passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus mille dollars. Les peines découlant d'une infraction aux règlements de la voie maritime dans les eaux sous la juridiction de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation se trouvent dans le Droit public des Etats-Unis (95-474, 92 Stat. 1471) et plus particulièrement sous le paragraphe B de la Partie 401 du U.S. Code of Federal Regulations. En vertu de cette loi des Etats-Unis, toute personne, propriétaire, affréteur ou capitaine qui n'obéira ou refusera d'obéir à un des règlements sera passible d'une amende civile d'au plus vingt-cinq mille dollars. De plus, quiconque contrevient volontairement à un règlement sera passible d'une amende d'au plus cinquante mille dollars pour chaque contravention ou d'emprisonnement pour une période d'au plus cinq ans, ou les deux. Enfin, tout navire qui aura servi à commettre une contravention contre un règlement sera passible *in rem* et conséquemment sujet à litige.

Le *Tarif des péages de la Voie maritime du Saint-Laurent* fut initialement approuvé le 9 mars 1959 par les Gouvernements du Canada et des Etats-Unis. Ce tarif est demeuré le même jusqu'au 20 mars 1978 alors que les deux Gouvernements en ont approuvé une première révision. Cette révision prévoyait une majoration des péages échelonnée sur une période de trois ans à partir de la saison de navigation de 1978. L'entente prévoyait de plus une modification dans la proportion du revenu des péages perçus dans la section Montréal-lac Ontario allant au Canada et aux Etats-Unis. Une seconde révision du tarif prévoyait des majorations des péages pour les saisons de navigation de 1982 et 1983.

Le tarif des droits de quai et d'entreposage de la voie maritime du Saint-Laurent a été établi par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent en vertu de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent* et remis à la Commission canadienne des transports le seizième jour du mois de janvier, 1974. Une modification apportée au tarif a été remise à la Commission le vingtième jour du mois d'août, 1975 et une seconde modification, le cinquième jour du mois de mars 1980.

RÈGLEMENT COMMUN RELATIF AUX NAVIRES TRANSITANT DANS LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

(Art. 401.1 à 401.94 du Règlement des États-Unis)

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur la voie maritime*.

Interprétation

2. Dans le présent règlement,

«Administration» désigne l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent; *(Authority)*

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

«contrôleur du trafic maritime» désigne le fonctionnaire qui contrôle le trafic maritime à partir d'une station de la voie maritime; *(vessel traffic controller)*

«Corporation» désigne la Saint Lawrence Seaway Development Corporation; *(Corporation)*

«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)*

«fonctionnaire» désigne une personne employée par l'Administration ou la Corporation pour diriger une phase quelconque de l'exploitation ou de l'utilisation de la voie maritime; *(officer)*

«navire» s'entend de tout type d'embarcation utilisée comme moyen de transport sur l'eau; *(vessel)*

«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 température déterminée selon la méthode dite à creuset fermé; *(flashpoint)*

«remorqué» signifie poussé ou traîné 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 péages et droits de quai exigibles pour le navire; *(representative)*

«saison de navigation» désigne la période annuelle que désignent l'Administration 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 l'Administration ou la Corporation; *(Seaway station)*

«*transiter*» signifie utiliser la voie maritime sur toute sa longueur ou sur une partie, en remontant ou en descendant; et *(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 adjacentes 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 à l'Administration ou à la Corporation; *(Seaway)*

PARTIE I

CONDITIONS RELATIVES AUX NAVIRES

Dimensions maximales des navires

3. (1) Il est interdit de transiter à tout navire dont la longueur hors tout dépasse 222,5 m ou dont la largeur au fort dépasse 23,16 m.

(2) Il est interdit de transiter à tout navire dont une partie ou un objet s'y trouvant 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 autre chose qui se trouve sur le navire 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.

(4.1) Un navire dont la largeur au fort est inférieure à 23,16 m et dont les dimensions dépassent les limites du graphique illustré à l'appendice 1 ne peut transiter une écluse, sauf s'il a obtenu un permis à cet effet de l'Administration ou de la Corporation.

Longueur et poids minimaux

4. Il est interdit de transiter à tout navire dont la longueur hors tout est inférieure à 6 m ou dont le poids est inférieur à 900 kg.

Équipement requis

5. Il est interdit à tout navire de transiter à moins

(a) d'être propulsé par une force motrice qu'un fonctionnaire aura jugée adéquate; et

(b) d'être marqué et équipé selon les prescriptions des articles 6 à 21.

Marques

6. (1) Les navires dont la longueur hors tout dépasse 19,8 m doivent porter des marques de tirant d'eau exactes et bien visibles sur chacun des côtés, à l'avant et à l'arrière.

(2) En plus des marques exigées au paragraphe (1), les navires dont la longueur hors tout dépasse 107 m doivent porter des marques de tirant d'eau au milieu des deux cotés.

(3) Les navires dont le bulbe d'étrave dépasse la tête d'étrave doivent porter un symbole de bulbe d'étrave au-dessus de la marque de 79,2 dm, ainsi que le symbole +, suivi d'un nombre indiquant la longueur totale en mètres par laquelle le bulbe d'étrave dépasse l'étrave.

Défenses

7. (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 de défenses

(a) fixées à demeure sur le navire; ou,

(b) si les défenses ne sont pas fixées à demeure,

(i) faites d'une matière flottante et,

(ii) solidement fixées au navire et retenues en position horizontale par des cables d'acier ou des filins textiles de manière qu'elles puissent être levées ou baissées pour éviter d'endommager les installations de la voie maritime.

(2) Les pneumatiques d'automobile ou autres ne doivent pas servir de défenses.

Bômes de débarquement

8. Les navires dont la longueur hors tout dépasse 50 m doivent être munis, sur chaque côté, d'au moins une bôme de débarquement convenable.

Radiotéléphonie

9. (1) Les navires autopropulsés, autres que les embarcations de plaisance dont la longueur hors tout est inférieure à 19,8 m doivent être munis d'équipement radiotéléphonique VHF (très haute fréquence).

(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; et

(b) pouvoir être commandés de la timonerie et fonctionner sur 156.55, 156.6, 156.65, 156.7 et 156.8 MHz.

Amarres

10. (1) Les amarres doivent être

(a) uniformes sur toute leur longueur;

(b) munies d'un oeil épissé d'au moins 2,4 m de longueur;

(c) assez solides pour ralentir le navire; et

(d) disposées de façon à pouvoir être passées, au besoin, sur l'un ou l'autre bord du navire.

(2) Seules les amarres en câbles métalliques doivent être utilisées pour attacher le navire dans des sas d'écluse, sauf sur autorisation contraire d'un fonctionnaire.

(3) Des lignes en matières synthétique peuvent être utilisées pour amarrer aux murs d'approche, aux murs d'amarrage et aux quais situés sur la voie maritime, à condition qu'elles aient une résistance à la rupture conforme aux normes minimales prescrites dans le tableau ci-après.

TABLEAU

Longueur hors tout du navire	Longueur de l'amarre	Résistance à la rupture
40 m ou plus sans excéder 60 m	110 m	89 KN
plus de 60 m sans excéder 90 m	110 m	134 KN
plus de 90 m sans excéder 120 m	110 m	178 KN
plus de 120 m sans excéder 180 m	110 m	250 KN
plus de 180 m sans excéder 222,5 m	110 m	300 KN

Chaumards

11. Les amarres et les aussières en matière synthétique si elles sont permises en vertu du paragraphe 10(2) ou 10(3) doivent

(a) être amenées au flanc du navire par un type de chaumard accepté par l'Administration et la Corporation;

(b) ne pas passer par plus de deux chaumards intérieurs fixes et munis de réas mobiles ou de rouleaux; et

(c) être protégées de façon à empêcher les amarres de se coincer entre le navire et un mur, si elles sont montées à ras la coque.

Prescriptions minimales — Amarres et chaumard

12. (1) Les exigences minimales concernant les amarres, les treuils et l'emplacement des chaumards sur les navires sont les suivantes:

(a) les navires dont la longueur hors tout est de 40 m ou moins doivent avoir au moins deux amarres ou aussières pouvant passer par des chaumards fermés et être tenues à la main, l'une appelant à partir de l'extrémité postérieure de l'avant, et l'autre appelant à partir de la hanche;

(b) les navires dont la longueur hors tout dépasse 40 m et est inférieure à 60 m doivent avoir quatre amarres, dont deux doivent être manoeuvrées mécaniquement au moyen de treuils, de cabestans ou de guindeaux et doivent passer par un type de chaumard accepté par l'Administration et la Corporation, et de ces deux amarres

(i) l'une doit appeler vers l'avant à partir de l'extrémité postérieure de l'avant et l'autre vers l'arrière à partir de la hanche, ou

(ii) l'une doit appeler vers l'arrière à partir de l'extrémité postérieure de l'avant et l'autre vers l'avant à partir de la hanche;

(c) les deux autres amarres exigées sur les navires d'une longueur hors tout supérieure à 40 m sans excéder 60 m peuvent passer par des chaumards fermés et être tenues à la main;

(d) les navires dont la longueur hors tout dépasse 60 m doivent avoir quatre amarres dont deux doivent appeler à partir de l'extrémité postérieure de l'avant et les deux autres à partir de la hanche, et

(i) toutes doivent être manoeuvrées mécaniquement par les tambours principaux de treuils mécaniques appropriés, et non pas au moyen de cabestans ou de guindeaux, et

(ii) toutes doivent passer par un type de chaumard accepté par l'Administration et la Corporation.

(e) tous navires doivent être munis d'au moins deux amarres de rechange disponibles et prêtes pour usage immédiat.

(2) Le tableau suivant établit les exigences relatives à l'emplacement des chaumards sur les navires d'une longueur hors tout de 60 m ou plus:

TABLEAU

Longueur hors tout du navire	Pour les amarres n°s 1 et 2	Pour les amarres n°s 3 et 4
60 m ou plus sans excéder 90 m	Entre 10 m et 25 m de l'étrave	Entre 10 m et 25 m de l'arrière
plus de 90 m sans excéder 120 m	Entre 12 m et 30 m de l'étrave	Entre 15 m et 35 m de l'arrière
plus de 120 m sans excéder 150 m	Entre 12 m et 35 m de l'étrave	Entre 15 m et 40 m de l'arrière
plus de 150 m sans excéder 180 m	Entre 15 m et 40 m de l'étrave	Entre 20 m et 45 m de l'arrière
plus de 180 m sans excéder 222,5 m	Entre 20 m et 50 m de l'étrave	Entre 20 m et 50 m de l'arrière

Lignes d'attrape

13. Les lignes d'attrape doivent

(a) être en manille ou en une autre matière acceptée par l'Administration et la Corporation, et,
(b) avoir un diamètre minimal de 12,7 mm et une longueur minimale de 30 m.

Bouées d'ancre

14. Une bouée d'ancre couleur orange d'un type approuvé par l'Administration et la Corporation doit être attachée directement à chaque ancre par un filin approprié de 22 m de longueur pour indiquer l'endroit ou l'ancre est mouillée.

Ancres de croupiat

15. Tout navire dont la longueur hors tout est supérieure à 110 m et dont la quille est posée après le 1er janvier 1975 doit être muni d'une ancre de croupiat.

Indicateur de marche de l'hélice

16. Tout navire dont la jauge brute officielle 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; et

(b) d'indicateurs visuels et sonores de marche contraire des hélices, 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.

Indicateurs de pas et alarmes

17. Tout navire dont la jauge brute officielle est de 1 600 tonnes 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; et

(b) à compter du 1er avril 1984, d'alarmes de pas visibles et audibles dans la timonerie et dans le compartiment des machines pour indiquer tout mauvais pas.

Feux de gouverne

18. Tout navire doit être muni d'un feu de gouverne à l'avant.

Système d'évacuation et de déversement des eaux usées

19. (1) Tout navire non muni de récipients destinés à recevoir les matières excrémentielles doit être doté d'un système d'évacuation des eaux usées qui permette d'observer les dispositions législatives concernant l'évacuation des eaux usées.

(2) Les déchets à bord d'un navire doivent

(a) être détruits dans un incinérateur ou un autre appareil: ou

(b) être gardés à bord dans des récipients couverts et étanches jusqu'à ce qu'il soit possible de s'en débarrasser sans enfreindre la loi.

(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 les tuyaux de déversement.

20. (Abrogé)

Exigences relatives aux eaux de la voie maritime du Saint-Laurent situées aux Etats-Unis

21. Outre les exigences prévues dans le présent règlement, les navires en transit dans les eaux de la voie maritime du Saint-Laurent situées aux Etats-Unis doivent se conformer aux exigences établies à l'annexe I.

PARTIE II

CONGÉ PRÉALABLE ET GARANTIE DU PAIEMENT DES PÉAGES

Congé préalable des navires

22. (1) Un navire, sauf une embarcation de plaisance d'un poids d'au plus 317,5 tonnes, ne peut transiter avant que son représentant ait présenté à l'Administration ou à la Corporation, selon l'article 24, une demande de congé préalable et que cette demande ait été approuvée par l'une de ces dernières conformément à l'article 25.

(2) Aucun navire ne doit transiter lorsque son congé préalable est suspendu ou expiré pour les raisons suivantes:

(a) expiration de la garantie de paiement des péages du représentant,

(b) changement de propriétaire ou de représentant du navire, ou

(c) modification importante des caractéristiques physiques du navire,

jusqu'à ce qu'une autre demande de congé préalable ait été présentée et approuvée.

Assurance de responsabilité

23. (1) Pour que la demande de congé préalable soit approuvée le navire doit être couvert par une assurance — responsabilité d'au moins $100 par tonne de jauge brute officielle.

(2) Aucun navire ne doit transiter si son assurance de responsabilité n'est pas en cours de validité.

Demande de congé préalable

24. Le représentant d'un navire peut présenter sa demande de congé préalable sur la formule mise à sa disposition aux bureaux de l'Administration à Cornwall (Ontario) ou à ceux de la Corporation à Massena (New York) en donnant des renseignements sur le propriétaire, l'assurance-responsabilité et les caractéristiques physiques du navire et en garantissant le paiement des péages et droits exigibles.

Approbation du congé préalable

25. Lorsque l'Administration ou la Corporation approuve une demande de congé préalable, elle doit

(a) donner son approbation par écrit; et

(b) assigner un numéro de congé.

Garantie du paiement des péages

26. (1) Avant qu'un navire assujetti aux conditions de congé préalable ne transite, le représentant doit, conformément au *Tarif des péages de la voie maritime du Saint-Laurent*, fournir une garantie de paiement des péages, ainsi qu'une garantie de paiement de tous autres frais, sous l'une des formes suivantes:

(a) dépot en espèces auprès de l'Administration ou de la Corporation;

(b) dépôt en espèces au crédit de l'Administration ou de la Corporation dans une banque à charte au Canada ou dans une banque aux États-Unis;

(c) dépôt auprès de l'Administration ou de la Corporation d'obligations négociables du gouvernement du Canada ou des États-Unis; ou

(d) remise à l'Administration ou à la Corporation d'une lettre de garantie émise par l'une des banques visées à l'alinéa (b).

(2) la garantie du paiement des péages d'un navire doit être suffisante pour couvrir la jauge brute officielle de ce navire,

(a) sur la voie maritime entre Montréal et le lac Ontario, à raison de $1.75 la tonne pour un transit dans un sens ou dans l'autre, ou de $3.50 la tonne pour un voyage aller et retour,

(b) sur le canal de Welland, à raison de $1.40 la tonne pour un transit dans un sens ou dans l'autre, ou de $2.75 la tonne pour un voyage aller et retour;

et il doit toujours être suffisant pour couvrir chaque transit à l'égard duquel les péages sont exigibles et n'ont pas été acquittés.

(3) Lorsqu'un certain nombre de navires

(a) sont la propriété ou sous le contrôle d'un même individu ou d'une même société, et

(b) ont le même représentant,

la garantie de paiement des péages peut être le montant qui, selon l'estimation du représentant, équivaut à $2.55 la tonne de la jauge globale maximale des navires qui se trouvent dans la voie maritime à un moment donné, mais elle doit toujours être suffisante pour couvrir chaque transit pour lequel les péages sont exigibles et n'ont pas été acquittés.

(4) Lorsque l'Administration ou la Corporation estime que la garantie fournie par le représentant est insuffisante pour garantir le paiement des péages et droits exigibles ou susceptibles de le devenir, elle peut suspendre le congé préalable du navire.

PARTIE III

NAVIGATION DANS LA VOIE MARITIME

Conformité aux instructions

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

Vitesse maximale

28. (1) La vitesse-fond maximale d'un navire dont la longueur hors tout dépasse 12 m doit être réglée de façon qu'elle ne cause pas de dommage 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 prescrite soit dans la colonne III, ou IV, que l'Administration et la Corporation fixe comme étant la vitesse appropriée au niveau de l'eau.

(2) Tout navire doit se déplacer à une vitesse raisonnable afin de ne pas trop retarder les autres navires.

(3) 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.

Tirant d'eau maximal

29. (1) 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[1].

(2) Le tirant d'eau d'un navire ne doit jamais dépasser 79,2 dm ou le tirant d'eau maximal permis et fixé par l'Administration ou la Corporation pour la partie de la voie maritime dans laquelle le navire transite.

Lest et assiette

30. (1) Tout navire doit être lesté convenablement.

(2) Tout navire doit avoir une assiette convenable.

(3) Le transit dans la voie maritime peut être refusé ou retardé dans le cas de navires qui, de l'avis d'un fonctionnaire, ne sont pas lestés convenablement ou ne présentent pas une assiette convenable.

---

[1]Les canaux principaux entre le port de Montréal et le lac Érié ont une profondeur vérifiée de 8,23 mètres.

Contre-bord et dépassement

31. (1) La navigation à contre-bord et le dépassement sont assujettis aux *Règles de route pour les Grands Lacs*.

(2) La navigation à contre-bord est interdite dans les limites indiquées par les signaux d'approches ou de mise en garde des ponts, ou à l'intérieur des endroits signalisés comme zone de non contre-bord par l'Administration ou la Corporation.

(3) Sauf autorisation du contrôleur du trafic maritime, un navire ne doit pas rattraper et dépasser un autre navire ni tenter de le rattraper et 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 a établi l'ordre d'éclusage.

Mâts de charge — Pontée

32. (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; et

(b) ne pas nuire au matériel d'amarrage.

Instructions spéciales

33. Tous les navires dont la conception, les pontons, les sections sont exceptionnels, ainsi que les grandes dragues, les navires à la remorque et les navires dont les dimensions sont supérieures aux normes prévues au paragraphe 3(4), doivent demander des instructions spéciales pour le transit à l'Administration ou à la Corporation et s'y conformer.

Navires à la remorque

34. Un navire non automoteur ne doit faire route dans aucun des canaux à moins d'être solidement attaché à un ou des remorqueurs, conformément aux instructions spéciales énoncées par l'Administration ou la Corporation, conformément à l'article 33.

35. (Abrogé).

Ordre d'éclusage

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

Amarrage aux murs d'amarrage

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

(2) Le port de gilets de sauvetage 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.

Limite d'approche d'une écluse

38. Un navire qui approche d'une écluse ou de l'écluse de garde doit obéir aux signaux lumineux reliés à l'écluse ou à l'écluse de garde et, en aucun cas, son étrave ne doit dépasser l'indication de limite d'approche tant que le feu est rouge ou qu'aucun feu n'est allumé.

Préparation des amarres en vue de l'éclusage

39. Avant l'entrée d'un navire dans une écluse,

(a) à moins que la vitesse des treuils ne permette de filer à une longueur d'amarre d'au moins 46 m à la minute, des amarres d'une longueur suffisante pour atteindre les pieux d'amarrage situés sur les bajoyers doivent être déroulées des tambours de treuil et étendues sur le pont; et

(b) l'oeil de chaque amarre doit être sorti en passant dans les chaumards pratiqués dans le bordé.

Entrée dans une écluse

40. (1) Les navires doivent avancer dans l'écluse de façon à ce que leur étrave ne dépasse pas le symbole d'arrêt figurant sur l'un des bajoyers et qui se trouve le plus proche des portes fermées.

(2) Tout navire qui entre dans une écluse doit être mis en position et amarré selon les indications du maître-éclusier.

(3) Il est interdit à un navire d'utiliser un propulseur transversal à proximité d'une porte d'écluse.

Éclusage en tandem

41. 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; et

(b) être mis en position d'amarrage selon les indications du maître-éclusier.

Lancement des lignes d'attrape

42. (1) Les lignes d'attrape doivent être fixées aux amarres et passées de la façon suivante:

(a) un navire descendant doit passer ses propres lignes d'attrape, fixées à l'oeil situé à l'extrémité des amarres à l'aide d'une bouline, aux préposés aux amarres de l'écluse dès que le navire franchit les portes;

(b) les lignes d'attrape doivent être lancées aux navires remontants par les préposés aux amarres dès que le navire franchit les portes, et elles doivent être fixées aux amarres à 60 cm de l'épissure de l'oeil au moyen d'une demi-clef à capeler; et

(c) à l'écluse Iroquois et à l'écluse 8 du canal de Welland, un navire remontant et un navire descendant doivent utiliser leurs propres lignes d'attrape conformément à l'alinéa (a).

(2) Il est interdit d'utiliser des lignes d'attrape portant des noeuds ou lestées dans le sas d'une écluse.

(3) Il est interdit de lancer des amarres par-dessus bord, d'une façon qui mettrait en danger l'équipe d'une écluse.

Tableau d'amarrage

43. A moins d'instructions contraires d'un fonctionnaire, les navires qui franchissent les écluses des canaux de la rive sud, de Beauharnois, de Wiley-Dondero, d'Iroquois et de Welland doivent s'amarrer le long du mur d'amarrage ou dans l'écluse du côté indiqué dans le tableau du présent article.

TABLEAU

T = tribord
B = bâbord

R = remontant
D = descendant

de Montréal à Iroquois

	Rive sud		*Beauharnois*			*Wiley-Dondero*		*Iroquois*
	Saint-Lambert	Côte-Ste Catherine	Aval	Bief	Amont	Snell	Eisen-hower	
Écluses								
R	B	B	T		T	T	T	B
D	T	T	B		B	B	B	T
Murs d'amarrage								
R	T	T	B	B		T	T	T
D	B	B		T	T	B	B	B

Canal de Welland

Écluses	1	2	3	4	5	6	7	*Écluse de garde*	8
R	T	B	B	B	B	B	B		T
D	B	T	T	B	B	B	T		B
Murs d'amarrage									
R	T	T	T	T			T	T	B ou T
D	B	B	B			T	T	B	B ou T

Amarrage dans les écluses

44. (1) Les amarres ne doivent être placées sur les pieux d'amarrage que selon les indications du fonctionnaire préposé à l'amarrage.

(2) Il est interdit de faire fonctionner les treuils des amarres avant que le maître-éclusier ou un préposé aux amarres n'ait signalé que l'amarre a été fixée sur le pieu d'amarrage.

Manoeuvre d'urgence

45. Lorsqu'un navire qui entre dans le sas d'une écluse doit être arrêté en cas d'urgence, un signal de cinq coups d'avertisseur doit être donné par

(a) le capitaine, dans les écluses canadiennes; et

(b) le capitaine ou le fonctionnaire préposé à l'amarrage, dans les écluses de Snell et de Eisenhower

et toutes les amarres doivent être lancées le plus rapidement possible.

Surveillance des amarres

46. (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) Un membre de l'équipage au moins doit s'occuper de chaque amarre lorsqu'il faut les tendre manuellement pendant que le navire est dans le sas de l'écluse.

Sortie de l'écluse

47. (1) Un navire ne doit larguer ses amarres que sur les instructions du fonctionnaire préposé à l'amarrage.

(2) Aucun navire ne doit quitter l'écluse tant que les portes de sortie, les barrières de retenue et le pont, s'il y en a un, ne sont pas complètement ouverts.

(3) Il est interdit à un navire d'utiliser un propulseur transversal à proximité d'une porte d'écluse.

Bassins de virage

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

(a) avec la permission du contrôleur du trafic maritime, et

(b) aux endroits indiqués au tableau ci-après.

TABLEAU

1. 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 Côte-Sainte-Catherine
2. Canal de Welland:	
(a) Bassin de virage n° 1	— Vis-à-vis du quai de St. Catharines, pour les navires d'une longueur hors tout d'au plus 107 m
(b) Bassin de virage n° 2	— Entre l'écluse n° 7 et la porte de garde, pour les navires d'une longueur hors tout d'au plus 180 m

(c) Bassin de virage n° 3 — Immédiatement au sud de Port Robinson (mille 13)

(d) Bassin de virage n° 4 — Au nord de l'écluse n° 8 pour les navires d'une longueur hors tout d'au plus 170 m

(e) 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'amarrage en amont de l'écluse n° 1,

(iii) au mur d'amarrage en aval de l'écluse n° 2,

(iv) au quai n° 9,

(v) entre les extrémités sud des quais n° 18-2 et 18-3.

Mouillage ou amarrage à la berge d'un canal

49. Sauf en cas d'urgence, un navire ne doit pas mouiller l'ancre dans un canal ni s'amarrer à la berge d'un canal, sauf autorisation du contrôleur du trafic maritime.

Mouillage

50. Sauf en cas d'urgence ou autorisation du contrôleur de trafic maritime, aucun navire ne doit jeter l'ancre dans la voie maritime, sauf dans les mouillages désignés 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 et Union Park (fleuve Saint-Laurent)

(f) au large de Port Weller (lac Ontario)

(g) au large de Port Colborne (lac Érié)

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

51. (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 maître-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 670 m à 1 500 m en amont ou en aval des ponts mobiles, ailleurs qu'aux abords d'une écluse.

Limite d'approche d'un pont

52. (1) Il est interdit à un navire de dépasser le panneau d'indication de la limite d'approche de tout pont mobile avant que le pont ne soit grand ouvert et que le feu ne passe au vert.

(2) Un navire ne doit pas dépasser le panneau d'indication de la limite d'approche se trouvant aux doubles ponts de chemin de fer sur le canal de la rive sud à Caughnawaga ou aux ponts 20 et 21 sur le canal de Welland, avant que les deux ponts ne soient grands ouverts et que les deux feux ne passent au vert.

Entrave à la navigation

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

Aides à la navigation

54. (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 sans l'autorisation de l'Administration ou de la Corporation.

Projecteurs

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

Dommages ou dégradation causés à la propriété de la voie maritime

56. Tout capitaine de navire doit

(a) conduire son navire de manière à ne pas endommager la propriété de la voie maritime; et

(b) empêcher les membres de son équipage de dégrader cette propriété.

Débarquement ou embarquement

57. (1) Sauf autorisation d'un fonctionnaire, aucune autre personne qu'un membre d'équipage ne doit 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 si le capitaine le leur ordonne en vue d'accomplir des fonctions essentielles.

Ordre d'éclusage des embarcations de plaisance

58. L'heure du transit des embarcations de plaisance doit être déterminée par le contrôleur du trafic maritime ou par le maître-éclusier et pourra être retardée de façon à ne pas gêner la navigation d'autres navires.

Pollution

59. (1) Aucun navire ne doit

(a) émettre des étincelles ou dégager une fumée excessive; ni

(b) 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 Etats-Unis et du Canada, à l'exception des eaux des deux zones suivantes du canal de Welland, où il est interdit de déverser toute substance:

(a) de l'écluse 7 (Thorold) au mille 17 (Welland); et

(b) de l'écluse 8 (Port Colborne) à l'extrémité des jetées de Port Colborne (Lac Érié).

(3) Les navires doivent porter sur un registre le nom de chaque endroit de la voie maritime ou des eaux adjacentes où ils auront déversé des eaux de bouchain.

(4) Sauf autorisation de l'Administration ou de la Corporation, aucun navire ne doit déverser des ordures, des cendres, des déchets, des détritus ou d'autres matières.

PARTIE IV

RADIOCOMMUNICATIONS

Veille d'écoute et avis d'arrivée

60. (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 traffic 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 de tout point d'appel.

(2) L'avis d'arrivée est censé avoir été donné dès qu'une station de la voie maritime en a accusé réception.

Fréquences assignées

61. Les stations de la voie maritime fonctionnent sur les fréquences VHF assignées ci-après:

156.8 MHz (voie 16)—Détresse et appel

156.7 MHz (voie 14)—Fréquence de travail (stations canadiennes, sauf celles des lacs Ontario et Érié)

156.65 MHz (voie 13)—Fréquence de travail (stations américaines du lac Ontario et du secteur 4 du fleuve)

156.6 MHz (voie 12)—Fréquence de travail (stations américaines, sauf celles du lac Ontario et du secteur 4 du fleuve)

156.55 MHz (voie 11)—Fréquence de travail (stations canadiennes, secteur 3, des lacs Ontario et Érie)

Stations de la voie maritme

62. Les stations de la voie maritime sont situées aux points suivants:

VDX20 (Beaharnois - voie maritime)	— Écluse en amont de Beauharnois - Secteur de contrôle du trafic no 1
KEF (Eisenhower - voie maritime)	— Écluse Eisenhower - Secteur de contrôle du trafic no 2
VDX21 (Iroquois - voie maritime)	— Écluse d'Iroquois - Secteur de contrôle du trafic no 3
WAG (Clayton - voie maritime)	— Clayton (N.Y.) - Secteur de contrôle du trafic no 4
WAG (Sodus - voie maritime)	— Sodus (N.Y.) - Secteur de contrôle du trafic no 4
VDX72 (Newcastle - voie maritime)	— Port Hope (Ontario) - Secteur de contrôle du trafic no 5
VDX70 (Newcastle - voie maritime)	— Port Weller (Ontario) - Secteur de contrôle du trafic no 5
VDX22 (Welland - voie maritime)	— St. Catharines (Ontario) - Secteur de contrôle du trafic no 6
VDX68 (Long Point - voie maritime)	— Port Colborne (Ontario) - Secteur de contrôle du trafic no 7.

Procédures radio

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

TABLEAU

Station	N° du secteur de contrôle	Limites des secteurs	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 de Cross Over	voie 11	voie 11	voie 11
Clayton — voie maritime	4	De l'île de Cross Over à Cape Vincent	voie 13	voie 13	voie 13
Sodus — voie maritime	4	De Cape Vincent au milieu du lac Ontario	voie 13	voie 13	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

Appel

64. (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 de Montréal.

(4) Après avoir obtenu le rapport dont il est fait mention au paragraphe (3), le navire descendant doit poursuivre 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 d'aval du mur d'approche d'aval de l'écluse de Saint-Lambert, le capitaine ou le pilote 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 en vue de l'entrée dans la voie maritime mais non encore arrivé au point d'appel n° 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 n° 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 d'utiliser la voie 10 (156.5 MHz).

Communications — Ports, bassins et mouillage

65. (1) Tout navire qui entre dans un port des lacs ou en quitte un doit appeler la station de la voie maritime appropriée aux points de contrôle suivants:

(a) Toronto et Hamilton —
à 0,87 d'un mille marin au-delà des limites du port; et

(b) 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, et, quatre heures au moins avant son départ, tout navire partant d'un port, d'un quai ou d'un mouillage doit appeler de la même façon en donnant sa destination et l'heure prévue d'arrivée au point de contrôle suivant.

PARTIE V

CARGAISONS DANGEREUSES

Lois applicables

66. 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 des substances dangereuses, en cargaison générale ou en conteneurs, visées par les règlements établis en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, ou par les lois des États-Unis intitulées respectivement *Dangerous Cargo Act* ou *Hazardous Materials Transportation Act*, ou ses 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 du présent règlement.

Navires porteurs d'explosifs

67. Un navire transportant des matières et objets explosibles, 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, qui sont de nature commerciale ou appartiennent au gouvernement, est réputé être un navire porteur d'explosifs aux fins du présent règlement.

Permis de transport d'explosifs

68. (1) Un navire porteur d'explosifs doit obtenir un permis de transport d'explosifs dans la voie maritime dans les cas suivants:

(a) s'il transporte jusqu'à 2 tonnes de matières et objets explosibles comportant un danger d'explosion en masse (Code OMI, classe 1, division 1.1);

(b) s'il transporte plus de 10 tonnes jusqu'à un maximum de 50 tonnes de matières et objets 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 et objets explosibles comportant un danger d'incendie sans effet explosif (Code OMI, classe 1, division 1.3); ou

(d) s'il transporte plus de 100 tonnes jusqu'à un maximum de 500 tonnes de matières et objets explosibles sans risques notables ou très peu sensibles (Code OMI, classe 1, division 1.4 et 1.5).

(2) Un navire porteur d'explosifs en quantités supérieures aux limites visées au paragraphe (1) ne peut pas obtenir un permis de transport d'explosifs dans la voie maritime, et il lui est interdit de transiter.

(3) Une demande de permis de transport d'explosifs dans la voie maritime, indiquant que la cargaison est conforme aux règlements du pays où elle a été chargée et à ceux du Canada et des Etats-Unis en ce qui concerne l'emballage, le marquage, l'étiquetage, la désignation, la certification, l'arrimage et toutes autres exigences, peut être adressée par écrit à L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 202, rue Pitt, Cornwall, (Ontario), K6J 3P7, ou à la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, P.O. Box 520, Massena, New York 13662.

(4) Un exemplaire signé du permis 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 fonctionnaire qui en fait la demande.

Navires à cargaison dangereuse

69. Aux fins du présent règlement, les navires suivants sont réputés être des navires à cargaisons dangereuses:

(a) un navire-citerne transportant du mazout, de l'essence, du pétrole brut ou d'autres liquides inflammables en vrac, 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 de marchandises solides 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 péroxydes 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, coupes ou rognures métalliques en vrac, ayant une température supérieure à 65,5° C lors du chargement ou en transit, et

(ix) toute quantité de grain soumis à la fumigation au moyen d'un produit chimique nuisible à l'homme, et

(x) toute quantité de fer réduit directement (DRI)

Défenses — Navires porteurs d'explosifs et à cargaison dangereuse

70. Un navire porteur d'explosifs qui est tenu d'avoir un permis 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 équipées de ballasts latéraux dégazés, 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.

Signaux — Navires porteurs d'explosifs et à cargaison dangereuse

71. (1) Un navire porteur d'explosifs doit arborer un pavillon «B» à la tête du mât ou dans un autre endroit aussi bien en vue.

(2) Un navire à cargaison dangereuse doit arborer à la tête du mât ou dans un autre endroit aussi bien en vue, un pavillon «B» au-dessus du fanion numérique 1.

Communication des renseignements — Navires porteurs d'explosifs et à cargaison dangereuse

72. (1) Un navire porteur d'explosifs ou 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 le point d'éclair de celle-ci, s'il y a lieu. Le navire porteur de grain soumis à la fumigation doit déclarer la nature du produit utilisé et ses propriétés.

(2) Un navire porteur d'explosifs qui est tenu d'avoir un permis de transport d'explosifs dans la voie maritime doit, au moment de la communication, donner le numéro de ce permis.

(3) Un navire à cargaison dangereuse transportant des tournures, copeaux, coupes 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 émanant de la Commission de contrôle de l'énergie atomique et autorisant ce transport.

Nettoyage des citernes — Navires à cargaison dangereuse

73. Le dégazage et le nettoyage des citernes ne doit pas être effectué

(a) dans un canal ou une écluse;

(b) à proximité d'autres navires ou structures; et

(c) avant d'en avoir informé la plus proche station de la voie maritime.

PARTIE VI

FIXATION ET PERCEPTION DES PÉAGES

Déclaration de transit

74. (1) La formule de déclaration de transit dans la voie maritime (cargaison et passagers) peut être obtenue auprès de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, 202, rue Pitt, Cornwall (Ontario), K6J 3P7, ou de la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, P.O. Box 520, Massena, New York, 13662 et doit être envoyée par le représentant de chaque navire, sauf une embarcation de plaisance ne dépassant pas 317,5 tonnes, dans les 14 jours qui suivent l'entrée initiale du navire dans la voie maritime, pour tout trajet en amont ou en aval.

(2) Le poids des marchandises embarquées ou inscrites au manifeste doit être indiqué sur la déclaration de transit dans 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.

(3) Lorsqu'un navire transporte une cargaison à destination ou en provenance d'un port étranger, un exemplaire du manifeste de la cargaison, dûment visé, doit être envoyé en même temps que la déclaration de transit dans la voie maritime.

(4) Un certificat de pesage ou autre document semblable qui remplace le manifeste de la cargaison peut en tenir lieu.

(5) Si les renseignements donnés dans la déclaration de transit dans la voie maritime au sujet de la destination du navire, de la cargaison ou des passagers sont jugés inexacts, le représentant doit envoyer sans tarder à l'Administration ou à la Corporation une déclaration révisée.

(6) Les renseignements donnés dans la déclaration de transit dans la voie maritime doivent être transmis par l'Administration à Statistiques Canada, et la Corporation transmettra les données statistiques requises aux États-Unis.

(7) Les déclarations de transit dans la voie maritime doivent servir à l'établissement des péages selon le *Tarif des péages de la voie maritime du Saint-Laurent*, et les comptes de péage doivent être envoyés, en double exemplaire, au représentant ou à l'agent qu'il aura désigné.

Paiement des péages

75. (1) Le compte de péages est payable dans les quatorze jours de la date d'émission en devises canadiennes ou américaines tel qu'indiqué sur le compte, et tout redressement qui s'impose apparaîtra sur un compte ultérieur.

(2) Les péages établis par une entente entre le Canada et les Etats-Unis et prévus dans le *Tarif des péages de la voie maritime du Saint-Laurent*, doivent être acquittés par toute embarcation de plaisance en monnaie canadienne ou américaine pour le transit de chaque écluse de la voie maritime.

Cargaisons en transit

76. Les cargaisons, qui sont transportées en remontant et en descendant au cours d'un même voyage, doivent être inscrites sur la déclaration de transit dans la voie maritime, mais ces cargaisons sont censées constituer du lest et ne pas être assujetties aux péages.

77. (Abrogé)

PARTIE VII

RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

Renseignements requis

78. (1) Les documents probants, y compris les certificats d'inspection, les cetificats 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 du fonctionnaire 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 jusqu'à ce que l'Administration ou la Corporation en ait fait la vérification ou pendant un maximum de cinq ans selon la première de ces éventualités, et ils doivent être mis à la disposition du fonctionnaire qui en fait la demande.

Préavis d'arrivée — Navires nécessitant une inspection

79. Les navires doivent donner un préavis d'arrivée d'au moins vingt-quatre heures à la station de la voie maritime la plus proche, avant un transit initial ou au cas où le navire aurait besoin d'être inspecté à nouveau.

Déclaration de cargaison dangereuse

80. (1) Le capitaine d'un navire porteur d'explosifs ou 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 des matières et objets explosibles ou une cargaison 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.

Rapports d'accidents

81. (1) Dans le cas où un navire engagé dans la voie maritime est impliqué dans un accident, le capitaine du navire doit signaler immédiatement l'accident à la station de la voie maritime la plus proche si le navire peut établir le contact par radio avec cette station ou dès qu'il le pourra en toute autre circonstance.

(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 station de la voie maritime la plus proche avant l'entrée dans la voie maritime.

Hauteur du mât

82. 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.

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

83. Un navire qui jette l'ancre dans un mouillage désigné, ou ailleurs, et un navire qui s'amarre à un quai 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 maritime et il ne doit pas poursuivre son voyage sans l'autorisation de ce dernier.

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

84. 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 sûrement et rapidement;
(b) tout état dangereux du navire;
(c) toute défectuosité de l'équipement exigé aux termes des articles 5 à 21;
(d) toute difficulté qu'éprouve le navire à contrôler sa ou ses remorques;
(e) tout risque, situation dangereuse ou défectuosité d'une aide à la navigation qui n'a pas été signalé dans un avis aux navigateurs;
(f) la perte d'une ancre, avec des précisions sur l'endroit où elle s'est produite; et
(g) tout endroit où la visibilité est inférieure à un mille marin.

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

85. 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

Garantie pour dommages ou blessures

86. Un fonctionnaire peut détenir un navire qui cause

(a) des dommages à la propriété de l'Administration ou de la Corporation;

(b) des dommages aux marchandises ou à la cargaison entreposées sur la propriété de l'Administration ou de la Corporation; ou

(c) des blessures aux employés de l'Administration ou de la Corporation, jusqu'à ce que soit présentée une garantie jugée satisfaisante par l'Administration ou la Corporation.

Détention pour arrérages de péages ou infractions

87. (1) Un fonctionnaire peut détenir un navire

(a) lorsque les péages ou les droits imposés à l'égard du navire n'ont pas été acquittés; ou

(b) qu'une infraction au présent règlement 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 péages ou droits auront été acquittés.

(3) Un navire détenu en vertu de l'alinéa (1)(b) peut être libéré lorsqu'une somme, que l'Administration 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 l'Administration ou 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), l'Administration ou la Corporation peut

(a) rendre le dépôt;

(b) garder le dépôt en garantie du paiement de toute amende qui pourrait être imposée; ou

(c) garder le dépôt si le déposant consent à ce que l'Administratrion ou la Corporation garde la somme déposée.

(5) Même si le déposant a consenti à ce que l'Administration ou la Corporation garde le montant déposé en vertu du paragraphe (3), il peut introduire une instance en vue du recouvrement du montant déposé en alléguant qu'il n'y a pas eu infraction au présent Règlement.

Pouvoir de vente pour arrérages de péages

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

(a) le commencement de la détention, dans le cas d'arrérages de péages et de droits; ou

(b) l'imposition de l'amende, dans le cas d'une infraction,

l'Administration ou la Corporation peut ordonner que le navire ou ses cargaisons ou une partie de celles-ci soient saisies et vendues en conformité avec un décret d'une cour d'une juridiction compétente.

PARTIE IX
GÉNÉRALITÉS

Refus de transiter

89. Un fonctionnaire peut refuser à un navire la permission de transiter s'il estime

(a) que le navire n'est pas équipé conformément aux articles 6 à 21;

(b) que 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; ou

(c) que l'équipage du navire est incompétent ou insuffisant.

Inspection à bord

90. Pour assurer l'application du présent règlement, un fonctionnaire peut monter à bord de tout navire pour

(a) inspecter le navire et sa cargaison; et

(b) constater si le navire est convenablement armé en hommes.

Déplacement des obstacles

91. L'Administration ou la Corporation peut prendre toutes les mesures qu'elle jugera nécessaires pour déplacer un navire, une cargaison ou un objet qui, à son avis, fait obstacle ou nuit au trafic maritime dans une partie quelconque de la voie maritime.

Hivernage et séjour

92. Aucun navire ne doit hiverner ou séjourner dans les limites de la voie maritime durant la saison de navigation si ce n'est avec l'autorisation écrite de l'Administration ou de la Corporation et sous réserve des conditions et des droits que celle-ci peut imposer.

Accès à la propriété de la voie maritime

93. (1) Sauf autorisation d'un fonctionnaire, nul ne doit charger ou décharger des marchandises sur la propriété de l'Administration ou de la Corporation.

(2) Sauf autorisation d'un fonctionnaire ou du *Shore Traffic Regulations (Règlement sur les véhicules terrestres)*, nul ne doit aller sur un terrain ou un ouvrage de l'Administration ou de la Corporation ni nager dans une zone de canal ou d'écluse de la voie maritime.

Exemplaire du règlement

94. Un exemplaire du présent règlement doit se trouver à bord de tout navire qui transite.

Conformité au règlement

95. Le capitaine ou le propriétaire d'un navire doit s'assurer que son navire est conforme aux dispositions du présent règlement.

PARTIE X

Procédures de fermeture de la navigation

96. Dans la présente partie,

"date de fermeture" désigne la date, fixée chaque année par l'Administration 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 l'Administration 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 amont après la date désignée chaque année par l'Administration et la Corporation et qui transite en amont de Port Colborne; (wintering vessel)

"période de fermeture" désigne la période commençant à la date, fixée chaque année par l'Administration 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)

Procédures de fermeture

97. (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 l'Administration 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, que

(a) 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; ou

(b) 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 dépose la prime de passage appropriée établie par une entente entre le Canada et les États-Unis et prévue dans le *Tarif des péages de la voie maritime du Saint-Laurent*, et que l'autorisation de transiter est accordée par l'Administration et la Corporation.

(3) Aux fins du paragraphe (2), le point d'appel est,

(a) pour un navire remontant, Cap Saint-Michel; et

(b) pour un navire descendant, Cape Vincent.

(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 de l'Administration 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 amont ou en aval, ou qui quitte un port, un quai ou un mouillage pour un transit en amont 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; et

(b) dès qu'il y a changement dans ces destinations, le signaler à la plus proche station de la voie maritime.

(6) Lorsque l'état des glaces restreint la navigation pendant une période de fermeture,

(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, et

(b) aucun navire descendant dont la rapport puissance-longueur est inférieur à 15 : 1 (kW/mètre) et dont le tirant d'eau avant est inférieur à 25 dm.

ne peuvent transiter entre l'écluse de Saint-Lambert et l'écluse d'Iroquois dans la section Montréal — lac Ontario de la voie maritime."

ANNEXE I

Navires transitant dans les eaux des États-Unis

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

(1) Cartes marines à jour de la voie maritime, à échelle suffisante et assez détaillées pour permettre une navigation sûre. Ces cartes peuvent êtres 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) Liste à jour des phares de la Garde côtière des États-Unis.

(3) Avis concernant la navigation, émis par la voie maritime.

(4) Les données de manoeuvre suivantes, affichées bien en vue dans la timonerie:

(a) un diagramme de rayon de braguage à babord et à tribord à haute et moyenne vitesses, indiquant le temps et la distance nécessaires pour modifier la course 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 pleine vitesse et à vitesse moyenne, 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, afin d'obtenir un échantillonnage de la gamme de vitesse;

(d) si le navire est muni d'une hélice à pas variable, un tableau des positions de réglage permettant un échantillonnage de la gamme des vitesses;

(e) si le navire est muni d'un mécanisme auxiliaire d'aide à la manoeuvre, comme un propulseur d'étrave, un tableau indiquant les vitesses auxquelles le mécanisme auxiliaire aide à la manoeuvre du navire;

(f) les données de manoeuvre dans des conditions normales de charge et de lest, dans les cas suivants:

(i) temps calme — vent de 10 noeuds 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, et

(iv) un 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 manoeuvre:

(a) temps calme — vent de 10 noeuds 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; et

(e) tirants d'eau moyens, ou assiette inhabituelle.

(5) Compas magnétique lumineux dans le poste de gouverne, avec un tableau, un graphique ou un registre de déviation.

(6) Gyrocompas avec un gyrorépétiteur lumineux dans le poste de gouverne.

(7) Système de radar maritime pour la navigation de surface.

(8) Appareil efficace de sondage par écho.

(9) Indicateur ou répétiteurs lumineux d'angle de barre:

(a) situés dans la timonerie; et

(b) placés de façon à pouvoir être lus facilement de tout endroit sur la passerelle.

(10) Indicateur lumineux montrant le fonctionnement des mécanismes auxiliaires de manoeuvre du navire qui en est muni.

ANNEXE II
(art. 28)

Tableau des vitesses[1]

Article	Colonne I Point de départ	Colonne II Destination	Vitesse-fond maximale (en noeuds) Colonne III	 Colonne IV
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	16	16
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	Pointe Richards Feu 55	11	10,5
7.	Pointe Richards Feu 55	Morrisburg Bouée 84	13	10,5
8.	Morrisburg Bouée 84	Île Ogden Bouée 99	11	10,5
9.	Île Ogden Bouée 99	Blind Bay ½ mille à l'est de la Bouée 162	13	10,5
10.	Blind Bay ½ mille à l'est de la bouée 162	Île Deer Feu 186	11	10,5
11.	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)
12.	Pointe Bartlett Feu 227	Pointe Tibbetts	13	10,5
13.	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
14.	Port Robinson	Courbe de Ramey par la voie de contournement de Welland	8	8
15.	Tous les autres canaux		6	6

[1] Que le niveau d'eau soit normal ou élevé, la vitesse maximale permise pour un navire est indiquée pour chaque endroit nommé dans la présente annexe. L'Administration et la Corporation indiqueront, de temps à autre, la vitesse maximale en vigueur.

ANNEXE III

TABLEAU RELATIF AUX APPELS

Colonne I Points d'appel et de contrôle	Colonne II Station à appeler	Colonne III Teneur du message
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	Beauharnois — voie maritime — 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 supérieure de Beauharnois (Navires en eau intérieure 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	Beauharnois — voie maritime — 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 supérieure de Beauharnois (Navires en eau intérieure seulement)
(ii) Point d'appel 2 — Entrée dans le secteur 1 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Beauharnois — voie maritime — voie 14	1. Nom du navire 2. Position

Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
2. Point d'appel 3 — (établissement de l'ordre d'éclusage)	Beauharnois — voie maritime — voie 14	1. Nom du navire 2. Position
3. Sortie de l'écluse d'amont de Beauharnois	Beauharnois — voie maritime — voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée au point de contrôle 7 4. Confirmation de la demande de pilote — Écluse Snell (Navires en eau intérieure seulement)
4. Point d'appel 7 — Départ du secteur 1	Beauharnois — voie maritime — voie 14	1. Nom du navire 2. Position
5. Point d'appel 7 — Entrée dans le secteur 2	Eisenhower — voie maritime — voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Destination 4. Tirants d'eau avant et arrière 5. Cargaison 6. Heure prévue d'arrivée à l'écluse Snell
6. Point d'appel 8 — (établissement de l'ordre d'éclusage)	Eisenhower — voie maritime — voie 12	1. Nom du navire 2. Position
7. Point d'appel 8A	Eisenhower — voie maritime — voie 12	1. Nom du navire 2. Position
8. Sortie de l'écluse Eisenhower	Eisenhower — voie maritime — voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée au point d'appel 11 4. Lac Ontario — confirmation de la demande de pilote 5. Première escale aux États-Unis 6. Heure prévue d'arrivée à la première escale aux États-Unis
9. Point d'appel 11 — Départ du secteur 2	Eisenhower — voie maritime — voie 12	1. Nom du navire 2. Position
10. Point d'appel 11 — Entrée dans le secteur 3	Iroquois — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position
11. Point d'appel 12 — (établissement de l'ordre d'éclusage)	Iroquois — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position

Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
12. Sortie de l'écluse Iroquois	Iroquois — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à l'île de Crossover
13. Ile de Crossover — Départ du secteur 3	Iroquois — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position
14. Ile de Crossover — Entrée dans le secteur 4	Clayton — voie maritime — voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à Cape Vincent ou à River Port 4. Lac Ontario — confirmation de la demande de pilote
15. Courbe de Wolfe Is. (Pointe Beauvais) — Navires quittant le chenal principal	Clayton — voie maritime — voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à Kingston
16. Cape Vincent	Clayton — voie maritime — 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. Port Weller — demande de pilote
17. Sodus Pt.	Sodus — voie maritime — voie 13	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	Sodus — voie maritime — voie 13	1. Nom du navire 2. Position
19. Milieu du lac Ontario — Entrée dans le secteur 5	Newcastle — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Cargaison dangereuse déclarée – nature et quantité – classification OMI – endroit où la cargaison dangereuse est arrimée

Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
20. Newcastle	Newcastle — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue et corrigée d'arrivée à Port Weller (Point d'appel 15) ou à un port du lac Ontario 4. Port Weller — Confirmation de la demande de pilote
21. Point d'appel 15 — (établissement de l'ordre d'éclusage)	Welland — voie maritime — voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Destination 4. Tirants d'eau avant et arrière 5. Cargaison 6. Lac Érié — demande de pilote
22. Port Colborne (jetées)	Welland — voie maritime — voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à Long Point
23. Point d'appel 16	Long Point — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position
24. Long Point — Départ du secteur 7	Long Point — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position
25. (Abrogé)		
26. (Abrogé)		

Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
Navires descendants:		
27. (Abrogé)		
28. (Abrogé)		
29. Long Point Entrée dans le secteur 7	Long Point — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée au point d'appel 16 4. Cargaison dangereuse déclarée – nature et quantité – classification OMI – endroit où la cargaison dangereuse est arrimée
30. Point d'appel 16 (établissement de l'ordre d'éclusage)	Welland — voie maritime — voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Destination 4. Tirants d'eau avant et arrière 5. Cargaison 6. Demande de pilote — lac Ontario
31. Canal de Welland Sortie de l'écluse n° 1	Welland — voie maritime — voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à Newcastle 4. Heure prévue d'arrivée a Cape Vincent ou à un port du lac Ontario 5. Cape Vincent — demande d'un pilote de rivière
32. Point d'appel 15	Newcastle — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position
33. Newcastle	Newcastle — voie maritime — 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	Newcastle — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position
35. Milieu du lac Ontario — Entrée dans le secteur 4	Sodus — voie maritime — voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Cargaison dangereuse déclarée – nature et quantité – classification OMI – endroit où la cargaison dangereuse est arrimée

Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
36. Sodus Point	Sodus — voie maritime — voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Destination 4. Tirants d'eau avant et arrière 5. Cargaison 6. Heure prévue d'arrivée confirmée à Cape Vincent ou à un port du lac Ontario 7. Confirmation de la demande de pilote de rivière — Cape Vincent 8. Demande de pilote — écluse Snell et/ou écluse supérieure de Beauharnois (Navires en eau intérieure seulement)
37. Cape Vincent	Clayton — voie maritime — voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure d'arrivée prévue à l'île de Crossover ou à un port de la rivière
38. Courbe de Wolfe Is. (Quebec Head) Navires entrant dans le chenal principal	Clayton — voie maritime — voie 13	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à l'île de Crossover ou à un port de la rivière
39. Ile de Crossover — Départ du secteur 4	Clayton — voie maritime — voie 13	1. Nom du navire 2. Position
40. Ile de Crossover — Entrée dans le secteur 3	Iroquois — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Destination 4. Tirants d'eau avant et arrière 5. Cargaison
41. Point d'appel 14	Iroquois — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position
42. Point d'appel 13 — (établissement de l'ordre d'éclusage)	Iroquois — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position
43. Sortie de l'écluse d'Iroquois	Iroquois — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée au point d'appel 10 4. Demande d'un pilote de port ou de rivière — Saint-Lambert 5. Confirmation de la demande de pilote — écluse Snell (Navires en eau intérieure seulement)

Points d'appel et de contrôle	Station à appeler	Teneur du message
44. Point d'appel 10 — Départ du secteur 3	Iroquois — voie maritime — voie 11	1. Nom du navire 2. Position
45. Point d'appel 10 — Entrée dans le secteur 2	Eisenhower — voie maritime — voie 12	1. Nom du navire 2. Position
46. Point d'appel 9 — (établissement de l'ordre d'éclusage)	Eisenhower — voie maritime — voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée à l'écluse Snell
47. Sortie de l'écluse Snell	Eisenhower — voie maritime — voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Heure prévue d'arrivée au point d'appel 6
48. Bouée D47 Lac Saint-François	Eisenhower — voie maritime — voie 12	1. Nom du navire 2. Position 3. Confirmation de la demande de pilote — écluse supérieure de Beauharnois (Navires en eau intérieure seulement)
49. Point d'appel 6 — Départ du secteur 2	Eisenhower — voie maritime — voie 12	1. Nom du navire 2. Position
50. Point d'appel 6 — Entrée dans le secteur 1	Beauharnois — voie maritime — voie 14	1. Nom du navire 2. Position
51. Point d'appel 5 — (établissement de l'ordre d'éclusage)	Beauharnois — voie maritime — voie 14	1. Nom du navire 2. Position
52. Sortie de l'écluse inférieure de Beauharnois	Beauharnois — voie maritime — voie 14	1. Nom du navire 2. Position 3. Confirmation de la demande du pilote de port ou de rivière — Saint-Lambert 4. n° du poste d'amarrage du port de Montréal (s'il y a lieu)
53. St. Nicholas Island	Beauharnois — voie maritime — voie 14	1. Nom du navire 2. Position
54. Ecluse de Saint-Lambert au point d'appel 2 — Départ du secteur 1	Beauharnois — voie maritime — voie 14	1. Nom du navire 2. Position

APPENDICE 1

Dimensions des navires

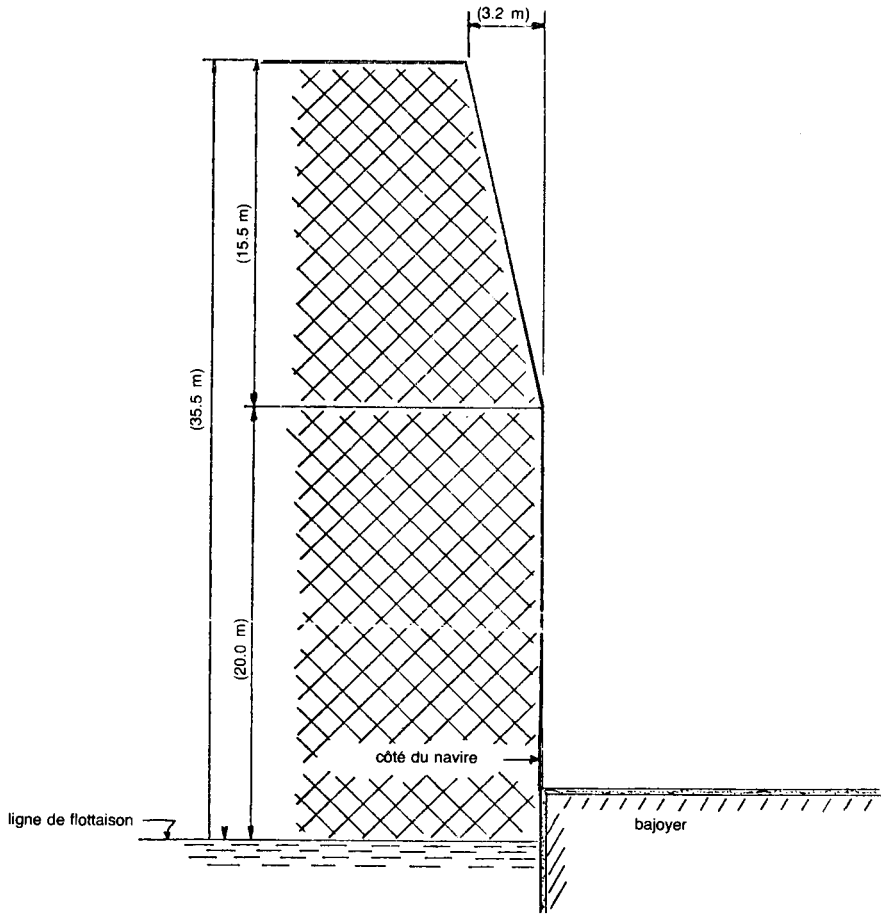
Un certain nombre d'écluses de la voie maritime comportent des structures qui, une fois complètement levées, surplombent le bajoyer et, par conséquent, restreignent

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

Le graphique suivant indique les limites applicables à la coque ou à la superstructure d'un navire *qui se trouve le long d'un bajoyer*.

Les limites du graphique sont calculées pour les navires ayant une largeur maximale admissible de 23,16 mètres (76 pieds). Les navires moins larges et dont les dimensions dépassent celles du graphique (en prenant les mesures 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.



DIMENSIONS DU NAVIRE

Graphique

N.B.: Pas à l'échelle

TARIF DES PÉAGES DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Titre

1. Le présent tarif peut être cité sous le titre de: *Tarif des péages de la Voie maritime du Saint-Laurent.*

Interprétation

2. Dans le présent tarif

(a) "Administration" désigne l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent;

(b) "Cargaison en vrac" désigne toutes les marchandises sans cohésion propre ou en masse qui doivent d'ordinaire être pelletées, pompées, soufflées, manipulées au godet ou à la fourche et, sans limiter la portée générale de cette expression ni en infirmer le sens de quelqu'autre façon, est censée comprendre:

(i) le ciment libre ou en sacs;
(ii) le coke et le coke de pétrole, libre ou en sacs;
(iii) le fret domestique en colis;
(iv) les liquides transportés dans les citernes du navire;
(v) les minerais et minéraux (bruts, criblés, classés ou concentrés, mais n'ayant subi aucune autre transformation) libres ou en sacs, y compris l'alumine, la bauxite, le charbon, le gravier, la roche phosphatée, le sable, la pierre et le soufre;
(vi) la fonte en gueuse, la ferraille;
(vii) le bois à pâte, les poteaux et billes, détachés ou liés;
(viii) le sucre brut, la farine, libre ou en sacs;
(ix) la pâte de bois, libre ou en balles;

(c) "Cargaison" désigne toutes les 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'exception des conteneurs vides et du poids à vide des conteneurs pleins ayant un volume cubique de 18 mètres cubes (635.665 pieds cubes) ou plus; le carburant, lest ou les provisions du navire; les effets personnels de l'équipage et des passagers et les marchandises en transit transportées au cours du même voyage montant et descendant qu'il faut déclarer sur la Formule de déclaration de transit de la Voie maritime, mais qui sont censées être du lest et non assujetties à l'évaluation du péage;

(d) "Cargaison conteneurisée" désigne toute cargaison mixte expédiée dans un contenant clos, permanent, réutilisable, non jetable, étanche à l'eau ayant un volume cubique de 18 mètres cubes (635.665 pieds cubes) ou plus et muni d'au moins une porte à charnières;

(e) "Corporation" désigne la Saint Lawrence Seaway Development Corporation;

(f) "Fret domestique en colis" désigne une cargaison dont l'expédition a pour origine un point du Canada et pour destination un autre point du Canada ou a pour origine un point des États-Unis et pour destination un autre point des États-Unis, mais ne comprend pas les marchandises d'importation ou d'exportation désignées au point d'origine pour transbordement par eau à un point du Canada ou des États-Unis;

(g) "Grains de provende" désigne l'orge, le maïs, l'avoine, la graine de lin, la graine de colza, la fève soya et autres graines oléagineuses, les criblures de grain et les issues de meunerie contenant au plus 35 pour cent d'ingrédients autres que les céréales et leurs produits;

(h) "Grains alimentaires" désigne le sarrasin, les fèves sèches, les pois secs, le seigle et le blé;

(i) "Cargaison mixte" désigne toutes les marchandises qui ne sont pas comprises dans les définitions données aux alinéas (b), (g), (h) et (j);

(j) "Cargaison d'aide gouvernementale" désigne les produits alimentaires transformés qui ont été 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;

(k) "Tonne métrique" désigne, sauf indication contraire, un unité de poids métrique de 1 000 kilogrammes (2204,62 livres);

(l) "Passager" désigne toute personne qui, ayant payé le prix du passage, est transportée sur la Voie maritime;

(m) "Embarcation de plaisance" désigne un bateau, quel qu'en soit le mode de propulsion, utilisé exclusivement pour l'agrément et ne transportant aucun passager;

(n) "Voie maritime du Saint-Laurent" comprend tous les aménagements et services autorisés en vertu de la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, Chapitre 242, Statuts révisés du Canada, 1952, dans sa forme modifiée et en vertu de la Loi publique 358, du 83e Congrès, 13 mai 1954, sanctionnée par le Congrès des États-Unis, dans sa forme modifiée et incluant le canal de Welland, dont les aménagements et services relèvent du contrôle et de la gestion ou de la responsabilité financière immédiate soit de l'Administration, soit de la Corporation;

(o) "Voie maritime" désigne la Voie maritime du Saint-Laurent;

(p) "Péage" désigne le total des taux imposés sur un navire, sur sa cargaison et sur ses passagers pour un trajet entier ou partiel de la Voie maritime lors d'un voyage dans un seul sens;

(q) "Navire" désigne les bateaux de toutes sortes qui sont utilisés comme moyen de transport sur l'eau mais ne comprend pas ceux que possèdent ou qu'utilisent l'Administration ou la Corporation.

Péages

3. (1) Les péages seront ceux qui sont établis dans l'Annexe ci-jointe et le taux de péage atteint en 1983 restera en vigueur par la suite jusqu'à ce qu'il soit modifié.

(2) Les péages prévus au présent tarif sont exigibles des représentants de chaque navire dès qu'ils sont encourus et le paiement doit en être effectué à la demande soit de l'Administration, soit de la Corporation dans les quatorze jours qui suivent la date de ladite demande.

(3) Les péages dans la section de Montréal au lac Ontario seront payés dans la proportion de 71 pour cent en dollars du Canada et de 29 pour cent en dollars États-Unis. Les paiements pour le passage des écluses au Canada seront effectués en dollars du Canada et ceux pour le passage d'écluses aux États-Unis le seront en dollars des États-Unis.

(4) Les péages pour le trajet dans le canal de Welland seront versés en dollars canadiens et reviendront à l'Administration.

Garantie de paiement

4. Un représentant de chaque navire fournirà l'Administration ou à la Corporation une garantie jugée satisfaisante par ces organismes quant à l'acquittement des péages.

Description et poids des marchandises

5. (1) Une corde de bois à pâte sera censée peser 1 450 kilogrammes (3196.70 livres).

(2) (a) 1 000 pieds (mesure de planche) de bois tendre scié contenant moins de 15 pour cent d'humidité seront censés peser 770 kilogrammes (1697.56 livres).

(b) 1 000 pieds (mesure de planche) de bois tendre scié contenant 15 pour cent d'humidité ou plus seront censés peser 950 kilogrammes (2094.39 livres).

(c) 1 000 pieds (mesure de planche) de bois dur scié contenant moins de 15 pour cent d'humidité seront censés peser 1 135 kilogrammes (2502.24 livres).

(d) 1 000 pieds (mesure de planche) de bois dur contenant 15 pour cent d'humidité ou plus seront censés peser 1 405 kilogrammes (3097.49 livres).

(3) Le tonnage utilisé dans la détermination des péages sera calculé aux 1 000 kilogrammes près (2204.62 livres).

Prime de passage payable pour les transits tardifs

6. L'Administration et la Corporation peuvent établir une date limite pour le transit de le section Montréal-lac Ontario. On pourra exiger de tout navire qui ne rencontre pas les conditions annoncées par l'Administration et la Corporation dans l'établissement de cette date limite le paiement, en dollars, d'une prime de passage comme suit:

(a) Navires se rapportant dans les 24 heures suivant la date limite: 20,000.00
(b) Navires se rapportant après 24 heures mais dans les 48 heures suivant la date limite: 40,000.00
(c) Navires se rapportant après 48 heures mais dans les 72 heures suivant la date limite: 60,000.00
(d) Navires se rapportant après 72 heures mais dans les 96 heures suivant la date limite: 80,000.00

La prime payable par les navires se trouvant déjà à un port ou quai situé entre les écluses de Saint-Lambert et d'Iroquois, dans la section Montréal-lac Ontario, sera réduite de $20,000.00.

Tout navire se rapportant après plus de 96 heures suivant la date limite ne pourra transiter qu'en vertu d'un accord préalable autorisant le transit conclu entre le représentant ou le propriétaire du navire, l'Administration et la Corporation. Ledit accord pourra prévoir des primes de passage additionnelles.

Les primes exigées seront fixées au prorata du nombre des écluses transitées. Les primes prélevées pour le transit des écluses américaines seront au compte de la Corporation et payables en devises américaines et, pour le transit des écluses canadiennes, au compte de l'Administration et payable en devises canadiennes.

Annexe

	Péages			
	Montréal au lac Ontario ou vice-versa		Lac Ontario au lac Erié ou vice-versa (Canal de Welland)	
	1982	**1983**	**1982**	**1983**
1. Pour le transit de la Voie maritime, un péage mixte comprenant:				
(1) un péage en dollars par tonneau de jauge brute enregistrée, d'après l'immatriculation nationale du navire, applicable à tout navire pleinement ou partiellement chargé ou sur lest. (Tous les navires auront le choix de calculer le tonnage de jauge brute enregistrée selon les règles de jaugeage prescrites par le Canada ou les États-Unis):	0.075	0.08	0.07	0.07
(2) un péage en dollars par tonne métrique de cargaison selon le manifeste du navire ou autre document, à savoir:				
—cargaison en vrac	0.79	0.85	0.31	0.31
—cargaison mixte	1.91	2.06	0.50	0.50
—cargaison conteneurisée	0.79	0.85	0.31	0.31
—cargaison d'aide gouvernementale	0.48	0.52	0.31	0.31
—céréales alimentaires	0.48	0.52	0.31	0.31
—céreales de provende	0.48	0.52	0.31	0.31
(3) un péage en dollars par passager, par écluse:	1.00	1.00	1.00	1.00
(4) un droit d'éclusage calculé en dollars pour chacune des écluses du canal de Welland pour tout cargo ou paquebot qui transite, dans un sens ou dans l'autre tout ou une partie du canal, lequel droit peut être partagé par les navires éclusés en tandem:				
(i) navire chargé: par écluse	—	—	150.00	250.00
(ii) navire sur lest: par écluse	—	—	75.00	187.50
2. Pour un transit partiel de la Voie maritime:				
(1) entre Montréal et le lac Ontario, dans un sens ou dans l'autre, 15 pour cent par écluse du péage applicable.				
(2) entre le lac Ontario et le lac Erié, dans un sens ou dans l'autre, (canal de Welland), 13 pour cent du péage applicable.				
(3) Minimum de frais en dollars par navire, par écluse franchie durant un transit complet ou partiel de la Voie maritime:				
—embarcations de plaisance	5.00	5.00	5.00	5.00
—autres navires	10.00	10.00	10.00	10.00

DROIT À PAYER SUR LES MARCHANDISES OU CARGAISONS DÉBARQUÉES, EXPÉDIÉES, TRANSBORDÉES OU EMMAGASINÉES

Titre abrégé

1. Le présent tarif peut être cité sous le titre: *Tarif des droits de quai et d'entreposage de la voie maritime du Saint-Laurent*.

Interprétation

2. Dans le présent tarif

«Administration» désigne l'Administration de la voie maritime du Saint Laurent; (*Authority*)

«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 l'Administration a la direction et le contrôle; (*canal*)

«cargaison en vrac» ou «marchandises en vrac» désigne les marchandises sans cohésion propre ou en masse qui doivent généralement être pelletées, pompées, soufflées, manipulées au godet ou à la fourche et, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, est censée comprendre:

(a) l'orge, le sarrasin, le maïs, les haricots secs, les pois secs, la graine de lin, la graine de colza et les autres graines oléagineuses, la farine, les criblures de grains, les issues de meunerie contenant au plus 35% d'autres ingrédients que les grains ou leurs produits, l'avoine, le seigle et le blé, en vrac ou en sacs,

(b) le ciment, en vrac ou en sacs,

(c) le coke et le coke de pétrole, en vrac ou en sacs,

(d) les marchandises domestiques en colis,

(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) en vrac ou en sacs, y compris l'alumine, la bauxite, le charbon, le gravier, la roche phosphatée, le sable, la pierre et le soufre

(g) la fonte en gueuse, la ferraille de fer et d'acier,

(h) le bois à pâte, les poteaux et billes, détachés ou liés,

(i) le sucre brut, en vrac ou en sacs, et

(j) la pâte de bois, en vrac ou en balles; (*bulk cargo*)

«droit d'accostage» désigne un droit imposé sur un navire en chargement, en déchargement ou en attente dans un canal; (*side wharfage*)

«droit d'emmagasinage» désigne un droit imposé sur des marchandises pour le temps qu'elles sont emmagasinées à un canal; (*storage charge*)

«droit de terre-plein» désigne un droit imposé sur des marchandises qui sont chargées sur un navire ou en sont déchargées, ou qui sont transbordées d'un navire à un autre dans un canal; (*top wharfage*)

«marchandises diverses» désigne toutes les marchandises qui ne sont pas comprises dans la définition de «cargaison en vrac»; (*general cargo*)

«propriétaire» comprend

(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, (owner)*

«tonne» désigne un poids de 1 000 kg; (*tonne*)

Droits

3. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le droit établi à l'un des alinéas d'un article de l'annexe I, dans la colonne II, est exigible à l'égard des marchandises ou d'un navire décrits à cet article dans la colonne I pour le type de marchandises ou la période indiqués à cet alinéa dans la colonne I.

(2) Le droit de terre-plein n'est pas exigible à l'égard des grains ou de leurs produits qui sont destinés à l'exportation du Canada.

(3) Lorsque l'Administration a loué une aire d'un canal, elle peut, par résolution, dispenser des personnes du paiement des droits de terre-plein à l'égard des marchandises chargées ou déchargées sur cette aire.

4. Les droits prescrits au présent tarif sont payables

(a) conjointement par le propriétaire des marchandises et le propriétaire du navire 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.

(b) conjointement par le propriétaire des marchandises et le propriétaire du navire 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.

(c) par le propriétaire des marchandises, dans le cas de droits prescrits pour l'emmagasinage de marchandises, et

(d) par le propriétaire du navire, dans le cas de droits applicables à un navire,

et ces droits sont exigibles immédiatement et doivent être payés au fonctionnaire compétent de l'Administration au canal en cause.

5. Des droits de terre-plein à un canal ne sont exigibles qu'une seule fois à l'égard de marchandises autres que celles

(a) qui sont réexpédiées à un canal après avoir été enlevées; ou

(b) qui sont réexpédiées à un canal après que leur forme ou leur composition a été modifiée.

Conversion

6. Aux fins du présent tarif, les marchandises visées à l'annexe II sont censées, pour les quantités paraissant en regard, avoir le poids correspondant marqué à la colonne III.

ANNEXE I

DROITS PRESCRITS

Colonne I	*Colonne II*
Description des marchandises, du navire ou du service	Droit
Droits de terre-plein	
1. Marchandises chargées, déchargées ou transbordées à un canal:	
(a) marchandises en vrac	$0.13 la tonne
(b) marchandises diverses	$0.30 la tonne
Droits d'emmagasinage	
2. Marchandises emmagasinées à un canal sur un terrain autre qu'un terrain que l'Administration a donnée à bail à une personne:	
(a) pour les 48 premières heures	aucun droit
(b) pour chaque période indivisible de 7 jours après les 48 premières heures	$0.16 le mètre carré d'espace occupé
Droits d'accostage	
3. Navire amarré dans un canal:	
(a) pour les 48 premières heures	aucun droit
(b) pour chaque période indivisible de 24 heures après les 48 premières heures	$0.0225 par tonneau de jauge brute au registre
Droits de séjour	
4. Navire occupant, à un canal, un poste ou un espace réservé à cet effet par l'Administration:	
(a) pour chaque période indivisible de 30 jours pendant la saison de navigation	$0.03 par tonneau de jauge brute au registre
(b) pour la totalité ou une partie de la morte-saison	$0.03 par tonneau de jauge brute au registre (Minimum de droits: $50)

ANNEXE II
(art. 6)

Table de conversion

	Colonne I Marchandises	Colonne II Quantité	Colonne III Poids en kg
1.	Bois de charpente, billes, poteaux et traverses	m^3 (bois mou) (bois franc)	400 600
2.	Pétrole brut	kL	830
3.	Pierre concassée	m^3	1 500
4.	Huiles combustibles		
	(a) distillats	kL	830
	(b) résiduelles	kL	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

TABLEAU D'ÉQUIVALENCE

MESURES ANGLAISES, AMÉRICAINES, INTERNATIONALES ET MÉTRIQUES

Unités Angl.—É.-U.—Int.		Unités Métriques (SI)	
LONGUEUR			
1	mille marin (É.-U.—Int.)	= 1.852	km
0.53996	mille marin (É.-U.—Int.)	= 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)	= 1000.0	kg
1	tonne (courte)	= 907.184 74	kg
1.10231	tonnes (courtes)	= 1000.0	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 (É.-U.)	= 3.785 412	dm^3
0.264172	gallon (É.-U.)	= 1	dm^3

N.B. Équivalence des unités SI utilisées:

(a) 1 tonne; (t) ou 1 tonne métrique = 1000 kg

(b) 1 litre = 1 dm^3

INFORMATION SUR LE TRANSIT DES NAVIRES ET LEUR ÉQUIPEMENT

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 49

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. Contrôle de la circulation 50
2. Demandes de services de pilotage 50
3. Communications dans les écluses 50
4. Ponts (secteurs canadiens) 51
5. Ponts — Feux de circulation 51
6. Renseignements sur la position des navires 52
7. Diffusion des bulletins météorologiques et collecte des données 52
8. Usage des fréquences radio VHF 52
9. Brouillard 53
10. Vents 53
11. Navire argué 53
12. Murs d'approche (défenses) 54
13. Proues à bulbe 54
14. Zones de rencontre 54
15. Navigation dans les zones restreintes 54
16. Aides hydrauliques (écluses canadiennes) 55
17. (Réservé)
18. Procédure d'escorte (Écluse n° 8, Canal de Welland) 55
19. Données sur le niveau des eaux (télé-annonceurs) 56
20. Bouées d'ancre 57
21. Bômes d'accostage 58
22. Embarquement et débarquement aux écluses 59
23. Échelles de pavois 59
24. Utilisation de défenses portatives 59
25. Défectuosités des aides à la navigation 59

FEUX DE CIRCULATION MARITIME (Écluses canadiennes)

1. Généralités 60
2. Signaux de limite d'approche (L/A) 61
3. Panneaux de feux de circulation aux écluses 62
4. Fonctionnement des panneaux de feux de circulation 62

MANOEUVRES DES NAVIRES (Écluses canadiennes)

1. Généralités 63
2. Entrée avec croisement 64
3. Manoeuvre modifiée d'entrée avec croisement 66
4. Manoeuvre d'entrée avec croisement là où un pont routier franchit une extrémité de l'écluse 66

ÉCLUSAGE AVEC RENVERSEMENT DES OPÉRATIONS (Écluses canadiennes)

1. Généralités 68
2. Éclusage avec renversement pour les navires remontants 68
3. Éclusage avec renversement pour les navires descendants 68

AMARRAGE DES NAVIRES (Écluses canadiennes)

1. Mesures de sécurité 69
2. Lignes d'attrape 70
3. Points d'amarrage 70

ÉCLUSES AMÉRICAINES

1. Feux de circulation maritime 71
2. Murs d'amarrage 72

APPENDICES

1. Distances en milles nautiques sur la voie maritime 73
2. Tableau d'orientation des écluses (par rapport au nord vrai) 74

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 de 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 à:

Le Directeur de l'exploitation et de l'entretien
Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent
202 rue Pitt
Cornwall, Ontario, Canada
K6J 3P7

ou

The Chief of Lock Operations
Saint Lawrence Seaway Development Corporation
P.O. Box 520
Massena, New York 13662
U.S.A.

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 Longue Pointe.

Dans chaque centre, les contrôleurs de la circulation disposent, pour s'acquitter de leur tâche, de diverses aides, notamment: 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 de la Voie maritime.

3. Communications dans les écluses

Dans la zone d'une écluse, les instructions aux navires et aux employés de l'écluse sont communiquées par haut-parleurs, sauf dans les écluses en série (Ecluses 4, 5 et 6 du canal de Welland) où des radiotéléphones portatifs sont utilisés.

La procédure radiotéléphonique en vigueur dans les écluses en série est la suivante:

1. Accuser réception du premier appel du maître-éclusier.
2. En autant que possible, répondre à tous les appels suivants du maître-éclusier.
3. *Navires remontants*: À l'écluse n° 3, le maître-éclusier placera un radiotéléphone portatif à bord de tout lacquier dont la longueur excède 190 m et à bord de chaque navire océanique. Il s'assurera que le sélecteur de voie soit à la position 1, appelée "voie de l'ouest". Cette voie est réservée aux navires remontants exclusivement et le sélecteur ne doit pas être déplacé. L'appareil sera repris à l'écluse n° 7.
4. *Navires descendants*: À l'écluse n° 7, le maître-éclusier placera un radiotéléphone portatif à bord de tout lacquier dont la longueur excède 190 m et à bord de chaque navire océanique. Il s'assurera que le sélecteur de voie soit à la position 2, appelée "voie de l'est". Cette voie est réservée aux navires descendants exclusivement et le sélecteur ne doit pas être déplacé. L'appareil sera repris à l'écluse n° 3.

REMARQUE: (a) Afin d'éviter tout dommage aux appareils radiotéléphoniques on demande qu'ils soient gardés debout lorsque le temps est mauvais.

(b) Les navigateurs sont priés de fournir au maître-éclusier en charge les détails de toute défectuosité affectant le fonctionnement des appareils radiotéléphoniques.

4. Ponts (secteurs canadiens)

Des émetteurs-récepteurs THF dotés de la voie 14 ont été installés aux ponts de Caughnawaga, de Saint-Louis et de Valleyfield, dans le secteur n° 1, et aux ponts n°s 4, 5, 10, 11 et 21, sur le canal de 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 10. 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°s 4, 5, 10, 11 et 21 sur le canal de 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 du Règlement de la Voie maritime.

Si, à l'occasion d'une panne ou défectuosité, le pontier exhibe une fusée d'urgence rouge, un navire ne doit pas dépasser le panneau de limite d'approche.

5. Ponts — Feux de circulation

Le pont de Valleyfield, ainsi que les ponts Caughnawaga et St-Louis, dans le secteur n° 1, et les ponts n°s 4, 5, 10, 11 et 21 du canal de Welland sont dotés d'un système de feux de circulation et de panneaux de signalisation.

a) Un jeu de feux rouges et verts placé sur la travée mobile du pont.

b) Un panneau de limite d'approche L/A (lettres blanches sur losange rouge).

c) Un panneau d'alerte muni de feux jaunes (damier rectangulaire à carrés jaunes et noirs).

d) Un signal au sifflet (lettres noires sur carré jaune).

La procédure est la suivante:

1. Lorsque la proue du navire arrive à la hauteur du signal au sifflet, les feux jaunes du panneau d'alerte commencent à clignoter, signalant que le pontier 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: A ce moment, le feu rouge sur la travée mobile du pont sera allumé.
2. Après avoir reconnu l'arrivée du navire au signal au sifflet, le pontier commencera la levée du pont. Le feu rouge se mettra alors à clignoter.
3. Lorsque la proue du navire atteint la hauteur du panneau d'alerte et que les feux verts du pont sont allumés, le navire peut avancer vers le pont. Cependant, si les feux verts ne sont pas allumés à ce moment, 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 d'alerte.

6. **Renseignements sur la position des navires**

a) SECTION MONTREAL-LAC ONTARIO: Le Centre d'information sur le trafic maritime, à 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 (514) 866-1584.

b) CANAL DE WELLAND: Le préposé à l'information fournit au public et à la marine marchande les renseignements voulus sur la position des navires dans le canal et dans les eaux canadiennes à partir du milieu du lac Ontario jusqu'à Longue Pointe, sur le lac Érié. Les numéros de téléphone de ce service sont les suivants:

St. Catharines	— (416) 688-6593 — Code-A-Phone (416) 688-6462
Welland	— (416) 735-0541 — Code-A-Phone (416) 735-4052

7. **Diffusion des bulletins météorologiques pour la marine et collecte des données**

a) Pendant la saison de navigation, les bulletins météorologiques destinés à la marine marchande seront diffusés régulièrement par la Garde côtière canadienne, sauf aux stations américaines suivantes où ces bulletins seront diffusés par la Saint Lawrence Seaway Development Corporation, aux heures indiquées:

Seaway Eisenhower	— à 0245, puis toutes les six heures
Seaway Clayton	— à 0245, puis toutes les six heures
Seaway Sodus	— à 0245, puis toutes les six heures

b) *Navires — stations météorologiques*

Les navires qui servent de stations météorologiques peuvent utiliser les stations radio de la voie maritime pour retransmettre des données aux centres météorologiques lorsqu'ils ne peuvent disposer de stations côtières. De plus, s'il est nécessaire d'obtenir des données complémentaires pour une région spécifiée, on peut demander aux navires météorologiques qui se trouvent dans cette région de recueillir et de transmettre ces données.

c) 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 de 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 aval des quais pétroliers de Massena, entre l'Ile 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 de Welland.

Dans le goulet américain, la navigation sera suspendue lorsque la visibilité est réduite à un 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 1/4 M, sauf dans le canal de Beauharnois où la navigation dans les deux sens sera suspendue lorsque la visibilité sera réduite à 3/4 M.

Dans certains secteurs, les conditions le permettant, la navigation à sens unique sera permise lorsque la visibilité est réduite à entre 1/4 et 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 balisage lumineux à intensité variable est installé sur les berges du canal de la Rive Sud, de l'entrée de la Voie maritime au lac Saint-Louis, ainsi qu'au long du canal de Welland, entre le pont n° 10 et Ramey's Bend, Port Colborne. L'intensité de ce balisage est réglée par les employés de l'Administration lorsque la visibilité est mauvaise, ou à la demande des capitaines.

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 et de sa surface au vent, et servent de critères pour la progression des navires 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 brouillard ou de grand vent.

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 de l'avant à l'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. A Beauharnois, des défenses pneumatiques ont été installées au point de transition sud en aval de l'écluse inférieure et en amont de l'écluse supérieure pour faciliter l'entrée des navires.

Dans le canal de Welland, le mur est et une partie du mur ouest entre les écluses 6 et 7 sont équipés de défenses résilientes qui permettent aux navires de se serrer contre ces murs afin de faciliter le passage simultané des navires qui remontent et descendent entre les écluses 6 (ouest) et 7. De plus, 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 de cette écluse.

13. Proues à bulbe

Les murs d'approche de certaines écluses sont supportés par des piliers en bois. 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

Etant donné l'étroitesse du canal de Welland entre le pont n° 10 et "11.3 milles", là où passe le cable 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.

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 se maintiennent à une distance raisonnable 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 qu'une distance équivalente à la moitié de la largeur combinée des deux navires fournit une marge de sécurité adéquate.

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. **Aides hydrauliques (écluses canadiennes)**

a) *Aides hydrauliques longitudinales*

Ces aides hydrauliques longitudinales ont été conçues dans le but de faciliter la sortie d'une écluse aux navires descendants. Ce dispositif permet l'admission d'eau à l'extrémité amont de l'écluse à un moment prédéterminé de la manoeuvre de sortie.

Ces aides sont activées pour les navires dont le maître-couple immergé dépasse 148 m^2. Actuellement, ces dispositifs sont installés aux écluses n°s 1, 2, 3, 7 et 8 du canal de Welland.

b) *Aides hydrauliques latérales et opération de préremplissage*

Ces aides sont conçues en vue d'aider un navire remontant à pénétrer dans une écluse et à s'y amarrer. Elles permettent l'admission d'eau de l'un ou des deux côtés de l'écluse à un moment prédéterminé de la manoeuvre d'entrée.

L'aide latérale est activée pour les navires dont la largeur est inférieure à 20 m et son utilisation est limitée aux éclusages simples, à l'exclusion des yachts et petits remorqueurs.

L'aide de préremplissage est fournie aux navires de moins de 200 m de long, à condition qu'ils soient amarrés par au moins deux (2) amarres. Cette aide est limitée aux éclusages simples, à l'exclusion des yachts et petits remorqueurs.

Ces dispositifs sont présentement installés aux écluses n°s 1, 3 et 7 du canal de Welland.

c) *Opération de prévidange*

L'opération de prévidange a pour but de réduire le temps de vidange d'une écluse. Elle consiste à faire fonctionner les vannes de décharge avant que le navire soit complètement amarré.

L'opération de prévidange est prévue pour tout navire d'une longueur hors-tout de 180 m ou moins, à l'exclusion des embarcations de plaisance.

Cette opération est pratiquée aux écluses n°s 1, 2, 3 et 7 du canal de Welland.

17. **(Réservé)**

18. **Procédure d'escorte (écluse n° 8 du canal de Welland)**

Lorsque le niveau d'eau le permettra, une procédure d'escorte sera 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.

Les amarres du navire seront portées par le personnel de l'écluse pendant que le navire avancera.

L'équipage doit être prêt à amarrer le navire en cas de besoin.

La procédure d'escorte vise à réduire la durée du transit des navires.

Cette procédure ne sera pas permise aux navires descendants ayant un tirant d'eau de 79 dm ou plus.

19. **Données sur le niveau des eaux (télé-annonceurs)**

Des appareils télé-annonceurs ont été installés à plusieurs endroits. Des données sur le niveau des eaux peuvent y être obtenues en signalant:

Ecluse de Saint-Lambert — Extrémité amont	1-514-672-7532 (Français)
Ecluse de Côte Ste-Catharine — Extrémité amont.....	1-514-632-0706 (Français)
Ecluse inférieure de Beauharnois — Extrémité aval	1-514-429-6311 (Français)
Ecluse supérieure de Beauharnois	1-514-429-3401 (Français)
Pont de Valleyfield	1-514-371-2472 (Français)
Summerstown	1-613-931-2089 (Anglais)
Morrisburg	1-613-543-3361 (Anglais)
Ecluse d'Iroquois — Extrémité amont	1-613-652-4426 (Anglais)
Port Weller	1-416-688-3818 (Anglais)
Port Colborne	1-416-835-2501 (Anglais)

Après brève sonnerie du téléphone, le message suivant sera entendu:

Où la langue française est utilisée:

"Service automatique d'information — Niveau de l'eau en centimètre, chiffre, chiffre, chiffre — Zéro des cartes est 100 centimètres. Fin du message."

Où la langue anglaise est utilisée:

"Automatic Announcing Service — Water level in centimetres, digit, digit, digit. Chart datum is 100 centimetres. End of announcement."

Afin d'obtenir le niveau d'eau en pieds, une conversion basée sur le zéro des cartes doit être effectuée.

Le zéro des cartes utilisé pour chacun des endroits précités est le suivant:

	PIEDS	MÈTRES
Saint-Lambert (amont)	34.7	10,58
Côte Ste-Catherine (amont)	66.3	20,21
Beauharnois, aval, écluse inférieure	66.3	20,21
Beauharnois, amont, écluse supérieure	146.3	44,59
Pont de Valleyfield	149.7	45,63
Summerstown	151.40	46,15
Morrisburg	238.7	72,76
Ecluse d'Iroquois, extrémité amont	239.9	73,12
Port Weller	242.8	74,01
Port Colborne	568.6	173,31

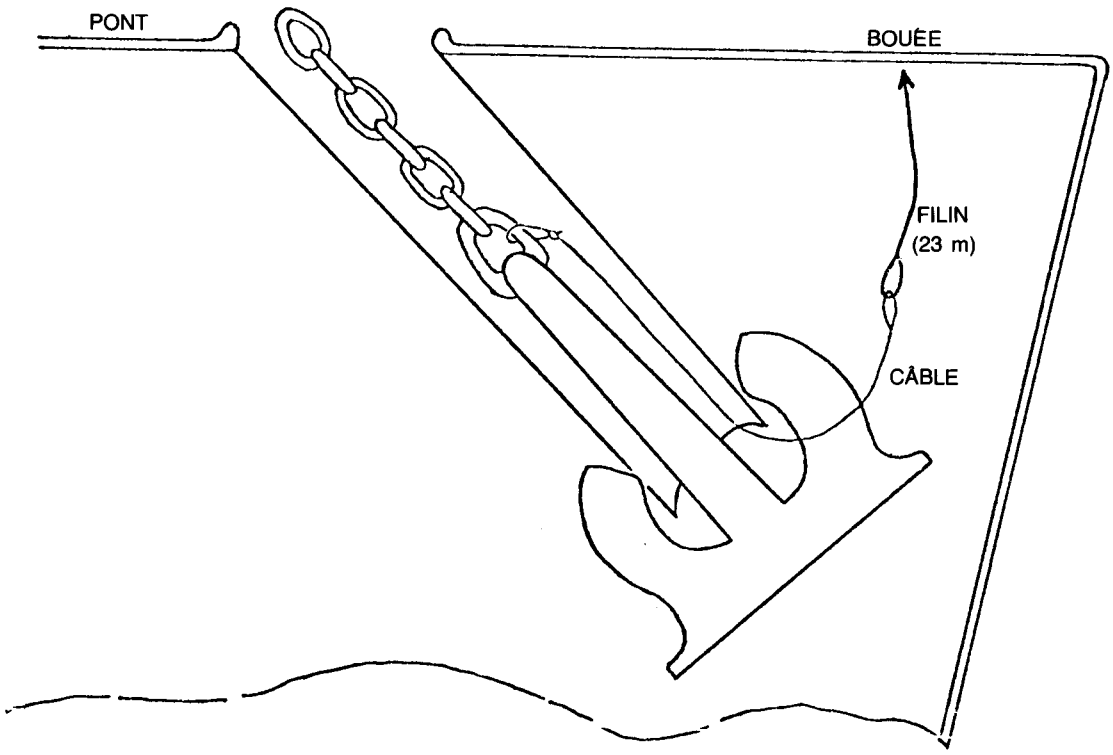
EXEMPLE: Iroquois 206 (chiffre, chiffre, chiffre)

206 cm (donnée)
-100 cm (zéro de la carte = 100 cm)
106 cm = 1,06 metre
zéro Iroquois = + 73,12
Niveau de l'eau = 73,12 m + 1,06 m = 74,18 m IGLD
OU
1,06 m = 3.477 pieds (1,06 × 3.28)
zéro Iroquois = + 239.9 pieds
Niveau de l'eau = 239.9 + 3.477 = 243.377 pieds IGLD

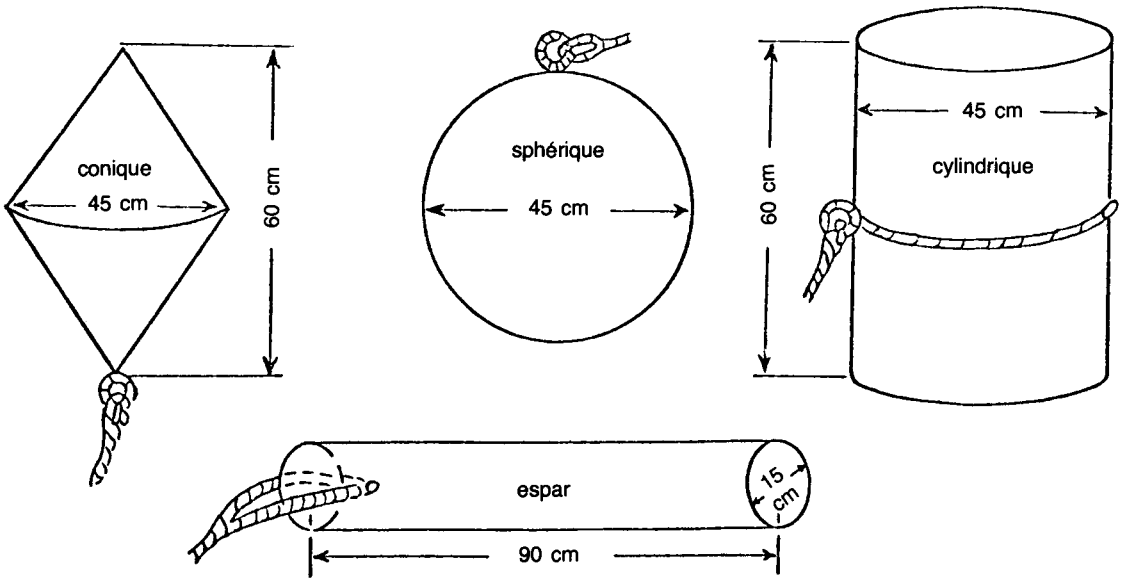
20. **Bouées d'ancre**

Le Règlement 14 de la Voie maritime exige l'installation d'une bouée d'ancre de couleur orange. Le montage et les types de bouées illustrés ci-dessous sont acceptable.

MONTAGE



BOUÉES ACCEPTABLES

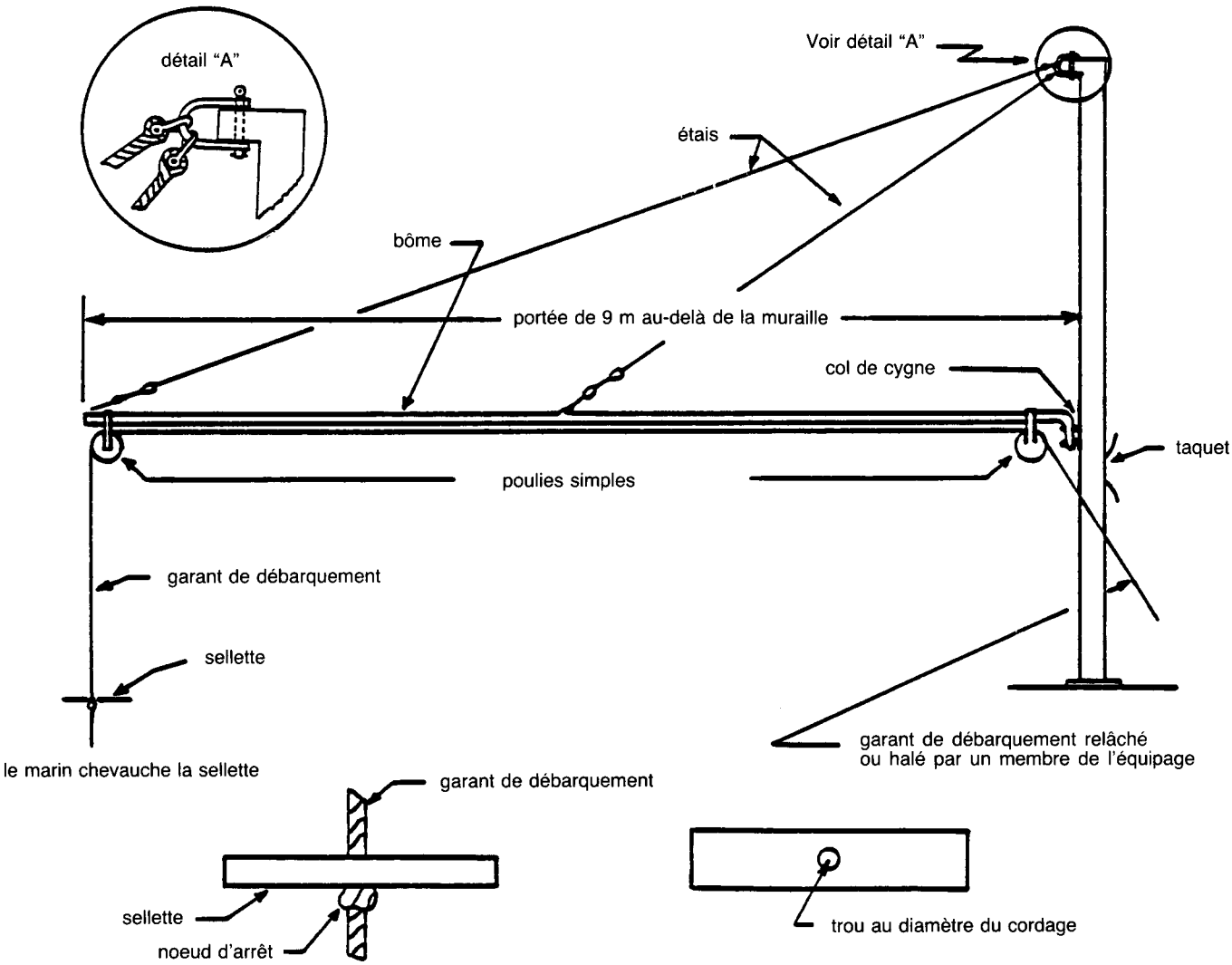


REMARQUE: La bouée d'ancre peut être logée dans le manchon d'écubier.

21. **Bômes de débarquement**

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 coté. Le montage recommandé pour ces bômes est décrit ci-dessous:

GRÉAGE — BÔME DE DÉBARQUEMENT



La sécurité de l'équipage exige que les bômes de débarquement soient constamment maintenues en parfait état de fonctionnement. A cette fin, on suggère qu'avant d'entreprendre le premier transit de la saison, et à des intervalles ne dépassant pas trois mois, on procède à la mise au point suivante: le col de cygne doit être dégagé de son emboîture, nettoyé et graissé; la manille doit être examinée pour l'usure et sa cheville graissée et reserrée; les étais et le garant de débarquement doivent être examinés pour détérioration et torons brisés. Toute pièce douteuse doit être remplacée immédiatement.

On suggère, de plus, qu'après chaque mise au point, ou après l'installation d'une nouvelle bôme, un test soit mené avec un poids statique adéquat afin d'assurer l'intégrité de chaque pièce.

22. 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 ou en descendre. Les membres d'équipage ne doivent jamais embarquer ou débarquer entre les deux amarres avant ou arrière et toujours éviter de les enjamber.

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.

23. Echelles 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.

24. Utilisation de défenses portatives

Bien que les autorités de la Voie maritime préconisent l'utilisation de défenses permanentes, l'usage de défenses portatives est permis en autant que ces dernières soient conformes au Règlement 7 de la Voie maritime. Les capitaines doivent tenir compte du fait que l'efficacité des défenses portatives dépend de la compétence de ceux qui les manient durant l'entrée dans l'écluse, pendant l'éclusage et à la sortie. Une attention spéciale doit être accordée au passage des portes d'écluse afin d'éviter tout dommage.

25. Défectuosités des aides à la navigation

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

FEUX DE CIRCULATION MARITIME
(Ecluses canadiennes)

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 de Welland, un panneau L/A présentant des feux de signalisation analogues à ceux des écluses a été placé de chaque coté du canal, là ou se trouvait la porte de garde qui a été enlevée. Les feux sont commandés par le Centre de contrôle.

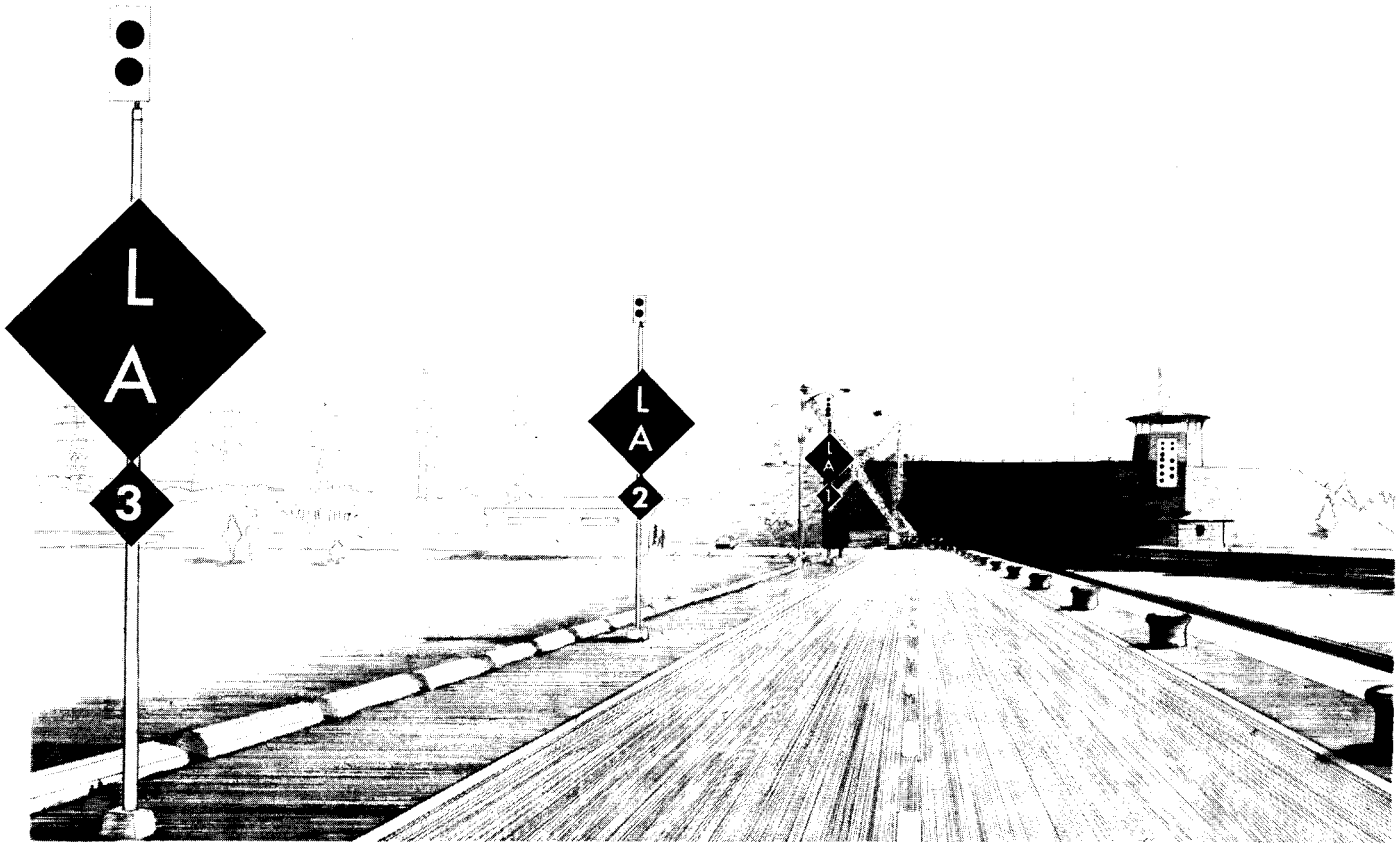


Figure 1

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 les navires remontants en attente pendant la première phase de la vidange d'un renversement d'éclusage;

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);

ii) comme balise d'amarrage à certaines écluses lorsqu'un renversement est en cours à l'intention du navire (voir la section "Eclusage avec renversement").

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;

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

N.B. — 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 (nos 4, 5 et 6) du canal de 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 defavorable.

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 par 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."

b) *Feux jaunes*

Chaque FEU JAUNE continu indique qu'il reste deux minutes à attendre tandis qu'un feu jaune clignotant indique une minute. Les feux s'éteignent successivement de haut en bas et le dernier feu s'éteint lorsque les portes d'écluse sont grandes ouvertes. (Voir la figure 2)

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

— au début de la vidange, le nombre requis de feux jaunes s'allument;
— à la fin de la première minute, le feu jaune le plus haut commence à clignoter;
— à la fin de la deuxième minute, le premier feu jaune s'éteint;
— à la fin de la troisième minute, le deuxième feu jaune commence à clignoter;
— à la fin de la quatrième minute, le deuxième feu jaune s'éteint;
— et ainsi de suite jusqu'à ce que les portes aval de l'écluse soient grandes ouvertes; à ce moment, le feu jaune le plus bas s'éteint.

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 qu'il reste à attendre avant que l'écluse soit grande ouverte; ainsi deux feux jaunes continus et un feu jaune clignotant signifient; "cinq minutes avant que les portes amont soient grandes ouvertes".

c) *Feux verts*

Les FEUX VERTS sont synchronisés avec les feux verts du signal L/A 1 et se présentent dans une seule forme:

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

— NAVIRE DANS L'ÉCLUSE
— VIDANGE EN COURS
— 7 MINUTES À ATTENDRE

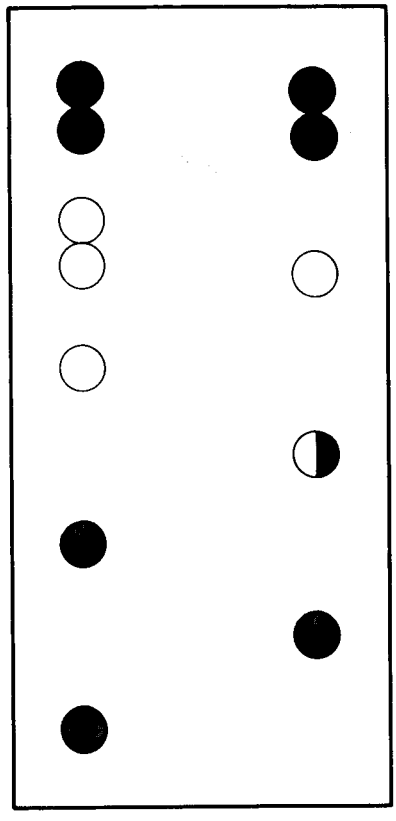


Figure 2

MANOEUVRES DES NAVIRES
(Écluses canadiennes)

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 se remplir. Cette marge de distance tient compte des différences de vitesse des navires. A 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)

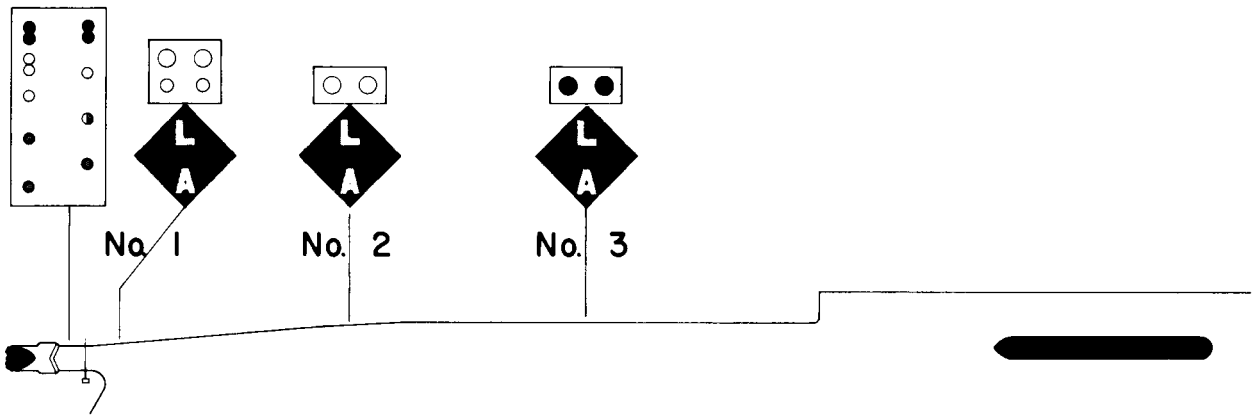


Figure 3

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)

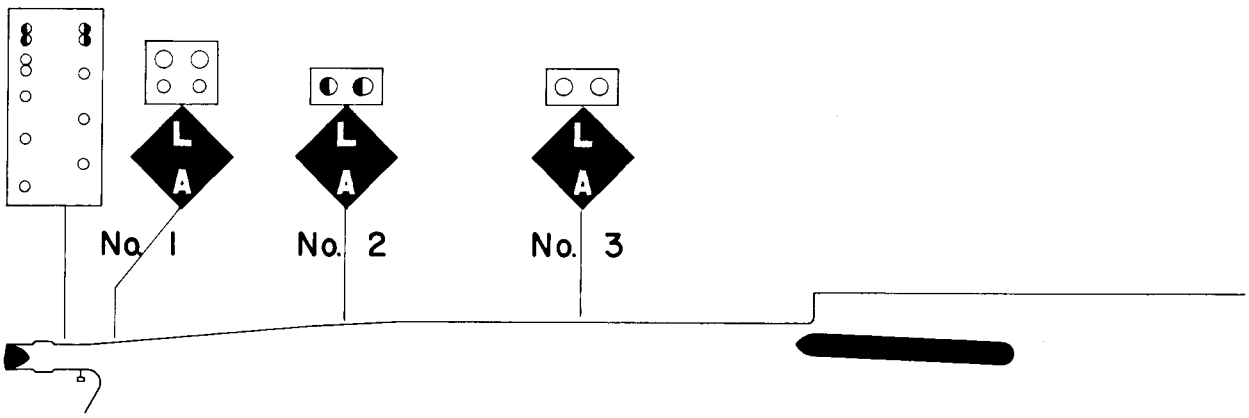


Figure 4

Au moment où la poupe du dernier navire sortant franchit l'écluse, le signal L/A 2 s'éteint, le signal L/A 1 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)

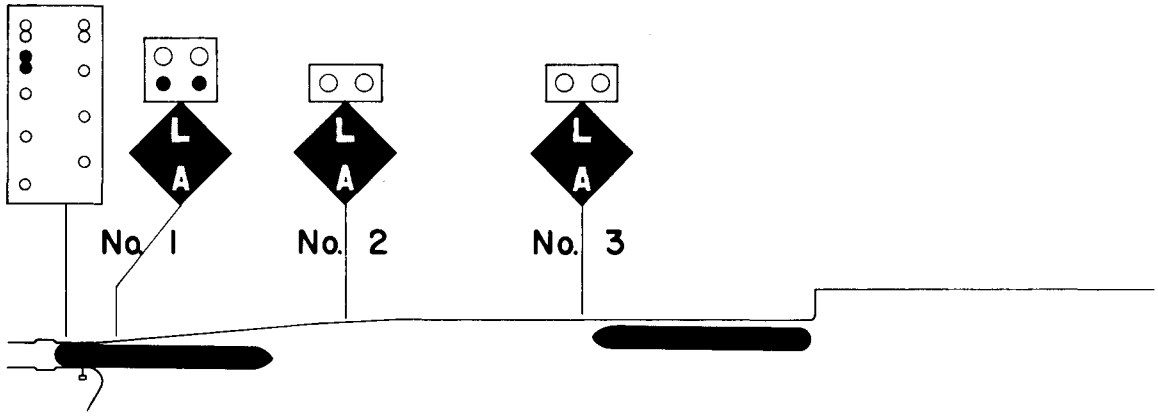


Figure 5

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)

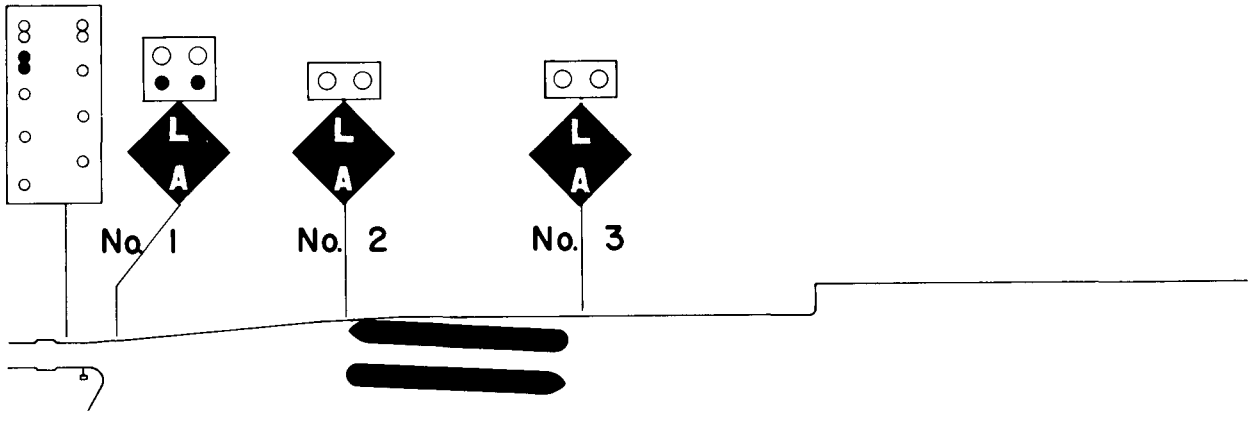


Figure 6

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 1 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 ou 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.

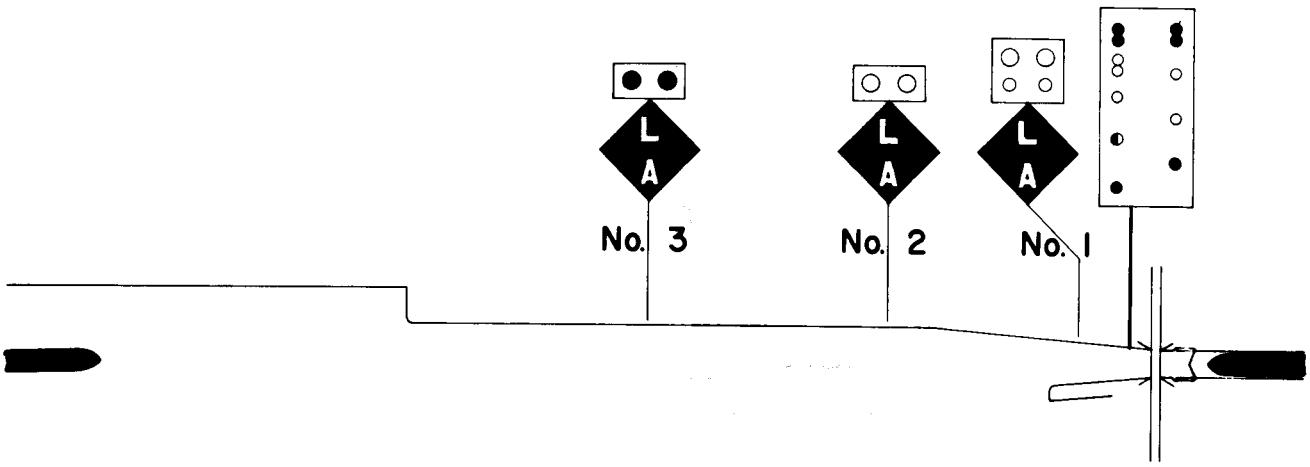


Figure 7

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)

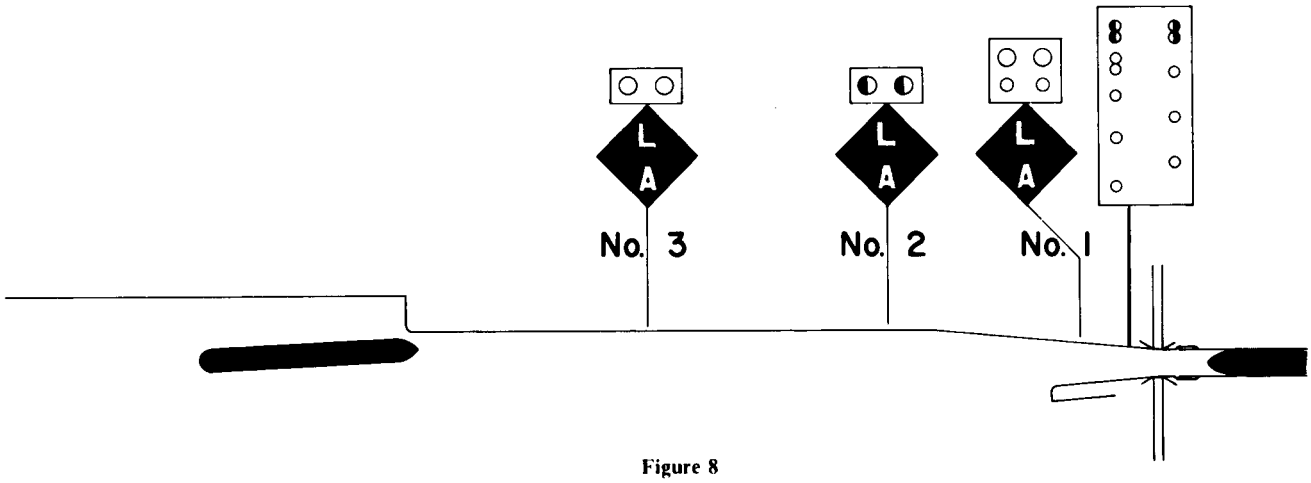


Figure 8

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, ce qui indique que le navire peut s'approcher, sans toutefois franchir ce point. (Figure 9)

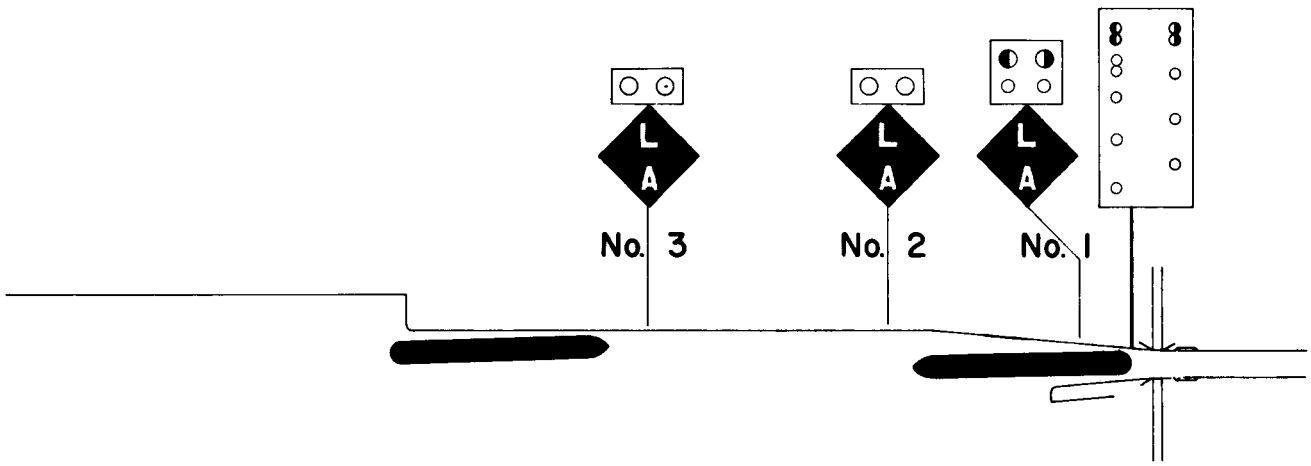


Figure 9

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 entraine des difficultés, un dispositif fera passer automatiquement les feux rouges clignotants du signal L/A 2 au signal 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 diminué à un niveau acceptable.

2. Éclusage avec renversement pour les navires remontants

Le dispositif décrit ci-dessus a été mis au service des navires remontants 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 de Welland
e) écluse n° 2 du canal de Welland
f) écluse n° 3 du canal de Welland
g) écluse n° 4 du canal de Welland

REMARQUE: A l'écluse n° 4, le transfert automatique des signaux se produit neuf (9) minutes avant l'ouverture des portes.

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

a) feux de circulation rouges clignotants — "l'éclusage va être inversé 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 (Section Ouest) avant l'ouverture complète des portes, les feux rouges de circulation continuent à clignoter, les feux jaunes fonctionnent et les feux rouges clignotent sur le signal L/A 1;
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.

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

a) Les feux de circulation et ceux du signal L/A 1 sont au rouge clignotant et les feux jaunes fonctionnent pendant la vidange ou le remplissage de l'écluse.

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
(Ecluses canadienne)

1. **Mesures de sécurité**

Dans le but d'éviter les accidents aux écluses, particulièrement ceux qui sont causés par des 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. Evitez de donner trop de mou.

HALAGE

Règlements de sécurité:
1. Ne jamais haler sur une amarre avant d'avoir reçu le signal manuel du préposé aux amarres.
2. Pour se protéger, le préposé s'éloignera toujours de l'amarre avant de signaler le halage.
3. Utilisez toujours la vitesse minimale pour rentrer une amarre relâchée.

2. **Lignes d'attrape**

Sur un navire descendant, la ligne d'attrape sera attachée dans la boucle de l'amarre à l'aide d'un noeud de chaise simple.

Les préposés aux amarres passeront les lignes d'attrape aux marins des navires remontants qui les attacheront à l'amarre 0.6 m (2 pieds) derrière l'épissure de la boucle à l'aide de demi-clefs renversées.

A l'écluses d'Iroquois et à l'écluse 8 du canal de Welland tous les navires, remontants et descendants, utiliseront leur propres lignes d'attrape attachées aux boucles des amarres.

Aux écluses 4 et 5 du canal de Welland les navires remontants de plus de 218 m sont priés d'attacher leur ligne d'attrape dans la boucle de l'amarre n° 1 à l'aide d'un noeud de chaise simple.

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 appropriée 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) Ecluse n° 8 du canal de Welland
(2) Eclusage des navires remontants à l'écluse n° 6 ouest du canal de Welland
(3) Tout éclusage en flèche.

Dans ces cas, l'amarrage se fera selon les instructions du maître-éclusier.

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".

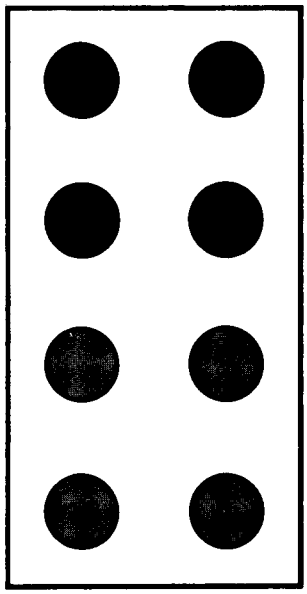


Figure 10

2. MURS D'AMARRAGE

a) *Longueur des murs d'amarrage*

Ecluse Eisenhower:

Mur d'amont — Relèvement vrai 269° – 088°
L/A 1 jusqu'au bout du mur ..... 383 m
L/A 2 jusqu'au bout du mur ..... 329 m

Mur d'aval — Relèvement vrai 253° – 073°
L/A 1 jusqu'au bout du mur ..... 275 m
L/A 1 jusqu'au bout du mur ..... 222 m

Ecluse Snell

Mur d'amont — Relèvement vrai 269° – 089°
L/A 1 jusqu'au bout du mur ..... 265 m
L/A 2 jusqu'au bout du mur ..... 212 m

Mur d'aval — Relèvement vrai 251° – 071°
L/A 1 jusqu'au bout du mur ..... 505 m
L/A 2 jusqu'au bout du mur ..... 449 m

b) *Postes d'amarrage*

Les murs d'amarrage en amont et en aval de chacune des deux écluses américaines offrent huit (8) postes d'amarrage. Des indicateurs numérotés de B1 à B8 donnent la distance entre le mur d'amarrage et une tangente tirée du mur de l'écluse (Figure 11). Le feu L/A 1 est placé au poste n° 3 et tout navire ayant une largeur maximale de 15,2 m peut s'amarrer à ce poste. Le feu L/A 2 est placé au poste n° 5 et tout navire ayant une largeur maximale de 23,1 m peut s'amarrer jusqu'à ce poste. (A l'exception de l'emplacement du panneau de feux de circulation, la Figure 11 ci-dessous s'applique aux approches amont et aval des deux écluses américaines).

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

La construction d'une aire de montage de portes d'écluse a été complétée en 1982. 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.

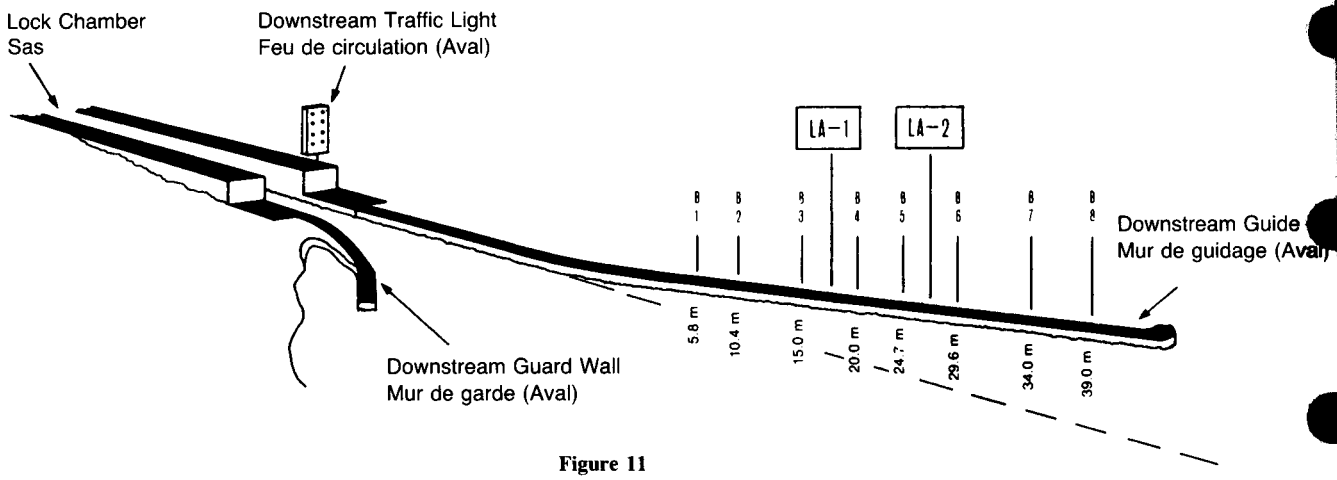


Figure 11

APPENDICE 1

DISTANCES EN MILLES NAUTIQUES SUR LA VOIE MARITIME

L'APPENDICE 1 donne les distances en milles nautiques sur la voie maritime, depuis l'entrée de la voie jusqu'à Longue Pointe (Lac Érie) 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 de Welland (du brise-lames de Port Weller à Longue Pointe).

Distance	*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	Ecluse de Saint-Lambert
10.3	Ecluse de la Côte Sainte-Catherine
14.6	Pont de Caughnawaga
27.5	Ecluse inférieure de Beauharnois
28.4	Ecluse supérieure de Beauharnois
33.8	Pont Saint-Louis
38.8	Pont de Valleyfield
72.4	Ecluse Snell
75.6	Ecluse Eisenhower
97.9	Ecluse d'Iroquois
161.2	Cap Vincent

LAC ONTARIO

	DISTANCE (milles nautiques)	
	En remontant	*En descendant*
Cap Vincent — Sodus Point	35.6	37.5
Sodus Point — Milieu du lac Ontario	27.8	28.7
Milieu du lac Ontario — Newcastle	32.6	33.0
Newcastle — Brise-lames, Port Weller	38.1	35.2
TOTAL	134.1	134.4

CANAL DE WELLAND

Distance	*Emplacement*
0.0	Brise-lames de Port Weller
1.7	Ecluse 1
3.2	Ecluse 2
4.9	Pont 4
5.5	Ecluse 3
6.8	Ecluses 4, 5 et 6
7.5	Ecluse 7
8.3	Porte de garde
9.2	Pont 10
10.4	Pont 11
21.3	Ecluse 8
21.9	Pont 20
22.0	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
En descendant — 39.1

APPENDICE 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

Ecluse de Saint-Lambert	167° 46′ 30″
Ecluse de la Côte Sainte-Catherine	270° 02′ 00″
Ecluses supérieure et inférieure de Beauharnois	203° 44′ 22″
Ecluse Snell	260° 18′ 55″
Ecluse Eisenhower	260° 18′ 55″
Ecluse d'Iroquois	205° 49′ 00″

Welland

Ecluse 1	164° 23′ 00″
Ecluse 2	156° 26′ 00″
Ecluse 3	174° 25′ 30″
Ecluses 4, 5 et 6	183° 10′ 30″
Ecluse 7	190° 08′ 46″
Ecluse 8	189° 50′ 32″

ACTÉRISTIQUES DES ÉCLUSES

AUT DE E NORMALE m.	LONGUEUR UTILE m.	LARG. DU SAS m.	LONGEUR-L/A 2 À LA FIN DU MUR L'ENTRÉE AMONT m.	L'ENTRÉE AVAL m.
0,1 – 2	222,50	24,38	670,5	236,0
12 – 13	222,50	24,38	329,5	210,0
4 – 15	222,50	24,38	211,5	449,5
11 – 12	222,50	24,38	575,5	503,0
12 – 13	222,50	24,38	503,0	379,0
10 – 11	222,50	24,38	318,0	319,0
4 – 6	222,50	24,38	458,0	653,5

NDEUR MINIMUM AUX SEUILS -------- 9,14 m.
NDEUR UTILE DE CHENAL -------- 8,23 m.
NCES AU CENTRE DE LA ROUTE NAVIGABLE INDIQUÉES COMME SUIT --- 54
E LE MILLE ZERO: A LA CROISEE DU CENTRE DE LA VOIE MARITIME ET
ENAL MARITIME DANS LE PORT DE MONTREAL
S LES ÉCLUSES SONT POURVUES D'UNE SYSTÈME DE SURVEILLANCE À LA T.V.

ENDE

PONT SURÉLEVÉ
PONT LEVANT (VERTICAL)
PONT TOURNANT
PONTS POURVUS DE:
RADAR
RADIO V.H.F.

POINT DE CONTRÔLE
ZONE DE MOUILLAGE

INDICATION DE LIMITE D'APPROCHE

POSTE D'ÉMISSION POUR LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION

POINT D'APPEL

VOIR LES CARTES 1340, 1409, 1410, 1411, 1412, 1413, 1414, 1415, 1416, 1417, 1418, 1419, 1420, 1421, DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA.

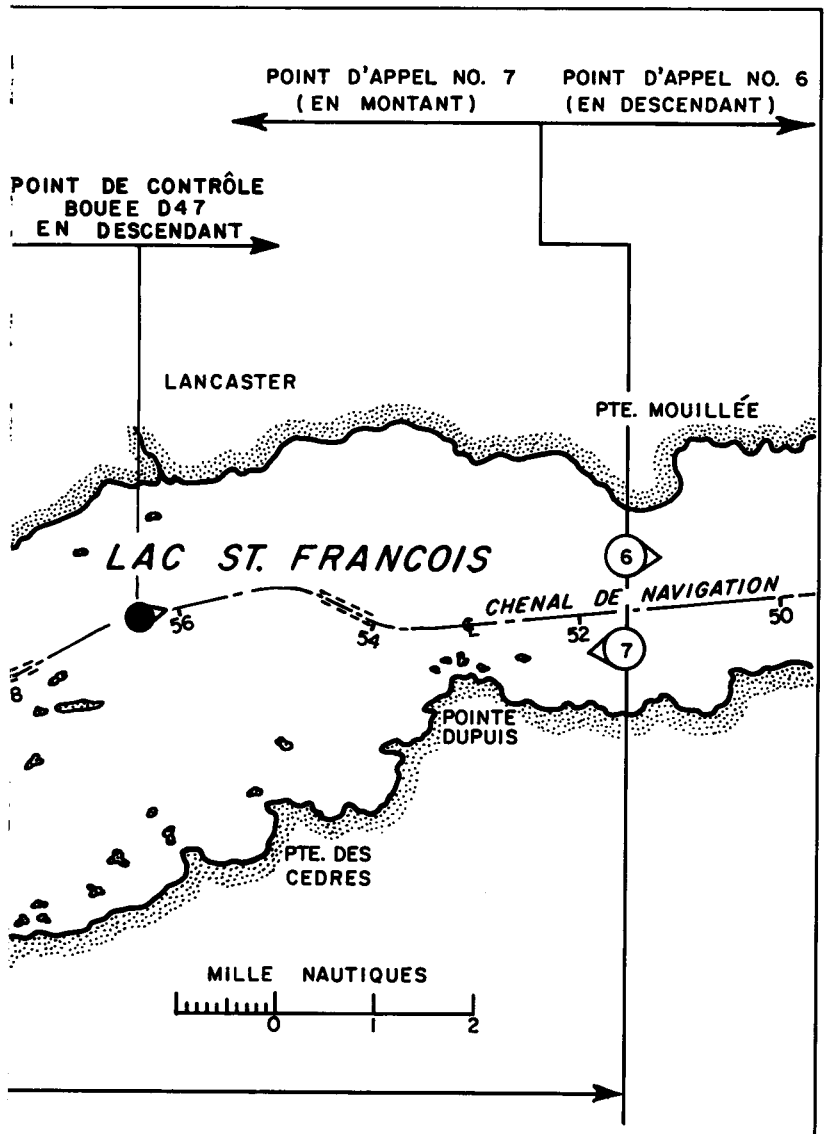
REVISE 82-08-20 PAGE 1 DE 4

La Voie maritime — The Seaway
Transports Canada — Transport Canada

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

RECOMMENDED RECOMMANDÉ	APPROVED APPROUVÉ		
F. Reynolds	[illegible]	DATE 17/1/77	115 070F

AWN - D.S.



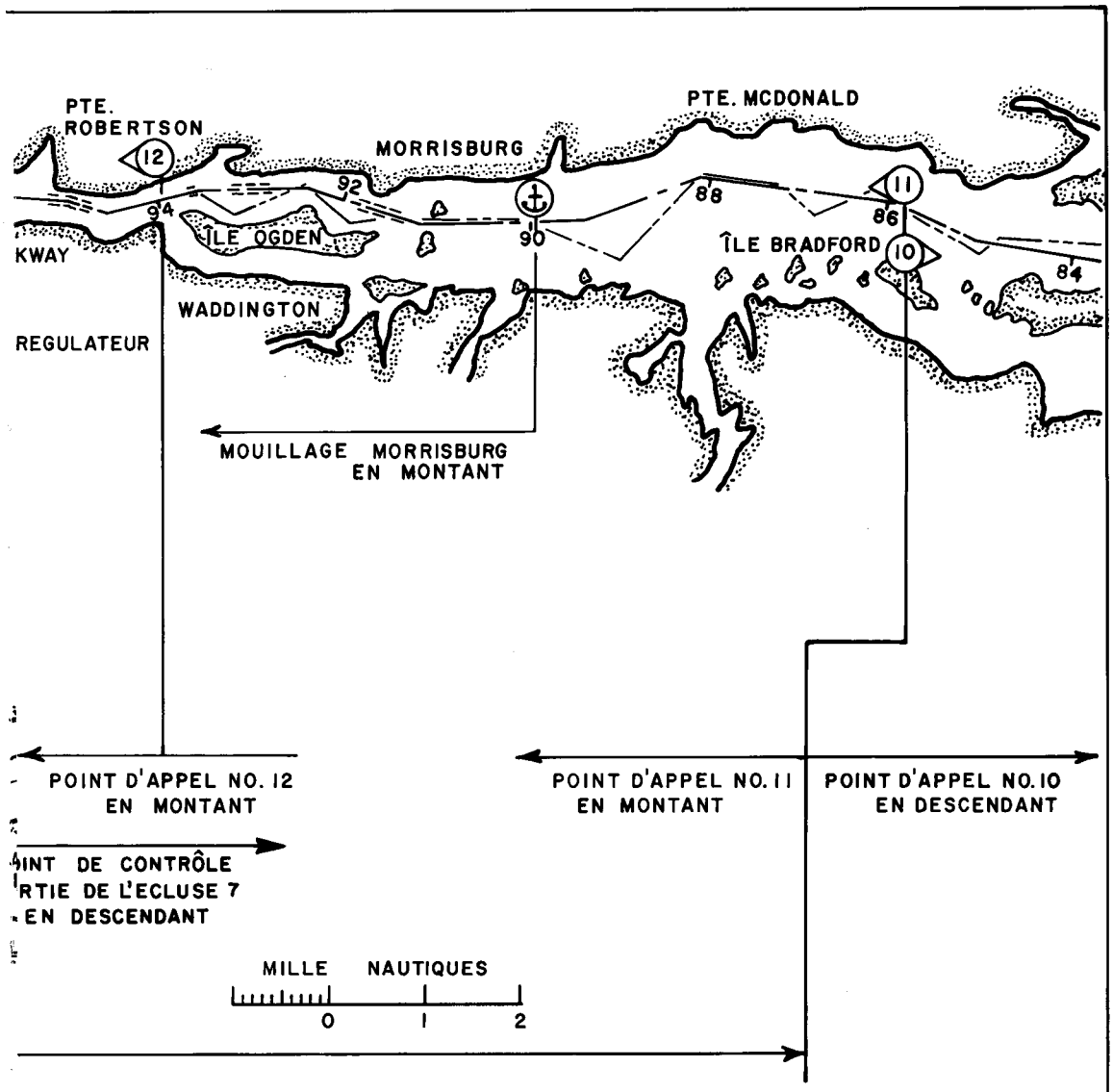
POUR LA LÉGENDE SE RAPPORTER À PAGE 1 DE 4
REVISE 82-08-20 PAGE 2 DE 4

La Voie maritime | The Seaway
Transports Canada | Transport Canada

PLAN GÉNÉRAL INDIQUANT
LA SECTION DE MONTREAL AU LAC ONTARIO
CONTRÔLE DE LA CIRCULATION
SECTEUR NO. 2

RECOMMENDED / RECOMMANDÉ	APPROVED / APPROUVÉ		
		DATE 17/1/77	115 070F

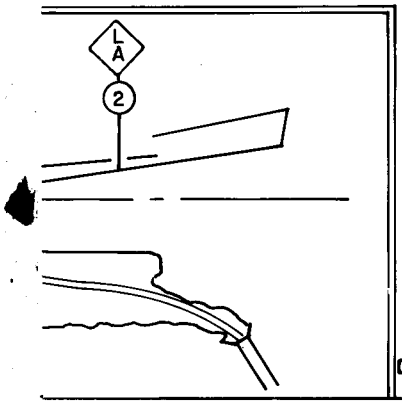
AWN-D.S.



POUR LA LÉGENDE, SE RAPPORTER À PAGE 1 DE 4

REVISE 82-08-20

PAGE 3 DE 4

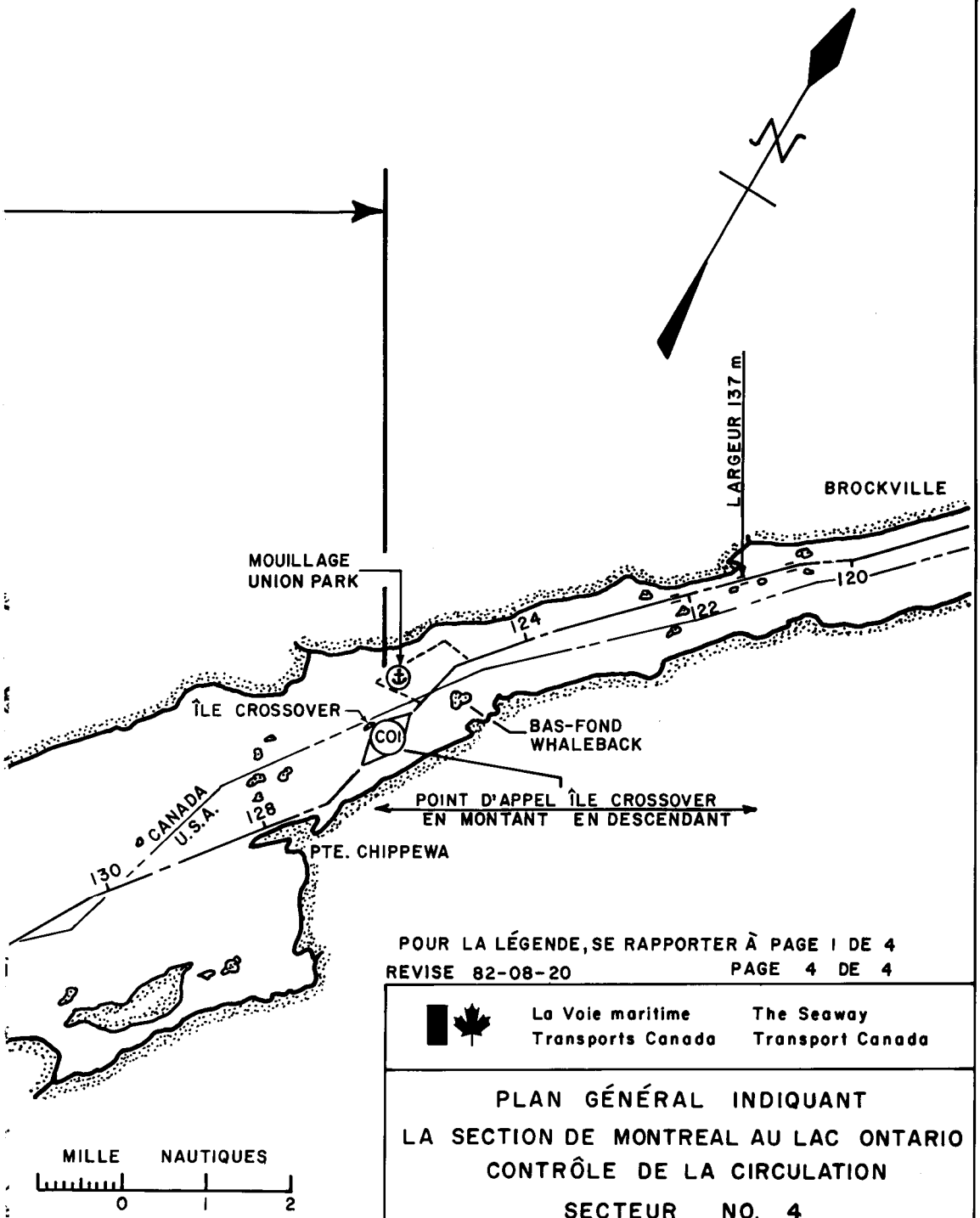


La Voie maritime
Transports Canada

The Seaway
Transport Canada

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

DRAWN D.S.	RECOMMENDED RECOMMANDÉ	APPROVED APPROUVÉ	DATE 17/1/77	115 070F



POUR LA LÉGENDE, SE RAPPORTER À PAGE 1 DE 4

REVISE 82-08-20 PAGE 4 DE 4

La Voie maritime / Transports Canada — The Seaway / Transport Canada

PLAN GÉNÉRAL INDIQUANT
LA SECTION DE MONTREAL AU LAC ONTARIO
CONTRÔLE DE LA CIRCULATION
SECTEUR NO. 4

RECOMMENDED / RECOMMANDÉ	APPROVED / APPROUVÉ		
DRAWN G.G.		DATE 17/1/77	115 070 F

CAPE VINCENT
EN DESCENDANT

ENDE

POSTE D'ÉMISSION POUR LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION

> POINT D'APPEL

ZONE DE MOUILLAGE

VOIR LA CARTE 2000 DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA

REVISE 82-08-20

La Voie maritime Transports Canada | The Seaway Transport Canada

PLAN GÉNÉRAL INDIQUANT
LA SECTION DU LAC ONTARIO
CONTRÔLE DE LA CIRCULATION
SECTEUR NO. 4,5

E
IN 115 070F
IO 4

RECOMMENDED RECOMMANDÉ	APPROVED APPROUVÉ	SCALE ÉCHELLE 1:400,000	
DRAWN-G.G.		DATE 17/1/77	115 071F

CARACTÉRISTIQUES DES ÉCLUSES

HAUT DE CHUTE NORMALE m.	LONGUEUR UTILE m.	LARG. DU SAS m.	LONGEUR-L/A 2 À LA FIN DU MUR L'ENTRÉE AMONT m.	L'ENTRÉE AVAL m.
14	222,50	24,38	448,5	840,0
14	222,50	24,38	506,5	455,0
14	222,50	24,38	458,5	445,0
15	222,50	24,38		222,5
15	222,50	24,38		
13	222,50	24,38		
14	222,50	24,38	601,0	305,5
0,5-3,5	350,0	24,38	E 396,0 W 382,5	E 242,0 W 342,0

- PROFONDEUR MINIMUM AUX SEUILS -------- 9,14 m.
PROFONDEUR UTILE DE CHENAL -------- 8,23 m.
TOUTES LES ÉCLUSES SONT POURVUES D'UNE SYSTÈME DE SURVEILLANCE À LA T.V.

LÉGENDE

PONTS POURVUS DE:
- ● RADAR
- ◆ RADIO V.H.F.

Q3 QUAI NO. 3

ZONE DE MOUILLAGE

L/A INDICATION DE LIMITE D'APPROCHE

POSTE D'ÉMISSION POUR LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION

(16) POINT D'APPEL

POINT DE CONTRÔLE

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

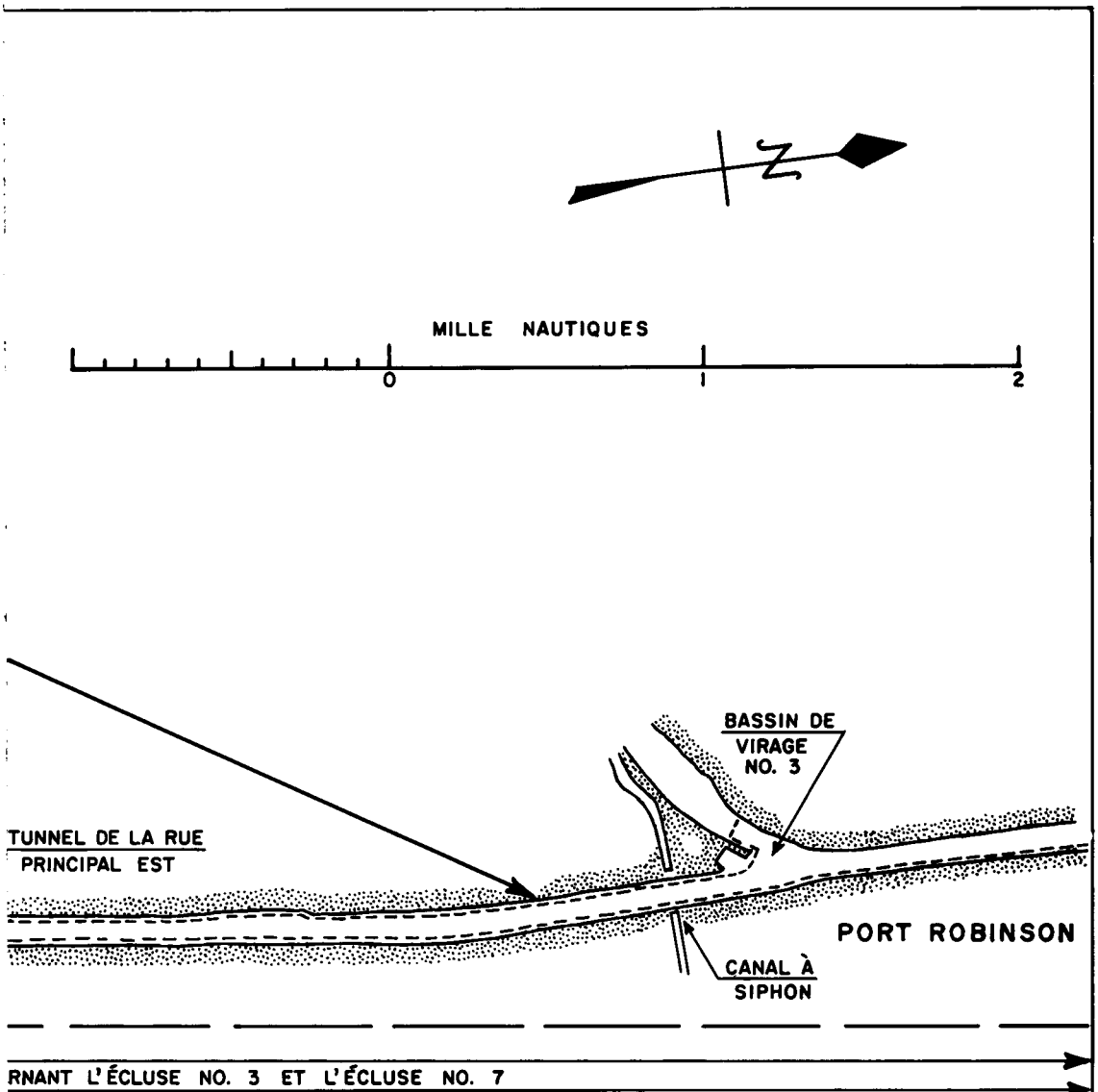
REVISE 83-01-21

La Voie maritime — The Seaway
Transports Canada — Transport Canada

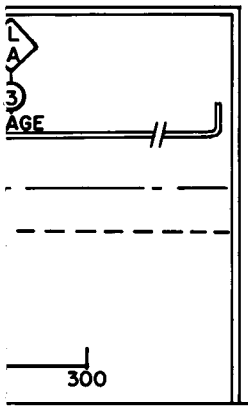
PLAN GÉNÉRAL INDIQUANT LA SECTION DU CANAL DE WELLAND DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT CONTRÔLE DE LA CIRCULATION SECTEUR NO. 6

RECOMMENDED / RECOMMANDÉ	APPROVED / APPROUVÉ	DATE 17/1/77	115 072F
F. Reynolds			

DRAWN - D.S.



POUR LA LÉGENDE SE RAPPORTER À PAGE 1 DE 2
REVISE 83-01-21 PAGE 2 DE 2



La Voie maritime — The Seaway
Transports Canada — Transport Canada

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

RECOMMENDED / RECOMMANDÉ	APPROVED / APPROUVÉ		
		DATE 17/1/77	115 072 F

DRAWN - D.S.

)'ÉMISSION POUR LE CONTRÔLE DE LA CIRCULATION

)' APPEL

U MOUILLAGE

\ CARTE 2100 DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA

REVISE 82-08-20

La Voie maritime
Transports Canada

The Seaway
Transport Canada

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

RECOMMENDED RECOMMANDÉ	APPROVED APPROUVÉ	SCALE ÉCHELLE 1: 400,000	
G.G.		DATE 17/1/77	115 073F