



TP 13681F
(04/2025)

LIGNES DIRECTRICES RELATIVES À LA NAVIGATION SOUS LE PONT DE LA CONFÉDÉRATION

RÉVISION 5
AVRIL 2025



Autorité responsable Le Directeur exécutif, Normes de la sécurité de navigation et de la surveillance est responsable de ce document, y compris ses modifications, corrections et mises à jour.	Approbation Naim Nazha, Sécurité et sûreté maritimes Date de la signature : _____
---	--

Date de diffusion originale : décembre 2003 Date de la révision : avril 2025

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par le ministre des Transports, 2025.

Transports Canada autorise la reproduction du présent TP 13681F au besoin. Toutefois, bien qu'il autorise l'utilisation du contenu, Transports Canada n'est pas responsable de la façon dont l'information est présentée, ni des interprétations qui en sont faites. Il se peut que le présent TP 13681F ne contienne pas les modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information à jour, veuillez communiquer avec Transports Canada.

INFORMATION SUR LE DOCUMENT				
Titre	Lignes directrices relatives à la navigation sous le pont de la Confédération			
TP n°	13681F	Édition	1	SGDDI # 5459620
N° de catalogue	T29-1/2024F-PDF	ISBN	978-0-660-74869-6	
Auteur	Directeur exécutif, Normes de la sécurité de navigation et de la surveillance	Téléphone	1-855-859-3123 (sans frais) ou 613-991-3135	
	Place de ville, tour C	Télécopieur		
	330, rue Sparks, 9 ^e étage	Courriel	marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca	
	Ottawa (Ontario) K1A 0N8	URL	marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca	

TABLEAU DES MODIFICATIONS				
Dernière révision				
Prochaine révision				
Révision n°	Date de publication	Pages modifiées	Auteur(s)	Courte description de la modification
1	Décembre 2009	Tout	MM	Changement dans le modèle de la publication.
2	Janvier 2011	5-6	Natalia Bass	Au paragraphe 8.1 du texte anglais, le terme « Regional Director, Marine » est remplacé par « Regional Director, Marine Safety » (deux occurrences). Au paragraphe 8.2 du texte anglais, le terme « Regional Director, Marine » est remplacé par « Regional Director, Marine Safety » et le terme « Regional Director, Marine Security » est remplacé par « Regional Director, Marine Safety ».
3	2022	Tout	Paul Merriam	Bon nombre de modifications dans l'ensemble du document. Suppression de la section 8.
4	Novembre 2024	Tout	AMSE, administration centrale	Mises à jour : - Mise à jour du modèle de TP et formatage du document. - Mise à jour de la page i de la section d'information sur le document. - Ajout de la mention du <i>Règlement général sur le pilotage</i> à la page 1, section 1.4. - Examen d'ensemble du document
5	Avril 2025	Tout	AMSE, administration centrale	Mises à jour : - Mise à jour section 5.3 - Ajouté section 5.4 - Mise à jour des documents

TABLE DES MATIÈRES

1.0 INTRODUCTION	3
2.0 TITRE ABRÉGÉ	4
3.0 DÉFINITIONS	4
4.0 APPLICATION	5
5.0 LIGNES DIRECTRICES GÉNÉRALES VISANT TOUS LES BÂTIMENTS	5
6.0 LIGNES DIRECTRICES VISANT LA NAVIGATION DES BÂTIMENTS D'UNE JAUGE BRUTE DE PLUS DE 1 500.....	8
7.0 LIGNES DIRECTRICES VISANT LA NAVIGATION DES BÂTIMENTS D'UNE JAUGE BRUTE DE 1 500 ET MOINS CIRCULANT DANS LES CHENAUX DE NAVIGATION À PROXIMITÉ DU RIVAGE.	9
ANNEXE - SCHÉMA DU PONT DE LA CONFÉDÉRATION	10

1.0 INTRODUCTION

- 1.1 Le pont de la Confédération (le Pont) assure un lien routier entre l'intérieur du Canada et la province insulaire de l'Île-du-Prince-Édouard, conformément aux ***Conditions de l'adhésion de l'Île-du-Prince-Édouard***. Le détroit de Northumberland (le détroit) constitue une étendue d'eau navigable. Le Pont a été construit en vertu des permis délivrés conformément aux dispositions de la [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#). Cette loi préserve les droits de navigation des bâtiments ayant traditionnellement circulé dans ces eaux.
- 1.2 Les bâtiments de plus de 1 500 tonneaux de jauge brute sont tenus d'emprunter le chenal de navigation central (tel que défini au point 3.1 ci-dessous). Les bâtiments locaux (tels que définis au point 3.3 ci-dessous, c'est-à-dire de 1 500 TJB et moins), qui effectuent des trafics locaux (tel que défini au point 3.3 ci-dessous), peuvent utiliser les chenaux de navigation désignés « à proximité du rivage » (tel que défini au point 3.2 ci-dessous), situés de part et d'autre du Déroit.
- 1.3 Le Pont a été conçu de manière à satisfaire à l'indice de sécurité 4.25 prescrit par l'État – également appelé facteur bêta (β). L'indice de sécurité dépend de la fréquence, de la vitesse et du déplacement des bâtiments qui circulent dans le détroit.
- 1.4 Le chenal de navigation central se trouve dans la zone de pilotage obligatoire du pont de la Confédération, établie dans le [Règlement général sur le pilotage](#) (pris en vertu de la [Loi sur le pilotage](#)). Les bâtiments canadiens de plus de 1 500 TJB et les bâtiments étrangers sont soumis au pilotage obligatoire dans cette zone de pilotage obligatoire du pont de la Confédération.
- 1.5 Le détroit constitue une étendue d'eau sujette à des conditions de glace saisonnières. Transports Canada (TC) et le ministère des Pêches et des Océans, par l'entremise de la Garde côtière canadienne (GCC), peuvent déclarer le Déroit comme une zone de contrôle actif de la glace et, lorsque les conditions l'exigent, interdire l'entrée des bâtiments dans le Déroit en attendant l'arrivée d'un brise-glace d'escorte. Pendant cette période, et en raison de la présence du Pont, les bâtiments ne peuvent pas utiliser les « chenaux à proximité du rivage » (tel que défini au point 3.7) situés à moins de 10 milles nautiques de chaque côté du Pont. Lorsque les « chenaux à proximité du rivage » ne peuvent pas être utilisés, les bâtiments doivent emprunter le chenal de navigation central pour protéger à la fois les bâtiments et les quais contre les dommages causés par des abordages. Les bâtiments ayant l'intention d'utiliser le chenal de navigation central et de transiter sous le Pont auront besoin du soutien d'un brise-glace sur 10 milles nautiques de chaque côté du Pont.
- 1.6 Les bâtiments de 20 mètres ou plus de longueur transitant dans le Déroit, tant dans le chenal de navigation central que dans les chenaux de navigation « à proximité du rivage », sont régis par le [Règlement sur les zones de services de trafic maritime](#).

- 1.7 Lorsque le Détroit est déclaré une zone active de glace et que de la glace est présente dans le chenal de navigation central, le bâtiment en transit doit être escorté par un brise-glace.
- 1.8 Les intéressés sont priés d'adresser leurs demandes de renseignements ou commentaires au sujet des présentes lignes directrices au :

**Directeur exécutif , Normes de la sécurité de navigation et de la surveillance
(AMSE)**

Transports Canada, Sécurité et sûreté maritimes
330, rue Sparks
Tour C, 9^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N8

2.0 TITRE ABRÉGÉ

Les présentes lignes directrices peuvent être citées sous le titre abrégé « Lignes directrices sur la navigation sous le pont de la Confédération ».

3.0 DÉFINITIONS

- 3.1 Les définitions suivantes sont utilisées aux fins des présentes lignes directrices :

Le « **chenal central de navigation** » se trouve entre le pilier P21, situé au point 46° 12' 38,99" N, 63° 45' 04,02" O et le pilier P22, situé au point 46° 12' 32,85" N, 63° 45' 11,62" O. Ces piliers sont désignés de chaque côté au moyen de bouées de mi-chenal, RACONS, de marques de jour, des feux de jetée rouges et verts, des feux de la travée centrale et des feux à secteurs. Pour de plus amples renseignements, consulter l'Annexe des présentes lignes directrices, dans la publication *Livres des feux, des bouées et des signaux de brume* de la GCC et sur la carte marine canadienne, n° 4406.

- 3.2 Les chenaux de navigation à proximité du rivage sont réservés à ces bâtiments entre les piliers P3 et P4, P4 et P5, P42 et P43, P43 et P44. Ces piliers sont situés aux points suivants :

P3)	46° 14' 33,29" N,	63° 42' 53,76" O
P4)	46° 14' 26,92" N,	63° 43' 00,96" O
P5)	46° 14' 20,54" N,	63° 43' 08,16" O

P42)	46° 10' 36,07" N,	63° 47' 53,11" O
P43)	46° 10' 30,16" N,	63° 48' 01,09" O
P44)	46° 10' 24,23" N,	63° 48' 09,02" O

- 3.3 Les termes « **circulation locale** » et « **bâtiments locaux** » s'entendent des bâtiments d'une jauge brute de moins de 1 500 utilisés à partir de ports situés dans le détroit .

- 3.4 Un « **navire privé d'énergie** » s'entend notamment d'un bâtiment qui n'est pas en mesure de s'autopropulser, de manœuvrer son propre appareil à gouverner ou de faire fonctionner ses propres ancres, dont une partie de la structure de la coque a été retirée, ou qui fait l'objet de réparations pouvant nuire à son étanchéité.
- 3.5 « **Condition de Classe** » s'entend des exigences obligeant les bâtiments notamment à appliquer des mesures, à faire des réparations et à mener des sondages dans un délai précis, afin de conserver la catégorie.
- 3.6 « **Remorqueur d'escorte** » s'entend d'un remorqueur conçu spécifiquement pour escorter des navires et disposant d'une force de traction au point fixe suffisante. Il est capable d'exercer des forces d'urgence de direction ou de freinage sur un navire accompagné à des vitesses supérieures à 6 nœuds dans des chenaux étroits ou des espaces restreints similaires.
- 3.7 « **chenaux à proximité du rivage** » désigne un passage entre la glace et le rivage ou entre la glace et un front de glace.

4.0 APPLICATION

- 4.1 Ces lignes directrices s'appliquent à tous les bâtiments prévoyant de transiter sous le pont ou de naviguer à proximité de celui-ci.
- 4.2 Ces lignes directrices ne visent pas à remplacer les règlements applicables en vertu de la [*Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*](#) ou la [*Lois sur le Pilotage*](#). Elles ont pour but de fournir des recommandations spécifiques visant à renforcer la sécurité de la navigation et à protéger la vie humaine, les biens et le milieu marin.
- 4.3 La date d'entrée en vigueur des Lignes directrices est décembre 2003.

5.0 LIGNES DIRECTRICES GÉNÉRALES VISANT TOUS LES BÂTIMENTS

- 5.1 Le pilotage est obligatoire pour tous les bâtiments d'une jauge brute de plus de 1 500; dans le cas d'une combinaison remorqueur-unité remorquée, c'est la jauge brute combinée qui est calculée.
- 5.2 Aucun navire ne devrait circuler dans le canal de navigation central ou les chenaux de navigation « proximité du rivage » par mauvais temps ou dans des conditions de glace compromettant sa navigabilité au point qu'il ne puisse pleinement contrôler et maintenir son cap, sa vitesse et sa stabilité directionnelle pendant le transit.

Facteurs à prendre en compte avant et pendant le transit dans le détroit :

1. Glaces

- Lorsque le détroit est déclaré zone active de contrôle des glaces par TC/GCC, tous les navires souhaitant transiter sous le pont en présence de glace dans le détroit de Northumberland doivent vérifier auprès des Opérations sur les glaces de la GCC en contactant Northumberland Traffic ou ECARREG Canada.
- Lorsque le détroit est déclaré zone de surveillance active des glaces et que des glaces sont présentes dans le chenal de navigation, le bâtiment doit être escorté par un brise-glace afin de circuler sous le Pont et sur une distance de 10 milles marins de chaque côté.

2. Vent

Lorsque des vents dominants sont présents ou prévus, les navires sont autorisés à transiter selon la discrétion du capitaine ou du pilote, en tenant compte des éléments suivants : la vitesse et la direction du vent, le tirant d'eau du navire et la surface de voilure exposée, le déplacement maximum au moment du transit, le tirant d'air maximum (haute mer, grandes marées) et la vitesse maximale établie dans ce document.

3. Visibilité

- Visibilité d'au moins 1,0 mille marin.

- 5.3 Ancrage est interdit en tout temps dans les limites suivantes À partir d'un point de la laisse de haute mer du cap Bruin (Nouveau-Brunswick) situé par 46°10'58" de latitude nord et 63°58'42" de longitude ouest, tel qu'il est indiqué sur la carte no 4406 du Service hydrographique du Canada, édition du 12 juillet 1985; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer à Fernwood (Île-du-Prince-Édouard) situé par 46°19'15" de latitude nord et 63°48'55" de longitude ouest; de là, en direction sud et est, le long de la laisse de haute mer, jusqu'à un point du rivage situé par 46°18'30" de latitude nord et 63°46'09" de longitude ouest; de là, en ligne droite jusqu'à un point de la laisse de haute mer à Botsford (Nouveau-Brunswick) par 46°10'01" de latitude nord et 63°56'00" de longitude ouest; de là, en direction nord-ouest, le long de la laisse de haute mer jusqu'au point de départ.
- 5.4 Un certain nombre de câbles sous-marins traversent le détroit de Northumberland, au sud-est du pont de la Confédération. Ceux-ci s'étendent de la rive du Nouveau-Brunswick autour du cap Tormentine jusqu'à la terre près de Port Borden, Île-du-Prince-Édouard ; certains débarquent également le long de la rive à proximité de Bells Point, et la prudence est conseillée. Directions de navigation [ALT 108, Chapitre 3 : Détroit de Northumberland, article 4](#), Pour plus d'informations sur les câbles sous-marins, consultez [l'édition annuelle des Avis aux navigateurs, avis 16](#).
- 5.5 Il est interdit de naviguer ou de conduire un bâtiment d'une manière dangereuse pour les personnes, les biens, le bâtiment lui-même ou un autre bâtiment, compte tenu de toutes les

- circonstances, y compris la nature et l'état des eaux naviguées et l'utilisation qui est faite de ces eaux ou dont on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elle soit faite.
- 5.6 Il est interdit aux bâtiments d'une jauge brute de plus de 500, propulsés seulement au moyen de voiles, de circuler sous le Pont.
- 5.7 Tous les bâtiments de 20 mètres ou plus doivent se conformer au [Règlement sur les zones de services de trafic maritime](#).
- 5.8 Tous les bâtiments d'une longueur de 20 mètres ou plus doivent maintenir une écoute permanente de la voie VHF 16 et de la voie 12 entre East Point et West Point, Île-du-Prince-Édouard.
- 5.9 Les rapports communiqués en vertu du [Règlement sur les zones de services de trafic maritime](#) et les bâtiments assujettis à ce Règlement doivent, lorsqu'ils comptent circuler à moins de 5 milles marins du Pont, également signaler au Service du trafic maritime du détroit de Northumberland ce qui suit :
- l'HAP à la bouée de mi-chenal, une confirmation qu'un pilote a été réservé, et l'HAP au poste de pilotage; lorsque le navire est soumis à un pilotage obligatoire.
 - le tirant d'eau, le déplacement en tonnes, le tirant d'air et le nom d'un agent local s'ils ne sont pas immatriculés au Canada;
 - les situations de **Condition de Classe**, les cas d'accident ou de mauvais fonctionnement des machines ou du matériel, ou les défaillances de l'équipage pouvant compromettre la navigation sécuritaire;
 - les obstacles ou autres dangers repérés dans le chenal central de navigation; ou dans les chenaux de navigation « à proximité du rivage ».
 - les situations de remorquage où le remorqueur éprouve ou prévoit d'éprouver des difficultés à maîtriser le bâtiment remorqué.
- 5.10 **Remorqueurs**
- Les bâtiments remorqueurs ne doivent pas jeter l'ancre ni ancrer les bâtiments remorqués de manière qu'ils puissent se retrouver en travers du chenal central de navigation.
 - Chaque remorqueur doit remorquer un seul bâtiment ou une seule barge à la fois sous le pont.
 - Les remorqueurs ne doivent pas gêner la navigation des autres bâtiments pendant qu'ils remorquent un bâtiment ou se préparent à un remorquage.
 - Les remorqueurs doivent raccourcir leur dispositif de remorquage au maximum sans compromettre la sécurité. Lorsque la longueur du câble de remorquage est supérieure à 75 mètres, un remorqueur de taille suffisante doit être attaché à la poupe du bâtiment remorqué.
 - Il est interdit aux **navires privés d'énergie** remorqués de circuler sous le pont de la Confédération.

6.0 LIGNES DIRECTRICES VISANT LA NAVIGATION DES BÂTIMENTS D'UNE JAUGE BRUTE DE PLUS DE 1 500

- 6.1 Les bâtiments d'une jauge brute de plus de 1 500 circulant sous le pont de la Confédération doivent naviguer dans le « **chenal central de navigation** ».
- 6.2 Les bâtiments doivent s'aligner sur le couloir s'étendant entre les deux bouées lumineuses de mi-chenal (privées) de l'ouvrage de franchissement du détroit, numéros 1017.7 et 1017.75, et suivre ce couloir.
- 6.3 Les eaux s'étendant sur cinq milles marins de chaque côté du Pont sont désignées comme secteur d'alternance de circulation à sens unique des bâtiments d'une jauge brute de plus de 1 500. Sauf dans les cas d'urgence ou lorsqu'il y a lieu pendant les opérations de brise-glaces, aucun bâtiment de ce genre ne doit doubler un autre bâtiment du même genre, venir à la rencontre d'un autre bâtiment, ni « changer de direction » à moins d'un quart de mille de l'un ou l'autre côté de l'axe longitudinal du chenal central de navigation.
- 6.4 **Restrictions visant les bâtiments circulant dans le chenal central de navigation :**

6.4.1 **Déplacement maximal pendant le trajet**

Bâtiments à passagers : 34, 000 tonnes métriques

Bâtiments de charge : 47, 700 tonnes métriques

Les bâtiments dont le déplacement est supérieur au maximum doivent faire l'objet d'une évaluation des risques qui inclue l'utilisation d'un **remorqueur d'escorte**, comme il a été défini.

Si le déplacement du bâtiment dépasse de 20 % le maximum, **deux remorqueurs d'escorte** doivent être inclus dans l'évaluation des risques.

L'évaluation des risques doit ensuite être soumise au bureau régional d'Atlantique, Transports Canada sécurité et sûreté maritimes ¹ et à l'Administration de pilotage de l'Atlantique **15 jours ouvrables avant le trajet**.

¹ Transports Canada, bureau régional de l'Atlantique, sécurité et sûreté maritimes, (Charlottetown (Î.-P.-É.))
Jean Canfield Building
191 rue Great George
Charlottetown (Î.-P.-É.)
C1A 4L2
Numéro local : 902-566-7987
Numéro de télécopieur local : 902-566-7991
Courriel : CharlottetownTCCAdmin-AdminCTCCharlottetown@tc.gc.ca

6.4.2 Vitesse maximale

- Bâtiments à passagers :** 11 nœuds sur le fond à moins de deux milles marins du Pont.
Bâtiments de charge : 8 nœuds sur le fond à moins de deux (2) milles marins du Pont.

On peut accroître la vitesse d'un bâtiment en circulation lorsque les circonstances l'exigent afin que le bâtiment maintienne sa route. Les limites de vitesse sont assujetties à des mesures d'application de la loi.

6.4.3 Tirant d'air maximal (pleine mer supérieure, grande marée) - 48 mètres

7.0 LIGNES DIRECTRICES VISANT LA NAVIGATION DES BÂTIMENTS D'UNE JAUGE BRUTE DE 1 500 ET MOINS CIRCULANT DANS LES CHENAUX DE NAVIGATION À PROXIMITÉ DU RIVAGE.

- 7.1 Les bâtiments locaux d'une jauge brute de 1 500 et moins engagés dans des déplacements locaux peuvent utiliser les chenaux de navigation à « **proximité du rivage** » désignés situés des deux côtés du détroit.

- 7.2 Les chenaux de navigation à proximité du rivage sont réservés à ces bâtiments entre les piliers **P3 et P4, P4 et P5, P42 et P43, P43 et P44**. Ces piliers sont situés aux points suivants :

P3)	46° 14' 33,29" N,	63° 42' 53,76" O
P4)	46° 14' 26,92" N,	63° 43' 00,96" O
P5)	46° 14' 20,54" N,	63° 43' 08,16" O
P42)	46° 10' 36,07" N,	63° 47' 53,11" O
P43)	46° 10' 30,16" N,	63° 48' 01,09" O
P44)	46° 10' 24,23" N,	63° 48' 09,02" O

7.3 Restriction visant les bâtiments circulant dans les chenaux à proximité du rivage :

- 7.3.1 Vitesse maximale sur le fond - **11 nœuds**

- 7.3.2 Tirant d'air maximal (pleine mer supérieure, grande marée) - **28 mètres**

ANNEXE - SCHÉMA DU PONT DE LA CONFÉDÉRATION

