

A5 Sécurité des navires

10 Organisation du trafic maritime

1 GÉNÉRALITÉS

- 1.1 La règle 10 du *Règlement sur les abordages* s'applique à tous les navires naviguant dans ou à proximité d'un système d'organisation du trafic maritime.
- 1.2 Au moment d'être imprimés, les renseignements sur l'organisation du trafic maritime, contenus dans le présent avis, étaient à jour. Prière de consulter les éditions mensuelles des [Avis aux navigateurs](#), pour connaître les modifications et additions.
- 1.3 Les navires peuvent s'exposer eux-mêmes à des poursuites judiciaires en responsabilité, s'ils quittent ces routes et sont impliqués dans un abordage. Les tribunaux maritimes ont jugé que du moment que, des systèmes d'organisation du trafic maritime sont mis en place en vue de la sécurité générale des navires et qu'ils figurent sur les cartes marines officielles, « c'est agir en navigateur négligent que de les quitter sans raison ».
- 1.4 Les systèmes canadiens obligatoires d'organisation du trafic maritime sont modifiés de la façon suivante, par les dispositions visées à l'intertitre "Modifications canadiennes" de la règle 10 du *Règlement sur les abordages* :
 - .1 Dans les eaux et les zones de pêche canadiennes, un navire en train de pêcher, peut pêcher dans n'importe quelle direction, à l'intérieur ou à proximité d'un dispositif de séparation du trafic mais ne doit pas gêner le passage des navires que suit une voie de circulation.
 - .2 Tout navire à propulsion mécanique d'une longueur supérieure à 20 mètres est obligé d'emprunter la route située à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou d'un système d'organisation du trafic maritime par laquelle il peut se rendre à destination en toute sécurité.
 - .3 Des dérogations conditionnelles sont aussi accordées aux navires à usages spéciaux.
- 1.5 Il est possible de trouver dans les *Instructions nautiques* appropriées et dans la publication de l'Organisation maritime internationale (OMI) intitulée « *Organisation du trafic maritime* », les renseignements détaillés concernant l'organisation du trafic maritime qui comprend les dispositifs de séparation du trafic, les routes en eaux profondes, les secteurs devant être évités et les autres mesures d'organisation du trafic.

2 MESURES CANADIENNES D'ORGANISATION DU TRAFIC

2.1 Systèmes canadiens obligatoires d'organisation du trafic

- **Aux abords de la baie Chedabucto (également adopté par l'OMI) (modifié en 2007)**
Cartes de référence : 4013, 4233, 4301, 4321, 4335 et 4374 (Canada)
- **Dans la baie de Fundy et ses abords (également adopté par l'OMI) (modifié en 2002)**
Carte de référence : 4010, 4011, 4012, 4116 (Canada)
- **Dans le détroit Juan de Fuca et ses abords (également adopté par l'OMI) (modifié en 2005)**
Cartes de référence : 3440, 3461, 3462, 3602 et 3606 (Canada), 18003, 18400, 18421, 18440, 18460, 18465, 18480 et 18485 (États-Unis)
- **Dans le détroit de Haro, Boundary Pass et le détroit de Georgia. (également adopté par l'OMI)**
Cartes de référence : 3461, 3462, 3440 et 3601 (Canada), 18421, 18431, 18432, et 18433 (États-Unis)
- **Dans le détroit de Georgia (également adopté par l'OMI) (modifié en 2004)**
Cartes de référence : 3462, 3463, 3492 et 3601 (Canada), 18400, 18421, 18431 (États-Unis)

2.2 Systèmes canadiens recommandés d'organisation du trafic

- **Détroit de Johnstone - Dispositif de séparation du trafic dans les passages de Race et Current**
Carte de référence : 3544 (Canada)

Les navigateurs empruntant ce dispositif de séparation du trafic doivent avoir connaissance de la recommandation et de l'avertissement suivants :

« Il est recommandé aux navigateurs d'utiliser leur radiotéléphone pour faire connaître leur présence et avertir les autres navires.

AVERTISSEMENT

Dans certaines circonstances, un grand navire faisant route à l'ouest par courant de jusant peut éprouver des difficultés à négocier la courbe sur tribord dans le passage de Current et à parer le haut-fond Ripple. Dans ce cas, le capitaine peut décider de faire route à contre-sens de l'écoulement normal du trafic, dans le passage de Race et doit par tous les moyens, avertir les autres navires dans le secteur. »

- **Détroit de Broughton Dispositif de séparation du trafic de l'île Haddington**
Carte de référence : 3546 (Canada)

Les navigateurs empruntant ce dispositif de séparation du trafic doivent avoir connaissance de la recommandation et de l'avertissement suivants :

« Il est recommandé aux navigateurs d'utiliser leur radiotéléphone pour faire connaître leur présence et avertir les autres navires.

AVERTISSEMENT

Dans certaines circonstances, de grands navires et des remorqueurs traînant de longues remorques, faisant route à l'est, peuvent éprouver des difficultés à négocier la courbe sur tribord pour passer au sud de l'île Haddington. Dans ce cas, le capitaine peut décider de faire route à contre-sens de l'écoulement normal du trafic dans le passage d'Haddington et doit par tous les moyens, avertir les autres navires dans le secteur. »

- **Dispositif de séparation du trafic de Vancouver et ses approches**
Cartes de référence : 3463, 3496 et 3526
- **Système d'organisation du trafic du Golfe et Fleuve Saint-Laurent**
Cartes de référence : 1203, 1220, 1221, 1236, 1320, 4002, 4013, 4020, 4021, 4022, 4024, 4025, 4026 et 4731 (Canada)
Le système modifié en vigueur le 1^{er} juillet 1992.
- **Système d'organisation du trafic d'Halifax et de ses approches**
Carte de référence : 4012, 4013, 4237, 4320, 8007 (Canada)
- **Système d'organisation du trafic de la baie Placentia**
Cartes de référence : 4839, 4841, 4622, 4624, 4016 et 4047 (Canada)
- **Système d'organisation du trafic de Bull Arm**
Carte de référence : 4851 (Canada)

2.3 Mesures recommandées pour l'organisation du trafic sur les Grands Lacs

- .1 Le système d'organisation du trafic sur les Grands Lacs consiste en un système de « Voies de circulation séparées pour les navires » sur les lacs Ontario, Érié, Huron, Michigan et Supérieur.
- .2 Ces routes sont délimitées sur les cartes générales des Grands Lacs publiées à la fois par le Canada et les États-Unis et sont détaillées dans les Instructions nautiques appropriées.
- .3 Il est recommandé aux navigateurs, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement, de suivre rigoureusement ces routes.
- .4 La personne responsable de la navigation du navire devrait agir avec prudence si elle devait s'écarter des routes recommandées, au cas où le temps ou les glaces l'y forceraient.

2.4 Organisation du trafic dans les glaces

Prière de se reporter à l'Avis aux navigateurs N° 6 sur l'organisation du trafic dans les glaces, en eaux canadiennes

2.5 Zone d'exclusion pour les navires-citernes - Côtes du Pacifique

- .1 Du fait de la suppression de l'acheminement du pétrole par l'oléoduc trans-Alaska, une zone d'exclusion des navires-citernes (ZENC) a été établie au large de la côte du Pacifique du Canada.
- .2 Cette zone d'exclusion (ZENC) a pour but de garder les pétroliers chargés, à l'ouest des limites de la zone afin de protéger la côte et les eaux côtières d'un risque éventuel de pollution.
- .3 Les limites de la zone longent la frontière Canada/Alaska jusqu'à un point situé approximativement à 115 milles à l'ouest de l'île Langara, de là elles se dirigent vers le sud jusqu'à un point situé approximativement à 73 milles au sud-ouest du cap St. James, de là elles vont jusqu'à un point situé à 40 milles au sud-ouest de la pointe Amphitrite et de là droit vers l'est jusqu'à un point situé aux abords de cap Flattery.
- .4 La zone d'exclusion (ZENC) est délimitée comme suit :

Une ligne tracée à partir de	54°00'00"N	136°17'00"W
jusqu'à	51°05'00"N	132°30'00"W
jusqu'à	48°32'00"N	126°30'00"W
jusqu'à	48°32'00"N	125°09'00"W
- .5 Il est demandé aux navires-citernes chargés de pétrole brut de la TAPS, transitant le long de la côte du Pacifique, de naviguer au large des limites de cette zone d'exclusion.

2.6 Zone de prudence

- **FPSO Terra Nova (unité flottante de production, de stockage et de déchargement) (Grands Bancs de Terre-Neuve)**

Les navires devraient naviguer avec une prudence particulière dans la zone ayant un rayon de 10 nm centrée sur 46°28'.53N et 048°28'.86W. Tout navire qui planifie de traverser la zone de précaution est conseillé de contacter le navire FPSO sur le canal VHF 16 et de se conformer aux instructions données lors du transit dans la zone. Le mouvement des navires dans la zone est surveillé sur une base de 24 heures.

Cartes de référence : 4000, 4001, 8011, et 8012 (Canada)

2.7 Zone à éviter

- **Zone périodique à éviter (juin au décembre) dans le bassin Roseway (au sud de la Nouvelle-Écosse)**

Cartes de référence : 4003, 4012, et 4230 (Canada)

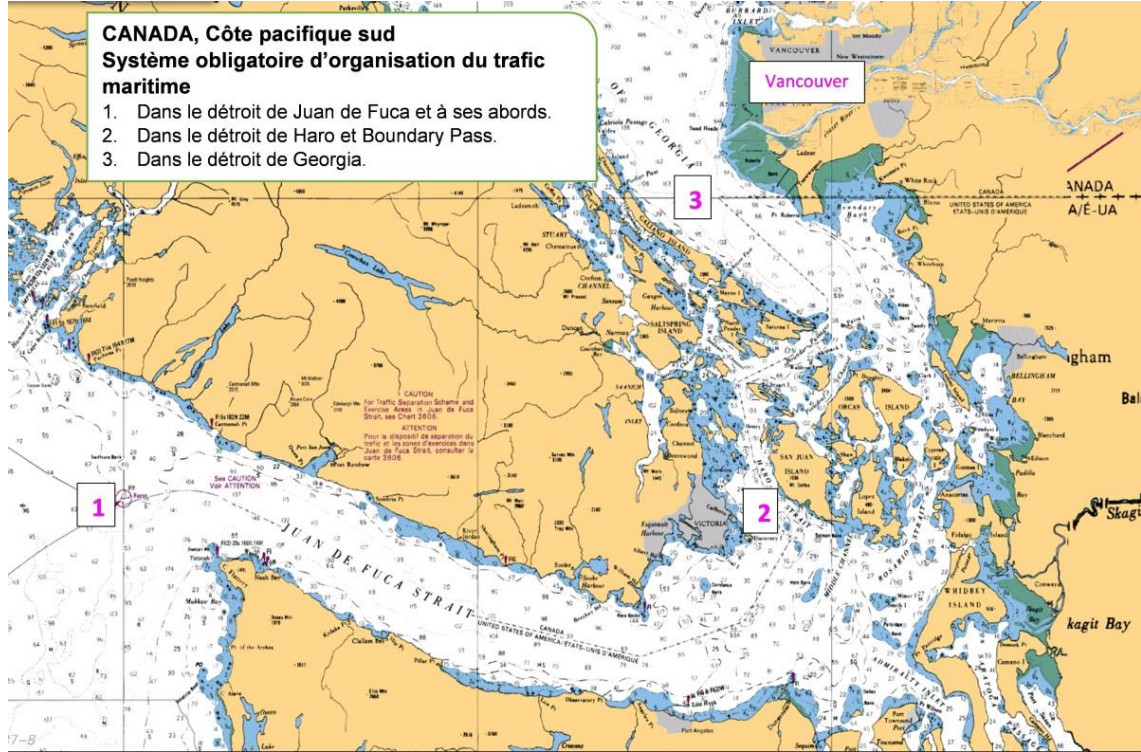
3 Mesures internationales d'organisation du trafic L/C

- 3.1 La publication de l'OMI intitulée "*Organisation du trafic maritime*", contient tous les détails et toutes les coordonnées de toutes les mesures d'organisation du trafic et des *Règles et recommandations communes de navigation* préconisées par l'OMI. Pour obtenir cette publication de l'OMI, veuillez vous reporter aux détails fournis dans l'Avis aux navigateurs N° 14. Vous pouvez également consulter les *Instructions nautiques* appropriées pour obtenir des renseignements supplémentaires.

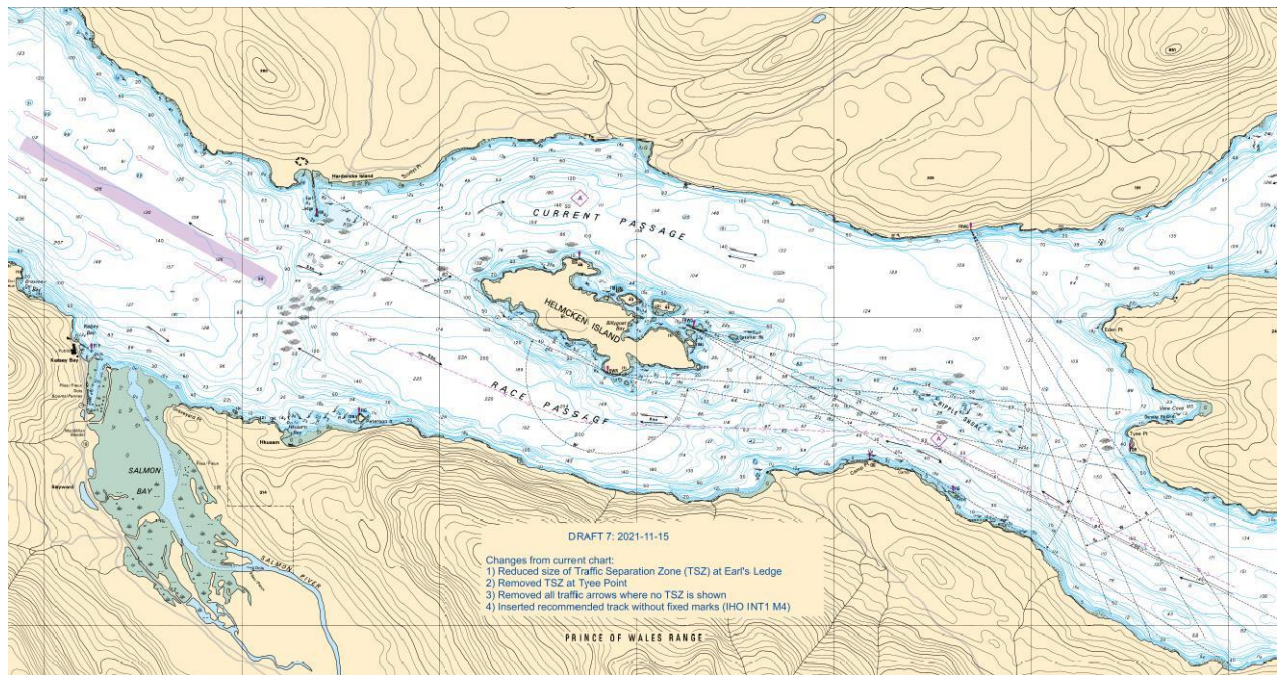
4 Utilisation des systèmes d'organisation du trafic

- 4.1 Les systèmes d'organisation du trafic sont prévus pour une utilisation de jour et de nuit dans toutes les conditions météorologiques, dans des eaux complètement ou à peu près libres de glace, lorsque aucune manœuvre spéciale ni intervention de brise-glace ne sont nécessaires.
- 4.2 Sauf indication contraire, il est recommandé à tous les navires d'utiliser les systèmes d'organisation du trafic. Compte tenu de la nécessité d'une profondeur d'eau sous quille suffisante, il faut, si l'on décide d'utiliser un système d'organisation du trafic, prendre en considération la profondeur indiquée sur la carte, la possibilité de modifications intervenues dans les fonds marins depuis le dernier levé et les effets des conditions météorologiques et des marées sur la profondeur de l'eau.
- 4.3 Les navires qui naviguent à l'intérieur ou à proximité d'un dispositif de séparation du trafic doivent notamment se conformer aux dispositions de la règle 10 du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* afin de réduire la formation de risques d'abordages entre navires. Les autres règles du *Règlement sur les abordages* s'appliquent dans tous les cas, et en particulier les règles des sections II et III de la partie B, si l'on estime qu'il existe un risque d'abordage avec un autre navire.
- 4.4 Aux points de jonction où se rejoignent des courants de circulation venant de diverses directions, il n'est pas vraiment possible de procéder à une véritable séparation du trafic car il se peut que les navires soient obligés de couper des routes ou de changer de route. Les navires devraient donc naviguer avec une grande vigilance dans ces zones et ne pas perdre de vue que le simple fait de suivre une route directe ne donne pas à un navire de privilège spécial ni de droit de passage.
- 4.5 Une route en eau profonde est destinée essentiellement aux navires qui, en raison de leur tirant d'eau et de la profondeur d'eau disponible dans la zone en cause, ne peuvent utiliser qu'une telle route. Le trafic direct auquel les conditions susmentionnées ne s'appliquent pas devrait, si possible, éviter d'emprunter les routes en eaux profondes. Une route en eaux profondes est une route établie à l'intérieur de limites déterminées, ayant fait l'objet de levés hydrographiques précis, permettant de connaître la hauteur d'eau sur le fond et les obstacles immergés, tels qu'indiqués sur une carte.
- 4.6 Les zones de prudence devraient, autant que faire se peut, être évitées par les navires de passage qui n'empruntent pas les dispositifs de séparation du trafic ou routes en eaux profondes connexes, ou qui ne gagnent ni ne quittent les ports avoisinants. Une zone de prudence est une zone établie à l'intérieur de limites déterminées, où les navires doivent naviguer avec une prudence particulière et dans laquelle le sens de l'écoulement du trafic peut être recommandé.
- 4.7 Dans les routes à double sens de circulation, y compris les routes en eaux profondes, les navires devraient, dans toute la mesure du possible, rester sur tribord. Une route à double sens de circulation est une route située dans des limites déterminées, à l'intérieur desquelles le trafic s'effectue dans les deux sens. Son but est d'assurer aux navires la sécurité de la navigation dans des eaux où celle-ci est difficile ou dangereuse.

Autorité : Transports Canada

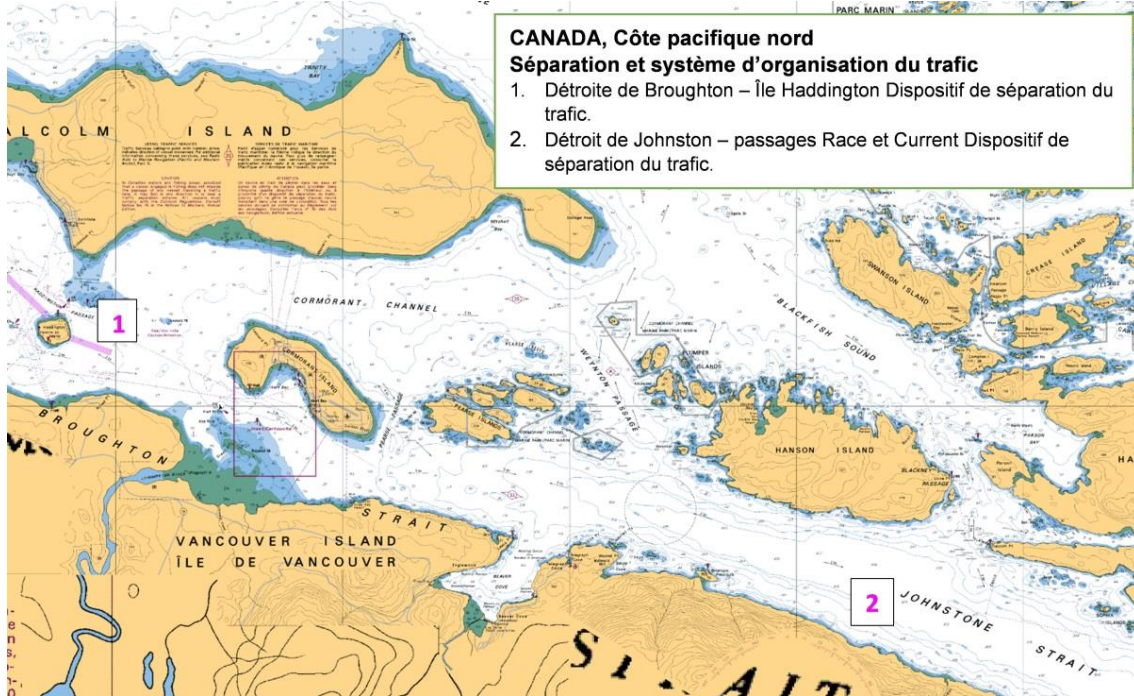


Adoption de l'OMI - Système d'itinéraire canadien obligatoire - Côte sud du Pacifique

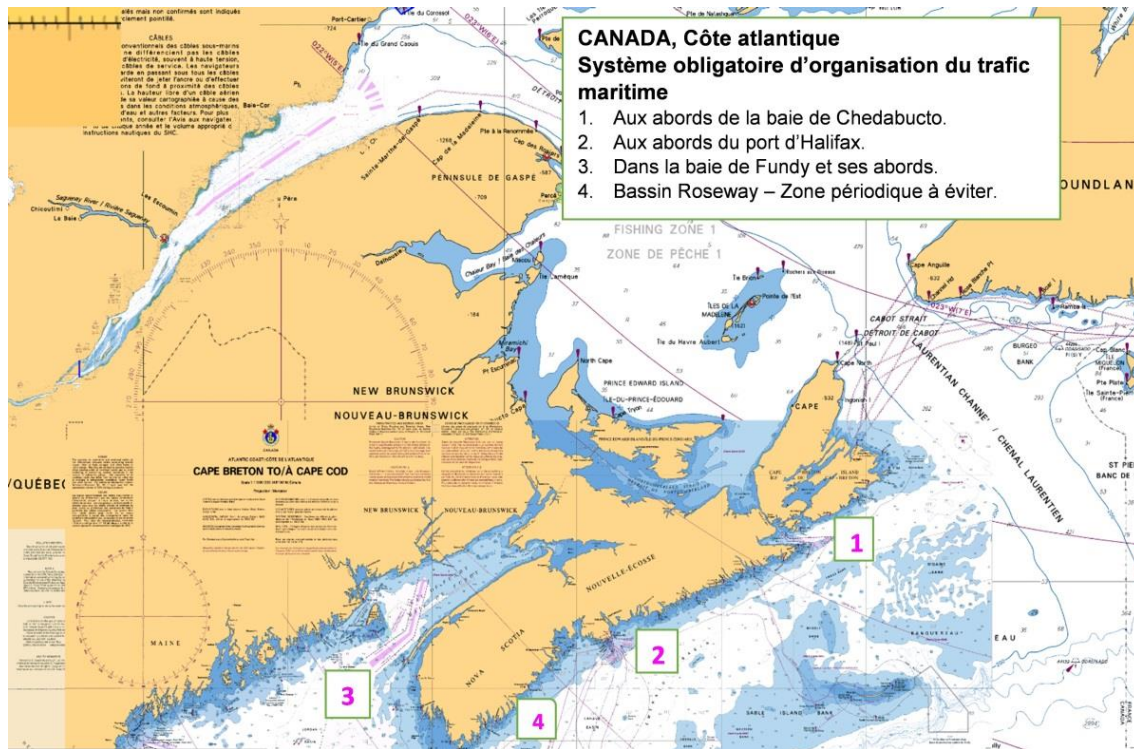


Systèmes d'itinéraires canadiens recommandés - Détroit de Johnstone - Passages de course et de courant TSS

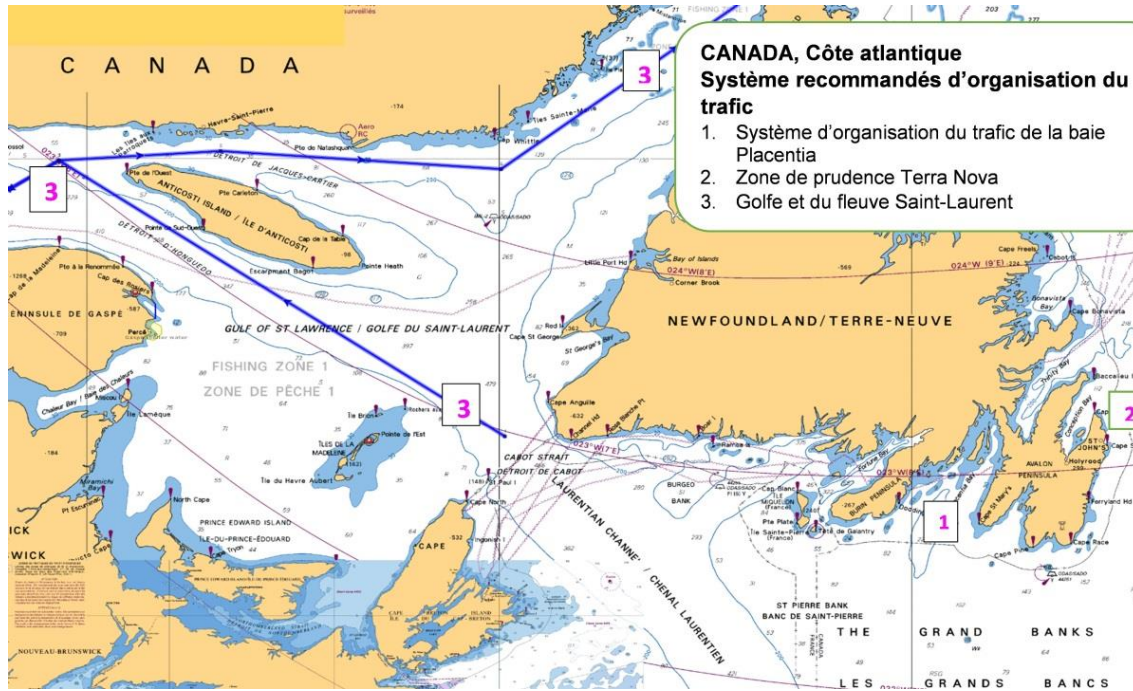
Système de routage modifié



Systèmes d'itinéraires canadiens recommandés – TSS du détroit de Broughton et du détroit de Johnstone



Adoption de l'OMI - Système de routage canadien obligatoire – TSS de la côte atlantique



Systèmes d'itinéraires canadiens recommandés – Côte atlantique








Symboles pour les éléments de base des mesures d'organisation du trafic

Sauf indication contraire, les symboles sont imprimés en couleur sur les cartes, généralement en magenta.

Voies

Réf.	Description	Symbologie SHC
1	Alignement de route (le trait continu indique la route à suivre; ≠ signifie "alignée")	
2	Alignement de garde	
3	Voie recommandée s'appuyant sur des marques fixes	
4	Voie recommandée ne s'appuyant pas sur des marques fixes	
5.1	Voie à sens unique (et voie DW) s'appuyant sur des marques fixes	
5.2	Voie à sens unique (et voie DW), ne s'appuyant pas sur des marques fixes	

Organisation du trafic

Réf.	Description	Symbologie SHC
10	Direction établie (obligatoire) du trafic	
11	Direction recommandée du trafic	
12	Ligne de séparation (grande échelle, petite échelle)	
13	Zone de séparation	
14	Limite de zone de mesure d'organisation de trafic restreint	
15	Limite de mesure d'organisation de trafic	
16	Zone de prudence	

La Carte 1, offre une explication des signes conventionnels, abréviations et termes utilisés par le SHC sur ses cartes marines. Les versions HTML et PDF de la Carte n° 1, font l'objet de mises à jour. [Carte 1 - Symboles, abréviations et termes](#)

NOTES

1. Flèches dispersées sur la largeur de la route. Les flèches peuvent être incurvées. Là où les voies de circulation sont convergentes, les flèches devraient être orientées suivant la direction moyenne des limites latérales.
2. Flèches omises aux intersections (autres que les ronds-points) pour éviter d'attribuer la priorité à une voie.
3. Ligne de séparation de 3 mm de largeur si l'échelle de la carte le permet.
4. Teinte assez légère pour ne pas masquer les détails au-dessous.
5. Si les voies sont séparées par des obstacles naturels, peut être remplacé, le long des limites des voies, par le symbole de limites maritimes en général.
6. Jambages des T tournés en direction de la zone considérée.
7. Symbole destiné aux axes à suivre de près dans des zones insuffisamment hydrographiées.