



Pêches et Océans
Canada

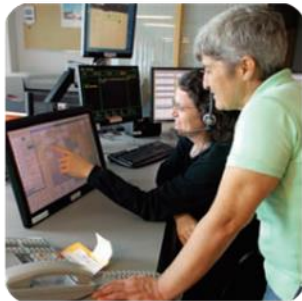
Garde côtière
canadienne

Fisheries and Oceans
Canada

Canadian
Coast Guard

Aides radio à la navigation maritime 2020

(Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg, Arctique et Pacifique)



Sécurité d'abord, Service constant



Aides radio à la navigation maritime 2020
(Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg, Arctique et Pacifique)

Publié sous l'autorité de :

Direction général des Opérations
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Ottawa ON K1A 0E6

Édition annuelle 2020

MPO/2020-2004
Fs151-18F-PDF
ISSN : 2371-8943

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 2020

MGCE #4143338

Disponible sur le site Internet de la GCC :

<https://www.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/index-fra.html>

Available in English:

Radio Aids to Marine Navigation 2020
(Atlantic, St. Lawrence, Great Lakes, Lake Winnipeg, Arctic and Pacific)

Registre des modifications

#	Date	Description	Initiales
1	29 mai 2020 (NOTMAR 05/2020)	Modifications des sections 1.6 , 3.8.2.6 et 4.3.11.1 .	DJF, BG
2	26 juin 2020 (NOTMAR 06/2020)	Modifications des sections 2.1.1 , 2.1.6 et 4.2.8 .	DJF, BG

Table des matières

Partie 1	Avis au lecteur	1-1
1.1	Préavis	1-1
1.1.1	Les publications annuelles des Aides radio à la navigation maritime	1-1
1.1.2	Protection des mammifères marins.....	1-1
1.2	Fréquences canadiennes de communications maritimes mobiles de sécurité et de correspondance publique.....	1-2
1.3	Informations générales sur les nomenclatures des centres de SCTM	1-9
1.4	Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télex.....	1-10
1.5	Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) / Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC)	1-11
1.6	Services de déglçage	1-12
1.7	Adresses des bureaux régionaux	1-12
1.8	Bureaux émetteurs régionaux des avertissements de navigation (AVNAV).....	1-13
Partie 2	Information sur les installations.....	2-1
2.1	Centre des Services de communications et de trafic maritimes.....	2-1
2.1.1	Halifax, Nouvelle-Écosse.....	2-1
2.1.2	Iqaluit, Nunavut	2-7
2.1.3	Labrador (Goose Bay), Terre-Neuve et Labrador	2-13
2.1.4	Les Escoumins, Québec.....	2-17
2.1.5	Placentia, Terre-Neuve et Labrador	2-22
2.1.6	Port aux Basques, Terre-Neuve et Labrador	2-27
2.1.7	Prescott, Ontario	2-30
2.1.8	Prince Rupert, Colombie-Britannique	2-34
2.1.9	Québec, Québec	2-40
2.1.10	Sarnia, Ontario	2-43
2.1.11	Sydney, Nouvelle-Écosse.....	2-47
2.1.12	Victoria, Colombie-Britannique	2-52
2.2	Opération du canal et des écluses.....	2-57
2.3	Opération du canal, du port et des écluses.....	2-57
2.4	Exploitation des ponts.....	2-59
2.5	Radiophares à fonctionnement continu.....	2-66
2.6	Balises radar (racons).....	2-67
2.6.1	Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, l'est de l'Arctique	2-67
2.6.2	Grands Lacs (y incluant le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal).....	2-72
2.6.3	Côte du Pacifique	2-73
2.6.4	Arctique de l'Ouest.....	2-75
Partie 3	Services de trafic maritime	3-1

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 TABLE DES MATIÈRES

3.1	Responsabilités de la Garde côtière canadienne.....	3-1
3.2	Autorisation.....	3-1
3.3	Communications.....	3-2
3.3.1	Difficultés de communications	3-2
3.3.2	Défectuosité de l'équipement radio de communication du navire.....	3-2
3.4	Système hauturier.....	3-3
3.4.1	Descriptions des zones	3-3
3.5	Zone de trafic maritime local.....	3-3
3.5.1	Comptes rendus de zones de trafic maritime locales	3-4
3.5.2	Renseignements requis.....	3-4
3.5.3	Arrivée dans une zone.....	3-4
3.5.4	Procédures différentes	3-5
3.5.5	Changement dans les renseignements	3-5
3.5.6	Comptes rendus inhabituels	3-6
3.6	Comptes rendus additionnels	3-6
3.6.1	Accord du service coopératif de gestion du trafic maritime (CVTS)	3-6
3.6.2	Ouest du Canada - Turn Point – Secteur d'exploitation particulier (SEP)....	3-7
3.6.3	Arctique de l'ouest - Procédures relatives aux avis de sécurité maritime sur le fleuve Mackenzie	3-8
3.7	Application aux zones.....	3-11
3.7.1	Système hauturier	3-11
3.8	Exigences du rapport d'information préalable à l'arrivée.....	3-12
3.8.1	Rapport STMC – Zone de trafic hauturier	3-12
3.8.2	ECAREG – Renseignements requis	3-13
3.8.3	NORDREG – Comptes rendus de zone	3-16
3.8.4	Rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP)	3-20
3.8.5	Ouest du Canada - Notification d'arrivée (pour les navires se dirigeant vers un port américain).....	3-20
3.9	Annexes des zones de services de trafic maritime	3-24
3.9.1	Baie de Fundy	3-24
3.9.2	Port d'Halifax et ses approches	3-29
3.9.3	Détroit de Northumberland	3-32
3.9.4	Baie Placentia	3-34
3.9.5	Port aux Basques.....	3-37
3.9.6	St. John's.....	3-39
3.9.7	Voie maritime du Saint-Laurent	3-41
3.9.8	Zone et secteurs de Sarnia.....	3-46
3.9.9	Zone du détroit de Belle Isle – Volontaire.....	3-52
3.9.10	Détroit de Canso et ses approches Est.....	3-54
3.9.11	Prince Rupert.....	3-57
3.9.12	Victoria.....	3-67

Partie 4 Généralités	4-1
-----------------------------------	------------

4.1	Procédures	4-1
4.1.1	Procédures en radiotéléphonie	4-1
4.1.2	Communications de détresse en radiotéléphonie	4-5
4.1.3	Communications d'urgence	4-9
4.1.4	Communications de sécurité.....	4-10
4.1.5	Aides à la navigation	4-11
4.2	Systèmes.....	4-12
4.2.1	Le système mondial de détresse et de sécurité en mer au Canada (SMDSM)	4-12
4.2.2	Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments (LRIT)	4-15
4.2.3	Radiobalise de localisation des sinistres (RLS à 406 MHz)	4-19
4.2.4	Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)	4-19
4.2.5	Conseils aux capitaines de navires en détresse et alerte des autorités de recherche et de sauvetage	4-23
4.2.6	Procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires.....	4-29
4.2.7	Amver - Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires	4-33
4.2.8	Système différentiel de positionnement mondial (DGPS)	4-41
4.2.9	Rapport sur les renseignements exigés aux préalables (RREP)	4-47
4.3	Services.....	4-50
4.3.1	Avertissement de navigation (AVNAV) / (Avis à la navigation [AVNAV])	4-50
4.3.2	Les services NAVTEX	4-51
4.3.3	Service mondial d'avertissements de navigation (WWNWS)	4-72
4.3.4	Service du téléphone cellulaire (*16) situations d'urgence maritime	4-76
4.3.5	Service de radiogoniométrie (VHF/DF)	4-76
4.3.6	Plan de route.....	4-77
4.3.7	La recherche et le sauvetage dans les zones de compétence canadienne	4-78
4.3.8	Service de messages des services de communications et de trafic maritimes	4-79
4.3.9	Services de déglçage et de routage dans les glaces	4-81
4.3.10	Service hydrographique du Canada (SHC)	4-83
4.3.11	Inspection des appareils radio	4-84
4.3.12	Numéros pour les permis ayant trait aux stations radio et les MMSI	4-88
4.3.13	Service téléphonique maritime.....	4-88

Partie 5 Programme d'avertissements et de prévisions maritimes et de glace d'Environnement et Changement climatique Canada	5-1
---	------------

5.1	Contexte	5-1
5.2	Programme d'alertes météorologiques maritimes.....	5-1
5.3	Programme de prévisions maritimes et des glaces.....	5-3
5.3.1	Contrôle des prévisions	5-3
5.3.2	Zones de prévisions maritimes et de glace	5-4
5.3.3	Conditions actuelles	5-4

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
TABLE DES MATIÈRES

5.3.4	Réponse en situation d'urgence.....	5-4
5.3.5	Distribution des avertissements météorologiques et service des prévisions.....	5-5
5.4	Le programme d'observation volontaire des navires (OVN).....	5-5
5.5	Programme de bouées	5-5
5.6	Officiers météorologiques portuaires (OMP)	5-6
5.6.1	Officiers météorologiques portuaires (OMP)	5-6
5.7	NAVTEX.....	5-8
5.7.1	Abréviations utilisées par le SMC dans le NAVTEX et les bulletins METAREA.....	5-10
5.7.2	Éléments de glace.....	5-13
5.8	Décodage du MAFOR	5-15
5.9	Nord du Canada	5-17
5.9.1	Programme de prévisions météorologiques maritimes	5-17
5.9.2	Messages météorologiques et des glaces.....	5-18
5.9.3	Radio-Météo Canada	5-19
5.9.4	Secteurs de prévisions maritimes	5-21
5.9.5	Service de prévisions maritimes aux zones METAREAs XVII et XVIII et à la partie nord-ouest de la zone METAREA IV (baie d'Hudson et ses abords)	5-24
5.9.6	Zones bénéficiant de services de prévisions	5-26
5.9.7	Transmission des prévisions METAREAs	5-29
5.10	Terre-Neuve et Labrador	5-31
5.10.1	Programme de prévisions météorologiques maritimes	5-31
5.10.2	Programme régulier.....	5-31
5.10.3	Bulletins d'observation et de prévisions météorologiques maritimes	5-31
5.10.4	Radio-Météo Canada	5-32
5.10.5	Secteur de prévisions maritimes	5-34
5.11	Maritimes.....	5-35
5.11.1	Programme de prévisions météorologiques maritimes	5-35
5.11.2	Programme régulier.....	5-35
5.11.3	Programme récréatif.....	5-35
5.11.4	Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques maritimes	5-36
5.11.5	Centre canadien de prévision des ouragans	5-36
5.11.6	Radio-Météo Canada	5-36
5.11.7	Secteur de prévisions maritimes	5-38
5.12	Région du Québec.....	5-39
5.12.1	Programme de prévisions météorologiques maritimes	5-39
5.12.2	Programme régulier.....	5-39
5.12.3	Programme récréatif.....	5-39
5.12.4	Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques maritimes	5-40
5.12.5	Position de la bouée sur le fleuve Saint-Laurent	5-40
5.12.6	Radio-Météo Canada	5-40

5.12.7	Secteurs de prévisions maritimes	5-42
5.13	Grands Lacs y incluant le fleuve Saint-Laurent à Cornwall	5-43
5.13.1	Programme de prévisions météorologiques maritimes	5-43
5.13.2	Programme régulier.....	5-43
5.13.3	Programme récréatif.....	5-43
5.13.4	Bouées	5-44
5.13.5	Radio-Météo Canada	5-45
5.13.6	Secteurs de prévisions maritimes	5-46
5.14	Côte du Pacifique	5-47
5.14.1	Programme des prévisions météorologiques maritimes.....	5-47
5.14.2	Bulletins d'observation et de prévisions météorologiques maritimes	5-47
5.14.3	Radio-Météo Canada	5-48
5.14.4	Secteurs de prévisions maritimes	5-49
5.14.5	Observations météorologiques maritimes	5-50
5.15	Service canadien des glaces (SCG)	5-51
5.15.1	Prévisions des glaces.....	5-51
5.15.2	Programme des glaces.....	5-52
5.15.3	Rapports ou observations des glaces	5-52
5.15.4	Cartes des glaces	5-52
5.15.5	Radio-Météo Canada	5-52
5.15.6	Service SCG aux zones de prévisions maritimes	5-52
5.15.7	Diffusion des cartes des glaces quotidiennes.....	5-53
5.15.8	Diffusion par facsimilé	5-54

Liste des tableaux

Tableau 1-1 - Maritimes mobiles de sécurité et fréquences de communications MF/HF	1-2
Tableau 1-2 - Maritimes mobiles de sécurité et fréquences de communications VHF	1-5
Tableau 1-3 - Légende pour les nomenclatures des centres de SCTM	1-9
Tableau 1-4 a) Centre de SCTM - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Téléx	1-10
Tableau 1-4 b) ECAREG Canada - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Téléx.....	1-10
Tableau 1-4 c) NORDREG Canada - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Téléx.....	1-10
Tableau 1-4 d) STM Secteur hauturier - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Téléx	1-10
Tableau 1-4 e) NAVAREA XVII et XVIII - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Téléx	1-11
Tableau 2-1 - SCTM Halifax/VCS - Communications navire/terre.....	2-2
Tableau 2-2 - SCTM Halifax/VCS - Diffusions.....	2-3
Tableau 2-3 - SCTM Iqaluit/VFF Communications navire/terre.....	2-7
Tableau 2-4 - SCTM Iqaluit/VFF - Diffusions	2-9
Tableau 2-5 - SCTM Labrador/VOK - Communications navire/terre	2-13
Tableau 2-6 - SCTM Labrador/VOK - Diffusions	2-14
Tableau 2-7 - SCTM Les Escoumins/VCF - Communications navire/terre	2-18
Tableau 2-8 - SCTM Les Escoumins/VCF - Diffusions.....	2-19
Tableau 2-9 - SCTM Placentia/VCP - Communications navire/terre	2-22
Tableau 2-10 - SCTM Placentia/VCP - Diffusions	2-23
Tableau 2-11 - SCTM Port aux Basques/VOJ - Communications navire/terre	2-27
Tableau 2-12 - SCTM Port aux Basques/VOJ - Diffusions	2-28
Tableau 2-13 - SCTM Prescott/VBR - Communications navire/terre	2-30
Tableau 2-14 - SCTM Prescott/VBR - Communications navire/terre desservant le lac Winnipeg	2-31
Tableau 2-15 - SCTM Prescott/VBR - Diffusions.....	2-31
Tableau 2-16 - SCTM Prescott/VBR - Diffusions du lac Winnipeg	2-33
Tableau 2-17 - SCTM Prince Rupert/VAJ - Communications navire/terre	2-34
Tableau 2-18 - SCTM Prince Rupert/VAJ - Diffusions	2-36
Tableau 2-19 - SCTM Québec/VCC - Communications navire/terre	2-40
Tableau 2-20 - SCTM Québec/VCC - Diffusions	2-41
Tableau 2-21 - SCTM Sarnia/VBE - Communications navire/terre	2-43
Tableau 2-22 - SCTM Sarnia/VBE - Diffusions des Grands Lacs	2-45
Tableau 2-23 - SCTM Sydney/VCO - Communications navire/terre	2-47
Tableau 2-24 - SCTM Sydney/VCO - Diffusions	2-49
Tableau 2-25 - SCTM Victoria/VAK - Communications navire/terre	2-53
Tableau 2-26 - SCTM Victoria/VAK – Diffusions	2-54
Tableau 2-27 - Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal l'est de l'Arctique.....	2-57
Tableau 2-28 - Grands Lacs (y incluant le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal)	2-57
Tableau 2-29 - Côte du Pacifique	2-59
Tableau 2-30 - Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, l'est de l'Arctique.....	2-66

Tableau 2-31 - Côte du Pacifique (radiophares situés en Colombie-Britannique)	2-66
Tableau 2-32 - Balises radar situées à Terre-Neuve	2-67
Tableau 2-33 - Balises radar situées en Nouvelle-Écosse	2-68
Tableau 2-34 - Balises radar situées au Nouveau-Brunswick.....	2-68
Tableau 2-35 - Balises radar situées à l'Île-du-Prince-Édouard.....	2-69
Tableau 2-36 - Balises radar situées au Québec	2-69
Tableau 2-37 - Balises radar situées au Manitoba	2-71
Tableau 2-38 - Balises radar situées en Nunavut et Nunavik	2-71
Tableau 2-39 - Balises radar situées au Nunavut.....	2-71
Tableau 2-40 - Balises radar situées aux États-Unis.....	2-71
Tableau 2-41 - Balises radar situées en Ontario (sauf si indiqué autrement)	2-72
Tableau 2-42 - Balises radar situées en Colombie-Britannique	2-73
Tableau 2-43 - Radiophares situées dans les T.-N.-O. et Nunavut.....	2-75
Tableau 3-1 - Rapport sur la zone NORDREG : Indicatifs et renseignements requis	3-18
Tableau 3-2 - Secteurs et limites pour la baie de Fundy	3-24
Tableau 3-3 - Identification et fréquences pour la baie de Fundy	3-24
Tableau 3-4 - Points d'appels pour la baie de Fundy	3-24
Tableau 3-5 - Secteurs et limites pour le port d'Halifax et ses approches	3-29
Tableau 3-6 - Identification et fréquences pour le port d'Halifax et ses approches.....	3-29
Tableau 3-7 - Points d'appel pour le port d'Halifax et ses approches	3-29
Tableau 3-8 - Secteur et limites pour le détroit de Northumberland	3-32
Tableau 3-9 - Identification et fréquences pour le détroit de Northumberland	3-32
Tableau 3-10 - Points d'appel pour le détroit de Northumberland	3-32
Tableau 3-11 - Secteurs et limites pour la baie de Placentia	3-34
Tableau 3-12 - Identification et fréquences de la baie de Placentia	3-34
Tableau 3-13 - Points d'appel pour la baie de Placentia	3-34
Tableau 3-14 - Secteurs et limites pour Port aux Basques	3-37
Tableau 3-15 - Identification et fréquences pour Port aux Basques.....	3-37
Tableau 3-16 - Points d'appel pour Port aux Basques	3-37
Tableau 3-17 - Secteur et limites pour St. John's.....	3-39
Tableau 3-18 - Identification et fréquences pour St. John's	3-39
Tableau 3-19 - Points d'appel pour St. John's	3-39
Tableau 3-20 - Secteurs et limites pour la voie maritime du Saint-Laurent	3-41
Tableau 3-21 - Identification et fréquences pour la voie maritime du Saint-Laurent	3-41
Tableau 3-22 - Points d'appel pour la voie maritime du Saint-Laurent.....	3-41
Tableau 3-23 - Secteurs et limites pour zone et secteurs de Sarnia	3-46
Tableau 3-24 - Identification et fréquences pour zone et secteurs de Sarnia	3-46
Tableau 3-25 - Points d'appel pour zone et secteurs de Sarnia.....	3-47
Tableau 3-26 - Exigence d'écoute en VHF pour les navires	3-50
Tableau 3-27 - Secteur et limites pour la zone du détroit de Belle Isle	3-52
Tableau 3-28 - Identification et fréquences pour la zone du détroit de Belle Isle.....	3-52
Tableau 3-29 - Points d'appel pour la zone du détroit de Belle Isle	3-52
Tableau 3-30 - Secteur et limites pour détroit de Canso et ses approches Est	3-54

Tableau 3-31 - Identification et fréquences pour détroit de Canso et ses approches Est	3-54
Tableau 3-32 - Points d'appel pour détroit de Canso et ses approches Est	3-54
Tableau 3-33 - Secteurs et limites pour Prince Rupert – Nord.....	3-57
Tableau 3-34 - Indicatifs et fréquences de Prince Rupert.....	3-57
Tableau 3-35 - Points d'appel pour Prince Rupert - Nord.....	3-57
Tableau 3-36 - Secteurs et limites pour Prince Rupert - Sud.....	3-64
Tableau 3-37 - Indicatifs et fréquences pour Prince Rupert.....	3-64
Tableau 3-38 - Points d'appel pour Prince Rupert - Sud	3-64
Tableau 3-39 - Secteurs et limites pour Victoria.....	3-67
Tableau 3-40 - Indicatifs et fréquences pour Victoria	3-67
Tableau 3-41 - Points d'appel pour Victoria	3-68
Tableau 4-1 - Appel initial lorsqu'un navire essaie d'établir la communication	4-1
Tableau 4-2 - Appel à faire lorsqu'un navire désire établir la communication avec n'importe quelle station à sa portée (ou dans une certaine région).....	4-1
Tableau 4-3 - Exemple d'un message radio navire-côte.....	4-2
Tableau 4-4 - Expressions conventionnelles.....	4-2
Tableau 4-5 - Table de conversion des fuseaux horaires	4-4
Tableau 4-6 - Exemple d'appel de détresse/message.....	4-9
Tableau 4-7 - Quatre types de « zones maritimes » définies par le SMDSM	4-13
Tableau 4-8 - Zone océanique A1 ou secteur VHF	4-20
Tableau 4-9 - Zone océanique A3	4-21
Tableau 4-10 - Zone océanique A4	4-22
Tableau 4-11 - Exemple de rapport de plan et de départ de voyage	4-37
Tableau 4-12 - Exemple de rapport final d'arrivée.....	4-38
Tableau 4-13 - Exemple de rapport de position	4-38
Tableau 4-14 - Exemple de rapport de déroutement. Utilisés pour faire rapport sur les changements apportés au plan de voyage et sur les autres changements	4-39
Tableau 4-15 a) Émissions DGPS par la GCC - Fleuve Saint-Laurent et côte de l'Atlantique	4-42
Tableau 4-15 b) Émissions DGPS par la GCC - Grands Lacs et fleuve Saint-Laurent	4-42
Tableau 4-15 c) Émissions DGPS par la GCC - Côte du Pacifique	4-43
Tableau 4-16 - La distribution des avertissements de navigation	4-50
Tableau 4-17 - Sites de diffusion où le service NAVTEX est disponible.....	4-52
Tableau 4-18 - Horaire de diffusions.....	4-73
Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques	5-1
Tableau 5-2 - Avertissements ou veilles localisés et avis météorologiques maritimes	5-2
Tableau 5-3 - Programme de prévisions maritimes	5-3
Tableau 5-4 - Standards sur l'heure/date.....	5-10
Tableau 5-5 - Prévisions maritimes fractionnées et références de sous-zones.....	5-11
Tableau 5-6 - Paramètres des prévisions	5-11
Tableau 5-7 - Éléments du vent	5-11
Tableau 5-8 - Embruns verglaçants.....	5-11
Tableau 5-9 - Éléments de la hauteur des vagues	5-11
Tableau 5-10 - Éléments du temps.....	5-11

Tableau 5-11 - Éléments du temps/visibilité (descripteur)	5-12
Tableau 5-12 - Descripteurs de tendance (synopsis)	5-12
Tableau 5-13 - Descripteurs de systèmes (synopsis)	5-12
Tableau 5-14 - Descripteur de position (synopsis)	5-12
Tableau 5-15 - Descripteurs de points cardinaux (synopsis)	5-13
Tableau 5-16 - Référence territoriales (synopsis)	5-13
Tableau 5-17 - Concentration de glace.....	5-13
Tableau 5-18 - Type de glace.....	5-14
Tableau 5-19 - Description de la glace	5-14
Tableau 5-20 - Glace en général	5-14
Tableau 5-21 - Direction de la glace	5-14
Tableau 5-22 - Catégories de visibilité et la fourchette des valeurs	5-14
Tableau 5-23 - Cédule de production - Format texte	5-17
Tableau 5-24 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM).....	5-18
Tableau 5-25 - Bouées qui sont habituellement en place pendant la saison d'eau libre.....	5-18
Tableau 5-26 - Eaux de l'Arctique de l'Est et de l'Ouest et eaux de la baie d'Hudson.....	5-21
Tableau 5-27 - Eaux intérieures	5-22
Tableau 5-28 - Prévisions maritimes danoises pour la Baie de Baffin disponible via l'Institut Météorologique Danois, Copenhague Tél. : (45) 39 15 7500.....	5-23
Tableau 5-29 - Observations météorologiques - Rapports générés par des stations avec personnel.....	5-23
Tableau 5-30 - Observations météorologiques - Rapports générés par des stations d'observations automatiques.....	5-23
Tableau 5-31 - Observations météorologiques - Rapports sur les bouées.....	5-24
Tableau 5-32 - FQCN01 CWAO - Prévisions maritimes et FICN01 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au nord du 75°N	5-26
Tableau 5-33 - FQCN02 CWAO - Prévisions maritimes et FICN02 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au sud du 75°N.....	5-27
Tableau 5-34 - FQCN03 CWAO - Prévisions maritimes et FICN03 - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au nord du 75°N	5-27
Tableau 5-35 - FQCN04 CWAO - Prévisions maritimes et FICN04 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au sud du 75°N.....	5-28
Tableau 5-36 - FQCN07 CWIS - Bulletin des glaces pour les eaux Groenlandaises dans la zone METAREA XVIII	5-28
Tableau 5-37 - FQCN05 CWAO - Prévisions maritimes et FICN05 CWIS - Bulletin des glaces pour la partie nord-ouest de la zone METAREA IV, dont la baie d'Hudson et ses abords	5-28
Tableau 5-38 - Cédule de production - Format texte.....	5-31
Tableau 5-39 - Cédule de production - Format NAVTEX - disponible en anglais seulement (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)	5-31
Tableau 5-40 - Eaux de Terre-Neuve et Labrador.....	5-34
Tableau 5-41 - Observations météorologiques maritimes	5-34

Tableau 5-42 - Cédule de production - Format texte	5-35
Tableau 5-43 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)	5-35
Tableau 5-44 - Position des bouées secteur Nord-Ouest de l'Océan Atlantique	5-36
Tableau 5-45 - Eaux des maritimes	5-38
Tableau 5-46 - Observations météorologiques maritimes	5-38
Tableau 5-47 - Cédule de production - Format texte	5-39
Tableau 5-48 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)	5-39
Tableau 5-49 - Eaux du Québec	5-42
Tableau 5-50 - Observations météorologiques maritimes - Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay	5-42
Tableau 5-51 - Cédule de production - Format texte	5-43
Tableau 5-52 - Cédule de production - Format NAVTEX disponible en anglais seulement (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)	5-43
Tableau 5-53 - Bouées Canada	5-44
Tableau 5-54 - Bouées États-Unis	5-44
Tableau 5-55 - Eaux de l'Ontario	5-46
Tableau 5-56 - Observations météorologiques maritimes ⁽¹⁾ - Fleuve Saint-Laurent et Grands Lacs	5-46
Tableau 5-57 - Cédule de production - Format texte	5-47
Tableau 5-58 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)	5-47
Tableau 5-59 - Positions des bouées - Nord-Est du Pacifique	5-48
Tableau 5-60 - Eaux du Pacifique	5-49
Tableau 5-61 - Rapports de phares (type L); rapports de stations automatiques (type A); rapports de bouées océaniques (type B)	5-50
Tableau 5-62 - Cédule de production des bulletins - Format texte	5-51
Tableau 5-63 - Cédule de production des bulletins - Format NAVTEX (voir la Partie 2 pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)	5-51
Tableau 5-64 - Critères d'avertissements des glaces	5-51
Tableau 5-65 - Liste des cartes des glaces	5-53
Tableau 5-66 - Stations de radiotélécopie de la GCC et du MetOc de la flotte des Forces canadiennes	5-54

Liste des figures

Figure 2-1 - Réseau des SCTM – Région du Centre et de l’Arctique – Grands Lacs	2-60
Figure 2-2 - Réseau des SCTM – Région du Centre et de l’Arctique – Golfe et fleuve Saint-Laurent	2-61
Figure 2-3 - Réseau des SCTM – Région du Centre et de l’Arctique – Arctique	2-62
Figure 2-4 - Réseau des SCTM – Région de l’Atlantique – Terre-Neuve et Labrador	2-63
Figure 2-5 - Réseau des SCTM – Région de l’Atlantique – Maritimes	2-64
Figure 2-6 - Réseau des SCTM – Région de l’Ouest	2-65
Figure 3-1 - Zone de services de trafic maritime Côte de l’Atlantique	3-21
Figure 3-2 - Zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG)	3-22
Figure 3-3 - Système de gestion du trafic maritime coopératif Canada/États-Unis	3-23
Figure 3-4 - Zone de services de trafic maritime de la Baie de Fundy	3-28
Figure 3-5 - Zone de services de trafic maritime d’Halifax	3-31
Figure 3-6 - Zone de services de trafic maritime du détroit de Northumberland	3-33
Figure 3-7 - Zone de services de trafic maritime de la baie Placentia	3-36
Figure 3-8 - Zone de services de trafic maritime Port aux Basques	3-38
Figure 3-9 - Zone de services de trafic maritime de St. John’s	3-40
Figure 3-10 - Zone de services de trafic maritime fleuve Saint-Laurent	3-44
Figure 3-11 - Zone de services de trafic maritime de Sarnia	3-49
Figure 3-12 - Zone de services de trafic maritime écoute sur le bassin des Grands Lacs	3-51
Figure 3-13 - Zone de services de trafic maritime détroit de Belle Isle	3-53
Figure 3-14 - Zone de services de trafic maritime détroit de Canso et ses approches Est	3-56
Figure 3-15 - Service du trafic maritime - Prince Rupert - Nord - Secteur 1	3-62
Figure 3-16 - Service du trafic maritime - Prince Rupert - Nord- Secteur 2	3-63
Figure 3-17 - Service du trafic maritime - Prince Rupert - Sud - Secteur 1	3-66
Figure 3-18 - Service du trafic maritime - Vancouver - Secteur 1	3-73
Figure 3-19 - Service du trafic maritime - Vancouver - Secteurs 2 et 3	3-74
Figure 3-20 - Service du trafic maritime - Vancouver - Secteur 4	3-75
Figure 4-1 - Directives sur l’exploitation du SMDSM à l’usage des capitaines de navire en cas de détresse	4-23
Figure 4-2 - Conseils à suivre par les capitaines de navires en détresse ou dans des cas d’urgence	4-25
Figure 4-3 - Conseils à suivre par les capitaines de navires qui constatent qu’un autre navire semble être en danger	4-26
Figure 4-4 - Organigramme 1 (COMSAR/Cir.25)	4-31
Figure 4-5 - Organigramme 2 (COMSAR/Cir.25)	4-32
Figure 4-6 - Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques	4-33
Figure 4-7 - Couverture DGPS - Région de l’Atlantique	4-43
Figure 4-8 - Couverture DGPS - Région du Centre et de l’Arctique – Secteur du Saint-Laurent	4-44
Figure 4-9 - Couverture DGPS - Région du Centre et de l’Arctique – Secteur des Grands-Lacs	4-45

Figure 4-10 - Couverture DGPS - Région de l'Ouest.....	4-46
Figure 4-11 - Couverture et zones de service – Émetteur NAVTEX individuel	4-53
Figure 4-11 a) Île Digby.....	4-53
Figure 4-11 b) Pointe Amphitrite.....	4-54
Figure 4-11 c) Lac Pass	4-55
Figure 4-11 d) Ferndale	4-56
Figure 4-11 e) Moisie	4-57
Figure 4-11 f) Chebogue	4-58
Figure 4-11 g) Port Caledonia	4-59
Figure 4-11 h) Baie Robin Hood	4-60
Figure 4-11 i) Cartwright	4-61
Figure 4-11 j) Iqaluit.....	4-62
Figure 4-12 - Aperçu régionale NAVTEX – Couverture et zones de Service.....	4-63
Figure 4-12 a) Région de l'Ouest.....	4-63
Figure 4-12 b) Région des Grands Lacs	4-64
Figure 4-12 c) Région du Golfe du Saint Laurent et de l'Atlantique	4-65
Figure 4-12 d) Région de l'Atlantique de Terre-Neuve-et Labrador	4-65
Figure 4-12 e) Région de l'Arctique	4-66
Figure 4-13 - Zones océaniques A3/A4 du SMDSM - Couverture théorique	4-67
Figure 4-14 - Prédiction de la portée radio - Océan Atlantique	4-68
Figure 4-15 - Prédiction de la portée radio - Saint-Laurent.....	4-69
Figure 4-16 - Prédiction de la portée radio - Grands Lacs	4-70
Figure 4-17 - Prédiction de la portée radio - Océan Pacifique	4-71
Figure 4-18 - Zones canadiennes de NAVAREA et zones de diffusions	4-72
Figure 4-19 - Service mondial d'avertissement de navigation NAVAREAs.....	4-75
Figure 5-1 - Secteurs de prévisions maritimes - Nord du Canada	5-20
Figure 5-2 - Secteurs de prévisions maritimes - METAREAs	5-25
Figure 5-3 - Secteurs de prévisions maritimes - Partie nord-ouest de la zone METAREA IV ...	5-26
Figure 5-4 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux de Terre-Neuve et Labrador	5-33
Figure 5-5 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux des maritimes	5-37
Figure 5-6 - Secteurs de prévisions maritimes - Fleuve St-Laurent et rivière Saguenay	5-41
Figure 5-7 - Secteurs de prévisions maritimes - Grands Lacs et fleuve Saint-Laurent	5-45
Figure 5-8 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux du Pacifique	5-49

PARTIE 1 AVIS AU LECTEUR

1.1 PRÉAVIS

Afin d'informer les navigateurs pour qu'ils aient une connaissance préalable des modifications proposées aux installations et services existantes, tous les ajouts, suppressions, et modifications des installations qui relèvent de la Garde côtière canadienne (GCC) sont énumérés ci-dessous. Les dates d'entrée en vigueur des modifications ainsi que les dates de mise en service de nouvelles installations et services sont extrêmement difficiles à prévoir en raison de la difficulté d'obtenir le matériel requis dû à l'obligation d'obtenir les fonds nécessaires. Dans la mesure du possible, nous nous efforcerons d'annoncer les dates exactes le plus à l'avance possible. Un avis aux navigateurs sera publié, pour toutes modifications des installations et services de la mise en service de nouvelles installations.

1.1.1 Les publications annuelles des Aides radio à la navigation maritime

La GCC n'imprime plus les publications annuelles des *Aides radio à la navigation maritime*. Les publications seront toujours disponibles gratuitement en ligne à l'adresse suivante : <https://www.ccg-gcc.gc.ca/publications/index-fra.html>.

Une édition complète paraît à chaque année au mois d'avril. Les modifications mensuelles, si elles s'imposent, seront publiées dans la Partie 3 de l'édition mensuelle des *Avis aux navigateurs*. Les publications des *Avis aux navigateurs* sont disponibles gratuitement, en ligne à l'adresse suivante : <http://www.notmar.gc.ca>.

Toute station radio installée à bord d'un navire canadien, ou à bord d'un navire non canadien se livrant au cabotage au Canada, conformément au *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, et à bord de tous les navires qui se trouvent en eaux de compétence canadienne en vertu du *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)*, doivent avoir à leur bord la plus récente édition de la publication Aides radio à la navigation maritime.

1.1.2 Protection des mammifères marins

En collaboration avec d'autres ministères et organismes du gouvernement, les Centres des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne (GCC) surveillent le trafic maritime afin d'assurer la conformité aux nouvelles mesures visant la protection des mammifères marins.

Note : Zone du bassin Roseway à éviter sur une base saisonnière. On recommande aux navires de 300 tonnes brut et plus et transitant dans cette zone de conservation d'éviter ces dernières pendant la période allant du 1^{er} juin au 31 décembre afin de réduire considérablement le risque de collision entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord, dont l'espèce est en voie de disparition. Toutes observations doivent être rapportées à SCTM Halifax.

Note : Zone du bassin Grand Manan à éviter sur une base saisonnière. On recommande aux navires de 300 tonnes brut et plus et transitant dans cette zone de conservation d'éviter ces dernières pendant la période allant du 1^{er} juin au 31 décembre afin de réduire considérablement le risque de collision entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord, dont l'espèce est en voie de disparition. Toutes observations doivent être rapportées à Fundy Traffic.

*Note : Il y a des mesures obligatoires de restriction saisonnière (du 28 avril au 15 novembre) pour tous les navires d'une longueur de plus de 13 m dans l'ouest du golfe du Saint-Laurent afin de réduire le risque de collision entre un navire et une baleine noire de l'Atlantique Nord en voie de disparition. Ces mesures sont expliquées dans la publication de la Garde côtière canadienne, *Avis aux navigateurs (NOTMAR)* et dans le *Bulletin de la sécurité des navires (BSN)* de Transports Canada. Des avertissements de navigation sont émis et diffusés afin d'informer les navires se trouvant dans les zones assujetties aux limites de vitesse. Les navigateurs doivent signaler toutes les observations de baleine noire ainsi que les observations de baleines blessées, emmêlées ou mortes au centre des SCTM le plus près.*

1.2 FRÉQUENCES CANADIENNES DE COMMUNICATIONS MARITIMES MOBILES DE SÉCURITÉ ET DE CORRESPONDANCE PUBLIQUE

Les fréquences listées aux pages suivantes sont généralement utilisées par les navires dans les eaux canadiennes pour les communications entre navires et pour les communications navire/terre avec des centres des SCTM exploités par la GCC.

La [Partie 2](#) de la présente publication contient les nomenclatures des centres des SCTM exploités par la GCC ainsi que le détail des services de communications et des services spéciaux assurés aux navires.

Liste des fréquences y compris les régions géographiques d'utilisation :

- a) Terre-Neuve et Labrador;
- b) Littoral de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal inclusivement;
- c) Grands Lacs (y compris le Saint-Laurent en amont de Montréal);
- d) Arctique;
- e) Bassin intérieur de l'Athabasca et Mackenzie;
- f) Littoral du pacifique.

Tableau 1-1 - Maritimes mobiles de sécurité et fréquences de communications MF/HF

Fréquence porteuse (kHz)		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation par GCC	Remarques
Navire	Côte				
4146	4146	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
4147	4147	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
4177.5	4177.5	-	F1B	d, e	Appel de détresse et de sécurité international (IDBE).
4207.5	4207.5	-	F1B	d, e	Appel de détresse et de sécurité international (ASN).
-	4292	-	J3C	d, e	Radiofacsimilé
-	4363	-	J3E	d, e	GCC MSI.
-	4416	-	J3C	b	Radiofacsimilé
4417	-	-	J3E	-	Appel et réponse.
5680	5680	-	J3E	a, b, c, d, e, f	Communications internationales pour la coordination des activités SAR.
5803	5803	-	J3E	e	Appel de détresse, de sécurité et appel et réponse. GCC MSI.
6200	6501	601	J3E	d, e	Correspondance publique.
6206	6507	603	J3E	a, b, d	Correspondance publique. GCC MSI.
6212	6513	605	J3E	a, b, d	Correspondance publique.
6215	6215	606	J3E	a, b, c, d, e, f	Appel de détresse et de sécurité international. Appel et réponse.
-	6218.6	-	J3E	e	GCC MSI.
6224	6224	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
6227	6227	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
6230	6230	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
6268	6268	-	F1B	d, e	Appel de détresse et de sécurité international (IDBE).
6312	6312	-	F1B	d, e	Appel de détresse et de sécurité international (ASN).

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 1 – AVIS AU LECTEUR

Fréquence porteuse (kHz)		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation par GCC	Remarques
Navire	Côte				
6516	-	-	J3E	-	Appel et réponse (utilisation diurne uniquement).
-	6915.1	-	J3C	b	Radiofacsimilé
-	7710	-	J3C	d	Radiofacsimilé
8228	8752	812	J3E	d, e	Correspondance publique.
8255	8255	-	J3E	-	Appel de détresse et de sécurité international. Appel et réponse.
8261	8785	823	J3E	-	Correspondance publique.
8267	8791	825	J3E	-	Correspondance publique.
8270	8794	826	J3E	-	Correspondance publique.
8291	8291	-	J3E	d	Appel de détresse et de sécurité international (RT).
8294	8284	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
8297	8297	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
8376.5	8376.5	-	F1B	d, e	Appel de détresse et de sécurité international (IDBE).
8414.5	8414.5	-	F1B	d, e	Appel de détresse et de sécurité international (ASN).
-	8416.5	-	F1B	d, e	Diffusion MSI international (IDBE).
-	8456	-	J3C	d, e	Radiofacsimilé
-	490	-	F1B	a, b, c, d	Service NAVTEX national (en français).
-	518	-	F1B	a, b, c, d, f	Service NAVTEX international (en anglais).
2003	-	-	J3E	b	Entre navires.
2040	-	-	J3E	f	Entre navires – embarcation de plaisance.
-	2054	-	J3E	f	GCC MSI.
2065	2065	-	J3E	a, b, c, f	Privé navire-terre.
2079	2079	-	J3E	a, b, c, f	Privé navire-terre.
2082.5	-	-	J3E	a, b, c, d, e, f	Entre navires.
2093	2093	-	J3E	a, b, c, f	Privé navire-terre.
2100	-	-	J3E	-	Gouvernement uniquement.
2103.5	-	-	J3E	-	Gouvernement uniquement.
2118	2514	-	J3E	a, b, d, e	Correspondance publique.
2142	2558	-	J3E	a, d, e	Correspondance publique.
2173.5	-	-	F1B	-	Appel de détresse et de sécurité international (IDBE).
2182	2182	-	J3E	a, b, d, f	Appel de détresse et de sécurité international (RT). Appel et réponse.
2187.5	2187.5	-	G2B	-	Appel de détresse et de sécurité international (ASN).
2237	-	-	J3E	a, b	Entre navires commerciaux autres que de pêche.
2313	-	-	J3E	f	Entre navires de pêche.
-	2598	-	J3E	a, b	GCC MSI.
2340	2458	-	J3E	-	Correspondance publique.
2366	-	-	J3E	d, e, f	Entre navires autres que de pêche.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 1 – AVIS AU LECTEUR

Fréquence porteuse (kHz)		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation par GCC	Remarques
Navire	Côte				
-	2514	-	J3E	a, b, d, e	GCC MSI.
-	2582	-	J3E	a, b, d	GCC MSI.
2638	-	-	J3E	a, b, d	Entre navires.
2738	-	-	J3E	a, b, d	Entre navires.
2815	2530	-	J3E	b	Correspondance publique.
-	2749	-	J3E	b	GCC MSI.
-	3253	-	J3C	d	Radiofacsimilé
3023	3023	-	J3E	a, b, c, d, e, f	Communications internationales pour la coordination des activités SAR.
4071	4363	403	J3E	d, e	Correspondance publique.
4083	4375	407	J3E	a, b, d	Correspondance publique.
4086	4378	408	J3E	a, b	Correspondance publique.
4101	4393	413	J3E	a, b	Correspondance publique.
4116	4408	418	J3E	a, b	Correspondance publique.
4125	4125	421	J3E	a, b, c, d, e, f	Appel de détresse et de sécurité international (RT). Appel et réponse.
12230	13077	1201	J3E	d, e	Correspondance publique.
12290	12290	1221	J3E	d	Appel de détresse et de sécurité international. Appel et réponse.
12353	12353	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
12356	12356	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
12359	12359	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
12362	12362	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
12365	12365	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
12520	12520	-	F1B	d, e	Appel de détresse et de sécurité international (IDBE).
12577	12577	-	F1B	d, e	Appel de détresse et de sécurité international (ASN).
16369	17251	1604	J3E	a, b	Correspondance publique.
16420	16420	1621	J3E	d	Appel de détresse et de sécurité international. Appel et réponse.
16528	16528	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
16531	16531	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
16534	16534	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
16537	16537	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
16540	16540	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
16543	16543	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
16546	16546	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
16459	17341	1634	J3E	-	Correspondance publique.
16695	16695	-	F1B	d, e	Appel de détresse et de sécurité international (IDBE).
16804.5	16804.5	-	F1B	d, e	Appel de détresse et de sécurité international (ASN).

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 1 – AVIS AU LECTEUR

Fréquence porteuse (kHz)		Voie	Classe d'émission	Régions d'utilisation par GCC	Remarques
Navire	Côte				
18795	18795	1806	-	-	Appel de détresse et de sécurité international. Appel et réponse.
18825	18825	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
18828	18828	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
18831	18831	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
18834	18834	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
18837	18837	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
18840	18840	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
18843	18843	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
22060	22060	2221	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
22159	22159	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
22162	22162	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
22165	22165	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
22168	22168	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
22171	22171	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
22174	22174	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
22177	22177	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
22036	22732	2213	J3E	-	Correspondance publique.
25097	25097	2510	J3E	-	Appel de détresse et de sécurité. Appel et réponse.
25100	25100	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
25103	25103	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
25106	25106	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
25109	25109	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
25112	25112	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
25115	25115	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.
25118	25118	-	J3E	-	Communications navire-terre et entre navires.

La fréquence assignée est 1.4 kHz plus élevée que la fréquence porteuse. Veuillez consulter le IPR-2 d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada pour plus de détails.

Tableau 1-2 - Maritimes mobiles de sécurité et fréquences de communications VHF

Voie désignateur	Fréquences (MHz)		Classe d'émission	Régions d'utilisation	Remarques
	Navire	Côte			
60	156.025	160.625	-	-	-
01	156.050	160.650	-	-	-
1001	156.050	156.050	-	-	-
61	156.075	160.675	F3E	a, b, d, f	Liaison MPO/GCC. Pêche commerciale.
02	156.100	160.700	-	f	Correspondance publique.
62	156.125	160.725	F3E	a, b, d, f	Liaison MPO/GCC. Pêche commerciale.
03	156.150	160.750	-	-	-

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 1 – AVIS AU LECTEUR

Voie désignateur	Fréquences (MHz)		Classe d'émission	Régions d'utilisation	Remarques
	Navire	Côte			
63	156.175	160.775	-	-	-
1063	156.175	156.175	-	-	-
04	156.200	160.800	F3E	a, f	Liaison MPO/GCC. Pêche commerciale.
64	156.225	160.825	-	-	-
05	156.250	160.850	-	-	-
1005	156.250	156.250	F3E	f	STM
65	156.275	160.875	-	-	-
1065	156.275	156.275	-	-	-
06	156.300	156.300	F3E	a, b, c, d, e, f	Communications SAR/sécurité entre navires et aéronef. Entre navires.
2006	160.900	160.900	G2B	-	Expérimental – Système AIS.
66	156.325	160.925	-	-	-
1066	156.325	156.325	F3E	-	-
07	156.350	160.950	-	-	-
1007	156.350	156.350	F3E	-	-
67	156.375	156.375	F3E	-	-
08	156.400	156.400	F3E	-	-
68	156.425	156.425	F3E	-	-
09	156.450	156.450	F3E	b, f	STM. Entre navires.
69	156.475	156.475	F3E	-	-
10	156.500	156.500	F3E	b, c, f	STM. Entre navires.
70	156.525	156.525	G2B	a, b, c, d ¹ , f	Appel de détresse et de sécurité international (ASN).
11	156.550	156.550	F3E	a, b, c, f	STM. Pilotage.
71	156.575	156.575	F3E	a, b, c, e, f	STM
12	156.600	156.600	F3E	b, c, f	STM. Opérations portuaires. Pilotage.
72	156.625		F3E	-	-
13	156.650	156.650	F3E	a, b, c, f	STM. Communications de navigation entre passerelles.
73	156.675	156.675	F3E	-	-
14	156.700	156.700	F3E	b, c, f	STM. Opérations portuaires. Pilotage.
74	156.725	156.725	F3E	a, b, c, f	STM
15	156.750	156.750	F3E	-	-
75	156.775	156.775	F3E	-	-
16	156.800	156.800	F3E	a, b, c, d, e, f	Appel de détresse et de sécurité international (RT).
76	156.825	156.825	F3E	-	-
17	156.850	156.850	F3E	-	-

¹ Centre SCTM Iqaluit – durant la saison de navigation

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 1 – AVIS AU LECTEUR

Voie désignateur	Fréquences (MHz)		Classe d'émission	Régions d'utilisation	Remarques
	Navire	Côte			
77	156.875	156.875	F3E	-	-
18	156.900	161.500	F3E	-	-
1018	156.900	156.900	F3E	-	-
78	156.925	161.525	F3E	-	-
1078	156.925	156.925	F3E	-	Entre navires de pêche.
2078	-	161.525	F3E	-	-
19	156.950	161.550	F3E	a, b, c, d, e, f	GCC diffusion MSI
1019	156.950	-	F3E	a, b, c, d, f	Liaison MPO/GCC.
2019	-	161.550	F3E	-	-
79	156.975	161.575	F3E	-	-
1079	156.975	156.975	F3E	-	-
2079	-	161.575	F3E	-	-
20	157.000	161.600	F3E	-	-
1020	157.000	157.000	F3E	-	-
2020	-	161.600	F3E	-	-
80	157.025	161.625	F3E	-	-
1080	157.025	157.025	F3E	-	-
21	157.050	161.650	F3E	a, b, c, f	GCC RMC.
1021	157.050	-	F3E	a, b, c, f	Liaison MPO/GCC.
81	157.075	161.675	F3E	-	-
22	157.100	161.700	F3E	-	-
1022	157.100	-	F3E	a, b, c, d, e, f	Liaison MPO/GCC.
82	157.125	161.725	F3E	-	Liaison MPO/GCC.
23	157.150	161.750	F3E	a, b, c	Correspondance publique.
1023	-	161.750	F3E	c	GCC RMC.
83	157.175	161.775	F3E	a, b, c, f	GCC diffusion MSI
1083	157.175	-	F3E	a, b, c, f	Liaison MPO/GCC.
24	157.200	161.800	F3E	b, c	Correspondance publique.
1024	157.200	-	F3E	-	-
2024	161.800	161.800	G2B	-	VDES
84	157.225	161.825	F3E	b, c, f	Correspondance publique.
1084	157.225	-	F3E	-	-
2084	161.825	161.825	G2B	-	VDES
25	157.250	161.850	F3E	a, b, c	GCC diffusion MSI. Correspondance publique.
1025	157.250	-	F3E	-	-
2025	161.850	161.850	G2B	-	VDES
85	157.275	161.875	F3E	a, b, c, d, e, f	Correspondance publique.
1085	157.275	-	F3E	-	GCC RMC.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 1 – AVIS AU LECTEUR

Voie désignateur	Fréquences (MHz)		Classe d'émission	Régions d'utilisation	Remarques
	Navire	Côte			
2085	-	161.875	G2B	-	VDES
26	157.300	161.900	F3E	a, b, c, d, e, f	GCC diffusion MSI Correspondance publique.
1026	157.300	-	F3E	-	-
2026	-	161.900	F3E	-	-
86	157.325	161.925	F3E	-	-
1086	157.325	-	F3E	-	-
2086	-	161.925	F3E	-	-
27	157.350	161.950	F3E	b, c	Correspondance publique.
1027	157.350	157.350	F3E	-	GCC RMC.
2027	161.950	161.950	G2B	-	ASM-1 (effectif 01/2019).
87	157.375	157.375	F3E	a, b, c	Opérations portuaires. Mouvement des navires.
28	157.400	162.000	F3E	-	-
1028	157.350	-	F3E	-	GCC diffusion MSI.
2028	162.000	162.000	G2B	c	ASM-2 (effectif 01/2019).
88	157.425	157.425	F3E	a, b, c	Opérations portuaires. Mouvement des navires.
87B	161.975	161.975	G2B	a, b, c, f	AIS-1.
88B	162.025	162.025	G2B	a, b, c	AIS-2.
WX2	-	162.400	F3E	c	GCC RMC.
WX3	-	162.475	F3E	c	GCC RMC.
WX1	-	162.550	F3E	c	GCC RMC.

Notes concernant les communications en VHF :

La lettre « A » apparaissant après un numéro de voie signifie une exploitation simplex sur la fréquence d'émission de la station de navire.

La lettre « B » apparaissant après un numéro de voie signifie que les stations de navire reçoivent uniquement sur la fréquence d'émission supérieure de la station côtière.

1.3 INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LES NOMENCLATURES DES CENTRES DE SCTM

- a) Les fréquences d'émission et de réception sont énumérées en kHz et en MHz, le cas échéant.
- b) Les régions numérotées qui sont mentionnées dans la colonne de contenu des Centres assurant des services de communications et des services spéciaux apparaissent sur les cartes de prévisions météorologiques maritimes et sont décrites en détail dans la section « Régions de prévisions météorologiques » de la [Partie 5](#).
- c) Les fréquences pour lesquelles les modes d'émission à bande latérale unique J3E sont indiqués dans les nomenclatures des centres des SCTM sont désignées par les fréquences porteuses. Les fréquences assignées sont de 1.4 kHz plus élevées que les fréquences porteuses mentionnées. (Cette remarque s'applique également aux fréquences radiotéléphoniques moyennes et hautes qui sont énumérées dans la section précédente intitulée « Fréquences canadiennes de communications maritimes mobiles de sécurité et de correspondance publique », [section 1.2](#)).

Tableau 1-3 - Légende pour les nomenclatures des centres de SCTM

Abréviation / acronyme	Explication
AIS	Système d'identification automatique.
ASN	Appel sélectif numérique
ASM	Messages propres aux applications
AVNAV	Avertissement de navigation
DF	Radiogoniométrie
F1B	Radiotélétype
F3E	Radiotéléphonie - Modulation de fréquence
G2B	Modulation de phase, information numérique, réception automatique
H+	Ce symbole suivi d'un nombre indique les minutes après l'heure
HF IDBE	HF impression directe sur bande étroite
J3C	Facsimilé - Bande latérale unique, onde porteuse supprimée
J3E	Radiotéléphonie - Bande latérale unique, onde porteuse supprimée
MMSI	Identificateur d'appel sélectif du service mobile maritime
MPO/GCC	Ministère des Pêches et des Océans / Garde côtière canadienne
MSI	Renseignements sur la sécurité maritime
NAVTEX	Télégraphie à impression directe sur bande étroite
RMC	Radiodiffusion maritime continue
RT	Radiotéléphonie
SC	Contrôle des navires (Opérations du canal et des écluses)
SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
STM	Services de trafic maritime
UTC	Temps universel coordonné
VDES	Système d'échange de données en ondes métriques (attente de développement)

1.4 ANNUAIRE TÉLÉPHONIQUE / TÉLÉCOPIEUR / TÉLEX

Tableau 1-4 a) Centre de SCTM - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télax

Centre de SCTM (indicatif d'appel)	Numéro de téléphone	Numéro de télécopieur	Numéro de télex	Indicatif de réponse	Identité MMSI
*Halifax, NS (VCS)	902-426-9750	902-426-4483	-	-	003160016
*Iqaluit, NU (VFF)	867-979-5269 (Est) 867-979-0310 (Ouest)	867-979-4264	063-15529	NORDREG CDA	003160023
Labrador, (Goose Bay) NL (VOK)	709-896-2252	709-896-8455	-	-	003160022
*Les Escoumins, QC (VCF)	418-233-2194	418-233-3299	-	-	003160026
Placentia, NL (VCP)	709-227-2181 709-227-2182	709-227-5637	-	-	003160019
*Port aux Basques, NL (VOJ)	709-695-2167	709-695-7784	-	-	003160018
*Prescott, ON (VBR)	613-925-4471	613-925-4519	-	-	003160029
*Québec, QC (VCC)	418-648-4427	418-648-7244	-	-	003160027
Sarnia, ON (VBE)	519-336-4003	519-336-0229	-	-	003160030
*Sydney, NS (VCO)	902-564-7751 1-800-686-8676	902-564-7662	-	-	003160017
Prince Rupert, BC (VAJ)	250-627-3070	250-624-9075	-	-	003160013
Victoria, BC (VAK)	250-363-6333	250-363-6556	-	-	003160011

*Service disponible en français et en anglais.

Tableau 1-4 b) ECAREG Canada - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télax

ECAREG Canada	Numéro de téléphone	Numéro de télécopieur	Numéro de télex	Indicatif de réponse	Identité MMSI
*Halifax, NS	902-426-4956	902-426-4483	-	-	-
*Les Escoumins, QC	418-233-3483	418-233-3299	-	-	-

*Service disponible en français et en anglais.

Tableau 1-4 c) NORDREG Canada - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télax

NORDREG Canada	Numéro de téléphone	Numéro de télécopieur	Numéro de télex	Indicatif de réponse	Identité MMSI
Iqaluit, NU En opération de la mi-mai approximativement à la fin décembre.	867-979-5724	867-979-4264	063-15529	NORDREG CDA	003160023
Prescott, ON En opération de la fin de décembre approximativement à la mi-mai.	613-925-4471	613-925-4519	-	-	-

Tableau 1-4 d) STM Secteur hauturier - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Télax

STM Secteur hauturier	Numéro de téléphone	Numéro de télécopieur	Numéro de télex	Indicatif de réponse	Identité MMSI
Prince Rupert, BC	250-627-3071	-	-	-	-

Tableau 1-4 e) NAVAREA XVII et XVIII - Annuaire téléphonique / Télécopieur / Téléx

NAVAREA XVII et XVIII	Numéro de téléphone	Numéro de télécopieur	Numéro de téléx	Indicatif de réponse	Identité MMSI
Prescott, ON	613-925-0666	613-925-4519	-	-	-

1.5 CENTRE CONJOINT DE COORDINATION DES OPÉRATIONS DE SAUVETAGE (JRCC) / CENTRE SECONDAIRE DE SAUVETAGE MARITIME (MRSC)

JRCC Halifax, Nouvelle-Écosse

Service disponible en français et en anglais.

Téléphone : 1-800-565-1582 Région des Maritimes
 1-800-563-2444 Région de Terre-Neuve et Labrador
 902-427-8200 Satellite, local ou hors zone

Télécopieur : 902-427-2114

Courriel : jrcchalifax@sarnet.dnd.ca

MRSC St-John's, Terre-Neuve et Labrador

Téléphone : 1-800-563-2444 Région de Terre-Neuve et Labrador
 709-772-5151 Satellite, local ou hors zone

Télécopieur : 709-772-2224

Courriel : mrcsj@sarnet.dnd.ca

MRSC Québec, Québec

Service disponible en français et en anglais.

Téléphone : 1-800-463-4393 Région du Québec
 418-648-3599 Satellite, local ou hors zone

Télécopieur : 418-648-3614

Courriel : mrcqbc@dfo-mpo.gc.ca

JRCC Trenton, Ontario

Téléphone : 1-800-267-7270 Au Canada
 613-965-3870 Satellite, local ou hors zone

Télécopieur : 613-965-7279

Courriel : jrcctrenton@sarnet.dnd.ca

JRCC Victoria, Colombie-Britannique

Téléphone : 1-800-567-5111 Colombie-Britannique et Yukon
 250-413-8933 Satellite, local, ou hors zone
 #727 Cellulaire (#SAR)

Courriel : jrcvictoria@sarnet.dnd.ca

1.6 SERVICES DE DÉGLAÇAGE

Glace de l'Atlantique

Téléphone : 709-772-2078

Courriel : iceatl@dfo-mpo.gc.ca

Glace de Montréal

Téléphone : 514-283-1752

514-283-2784

514-283-1746

1.7 ADRESSES DES BUREAUX RÉGIONAUX

Région de l'Atlantique

Service disponible en français et en anglais.

Surintendant régional
Services de communications et de trafic maritimes
Garde côtière canadienne
Case postale 1000
Dartmouth NS B2Y 3Z8
Téléphone : 902-426-4564

Région du Centre et de l'Arctique

Service disponible en français et en anglais.

Surintendant régional
Services de communications et de trafic maritimes
Garde côtière canadienne
1550, avenue D'Estimauville
Québec QC G1J 5E9
Téléphone : 418-648-5522
Télécopieur : 418-648-4877

Région de l'Ouest

Surintendant régional
Services de communications et de trafic maritimes
Garde côtière canadienne
Institut des sciences de la mer
9860, chemin West Saanich
Sidney BC V8L 5T5
Téléphone : 250-363-8904 (Adjoint administratif régional)
Courriel : mcts@dfo-mpo.gc.ca

1.8 BUREAUX ÉMETTEURS RÉGIONAUX DES AVERTISSEMENTS DE NAVIGATION (AVNAV)

Pour plus de renseignements sur les avertissements de navigation, svp vous référer à la [partie 4.3.1](#) de ce manuel.

Région de l'Atlantique (nord) Centre des SCTM de Port aux Basques

AVNAVs séries « N »

Service disponible en français et en anglais.

Garde côtière canadienne

49, rue Stadium

Case postale 99

Port aux Basques NL A0M 1C0

Téléphone : 709-695-2168 ou 1-800-563-9089

Télécopieur : 709-695-7784

Courriel : avnav.sctmportauxbasques@innav.gc.ca

Site Web AVNAV : <http://nis.ccg-gcc.gc.ca/>

Région de l'Atlantique (sud) Centre des SCTM de Sydney

AVNAVs séries « M »

Service disponible en français et en anglais.

Garde côtière canadienne

1190, chemin Westmount

Sydney NS B1R 2J6

Téléphone : 902-564-7751 ou 1-800-686-8676

Télécopieur : 902-564-7662

Courriel : NAVWARN.MCTSSydney@innav.gc.ca

Site Web AVNAV : <http://nis.ccg-gcc.gc.ca/>

Région du Centre et de l'Arctique Centre des SCTM d'Iqaluit

AVNAV séries « A » et « H »

En opération de la mi-mai approximativement à la fin de décembre.

Service disponible en français et en anglais.

Garde côtière canadienne

Case postale 189

Iqaluit NU X0A 0H0

AVNAVs séries « A »

Téléphone : 867-979-5269

AVNAVs séries « H »

Téléphone : 867-979-0310

Télécopieur : 867-979-4264

Courriel : NAVWARN.MCTS_Iqaluit@innav.gc.ca

Site Web AVNAV : <http://nis.ccg-gcc.gc.ca/>

Région du Centre et de l'Arctique
Centre des SCTM de Prescott

AVNAV séries « Q » et « C »
Service disponible en français et en anglais.

Garde côtière canadienne
401, rue King Ouest
Case postale 1000
Prescott ON K0E 1T0

Téléphone : 613-925-0666
Télécopieur : 613-925-4519

Courriel : NAVWARN.MCTSPrescott@innav.gc.ca
Site Web AVNAV : <http://nis.ccg-gcc.gc.ca/>

Région de l'Ouest
Centre des SCTM de Prince Rupert

AVNAVs séries « P »

Garde côtière canadienne
Sac 4444
Prince Rupert BC V8J 4K2

Téléphone : 250-627-3070

Courriel : NAVWARN.MCTSPPrinceRupert@innav.gc.ca
Site Web AVNAV : <http://nis.ccg-gcc.gc.ca/>

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Tableau 2-1 - SCTM Halifax/VCS - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Sambro 44°28'21"N 063°37'13"W	C16 C26 C27 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C26 et C27 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
	-	2182J3E 2514J3E 2582J3E	-	
Ecum Secum 44°57'53"N 062°08'56"W	C16 C24 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Kingsburg 44°16'32"N 064°17'15"W	C16 C24 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24, C26, 2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
	-	-	2182 2118 2206	
Shannon Hill 44°41'03"N 063°36'35"W	C12 C14 C16 C70	-	-	-
Chebucto Head 44°30'26"N 063°31'24"W	C12 C14 C16	-	-	-
Yarmouth, N.-É. (Chebogue) 43°44'39"N 066°07'21"W	C14 C16 C24 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
	-	2182J3E 2538J3E 2582J3E	-	
Lockeport, N.-É. 43°39'49"N 065°07'47"W	C16 C24 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24, C26, 2142 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
	-	-	2182 2142 2206	
Saint John, N.-B. (Red Head) 45°14'01"N 065°59'05"W	C12 C14 C16 C24 C26 C70 C71	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cape Blomidon, N.-É. 45°13'55"N 064°24'05"W	C16 C24 C26 C70 C71	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Grand Manan, N.-B. 44°36'03"N 066°54'22"W	C14 C16 C24 C26 C70	-	-	C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Scotch Mountain, N.-B. 45°45'48"N 065°47'36"W (NAD 27)	C16 C27 C70	-	-	En service de la mi-mai à la mi-novembre approximativement. C27 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Letite, N.-B. 45°02'20"N 066°53'33"W	C14	-	-	-
Tiverton, N.-É. 44°23'40"N 066°13'36"W	C12 C14 C16 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.

Tableau 2-2 - SCTM Halifax/VCS - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
01:40	Yarmouth (Chebogue)	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 211. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de la Haye). • Avertissements de navigation pour les régions de la baie de Fundy, de la côte Sud et de la côte Ouest de la Nouvelle-Écosse.
02:40	Sambro	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 211. • Avertissements de navigation pour la région de la côte Sud de la Nouvelle-Écosse. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
03:20	Yarmouth (Chebogue)	518F1B	NAVTEX : (U) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation.
03:30	Yarmouth (Chebogue)	490F1B	NAVTEX : (V) français <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
07:20	Yarmouth (Chebogue)	518F1B	NAVTEX : (U) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions météorologiques et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport à Schoodic Point, Maine).
07:30	Yarmouth (Chebogue)	490F1B	NAVTEX : (V) français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions météorologiques et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208.
08:10	Sambro	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 211. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
10:40	Yarmouth (Chebogue)	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 211. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de La Haye). • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
11:20	Yarmouth (Chebogue)	518F1B	NAVTEX : (U) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine).
11:30	Yarmouth (Chebogue)	490F1B	NAVTEX : (V) français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208.
15:20	Yarmouth (Chebogue)	518F1B	NAVTEX : (U) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation.
15:30	Yarmouth (Chebogue)	490F1B	NAVTEX : (V) français <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation.
15:40	Sambro	2749J3E	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 211. • Avertissements de navigation pour la région de la côte Sud de la Nouvelle-Écosse. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
16:40	Yarmouth (Chebogue)	2749J3E	<p>Radiotéléphonie (anglais suivi du français)</p> <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 211. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de la Haye). • Avertissements de navigation pour les régions de la Baie de Fundy, de la côte Sud et de la côte Ouest de la Nouvelle-Écosse.
19:20	Yarmouth (Chebogue)	518F1B	<p>NAVTEX : (U) anglais</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine).
19:30	Yarmouth (Chebogue)	490F1B	<p>NAVTEX : (V) français</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208.
20:40	Yarmouth (Chebogue)	2749J3E	<p>Radiotéléphonie (anglais suivi du français)</p> <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 211. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de la Haye). • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
21:20	Sambro	2749J3E	<p>Radiotéléphonie (anglais suivi du français)</p> <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 211. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
23:20	Yarmouth (Chebogue)	518F1B	<p>NAVTEX : (U) anglais</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine).
23:30	Yarmouth (Chebogue)	490F1B	<p>NAVTEX : (V) français</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions météorologiques et prévisions de l'état de la mer pour les secteurs de prévisions maritimes 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207 et 208.
Continu	Sambro	C21B	<p>Radiotéléphonie (anglais suivi du français)</p> <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 211. • Avertissements de navigation pour la région de la côte Sud de la Nouvelle-Écosse. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Ecum Secum	C83B	

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
Continu	Saint John (Red Head)	C21B	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 201 à 211. • Prévisions météorologiques américaines pour les eaux côtières (de Eastport, à Schoodic Point, Maine) et les eaux de la mer ouverte (du golfe du Maine à la limite de La Haye). • Avertissements de navigation pour les régions de la Baie de Fundy, de la côte Sud et de la côte Ouest de la Nouvelle-Écosse. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Yarmouth (Chebogue) Cape Blomidon	C83B	

2.1.2 Iqaluit, Nunavut

MMSI : 003160023

Indicatif d'appel : VFF

Heures : H24

Service disponible en français et en anglais.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Les services sont disponibles de la mi-mai à la fin-décembre approximativement.

Les dates d'ouverture et de fermeture seront annoncées par un avertissement de navigation.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Iqaluit radio Garde côtière.

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable Opérations des SCTM
Centre des SCTM d'Iqaluit / NORDREG CANADA
Case postale 189
Iqaluit NU X0A 0H0

Téléphone :	867-979-5269	Opérations des SCTM (Est)
	867-979-0310	Opérations des SCTM (Ouest)
	867-979-5724	Opérations NORDREG
	867-979-5260	Gestionnaire (administration)

Télécopieur : 867-979-4264 Opérations des SCTM/NORDREG

Télex (téléfax) : 063-15529 NORDREG CDA

Courriel : IQANORDREG@innav.gc.ca (Est)

Iqamck01@innav.gc.ca (Ouest)

Tableau 2-3 - SCTM Iqaluit/VFF Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Iqaluit 63°43'52"N 068°32'32"W	C16	-	-	Ce site est opérationnel de la mi-juin approximativement à la fin décembre.
	C26	-	-	
		2182J3E	2182	
		2582J3E	2206	
	403	4363J3E	4071	
	603	6507J3E	6206	
	812	8752J3E	8228	
	1201	13077J3E	12230	
	-	4207.5F1B	4207.5	
		6312.0F1B	6312.0	
		8414.5F1B	8414.5	
		12577.0F1B	12577.0	
		16804.5F1B	16804.5	

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
	-	4177.5F1B 6268F1B 8376.5F1B 12520F1B 16695F1B	4177.5 6268 8376.5 12520 16695	
	-	4125J3E 6215J3E 8291J3E 12290J3E 16420J3E	4125 6215 8291 12290 16420	
Churchill 58°46'29"N 094°11'22"W	C16 C26	-	-	Ce site est opérationnel pendant la saison de navigation (approximativement du 1 ^{er} juillet au 31 octobre).
Killinek 60°25'27"N 064°50'30"W	403	2182J3E 2514J3E 2582J3E 4363J3E	2182 2118 2206 4071	Ce site est opérationnel du début juillet approximativement à la fin décembre.
Coral Harbour 64°09'01"N 083°22'22"W	403 603 812 1201	2182J3E 2514J3E 2582J3E 4363J3E 6507J3E 8752J3E 13077J3E	2182 2118 2206 4071 6206 8228 12230	Ce site est opérationnel de la mi-juillet approximativement à la fin d'octobre.
Resolute 74°44'47"N 095°00'11"W	C16 C26 403 812 - - -	- 2182J3E 2582J3E 4363J3E 8752J3E - -	- 2182 2206 4071 8228 4207.5 6312.0 8414.5 12577.0 16804.5 4177.5 6268 8376.5 12520 16695 4125 6215 8291 12290 16420	Ce site est opérationnel de la mi-juillet approximativement à la fin d'octobre.
Hay River 60°50'27"N 115°46'12"W	403 601 826	4363J3E 5803J3E 6218.6J3E 6501J3E 8794J3E	4071 5803 6218.6 6200 8270	Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Yellowknife 62°25'45"N 114°24'44"W	C16 C85	-	-	Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.
Enterprise 60°36'30"N 116°13'13"W	C16 C26	-	-	Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.
Inuvik 68°19'30"N 133°35'47"W	403 601 826 1201	2182J3E 2558J3E 4363J3E 5803J3E 6218.6J3E 6501J3E 8794J3E 13077J3E	2182 2142 4071 5803 6218.6 6200 8270 12230	Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.
Parson's Lake 68°53'38"N 133°56'31"W	C16 C26	-	-	Ce site est opérationnel de la mi-mai approximativement à la fin octobre.
Cambridge Bay 69°06'53"N 105°01'11"W	C16 C26 403 601 826	- 2182J3E 2558J3E 4363J3E 5803J3E 6501J3E 8794J3E	- 2182 2142 4071 5803 6200 8270	Ce site est opérationnel du début-juillet approximativement à la mi-octobre.

Tableau 2-4 - SCTM Iqaluit/VFF - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
01:10	Coral Harbour	2514J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 155, 156, 157, 158, 162, 163, 311 et 312. • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes suivants sur demande : 151, 152, 153, 154, 159, 160, 161, 164 et 310. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N, y incluant le Détroit d'Hudson, la baie d'Hudson, la baie d'Ungava, le bassin de Foxe, la baie James et l'Anse Chesterfield jusqu'à Baker Lake.
	Coral Harbour	6507J3E	
01:15	Inuvik	6218.6J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique pour les eaux de l'Arctique de l'Ouest (si applicable pour la région du fleuve Mackenzie et du Grand Lac des Esclaves). • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 180 (Grand Lac des Esclaves), 110 (le fleuve Mackenzie) et le delta du Mackenzie. • SADO – Météo bouées 45141 et 45150. • Avertissements de navigation (Série H).
	Hay River	4363J3E	
	Parson's Lake et Enterprise	C26	
	Yellowknife	C85	
02:35	Cambridge Bay	4363J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique pour les eaux de l'Arctique de l'Ouest.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
	Inuvik	6218.6J3E	<ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 111 à 122 inclusivement. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'ouest de Taloyoak.
03:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
03:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
03:30	Iqaluit	8416.5F1B	HF IDBE <ul style="list-style-type: none"> • Bulletins météorologiques pour les régions METAREAS XVII et XVIII pour les eaux canadiennes. • Avertissements pour les régions NAVAREAS XVII et XVIII.
07:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG dans les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. • Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
07:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG dans les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. • Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
11:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
11:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
12:40	Resolute	2582J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 125, 135, 136, 137 et 138. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 1, 2, 3, 5, 6, 9 et 13.
	Resolute	4363J3E	
13:15	Inuvik	6218.6J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique pour les eaux de l'Arctique de l'Ouest (si applicable pour la région du fleuve Mackenzie et du Grand Lac des Esclaves). • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 180 (Grand Lac des Esclaves), 110 (le fleuve Mackenzie) et le delta du Mackenzie. • SADO – Météo Bouées 45141 et 45150. • Avertissements de navigation (Série H).
	Hay River	4363J3E	
	Parson's Lake et Enterprise	C26	
	Yellowknife	C85	

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
13:20	Coral Harbour	2514J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 155, 156, 157, 158, 162, 163, 311 et 312. • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes suivants sur demande : 151, 152, 153, 154, 159, 160, 161, 164 et 310. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N, y incluant le Détroit d'Hudson, la Baie d'Hudson, la Baie d'Ungava, le Bassin de Foxe, la Baie James et l'Anse Chesterfield jusqu'à Baker Lake.
	Coral Harbour	6507J3E	
14:10	Killinek	2514J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions pour les secteurs de prévisions maritimes 139 à 150 et 228, 229 et 230. • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes suivants sur demande : 137 et 138. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 9, 10 et 15, y incluant la Baie d'Ungava.
	Iqaluit	2582J3E	
	Iqaluit	4363J3E	
	Iqaluit	6507J3E	
14:35	Cambridge Bay	4363J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique pour les eaux de l'Arctique de l'Ouest. • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 111 à 122 inclusivement. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'ouest de Taloyoak.
	Inuvik	6218.6J3E	
15:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
15:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
15:30	Iqaluit	8416.5F1B	HF IDBE <ul style="list-style-type: none"> • Bulletins météorologiques pour les régions METAREAS XVII et XVIII pour les eaux canadiennes. • Avertissements pour les régions NAVAREAS XVII et XVIII.
17:05	Cambridge Bay	4363J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Information sur les lisières des glaces. • Prévisions sur les glaces pour les secteurs de prévisions maritimes 111 à 122 et 125, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 155, 156, 157, 158, 162, 163, 228, 229, 230, 311 et 312 pour la Baie d'Hudson et le Bassin de Foxe.
	Inuvik	6218.6J3E	
	Coral Harbour / Iqaluit	2514J3E	
	Iqaluit / Resolute	2582J3E	
	Iqaluit / Resolute	4363J3E	
	Coral Harbour / Iqaluit	6507J3E	

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
19:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG dans les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. • Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
19:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG dans les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150. • Bulletins sur les conditions glacielles dangereuses pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
22:35	Killinek	2514J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 139 à 150 et 228, 229 et 230. • Les secteurs de prévisions maritimes suivants sur demande : 137 et 138. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'est de 106W et vers le sud de la côte du Labrador jusqu'à 58N, à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 9, 10 et 15, y incluant la Baie d'Ungava.
	Iqaluit	2582J3E	
	Iqaluit	4363J3E	
	Iqaluit	6507J3E	
23:00	Iqaluit	490F1B	NAVTEX : (S) français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
23:10	Iqaluit	518F1B	NAVTEX : (T) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 143, 144, 145, 147, 148, 149 et 150.
23:10	Resolute	2582J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 125, 135, 136, 137 et 138. • Avertissements de navigation « Série A » pour les eaux NORDREG à l'intérieur des zones de contrôle de la sécurité de la navigation 1, 2, 3, 5, 6, 9 et 13.
	Resolute	4363J3E	

2.1.3 Labrador (Goose Bay), Terre-Neuve et Labrador

MMSI : 003160022

Indicatif d'appel : VOK

Heures : H24

Services en anglais seulement.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Pour les services, radio veuillez adresser les appels à Labrador radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Belle Isle – vous référer à la [Partie 3](#).

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Labrador
Case postale 720, Succursale C
Goose Bay NL A0P 1C0

Téléphone :	709-896-2252	Opérations des SCTM
	709-896-0277/0278	Service de correspondance publique commerciale
	709-896-5817	Agent responsable

Télécopieur : 709-896-8455

Courriel : Safety.Labrador@innav.gc.ca

Centre des SCTM de Labrador - Service de radiogoniométrie par VHF

Un service consultatif de radiogoniométrie par VHF (VHF/DF) est disponible pour les navires qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF du site de réception de Twillingate. Des informations portant sur la position et/ou le relèvement ainsi que sur la distance peuvent être fournies pour utilisation à la discrétion de l'utilisateur.

Tableau 2-5 - SCTM Labrador/VOK - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cartwright 53°42'30"N 057°01'17"W	407	2182J3E	2182	407, 2118, 2142, 2206 et 4083.0 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
		2514J3E	2118	
		2538J3E	2142	
		2582J3E	2206	
		4375.0J3E	4083.0	
Hopedale 55°27'24"N 060°12'30"W	407 605 C16 C26 C70	2182J3E	2182	407, 605, C26, 2118, 2142, 2206, 4083.0 et 6212 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
		2514J3E	2118	
		2538J3E	2142	
		2582J3E	2206	
		4375.0J3E	4083.0	
		6513J3E	6212	

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cartwright 53°43'38"N 056°58'06"W	C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Goose Bay 53°18'12"N 060°31'27"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Nain 56°32'49"N 061°42'49"W	C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
St. Anthony (Terre-Neuve) 51°30'00"N 055°49'26"W		2182J3E 2514J3E 2582J3E	2182 2118 2206	2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Comfort Cove (Terre-Neuve) 49°16'26"N 054°52'32"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Twillingate (Terre-Neuve) 49°41'10"N 054°48'00"W	C16 C24 C70			Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
L'Anse aux Meadows (Terre-Neuve) 51°34'20"N 055°29'27"W	C14 C16 C24 C70			C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Conche (Terre-Neuve) 50°53'41"N 055°53'03"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Fox Harbour 52°22'10"N 055°39'42"W	C16 C26 C70			C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Tableau 2-6 - SCTM Labrador/VOK - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
01:07	St. Anthony	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238. • État et prévisions des glaces pour la côte de Terre-Neuve et pour la côte du Labrador au sud de 54N. • Bulletins sur la présence d'icebergs pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238.
01:37	Cartwright	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 et 230. • Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador.
	Hopedale	2598J3E	

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
03:50	Cartwright	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 226, 227, 228 et 229.
07:50	Cartwright	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 226, 227, 228 et 229.
09:07	St. Anthony	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 235, 237 et 238. État et prévisions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve et pour la côte du Labrador au sud de 54N. Bulletins sur la présence d'icebergs pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238.
10:07	Cartwright	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 et 230. Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador.
	Hopedale		
11:07	Cartwright	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avertissements de navigation: Près de la côte : Belle Isle à Cape Chidley. Au large : Atlantique Nord, de Cape Bauld à Cape Chidley. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Hopedale		
11:50	Cartwright	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> Avertissements de navigation.
12:37	St. Anthony	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avertissements de navigation pour une région délimitée par Flower's Cove à l'ouest, Cartwright au nord et Cape Freels au sud-est. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
13:37	St. Anthony	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238.
14:37	Cartwright	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, et 230. Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador.
	Hopedale		
15:50	Cartwright	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 226, 227, 228 et 229.
19:07	St. Anthony	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avertissements de navigation pour une région délimitée par Flower's Cove à l'ouest, Cartwright au nord et Cape Freels au sud-est. État et prévisions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve et pour la côte du Labrador au sud de 54N. Bulletins sur la présence d'icebergs pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
19:37	St. Anthony	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238.
19:50	Cartwright	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 226, 227, 228 et 229.
20:37	Cartwright	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 et 230. • Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Hopedale		
23:07	Cartwright	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation: Près de la côte : Belle Isle à Cape Chidley. • Au large : Atlantique Nord, de Cape Bauld à Cape Chidley.
	Hopedale		
23:50	Cartwright	518F1B	NAVTEX : (X) <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation (été) / Glaces (hiver).
Continu Labrador Nord	Cartwright Nain	C83B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229 et 230. • Conditions et lisières des glaces pour la côte du Labrador. • Avertissements de navigation: Belle Isle à Cape Chidley. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Goose Bay Hopedale	C21B	
Continu Labrador Sud	Conche Fox Harbour Comfort Cove	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238. • Avertissements de navigation pour une région délimitée par Flower's Cove à l'ouest, Cartwright au nord et Cape Freels au sud-est. • État et prévisions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve et pour la côte du Labrador au sud de 54N. • Bulletins sur la présence d'icebergs pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 235, 237 et 238. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	L'anse aux Meadows Twillingate	C83B	

2.1.4 Les Escoumins, Québec

MMSI : 003160026

Indicatif d'appel : VCF

Heures : H24

Services en français et en anglais.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Les Escoumins radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritimes, veuillez adresser les appels à trafic Les Escoumins - vous référer à la [Partie 3](#).

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada

Garde côtière canadienne

Gestionnaire du centre – Opérations des SCTM

Centre des SCTM de Les Escoumins

35, rue Otis

Les Escoumins QC G0T 1K0

Téléphone : 418-233-2194

418-233-3451

418-233-3556

418-233-3483

418-233-2854

Opérations des SCTM

Poste radio Garde côtière

Service de correspondance publique

ECAREG Canada

Gestionnaire du centre (administration)

Télécopieur : 418-233-3299

Courriel : safety.escoumins@innav.gc.ca (radio Garde côtière)

ecareg.escoumins@innav.gc.ca (ECAREG Canada)

Centre des SCTM de Les Escoumins - Service de radiogoniométrie par VHF

Un service de radiogoniométrie par VHF (VHF/DF) est disponible pour les navires en difficulté qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF des sites de réception de Rivière-au-Renard, Cap-aux-Meules, Havre St-Pierre, Natashquan, Newport, Pointe Heath, Mont-Louis, Lac Daigle (Sept-Îles) et Grosses-Roches. Des informations portant sur la position et/ou le relèvement ainsi que sur la distance peuvent être fournies pour utilisation à la discrétion de l'utilisateur.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Tableau 2-7 - SCTM Les Escoumins/VCF - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Rivière-au-Renard 49°00'25"N 064°24'00"W	C16 C27	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C27 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
	-	-	-	
Cap-aux-Meules 47°23'14"N 061°51'40"W	C16 C27 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C27 et 2118 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
	-	-	2182 2118 2206	
La Vernière 47°21'28"N 061°55'30"W	-	2182J3E 2514J3E 2582J3E	-	-
Havre St-Pierre 50°16'18"N 063°40'45"W	C16 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Natashquan 50°09'06"N 061°47'42"W	C16 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
	-	2182J3E 2582J3E	2182 2206	
Harrington Harbour 50°30'01"N 059°29'17"W	C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
La Romaine 50°12'56"N 060°41'03"W	C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Forillon 48°50'01"N 064°15'24"W	C16 C85 C70	-	-	C85 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Carleton 48°08'28"N 066°06'32"W	C16 C70 C85	-	-	C85 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Newport 48°13'24"N 064°47'33"W	C16 C70 C84	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C84 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Pointe Heath 49°05'05"N 061°42'09"W	C16 C84 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C84 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Mont-Louis 49°12'48"N 065°46'25"W	C14 C16 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Lac Daigle 50°17'25"N 066°18'36"W	C14 C16 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Grosses-Roches 48°54'50"N 067°06'37"W	C14 C16 C70 C84	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C84 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Mont-Joli 48°36'25"N 068°13'33"W	C9 C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Les Escoumins 48°19'04"N 069°25'14"W	C9 C16 C24 C70	-	-	C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Rivière-du-Loup 47°45'35"N 069°36'19"W	C9 C16 C26	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Sacré-Cœur 48°12'50"N 069°52'14"W	C9 C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Cap à l'Est 48°22'58"N 070°41'12"W	C9 C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Tableau 2-8 - SCTM Les Escoumins/VCF - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
00:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais <ul style="list-style-type: none"> Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313. <i>Note : Les prévisions maritimes sont remplacées par l'information sur les glaces pendant la période des glaces seulement.</i>
00:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français <ul style="list-style-type: none"> Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313. <i>Note : Les prévisions maritimes sont remplacées par l'information sur les glaces pendant la période des glaces seulement.</i>
04:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais <ul style="list-style-type: none"> Avertissements de navigation.
04:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français <ul style="list-style-type: none"> Avertissements de navigation.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
04:37	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215 à 221, 301 et 302. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
08:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313.
08:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313.
08:47	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215 à 221, 301 et 302. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302.
09:37	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plateforme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). • Information sur les glaces.
12:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313.
12:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313.
14:07	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215 à 221, 301 et 302. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302.
16:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) anglais <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation.
16:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) français <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation.
17:37	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). • Rapports sur les glaces. • Avertissements de navigation. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plateforme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
20:20	Moisie	518F1B	NAVTEX : (C) : anglais <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
20:30	Moisie	490F1B	NAVTEX : (D) : français <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 217, 218, 219, 301, 302, 303 et 313.
23:17	Natashquan La Vernière	2598J3E 2749J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215 à 221, 301 et 302. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
Continu	Forillon Carleton Natashquan Cap-aux-Meules	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 301 et 302. • Avertissements de navigation pour les eaux du golfe Saint-Laurent incluant les Îles de la Madeleine, la côte Nord entre Sept-Îles et Blanc Sablon, la côte Sud de 66W vers l'est incluant la baie des Chaleurs et la partie de la côte du Nouveau-Brunswick jusqu'à l'embouchure de la baie de Miramichi. • Rapports sur les glaces. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plateforme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217, 219, 220, 221, 301 et 302.
	Pointe Heath Harrington Harbour	C25B	
	Newport Havre St-Pierre La Romaine	C83B	
Continu	Lac Daigle Grosses-Roches Cap à l'Est	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 219, 301, 302, 303, 304, 305 et 313. • Avertissements de navigation pour le fleuve Saint-Laurent de l'Île aux Coudres jusqu'à une ligne de Mingan à Cap Gaspé incluant Port Menier et la pointe Ouest d'Anticosti ainsi que la Rivière Saguenay. • Informations sur les glaces pour le fleuve Saint-Laurent de l'Île aux Coudres jusqu'aux détroits de Cabot et Belle-Isle ainsi que la Rivière Saguenay (lorsque disponibles). • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Mont-Louis Mont-Joli Sacré-Cœur	C83B	

Observations météorologiques horaires pour certains endroits spécifiques, la situation maritime technique, les autres secteurs météorologiques et les codes MAFOR sont disponibles sur demande.

2.1.5 Placentia, Terre-Neuve et Labrador

MMSI : 003160019

Indicatif d'appel : VCP

Heures : H24

Services en anglais seulement.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Placentia radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Placentia ou trafic St. John's- vous référer à la [Partie 3](#).

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada

Garde côtière canadienne

Agent responsable – Opérations des SCTM

Centre des SCTM de Placentia

Case postale 389

Placentia NL A0B 2Y0

Téléphone : 709-227-2181/2182

1-844-592-2770

709-227-1027

709-227-5731

Opérations des SCTM

Opérations des SCTM, appel sans frais

Service de correspondance publique commerciale

Agent responsable

Télécopieur : 709-227-5637

Courriel : Safety.Placentia@innav.gc.ca

Tableau 2-9 - SCTM Placentia/VCP - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
St. Lawrence 46°55'09"N 055°22'45"W	C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
St. Lawrence 46°55'06"N 055°22'45"W	-	2182J3E 2514J3E 2538J3E 2582J3E	2182 2118 2142 2206	2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Cape Pine 46°37'00"N 053°31'58"W	C16 C24 C70	-	-	C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Fortune Head 47°04'02"N 055°50'52"W	C16 C24 C70	-	-	C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Hermitage 47°33'34"N 055°56'19"W	C16 C70 C85	-	-	-

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Bay L'Argent 47°32'00"N 054°51'46"W	C16 C27 C70	-	-	-
Arnold's Cove 47°46'23"N 053°59'59"W	C12 C16 C70	-	-	-
Freshwater 47°15'44"N 053°59'03"W	C12 C14 C16 C70 C85	-	-	-
Cuslett 46°58'28"N 054°09'15"W	C14 C16 C70	-	-	-
St. John's 47°36'40"N 052°40'01"W	C11 C12 C16 C26 C70	-	-	C26, 2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
	-	2182J3E 2514J3E 2582J3E	2182 2118 2206	
Cape Bonavista 48°41'48"N 053°05'18"W	C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Victoria 47°49'54"N 053°18'05"W	C16 C24 C70	-	-	C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Lumsden 49°17'14"N 053°35'05"W	C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Tableau 2-10 - SCTM Placentia/VCP - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
00:07	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches.
00:48	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Résumés et prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 213 et 215.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
02:20	Robin Hood Bay	518F1B	NAVTEX : (O) <ul style="list-style-type: none"> Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238.
06:20	Robin Hood Bay	518F1B	NAVTEX : (O) <ul style="list-style-type: none"> Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238 (en été) / Glaces (en hiver)
07:37	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 213 et 215. Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Sud à l'est de l'Île Penguin et la côte Est jusqu'au Cap Freels. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
08:37	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
10:20	Robin Hood Bay	518F1B	NAVTEX : (O) <ul style="list-style-type: none"> Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238 (Avertissements de navigation seulement en été).
11:37	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avertissements de navigation pour la région de l'Île Ramea jusqu'au Cap Ballard. Avertissements de navigation révisant la position de chaque plateforme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
13:07	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> Avertissements de navigation: Près de la côte : Cape Pine à Twillingate. Au large : Atlantique nord jusqu'à Cape Bauld. Avertissements de navigation révisant la position de chaque plateforme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
14:20	Robin Hood Bay	518F1B	NAVTEX : (O) <ul style="list-style-type: none"> Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238.
16:07	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 213 et 215.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
16:37	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches.
18:07	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation pour la région de l'Île Ramea jusqu'au Cap Ballard. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plateforme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
18:20	Robin Hood Bay	518F1B	NAVTEX : (O) <ul style="list-style-type: none"> • Météo et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238 (été) et avertissements de navigation (hiver).
20:07	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches.
21:37	St. Lawrence	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 213 et 215. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Sud à l'est de l'Île Penguin et la côte Est jusqu'au Cap Freels. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
22:07	St. John's	2598J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation: Près de la côte : Cape Pine à Twillingate. Au large : Atlantique Nord jusqu'à Cape Bauld. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plateforme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
22:20	Robin Hood Bay	518F1B	NAVTEX : (O) <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238 (hiver) / Avertissements de navigation et glaces (été).
Continu Placentia Nord	St John's Cape Bonavista	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Est de Terre-Neuve au sud du détroit de Belle-Isle et ses approches. • Avertissements de navigation: Cape Pine à Twillingate. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Victoria	C83B	
	Lumsden	C28B	

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
Continu Placentia Sud	St. Lawrence Bay L'Argent	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237 et 238. • Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 213 et 215. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour la côte Sud à l'est de l'Île Penguin et la côte Est jusqu'au Cap Freels. • Avertissements de navigation pour la région d'Île Ramea jusqu'au Cap Ballard. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plateforme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles). • Avertissements de navigation pour la Baie de Placentia et ses approches et pour la région de Ferryland Head à Cape St. Mary's sur le C23B uniquement.
	Freshwater	C23B	
	Hermitage	C28B	
	Cap Pine Fortune Head	C83B	

2.1.6 Port aux Basques, Terre-Neuve et Labrador

MMSI : 003160018

Indicatif d'appel : VOJ

Heures : H24

Services radio en français et en anglais.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Port aux Basques radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Port aux Basques - vous référer à la [Partie 3](#).

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada

Garde côtière canadienne

Agent responsable – Opérations des SCTM

Centre des SCTM de Port aux Basques

Case postale 99

Port-aux-Basques NL A0M 1C0

Téléphone : 709-695-2167

709-695-2886

709-695-2133

Opérations des SCTM

Service de correspondance publique commerciale

Agent responsable

Télécopieur : 709-695-7784

Courriel : safety.portauxbasques@innav.gc.ca

avnav.sctmportauxbasques@innav.gc.ca

Tableau 2-11 - SCTM Port aux Basques/VOJ - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Table Mountain 47°41'14"N 059°16'26"W	C11 C12 C16 C27 C70	-	-	C27 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Stephenville 48°33'17"N 058°45'32"W		2182J3E 2514J3E 2582J3E	2182 2118 2206	2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Pine Tree 48°35'20"N 058°39'54"W	C16 C24 C70	-	-	C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Bonne Bay 49°36'10"N 057°57'28"W	C16 C24 C70	-	-	C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Mount Moriah 48°58'07"N 058°02'49"W	C16 C24 C70	-	-	C24 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Ramea Island 47°30'45"N 057°24'31"W	C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Pointe Riche 50°41'59"N 057°24'19"W	C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

Tableau 2-12 - SCTM Port aux Basques/VOJ - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
02:07	Stephenville	2598J3E	<p>Radiotéléphonie (anglais suivi du français)</p> <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222 et 231. Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217 et 219.
08:07	Stephenville	2598J3E	<p>Radiotéléphonie (anglais suivi du français)</p> <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222 et 231. Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217 et 219. Lisière des glaces et conditions des glaces pour les régions du Golfe Nord-Est, du Golfe Port au Port, de la côte Sud-Ouest, du Déroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti.
12:07	Stephenville	2598J3E	<p>Radiotéléphonie (anglais suivi du français)</p> <ul style="list-style-type: none"> Avertissements de navigation pour la région de l'Île Penguin jusqu'au Cape Norman incluant la côte du Labrador entre West Point (Red Bay) et la frontière Québec/Labrador. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
15:07	Stephenville	2598J3E	<p>Radiotéléphonie (anglais suivi du français)</p> <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222 et 231. Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217 et 219.
18:37	Stephenville	2598J3E	<p>Radiotéléphonie (anglais suivi du français)</p> <ul style="list-style-type: none"> Avertissements de navigation pour la région de l'Île Penguin jusqu'au Cape Norman incluant la côte du Labrador entre West Point (Red Bay) et la frontière Québec/Labrador. Lisière des glaces et conditions des glaces pour les régions du Golfe Nord-Est, du Golfe Port au Port, de la côte Sud-Ouest, du Déroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti.
21:07	Stephenville	2598J3E	<p>Radiotéléphonie (anglais suivi du français)</p> <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222 et 231. Prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217 et 219. Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
Continu	Ramea Island Pointe Riche	C21B	Radiotéléphonie (anglais) <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, et 231. • Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217 et 219. • Avertissements de navigation pour la région de l'Île Penguin jusqu'au Cap Norman incluant la côte du Labrador entre West Point (Red Bay) et la frontière Québec/Labrador. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour les régions du Golfe Nord-Est, du Golfe Port au Port, de la côte Sud-Ouest, du Déroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Table Mountain Pine Tree Mount Moriah	C28B	
	Bonne Bay	C83B	
Continu	Pointe Riche	C23B	Radiotéléphonie (français) <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 220, 221, 222, et 231. • Prévisions maritimes et prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 215, 217 et 219. • Avertissements de navigation pour la région de l'Île Penguin jusqu'au Cap Norman incluant la côte du Labrador entre West Point (Red Bay) et la frontière Québec/Labrador. • Lisière des glaces et conditions des glaces pour les régions du Golfe Nord-Est, du Golfe Port au Port, de la côte Sud-Ouest, du Déroit de Cabot, du Golfe-Madeleine et Anticosti. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
	Bonne Bay	C21B	
	Pine Tree Mount Moriah	C83B	

2.1.7 Prescott, Ontario

MMSI : 003160029

Indicatif d'appel : VBR

Heures : H24

Services en français et en anglais.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Prescott radio Garde côtière.

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Prescott
401, rue King Ouest
Case postale 1000
Prescott ON K0E 1T0

Téléphone : 613-925-4471
613-925-0618
613-925-0666

Opérations des SCTM
Agent responsable
Bureau AVNAV / NAVAREA XVII et XVIII

Télécopieur : 613-925-4519

Courriel : Safety.Prescott@innav.gc.ca Prescott SCTM
navarea17.18@innav.gc.ca NAVAREA XVII et XVIII
NAVWARN.MCTSPrescott@innav.gc.ca
iqanordreg@innav.gc.ca NORDREG (la fin décembre à la mi-mai)

Centre des SCTM de Prescott - Service de radiogoniométrie par VHF

Un service de radiogoniométrie par VHF (VHF/DF) pour la partie Ouest du lac Ontario est disponible pour les navires qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF des sites de réception de Brougham, Cobourg et Trafalgar. Des informations portant sur la position et/ou le relèvement ainsi que sur la distance peuvent être fournies pour utilisation à la discrétion de l'utilisateur.

Tableau 2-13 - SCTM Prescott/VBR - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cornwall 45°01'06"N 074°43'47"W	C16 C70 C85	-	-	En service du 15 mars au 31 décembre.
Cardinal 44°47'17"N 075°25'19"W	C16 C26 C27 C70	-	-	En service du 15 mars au 31 décembre.
Gananoque 44°23'59"N 075°58'23"W	C16 C85	-	-	En service du 15 mars au 31 décembre.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Kingston 44°15'46"N 076°40'39"W	C16 C24 C26 C70	-	-	-
Cobourg 44°03'59"N 078°12'41"W	C16 C27 C70 C85	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Trafalgar 43°29'41"N 079°43'48"W	C16 C24 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Fonthill 43°03'11"N 079°18'42"W	C16 C26 C27 C70	-	-	-
Orillia 44°34'40"N 079°17'40"W	C16 C26 C70	-	-	-

Tableau 2-14 - SCTM Prescott/VBR - Communications navire/terre desservant le lac Winnipeg

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Beaver Creek 51°23'21"N 096°54'25"W	C16 C26	-	-	En service du 15 mai au 31 octobre.
Fraserwood 50°34'47"N 097°13'56"W	C16 C19	-	-	En service du 15 mai au 31 octobre.
Jackhead 51°53'20"N 097°19'01"W	C16 C26	-	-	En service du 15 mai au 31 octobre.
Long Point 52°55'33"N 098°58'10"W	C16 C26	-	-	En service du 15 mai au 31 octobre.

Tableau 2-15 - SCTM Prescott/VBR - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
01:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation • Glaces (en saison).
05:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 402, 403, 404, 405 et 406.
09:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 402, 403, 404, 405 et 406.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
13:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation. • Glaces (en saison).
17:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 402, 403, 404, 405 et 406.
21:10	Ferndale	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 402, 403, 404, 405 et 406.
Continu	Cardinal	21B	Radiotéléphonie (anglais) <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, prévisions de la hauteur des vagues et les prévisions maritimes à long terme pour la région du fleuve Saint-Laurent s'étendant de Kingston jusqu'à Montréal et pour le lac Ontario (régions 309, 401 et 402). • Avertissements de navigation pour les régions du fleuve Saint-Laurent à l'ouest de Melocheville, le lac Ontario à l'est de 77 40W, la rivière Trent et les portions du canal Rideau desservies par les sites de Kingston et de Cardinal. • Niveau de l'eau dans le port de Montréal et le lac Ontario. • Prévisions des glaces pour le lac Ontario.
	Cornwall Kingston	C83B	
Continu	Cobourg	C21B	Radiotéléphonie (anglais) <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, prévisions de la hauteur des vagues et les prévisions maritimes à long terme pour le lac Ontario et le lac Érié (régions 402 et 403). • Avertissements de navigation pour les régions du lac Ontario à l'ouest de 077 00W et du lac Érié à l'est de 080 20W, et pour les portions du système Trent-Severn desservies par le site de Cobourg. • Niveau de l'eau dans le port de Toronto ainsi que pour le lac Ontario et le lac Érié. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plate-forme d'exploration et navire d'exploitation signalés. • Prévisions des glaces pour le lac Ontario et le lac Érié.
	Fonthill	C83B	
Continu	Cardinal	C28B	Radiotéléphonie (français) <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières et les prévisions maritimes à long terme pour la région du fleuve Saint-Laurent s'étendant de Kingston jusqu'à Montréal (régions 309 et 401). • Avertissements de navigation pour les régions du fleuve Saint-Laurent à l'ouest de Melocheville. • Niveau de l'eau dans le port de Montréal. • En service du 15 mars au 31 décembre.
	Cornwall Kingston	C23B	

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
Continu	Orillia	C21B	Radiotéléphonie (anglais) <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, prévisions de la hauteur des vagues et les prévisions maritimes à long terme pour la baie Géorgienne (région 406). • Prévisions maritimes pour les plaisanciers du lac Simcoe (région 481). • Niveau de l'eau pour le lac Huron. • Avertissements de navigation pour la voie-navigable Trent-Severn et l'extrémité sud de la baie Géorgienne, les eaux contiguës de la rivière Severn jusqu'au 080 00W. • Prévisions des glaces pour la baie Géorgienne.

Les codes MAFOR sont disponibles sur demande.

Tableau 2-16 - SCTM Prescott/VBR - Diffusions du lac Winnipeg

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
01:40 08:40 12:40	Jackhead Long Point Beaver Creek	C26	Radiotéléphonie (anglais suivi du français) <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements/veilles localisés, communiqués maritimes, prévisions maritimes régulières, et les prévisions maritimes à long terme pour le lac Winnipeg. • Avertissements de navigation pour le lac Winnipeg, le lac Playgreen et la rivière Red au nord de l'écluse et le barrage St. Andrews.
16:40 21:40	Fraserwood	C19	

2.1.8 Prince Rupert, Colombie-Britannique

MMSI : 003160013

Indicatif d'appel : VAJ

Heures : H24

Services en anglais seulement.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Prince Rupert radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Prince Rupert - vous référer à la [Partie 3](#).

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable - Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Prince Rupert
Sac 4444
Prince Rupert BC V8J 4K2

Téléphone :	250-627-3070	Superviseur et opérations des SCTM
	250-627-3077	Agent responsable
	250-624-9009	Radiodiffusion maritime continu (RMC Nord)
	250-726-3415	Radiodiffusion maritime continu (RMC Sud)
	250-627-3081	Urgence maritime / Sécurité – Nord
	250-627-3082	Urgence maritime / Sécurité – Sud

Télécopieur : 250-624-9075 Opérations des SCTM

Courriel : supervisor.rupert@innav.gc.ca

Service de consultation par radiogoniométrie VHF

Un service par radiogoniométrie VHF (VHF/DF) est disponible pour les navires se trouvant à l'intérieur de la zone de couverture VHF des sites de réception de Mont Hays, de l'île Dundas, de Cumshewa, du Passage Van, du Havre Naden, de Mont Gil, de Klemtu et de l'île Calvert. Des informations partant sur la position et/ou le relèvement ainsi que sur la distance peuvent être fournies pour utilisation à la discrétion de l'utilisateur.

Tableau 2-17 - SCTM Prince Rupert/VAJ - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Île Digby 54°17'51"N 130°25'06"W	-	2182J3E 2054J3E 4125J3E	2182 2054 4125	-
Pointe Hunter 53°15'31"N 132°42'53"W	-	2182J3E 2054J3E	2182 2054	-

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Passage Barry 52°34'30"N 131°45'13"W	C11 C16 C26 C83A	-	-	-
Cumshewa 53°09'33"N 131°59'47"W	C11 C16 C70 C83A C84	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Île Dundas 54°31'16"N 130°54'55"W	C16 C70 C71 C83A C84	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Kitimat 54°03'20"N 128°37'51"W	C11 C16 C83A	-	-	-
Klemtu 52°34'45"N 128°33'45"W	C11 C16 C70 C83A C84	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Passage Rose 52°13'18"N 131°12'54"W	C11 C16 C26 C70 C83A	-	-	-
Mont Dent 55°12'58"N 129°59'18"W	C16 C84	-	-	Ce site est alimenté par site solaire. Le service RMC n'est disponible que sur demande pendant les mois d'hiver.
Mont Gil 53°15'46"N 129°11'42"W	C11 C16 C26 C70 C83A	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Mont Hays 54°17'12"N 130°18'49"W	C11 C16 C70 C71 C83A C84	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Havre Naden 53°57'18"N 132°56'30"W	C11 C16 C70 C71 C83A C84	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Passage Van 53°15'08"N 132°32'31"W	C11 C16 C26 C83A	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Île Calvert 51°35'21"N 128°00'43"W	C11 C16 C70 C83A C84	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Pointe Amphitrite 48°55'31"N 125°32'25"W	-	2182J3E 2054J3E 4125J3E	-	-
Eliza Dome 49°52'24"N 127°07'13"W	C16 C70 C74 C83A C84	-	-	-
Mont Ozzard 48°57'34"N 125°29'30"W	C16 C70 C74 C83A C84	-	-	-
Port Alberni 49°13'07"N 124°48'43"W	C16 C26 C74 C83A	-	-	-
Pointe Estevan 49°22'59"N 126°32'00"W	C16 C83A	-	-	-
	-	-	2182 2054 4125	
Nootka 49°35'36"N 126°36'52"W	C16 C26 C74 C83A	-	-	-
Esperanza 49°50'32"N 126°48'22"W	C16 C83A	-	-	-
Holberg 50°38'24"N 128°07'34"W	C16 C26 C70 C74 C83A	-	-	-

Tableau 2-18 - SCTM Prince Rupert/VAJ - Diffusions

Heure HNP	Site	Fréquence ou voie	Contenus
00:30	Île Digby	518F1B	NAVTEX : (D) <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud.
01:10	Pointe Amphitrite	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation au large.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure HNP	Site	Fréquence ou voie	Contenus
04:30	Île Digby	518F1B	NAVTEX : (D) <ul style="list-style-type: none"> Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud.
04:50	Pointe Amphitrite	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est. Tous les avertissements de navigation.
05:10	Pointe Amphitrite	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est.
05:15	Île Digby Pointe Hunter	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon-Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud. Tous les avertissements de navigation.
08:30	Île Digby	518F1B	NAVTEX : (D) <ul style="list-style-type: none"> Avertissements de navigation au large.
09:10	Pointe Amphitrite	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est.
10:50	Pointe Amphitrite	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est. Tous les avertissements de navigation.
11:15	Île Digby Pointe Hunter	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud. Tous les avertissements de navigation.
12:30	Île Digby	518F1B	NAVTEX : (D) <ul style="list-style-type: none"> Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud.
13:10	Pointe Amphitrite	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> Avertissements de navigation au large.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure HNP	Site	Fréquence ou voie	Contenus
16:30	Île Digby	518F1B	NAVTEX : (D) <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud.
16:50	Pointe Amphitrite	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est. • Tous les avertissements de navigation.
17:10	Pointe Amphitrite	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est.
17:15	Île Digby Pointe Hunter	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud. • Tous les avertissements de navigation.
20:30	Île Digby	518F1B	NAVTEX : (D) <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation au large.
21:10	Pointe Amphitrite	518F1B	NAVTEX : (H) <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 1,5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est.
22:50	Pointe Amphitrite	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Sud, Brooks Sud, Banc la Perouse, Dellwood Est. • Tous les avertissements de navigation.
23:15	Île Digby Pointe Hunter	2054J3E	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes, prévisions de la hauteur des vagues et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4. • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Moresby Ouest, Moresby Sud. • Tous les avertissements de navigation.
Continu	Mont Hays Mont Dent Passage Rose Kitimat	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4, 5, 13, 14, 15, 16, 17.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure HNP	Site	Fréquence ou voie	Contenus
	Klemtu Passage Van	WX1	<ul style="list-style-type: none"> • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 2, 3, 4, 5, 14, 15, 16. • Rapports météo automatisés : Passage Grey, Île Lucy, Prince Rupert, Holland Rock, Île Bonilla, Rose Spit, Île Langara, Kindakun Rock, Sandspit, Île Cumshewa, Cap St. James, Pointe Cathedral, Île Herbert, Île Sartine.
	Passage Barry Île Dundas Mont Gil Île Calvert	WX2	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports sur les bouées océaniques : Nomad Nord, Nomad Centre, Entrée Dixon Ouest, Entrée Dixon Centre, Détroit d'Hecate Nord, Détroit d'Hecate Sud, Moresby Ouest, Moresby Sud, Haut-Fond Nanakwa, Sea Otter Ouest, Dellwood Est.
	Cumshewa Havre Naden	WX3	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports météo des phares : Île Green, Île Triple, Île Bonilla, Île Langara, Falaise Boat (Bluff), Île McInnes, Île Ivory, Pointe Dryad, Île Addenbroke, Île Egg, Cap Scott, Île Pine. • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels - mollusques et crustacés hebdomadaire (chaque mardi à 11:15 HNP).
Continu	Mont Ozzard Esperanza Holberg	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7, 8, 13, 14.
	Eliza Dome	WX1	<ul style="list-style-type: none"> • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 1, 5, 6, 7, 14. • Rapports météo automatisés : Cap St. James, Île Herbert, Île Sartine, Île Solander, Pointe Sheringham, Race Rocks, Île Discovery.
	Port Alberni Nootka	WX2	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports sur les bouées océaniques : Sea Otter Ouest, Dellwood Est, Brooks Sud, Banc la Perouse, Moresby Sud. • Rapports météo locale et rapports météo des phares : Île Trial, Pointe Carmanah, Pointe Pachena, Cap Beale, Pointe Amphitrite, Île Lennard, Pointe Estevan, Nootka, Quatsino, Cap Scott, Île Pine, Île Egg, Île McInnes.
	Pointe Estevan	WX3	<ul style="list-style-type: none"> • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels - mollusques et crustacés hebdomadaire (chaque mardi à 13:15 HNP).

2.1.9 Québec, Québec

MMSI : 003160027

Indicatif d'appel : VCC

Heures : H24

Services en français et en anglais.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Québec radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Québec - vous référer à la [Partie 3](#).

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable - Opérations des SCTM
1550, avenue D'Estimauville
Québec QC G1J 5E9

Téléphone : 418-648-4427
418-648-7459

Opérations des SCTM
Agent responsable

Télécopieur : 418-648-7244

Courriel : awn-raa@innav.gc.ca
qbcsup@innav.gc.ca

Tableau 2-19 - SCTM Québec/VCC - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Lauzon 46°48'45"N 071°09'33"W	C12 C16 C26 C70	-	-	-
Trois-Rivières 46°23'50"N 072°27'17"W	C13 C16 C24 C70	-	-	-
Mont Bélair 46°49'22"N 071°29'45"W	C13 C16 C85 C70	-	-	-
Montmagny 46°55'42"N 070°30'45"W	C12 C16 C24 C70	-	-	-
Rivière-du-Loup 47°45'35"N 069°36'19"W	C12 C16 C70 C85	-	-	-

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Sorel 46°02'45"N 073°06'52"W	C13 C16 C26 C70	-	-	-
Île-Charron 45°35'03"N 073°29'40"W	C10 C16	-	-	-
Mont Saint-Bruno 45°33'25"N 073°19'33"W	C10 C16 C24 C70 C85	-	-	-
Mont Rigaud 45°27'00"N 074°17'48"W	C16 C70 C84	-	-	En service de la mi-mars à la fin décembre.
L'Acadie 45°19'17"N 073°18'34"W	C16 C24 C70	-	-	En service du 1 ^{er} mai au 31 octobre.

Tableau 2-20 - SCTM Québec/VCC - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
Continu	Lauzon Rivière-du-Loup	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 303*, 305, 306, 307, 308, 309 et 314. • Avertissements de navigation pour une région s'étendant d'une ligne de Les Escoumins à Trois-Pistoles jusqu'à la région de Cornwall (Ontario), incluant la rivière des Outaouais et le Lac des Deux Montagnes entre la bouée H331 (Papineauville) et Saint-Anne de Bellevue, le lac Saint-François, le lac Saint-Louis, la Rivière des Mille-Îles, la Rivière des Prairies et la Rivière Richelieu jusqu'à la frontière des États-Unis incluant la baie Mississquoi. • Niveau d'eau pour Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Pointe-Claire*, Ste-Anne de Bellevue*. • Information sur les glaces. • Messages de la voie maritime.
	Montmagny Trois-Rivières	C83B	
Continu	Mont Saint-Bruno	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 303*, 305, 306, 307, 308, 309 et 314. • Avertissements de navigation pour une région s'étendant d'une ligne de Les Escoumins à Trois-Pistoles jusqu'à la région de Cornwall

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
	Mont Rigaud	C25B	<p>(Ontario), incluant la rivière des Outaouais et le Lac des Deux Montagnes entre la bouée H331 (Papineauville) et Saint-Anne de Bellevue, le lac Saint-François, le lac Saint-Louis, la Rivière des Mille-Îles, la Rivière des Prairies et la Rivière Richelieu jusqu'à la frontière des États-Unis incluant la baie Mississquoi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niveau d'eau pour Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Pointe-Claire*, Ste-Anne de Bellevue*. • Information sur les glaces. • Messages de la voie maritime.
Continu	Sorel	C25B	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 303*, 305, 306, 307, 308, 309 et 314. • Avertissements de navigation pour une région s'étendant d'une ligne de Les Escoumins à Trois-Pistoles jusqu'à la région de Cornwall (Ontario), incluant la rivière des Outaouais et le Lac des Deux Montagnes entre la bouée H331 (Papineauville) et Saint-Anne de Bellevue, le lac Saint-François, le lac Saint-Louis, la Rivière des Mille-Îles, la Rivière des Prairies et la Rivière Richelieu jusqu'à la frontière des États-Unis incluant la baie Mississquoi. • Niveau d'eau pour Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Pointe-Claire*, Ste-Anne de Bellevue*. • Information sur les glaces. • Messages de la voie maritime.
Continu	L'Acadie	C83B	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 303*, 305, 306, 307, 308, 309 et 314. • Avertissements de navigation pour une région s'étendant d'une ligne de Les Escoumins à Trois-Pistoles jusqu'à la région de Cornwall (Ontario), incluant la rivière des Outaouais et le Lac des Deux Montagnes entre la bouée H331 (Papineauville) et Saint-Anne de Bellevue, le lac Saint-François, le lac Saint-Louis, la Rivière des Mille-Îles, la Rivière des Prairies et la Rivière Richelieu jusqu'à la frontière des États-Unis incluant la baie Mississquoi. • Niveau d'eau pour Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Pointe-Claire*, Ste-Anne de Bellevue*. • Information sur les glaces. • Message de la voie maritime.

Code MAFOR disponible sur demande.

*du 1^{er} mai au 31 octobre.

2.1.10 Sarnia, Ontario

MMSI : 003160030

Indicatif d'appel : VBE

Heures : H24

Services en anglais seulement.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Sarnia radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Sarnia - vous référer à la [Partie 3](#).

Coordonnées

Adresse postale :

Pêche et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Sarnia
105, rue Christina Sud
Sarnia ON N7T 7W1

Téléphone : 519-337-6221
519-337-6572

Opérations des SCTM
Agent responsable

Télécopieur : 519-336-0229

Courriel : Safety.Sarnia@innav.gc.ca

Tableau 2-21 - SCTM Sarnia/VBE - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Camlachie 43°01'41"N 082°11'09"W	C11 C16 C24 C70 C85	-	-	-
Kincardine 44°07'01"N 081°41'24"W	C11 C16 C27 C70 C85	-	-	-
Leamington 42°04'10"N 082°39'58"W	C12 C16 C27 C70 C85	-	-	-
Port Burwell 42°34'58"N 080°36'13"W	C12 C16 C24 C70 C85	-	-	-

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Grande Pointe 42°23'26"N 082°24'17"W	C11 C12 C16 C70 C85	-	-	-
Rondeau 42°25'22"N 081°50'40"W	C12 C16 C70 C85	-	-	-
Rabbit Mountain 48°26'02"N 089°18'06"W	C16 C70 C85	-	-	-
Horn 48°49'06"N 087°21'12"W	C16 C24 C70	-	-	-
Bald Head 47°39'37"N 084°47'39"W	C16 C27 C70	-	-	-
Sault Ste. Marie (Gros Cap) 46°32'16"N 084°34'54"W	C11 C16 C24 C70	-	-	-
Silver Water (Manitoulin Island) 45°54'03"N 082°54'50"W	C11 C16 C27 C70	-	-	-
Warton 44°44'50"N 081°06'44"W	C16 C26 C70	-	-	-
Meaford 44°30'56"N 080°34'00"W	C16 C70 C85	-	-	-
Tobermory 45°09'36"N 081°29'45"W	C16 C26 C70	-	-	-
Killarney 45°58'05"N 081°29'22"W	C16 C24 C70	-	-	-
Pointe au Baril 45°33'53"N 080°19'02"W	C16 C26 C70	-	-	-

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Tableau 2-22 - SCTM Sarnia/VBE - Diffusions des Grands Lacs

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
02:30	Lac Pass	518F1B	NAVTEX : (P) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 407 et 408.
06:30	Lac Pass	518F1B	NAVTEX : (P) • Avertissements de navigation. • Glaces (pendant la saison des glaces).
10:30	Lac Pass	518F1B	NAVTEX : (P) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 407 et 408.
14:30	Lac Pass	518F1B	NAVTEX : (P) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 407 et 408.
18:30	Lac Pass	518F1B	NAVTEX : (P) • Avertissements de navigation. • Glaces (pendant la saison des glaces).
22:30	Lac Pass	518F1B	NAVTEX : (P) • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 407 et 408.
Continu (RMC Ouest)	Horn Sault Ste. Marie	C21B	Radiotéléphonie • Avertissements/veilles, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, les prévisions maritimes à long terme, et les prévisions de la hauteur des vagues et pour les lacs Supérieur, Huron, St. Clair et Érié, et la baie Géorgienne. • Avertissements de navigation pour la région du lac Supérieur et pour la Rivière St. Mary's. • Niveau de l'eau pour le lac Supérieur et le lac Huron. • Prévisions des glaces pour le lac Supérieur et le lac Huron.
	Rabbit Mountain Bald Head	C83B	
Continu (RMC Est)	Tobermory Killarney Pointe au Baril	C21B	Radiotéléphonie • Avertissements/veilles, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, les prévisions maritimes à long terme, et les prévisions de la hauteur des vagues et pour les lacs Supérieur, Huron, St. Clair et Érié, et la baie Géorgienne. • Prévisions maritimes pour les plaisanciers du Chenal Nord. • Avertissements de navigation pour les régions du lac Huron au nord de 44 00N, de la baie Géorgienne (incluant l'écluse de Port Severn) du Chenal Nord et de la rivière St. Mary's. • Niveau de l'eau pour le lac Supérieur et le lac Huron. • Prévisions des glaces pour le lac Supérieur et le lac Huron.
	Silver Water Meaford	C83B	
Continu (RMC Nord)	Camlachie	C21B	Radiotéléphonie • Avertissements/veilles, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, les prévisions maritimes à long terme, et les prévisions de la hauteur des vagues et pour les lacs Supérieur, Huron, St. Clair et Érié, et la baie Géorgienne. • Avertissements de navigation pour la région du lac Huron au sud de 45 10N, la rivière St. Clair, le lac St. Clair et la rivière Détroit. • Niveau de l'eau pour les lacs Huron, St. Clair et Érié. • Prévisions des glaces pour les lacs Huron, St. Clair et Érié.
	Kincardine	C83B	
Continu (RMC Sud)	Port Burwell	C21B	Radiotéléphonie • Avertissements/veilles, communiqués maritimes, situations maritimes techniques, prévisions maritimes régulières, les prévisions maritimes à long terme, et les prévisions de la hauteur des vagues et pour les lacs Supérieur, Huron, St. Clair et Érié, et la baie Géorgienne.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
	Leamington	C83B	<ul style="list-style-type: none">• Avertissements de navigation pour les régions de la rivière St. Clair, du lac St. Clair, de la rivière Détroit et du lac Érié à l'ouest de 79 40W.• Avertissements de navigation révisant la position de chaque plateforme d'exploration et navire d'exploitation signalés.• Niveau de l'eau pour les lacs Huron, St. Clair et Érié.• Prévisions des glaces pour les lacs Huron, St. Clair et Érié.

Les codes MAFOR sont disponibles sur demande.

2.1.11 Sydney, Nouvelle-Écosse

MMSI : 003160017

Indicatif d'appel : VCO

Heures : H24

Services radio disponibles en français et en anglais.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Sydney radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Canso - vous référer à la [Partie 3](#).

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Northumberland - vous référer à la [Partie 3](#).

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Sydney
1190, chemin Westmount
Sydney NS B1R 2J6

Téléphone :	902-564-7751	Opérations des SCTM
	1-800-686-8676	Opérations des SCTM, appel sans frais
	902-564-2446	Service de correspondance publique commerciale
	902-564-7752	Agent responsable

Télécopieur : 902-564-7662

Courriel : Safety.Sydney@innav.gc.ca
NAVWARN.MCTSSydney@innav.gc.ca

Centre des SCTM de Sydney - Service de radiogoniométrie par VHF

Un service de radiogoniométrie par VHF (VHF/DF) est disponible pour les navires qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF des sites de réception de Port Caledonia, Cape North, Fox Island, Montague, North Cape et Cap Egmont. Des informations portant sur la position et/ou le relèvement ainsi que sur la distance peuvent être fournies pour utilisation à la discrétion de l'utilisateur.

Tableau 2-23 - SCTM Sydney/VCO - Communications navire/terre

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Port Caledonia 46°11'14"N 059°53'59"W	C16 C24 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
	-	2182J3E 2530J3E 2582J3E	-	-

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situées à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Cape North 47°00'38"N 060°25'41"W	C16 C24 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Kilkenny Lake 46°13'29"N 060°10'06"W	C16 C24 C26 C70	-	2182 2815 2206	C24, C26, 2815 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
St. Columba 45°59'17"N 060°51'36"W	C16 C24 C26 C70	-	-	C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Chéticamp 46°34'39"N 060°59'10"W (NAD 27)	C16 C26 C70	-	-	C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Montague, Î.-P.-É. 46°11'40"N 062°39'35"W	C16 C24 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Cap Egmont, Î.-P.-É. 46°24'08"N 064°08'02"W	C12 C16 C24 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Pointe Escuminac, N.-B. 47°04'25"N 064°47'53"W	C16 C24 C26 C70	-	-	C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
North Cape, Î.-P.-É. 47°03'27"N 063°59'55"W	C16 C24 C26 C70	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24 et C26 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.
Eddy Point 45°30'52"N 061°15'15"W	C6 C11 C14	-	-	-
Fox Island 45°19'47"N 061°04'46"W	C16 C24 C26 C70	-	2182 2118 2206	Service de radiogoniométrie par VHF disponible. C24, C26, 2118 et 2206 : Il est possible, sur cette fréquence, de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial de terre.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Tableau 2-24 - SCTM Sydney/VCO - Diffusions

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
00:40	Port Caledonia	2749J3E	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215 et 217. • Avertissements de navigation pour les régions de la rive du Cap Breton (y compris le Déroit de Cabot et Banc Banquereau), de la côte Est, du Golfe Saint-Laurent, de la côte Sud de Terre-Neuve, de l'Î-P-É et de la Baie de Miramichi. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plateforme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
01:30	Port Caledonia	490F1B	<p>NAVTEX : (J) français</p> <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221 / (glaces seulement en hiver).
02:40	Port Caledonia	518F1B	<p>NAVTEX : (Q) anglais</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation.
05:30	Port Caledonia	490F1B	<p>NAVTEX : (J) français</p> <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221.
06:40	Port Caledonia	518F1B	<p>NAVTEX : (Q) anglais</p> <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221
07:40	Port Caledonia	2749J3E	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215 et 217. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
09:30	Port Caledonia	490F1B	<p>NAVTEX : (J) français</p> <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221.
10:40	Port Caledonia	518F1B	<p>NAVTEX : (Q) anglais</p> <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221.
11:21	Sambro	6915.10J3C	<p>Radiofacsimilé : Cartes de glaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des glaces pour le Golfe Saint-Laurent.
11:42	Sambro	6915.10J3C	<p>Radiofacsimilé : Cartes des glaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des glaces pour les secteurs Est ou Sud-Est des eaux de Terre-Neuve.
13:30	Port Caledonia	490F1B	<p>NAVTEX : (J) français</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
14:40	Port Caledonia	2749J3E	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215 et 217. • Avertissements de navigation pour les régions de la rive du Cap Breton (y compris le Détroit de Cabot et Banc Banquereau), de la côte Est, du Golfe Saint-Laurent, de la côte Sud de Terre-Neuve, de l'Î-P-É et de la Baie de Miramichi. • Avertissements de navigation révisant la position de chaque plateforme d'exploration et navire d'exploitation signalés.
14:40	Port Caledonia	518F1B	<p>NAVTEX : (Q) anglais</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation.
17:30	Port Caledonia	490F1B	<p>NAVTEX : (J) français</p> <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221.
17:41	Sambro	6915.10J3C	<p>Radiofacsimilé : Cartes de glaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des glaces et limite des icebergs.
18:40	Port Caledonia	518F1B	<p>NAVTEX : (Q) anglais</p> <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221.
20:10	Port Caledonia	2749J3E	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215 et 217. • Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).
21:30	Port Caledonia	490F1B	<p>NAVTEX : (J) français</p> <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation.
22:00	Sambro	4416J3C	<p>Radiofacsimilé : Cartes de glaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des glaces pour le Golfe Saint-Laurent.
22:40	Port Caledonia	518F1B	<p>NAVTEX : (Q) anglais</p> <ul style="list-style-type: none"> • Météo pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 220 et 221 / (glaces seulement en hiver).
23:31	Sambro	4416J3C	<p>Radiofacsimilé : Cartes de glaces</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des glaces pour les secteurs Est ou Sud-Est des eaux de Terre-Neuve.
Continu	Port Caledonia Pte. Escuminac Montague	C21B	<p>Radiotéléphonie</p> <ul style="list-style-type: none"> • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 231 et 232. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215 et 217.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure UTC	Site	Fréquence ou voie	Contenus
	Cape North Cap Egmont	C83B	<ul style="list-style-type: none">• Avertissements de navigation pour les régions de la rive du Cap Breton (y compris le Déroit de Cabot et Banc Banquereau), de la côte Est, Golfe du Saint-Laurent, de la côte Sud de Terre-Neuve, de l'Î.-P.-É et de la Baie de Miramichi.• Avertissements de navigation révisant la position de chaque plateforme d'exploration et navire d'exploitation signalés.• Avis aux pêcheurs professionnels (lorsque disponibles).• Prévisions sur les glaces pour les pêcheurs professionnels de l'Î.-P.-É.

2.1.12 Victoria, Colombie-Britannique

MMSI : 003160011

Indicatif d'appel : VAK

Heures : H24

Services en anglais seulement.

Toutes communications avec les Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne sont enregistrées.

Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Victoria radio Garde côtière.

Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à trafic Victoria - vous référer à la [Partie 3](#).

Coordonnées

Adresse postale :

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable - Opérations des SCTM
Centre des SCTM de Victoria
Institut des Sciences de la mer
9860, chemin West Saanich
Case postale 6000
Sidney BC V8L 4B2

Téléphone :	250-363-6611	Opérations des SCTM
	1-800-661-9202	Appel sans frais, Centre des SCTM (À l'intérieur de la C.-B.)
	250-363-6818	Agent responsable
	250-363-6836	Administration
	250-363-6333	Surveillant d'équipe
	250-363-6880	Radiodiffusion maritime continue (RMC) - Mont Helmcken
	250-363-6492	Radiodiffusion maritime continue (RMC) - Île Bowen/Mont Parke
	604-666-3655	Radiodiffusion maritime continue (RMC) - Île Bowen/Mont Parke
	250-339-0748	Radiodiffusion maritime continue (RMC) – Secteur centre de l'île
	250-974-5305	Radiodiffusion maritime continue (RMC) – Secteur nord de l'île

Télécopieur : 250-363-6556

Courriel : supervisor.victoria@innav.gc.ca

Site Web : <https://www.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/index-fra.html>

Service de consultation par radiogoniométrie VHF

Un service de radiogoniométrie par VHF (VHF/DF) est disponible pour les navires qui se trouvent à l'intérieur de la zone de couverture VHF du site de réception de l'Île Bowen, du Mont Parke, du Mont Newton et du Mont Helmcken. Des informations portant sur la position et/ou le relèvement ainsi que sur la distance peuvent être fournies pour utilisation à la discrétion de l'utilisateur.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Tableau 2-25 - SCTM Victoria/VAK - Communications navire/terre

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Île Annacis 49°11'35"N 122°55'09"W	C16 C26 C70 C74 C83A	-	-	-
Île Bowen 49°20'41"N 123°23'13"W	C11 C12 C16 C70 C83A C84	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Île Gabriola 49°09'11"N 123°50'35"W	C11 C16 C83A	-	-	Voie C83A n'est pas surveillée 24/7.
Mont Parke 48°50'23"N 123°17'41"W	C11 C16 C26 C70 C74 C83A	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Mont Newton 48°36'48"N 123°26'35"W	C11 C16 C70 C83A C84	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Mont Helmcken 48°24'07"N 123°34'17"W	C11 C16 C70 C83A C84	-	-	Service de radiogoniométrie par VHF disponible.
Watts Point (Howe Sound) 49°38'54"N 123°12'36"W	C12 C16 C70 C83A	-	-	-
Ouest Vancouver 49°17'05"N 123°06'44"W	C12 C16 C83A	-	-	-
Cap Lazo 49°42'24"N 124°51'41"W	C16 C26 C71 C83A	-	-	-
Mont Discovery 50°19'25"N 125°22'16"W	C16 C70 C71 C83A C84	-	-	-
Alert Bay 50°35'12"N 126°55'28"W	C16 C26 C71 C83A	-	-	-

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Sites situés à	Voies	Fréquences		Remarques
		d'émission	de réception	
Port Hardy 50°41'35"N 127°41'53"W	C16 C70 C71 C83A C84	-	-	-
Île Texada 49°41'47"N 124°26'07"W	C16 C70 C71 C83A C84	-	-	-

Tableau 2-26 - SCTM Victoria/VAK – Diffusions

Heure HNP	Site	Fréquence ou voie	Contenus
07:10	Mont Parke	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels. • Mollusques et crustacés hebdomadaire (chaque mardi).
	Pointe Watts	WX1	
	Île Bowen Mont Helmcken	WX3	
07:20	Île Texada Alert Bay	WX1	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels. • Mollusques et crustacés hebdomadaire (chaque mardi).
	Port Hardy	WX3	
	Mont Discovery Cap Lazo	C21B	
13:10	Mont Parke	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels.
	Pointe Watts	WX1	
	Île Bowen Mont Helmcken	WX3	
13:20	Île Texada Alert Bay	WX1	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels.
	Port Hardy	WX3	
	Mont Discovery Cap Lazo	C21B	
20:20	Île Texada Alert Bay	WX1	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels.
	Port Hardy	WX3	
	Mont Discovery Cap Lazo	C21B	

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure HNP	Site	Fréquence ou voie	Contenus
21:10	Mont Parke	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Tous les avertissements de navigation. • Avis aux pêcheurs professionnels.
	Pointe Watts	WX1	
	Île Bowen Mont Helmcken	WX3	
Continu Interruption pour diffusions en direct	Mont Parke	C21B	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation (sécurité) seulement. • La situation maritime technique et prévisions maritimes pour les secteurs de prévisions maritimes 8, 9, 10 et 11. • Prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 7, 8, 9, 10 et 11. • Rapports météo automatisés : Pointe Sheringham, Race Rocks, Victoria/Pointe Gonzales, Île Discovery, Récif Kelp (Kelp Reef), Île Saturna, Sandheads, Pointe Atkinson, Pam Rocks, Île Entrance, Île Ballenas, Îlot Sisters (Islet). • Rapports sur les bouées océaniques : Banc Halibut. • Rapports météo des phares : Île Chrome, Île Merry, Île Entrance, Île Trial. • Rapports météo locale : Tsawwassen. • Information sur les pêches sur la rivière Fraser.
	Pointe Watts	WX1	
	Île Bowen	WX3	
Continu Interruption pour diffusions en direct	Mont Helmcken	WX3	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation. • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 7, 8, 9, 10, 11. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 7. • Rapports météo automatisés : Pointe Sheringham, Race Rocks, Victoria/Pointe Gonzales, Île Discovery, Récif Kelp, Île Saturna, Sandheads. • Rapports sur les bouées océaniques : Banc la Perouse. • Rapports météo locale et des phares : Pointe Estevan, Île Lennard, Pointe Amphitrite, Cap Beale, Pointe Pachena, Pointe Carmanah, Île Trial. • Rapports météo automatisés pour le détroit de Juan de Fuca : Cap Flattery, Bouée « JA », Berge Hein, Île Smith, Pointe Ogden.
Continu RMC nord de l'île Interruption pour diffusions en direct	Alert Bay	WX1	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation. • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 5, 6, 11, 12, 13, 14. • Prévisions de la hauteur des vagues pour les secteurs de prévisions maritimes 5, 6, 14. • Rapports météo automatisés : Île Fanny, Île Herbert, Cap St. James, Île Sartine, Île Solander. • Rapports sur les bouées océaniques : Détroit d'Hecate Sud, Moresby Sud, Dellwood Est, Sea Otter Ouest, Brooks Sud. • Rapports météo des phares : Île McInnes, Île Addenbroke, Île Egg, Île Pine, Pointe Scarlett, Pointe Pulteney, Pointe Chatham, Cap Scott, Quatsino.
	Port Hardy	WX3	

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Heure HNP	Site	Fréquence ou voie	Contenus
Continu RMC milieu de l'île Interruption pour diffusions en direct	Île Texada	WX1	Radiotéléphonie <ul style="list-style-type: none"> • Avertissements de navigation. • La situation maritime technique, prévisions maritimes et prévisions maritimes à long terme pour les secteurs de prévisions maritimes 11, 12, 13. • Rapports météo automatisés : Île Fanny, Pointe Grief, Passage Sisters, Île Ballenas, Île Entrance. • Rapports sur les bouées océaniques : Haut-Fond Sentry, Banc Halibut. • Rapports météo locale et rapports météo des phares : Pointe Chatham, Cap Mudge, Cap Lazo, Île Chrome, Île Merry, Île Entrance.
	Mont Discovery Cap Lazo	C21B	

2.2 OPÉRATION DU CANAL ET DES ÉCLUSES

Tableau 2-27 - Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal l'est de l'Arctique

Nom Coordonnées Indicatif d'appel	Catégorie	Voies	Remarques
Canso, N.-É., Écluse 45°38'04"N 061°24'30"W VAZ3	SC	16 11	Exploitée par Pêches et Océans Canada pour le trafic dans le canal seulement. Continu pendant la saison de navigation.

2.3 OPÉRATION DU CANAL, DU PORT ET DES ÉCLUSES

Tableau 2-28 - Grands Lacs (y incluant le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal)

Nom Coordonnées Indicatif d'appel	Catégorie	Voies	Remarques
Voie maritime, Beauharnois Melocheville QC 45°18'15"N 073°55'42"W VDX20	SC	16 14	Exploitée par la Corporation de gestion de la voie maritime. Contrôle du trafic maritime seulement.
Voie maritime, Iroquois Iroquois, ON 44°49'50"N 075°18'46"W VDX21	SC	16 11	Exploitée par la Corporation de gestion de la voie maritime. Contrôle du trafic maritime seulement.
Voie maritime, Newcastle Port Hope, ON 43°57'38"N 078°16'04"W VDX72	SC	16 11	Exploitée par la Corporation de gestion de la voie maritime. Les navires doivent rapporter tous les dangers à la navigation. Contrôle du trafic maritime seulement.
Voie maritime, Newcastle St. Catharines, ON 43°13'01"N 079°12'53"W VDX70	SC	16 11	Exploitée par la Corporation de gestion de la voie maritime. Les navires doivent rapporter tous les dangers à la navigation. Contrôle du trafic maritime seulement.
Toronto, Ont. 43°38'18" N 079°22'49"W XJF46	-	16 12 14	À l'exception des petits navires, tous les navires qui entrent, quittent ou changent de quai à l'intérieur du port de Toronto, doivent communiquer avec l'unité marine de la police de Toronto (Centre des Communications du port de Toronto, lettres d'appel XJF22) directement sur la voie VHF 12. En dehors de ces heures, tous les appels initiaux adressés aux autorités portuaires doivent se faire sur la voie 16.
Burlington, ON Pont du canal 43°17'48"N 079°47'42"W XL146	SC	16 12	Exploité par le ministère des Services publics et Approvisionnement Canada . Contrôle du trafic maritime seulement.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Nom Coordonnées Indicatif d'appel	Catégorie	Voies	Remarques
Hamilton, ON 43°17'00"N 079°50'00"W XJF496	-	16 12	À l'exception des petits navires, tous les navires qui entrent, quittent ou se déplacent à l'intérieur du port devraient communiquer avec le maître du port de Hamilton directement sur la voie 12. Contrôle du trafic maritime seulement.
Voie maritime, Welland St. Catharines, ON 43°49'20"N 079°11'45"W VDX22	SC	16 14	Exploitée par la Corporation de gestion de la voie maritime. Contrôle du trafic maritime seulement.
Voie maritime, Long Point Port Colborne, ON 42°53'15"N 079°14'57"W VDX68	SC	16 11	Exploitée par la Corporation de gestion de la voie maritime. Contrôle du trafic maritime seulement.
Windsor, ON 42°19'00"N 083°04'00"W XJP56	-	16 12 14	Exploité par l'Administration portuaire de Windsor pour le contrôle du trafic maritime seulement. Les navires devraient faire leurs appels initiaux directement sur la voie 14.
Sault Ste. Marie, ON Écluse du canal 46°30'48"N 084°21'03"W VDX23	SC	16 14	Exploité par Parcs Canada et la ville de Sault Ste. Marie. L'écluse est ouverte chaque année du 15 mai au 15 octobre. Les navires devraient faire leurs appels initiaux directement sur la voie 14. Contrôle du trafic maritime seulement.

2.4 EXPLOITATION DES PONTS

Tableau 2-29 - Côte du Pacifique

Nom Coordonnées Indicatif d'appel	Catégorie de service	Voies	Remarques
Pont de la rue Johnson Port de Victoria 48°25'40"N 123°21'52"W VAH20	SC	12	Exploité par la ville de Victoria, C-B. Uniquement pour le contrôle du trafic maritime.
New Westminster Pont Ferroviaire, C-B 49°12'32"N 122°53'25"W XLZ35	SC	16 11 12 74	Exploité par <i>Canadian National Railway</i> . Uniquement pour le contrôle du trafic maritime.
Queensborough Pont Ferroviaire, C-B 49°11'51"N 122°55'23"W XJJ62	SC	16 74 06 08	Exploité par la <i>Southern Railway of British Columbia Limited</i> .
Second Narrows Pont Ferroviaire 49°17'42"N 123°01'27"W CJU52	SC	12	Exploité par la <i>Canadian National Railway</i> . Uniquement pour le contrôle du trafic maritime.
Lulu Island Bridge 49°10'58"N 122°59'17"W	SC	16 11 12 74	Exploité par <i>Canadian National Railway</i> . Uniquement pour le contrôle du trafic maritime.
Toronto, Ont. 43°38'28.5"N 079°20'56.5"W XJF46	SC	12 16	Le pont du chenal maritime est exploité par le portuaire de Toronto. Vous devriez appeler 416-678-6729 deux heures à l'avance pour faire la demande pour lever le pont.

Note : Veuillez consulter la publication « Instructions nautiques » pour la liste des ponts qui ouvrent sur demande.

Figure 2-1 - Réseau des SCTM – Région du Centre et de l'Arctique – Grands Lacs

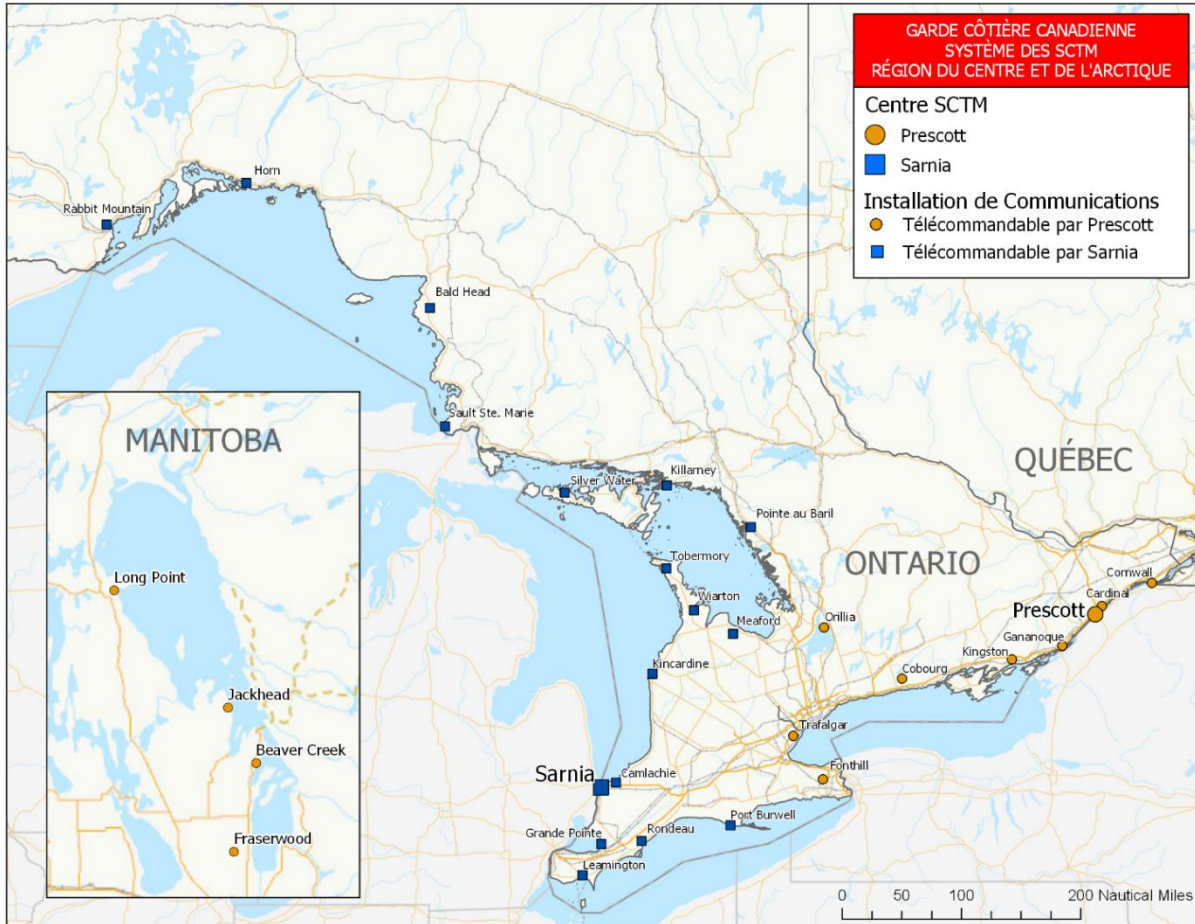


Figure 2-2 - Réseau des SCTM – Région du Centre et de l’Arctique – Golfe et fleuve Saint-Laurent

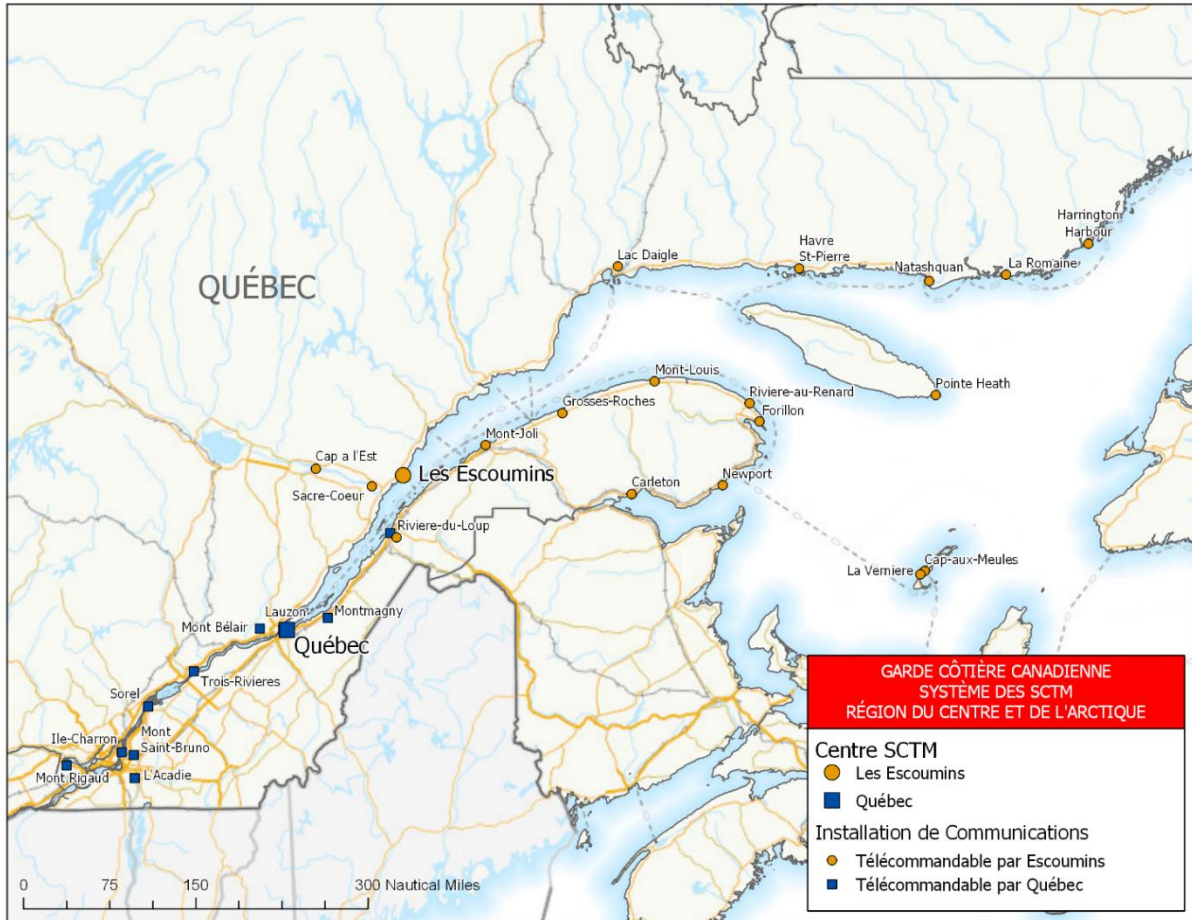


Figure 2-3 - Réseau des SCTM – Région du Centre et de l'Arctique – Arctique

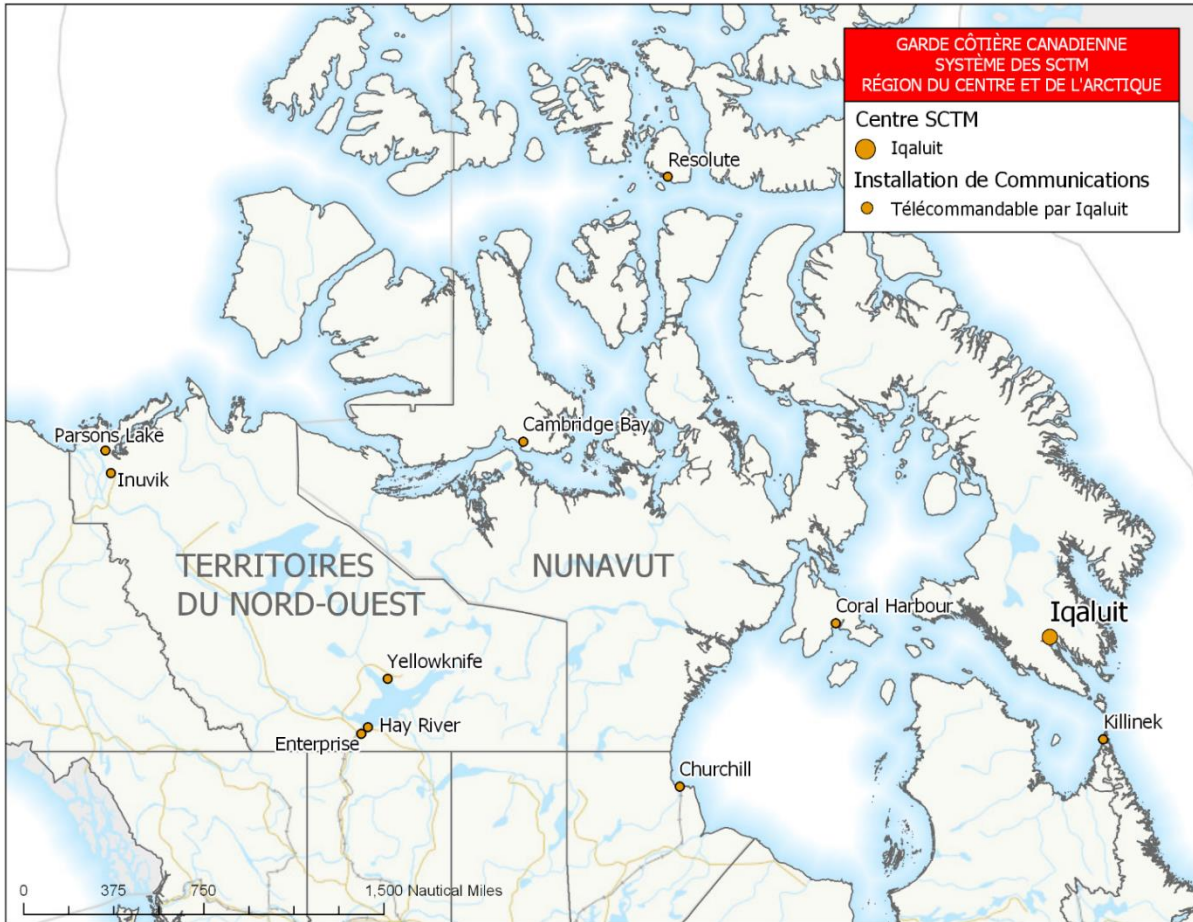


Figure 2-4 - Réseau des SCTM – Région de l'Atlantique – Terre-Neuve et Labrador

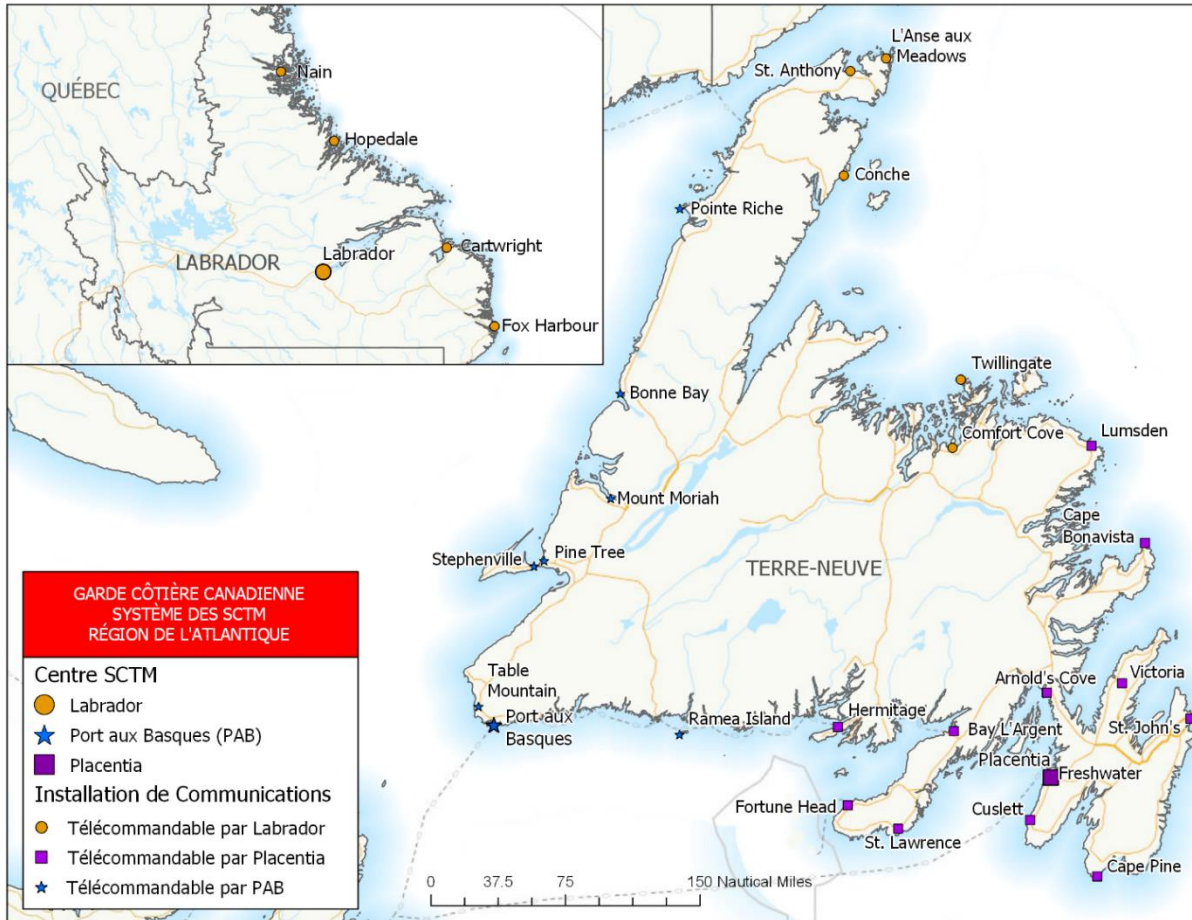


Figure 2-5 - Réseau des SCTM – Région de l'Atlantique – Maritimes

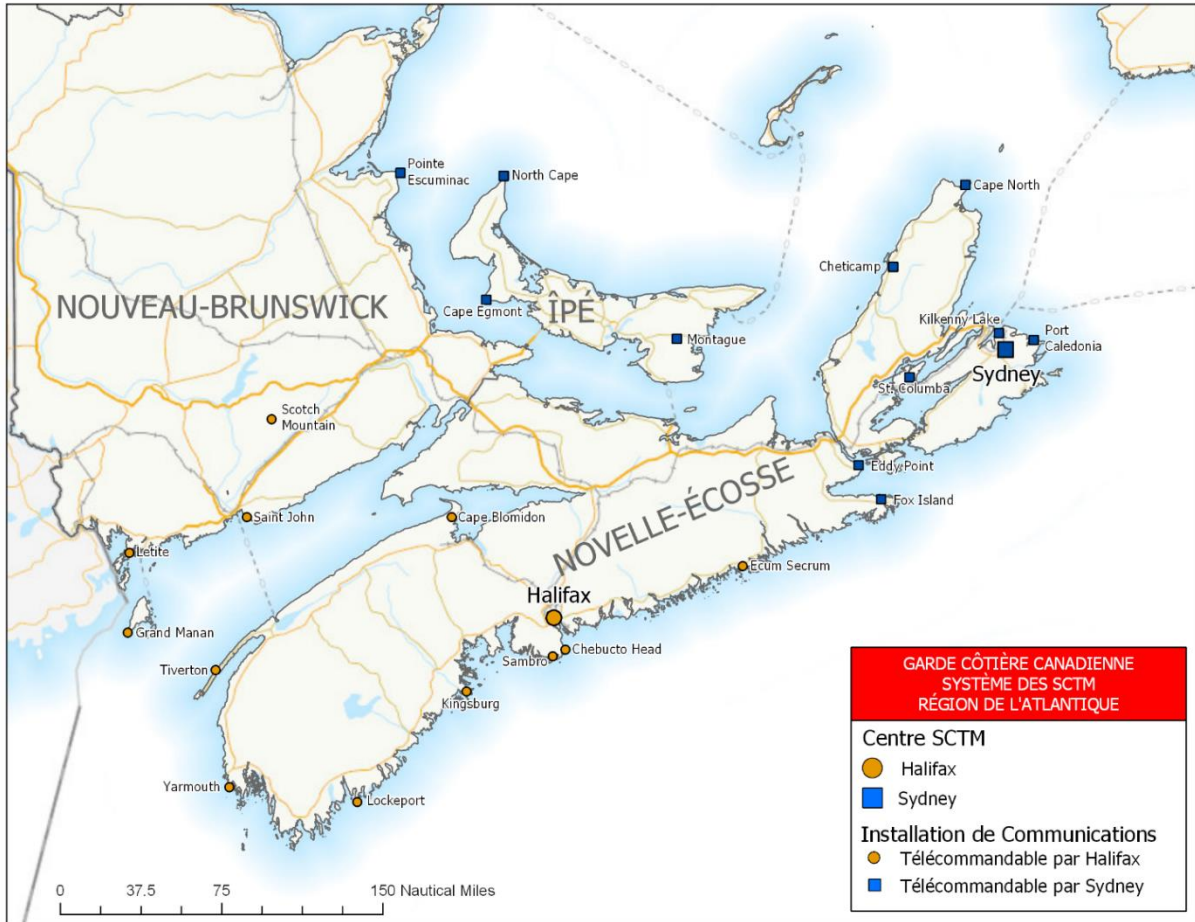


Figure 2-6 - Réseau des SCTM – Région de l'Ouest



2.5 RADIOPHARES À FONCTIONNEMENT CONTINU

Tableau 2-30 - Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, l'est de l'Arctique

Nom et emplacement	Fréquence (kHz)	Portée (Milles marins)	Identification	Remarques
St. Pierre et Miquelon (France) 46°45'45"N 056°10'10"W	386	100	••• (S) •---• (P)	Fonctionne à longueur d'année.

Tableau 2-31 - Côte du Pacifique (radiophares situés en Colombie-Britannique)

Nom et emplacement	Fréquence (kHz)	Portée (Milles marins)	Identification	Remarques
Active Pass 48°52'26"N 123°17'23"W	378	50	•- (A) •---• (P)	Fonctionne à longueur d'année. Mise en garde : une erreur de relèvement pourrait résulter d'une réfraction côtière. (NAV Canada).
Masset 54°01'54"N 132°07'38"W	278	25	•----- (1) ••- (U)	Fonctionne à longueur d'année. (NAV Canada).
Pointe Dead Tree 53°21'01"N 131°56'23"W	248	25	---•• (Z) ---•• (Z) •---• (P)	Fonctionne à longueur d'année. (NAV Canada).
Prince Rupert 54°15'49"N 130°25'20"W	218	100	•---• (P) ••• (R)	Fonctionne à longueur d'année. (NAV Canada).
Sandspit [Le radiophare de Sandspit exploité par NAV Canada sur 368 kHz n'est pas le même que celui utilisé pour le DGPS.] 53°11'48"N 131°46'33"W	368	75	---•• (Z) •---• (P)	Fonctionne à longueur d'année. Mise en garde : une erreur de relèvement pourrait résulter de la réfraction côtière. (NAV Canada).
Tofino 49°02'54"N 125°42'16"W	359	50	•---• (Y) •- (A) ---•• (Z)	Fonctionne à longueur d'année. Mise en garde : une erreur de relèvement pourrait résulter de la réfraction côtière. (NAV Canada).

2.6 BALISES RADAR (RACONS)

Notes :

La portée réelle d'un racon dépend de plusieurs facteurs, dont la hauteur du racon au-dessus de l'eau, le type et le modèle de racon, la hauteur de l'antenne radar qui active le racon, le type et le modèle de radar utilisé, ainsi que sa fréquence (bande S ou X) et la façon dont il est ajusté, les conditions météo, et le fait qu'il y ait un obstacle ou non entre le racon et l'antenne radar.

De façon générale, et dans des conditions idéales, on peut estimer que la portée nominale d'un racon installé sur une bouée sera entre 4 et 6 milles nautiques tandis que la portée d'un racon installé sur une structure terrestre sera entre 10 et 20 milles nautiques.

2.6.1 Côte de l'Atlantique, golfe et fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, l'est de l'Arctique

Tableau 2-32 - Balises radar situées à Terre-Neuve

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Cap Harrigan (feu) 55°50'34.0"N 060°18'56.8"W	— • — (K)	Saison de navigation seulement.
Channel Head Station de Phare 47°33'57"N 059°07'24.6"W	— • — • (C)	Fonctionne à longueur d'année.
Come by Chance – Bouée à sifflet lumineuse « PCC » 47°19'29.4"N 054°07'26.3"W	• — (A)	Fonctionne à longueur d'année.
Hens and Chickens 56°30'39.5N 060°38'37.5"W	• — — (W)	Fonctionne à longueur d'année.
Île Grappling (feu) 54°27'22.5"N 056°52'52.3"W	— — • (G)	Saison de navigation seulement.
Île White Bear (Nanuaktok) 52°26'00.7"N 059°30'40.9"W	— • (N)	Saison de navigation seulement.
Pointe Domino 53°27'42.4"N 055°44'31"W	— • — — (Y)	Saison de navigation seulement.
Quaker Hat 54°44'12.5"N 057°20'37.7"W	— — • — (Q)	Fonctionne à longueur d'année.
Negro Island 56°21'06"N 060°32'41"W	— — • • (Z)	Fonctionne à longueur d'année.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Tableau 2-33 - Balises radar situées en Nouvelle-Écosse

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Anse Bear – Bouée à cloche lumineuse « H6 » 44°32'36.3"N 063°31'19.6"W	— • (N)	Fonctionne à longueur d'année.
Cap Forchu 43°47'38.8"N 066°09'19.3"W	— • • • (B)	Fonctionne à longueur d'année.
Cap Sable 43°23'24"N 065°37'16.9"W	— • — • (C)	Fonctionne à longueur d'année.
Port de Caribou – Bouée à cloche lumineuse « SS1 » 45°45'08"N 062°39'44"W	— — • (G)	Saison de navigation seulement.
Chebucto Head (feu) 44°30'26.6"N 063°31'21.8"W	— — • • (Z)	Fonctionne à longueur d'année.
Îles Cranberry (feu) 45°19'29.6"N 060°55'38.2"W	— • • • (B)	Fonctionne à longueur d'année.
Lurcher Shoal – Bouée de bifurcation lumineuse « NM » 43°48'57"N 066°29'58"W	— • — (K)	Fonctionne à longueur d'année.

Tableau 2-34 - Balises radar situées au Nouveau-Brunswick

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Gannet Rock (feu) 44°30'37.1"N 066°46'52.9"W	— — • (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Île Miscou (feu) 48°00'33.7"N 064°29'34.7"W	— • — (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Chenal de l'île Portage, feu postérieur de l'alignement 47°07'42.3"N 065°02'31.2"W	— — • (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Port de Saint John – Bouée à sifflet lumineuse « J » 45°12'55.3"N 066°02'36.9"W	— • (N)	Fonctionne à longueur d'année.
Shippegan Chenal Nord – Bouée à sifflet lumineuse « EE » 47°53'14.2"N 064°45'47.6"W	— — • (G)	Fonctionne à longueur d'année.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Tableau 2-35 - Balises radar situées à l'Île-du-Prince-Édouard

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Pont de la Confédération, Shaft 21 46°12'39.9"N 063°45'05.5"W	— (T)	Fonctionne à longueur d'année.
Pont de la Confédération, Shaft 22 46°12'33.8"N 063°45'13.1"W	— • • • (B)	Fonctionne à longueur d'année.

Tableau 2-36 - Balises radar situées au Québec

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Anse aux Basques 48°19'07.5"N 069°24'46.5"W	— • — (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Banc du Cap Brûlé, aval, feu postérieur de l'alignement 47°05'22.7"N 070°42'38.9"W	— • — (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Bouée lumineuse Cardinale est YY; Pointe de l'est 47°36'45.2"N 061°19'39.4"W	— — • (G)	Saison de navigation seulement.
Gentilly, feu antérieur de l'alignement 46°25'48"N 072°15'46.9"W	— • — (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Île aux Raisins, feu postérieur de l'alignement 46°05'52.7"N 072°57'58.4"W	— • — (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Île Beacon, Baie d'Ungava 58°54'08"N 066°20'30.5"W	— — • (G)	Saison de navigation seulement.
Île Kitdliat, Baie d'Ungava 59°58'34.5"N 069°37'30.6"W	— • — (K)	Saison de navigation seulement.
Île Nipper, Baie d'Ungava 59°00'26.5"N 068°53'18"W	— — • (G)	Saison de navigation seulement.
Île Richelieu 46°38'33.5"N 071°54'35.2"W	— — (M)	Fonctionne à longueur d'année.
Île Saint-Ours (feu sud) 45°54'20.5"N 073°13'31.5"W	— — (M)	Fonctionne à longueur d'année.
Îles Mermettes / Rivière St-Paul 51°19'20.5"N 057°50'34.6"W (NAD 27)	— — (M)	Fonctionne à longueur d'année.
Kahnawake, feu d'alignement antérieur 45°24'10.3"N 073°47'45.7"W	— — • (G)	Saison de navigation seulement.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Lac Saint-Pierre, Amont de la Courbe Louiseville, feu postérieur de l'alignement 46°11'00.4"N 072°55'38.2"W	— • (N)	Fonctionne à longueur d'année.
Lavaltrie, feu postérieur de l'alignement 45°52'43.1"N 073°16'02.6"W	— • (N)	Fonctionne à longueur d'année.
Nicolet, feu à secteurs 46°15'27.1"N 072°39'03.5"W	— — • (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Pointes aux Trembles (Neuville) 46°41'47.4"N 071°34'22.5"W	— — • (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Pointe de Manicouagan 49°06'04.4"N 068°11'37.8"W	— • • — (X)	Fonctionne à longueur d'année.
Pointe du Nord-Est / Rivière St-Augustin 51°10'37.4"N 058°25'42.7"W (NAD 27)	— • (N)	Fonctionne à longueur d'année.
Pointe Penouille, feu postérieur de l'alignement 48°51'11.8"N 064°25'36.3"W	— — • (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Pointe Qirniraujaq (Congaraya) 58°34'59.4"N 068°00'24.9"W (NAD 27)	— • • — (X)	Saison de navigation seulement.
Port de Québec – Pont de Québec – Nord du chenal 46°44'47.4"N 071°17'19.1"W	— (T)	Fonctionne à longueur d'année.
Port de Québec – Pont de Québec – Sud de chenal 46°44'40.3"N 071°17'14.9"W	— • • • (B)	Fonctionne à longueur d'année.
Port de Rimouski, feu antérieur de l'alignement 48°28'06.0"N 068°31'06.1"W	— • (N)	Fonctionne à longueur d'année.
St-Jean, Île d'Orléans 46°54'56.5"N 070°53'47"W	— — • (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Trois-Rivières-Ouest Pont Laviolette - Nord du chenal 46°18'29.1"N 072°33'45.9"W	— (T)	Fonctionne à longueur d'année.
Trois-Rivières-Ouest Pont Laviolette - Sud du chenal 46°18'24.4"N 072°33'37.7"W	• • • • (H)	Fonctionne à longueur d'année.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Yamachiche (Courbe de) / Lac St-Pierre 46°12'18.7"N 072°49'49.1"W	-- (M)	Fonctionne à longueur d'année.

Tableau 2-37 - Balises radar situées au Manitoba

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Churchill 58°47'00.9"N 094°13'59.2"W	--• (G)	Saison de navigation seulement.

Tableau 2-38 - Balises radar situées en Nunavut et Nunavik

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Île Broomfield (Baie d'Hudson) 55°40'24"N 079°14'18"W (NAD 27)	-• (N)	Saison de navigation seulement.
Île Coats 62°10'20"N 083°08'00"W (NAD 27)	-•-• (C)	Saison de navigation seulement.
Île Nottingham 63°05'10"N 077°57'00"W (NAD 27)	-• (N)	Saison de navigation seulement.
Île Sentry 61°09'35.6"N 093°52'14.6"W	-•-• (C)	Saison de navigation seulement.
Île Walrus 61°57'59.4"N 092°28'41.1"W	-•-- (Y)	Saison de navigation seulement.

Tableau 2-39 - Balises radar situées au Nunavut

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Île Mansel 62°25'00"N 079°36'30"W	-•- (K)	Saison de navigation seulement.

Tableau 2-40 - Balises radar situées aux États-Unis

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Feu 73 44°55'33.5"N 075°05'43.1"W	-- (M)	Saison de navigation seulement.
Bouée lumineuse 153 44°30'37.2"N 075°46'07.6"W	-- (M)	Saison de navigation seulement.

2.6.2 Grands Lacs (y incluant le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal)

Tableau 2-41 - Balises radar situées en Ontario (sauf si indiqué autrement)

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Granite State feu de Haut-Fond 214, voie maritime du Saint-Laurent (É.-U.) 44°17'0.69"N 076°0'58.39"W	-- (M)	Opéré par les É.-U.
Chapman feu de Haut-Fond 222, voie maritime du Saint-Laurent (É.-U.) 44°15'27.17"N 076°4'18.45"W	-.-. (C)	Opéré par les É.-U.
Prescott/ Ogdensburg, Piliers du pont (Pilier sud), voie maritime du Saint-Laurent (É.-U.) 44°44'01.7"N 075°27'29.9"W (H)	Saison de navigation seulement.
Prescott/ Ogdensburg, Piliers du pont (Pilier Nord), voie maritime du Saint-Laurent (É.-U.) 44°44'11.3"N 075°27'37.4"W	- (T)	Saison de navigation seulement.
Long Point, Lac Érié 42°32'55.2"N 080°02'58.1"W	-- (M)	Fonctionne à longueur d'année.
Southeast Shoal, Lac Érié 41°49'34.8"N 082°27'46.1"W	-.- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Pelée Passage, Lac Érié 41°51'14.9"N 082°34'54.7"W	-- (M)	Fonctionne à longueur d'année.
Feu 1E, Chenal extérieur est, Lac Érié (É.-U.) 41°54'48.2"N 083°06'24.1"W	--- (O)	Opéré par les É.-U. du 15 mars au 15 janvier.
Feu de la rivière Détroit, Rivière Détroit (É.-U.) 42°00'02.9"N 083°08'28.5"W	-.-. (X)	Opéré par les É.-U. Fonctionne à longueur d'année.
Lac St. Clair (feu), Lac St. Clair (É.-U.) 42°27'55.1"N 082°45'15.4"W	-. (N)	Opéré par les É.-U.
Feu n°7, Lac Huron (É.-U.) 43°03'34.838"N 082°25'03.981"W	- (T)	Opéré par les É.-U. du 15 mai au 15 octobre.
Gladman Rock, Baie Georgienne 45°20'51.9"N 080°18'52.7"W	-. (G)	Saison de navigation seulement.
Île Gereaux, Baie Georgienne 45°44'40"N 080°39'32.7"W	-. (G)	Saison de navigation seulement.
Havre de Mamainse, Lac Supérieur 47°02'15.1"N 084°47'11.5"W	-- (M)	Saison de navigation seulement.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Île Comfort, feu de Haut-Fond 199, voie maritime du Saint-Laurent (É.-U.) 44°19'26.038"N 075°56'19.493"W	-- (M)	Opéré par les É.-U.
Île Pêche, Lac St. Clair 42°21'37.8"N 082°54'24.7"W	- (T)	Opéré par les É.-U.

2.6.3 Côte du Pacifique

Tableau 2-42 - Balises radar situées en Colombie-Britannique

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Approche de Vancouver - Bouée lumineuse « QA » 49°16'34.4"N 123°19'18.4"W	--• (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Banc Alexandra – Bouée lumineuse de bifurcation DAX 54°14'08.1"N 130°34'06.1"W	-•- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Banc Roberts 49°05'15.7"N 123°18'36.9"W	-• (N)	Fonctionne à longueur d'année.
Banc Roberts - Bouée lumineuse « TA » 49°04'25.4"N 123°22'50.7"W	--- (O)	Fonctionne à longueur d'année.
Billiard Rock - Bouée à sifflet « M3 », Quatsino Sound 50°25'47.2"N 127°57'47.7"W	--• (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Butterworth Rocks 54°14'08"N 130°58'30"W (NAD 27)	-••- (X)	Fonctionne à longueur d'année.
Canoe Pass – Bouée à cloche lumineuse « T14 » 49°02'17.4"N 123°15'22.7"W	-•- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Davey Rock - Bouée lumineuse « N32 » 50°51'36.3"N 127°31'09.7"W	--•- (Q)	Fonctionne à longueur d'année.
Hanmer Rocks Passage Browns 54°19'26.5"N 130°49'20.3"W	-- (M)	Fonctionne à longueur d'année.
Haut-Fond Stenhouse – Bouée à sifflet lumineuse « D59 » 54°20'07"N 130°56'03"W	-•-• (C)	Fonctionne à longueur d'année.
Port de Victoria - Bouée lumineuse « VH » 48°22'31.3"N 123°23'33.7"W	-•- (K)	Fonctionne à longueur d'année.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Île Jacinto 52°56'31"N 129°36'43"W (NAD 27)	--•-- (Q)	Fonctionne à longueur d'année.
Île Ridley – Bouée à cloche lumineuse « D27 » 54°11'56.0"N 130°21'26.2"W	--• (G)	Fonctionne à longueur d'année.
Juan De Fuca - Bouée lumineuse « J » de séparation du trafic (É.-U.) 48°29'36.8"N 125°00'00"W	--- (O)	Fonctionne à longueur d'année.
Nepean Rock - Bouée à cloche lumineuse a cardinale sud « EM » 53°12'14.2"N 129°36'26.1"W	-• (N)	Fonctionne à longueur d'année.
Passage Burrard – Bouée lumineuse « QB » 49°19'02.2"N 123°12'04.5"W	-•- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Passage Esperanza – Bouée à sifflet lumineuse « M40 » 49°47'07.4"N 127°02'28.5"W	-•- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Pine Island 50°58'32.2"N 127°43'40.7"W	-- (M)	Fonctionne à longueur d'année.
Pointe Lawn, Feu à secteurs 53°25'29.8"N 131°54'50.3"W (NAD 27)	-•- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Race Rocks - Bouée d'avertissement lumineuse sud « VF » 48°14'04.4"N 123°31'58.7"W	-••• (B)	Fonctionne à longueur d'année.
Baird Point 53° 40' 24.1"N 130° 24' 42.7"W	-•- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
Rosario (Bouée d'entrée de la voie de navigation du Déroit) R (É.-U.) 48°16'25.3"N 123°6'34.6"W	- (T)	Opéré par les États-Unis.
Rosenfeld Rock – Bouée lumineuse « U59 » 48°48'11.4"N 123°01'38.7"W	-••• (C)	Fonctionne à longueur d'année.
Rose Spit 54°09'40.0"N 131°39'35.2"W (NAD 27)	--•- (Q)	Fonctionne à longueur d'année.
Seal Rocks 53°59'58.8"N 130°47'31.3"W (NAD 27)	-•-- (Y)	Fonctionne à longueur d'année
Seapool Rocks – Bouée lumineuse et à sifflet « Y49 » 48°48'53.3"N 125°12'19.1"W	-•- (K)	Fonctionne à longueur d'année.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Thrasher Rock 49°09'00"N 123°38'30"W	— • • — (X)	Fonctionne à longueur d'année.
Walls Island	— • — • (C)	Fonctionne à longueur d'année.

2.6.4 Arctique de l'Ouest

Tableau 2-43 - Radiophares situées dans les T.-N.-O. et Nunavut

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Cap Dalhousie 70°16'05"N 129°42'36"W (NAD 27)	— — • • (Z)	Saison de navigation seulement.
Collinson Head 69°34'30"N 138°51'34"W	— • (N)	Saison de navigation seulement.
Île Hardisty 61°43'52.7"N 114°35'00.2"W	— — • (G)	Saison de navigation seulement.
Île Pelly 69°37'27.6"N 135°29'10.3"W (NAD 27)	— • — — (Y)	Saison de navigation seulement.
Île Pullen 69°46'26.2"N 134°24'15.7"W	— — • (G)	Saison de navigation seulement.
Île Relief 70°08'45"N 130°49'30"W (NAD 27)	— — • • (Z)	Saison de navigation seulement.
Île Tuktoyaktuk Radiophare d'Alignement 69°27'21.3"N 132°59'58.8"W (NAD 83)	— • — • (C)	Saison de navigation seulement.
Îles Baillie 70°38'16.5"N 128°15'46.6"W	— • — (K)	Saison de navigation seulement.
Îles Pilot 62°13'04"N 114°06'49.3"W	— • — • (C)	Saison de navigation seulement.
Île Pitt 69°09'15"N 136°10'30"W (NAD 27)	— • — (K)	Saison de navigation seulement.
Pointe Atkinson 69°56'46.7"N 131°26'59.3"W	— • — — (Y)	Saison de navigation seulement.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS

Nom et emplacement	Identification	Remarques
Pointe Calton 69°30'09"N 139°06'30"W (NAD 27)	--• (G)	Saison de navigation seulement.
Pointe Kay 69°17'26"N 138°22'42"W (NAD 27)	-•- (K)	Saison de navigation seulement.
Pointe Shingle 69°00'30"N 137°34'12"W (NAD 27)	-•-- (Y)	Saison de navigation seulement.
Pointe Warren 69°45'00"N 132°21'30"W	-•-• (C)	Saison de navigation seulement.
Cap Bexley 69°00'40"N 115°55'00"W	-•-- (Y)	Saison de navigation seulement.
Île Delta 68°35'26"N 100°01'45"W (données inconnues)	--• (G)	Saison de navigation seulement.
Île Ristvedt 68°30'51.8"N 099°15'13.9"W (données inconnues)	-•-- (Y)	Saison de navigation seulement.
Île Wiik 68°31'24"N 099°33'07"W (données inconnues)	--•• (Z)	Saison de navigation seulement.
Îles Nordenkiold 68°21'12"N 100°47'12"W (données inconnues)	-•- (K)	Saison de navigation seulement.
Pointe Cache 68°39'24"N 113°25'00"W	--• (G)	Saison de navigation seulement.
Pointe McClintock 69°18'45"N 099°53'00"W (données inconnues)	-•-• (C)	Saison de navigation seulement.
Pointe Taylor 69°37'15"N 095°35'24"W (données inconnues)	--•- (Q)	Saison de navigation seulement.

PARTIE 3 SERVICES DE TRAFIC MARITIME

La présente section vise à expliquer au personnel de bord les procédures de compte rendu que doivent suivre les navires lorsqu'ils entrent ou ont l'intention d'entrer dans une zone de services de trafic maritime (STM).

3.1 RESPONSABILITÉS DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Il n'est pas dans les intentions de la Garde côtière canadienne de diriger la navigation ou de faire manœuvrer les navires à partir d'une station côtière, et rien dans le présent document n'empiète sur les attributions du capitaine et sur la responsabilité de bien manœuvrer son navire. Les renseignements donnés au capitaine n'ont pour but que de l'aider à diriger son navire en toute sécurité.

Un officier des SCTM peut, à l'égard du bâtiment faisant partie d'une catégorie réglementaire et se trouvant dans une zone STM ou sur le point d'y entrer :

- a) donner au bâtiment une autorisation de mouvement lui permettant d'entrer dans cette zone, d'en sortir ou d'y naviguer;
- b) donner comme directive au capitaine, au pilote ou à la personne responsable du quart à la passerelle de fournir toute information pertinente à l'égard du navire tel que précisé dans la directive;
- c) donner comme directive au navire d'utiliser dans ses communications avec les stations côtières ou les autres stations de navires les fréquences radio précisées dans la directive;
- d) donner comme directive au navire, à l'heure à laquelle se produit un événement, entre les heures où il se produit ou avant ou après l'événement, tel que précisé dans la directive :
 - i. de quitter une zone STM;
 - ii. de quitter un secteur dans une zone STM précisée dans la directive ou de ne pas y entrer; ou
 - iii. de se rendre à un endroit dans la zone STM précisée dans la directive, ou d'y demeurer.

Le navire, de même que le capitaine, le pilote ou la personne responsable du quart à la passerelle, doit obéir à la directive donnée par un officier des SCTM. Toutefois, le capitaine, pilote ou personne responsable du quart à la passerelle peut prendre toute mesure requise pour assurer la sécurité des personnes, du navire ou d'un autre navire.

Avant d'entrer dans une zone STM, le capitaine d'un navire doit s'assurer que l'équipement radio du navire peut recevoir et émettre les communications radio sur la fréquence appropriée pour le secteur STM.

3.2 AUTORISATION

Une « autorisation » constitue pour le capitaine d'un navire la permission de manœuvrer sous réserve des conditions spécifiées dans l'autorisation. L'autorisation est basée sur le rapport d'information du navire et des conditions du trafic maritime et de la voie navigable. Une autorisation ne remplace pas l'une quelconque des autorisations prescrites par une loi ou un règlement.

Advenant que l'un des éléments sur lesquels l'autorisation est basée se modifie au détriment de la sécurité de la navigation, l'autorisation peut être retardée ou les conditions révisées.

Il est nécessaire d'obtenir une autorisation avant :

- a) d'entrer dans une zone de trafic STM;
- b) de commencer une manœuvre de départ;
- c) de commencer une manœuvre qui risque de compromettre à la sécurité de la navigation;
- d) que le navire fasse route après s'être échoué ou arrêté à cause d'une avarie à la machine de propulsion principale ou à l'appareil à gouverner ou après avoir été impliqué dans un abordage.

3.3 COMMUNICATIONS

Les procédures radiotéléphoniques utilisées pour communiquer avec un centre des SCTM sont celles spécifiées par l'Union internationale des télécommunications dans le *Manuel UIT à l'intention du Service mobile maritime et du Service mobile maritime par satellite*.

Une veille d'écoute continue doit être maintenue sur la fréquence radio du secteur STM approprié. L'équipement radio doit se situer :

- a) n'importe où sur le navire, lorsque le navire est au mouillage ou amarré à une bouée; et
- b) à proximité du poste de commandement lorsque le navire fait route.

La veille d'écoute continue peut être interrompue si un officier des SCTM demande au navire de communiquer avec les stations côtières et/ou les autres stations de navire sur une autre voie VHF.

Toutes les heures figurant dans les comptes rendus VHF pour les zones de trafic maritime locales, doivent être indiquées en heure locale. On utilise le système de 24 heures.

Les appels concernant la sécurité de la navigation sur la voie STM assignée devraient être limités au minimum, compte tenu de la sécurité et des besoins de la situation.

3.3.1 Difficultés de communications

Lorsqu'un navire, pour toute raison autre qu'une panne de l'équipement radio de bord, ne peut obtenir une autorisation ou si, après avoir reçu une autorisation, il est incapable de maintenir une communication directe avec le centre des SCTM approprié, le capitaine peut néanmoins poursuivre sa route. Il doit cependant, à la première occasion, en informer le centre des SCTM approprié par les meilleurs moyens à sa disposition et obtenir l'autorisation nécessaire.

3.3.2 Défectuosité de l'équipement radio de communication du navire

En cas de panne de l'équipement radio de communication VHF de bord qui empêche le navire d'obtenir l'autorisation requise ou si, après avoir reçu une autorisation, le navire est incapable de maintenir une communication directe avec le centre des SCTM approprié, il doit :

- a) s'il est dans un port ou à un ancrage où des réparations peuvent être faites, y demeurer jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'établir la communication, conformément à la *loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, partie 5, section 6(a); ou
- b) s'il ne se trouve pas dans un port ou à un ancrage où des réparations peuvent être faites, se rendre au port raisonnablement sûr le plus proche ou à un mouillage sur sa route et y demeurer jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'établir la communication, conformément à la *loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, partie 5, section 6(b).

3.4 SYSTÈME HAUTURIER

3.4.1 Descriptions des zones

3.4.1.1 Est du Canada

La zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada comprend les eaux canadiennes sur le littoral Est du Canada au sud du 60^e parallèle de latitude nord et, dans le fleuve Saint-Laurent à l'est du méridien de 66°00' de longitude ouest; elle ne comprend pas les eaux de la baie d'Ungava ni les eaux situées à l'intérieur des zones de services de trafic maritime visées dans le *Règlement sur les zones de Services de trafic maritime*.

3.4.1.2 Ouest du Canada

Les zones Services de trafic maritime de l'Ouest du Canada comprennent toutes les eaux canadiennes sur le littoral Ouest du Canada selon les informations qui se trouvent dans les annexes sur les zones Services de trafic maritime de la présente partie et dans le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*.

3.4.1.3 Nord canadien

La zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG) comprend :

- a) les zones de contrôle de la sécurité de la navigation prescrites par le *Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation*;²
- b) les eaux de la baie d'Ungava, de la baie d'Hudson et de la baie Kugmallit qui ne sont pas situées dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation;
- c) les eaux de la baie James;
- d) les eaux de la rivière Koksoak, de la baie d'Ungava à Kuujuaq;
- e) les eaux de la baie aux Feuilles, de la baie d'Ungava à Tasiujaq;
- f) les eaux de la baie Chesterfield qui ne sont pas situées dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation et les eaux du lac Baker;
- g) les eaux de la rivière Moose, de la baie James à Moosonee.

3.5 ZONE DE TRAFIC MARITIME LOCAL

Pour les zones de trafic maritime visées dans le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*, ce règlement s'applique :

- a) à tout navire de 20 mètres ou plus de longueur;
- b) à tout navire qui remorque ou qui pousse un bâtiment ou un objet, autre qu'un engin de pêche, lorsque, selon le cas :
 - i. la longueur combinée du navire et du bâtiment qu'il remorque ou qu'il pousse est de 45 mètres ou plus de longueur; ou
 - ii. la longueur du bâtiment ou de l'objet qu'il remorque ou qu'il pousse est de 20 mètres ou plus de longueur.

² Les zones de contrôle de la sécurité couvrent les eaux côtières du Nord du Canada à l'intérieur de la zone délimitée par le 60^e parallèle de latitude nord, le 141^e méridien de longitude ouest et la limite externe de la zone économique exclusive. Cela dit, là où la frontière internationale entre le Canada et le Groenland est inférieure à 200 milles marins au large des lignes de base de la mer territoriale du Canada, la frontière internationale sera substituée à cette limite externe.

Pour les zones de trafic maritime visées dans le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*, ce règlement ne s'applique pas :

- a) aux navires qui remorquent ou poussent un bâtiment ou un objet à l'intérieur d'une aire de flottage de billes;
- b) aux yachts de plaisance qui ont moins de 30 mètres de longueur;
- c) aux plateaux de pêche qui ont moins de 24 mètres de longueur et dont la jauge brute est d'au plus 150 tonnes.

La participation est obligatoire.

3.5.1 Comptes rendus de zones de trafic maritime locales

Pour les zones STM locales visées dans le *Règlement sur les zones de Services de trafic maritime*, le capitaine doit faire un compte rendu à l'officier des SCTM conformément aux exigences ci-après.

3.5.2 Renseignements requis

Selon les exigences de comptes rendus, les renseignements suivants peuvent être requis dans un compte rendu :

- a) nom du navire;
- b) indicatif d'appel du navire;
- c) position du navire;
- d) heure prévue à laquelle le navire entrera dans la zone STM;
- e) la destination du navire;
- f) l'heure prévue à laquelle le navire arrivera à sa destination;
- g) la présence d'un polluant ou de marchandises dangereuses transportées à bord du navire ou de tout bâtiment ou objet qu'il remorque ou qu'il pousse;
- h) l'heure prévue à laquelle le navire quittera le poste;
- i) l'heure prévue à laquelle le navire arrivera au prochain point nécessitant un compte rendu.

3.5.3 Arrivée dans une zone

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés en a), b), c), d), e), f) et g) doit être fait au moins 15 minutes avant que le navire n'entre dans une zone.

Exception : Les navires qui détiennent déjà une autorisation en règle émise par ECAREG, NORDREG ou une autre zone STM ne sont pas tenus de faire ce rapport.

3.5.3.1 Arrivée à un point d'appel

Lorsqu'un navire arrive à un point d'appel, il doit faire un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points a), c) et i).

3.5.3.2 Arrivée au poste

Aussitôt que possible après l'arrivée d'un navire à un poste, un compte rendu comprenant les renseignements énumérés en a) et c) doit être fait.

3.5.3.3 Appareillage

L'appareillage est défini comme étant une opération au cours de laquelle un navire quitte un poste d'amarrage et fait route en toute sécurité:

- a) immédiatement avant que le navire ne commence à appareiller, un rapport comprenant les renseignements énumérés en a), b), c), e), f), g) et h) doit être fait;
- b) immédiatement après que le navire a terminé l'appareillage, un rapport comprenant les renseignements énumérés en a), c) et i) doit être fait.

3.5.3.4 Manœuvres

Une autorisation est requise 15 minutes avant de commencer l'une ou l'autre des manœuvres suivantes :

- a) la compensation du compas;
- b) l'étalonnage et l'entretien courant des aides à la navigation;
- c) un essai en mer;
- d) une opération de dragage;
- e) la pose, l'enlèvement et l'entretien courant de câbles sous-marins, ou tout autre manœuvre susceptible de nuire à la sécurité de la navigation.

Avant d'amorcer une manœuvre, un rapport comprenant les renseignements énumérés en a) et c), ainsi qu'une description de la manœuvre contemplée doit être faite.

Un compte rendu décrivant la manœuvre doit être fait aussitôt que possible après que la manœuvre ait pris fin.

3.5.4 Procédures différentes

Les traversiers et autres navires à horaire régulier peuvent être dispensés de soumettre des comptes rendus réguliers. Une autorisation de suivre des formalités et des procédures différentes de compte rendu ne sera accordée que lorsque d'autres mesures de rechange auront été prises afin de donner les renseignements essentiels si ces procédures ou formalités sont jugées aussi sûres que celles exigées dans le Règlement.

On peut obtenir l'autorisation de suivre des formalités et des procédures différentes en soumettant une demande écrite au surintendant régional des SCTM concerné de la Garde côtière canadienne (voir la [section 1.7](#)).

Dans des circonstances autres que celles susmentionnées, on peut obtenir d'un officier des SCTM l'autorisation de suivre, à l'occasion ou pour une seule fois, des formalités et procédures différentes, si ces dernières sont jugées aussi sûres que celles qui sont exigées dans le Règlement.

3.5.5 Changement dans les renseignements

Un compte rendu doit être fait lorsqu'un changement important se produit dans les renseignements fournis dans tout compte rendu fait conformément au *Règlement sur les zones des services de trafic maritime*.

3.5.6 Comptes rendus inhabituels

Conformément au *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*, un rapport indiquant le nom du navire, sa position et une description de l'incident doit être fait avant que le navire ne fasse route, dès que le capitaine a connaissance de l'une ou l'autre des situations suivantes :

- a) toute existence à bord du navire d'un incendie;
- b) l'implication du navire dans un abordage, échouement ou talonnage;
- c) toute défectuosité, de la coque du navire, des appareils de propulsion principale, des appareils à gouverner, du radar, compas, équipement de radiocommunications, ancres ou câbles;
- d) tout déversement ou menace de déversement de polluant par le navire, dans l'eau;
- e) la vue d'un autre navire qui semble désemparé;
- f) tout obstacle à la navigation;
- g) toute aide à la navigation défectueuse, endommagée, manquante ou déplacée;
- h) la présence de tout polluant dans l'eau;
- i) la présence d'un navire qui pourrait entraver le mouvement d'autres navires;
- j) toutes conditions météorologiques ou tout état des glaces défavorables qui pourraient nuire à la sécurité de la navigation.

Notes : Les éléments f), g) et h) ne sont pas requis si les renseignements ont déjà été promulgués dans un avertissement de navigation.

Nous encourageons les navigateurs à fournir volontairement tout renseignement ayant trait aux cartes et publications qui ne sont pas à bord du navire pour que des mesures soient prises pour embarquer les articles manquants.

3.6 COMPTES RENDUS ADDITIONNELS

3.6.1 Accord du service coopératif de gestion du trafic maritime (CVTS)

En 1979, en vertu d'un accord officiel, les gardes côtières du Canada et des États-Unis ont établi le système coopératif de gestion du trafic maritime (CVTS) pour la région de Juan de Fuca. Cet accord a pour but de fournir un système coopératif de gestion du trafic maritime dans les eaux applicables afin d'améliorer le déplacement sécuritaire et rapide du trafic maritime tout en minimisant le risque de pollution pour le milieu marin.

Il est obligatoire de participer au système de trafic coordonné par les Centres de trafic de Prince Rupert, Seattle et Victoria dans les eaux territoriales du Canada et des États-Unis. La zone d'opération CVTS est délimitée comme suit : 124°40W au sud le long de la côte de l'État de Washington jusqu'à 48°00N, puis à l'ouest jusqu'à 125°15W et au nord jusqu'à 48°35'45"N. Les navires entrants doivent communiquer avec Prince Rupert trafic sur le canal VHF 74 (156,725 MHz) soit à 48°00N ou à 125°15W avant d'entrer dans la zone du dispositif de séparation du trafic. Un service d'information fournissant par exemple l'identité du navire, sa destination ou d'autres renseignements obtenus avec les rapports et capteurs de STM, est disponible sur demande en dehors de la zone de STM.

Toutes les communications avec les centres de trafic de Seattle, Prince Rupert ou de Victoria doivent être faites dans un anglais clair et compréhensible. Au moins une personne capable d'établir une communication radio bilatérale en anglais doit se trouver sur la passerelle en tout temps dans la zone des STM coopératifs visée. Si des problèmes se posent relativement à la langue utilisée, les communications peuvent être précédées par des explications de messages figurant dans les Phrases normalisées pour les communications maritimes (SMCP) de l'Organisation maritime internationale (OMI).

3.6.1.1 Trafic Prince Rupert

Pour les approches de la côte Ouest à destination du détroit Juan de Fuca

Les services de trafic maritime à partir du point 124°40'00"W dans le détroit de Juan de Fuca vers l'ouest jusqu'au point 125°15'00"W, et qui coupe au sud le parallèle 48°00N à partir de la côte Ouest de l'État de Washington sont fournis par la GCC au centre des SCTM de Prince Rupert, situé à Prince Rupert (C.-B.).

Toutes les communications doivent se faire sur la voie VHF 74 (156.725 MHz).

3.6.1.2 Trafic Seattle

Détroit de Juan de Fuca

Les services de trafic maritime dans le secteur englobant toutes les eaux du Canada et des États-Unis à partir du méridien de longitude 124°40'00"W qui coupe les littoraux du Canada et des États-Unis puis s'oriente vers l'est en traversant le détroit Juan de Fuca, y compris toutes les eaux situées au sud et à l'est d'une ligne partant de Pointe Church jusqu'au feu de Race Rocks à l'intersection de la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis, va jusqu'au feu du banc Hein (Hein Bank) et jusqu'à la bouée à cloche à Pointe Cattle, et au sud d'une ligne partant de l'île Patos jusqu'à la bouée lumineuse « A » à gong du banc Alden et au nord du 49^e parallèle, y compris les eaux américaines entourant l'île Gulf, sont fournis par la Garde côtière des États-Unis à partir du centre Services de trafic maritime de Puget Sound situé à Seattle (WA) (Trafic Seattle).

Toutes les communications avec les navires dans ces secteurs seront effectuées sur la voie VHF 05A (156.250 MHz).

3.6.1.3 Trafic Victoria

Détroit de Haro et approches, Passage Boundary, partie Sud du détroit de Georgia

Les services de trafic maritime dans le secteur comprenant toutes les eaux du Canada et des États-Unis au nord et à l'est d'une ligne partant de Pointe Church jusqu'au feu de Race Rocks et jusqu'à l'intersection de la frontière internationale Canada/États-Unis jusqu'au feu du banc Hein et la bouée à cloche à Pointe Cattle y compris tout le détroit de Haro, le Passage Boundary et la partie Sud du détroit de Georgia sont fournis par la Garde côtière canadienne à partir du centre des SCTM de Victoria situé dans la baie Patricia, C.-B. (Trafic Victoria).

Toutes les communications avec les navires dans ces secteurs seront effectuées sur la voie VHF 11 (156.55 MHz).

3.6.2 Ouest du Canada - Turn Point – Secteur d'exploitation particulier (SEP)

Le SEP de Turn Point a été créé pour renforcer l'ordre dans lequel s'effectue la circulation des biens et services, le caractère prévisible, l'efficacité et la sécurité dans ce domaine, et pour réduire davantage les risques d'accidents pour les navires qui traversent les eaux frontalières du détroit Haro et le passage frontalier situé à proximité de Turn Point à Stuart Island, dans l'État de Washington.

Le SEP de Turn Point est formé des eaux canadiennes et américaines comprises dans le quadrilatère délimité par les coordonnées suivantes :

- 48°41.324N 123°14.245W (le feu de Turn Point, LF 255 / É.-U. 19790);
- 48°42.400N 123°13.967W;
- 48°41.087N 123°17.631W (le feu de Reef Arachne, LF 254.3);
- 48°39.732N 123°16.438W (feu de Tom Point, LF 225).

3.6.2.1 Navires visés

Les présentes procédures s'appliquent à tous les navires canadiens et américains des Services de trafic maritime se trouvant dans la zone opérationnelle de Turn Point ou qui s'en approchent à partir du passage frontalier, au sud du détroit Haro; et à partir du détroit Haro et faisant route vers le nord en direction du passage frontalier ou le chenal Swanson. Toutefois, elles ne s'appliquent pas aux navires faisant route vers le sud à partir du chenal Swanson.

3.6.2.2 Procédures applicables au mouvement des navires

- a) Tout participant des Services de trafic maritime qui remorque à l'arrière doit utiliser une haussière aussi courte que le permette la sécurité et avoir une bonne connaissance du métier.
- b) Tout participant des Services de trafic maritime de 100 mètres de long ou plus (longueur du navire) fera de son mieux, conformément aux usages en matière de sécurité et applicables dans l'industrie pour;
 - i. Le capitaine ne doit pas entrer dans le SEP de Turn Point lorsqu'un autre navire participant de 100 mètres ou plus est déjà engagé dans le secteur d'exploitation particulier (SEP), à moins que;
 - Le capitaine qui suit un autre navire doit demeurer à une distance minimale de 0,5 milles marins (5 câbles) du navire qui le précède;
 - Avant de rattraper un autre navire dans le SEP de Turn Point et avec l'assentiment du centre des SCTM de Victoria, le capitaine doit s'assurer de l'absence de toute circulation contraire et respecter un point d'approche minimale de 0,5 milles marins (5 câbles);
 - Si le capitaine du navire sort du Boundary Pass et rencontre un navire entrant du détroit Haro qui se trouve déjà dans le SEP, le capitaine ne doit entrer que lorsque le navire sortant a dépassé le cap vecteur du navire entrant qui a déjà amorcé son virage et respecter un point d'approche minimale de 0,5 milles marins (5 câbles);
 - Si le capitaine du navire entre à partir du détroit Haro et rencontre un navire sortant du Boundary Pass qui se trouve déjà en SEP, le capitaine ne doit entrer que lorsque le navire sortant a franchi une ligne de relèvement entre Turn Point et Arachne Reef et respecter un point d'approche minimale de 0,5 milles marins (5 câbles),
 - ii. Le capitaine doit demeurer à une distance minimale de 0,3 milles marins (3 câbles) de Turn Point.

On s'attend à ce que tous les participants des Services de trafic maritime qui s'approchent du SEP de Turn Point fassent des arrangements sécuritaires de croisement nord-sud à Monarch Head ou à Blunden Islet; et au feu Lime Kiln (LF 222 / É.-U. 19695) ou au feu Kellett Bluff (LF 229 / É.-U. 19720) en direction nord. Ces arrangements doivent être faits au plus tard avant d'atteindre le point d'appel 6 à Gowlland Point (LF 253 / É.-U. 19800) en allant vers le sud et environ par le travers du feu de Danger Shoal et de la bouée Horn (É.-U. 19775) en allant vers le nord.

3.6.3 Arctique de l'ouest - Procédures relatives aux avis de sécurité maritime sur le fleuve Mackenzie

Pour accroître la sécurité de la navigation sur le fleuve Mackenzie, des zones dangereuses ont été identifiées et des méthodes de compte rendu ont été établies pour les navires qui naviguent dans ces zones.

Les *Procédures relatives aux avis de sécurité maritime* sur le fleuve Mackenzie qui sont décrites ici-bas doivent être suivies par tous les navires qui naviguent sur le fleuve et ces derniers devraient se rapporter au centre des SCTM d'Iqaluit avant d'entrer dans l'une des zones de danger (1-10) énumérées ci-après, pendant qu'ils la traversent ou au moment de la quitter :

- a) Du port de Wrigley jusqu'à la rivière Horn
 - i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 0 et leur départ au point milliaire 65.
 - ii. Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 65 et leur sortie au point milliaire 0.
- b) Head of the Line jusqu'à Fort Simpson
 - i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 130 et signalent leur sortie au point milliaire 205.
 - ii. Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 205 et leur sortie au point milliaire 130.
- c) De Camsell Bend jusqu'à Jones Landing
 - i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 282 et leur sortie au point milliaire 325.
 - ii. Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 325 et leur sortie au point milliaire 282.
- d) De Blackwater River jusqu'à la Old Fort Point
 - i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 400 et leur sortie au point milliaire 480.
 - ii. Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 480 et leur sortie au point milliaire 400.
- e) Rapides de Sans Sault
 - i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 620 et leur sortie au point milliaire 645.
 - ii. Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 645 et leur sortie au point milliaire 620.
- f) Rapides de Ramparts
 - i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 667 et leur sortie au point milliaire 680.
 - ii. Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 680 et leur sortie au point milliaire 667.
- g) Chenal Oniak
 - i. Les navires signalent leur arrivée à l'entrée du chenal Oniak à partir des chenaux suivants : chenal Middle, chenal Luker et chenal East.
 - ii. Les navires signalent leur sortie du chenal Oniak vers les chenaux suivants : le chenal Middle, le chenal Luker et le chenal East.
- h) Chenal East – d'Inuvik jusqu'à Tununuk
 - i. Les navires descendants signalent leur arrivée à la sortie d'Inuvik et leur sortie soit à l'entrée du chenal Oniak ou au point milliaire 1040.
 - ii. Les navires montants en direction d'Inuvik signalent leur entrée au point milliaire 1040 ou à l'entrée du chenal Oniak et signalent leur arrivée à Inuvik.
- i) Chenal Est – Kittigazuit
 - i. Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 1070 et leur sortie à la bouée de direction du point milliaire 1081.
 - ii. Les navires montants signalent leur arrivée à la bouée de direction du point milliaire 1081 et leur sortie au point milliaire 1070.

j) Les navires devraient aussi signaler au centre des SCTM d'Iqaluit leur entrée et/ou leur sortie des chenaux étroits suivants du Delta de Mackenzie :

Chenaux étroits	Chenaux étroits	Chenaux étroits	Chenaux étroits
Chenal d'Aklavik	Chenal de Napoiak	Rivière Peel	Chenal de Tiktalik
Rivière Rouge Arctique	Chenal Neklek	Chenal Phillips	Chenal d'entrée de Tuktoyaktuk
Chenal d'Husky	Chenal Peel	Chenal Schooner	-

Les navigateurs devraient également signaler, s'ils le jugent bon, leur arrivée dans tout chenal étroit du delta du Mackenzie ainsi que leur sortie.

Les navires devraient assurer une veille radio continue sur la fréquence d'urgence et d'appel de l'Ouest de l'Arctique 5803 kHz (SSB), à compter de leur arrivée au premier point de compte rendu précédant une zone de danger jusqu'à ce qu'ils signalent qu'ils sont hors de la zone de danger.

S'ils ne peuvent obtenir la communication avec le centre des SCTM d'Iqaluit sur la fréquence 5803 kHz, les navigateurs peuvent utiliser la voie VHF 16 (156.8 MHz) si elle est disponible, soit directement ou en passant par un autre navire, pour le relais possible au centre des SCTM d'Iqaluit.

Les avis de sécurité devraient comprendre les renseignements suivants :

- a) nom du remorqueur et nombre de chalands remorqués, et si ces derniers sont chargés ou légers;
- b) direction du voyage, c.-à-d. vers le nord, le sud, etc.;
- c) zone de danger;
- d) point milliaire;
- e) heure;
- f) remarques.

Exemple :

Iqaluit Radio Garde côtière, ici Kitikmeot, en direction sud avec 6 chalands chargés, entrant dans la zone 6 au point milliaire 680, à 10:30 heure locale; heure prévue d'arrivée au point milliaire 660 à 1530 heure locale. Avez-vous du trafic à rapporter ?

3.6.3.1 Coordonnées pour avis de sécurité

Si la communication avec le centre des SCTM d'Iqaluit ne peut être obtenue soit directement ou en passant par un autre navire, le navire devrait transmettre sa position sur les ondes dans l'espoir qu'elle sera captée et relayée.

SCTM Iqaluit

Téléphone : 867-979-0310

Télécopieur : 867-979-4264

Télex (téléfax) : 063-15529

Identificateur télégraphique : NORDREG CDA

Courriel : Iqamck01@innav.gc.ca (ouest)

Iqanordreg@innav.gc.ca (est)

3.7 APPLICATION AUX ZONES

3.7.1 Système hauturier

3.7.1.1 Zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada (ECAREG)

Pour la zone de trafic de l'Est du Canada, le Règlement sur la zone de services de trafic maritime de l'Est du Canada s'applique :

- a) à tout navire de 500 tonneaux ou plus de jauge brute;
- b) à tout navire qui remorque ou pousse un navire, lorsque la jauge combinée du navire et du bâtiment qu'il remorque ou qu'il pousse est de 500 tonneaux ou plus de jauge brute; ou
- c) à tout navire qui transporte un polluant ou des marchandises dangereuses, ou remorque ou pousse un navire transportant un polluant ou des marchandises dangereuses tels que le prescrivent les règlements suivants;
 - i. *Code international des marchandises dangereuses (IMDG)*, et
 - ii. *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*.

La participation est obligatoire.

3.7.1.2 Ouest du Canada – zone de trafic hauturier

Pour ce qui est des zones Services de trafic maritime de l'Ouest du Canada, le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* exige qu'un compte rendu soit fait au moins 24 heures avant que le navire n'entre dans une zone Services de trafic maritime en provenance du large y compris de l'Alaska, ou dès que possible quand l'heure d'arrivée prévue à cette zone Services de trafic maritime est inférieure à 24 heures après le départ du navire de son dernier port d'escale et lorsque le navire :

- a) a une jauge brute de 500 tonneaux ou plus;
- b) remorque ou pousse un navire, lorsque la jauge combinée du navire et du bâtiment qu'il remorque ou qu'il pousse est de 500 tonneaux ou plus de jauge brute; ou
- c) transporte un polluant ou des marchandises dangereuses, ou remorque ou pousse un navire transportant un polluant ou des marchandises dangereuses tels que le prescrivent les règlements suivants;
 - i. *Code international des marchandises dangereuses (IMDG)*, et
 - ii. *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*.

Participation est obligatoire.

3.7.1.3 Zone du système de régulation du trafic maritime du Nord canadien (NORDREG)

Pour ce qui concerne la Zone du Système de régulation du trafic maritime du Nord canadien (NORDREG), le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* s'applique aux catégories de bâtiment suivantes :

- a) les bâtiments d'une jauge brute de 300 tonneaux ou plus;
- b) les bâtiments qui remorquent ou poussent un autre bâtiment lorsque les jauges brutes combinées du bâtiment et du bâtiment remorqué ou poussé sont de 500 tonneaux ou plus;
- c) les bâtiments qui transportent, comme cargaison, un polluant ou des marchandises dangereuses, ou les bâtiments qui remorquent ou poussent un bâtiment qui transporte comme cargaison, un polluant ou des marchandises dangereuses.

La participation est obligatoire.

3.8 EXIGENCES DU RAPPORT D'INFORMATION PRÉALABLE À L'ARRIVÉE

3.8.1 Rapport STMC – Zone de trafic hauturier

Les comptes rendus STMC – zone du trafic hauturier doivent être communiqués directement au centre SCTM Prince Rupert ou au centre des SCTM de la GCC le plus près.

Selon les exigences de comptes rendus, plusieurs des renseignements suivants peuvent être requis dans un compte rendu :

- a) nom du navire;
- b) indicatif d'appel du navire;
- c) nom du capitaine du navire;
- d) position du navire;
- e) heure à laquelle (UTC) le navire est arrivé à la position;
- f) route du navire, s'il y a lieu;
- g) vitesse du navire, s'il y a lieu;
- h) les conditions météorologiques existantes (y compris les glaces), au besoin;
- i) heure (UTC) prévue d'entrée du navire dans la zone de STM;
- j) nom de la zone Services de trafic maritime où le navire a l'intention d'entrer;
- k) destination du navire;
- l) heure prévue (UTC) d'arrivée du navire à destination;
- m) route que le navire a l'intention de suivre;
- n) nom du dernier port d'escale du navire;
- o) tirant d'eau du navire;
- p) toute marchandise dangereuse par classe ou tout polluant, selon le cas, transporté à bord du navire ou à bord de tout navire remorqué ou poussé par le navire :
 - i. le type et la quantité de tout hydrocarbure qu'il transporte en vrac dans sa cale;
 - ii. le type et la quantité de tout hydrocarbure qui sera déchargé de sa cale ou qui sera chargé dans celle-ci au port ou à l'installation maritime;

- q) toute défectuosité de la coque du navire, des machines de propulsion principales, des appareils à gouverner, des radars, des compas, de l'équipement de radiocommunications, des ancres ou des câbles;
- r) tout déversement ou menace de déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau, et tout dommage subi par le navire qui pourrait provoquer le déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau;
- s) nom de l'agent canadien ou américain, selon le cas; et
- t) la date d'expiration des certificats suivant :
 - i. le certificat visé à l'article VII de la *Convention internationale de 1969/1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*;
 - ii. le certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures;
 - iii. le certificat international de prévention de la pollution liée au transport des substances liquides nocives en vrac;
 - iv. le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou du certificat de conformité délivré, le cas échéant, à l'égard du navire.

Ce qui suit est également demandé :

- i. la date d'expiration du Certificat de gestion de la sécurité ISM;
- ii. l'Attestation de conformité ISM;
- iii. le certificat de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dû à la pollution par les hydrocarbures de soute (connu comme un certificat sous le régime de la Convention sur les hydrocarbures de soute s'il y en a un démis à l'égard du navire);
- iv. Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves.

3.8.1.1 Comptes rendus Services de trafic maritime hauturiers

Les comptes rendus STM hauturiers peuvent être envoyés par l'une des méthodes suivantes :

Courriel : vts.rupert@innav.gc.ca

Téléphone : 250-627-3071

3.8.2 ECAREG – Renseignements requis

Les comptes rendus ECAREG doivent être communiqués directement à ECAREG, HLXECAREG1@INNAV.GC.CA ou au centre des SCTM de la GCC le plus près. Toutes les heures données dans les comptes rendus ECAREG doivent être en temps universel coordonné (UTC).

Selon les exigences de comptes rendus, plusieurs des renseignements suivants peuvent être requis dans un compte rendu :

- a) nom du navire;
- b) indicatif d'appel du navire;
- c) nom du capitaine du navire;
- d) position du navire;
- e) heure à laquelle (UTC) le navire est arrivé à la position;
- f) route du navire, s'il y a lieu;
- g) vitesse du navire, s'il y a lieu;
- h) les conditions météorologiques existantes (y compris les glaces), au besoin;

- i) heure prévue d'entrée (UTC) du navire dans la zone des STM de l'Est du Canada;
- j) heure prévue de départ du navire de son poste;
- k) destination du navire;
- l) heure prévue (UTC) d'arrivée du navire à destination;
- m) route que le navire à l'intention de suivre dans la zone des STM de l'Est du Canada pour arriver à destination;
- n) nom du dernier port d'escale du navire;
- o) tirant d'eau du navire;
- p) toute marchandise dangereuse par classe ou tout polluant, selon le cas, transporté à bord du navire ou à bord de tout navire remorqué ou poussé par le navire;
- q) abrogé;
- r) toute déféctuosité de la coque du navire, des machines de propulsion principale, des appareils à gouverner, du radar, des compas, équipement de radiocommunications, des ancres ou des câbles;
- s) tout déversement ou menace de déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau, et tout dommage subi par le navire qui pourrait provoquer le déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau;
- t) nom de l'agent canadien ou américain, selon le cas; et
- u) la date d'expiration des certificats suivant :
 - i. le certificat visé à l'article VII de la *Convention internationale de 1969/1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*;
 - ii. le certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures;
 - iii. le certificat international de prévention de la pollution liée au transport des substances liquides nocives en vrac;
 - iv. le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou du certificat de conformité délivré, le cas échéant, à l'égard du navire.

Ce qui suit est également demandé :

- i. la date d'expiration du Certificat de gestion de la sécurité ISM;
- ii. l'Attestation de conformité ISM;
- iii. le certificat de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dû à la pollution par les hydrocarbures de soute (connu comme un certificat sous le régime de la Convention sur les hydrocarbures de soute s'il y en a un démis à l'égard du navire);
- iv. Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves.

3.8.2.1 Arrivée dans une zone

Un compte rendu comprenant tous les renseignements énumérés, sauf l'élément j), doit être fait au moins 24 heures avant d'entrer dans la zone ou aussitôt que possible lorsque l'heure prévue d'arrivée du navire dans la zone est moins de 24 heures après l'heure où le navire a quitté son dernier port d'escale.

Ce compte rendu n'est pas requis dans les cas suivants :

- a) lorsque le navire effectue un voyage entre deux ports à l'intérieur de la même zone;
- b) lorsque le navire est en provenance directe de la Zone de services de trafic maritime du Nord canadien, et a en sa possession une autorisation NORDREG valide.

3.8.2.2 Arrivée à la limite d'une zone

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points a), b), d), h) et i), doit être fait avant que le navire ne traverse la limite de la zone en y entrant.

Ce compte rendu n'est pas requis lorsque le navire est en provenance directe d'une zone STM locale.

3.8.2.3 Arrivée au poste

À l'arrivée du navire au poste, un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points a) et b) ainsi que les renseignements suivants doit être donné :

- a) le port d'arrivée;
- b) l'heure d'arrivée.

doit être fait à l'arrivée du navire au point d'appel.

3.8.2.4 Départ du poste

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés, sauf l'élément a), doit être fait deux heures avant que le navire ne quitte un poste d'amarrage.

L'autorisation de quitter un poste est valide pour une heure suivant l'heure prévue de départ. Si l'autorisation a expiré en raison de la modification de l'heure prévue de départ du poste, une nouvelle autorisation doit être obtenue. Dans ce cas, le compte rendu ne doit comprendre que le nom du navire, son indicatif d'appel, sa position et l'heure prévue de départ modifié.

Ce compte rendu n'est pas requis lorsque le navire appareille pour aller à un autre poste dans le même port.

3.8.2.5 Sortie d'une zone

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points a), b), d) et h), doit être fait immédiatement avant que le navire ne traverse la limite vers le large.

Lorsque le départ d'une zone coïncide avec l'entrée dans une zone locale STM, ce compte rendu n'est pas nécessaire. Les procédures applicables à la zone STM doivent être suivies.

3.8.2.6 Comptes rendus ECAREG

Les comptes rendus ECAREG doivent être envoyés à :

Centre des SCTM de Halifax

Téléphone : 902-426-4956

Télécopieur : 902-426-4483

Courriel : HLXECAREG1@INNAV.GC.CA

Les rapports ECAREG, pour les navires naviguant à l'ouest de 66W et pour ceux arrivant ou quittant un port dans le golfe du Saint-Laurent situés dans la région du Québec seront transmis à :

Centre des SCTM de Les Escoumins

Téléphone : 418-233-3483

Télécopieur : 418-233-3299

Courriel : ECAREG.ESCOUMINS@INNAV.GC.CA

3.8.3 NORDREG – Comptes rendus de zone

Les comptes rendus de zone NORDREG doivent être adressés à NORDREG CANADA et communiqué soit directement à NORDREG CANADA ou au centre des SCTM de la GCC le plus proche. Toutes les heures indiquées dans les comptes rendus de zone NORDREG doivent être en temps universel coordonné (UTC). Le capitaine d'un navire doit s'assurer que ce type de compte rendu est fait conformément aux exigences de renseignements ci-après.

Les eaux de la baie Kugmallit et de la baie du Mackenzie sont considérées comme faisant partie de la zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG). Un rapport final doit être transmis à NORDREG CANADA par les bâtiments naviguant vers le sud dans la baie Kugmallit vers le fleuve Mackenzie au point milliaire 1081, qui est désigné ainsi : baie Kittigazuit, livre des feux – bouée lumineuse, 1816 Mo(A) 69 24'N 133 38'W. Les bâtiments naviguant vers le nord à partir du fleuve Mackenzie vers Tuktoyaktuk ou la mer de Beaufort ou à partir de la baie Shallow doivent transmettre un rapport de plan de route à NORDREG CANADA.

Les renseignements exigés de la part des navires sont tirés du modèle normalisé de rapport qui figure dans la résolution A.851(20) de l'Organisation maritime internationale – *Principes généraux pour les systèmes de notification des mouvements des navires et les exigences d'établissement de rapport, y compris les Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants.*

Les rapports devront commencer par le terme « NORDREG » (identificateur du système) et une abréviation de deux lettres permettant d'identifier le type de rapport, notamment :

- a) « PN », dans le cas d'un plan de navigation (SP = Sailing Plan);
- b) « RP », dans le cas d'un rapport de position (PR = Position Report);
- c) « RF », dans le cas d'un rapport final (FR = Final Report);
- d) « RD », dans le cas d'un rapport de déroutement (DR = Deviation Report).

Les rapports doivent contenir les indicatifs applicables et l'information requise conformément au [Tableau 3-1 - Rapport sur la zone NORDREG : Indicatifs et renseignements requis](#).

3.8.3.1 Contenu, heure et position géographique pour la présentation de rapports

Les bâtiments doivent envoyer un rapport selon les modalités suivantes et fournir l'information requise conformément au [Tableau 3-1](#) et aux indicatifs indiqués.

3.8.3.2 Lorsque le bâtiment est sur le point d'entrer dans la zone NORDREG

Un rapport sur le plan de navigation (PN) doit être produit lorsque le bâtiment est sur le point de pénétrer dans la zone NORDREG et il doit comprendre les indicatifs suivants : A, B, C ou D, E, F, G, H, I, L, O, P, Q, S, T, W et X.

Note : Les indicatifs O, Q et T ne sont pas nécessaires lorsque le bâtiment entre dans la zone directement à partir de la zone ECAREG.

Les bâtiments sur le point d'entrer dans la zone NORDREG devraient fournir leur plan de route 24 heures d'avance avant de pénétrer dans la zone ou dès que possible après avoir quitté un port qui se trouve à moins de 24 heures de la zone NORDREG. Cela veille à ce que les bâtiments ne subissent pas de retard en attendant l'autorisation des SCTM et permet aux SCTM d'évaluer les conditions courantes et de préparer l'information de sécurité pertinente pour le bâtiment.³

³ Les bâtiments doivent obtenir une autorisation des SCTM avant d'entrer dans la zone NORDREG.

3.8.3.3 Départ du poste d'amarrage/de mouillage

Un rapport sur le plan de navigation (PN) doit être produit plus d'une heure, mais pas plus de deux heures avant que le bâtiment ne quitte un poste à quai dans la zone NORDREG, à moins que le bâtiment ne se déplace vers un autre poste à quai dans le même port. Le rapport sur le plan de navigation doit comprendre les indicatifs suivants : A, B, C ou D, H, I, L, O, P, Q, S, T, W et X.

Note : Les indicatifs O, P, Q, S, T, W et X ne sont pas requis si l'information correspondante n'a pas changé depuis le compte rendu précédent du plan de route.

3.8.3.4 Au moment de se mettre en route après un incident

Un rapport sur le plan de navigation (PN) doit être produit immédiatement avant qu'un bâtiment fasse route dans la zone NORDREG si le bâtiment : s'est échoué, s'est arrêté en raison d'une panne des systèmes principaux de propulsion ou d'un appareil à gouverner ou a été impliqué dans un abordage. Le plan de navigation doit contenir les indicatifs suivants : A, B, C ou D, I, L, O, P, Q, S, T, W et X.

Note : Les indicatifs O, P, Q, S, T, W et X ne sont pas requis si l'information correspondante n'a pas changé depuis le compte rendu précédent du plan de route.

3.8.3.5 Au moment de pénétrer dans le périmètre d'une zone

Un rapport de position (RP) doit être produit immédiatement après qu'un bâtiment entre dans la zone NORDREG et il doit contenir les indicatifs suivants : A, B, C ou D, E, F et S.

3.8.3.6 Tous les jours

Un rapport de position (RP) doit être produit tous les jours à 16:00 UTC, à moins que le bâtiment ne soit en train de transmettre des renseignements LRIT. Le rapport de position doit contenir les indicatifs suivants : A, B, C ou D, E, F et S.

3.8.3.7 Autres situations

Un rapport de position (RP) doit être produit avec les indicatifs A, B, et C ou D, E, F, S et X dès que possible une fois que le capitaine du bâtiment est au courant de l'une ou l'autre des circonstances ci-après :

- a) un autre bâtiment est apparemment en difficulté;
- b) il y a un obstacle à la navigation;
- c) une aide à la navigation ne fonctionne pas de manière appropriée, est endommagée, n'est plus à sa position ou est manquante;
- d) les conditions de glace ou les conditions climatiques compromettent la sécurité de la navigation;
- e) un polluant est présent dans l'eau.

3.8.3.8 Arrivée au poste d'amarrage/de mouillage

Un rapport final (RF) doit être produit à l'arrivée du bâtiment à un poste d'amarrage dans la zone NORDREG et il doit contenir les indicatifs suivants : A et K.

3.8.3.9 Sortie de la zone

Un rapport final (RF) doit être produit immédiatement avant qu'un bâtiment sorte de la zone NORDREG et il doit contenir les indicatifs suivants : A et K.

3.8.3.10 Compte rendu de déroutement

Un rapport de déroutement (RD) doit être produit lorsque la position du bâtiment varie considérablement de la position qui était prévue d'après le compte rendu du plan de route ou lorsqu'un changement est effectué au voyage du bâtiment qui était prévu dans le plan de route. Le rapport de déroutement doit comprendre les indicatifs suivants : A, B, C ou D et les autres indicatifs figurant dans le compte rendu du plan de route si l'information correspondante a changé depuis ce compte rendu.

Tableau 3-1 - Rapport sur la zone NORDREG : Indicatifs et renseignements requis

Indicateur	Sujet	Renseignements
A	Bâtiment	Le nom du bâtiment, le nom de l'État sous le pavillon duquel le bâtiment est habilité à naviguer et, le cas échéant, l'indicatif d'appel radio, le numéro d'identification du navire attribué par l'Organisation maritime internationale et le numéro d'identification du service maritime mobile (ISMM) du bâtiment.
B	Date et heure	Date et heure correspondant à la position sous l'indicatif C ou D données en Temps universel coordonné (UTC). Un groupe de six chiffres suivi de la lettre Z, les deux premiers chiffres donnant le jour du mois, les deux chiffres suivants donnant l'heure et les deux derniers chiffres donnant les minutes.
C ou D	Position du bâtiment selon la latitude et la longitude	Un groupe de quatre chiffres donnant la latitude en degrés et minutes, suivi de la lettre N, et un groupe de cinq chiffres donnant la longitude en degrés et minutes, suivi de la lettre W.
	Position du bâtiment selon le nom géographique de l'endroit	Si le bâtiment se trouve à un endroit connu, le nom de cet endroit ou, si le bâtiment se trouve à un endroit qui n'est pas connu, le nom d'un endroit connu, suivi de l'azimut vrai (trois chiffres) du bâtiment et de la distance en milles marins du bâtiment à partir de cet endroit.
E	Cap du bâtiment	Route vraie. Un groupe de trois chiffres.
F	Vitesse du bâtiment	Vitesse en nœuds. Un groupe de deux chiffres.
G	Dernier port d'escale du bâtiment	Le nom du dernier port d'escale.
H	Entrée du bâtiment dans la zone NORDREG ou de départ d'un poste d'amarrage dans cette zone.	La date et l'heure estimatives de l'entrée d'un bâtiment dans la zone NORDREG ou du départ d'un poste d'amarrage dans cette zone, selon le cas. La date et l'heure exprimées de la manière prévue selon l'indicatif B et la position exprimée de la manière prévue selon l'indicatif C ou D.
I	Destination du bâtiment et heure prévue d'arrivée	Le nom de la destination, suivi de l'heure prévue d'arrivée, exprimée de la manière prévue selon l'indicatif B.
K	Sortie du bâtiment de la zone NORDREG ou arrivée du bâtiment à destination	La date et l'heure à laquelle le bâtiment sort de la zone NORDREG ou arrive à son poste d'amarrage dans cette zone. La date et l'heure de sortie de la zone NORDREG sont exprimées de la manière prévue selon l'indicatif B, et les positions de sortie ou d'arrivée sont exprimées de la manière prévue selon l'indicatif C ou D.
L	Route prévue du bâtiment.	Brève description de la route prévue dans la zone NORDREG.
O	Tirant d'eau statique maximum du bâtiment	Un groupe de quatre chiffres exprimé en mètres et centimètres.
P	Cargaison du bâtiment	Brève description de la cargaison du bâtiment et de la cargaison à bord de tout bâtiment remorqué ou poussé. Cette description comprend : a) dans le cas de marchandises dangereuses, la classe et la quantité; et b) dans le cas d'un polluant, l'appellation technique et la quantité.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Indicateur	Sujet	Renseignements
Q	Défectuosités, dommages et lacunes, ainsi que les circonstances qui nuisent à la navigation normale du bâtiment	Brefs détails de toute défectuosité, de tout dommage ou de toute lacune touchant le bâtiment, ses machines, son équipement ou ses cartes marines et ses publications nautiques, et toute circonstance qui nuise à la navigation normale.
S	Conditions climatiques et conditions de glace.	Brève description des conditions climatiques et des conditions de glace existantes.
T	Représentant autorisé, mandataire ou propriétaire du bâtiment	Le nom et coordonnées des personnes suivantes : a) dans le cas d'un bâtiment canadien, le représentant autorisé du bâtiment; b) dans le cas d'un bâtiment étranger, le mandataire canadien ou américain de celui-ci ou son propriétaire; c) dans le cas d'une embarcation de plaisance qui n'est pas un bâtiment canadien, le propriétaire de l'embarcation de plaisance.
W	Personnes à bord du bâtiment	Nombre de personnes.
X	Renseignements additionnels pour le rapport sur le plan de navigation	Dans le cas d'un compte rendu du plan de route, les renseignements suivants : a) la quantité totale d'hydrocarbures, utilisée comme carburant ou cargaison, exprimée en mètres cubes; i. si le propriétaire du bâtiment ou son capitaine est titulaire d'un certificat de prévention de la pollution dans l'Arctique à l'égard de ce bâtiment, la date d'expiration de ce certificat et le nom de l'autorité qui a délivré le certificat; ii. la cote de glace de ce bâtiment, le cas échéant, et le nom de la société de classification qui a attribué la cote de glace; iii. si le bâtiment fait route après s'être échoué, s'être arrêté en raison d'une panne des systèmes principaux de propulsion ou d'un appareil à gouverner ou a été impliqué dans un abordage; une brève description de l'incident visé; iv. La date d'expiration du certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité en cas d'enlèvement d'épaves.
	Renseignements devant être fournis dans un rapport de position dans certaines situations	b) Dans le cas d'un compte rendu de position requis une fois que le capitaine a été mis au courant du fait qu'un autre bâtiment est en difficulté, qu'il y avait un obstacle à la navigation; qu'une aide à la navigation ne fonctionnait pas de manière appropriée ou était endommagée, n'était plus à sa position ou était manquante; que les conditions de glace ou les conditions climatiques compromettaient la sécurité de la navigation ou qu'un polluant était présent dans l'eau – une brève description de la matière visée.

3.8.3.11 Comptes rendu NORDREG

Les comptes rendus NORDREG doivent être envoyés à :

Centre des SCTM d'Iqaluit

En opération de la mi-mai approximativement à la fin de décembre.

Téléphone : 867-979-5724

Télocopieur : 867-979-4264

Télex (Téléfax) : 063-15529

Indicatif télégraphique : NORDREG CDA

Courriel : IQANORDREG@INNAV.GC.CA

Centre des SCTM de Prescott

En opération de la fin de décembre approximativement à la mi-mai.

Téléphone : 613-925-4471

Télécopieur : 613-925-4519

Courriel : IQANORDREG@INNAV.GC.CA

3.8.4 Rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP)

En vertu du *Règlement canadien sur la sûreté du transport maritime* (RSTM), il est exigé qu'un Rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP) soit soumis par les navires avant d'entrer dans les eaux canadiennes. Les informations concernant le format de ces rapports ainsi que les adresses où les faire parvenir se trouvent à la [Partie 4](#).

3.8.5 Ouest du Canada - Notification d'arrivée (pour les navires se dirigeant vers un port américain)

Une notification préalable de 96 heures de l'arrivée du navire, conforme au code 33 des *Règlements Fédéraux (CFR)*, partie 160 (datée du 28 février 2003), doit être déposée directement au « U.S. Coast Guard National Vessel Movement Center (NVMC) » en utilisant l'une des méthodes suivantes :

Courriel : sans@nvmc.uscg.gov

Téléphone : 1-800-708-9823

Télécopieur : 1-800-547-8724

Vous trouverez le formulaire de rapport sur le site Web NVMC :

<http://www.nvmc.uscg.gov/NVMC/default.aspx>.

Figure 3-1 - Zone de services de trafic maritime Côte de l'Atlantique

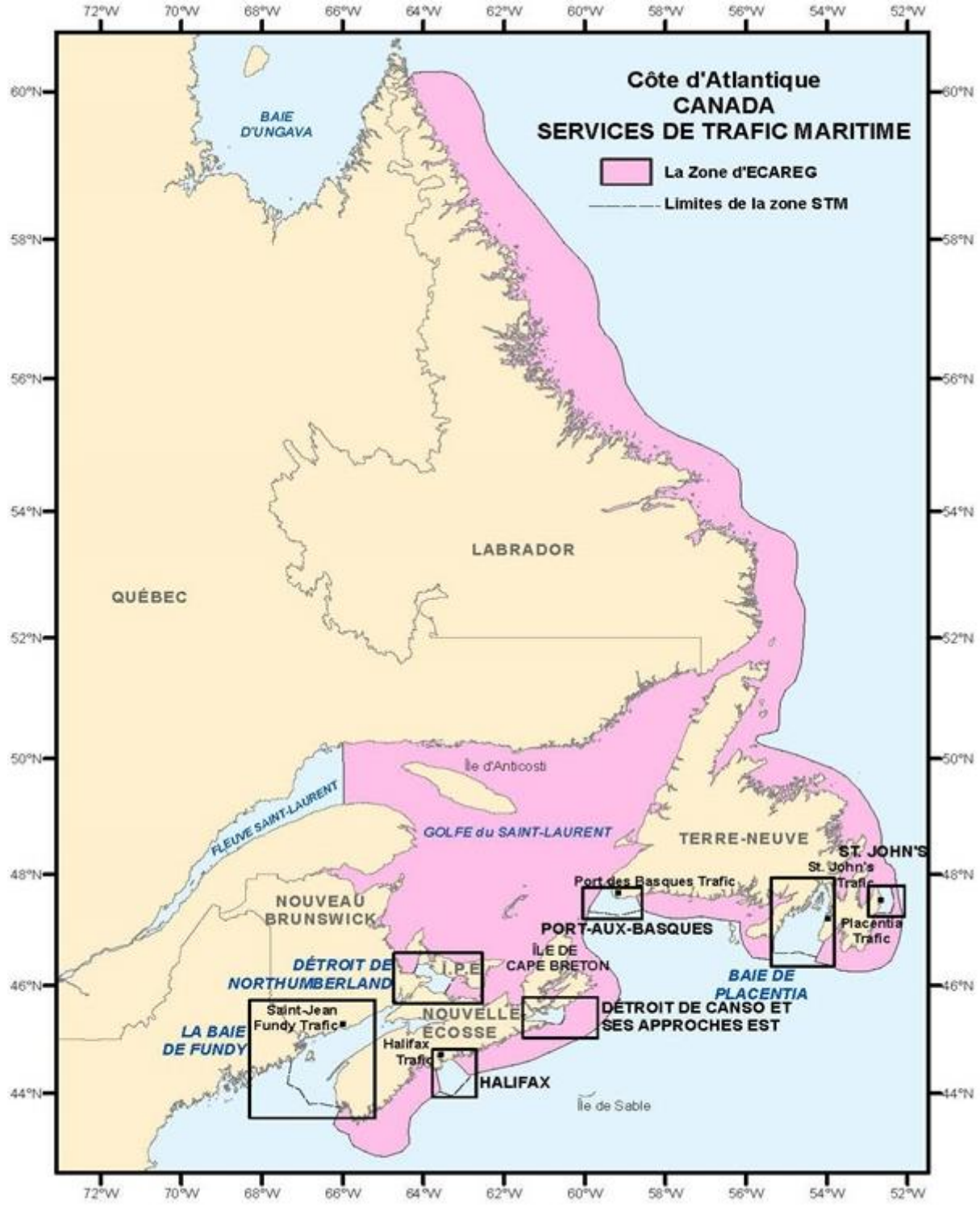


Figure 3-2 - Zone de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG)

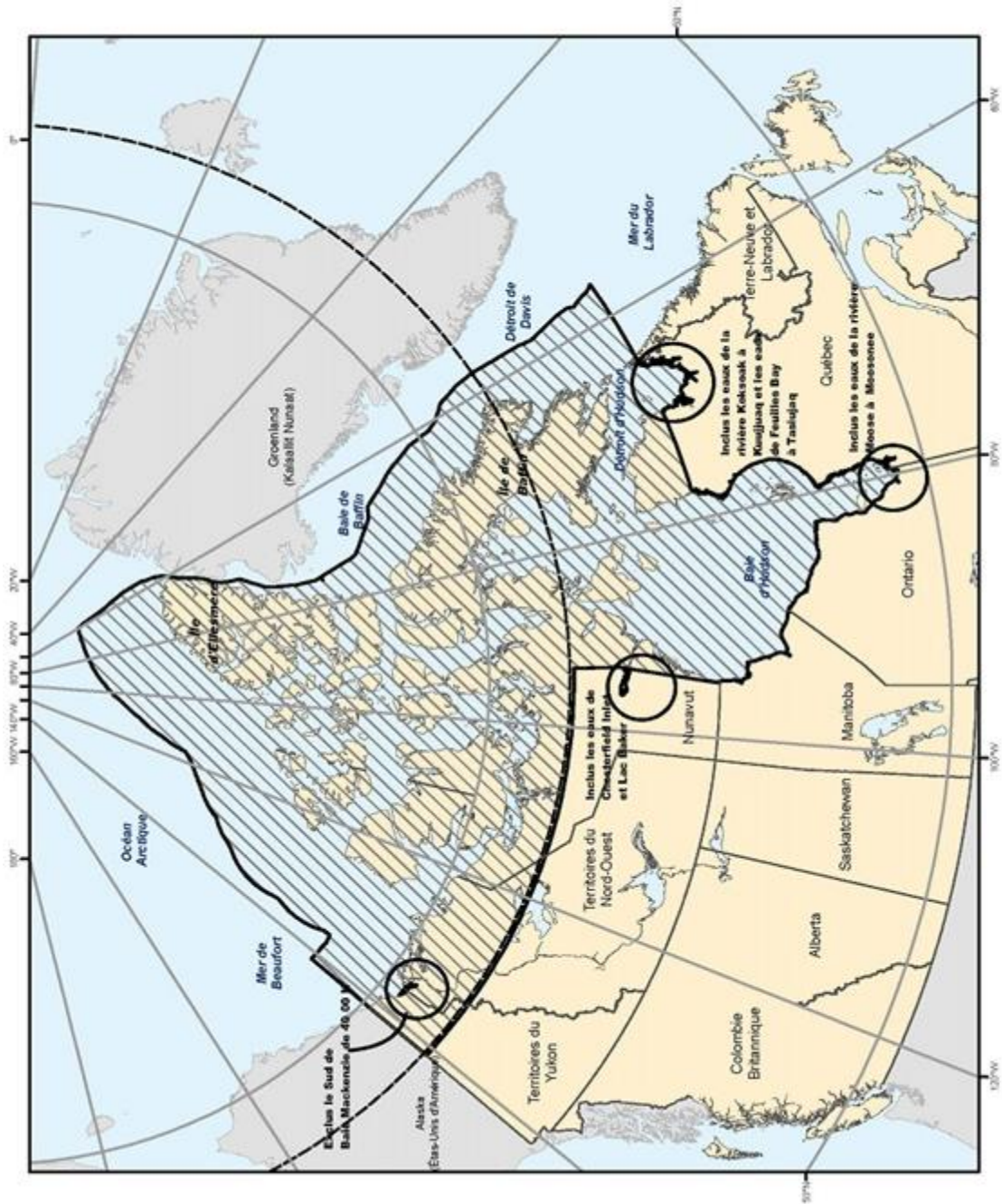
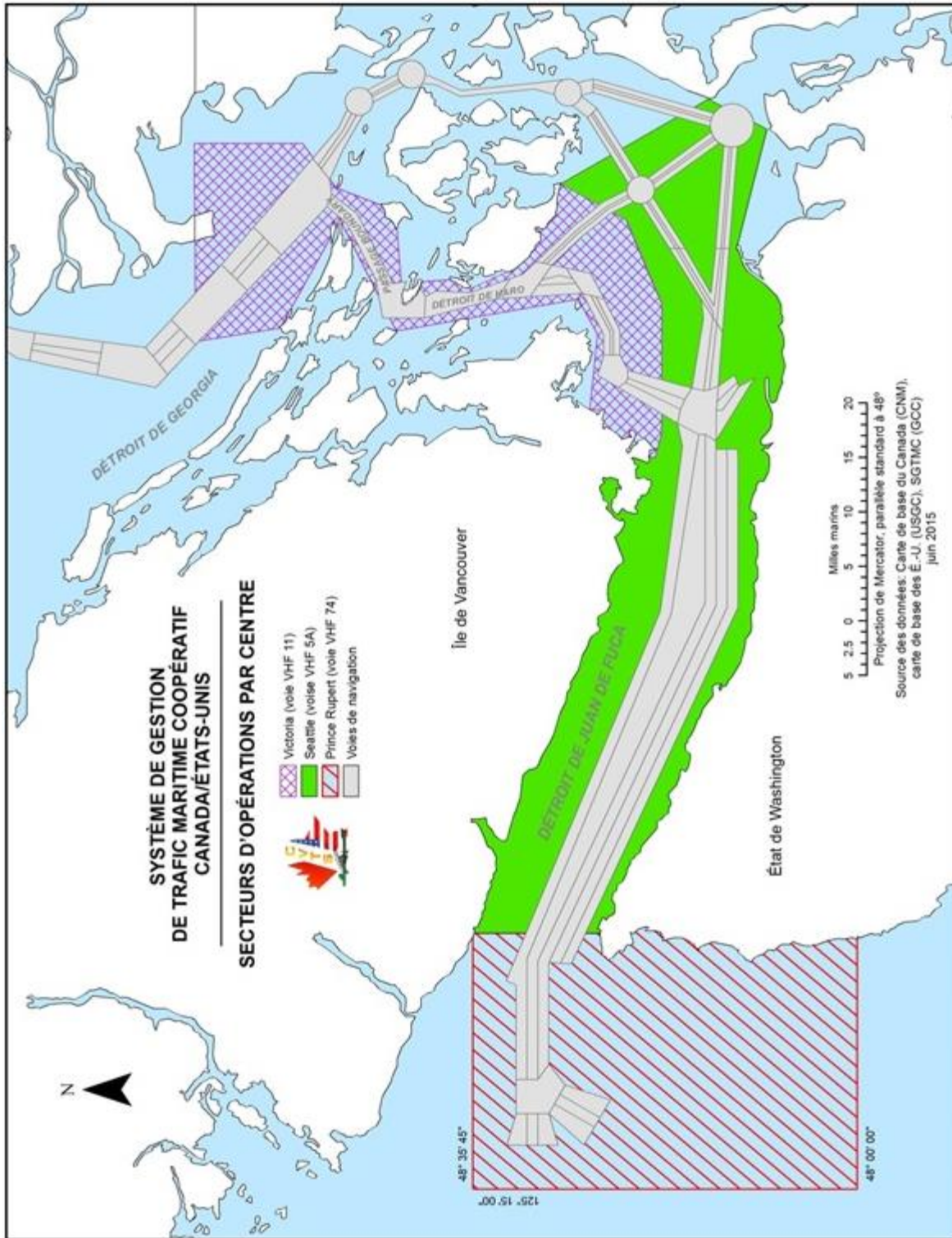


Figure 3-3 - Système de gestion du trafic maritime coopératif Canada/États-Unis



3.9 ANNEXES DES ZONES DE SERVICES DE TRAFIC MARITIME

3.9.1 Baie de Fundy

Note : Les positions exprimées en latitude et en longitude, pour la Zone STM de la baie de Fundy, sont données en NAD 83.

La zone de Services de trafic maritime de la baie de Fundy comprend toutes les eaux canadiennes à l'intérieur de la zone délimitée par une ligne tirée dans une direction de 270 (vraie) depuis la pointe Chebogue, par 43°43'54.3"N 066°07'08"W; de là, en passant par les positions suivantes :

43°43'54.3"N 066°26'28"W, 43°58'45.3"N 066°27'43"W, 44°09'30.3"N 066°47'01"W,
44°11'50.3"N 066°49'31"W, 44°14'57.3"N 066°52'40"W, 44°17'21.2"N 066°55'08"W,
44°22'30.2"N 067°18'58.1"W, 44°29'50.2"N 067°15'08.1"W, 44°35'30.2"N 067°08'13"W,
44°42'00.2"N 066°58'22"W, 44°46'35.6"N 066°54'09.2"W de là, longeant la frontière entre le Canada et les États-Unis jusqu'à la rive, à la position 45°11'30.5"N 067°17'00.6"W; de là longeant la rive canadienne du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse jusqu'au point de départ à la pointe Chebogue, y compris la zone de pêche no. 2.

Tableau 3-2 - Secteurs et limites pour la baie de Fundy

Secteur	Limites
1	La limite extérieure de la zone et une ligne joignant les positions suivantes : 45°03'29.2"N 066°27'32.8"W, 44°53'14.6"N 066°36'00.1"W, 44°43'08.8"N 066°44'16.6"W, 44°36'38"N 065°56'28.7"W.
2	Depuis la limite intérieure du secteur 1 vers l'est jusqu'à une ligne joignant les positions 45°19'22.5"N 065°32'05.4"W, et 44°56'54.3"N 065°15'49.4"W, y compris les eaux du port de Saint-Jean, au nord d'une ligne joignant la pointe Pleasant, par 45°16'28.7"N 066°05'47.1"W; et Pokiok, par 45°16'38.3"N 066°05'34.5"W.
3	Toutes les eaux entourées par les rives du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse à l'est d'une ligne joignant les positions 45°19'22.5"N 065°32'05.4"W; et 44°56'54.3"N 065°15'49.4"W; ligne qui est définie comme la limite est du secteur 2.

Tableau 3-3 - Identification et fréquences pour la baie de Fundy

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Fundy »	14	156.7
2	« Trafic Fundy »	12	156.6
3	« Trafic Fundy »	71	156.575

Note : Les responsables du trafic dans la baie de Fundy surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de radars et de systèmes d'identification automatique.

Tableau 3-4 - Points d'appels pour la baie de Fundy

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1A	1	-	Entrée sud-ouest du dispositif de séparation du trafic Entrant.	Un point par 44°10'40.3"N 066°48'16"W.
1B	1	-	Sortie sud-ouest du dispositif de séparation du trafic Sortant.	Un point par 44°16'09.3"N 066°53'54"W.
2A	1	-	Trafic entrant seulement.	Un point par 44°19'11.4"N 066°34'12.4"W.
2B	1	-	Trafic sortant seulement.	Un point par 44°23'16.9"N 066°39'28"W.
3A	1	-	Trafic entrant seulement.	Un point par 44°30'09.3"N 066°15'56.5"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
3B	1	-	Trafic sortant seulement.	Un point par 44°32'25.8"N 066°20'46"W.
4A	1 et 2	-	Limite du secteur Entrant.	Un point par 44°38'53.3"N 066°12'43.9"W.
4B	2	-	Limite du secteur Sortant.	Un point par 44°50'17.8"N 066°14'19.5"W.
4C	2	-	Trafic entrant seulement.	Un point par 44°44'49.1"N 066°10'32.7"W.
4D	1 et 2	-	Limite du secteur – Trafic sortant seulement.	Un point par 44°39'38.1"N 066°18'11.2"W.
4E	2	-	Entrée/sortie du dispositif de séparation du trafic.	Un point par 44°49'38.3"N 066°23'40.2"W.
5A	2	-	Sortie nord du dispositif de séparation du trafic – Trafic entrant seulement.	Un point par 45°01'45.3"N 066°04'08.4"W.
5B	2	-	Sortie nord du dispositif de séparation du trafic – Trafic sortant seulement	Un point par 45°02'45.3"N 066°09'35.4"W.
6	2	Feu et bouée lumineuse « J » à sifflet du Port de Saint-Jean	-	Une ligne joignant les positions : 45°13'30.4"N 066°05'45.1"W; 45°12'55.3"N 066°02'36.9"W; 45°12'59.3"N 066°00'28.2"W.
7	2	Partridge Island	-	Une ligne joignant les positions : 45°14'10.3"N 066°03'12.1"W et 45°14'20.3"N 066°00'07.9"W.
8	2	-	-	Un point par 45°15'30.3"N 066°03'31.3"W.
9	2	-	-	Un point par 45°16'10.9"N 066°04'24.9"W.
10	2	-	-	Un point par 45°16'00.5"N 066°05'39.1"W.
11	2	-	-	Un point par 45°15'51.5"N 066°02'37.6"W.
1C	1	-	Limite extérieure – Secteur 1.	Une ligne joignant les positions : 44°17'21.2"N 066°55'08"W et 44°22'30.2"N 067°18'58.1"W.
1E	1	-	Limite extérieure – Secteur 1 dans le chenal Grand Manan.	Une ligne joignant les positions : 44°22'30.2"N 067°18'58.1"W; 44°29'50.2"N 067°15'08.1"W; 44°35'30.2"N 067°08'13"W; 44°42'00.2"N 066°58'22"W; 44°46'35.6"N 066°54'09.2"W; 44°47'39.1"N 066°53'07.5"W.
1P	1	-	Chenal Grand Manan	Une ligne joignant les positions : 44°45'35.7"N 066°50'01.9"W et 44°45'37"N 066°50'03"W, et, de là, longeant la limite entre les zones de pêche 2 et 4 jusqu'à 44°47'39.1"N 066°53'07.5"W de là, longeant la frontière entre le Canada et les États-Unis jusqu'à 44°49'31.8"N 066°55'57.3"W et longeant le prolongement de cette frontière jusqu'à 44°50'16.8"N 066°57'05.2"W.
2P	1	-	De Campobello Island jusqu'à The Wolves.	Une ligne joignant les positions : 44°55'57.4"N 066°53'55.3"W et 44°56'09.8"N 066°44'04.3"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

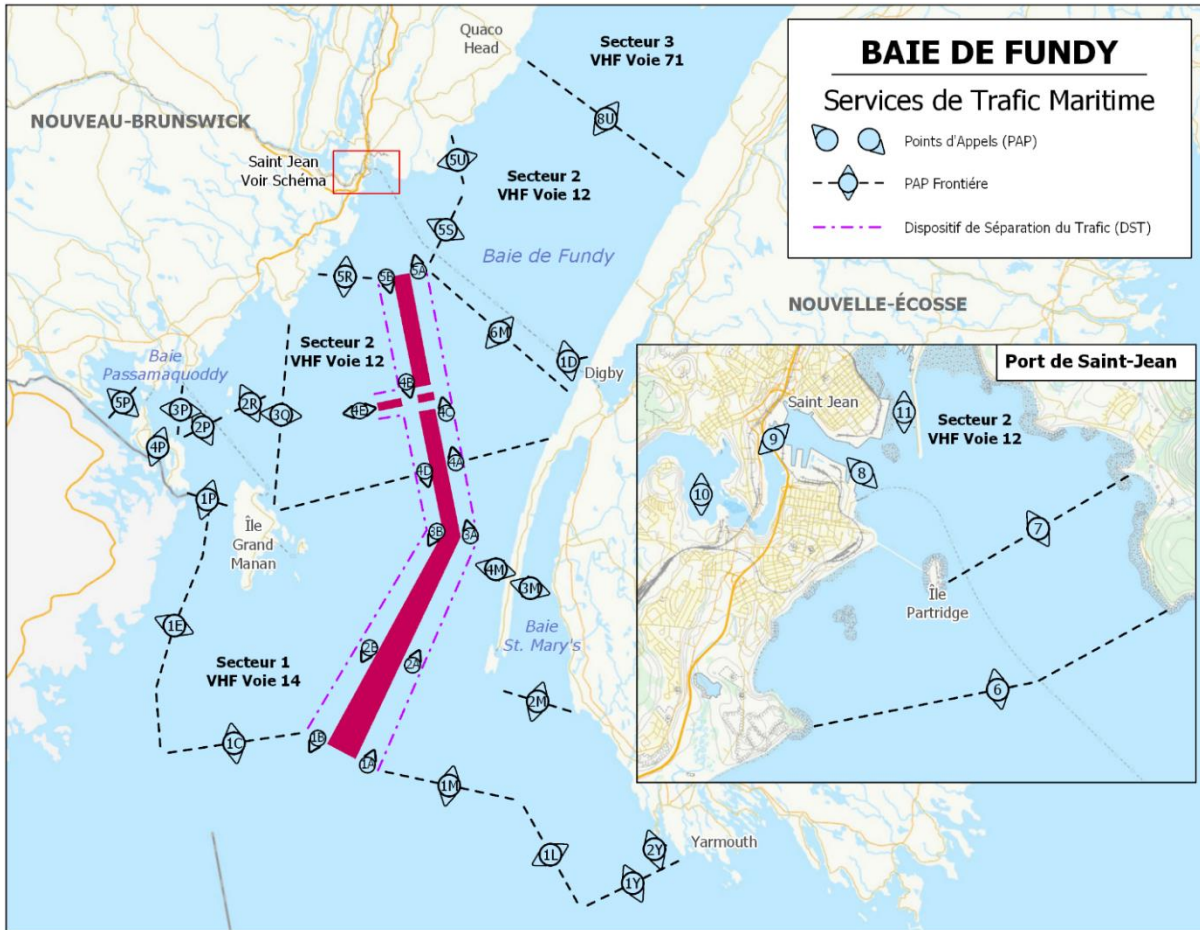
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
2R	1	-	De Wolf Island sud-ouest jusqu'à la limite du secteur.	Une ligne joignant les positions : 44°56'10.6"N 066°43'57.7"W; et 44°53'14.6"N 066°36'00.1"W.
3Q	1 et 2	-	Limite du secteur.	Une ligne joignant les positions : 44°43'08.8"N 066°44'16.6"W, 44°53'14.6"N 066°36'00.1"W, 45°03'29.2"N 066°27'32.8"W.
5R	2	-	-	Une ligne joignant les positions : 45°03'00.3"N 066°10'58"W; 45°03'36.3"N 066°12'22"W; 45°07'06.7"N 066°20'50.8"W.
3P	1	-	-	Une ligne joignant les positions : 45°02'19.6"N 066°48'31.1"W; 44°55'57.4"N 066°53'55.3"W.
4P	1	-	Head Harbour Passage.	Une ligne joignant les positions : 44°56'48.5"N 066°58'14"W; 44°55'40.6"N 066°56'37.4"W.
5P	1	-	Passamaquoddy Bay.	Une ligne joignant les positions : 45°04'17"N 066°55'12.6"W et une position sur la frontière entre le Canada et les États-Unis, par 45°01'36.7"N 067°03'56.6"W.
1M	1	-	Limite extérieure – Secteur 1 au sud-ouest de Brier Island.	Une ligne joignant les positions : 43°58'45.3"N 066°27'43"W; 44°09'30.3"N 066°47'01"W.
2M	1	-	Entrée de St. Mary's Bay.	Une ligne joignant les positions : 44°05'12"N 066°12'42.8"W; 44°12'08.3"N 066°23'09"W.
3M	1	-	Extrémité sud du Petit Passage.	L'arc d'un cercle d'un rayon de 1 ½ mille nautique centré sur la position 44°22'21"N 066°12'12"W, s'étendant d'une rive à l'autre dans les eaux de la baie St. Mary's et joignant les positions suivantes : 44°23'31.3"N 066°10'53.6"W; 44°21'15.2"N 066°10'46.4"W; 44°21'19.9"N 066°13'44.1"W.
4M	1	-	Extrémité nord du Petit Passage.	L'arc d'un cercle d'un rayon de 1 ½ mille nautique centré sur la position 44°24'14.5"N 066°12'55"W, s'étendant d'une rive à l'autre dans les eaux de la baie de Fundy et joignant les positions suivantes : 44°23'02.8"N 066°14'10.8"W; 44°25'19.6"N 066°14'21.7"W; 44°25'21.9"N 066°11'31.8"W.
6M	2	-	-	Une ligne joignant les positions : 44°39'56.6"N 065°49'57.2"W et 45°01'30.3"N 066°02'46"W.
5U	2	-	-	Une ligne joignant les positions : 45°08'02.3"N 065°50'56.9"W et 45°15'24.3"N 065°48'39.9"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1D	2	-	Entrée/sortie de Digby Gut.	L'arc d'un cercle d'un rayon de 2 milles nautiques centré sur la position 44°42'38.8"N 065°46'23.9"W; s'étendant d'une rive à l'autre dans les eaux de la baie de Fundy et joignant les positions suivantes : 44°41'03.7"N 065°48'06.6"W; 44°44'00.3"N 065°48'27.5"W; 44°43'09.9"N 065°43'41.4"W.
5S	2	-	-	Une ligne joignant les positions : 45°01'30.3"N 066°02'46"W et 45°08'02.3"N 065°50'56.9"W.
8U	2 et 3	-	Limite – Secteurs 2 et 3.	Une ligne joignant les positions : 45°19'22.5"N 065°32'05.4"W; et 44°56'54.3"N 065°15'49.4"W.
1L	1	-	Limite extérieure – Secteur 1 à l'ouest de Yarmouth (N.-É.).	Une ligne joignant les positions : 43°43'54.3"N 066°26'28"W et 43°58'45.3"N 066°27'43"W.
1Y	1	-	Limite extérieure – Zone STM de la baie de Fundy près de Yarmouth (N.-É.).	Une ligne joignant les positions : 43°43'54.3"N 066°07'08"W et 43°43'54.3"N 066°26'28"W.
2Y	1	-	Yarmouth Sound	L'arc d'un cercle d'un rayon de 1½ mille nautique centré sur la position 43°46'57.3"N 066°09'29.5"W, s'étendant d'une rive à l'autre dans les eaux de Yarmouth Sound et joignant les positions suivantes : 43°46'08.4"N 066°07'45.2"W; 43°46'29.7"N 066°11'27.7"W; 43°48'24.5"N 066°10'00.3"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de l'Atlantique ou en heure avancée de l'Atlantique, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-4 - Zone de services de trafic maritime de la Baie de Fundy



3.9.2 Port d'Halifax et ses approches

Note : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM dans le port de Halifax et ses approches sont exprimées d'après le NAD 83.

La zone de services de trafic maritime d'Halifax comprend toutes les eaux canadiennes à l'intérieur d'une ligne tirée à partir de la pointe Pennant, par 44°25'53.8"N 063°38'56.5"W; jusqu'à la position 44°17'41.3"N 063°35'09.6"W; jusqu'à la limite territoriale canadienne à 44°14'02"N 063°30'50.3"W; de là, le long de la limite territoriale canadienne jusqu'à une position à 44°22'43.5"N 063°13'48.5"W, et de là, le long d'une ligne jusqu'à Petpeswick (Collies) Head, à 44°40'43.3"N 063°09'44.2"W.

Tableau 3-5 - Secteurs et limites pour le port d'Halifax et ses approches

Secteur	Limites
1	De la limite extérieure de la zone à une ligne tirée depuis la pointe Hartlen, par 44°35'20.5"N 063°27'05.8"W; jusqu'à la position 44°30'13.8"N 063°28'46.7"W; de là, jusqu'à la bouée lumineuse H1 du récif Duncan, par 44°29'36"N 063°30'34"W; et de là, jusqu'au rivage à l'ouest du récif Duncan, par 44°29'36"N 063°31'28.1"W.
2	La limite intérieure du secteur 1 et la ligne du rivage au nord et à l'ouest de la limite intérieure du secteur 1.

Tableau 3-6 - Identification et fréquences pour le port d'Halifax et ses approches

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Halifax »	14	156.7
2	« Trafic Halifax »	12	156.6

Note : Les responsables du trafic à Halifax surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de radars et de systèmes d'identification automatique.

Tableau 3-7 - Points d'appel pour le port d'Halifax et ses approches

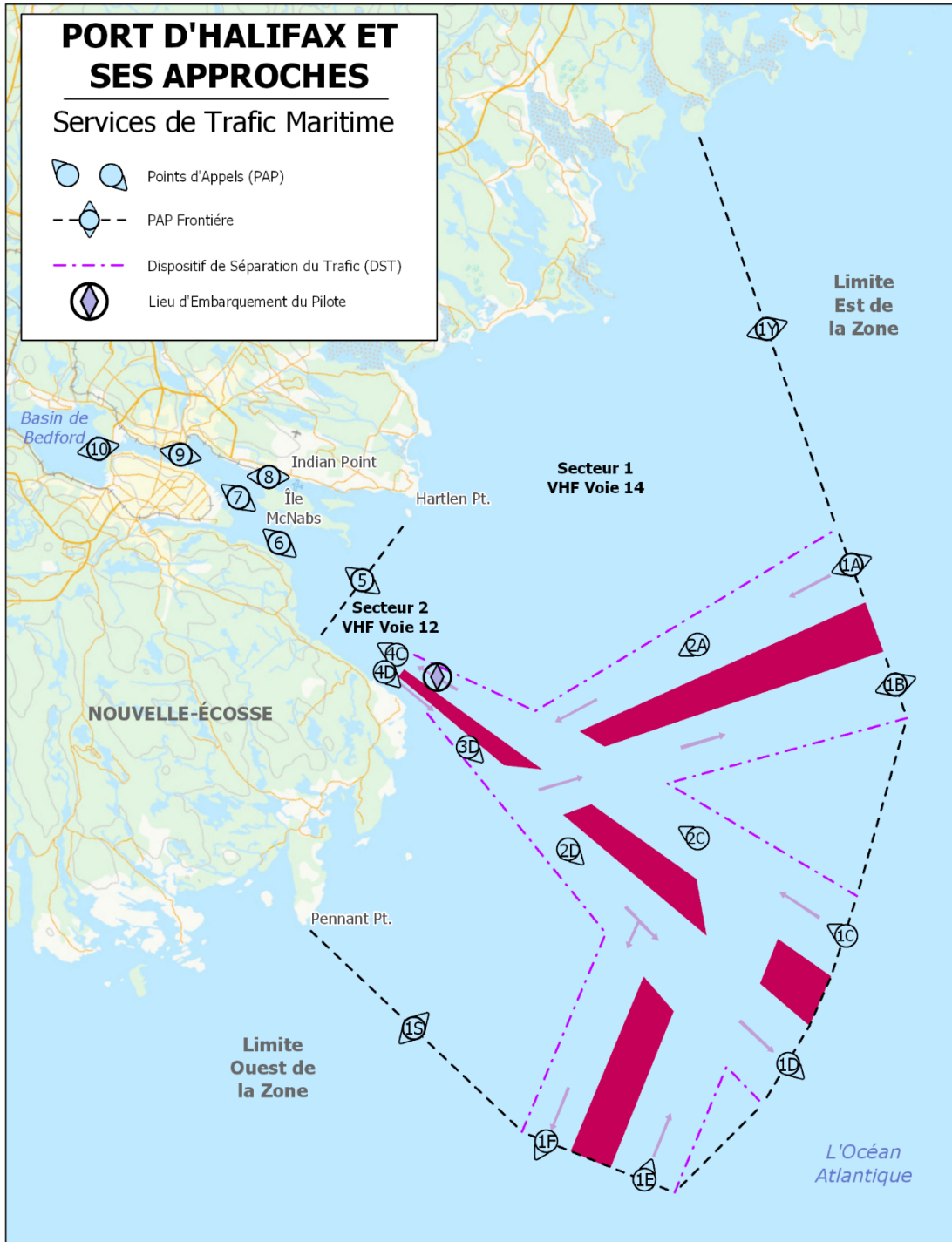
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1A	1	-	Limite. – Entrée de la voie de circulation.	Une position à 44°27'35.6"N 063°12'42.6"W.
2A	1	-	Trafic entrant seulement.	Une position à 44°27'39.3"N 063°19'37.6"W.
1B	1	-	Limite. – Sortie de la voie de circulation.	Une position à 44°23'42.7"N 063°13'35.2"W.
1C	1	-	Limite. – Entrée de la voie de circulation.	Une position 44°18'13.2"N 063°19'57.3"W.
2C	1	-	Trafic entrant seulement.	Une position à 44°22'44.6"N 063°23'21"W.
1D	1	-	Limite. – Sortie de la voie de circulation.	Une position à 44°15'46.2"N 063°24'26.4"W.
2D	1	-	Trafic sortant seulement.	Une position à 44°24'14"N 063°28'09.1"W.
1E	1	-	Limite. – Entrée de la voie de circulation.	Une position à 44°14'47.8"N 063°31'44.4"W.
1F	1	-	Limite. – Sortie de la voie de circulation.	Une position à 44°17'07"N 063°34'29"W.
1S	1	-	Limite ouest de la zone.	Une ligne joignant les positions : 44°25'53.8"N 063°38'56.5"W et 44°17'41.3"N 063°35'09.6"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1Y	1	-	Limite est de la zone.	Une ligne joignant les positions : 44°40'43.3"N 063°09'44.2"W et 44°28'42.3"N 063°12'27.6"W.
3D	1	-	Trafic sortant seulement.	Une position à 44°28'12.6"N 063°29'45.9"W.
4C	2	Inner Automatic Entrant	Navires entrants. Les navigateurs doivent indiquer si leur route passe à l'est ou à l'ouest de la bouée de Neverfail Shoal.	Une position à 44°31'31.9"N 063°30'31.6"W.
4D	2	Inner Automatic Sortant	Les navigateurs doivent indiquer leur route et l'HPA au point d'appel 3D.	Une position à 44°31'15.2"N 063°31'16.1"W.
5	2	Neverfail Shoal	-	Une ligne joignant les positions : 44°34'47.8"N 063°27'34"W; 44°33'23.2"N 063°31'51.9"W et 44°32'59.3"N 063°33'04.6"W.
6	2	Feu de Maugher Beach	Navires sortants. Les navigateurs doivent indiquer si leur route passe à l'est ou à l'ouest de la bouée de Neverfail Shoal.	Une ligne joignant les positions : 44°36'07.7"N 063°32'02.5"W et 44°35'50.2"N 063°33'04.7"W.
7	2	Ives Knoll	Navires entrants. Les navigateurs doivent indiquer si leur route passe à l'est ou à l'ouest de Georges Island.	Une ligne joignant la bouée lumineuse « HT2 », par 44°37'50.2"N 063°32'44.7"W; 44°37'33.9"N 063°33'34.7"W.
8	2	Indian Point	-	Une ligne joignant les positions : 44°37'37.9"N 063°31'48.8"W et 44°37'59.1"N 063°31'31.8"W.
9	2	Route du traversier	Navires sortants. Les navigateurs doivent indiquer si leur route passe à l'est ou à l'ouest de Georges Island.	Une ligne joignant les positions : 44°39'47.3"N 063°34'09.9"W et 44°39'23.7"N 063°34'38.4"W.
10	2	Bedford Bassin	-	Une ligne joignant les positions : 44°40'18.9"N 063°37'25.6"W et 44°41'22.6"N 063°36'58.3"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de l'Atlantique ou en heure avancée de l'Atlantique, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-5 - Zone de services de trafic maritime d'Halifax



3.9.3 Détroit de Northumberland

Note : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM pour le détroit de Northumberland sont exprimées d'après le NAD 83.

Tableau 3-8 - Secteur et limites pour le détroit de Northumberland

Secteur	Limites
1	Toutes les eaux du détroit de Northumberland s'étendant à l'ouest d'une ligne tirée entre cape Cliff (N.-É.) par 45°52'42.3"N 063°27'59.3"W et Rice point (Î.-P.-É.) par 46°07'47.9"N 063°13'18.3"W, et une ligne tirée entre Fagan point (N.-B.) par 46°13'41.8"N 064°13'42"W, et cape Egmont (Î.-P.-É.) par 46°24'04.8"N 064°08'05.3"W.

Tableau 3-9 - Identification et fréquences pour le détroit de Northumberland

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Northumberland »	12	156.6

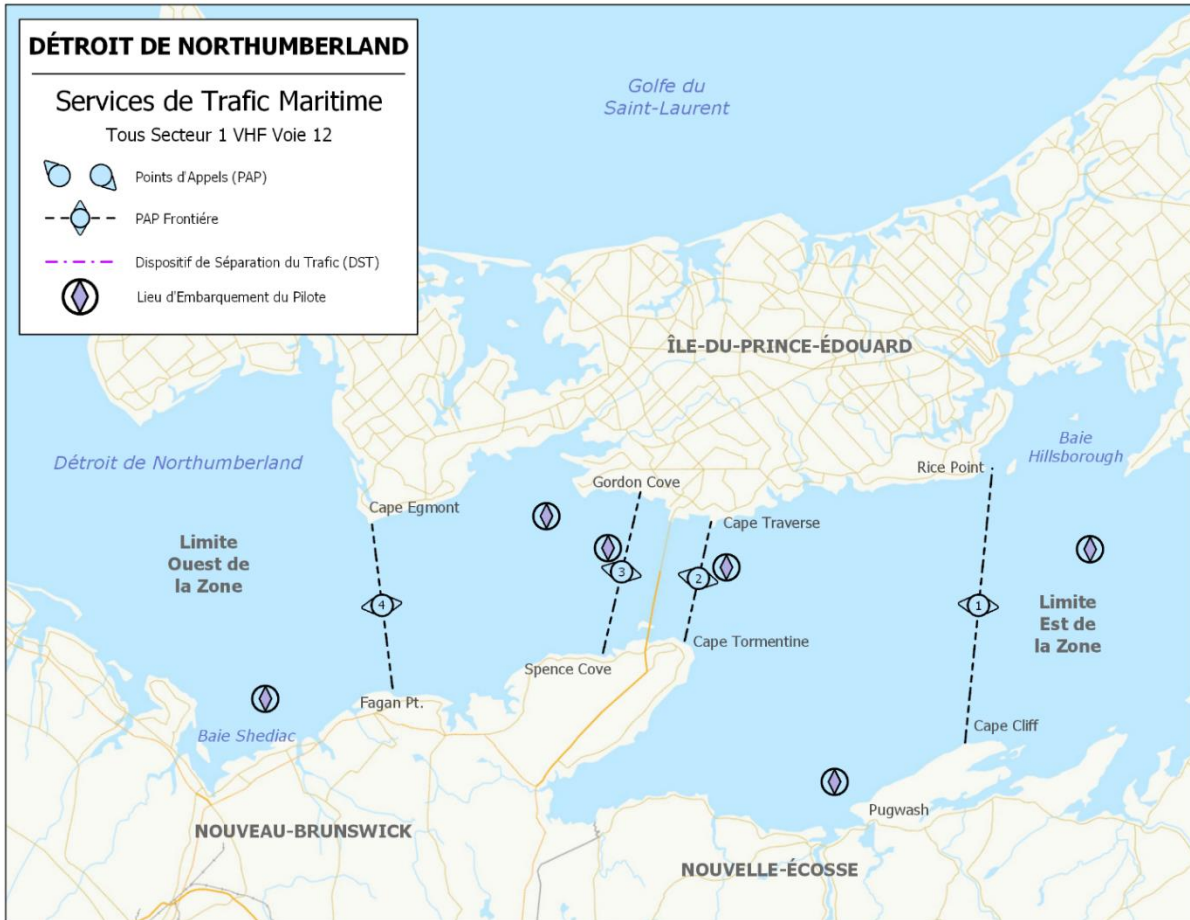
Note : Les responsables du trafic à Northumberland surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de systèmes d'identification automatique.

Tableau 3-10 - Points d'appel pour le détroit de Northumberland

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1	1	Limite de la zone est	Une ligne joignant le cape Cliff (N.-É.) et Rice point (Î.-P.-É.).	La porte de l'écluse nord du canal de Canso par 45°52'42.3"N 063°27'59.3"W et 46°07'47.9"N 063°13'18.3"W.
2	1	Zone de sécurité de l'approche est	Une ligne joignant le cape Tormentine (N.-B.) et le cape Traverse (Î.-P.-É.).	Une ligne joignant les positions : 46°07'24.6"N 063°46'56.5"W et 46°13'51.2"N 063°38'58"W.
3	1	Zone de sécurité de l'approche ouest	Une ligne joignant Spence Cove (N.-B.) et Gordon Cove (Î.-P.-É.).	Une ligne joignant les positions : 46°09'15.3"N 063°54'21.6"W et 46°17'34.1"N 063°43'53.1"W.
4	1	Limite de la zone ouest	Une ligne joignant Fagan point (N.-B.) et cape Egmont (Î.-P.-É.).	Une ligne joignant les positions : 46°13'41.8"N 064°13'42"W et 46°24'04.8"N 064°08'05.3"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de l'Atlantique ou en heure avancée de l'Atlantique, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-6 - Zone de services de trafic maritime du détroit de Northumberland



3.9.4 Baie Placentia

La zone de services de trafic maritime de la baie Placentia comprend toutes les eaux canadiennes entre une ligne tirée dans une direction de 180° (vrai) à partir de Bass point, par 46°55'05"N 055°15'55"W, et une ligne tirée dans une direction de 180° (vrai) à partir du feu de cape St. Mary's, par 46°49'22"N 054°11'49"W.

Tableau 3-11 - Secteurs et limites pour la baie de Placentia

Secteur	Limites
1	La limite extérieure de la zone et une ligne tracée dans une direction 101°-281°, passant par 47°08'05"N 054°30'00"W et s'étendent jusqu'à la rive.
2	La limite intérieure du secteur 1 et le rivage au nord de la zone.

Tableau 3-12 - Identification et fréquences de la baie de Placentia

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	«Trafic Placentia»	14	156.7
2	«Trafic Placentia»	12	156.6

Note : Les responsables du trafic à Placentia surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de radars et de systèmes d'identification automatique.

Tableau 3-13 - Points d'appel pour la baie de Placentia

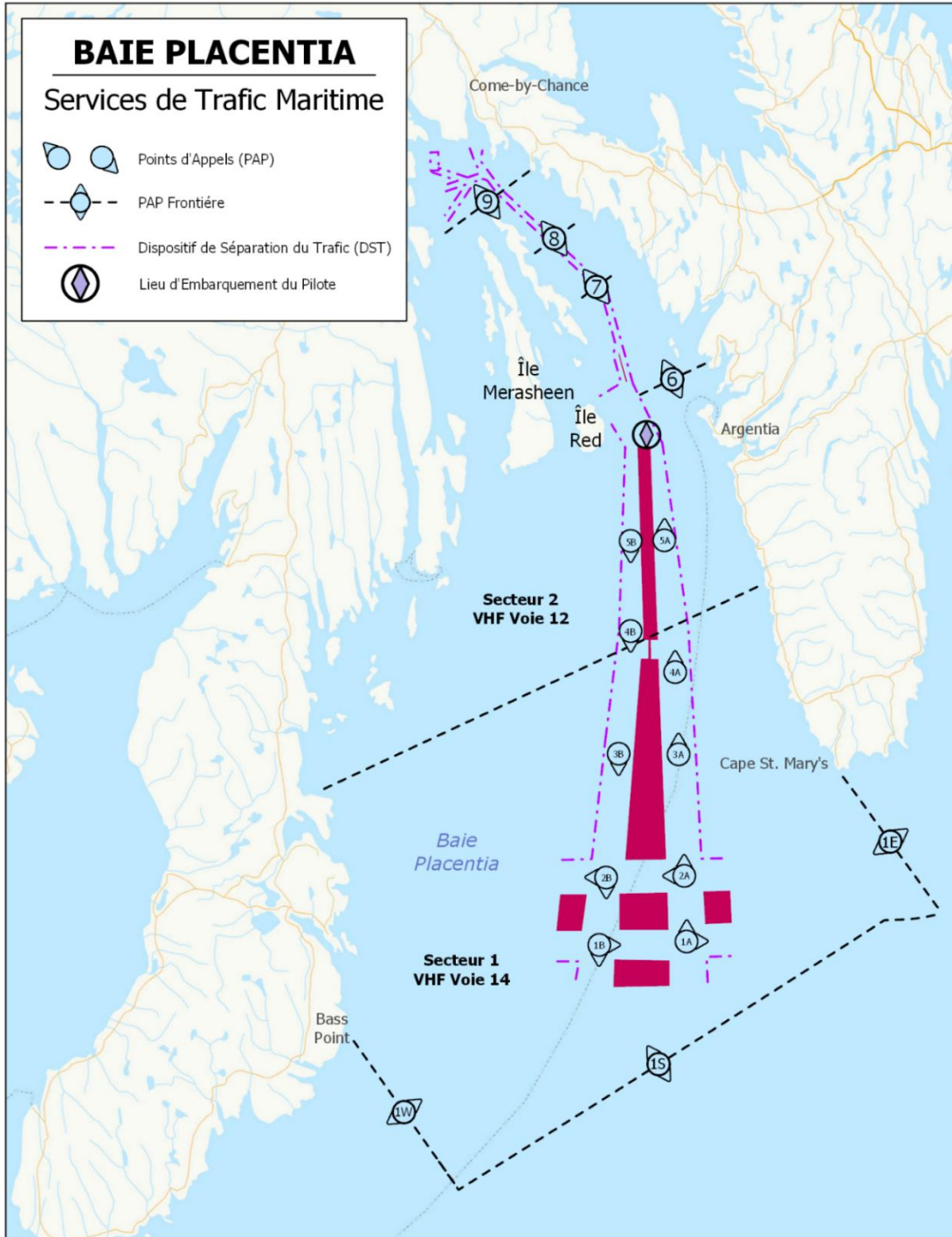
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1W	1	-	-	Une ligne tirée dans une direction de 180° (vrai) depuis Bass Point, par 46°55'05"N 055°15'55"W jusqu'à la limite des eaux territoriales.
1S	1	-	-	Une ligne longeant la limite des eaux territoriales à partir de la position 46°39'55"N 055°15'55"W jusqu'à la position 46°31'02"N 054°11'49"W.
1E	1	-	-	Une ligne tirée dans une direction de 180° (vrai) depuis le feu du cap St. Mary's par 46°49'22"N 054°11'49"W jusqu'à la limite des eaux territoriales.
1A	1	-	Entrant	Une position à 46°45'25"N 054°37'44"W.
2A	1	-	Entrant	Une position à 46°49'46"N 054°33'30"W.
3A	1	-	Entrant	Une position à 46°57'52"N 054°25'41"W.
4A	2	-	Entrant	Une position à 47°03'21.1"N 054°20'17.9"W.
5A	2	-	Entrant	Une position à 47°12'22"N 054°12'08"W.
1B	1	-	Sortant	Une position à 46°49'18"N 054°46'15"W.
2B	1	-	Sortant	Une position à 46°53'20"N 054°40'56"W.
3B	1	-	Sortant	Une position à 47°00'44"N 054°31'18"W.
4B	1	-	Sortant	Une position à 47°08'07"N 054°21'38"W.
5B	2	-	Sortant	Une position à 47°13'54"N 054°15'24"W.
6	2	-	-	Une ligne tracée dans une direction 101°-281° (vrai) et passant par le point 47°23'01"N 054°05'13"W et s'étendant jusqu'à la rive.
7	2	-	-	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 47°31'55"N 054°00'32"W, et s'étendant jusqu'à la rive.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
8	2	-	-	Une ligne tracée dans une direction 090°-270° (vrai) et passant par le point 47°37'01"N 054°01'53"W et s'étendant jusqu'à la rive.
9	2	-	-	Une ligne tracée dans une direction 090°-270° (vrai) passant par 47°42'35"N 054°03'22"W et s'étendant jusqu'à la rive.

Toutes les heures sont données en heure normale de Terre-Neuve ou en heure avancée de Terre-Neuve, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-7 - Zone de services de trafic maritime de la baie Placentia



3.9.5 Port aux Basques

Note : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM de Port aux Basques sont exprimées d'après le NAD 83.

La zone de services de trafic maritime de Port aux Basques comprend toutes les eaux canadiennes adjacentes aux côtes Ouest et Sud-Ouest de Terre-Neuve entre une ligne tirée dans une direction 232° (vrai) du feu de cape Ray 47°37'17.1"N 059°18'16.8"W et une ligne tirée dans une direction 180° (vrai) du feu de Rose Blanche Point 47°35'57"N 058°41'30"W.

Tableau 3-14 - Secteurs et limites pour Port aux Basques

Secteur	Limites
1	A partir du cape Ray, par 47°37'04"N 059°18'05"W, longeant la limite entre les zones de pêche 1 et 4, jusqu'à la position 47°29'56"N 059°32'20.4"W; de là, le long d'un arc centré à la position 47°43'07"N 059°05'59.7"W et reliant les points suivants : 47°28'18.1"N 059°30'21.7"W, 47°26'48.2"N 059°28'10"W, 47°25'27.1"N 059°25'46.3"W, 47°24'15.6"N 059°23'12.1"W, 47°23'14.4"N 059°20'28.6"W, 47°22'24"N 059°17'37.4"W; de là, longeant la limite des eaux territoriales canadiennes jusqu'à la position 47°23'37.3"N 058°42'01.9"W; de là, dans une direction de 000° (vrai) jusqu'au feu de Rose Blanche Point, à 47°36'06.5"N 058°41'40.4"W.

Tableau 3-15 - Identification et fréquences pour Port aux Basques

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Port aux Basques »	11	156.55

Note : Les responsables du trafic à Port aux Basques surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de radars et de systèmes d'identification automatique.

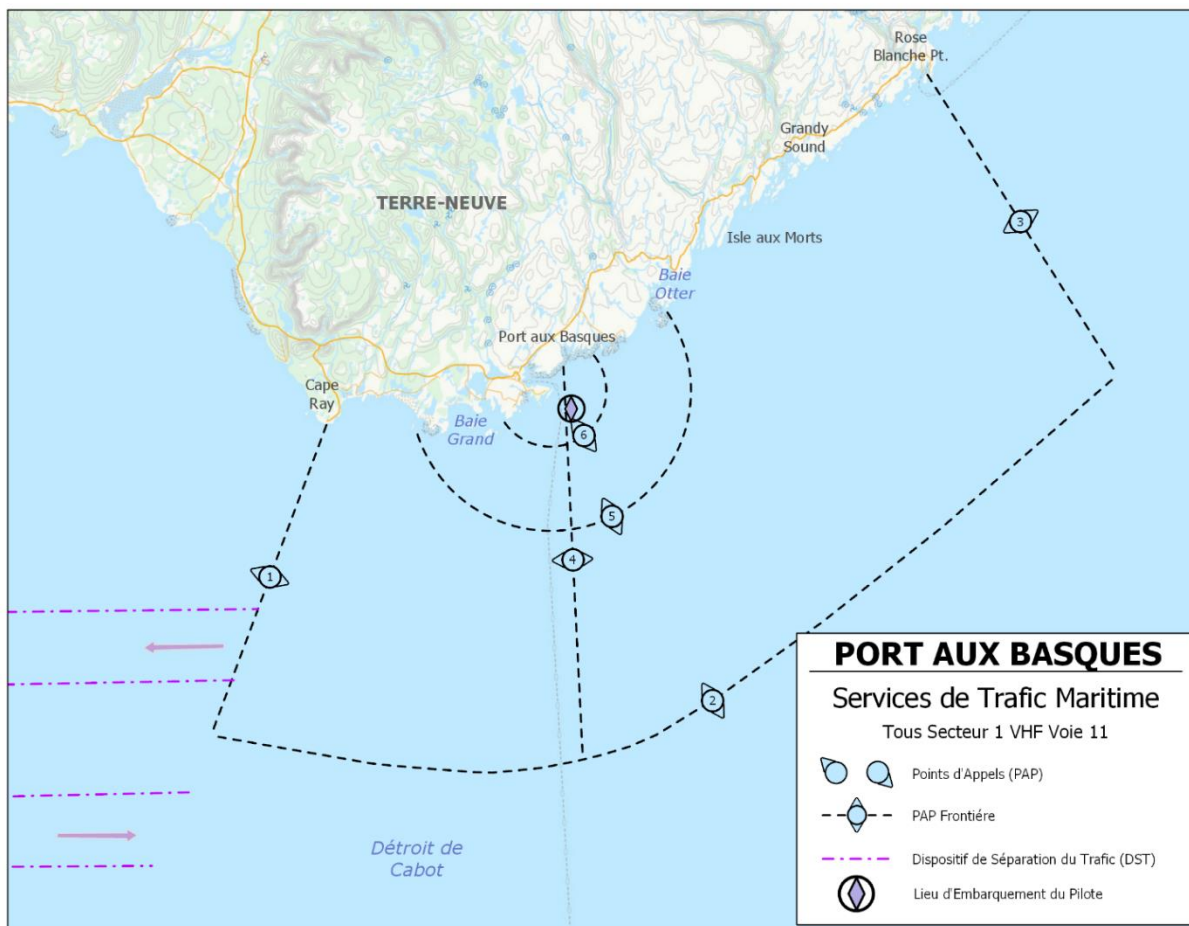
Tableau 3-16 - Points d'appel pour Port aux Basques

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1	1	Cape Ray	Au large du cape Ray	À partir du cape Ray, à 47°37'04"N 059°18'05"W, le long de la limite entre les zones de pêche 1 et 4, jusqu'à la position 47°29'56"N 059°32'20.4"W.
2	1	Limite sud	Croisant la limite sud de la zone	Un arc centré à la position 47°43'07"N 059°05'59.7"W et reliant les positions suivantes : 47°29'56"N 059°32'20.4"W, 47°28'18.1"N 059°30'21.7"W, 47°26'48.2"N 059°28'10"W, 47°25'27.1"N 059°25'46.3"W, 47°24'15.6"N 059°23'12.1"W, 47°23'14.4"N 059°20'28.6"W, 47°22'24"N 059°17'37.4"W; de là, le long de la limite des eaux territoriales canadiennes jusqu'à la position 47°23'37.3"N 058°42'01.9"W.
3	1	Rose Blanche	Au large de Rose Blanche Point	Une ligne tirée dans une direction de 180° (vrai) depuis Rose Blanche Point, par 47°36'06.5"N 058°41'40.4"W jusqu'à la limite des eaux canadiennes à 47°23'37.3"N 058°42'01.9"W.
4	1	Route du traversier	Croisant la route recommandée du traversier reliant Port aux Basques (Terre-Neuve) et North Sydney (N.-É.).	Une ligne tracée depuis la position 47°33'00"N 059°07'27.4"W jusqu'à la limite sud de la zone à la position 47°22'09"N 059°16'26.6"W.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
5	1	5 milles marins au large de Channel Head	5 milles marins au large de Channel Head.	Un arc centré à la position 47°33'57"N 059°07'24.5"W, d'un rayon de 5 milles marins, s'étendant d'une rive à l'autre et reliant les positions suivantes : 47°35'09.7"N 059°00'14.4"W, 47°28'57"N 059°07'24.5"W, 47°36'02.8"N 059°14'07"W.
6	1	2 milles marins au large de Channel Head	2 milles marins au large de Channel Head.	Un arc centré à la position 47°33'57"N 059°07'24.5"W d'un rayon de 2 milles marins, s'étendant d'une rive à l'autre et reliant les positions suivantes : 47°34'27"N 059°04'32.8"W, 47°31'57"N 059°07'24.5"W, 47°34'12.2"N 059°10'20.4"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de Terre-Neuve ou en heure avancée de Terre-Neuve, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-8 - Zone de services de trafic maritime Port aux Basques



3.9.6 St. John's

Note : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM de St. John's sont exprimées d'après le NAD 83.

La zone de services de trafic maritime de St. John's comprend toutes les eaux canadiennes entre une ligne tirée à 090° (vrai) depuis le feu de cape St-Francis, 47°48'32"N 052°47'09.6"W, et une ligne tirée à 090° (vrai) du feu de Bull Head 47°18'39"N 052°44'52"W, incluant le port de St. John's.

Tableau 3-17 - Secteur et limites pour St. John's

Secteur	Limites
1	Une ligne tirée depuis le cape St-Francis, 47°48'31.5"N 052°47'09.6"W, vers l'est jusqu'à la limite des eaux territoriales à la position 47°48'29.5"N 052°25'30.1"W; de là, le long de la limite des eaux territoriales jusqu'à la position 47°18'36.3"N 052°25'14.8"W; de là, vers l'ouest jusqu'à North Head, 47°18'38"N 052°44'46"W.

Tableau 3-18 - Identification et fréquences pour St. John's

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic St. John's »	11	156.55

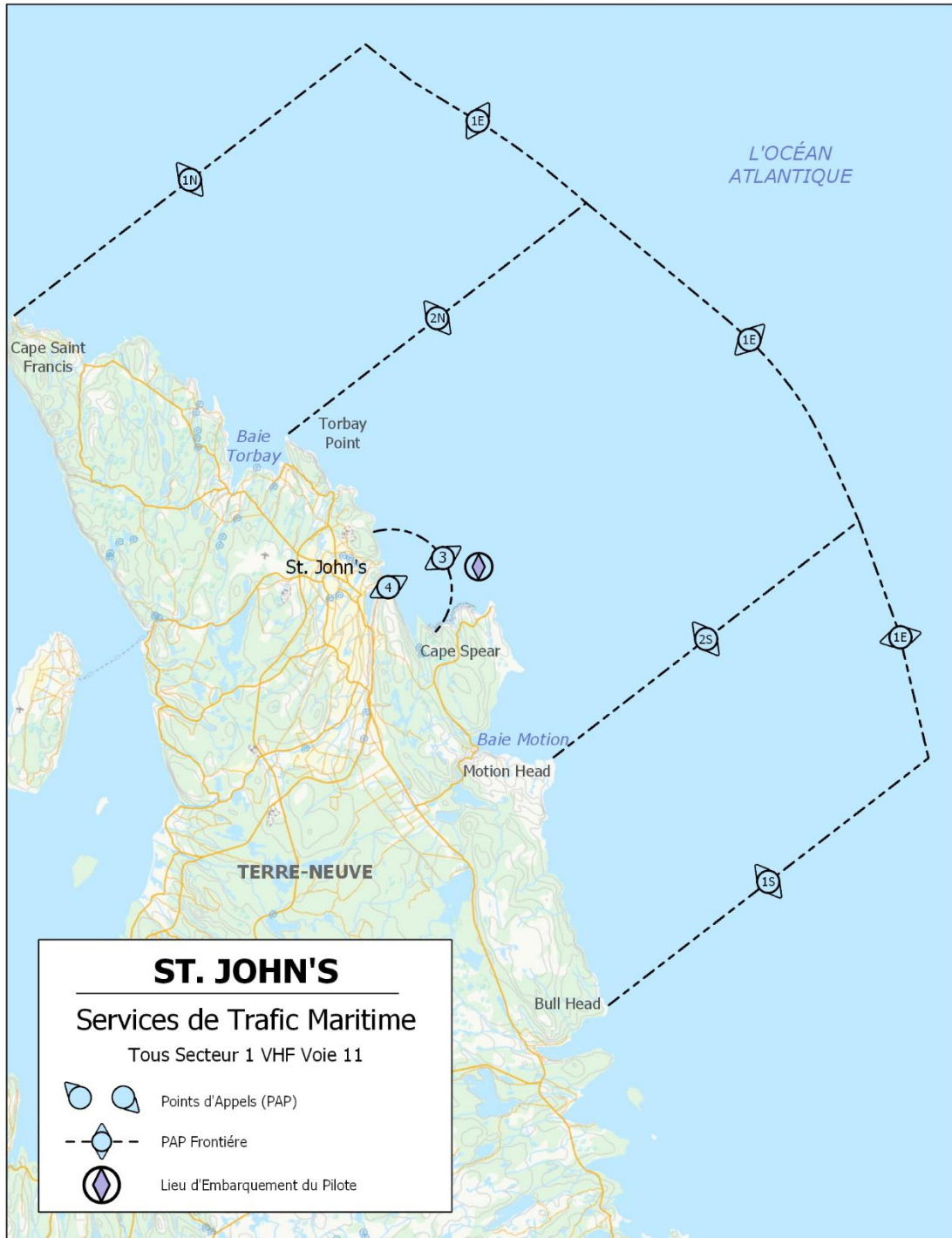
Note : Les responsables du trafic à St. John's surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de systèmes d'identification automatique.

Tableau 3-19 - Points d'appel pour St. John's

Numéro	Secteur	Nom	Description géographique
1N	1	Cape St-Francis	Une ligne tirée de la position 47°48'31.5"N 052°47'09.6"W jusqu'à la limite des eaux territoriales canadiennes à la position 47°48'29.5"N 052°25'30.1"W.
1E	1	Limite est de la zone	Une ligne longeant la limite des eaux territoriales de la position 47°48'29.5"N 052°25'30.1"W et 47°18'36.3"N 052°25'14.8"W.
1S	1	North Head	Une ligne tirée de la position 47°18'38"N 052°44'46"W jusqu'à la limite des eaux territoriales canadiennes à 47°18'36.3"N 052°25'14.8"W.
2N	1	Torbay Point	Une ligne tirée de la position 47°39'56.2"N 052°40'05"W jusqu'à la limite des eaux territoriales canadiennes à 47°39'54.8"N 052°21'46.3"W.
2S	1	Motion Head	Une ligne tirée de la position 47°26'11"N 052°39'33.2"W jusqu'à la limite des eaux territoriales canadiennes à 47°26'09.5"N 052°20'50.9"W.
3	1	2 milles marins au large de St. John's	Un arc dont le centre est le feu de Fort Amherst, par 47°33'47.9"N 052°40'49.6"W, et reliant les points 47°35'39.8"N 052°39'45.2"W; 47°33'35.4"N 052°37'53.2"W; et 47°31'49.5"N 052°40'20.3"W.
4	1	Fort Amherst	Une position sur l'alignement à 47°33'56.2"N 052°40'48.2"W, par le travers du feu de Fort Amherst, 47°33'47.9"N 052°40'49.6"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de Terre-Neuve ou en heure avancée de Terre-Neuve, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-9 - Zone de services de trafic maritime de St. John's



3.9.7 Voie maritime du Saint-Laurent

La zone de services de trafic maritime de la voie maritime du Saint-Laurent comprend les eaux du fleuve Saint-Laurent s'étendant en amont du méridien 066°00'00" de longitude ouest jusqu'aux limites amont du port de Montréal, y compris la rivière Saguenay et autres affluents pouvant être utilisés par les navires entrant ou sortant du fleuve Saint-Laurent entre les limites susmentionnées, à l'exception de la partie de la voie maritime du Saint-Laurent entre l'écluse de St-Lambert jusqu'à une position 650 mètres en aval de la section du pont Jacques-Cartier qui enjambe la voie maritime.

Tableau 3-20 - Secteurs et limites pour la voie maritime du Saint-Laurent

Secteur	Limites
1	Le méridien traversant le fleuve Saint-Laurent à 66° ouest, et une ligne à la pointe de Manicouagan joignant les positions 49°06'04.3"N 068°11'39.7"W et 48°42'00"N 067°52'00"W (NAD 83).
2	La limite intérieure du secteur 1 et une ligne à Cap du Basque joignant les positions 48°00'06"N 069°45'48"W; 47°58'25"N 069°37'51"W et 47°52'35"N 069°33'02"W; incluant la rivière Saguenay (NAD 83).
3	La limite intérieure du secteur 2 et une ligne à Pointe St-Nicolas joignant les positions 46°42'07"N 071°26'47"W et 46°43'38"N 071°27'33"W.
4	La limite intérieure du secteur 3 et une ligne à Tracy, joignant les positions 46°00'48"N 073°09'49"W et 46°01'00"N 073°11'00"W.
5	La limite intérieure du secteur 4 et la limite amont de la zone.

Tableau 3-21 - Identification et fréquences pour la voie maritime du Saint-Laurent

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Les Escoumins »	14	156.7
2	« Trafic Les Escoumins »	9	156.45
3	« Trafic Québec »	12	156.6
4	« Trafic Québec »	13	156.65
5	« Trafic Québec »	10	156.5

Note : Les responsables du trafic à Les Escoumins et à Québec surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de radars et de systèmes d'identification automatique.

Tableau 3-22 - Points d'appel pour la voie maritime du Saint-Laurent

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1	1	66W	Limite est de la zone.	Méridien de longitude 066°00'00"W.
1A	1	66W	Limite est de la zone – Entrant.	Une position à 50°05'30"N 066°00'00"W.
1B	1	66W	Limite est de la zone – Sortant.	Une position à 50°01'25"N 066°00'00"W.
1C	1	66W	Limite est de la zone – Entrant.	Une position à 49°59'20"N 066°00'00"W.
1D	1	66W	Limite est de la zone – Sortant.	Une position à 49°52'30"N 066°00'00"W.
1E	1	66W	Limite est de la zone – Entrant.	Une position à 49°38'40"N 066°00'00"W.
1F	1	66W	Limite est de la zone – Sortant.	Une position à 49°34'25"N 066°00'00"W.
1G	1	66W	Limite est de la zone – Entrant.	Une position à 49°26'15"N 066°00'00"W.
1H	1	66W	Limite est de la zone – Sortant.	Une position à 49°22'00"N 066°00'00"W.
2	1	Pointe des Monts	-	Une ligne joignant les positions : 49°19'00"N 067°22'30"W et 48°55'18"N 067°16'18"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

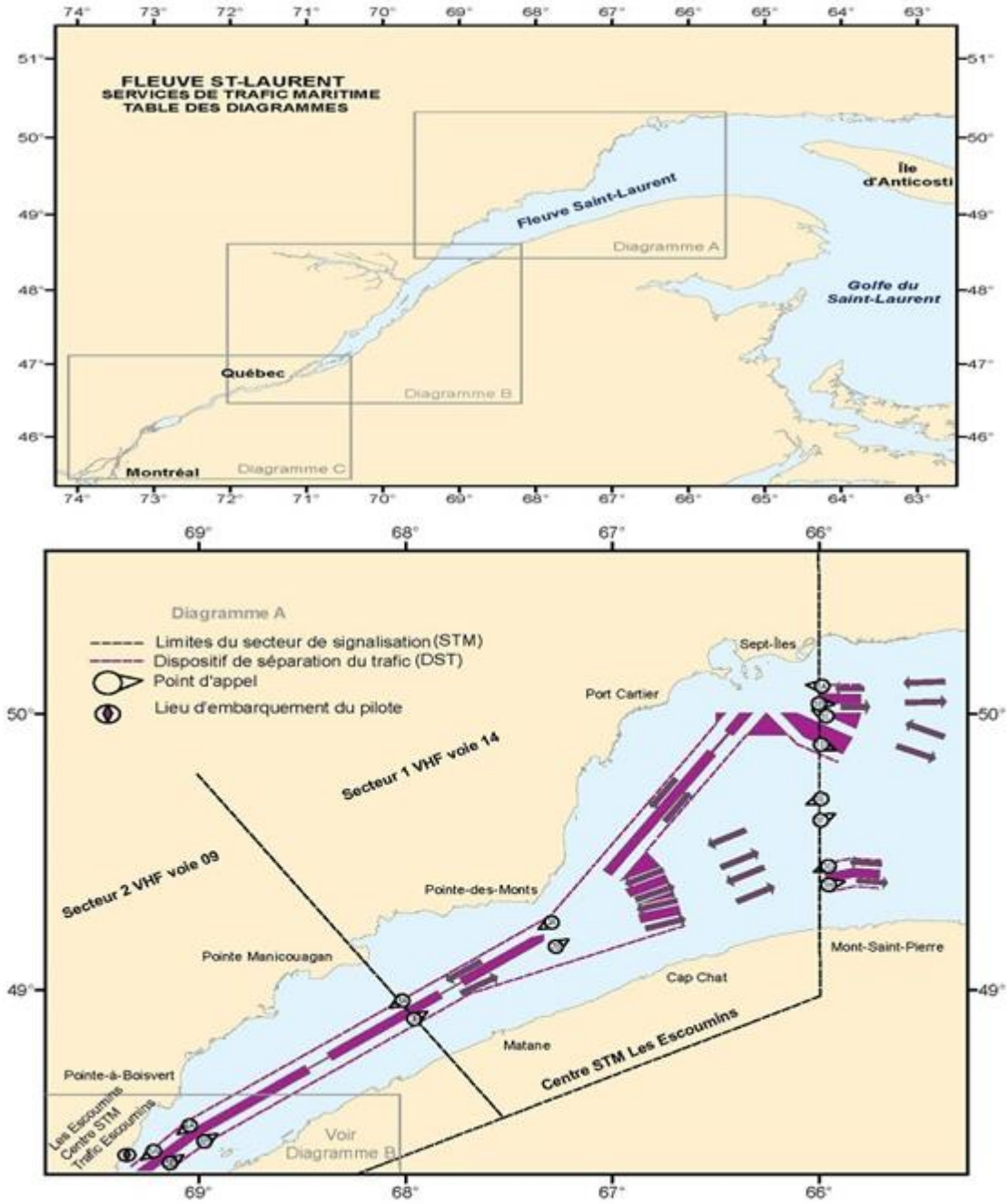
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
2A	1	Pointe des Monts	Navires montants	Une position à 49°13'40"N 067°21'20"W.
2B	1	Pointe des Monts	Navires descendants	Une position à 49°07'30"N 067°19'30"W.
3	1/2	Pointe Manicouagan	-	Une ligne joignant les positions : 49°06'04.3"N 068°11'39.7"W et 48°42'00"N 067°52'00"W.
3A	1/2	Pointe Manicouagan	Limite du secteur Navires montants	Une position à 48°55'45"N 068°03'20"W.
3B	1/2	Pointe Manicouagan	Limite du secteur Navires descendants	Une position à 48°52'20"N 068°00'00"W.
4	2	Pointe au Boisvert	-	Une ligne joignant les positions : 48°33'55"N 069°08'32"W et 48°19'42"N 068°50'18"W.
4A	2	Pointe au Boisvert	Navires montants	Une position à 48°30'00"N 069°03'00"W.
4B	2	Pointe au Boisvert	Navires descendants	Une position à 48°26'48"N 068°59'20"W.
5A	2	-	Navires montants	Une position à 48°20'54"N 069°19'36"W.
5	2	Les Escoumins	-	Une ligne joignant les positions : 48°19'05"N 069°24'53"W et 48°08'05"N 069°11'14"W.
5B	2	Les Escoumins	Navires descendants seulement	Une position à 48°15'00"N 069°20'00"W.
6	2	Phare du Haut-fond Prince	-	Une ligne joignant les positions : 48°09'36"N 069°39'00"W; 48°06'30"N 069°36'53"W; et 48°05'38"N 069°34'01"W et une ligne joignant les positions : 48°04'10"N 069°33'19"W et 48°03'04"N 069°25'29"W.
S1	2	Île St-Louis (Rivière Saguenay)	-	Une ligne joignant les positions : 48°15'03"N 070°01'09"W et 48°15'45"N 070°01'00"W.
S2	2	Chicoutimi	-	Une position à 48°25'20"N 070°52'50"W.
7	2/3	Île Blanche	Limite du secteur	Une ligne joignant les positions : 48°00'06"N 069°45'48"W; 47°58'25"N 069°37'51"W; 47°52'35"N 069°33'02"W.
8	3	Cap-aux-Oies St-Roch	-	Une ligne joignant les positions : 47°29'18"N 070°13'55"W et 47°18'42"N 070°10'42"W.
9	3	Sault au Cochon/Beaujeu	-	Une ligne joignant les positions : 47°11'49"N 070°38'16"W et 47°05'12"N 070°25'30"W.
10	3	Saint-Laurent	-	Une ligne joignant les positions : 46°51'33"N 071°00'16"W et 46°50'09"N 070°59'15"W.
11	3	Ste Pétronille (Île d'Orléans)	Navires montants seulement	Une ligne joignant les positions : 46°50'41.5"N 071°07'57"W et 46°49'42"N 071°07'42"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

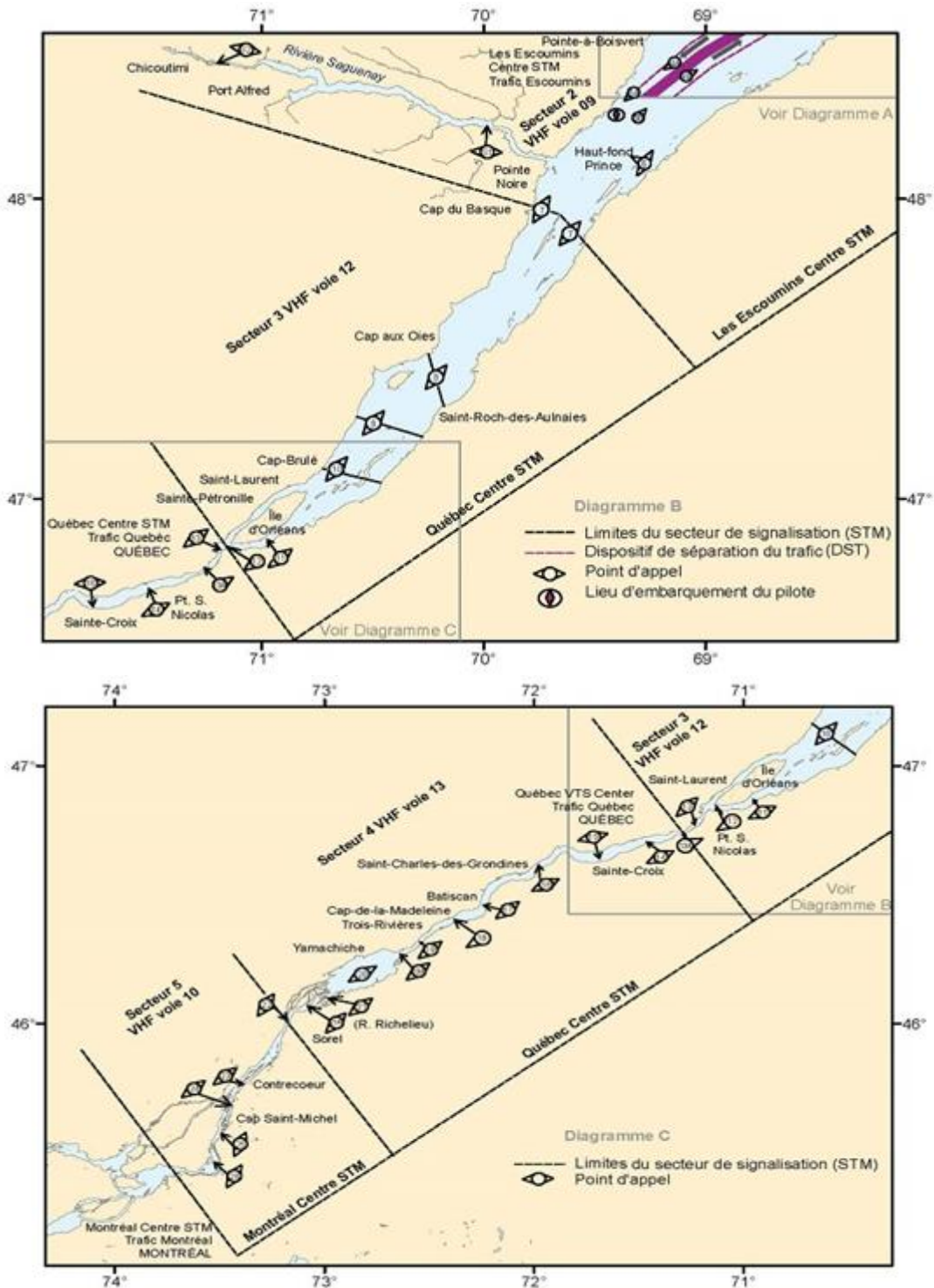
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
12	3	Québec	-	Une ligne joignant les positions : 46°48'38"N 071°12'12"W et 46°48'27"N 071°11'18"W.
13	3	Sillery	Navires descendants seulement	Une ligne joignant les positions : 46°46'19"N 071°14'37"W et 46°45'50"N 071°13'50"W.
14	3/4	St-Nicolas	Limite du secteur	Une ligne joignant les positions : 46°42'07"N 071°26'47"W et 46°43'38"N 071°27'33"W.
15	4	Ste-Croix	-	Une ligne joignant les positions : 46°37'40"N 071°42'00"W et 46°40'09"N 071°42'16"W.
16	4	Grondines	-	Une ligne joignant les positions : 46°35'14"N 072°02'26"W et 46°33'39"N 072°01'18"W.
17	4	Batiscan	-	Une ligne joignant les positions : 46°30'02"N 072°14'47"W et 46°29'51"N 072°12'27"W.
18	4	Cap-de-la-Madeleine	Navires montants seulement	Une ligne joignant les positions : 46°21'58.1"N 072°29'47.4"W et 46°21'47"N 072°28'04"W.
19	4	Pointe des Ormes	-	Une ligne joignant les positions : 46°18'14"N 072°34'39"W et 46°17'24"N 072°34'15"W.
20	4	Port Saint-François	Navires descendants seulement	Une ligne joignant les positions : 46°16'21.5"N 072°37'10"W et 46°16'50"N 072°37'48.5"W.
21	4	Yamachiche	-	Une ligne joignant les positions : 46°12'53"N 072°49'11.5"W et 46°12'28.9"N 072°48'55"W.
22	4	Île des Barques	-	Une ligne joignant les positions : 46°05'24"N 073°00'43"W et 46°05'08"N 073°00'13"W.
23	4/5	Tracy	Limite de secteur	Une ligne joignant les positions : 46°00'48"N 073°09'49"W et 46°01'00"N 073°11'00"W.
24	5	Contrecoeur	-	Une ligne joignant les positions : 45°49'55.3"N 073°16'55.7"W et 45°50'15"N 073°17'31"W.
25	5	Cap St-Michel	-	Une ligne joignant les positions : 45°44'05"N 073°26'40"W et 45°43'30"N 073°25'15"W.
26	5	Section 110	-	Un point à 45°37'54"N 073°29'18"W.
27	5	Point d'appel 2	-	Un point à 45°31'36"N 073°31'39"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de l'Est ou en heure avancée de l'Est, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-10 - Zone de services de trafic maritime fleuve Saint-Laurent



AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME



Ces cartes (figures ci-dessus) ne reflètent pas encore les changements des points d'appels.

3.9.8 Zone et secteurs de Sarnia

3.9.8.1 Zone STM de Sarnia

La zone de services de trafic maritime de Sarnia comprend les eaux à partir de la bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron jusqu'aux bouées « 1 » mouillées dans les chenaux extérieurs est et ouest du lac Érié.

Les points d'appel portant un chiffre indiquent les points d'appel obligatoires en vertu du *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit*.

3.9.8.2 Secteurs STM de Sarnia

Les secteurs de services de trafic maritime de Sarnia comprennent les eaux canadiennes à partir du feu du récif De Tour sur le lac Huron jusqu'à la bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron et les eaux canadiennes dans le lac Érié à partir des bouées « 1 » des chenaux extérieurs Est et ouest jusqu'au feu de Long Point. Dans ces secteurs, les navires sont priés de garder l'écoute sur la fréquence internationale de détresse, de sécurité et d'appel 156.8 MHz (voie 16).

Les points d'appel portant une lettre indiquent les points d'appel volontaires dans les secteurs STM de Sarnia.

3.9.8.3 Application

Dans les rivières St. Clair et Détroit, les navigateurs devraient se guider sur les dispositions du *Règlement sur la sécurité de la navigation dans les rivières St. Clair et Détroit* relatives aux rapports sur la voie de trafic, qui s'appliquent à tous les navires qui, en application du *Règlement sur les stations radios de navires* doivent être munis d'un radiotéléphone entre passerelles.

Tableau 3-23 - Secteurs et limites pour zone et secteurs de Sarnia

Secteur	Limites
1	Les eaux du lac Huron, de la rivière St. Clair et du lac Sainte-Claire à partir d'une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par le feu du récif De Tour, par 45°56'54"N 083°54'12"W jusqu'à une ligne joignant le feu du lac Sainte-Claire, par 42°27' 54"N 082°45'18"W et la bouée lumineuse « 24 » du lac Sainte-Claire, par 42°27'53"N 082°45'03"W.
2	Les eaux du lac Sainte-Claire, de la rivière Détroit et du lac Érié à partir d'une ligne joignant le feu du lac Sainte-Claire, par 42°27'54"N 082°45'18"W et la bouée lumineuse « 24 » du lac Sainte-Claire, par 42°27'53"N 082°45'03"W, jusqu'à une ligne orientée 152° (vrai) à partir du feu de Long Point, par 42°32'55"N 080°02'57.4"W dans le lac Érié.

Tableau 3-24 - Identification et fréquences pour zone et secteurs de Sarnia

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Sarnia »	11	156.55
2	« Trafic Sarnia »	12	156.6

Note : Les responsables du trafic à Sarnia surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de systèmes d'identification automatique.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Tableau 3-25 - Points d'appel pour zone et secteurs de Sarnia

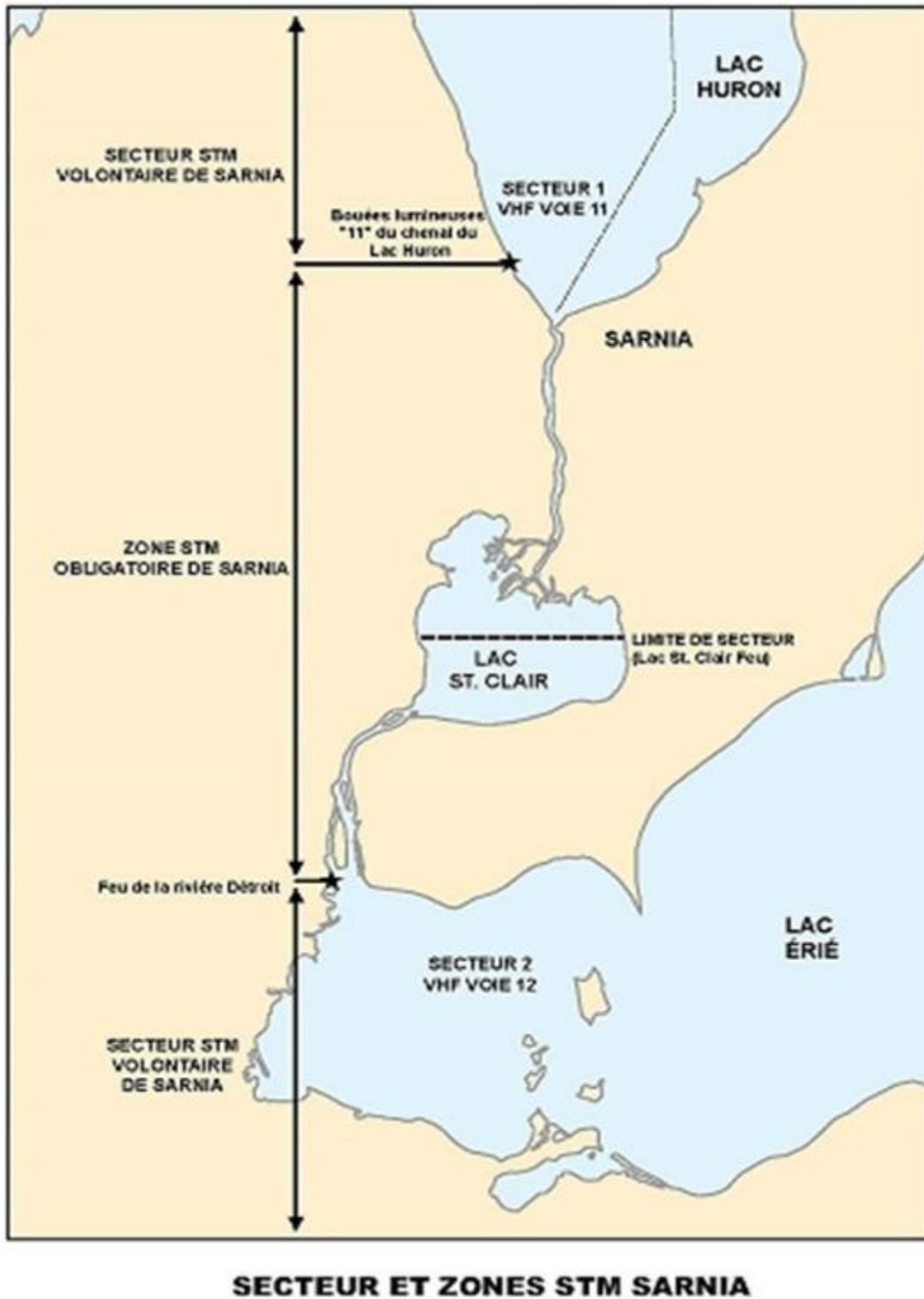
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
A	1	De Tour	Au récif De Tour, feu pour les navires en transit sur la rivière Sainte-Marie.	Pour les navires en transit sur la rivière Sainte-Marie, ligne joignant les positions 090°-270° (vrai) à 45°56'54"N 083°54'12"W.
		Pointe Cordwood	À Pointe Cordwood, bouée lumineuse « 1 » pour les navires en provenance du lac Michigan ou en partance vers celui-ci. Ces navires devront spécifier la Pointe Cordwood.	Pour les navires en provenance du lac Michigan ou en partance vers celui-ci, ligne joignant 45°56'54"N 083°54'12"W et 45°40'53"N 084°18'05"W.
B	1	Great Duck Island	Une ligne joignant le feu de Great Duck Island et le feu de Presque Isle.	Une ligne joignant les positions : 45°38'30"N 082°57'48"W, jusqu'à la position 45°21'24"N 083°29'30"W.
C	1	Cove Island	Au feu de Cove Island. Pour les navires en direction ou en provenance de la baie Géorgienne.	Une ligne orientée 000° (vrai) à partir de 45°19'37"N 081°44'07"W Contacter SCTM Sarnia sur voie 26.
D	1	Harbour Beach Point Clark	Les navigateurs devront spécifier point Clark lorsqu'ils suivent les routes de la baie Géorgienne et Harbour Beach à tous les autres moments.	Une ligne joignant 43°50'42"N 082°37'54"W et 44°04'22.1"N 081°45'25.6"W.
1	1	30 minutes au nord de la bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron	30 minutes au nord des bouées lumineuses « 11 » et « 12 » du chenal du lac Huron (descendant seulement).	-
E	1	Bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron	Bouée lumineuse « 11 » du chenal du lac Huron.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 43°05'25"N 082°24'38"W.
2	1	Feu « 7 » du chenal du lac Huron	Feu « 7 » du chenal du lac Huron (descendant seulement).	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 43°03'36"N 082°25'06"W.
3	1	Bouée lumineuse « 1 » du chenal du lac Huron	À la bouée lumineuse « 1 » du chenal du lac Huron (montant seulement).	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 43°00'37"N 082°24'53"W.
4	1	Black River	Au feu de jonction St. Clair/ Rivière Black.	Sur la rive nord de l'entrée de la rivière, par 42°58'24"N 082°25'12"W.
5	1	Feu amont de Stag Island	Au feu amont de Stag Island (montant seulement).	Une ligne orientée 090° (vrai) à partir de 42°54'25"N 082°27'57.5"W.
6	1	Salt Dock	Au feu de Salt Dock de Marine City.	Une ligne orientée 110° (vrai) passant par 42°41'16.8"N 082°30'20.5"W.
7	1	Feu 23	Au feu « 23 » de Grande Pointe (descendant seulement).	Une ligne joignant les positions : 42°35'07"N 082°33'23.5"W et 42°35'04"N 082°33'10"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
8	1	Feu 2	Une ligne joignant le feu « 2 » des sèches du canal St. Clair et le feu « X32/1 » du pilier du chenal St. Clair (montant seulement).	Une ligne joignant les positions : 42°31'06"N 82°41'12"W et 42°30'54"N 82°41'08"W.
9	Changement	Feu du lac Sainte-Claire	Au feu du lac Sainte-Claire.	Une ligne joignant les positions : 42°27'54"N 082°45'18"W et 42°27'53"N 082°45'03"W.
10	2	Station Belle Isle	Au feu de Belle Isle (descendant seulement).	Une ligne orientée 150° (vrai) à partir de 42°20'24"N 082°57'36"W.
10A	2	Rouge River	20 minutes avant d'entrer ou de sortir de Rouge River ou du Shortcut Canal.	-
10B	2	Rouge River	Immédiatement avant d'entrer ou de sortir de Rouge River ou de Shortcut Canal.	Une ligne joignant les positions : 42°16'26"N 083°06'36"W et 42°16'31"N 083°06'33.5"W.
11	2	Feu de l'île Grassy	Au feu de Grassy Island.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 42°13'30"N 083°08'00"W.
12	2	Feu de la rivière Détroit	Au feu de la rivière Détroit.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 42°00'01"N 083°08'30"W.
F	2	Southeast Shoal	Au feu du Southeast Shoal.	Une ligne joignant la position : 41°54'33"N 082°30'36"W et 41°49'35"N 082°27'47"W de là, jusqu'à la position 41°32'12"N 082°42'42"W.
G	2	Long Point	Une ligne joignant le feu de Long Point et la rive sud du lac Érié.	Une ligne orientée 152° (vrai) à partir de 42°32'55"N 080°02'58"W jusqu'à 42°14'35"N 079°49'44"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de l'Est ou en heure avancée de l'Est, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-11 - Zone de services de trafic maritime de Sarnia



3.9.8.4 Écoute sur le bassin des Grands Lacs

Une modification au Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF a désignée la voie 13 (156.650 MHz) à l'usage exclusif des communications de passerelle à passerelle aux fins de la navigation selon l'accord sur les Grands Lacs. Cette modification est entrée en vigueur le 1er février 1989. Les exigences d'écoute pour les navires en aval et en amont, dans ces eaux, sont les suivantes :

Tableau 3-26 - Exigence d'écoute en VHF pour les navires

	Zone	Écoute	Remarques
A	Point d'appel #2 aux points #6-7 (voie maritime Beauharnois).	Voie 14 de la voie maritime et voie 16	Exemption de la voie 13 entre passerelles pour cette zone.
B	Points d'appel #6-7 aux points #10-11 (voie maritime Eisenhower).	Voie 12 de la voie maritime et voie 16	Exemption de la voie 13 entre passerelles pour cette zone.
C	Points d'appel #10-11 à Crossover Island (voie maritime Iroquois).	Voie 11 de la voie maritime et voie 16	Exemption de la voie 13 entre passerelles pour cette zone.
D	Crossover Island au Cape Vincent (voie maritime Clayton).	Voie 13 entre passerelles et voie 16	Voie 13 utilisée pour les communications entre passerelles. Voie 12 utilisée pour les communications avec la voie maritime Clayton.
E	Cape Vincent à la moitié du lac Ontario (voie maritime Sodus).	Voie 13 entre passerelles et voie 16	Voie maritime Sodus utilise également la voie 12 dans cette zone.
F	Moitié du lac Ontario au point d'appel #15 (voie maritime Newcastle).	Voie 13 entre passerelles et voie 16	Voie maritime Newcastle utilise la voie 11 dans cette zone.
G	Point d'appel #15 au point d'appel #16 (Canal Welland).	Voie 14 de la voie maritime et voie 16	Exemption de la voie 13 entre passerelles pour cette zone.
H	Point d'appel #16 à Long Point lac Érié (voie maritime Long Point).	Voie 13 entre passerelles et voie 16	Voie maritime Long Pont utilise la voie 11.
I	Long Point au feu de la rivière Détroit (lac Érié).	Voie 13 entre passerelles et voie 16	Centre des SCTM de Sarnia utilise la voie 12.
J	Feu de la rivière Détroit au feu de lac Sainte-Claire.	Voie 13 entre passerelles et voie 12 du Centre des SCTM	Centre des SCTM de Sarnia assure la veille de la voie 16 au profit des navires.
K	Feu de lac Sainte-Claire à la bouée lumineuse « 11 » du lac Huron.	Voie 13 entre passerelles et voie 11 du Centre des SCTM	Centre des SCTM de Sarnia assure la veille de la voie 16 au profit des navires.
L	Bouée lumineuse « 11 » du lac Huron au de De Tour Reef, incluant Cove Island (lac Huron et la baie Géorgienne).	Voie 13 entre passerelles et voie 16	Centre des SCTM de Sarnia utilise la voie 11 pour le lac Huron.
M	Du feu de De Tour Reef au feu de l'Île Parisienne (rivière St-Mary's).	Voie 13 entre passerelles et voie 12	USCG Sault Ste-Marie (SOO Trafic) assure la veille de la voie 16 au profit des navires.
N	Du feu de l'Île Parisienne aux lacs Supérieur et Michigan.	Voie 13 entre passerelles et voie 16	-

Notes :

1) Une installation radiotéléphonique portative VHF peut être utilisée pour répondre aux exigences de veille de la voie 13 lorsqu'un navire est requis, par le Règlement sur les stations radio de navire, de n'être équipé que d'une seule installation.

2) En résumé, les navires doivent garder l'écoute permanente de la voie 13 entre passerelles à l'exception des zones de Saint-Lambert à Crossover Island et dans le canal Welland où l'écoute de la voie VHF appropriée à la Voie maritime est prescrite.

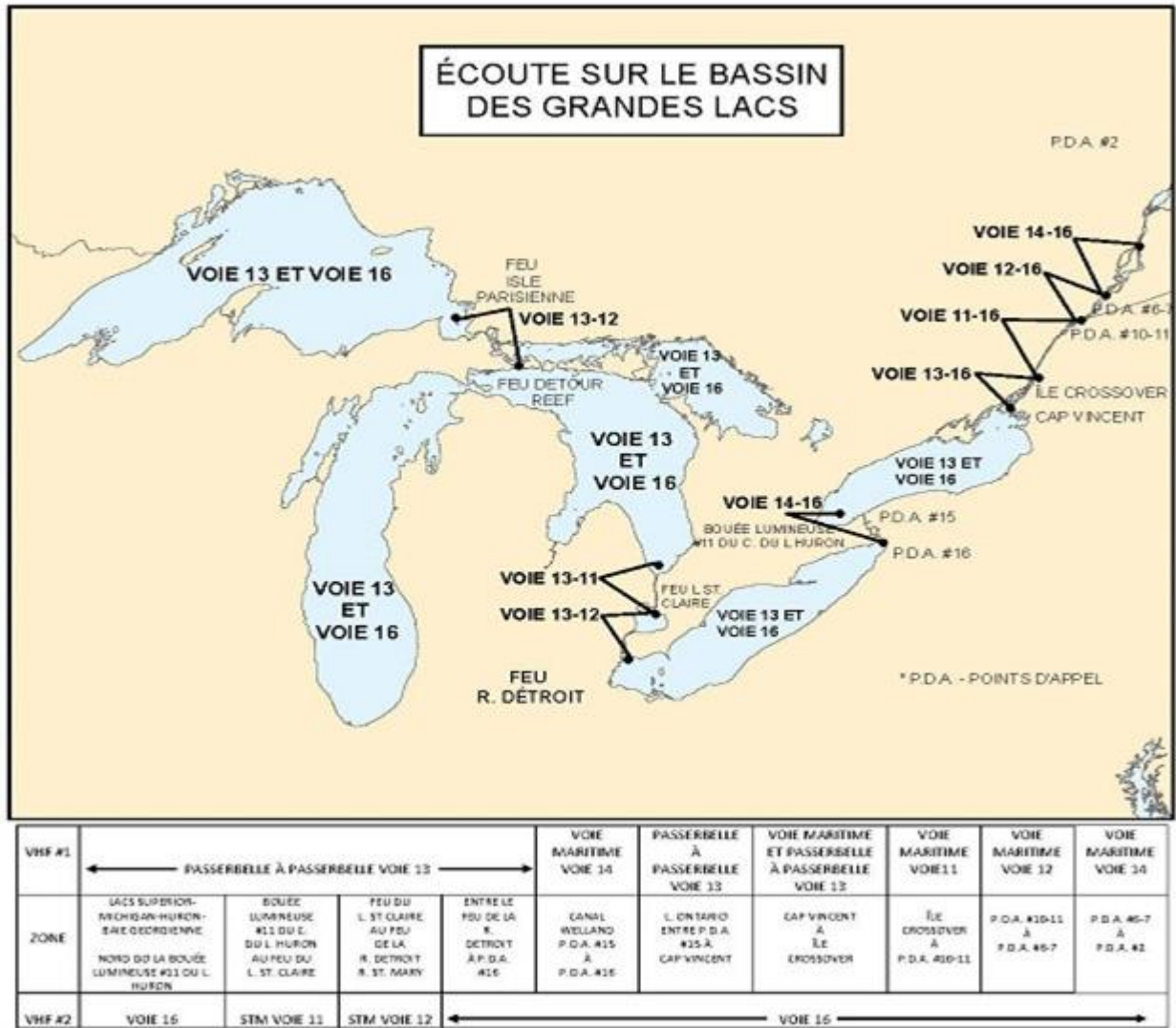
3) L'écoute de la voie 16 doit être maintenue dans le bassin des Grands Lacs à l'exception de la zone s'étendant du feu de la rivière Détroit jusqu'à la bouée lumineuse N°. 11 du chenal du lac Huron (Zone de Services de trafic maritime de Sarnia) et du feu De Tour Reef jusqu'au feu de l'Île Parisienne (St-Mary's River). Étant donné que les navires maintiennent l'écoute de la voie 13 et de la fréquence SCTM appropriée dans cette zone, l'écoute de la voie 16 va être maintenue au profit des navires par le centre des SCTM de Sarnia pour la zone de Services de trafic maritime de Sarnia et par le contrôle USCG de Sault pour la zone comprise entre le feu De Tour Reef et le feu de l'Île Parisienne.

4) Bien que l'écoute de la voie 13 de passerelle à passerelle doive être maintenue en permanence, à l'exception de certaines zones, la veille sur la voie 16 peut être interrompue lorsque le navire se rapporte à un point d'appel ou communique avec toute station du service mobile maritime sur une fréquence de travail appropriée.

5) Lorsqu'un navire désire entrer en contact soit avec les autorités portuaires, les stations de pilotage ou les responsables des ponts, la communication initiale doit s'effectuer sur la voie de travail appropriée.

6) L'information contenue sur la carte et dans le narratif s'appuie sur les plus récents renseignements disponibles au moment de la mise en page.

Figure 3-12 - Zone de services de trafic maritime écoute sur le bassin des Grands Lacs



3.9.9 Zone du détroit de Belle Isle – Volontaire

Note : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM du détroit de Belle Isle – volontaire sont exprimées d'après le NAD 83.

La Garde côtière canadienne a instauré une zone de services volontaire de trafic maritime dans le détroit de Belle Isle (Terre-Neuve).

La zone STM de Belle Isle comprend toutes les eaux du détroit de Belle Isle situées à l'intérieur d'une ligne tirée depuis Double Island (Labrador), par 52°15'30"N 055°32'55"W jusqu'à Northeast Ledge (Belle Isle), par 52°02'11.8"N 055°16'05.6"W, jusqu'à White Island (Terre-Neuve), par 51°34'51"N 055°21'05"W; de là, vers l'ouest jusqu'au feu de Partridge point (Terre-Neuve), par 51°34'52.7"N 055°25'16.1"W; de là, vers l'ouest longeant la rive sud du détroit de Belle Isle jusqu'à Seal Island (Terre-Neuve), par 51°17'16.2"N 056°45'51.8"W; de là, en ligne droite jusqu'au feu de Forteau (Labrador), 51°28'10.2"N 056°57'12.1"W; et de là, vers l'est le long de la côte Nord du détroit de Belle Isle jusqu'à Double Island (Labrador), par 52°15'30"N 055°32'55"W.

Les navires assujettis au *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* sont tenus de participer au système. Les bateaux de pêche sont encouragés à maintenir une écoute permanente ou à communiquer avec « Trafic Belle Isle » sur la voie 14 VHF pour obtenir de l'information à jour sur les navires qui transitent dans la zone de services de trafic maritime de Belle Isle.

Tableau 3-27 - Secteur et limites pour la zone du détroit de Belle Isle

Secteur	Limites
1	<p>Limite Est : Une ligne tirée depuis Double Island (Labrador), par 52°15'30"N 055°32'55"W jusqu'à Northeast Ledge (Belle Isle), par 52°02'11.8"N 055°16'05.6"W jusqu'à White Island (Terre-Neuve), par 51°34'51"N 055°21'05"W de là, vers l'ouest jusqu'au feu de Partridge Point (Terre-Neuve), par 51°34'52.7"N 055°25'16.1"W.</p> <p>Limite Ouest : Une ligne tirée depuis Seal Island (Terre-Neuve), par 51°17'16.2"N 056°45'51.8"W, jusqu'au feu Forteau (Labrador), par 51°28'10.2"N 056°57'12.1"W.</p>

Tableau 3-28 - Identification et fréquences pour la zone du détroit de Belle Isle

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Belle Isle »	14	156.7

Note : Les responsables du trafic à Belle Isle surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de systèmes d'identification automatique.

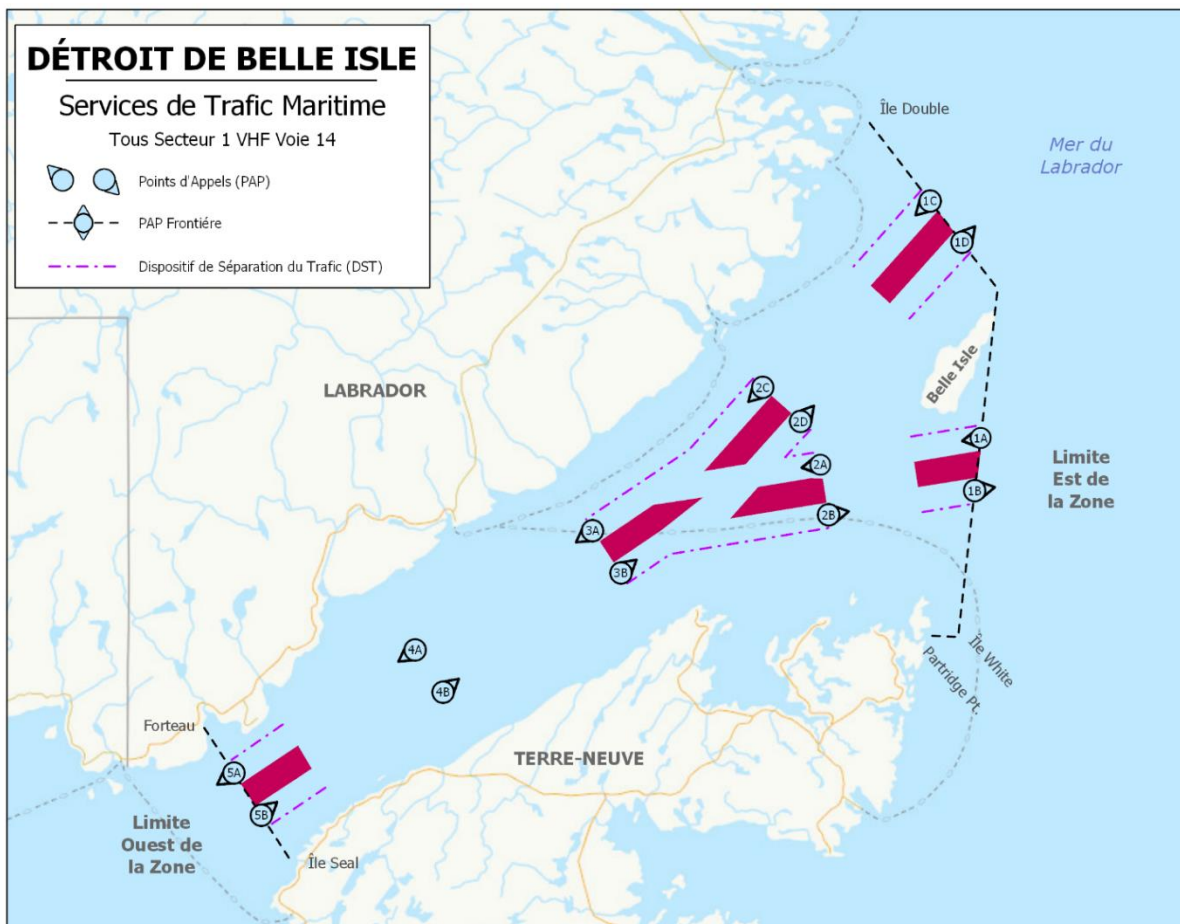
Tableau 3-29 - Points d'appel pour la zone du détroit de Belle Isle

Numéro	Secteur	Description générale et conditions	Description géographique
1A	1	Entrant (route de Belle Isle sud)	Une position à 51°50'29.2"N 055°18'14.6"W.
2A	1	Entrant (route de Belle Isle sud)	Une position à 51°48'23.8"N 055°38'36.3"W.
3A	1	Entrant	Une position à 51°43'13.8"N 056°07'28.2"W.
4A	1	Entrant	Une position à 51°33'50.9"N 056°29'59.4"W.
5A	1	Entrant	Une position à 51°24'07.6"N 056°52'59.0"W.
1B	1	Sortant (route de Belle Isle sud)	Une position à 51°46'21.4"N 055°18'59.8"W.
2B	1	Sortant (route de Belle Isle sud)	Une position à 51°44'27.1"N 055°37'32.3"W.
3B	1	Sortant	Une position à 51°39'53.9"N 056°03'54.3"W.
4B	1	Sortant	Une position à 51°30'30.7"N 056°26'27.1"W.
5B	1	Sortant	Une position à 51°20'46.4"N 056°49'29.8"W.

Numéro	Secteur	Description générale et conditions	Description géographique
1C	1	Entrant (route de Belle Isle nord)	Une position à 52°09'00.4"N 055°24'40.7"W.
2C	1	Entrant (route de Belle Isle nord)	Une position à 51°54'27.4"N 055°45'53.0"W.
1D	1	Sortant (route de Belle Isle nord)	Une position à 52°05'48.0"N 055°20'37.7"W.
2D	1	Sortant (route de Belle Isle nord)	Une position à 51°51'47.3"N 055°41'04.1"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de Terre-Neuve ou en heure avancée de Terre-Neuve, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-13 - Zone de services de trafic maritime détroit de Belle Isle



3.9.10 Détroit de Canso et ses approches Est

Note : Les positions de latitude et de longitude données pour la zone STM du détroit de Canso et ses approches Est sont exprimées d'après le NAD 83.

Tableau 3-30 - Secteur et limites pour détroit de Canso et ses approches Est

Secteur	Limites
1	Toutes les eaux canadiennes qui se situent au sud de la porte de l'écluse nord du canal de Canso par 45°38'58.2"N 061°24'57.3"W, se trouvant dans une zone définie par une ligne reliant les positions 45°38'23.3"N 060°29'15.3"W, 45°25'48.8"N 060°29'34"W, et la limite territoriale canadienne à 45°24'09.3"N 060°29'34.3"W; de là, le long de la limite territoriale canadienne jusqu'à une position à 45°18'19.8"N 060°35'03.7"W; et ensuite, le long d'une ligne jusqu'à Cape Canso à 45°18'21.8"N 060°56'16.3W.

Tableau 3-31 - Identification et fréquences pour détroit de Canso et ses approches Est

Secteur	Identification	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Canso »	14	156.7

Note : Les responsables du trafic à Canso surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de radars et de systèmes d'identification automatique.

Tableau 3-32 - Points d'appel pour détroit de Canso et ses approches Est

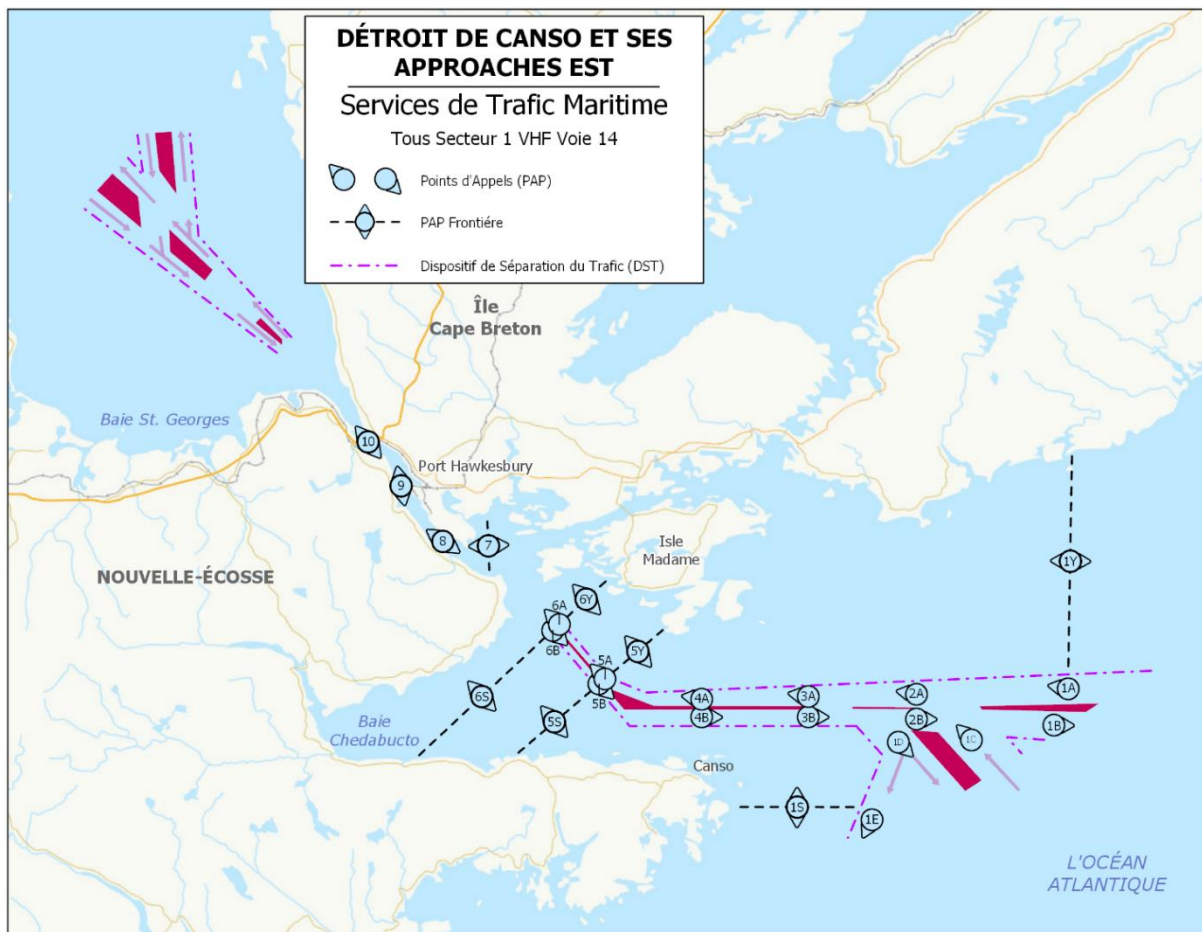
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1Y	1	-	-	Une ligne à partir de la position 45°38'23.3"N 060°29'15.3"W, jusqu'à 45°25'48.8"N 060°29'34"W.
1A	1	-	Entrée de la voie de circulation entrante.	Une ligne à partir de la position 45°25'48.8"N 060°29'34"W, jusqu'à la limite territoriale canadienne à 45°24'09.3"N 060°29'34.3"W.
1B	1	-	Sortie de la voie de circulation sortante.	Une ligne à partir de la position 45°23'43.9"N 060°29'58.3"W, le long de la limite territoriale du Canada jusqu'à la position 45°22'09"N 060°31'27.8"W.
1C	1	-	Entrée de la voie de circulation entrante.	Une ligne à partir de la position 45°20'53"N 060°32'39.5"W, le long de la limite territoriale du Canada jusqu'à la position 45°18'36.8"N 060°34'47.7"W.
1D	1	-	Sortie de la voie de circulation sortante.	Une ligne à partir de la position 45°18'20.1"N 060°36'30.3"W, jusqu'à 45°18'20.8"N 060°41'06.3"W.
1E	1	-	Sortie de la voie de circulation sortante.	Une ligne à partir de la position 45°18'20.8"N 060°41'06.3"W, jusqu'à 45°18'21.3"N 060°46'04.2"W.
1S	1	-	-	Une ligne à partir de la position 45°18'21.3"N 060°46'04.2"W, jusqu'à 45°18'21.8"N 060°56'16.3"W.
2A	1	-	Voie de circulation entrante.	Une position à 45°24'40.3"N 060°41'39.3"W.
2B	1	-	Voie de circulation sortante.	Une position à 45°23'17"N 060°41'39.3"W.
3A	1	-	Voie de circulation entrante.	Une position à 45°24'32.5"N 060°50'16.3"W.
3B	1	-	Voie de circulation sortante.	Une position à 45°23'24.5"N 060°50'16.3"W.
4A	1	-	Voie de circulation entrante.	Une position à 45°24'24.3"N 060°58'45.3"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
4B	1	-	Voie de circulation sortante.	Une position à 45°23'24.3"N 060°58'45.3"W
5S	1	-	-	Une ligne à partir de la position 45°21'08.3"N 061°13'49.3"W, jusqu'à 45°25'05.8"N 061°07'10.9"W.
5A	1	-	Voie de circulation entrante.	Une position à 45°25'31.3"N 061°06'28.1"W.
5B	1	-	Voie de circulation sortante.	Une position à 45°25'14.2"N 061°06'57.0"W.
5Y	1	-	-	Une ligne à partir de la position 45°28'31.3"N 061°01'25.3"W, jusqu'à 45°25'37.8"N 061°06'17.4"W.
6S	1	-	-	Une ligne à partir de la position 45°20'58.3"N 061°21'43.4"W, jusqu'à 45°28'07.2"N 061°10'49.8"W.
6A	1	-	Voie de circulation entrante.	Une position à 45°28'37.8"N 061°10'03.4"W.
6B	1	-	Voie de circulation sortante.	Une position à 45°28'15.2"N 061°10'26.0"W.
6Y	1	-	-	Une ligne à partir de la position 45°31'15.3"N 061°05'59.5"W, jusqu'à 45°28'42.0"N 061°09'56.4"W.
7	1	Bouée C14	-	Une ligne à partir de la position 45°34'42.3"N 061°15'52.6"W, jusqu'à 45°31'13.8"N 061°15'40.4"W.
8	1	Critchett Point	-	Une ligne à partir de la position 45°33'34.3"N 061°19'03.4"W, jusqu'à 45°32'52.3"N 061°19'44.4"W.
9	1	Bouée C26	-	Une ligne à partir de la position 45°36'23.2"N 061°22'14.3"W, jusqu'à 45°36'15.2"N 061°23'13.2"W.
10	1	Porte de l'écluse nord du canal	-	La porte de l'écluse nord du canal de Canso par 45°38'58.2"N 061°24'57.3"W.

Toutes les heures sont données en heure normale de l'Atlantique ou en heure avancée de l'Atlantique, selon l'heure en vigueur.

Figure 3-14 - Zone de services de trafic maritime détroit de Canso et ses approches Est



3.9.11 Prince Rupert

Tableau 3-33 - Secteurs et limites pour Prince Rupert – Nord

Secteur	Limites
1	Toutes les eaux canadiennes au nord de l'île de Vancouver à partir d'une ligne joignant le feu de Cape Caution 51°09'50"N 127°47'06"W, en passant par Mexicana Point 50°54'51.96"N 127°59'58.04"W, de là jusqu'au cap Sutil à la position 50°52'34.23"N 128°3'7.24"W. Ensuite, suivant la ligne de côte vers le nord-ouest jusqu'à Cape Scott; une ligne tirée dans une direction de 281°(vraie) depuis la position 50°46'57"N 128°25'32"W jusqu'à la position 50°52'00"N 129°05'00"W, en suivant une ligne tirée dans une direction de 220°(vraie) jusqu'à la limite des eaux territoriales; et de là, vers le nord en suivant la limite des eaux territoriales sur une ligne tirée de 270°(vraie), du cap Knox à l'extrémité nord-ouest de l'île Graham à la position 54°11'00"N 133°05'00"W jusqu'à la limite des eaux territoriales, mais sans inclure les eaux décrites dans le secteur 2 ou les îlots du continent et les voies extérieures de la couverture VHF.
2	Toutes les eaux canadiennes délimitées au nord par une ligne allant de Bareside Point par 53°54'12"N 130°16'31"W; de là vers Swede Point par 53°53'16"N 130°15'35"W. Puis le long du littoral de Pitt Island jusqu'à la position 53°48'03"N 129°58'31"W; de là vers la position 53°48'41.4"N 129°57'07.9"W; puis vers le nord en suivant le littoral du continent jusqu'au point 54°09'38"N 129°57'37"W; de là jusqu'à la position 54°11'53"N 129°58'51"W; puis en direction nord en suivant le littoral du continent jusqu'au point 54°37'57"N 130°26'31"W; de là vers la position 54°38'02"N 130°26'31"W; puis en direction nord le long du littoral ouest de Maskelyne Island jusqu'à Maskelyne Point 54°38'55"N 130°26'42"W; de là vers Wales Point 54°42'17"N 130°28'33"W; puis vers l'ouest le long de la côte de Wales Islands à 54°42'06"N 130°31'47"W; de là en direction de la position 54°42'27"N 130°36'50"W; puis vers l'ouest le long de la frontière internationale jusqu'au feu de Cape Muzon au point 54°39'48"N 132°41'30"W; puis vers l'ouest le long du littoral de Dall Island jusqu'au feu de Pointe Cornwallis au point 54°42'12"N 132°52'17"W; puis vers le sud jusqu'à la position 54°31'23.9"N 133°12'43.2"W; puis vers le sud jusqu'à la position 54°21'02.3"N 133°22'32.9"W; puis en suivant des eaux territoriales vers le sud jusqu'à la position 54°11'00.0"N 133°28'00.0"W; de là en direction de l'est à 90°(vraie) jusqu'au Cape Knox sur Graham Island jusqu'au point 54°11'00"N 133°05'00"W; de là vers l'est le long du littoral de Graham Island jusqu'à Rose Spit au point 54°11'12.5"N 131°38'43"W; de là vers le sud-est jusqu'à Seal Rocks au point 54°00'00"N 130°47'26"W; de là vers Oval Point sur Porcher Island au point 53°56'24"N 130°43'15", et de là vers l'est, en suivant le littoral de Porcher Island jusqu'à Bareside Point.

Tableau 3-34 - Indicatifs et fréquences de Prince Rupert

Secteur	Indicatif	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Prince Rupert »	11	156.55
2	« Trafic Prince Rupert »	71	156.575

Note : Les responsables du trafic à Prince Rupert surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de systèmes d'identification automatique.

Tableau 3-35 - Points d'appel pour Prince Rupert - Nord

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1A	Changement	Cape Caution Cape Sutil	Une ligne du feu de Cape Caution à Mexicana Point et de là jusqu'à Cape Sutil.	Une ligne de 51°09'50"N 127°47'06"W à 50°54' 51.96"N 127°59'58.04"W et jusqu'à 50°52'34.23"N 128°3'7.24"W.
1B	1	Dugout Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de Dugout Rocks et de Cape Calvert. Les navigateurs se dirigeant vers le détroit de Fitz Hugh doivent signaler leur HPA à Dugout Rocks.	Une ligne joignant les positions : 51°22'01.5"N 127°48'23.5"W et 51°25'04"N 127°54'16"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1C	1	Pearl Rocks	Une ligne reliant les positions de Pearl Rocks et l'île la plus au Sud de Sorrow Islands et de là jusqu'au Cape Calvert. Les navigateurs se dirigeant vers le détroit de Queen Charlotte via le Passage North doivent signaler leur HPA à Pearl Rocks.	Une ligne joignant les positions : 51°22'00"N 128°00'12"W et 51°24'33"N 127°55'18"W de là vers la position 51°25'04"N 127°54'16"W.
2	1	Fog Rocks	Feu de Fog Rocks.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 51°58'21"N 127°55'02"W.
3	1	Walker Island	Feu de Walker Island / Lama Passage.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 52°05'58"N 128°06'55"W.
4	1	Barba Point	Une ligne reliant Barba Point et Boscowitz Point.	Une ligne joignant les positions : 52°16'11"N 127°44'55"W et 52°16'06"N 127°47'00"W.
5	1	Idol Point	Une ligne reliant les positions du feu de Idol Point jusqu'à Graven Point.	Une ligne joignant les positions : 52°14'19"N 128°16'31"W et 52°15'27"N 128°13'19"W.
6	1	Freeman Point	Feu de Freeman Point. Si les navigateurs se dirigent vers le nord, ils doivent signaler leur HPA au feu de Boat Bluff et à Ditmars Point. Les navigateurs doivent indiquer s'ils veulent traverser Hiekish Narrows.	Une ligne orientée 090°-270°(vrai) passant par 52°33'11.5"N 128°29'18"W.
7	1	Ditmars Point	Ditmars Point. S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA au feu de Boat Bluff et à Freeman Point.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 52°43'48"N 128°34'12"W.
8	1	Griffin Point	Feu de Griffin Point. S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler s'ils vont passer dans (Hiekish Narrows).	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 53°03'56"N 128°32'54"W.
9	1	Kingcome Point	Une ligne reliant les positions du feu de Kingcome Point et d'Angler Cove.	Une ligne joignant les positions : 53°17'57"N 128°54'23"W et 53°18'44"N 128°53'17"W.
10	1	Money Point	Feu de Money Point. Les navigateurs se dirigeant vers Kitimat doivent signaler leur HPA au feu d'Emilia Island.	Une ligne orientée 090°-270° (vrai) passant par 53°22'55"N 129°09'50"W.
11	1	Sainty Point	Une ligne joignant les positions du feu de Sainty Point et de Yolk Point. S'ils se dirigent vers le nord, les navigateurs doivent signaler leur HPA au feu de Tom Island et au feu de Pitt Island.	Une ligne joignant les positions : 53°22'18"N 129°18'40"W et 53°21'47"N 129°20'00"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
12	1	Feu de Pitt Island	Feu de Pitt Island. S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA au feu de Tom Island et au feu de Sainty Point.	Une ligne orientée 045°-225° (vrai) passant par 53°42'00"N 129°48'38"W.
13A	Changement	Baker Inlet	Une ligne traversant Grenville Channel à partir du feu Baker Inlet.	Une ligne orientée 052°-232° (vrai) passant par 53°48'41.4"N 129°57'07.9"W.
13B	Changement	Swede Point	Une ligne traversant l'Ogden Channel et joignant Bareside Point et Swede Point.	Une ligne joignant les positions : 53°54'12"N 130°16'31"W et 53°53'16"N 130°15'35"W.
14A	2	Lawyer Islands	Une ligne reliant les positions de Hunt Point et des Lawyer Islands.	Une ligne joignant les positions : 54°06'11"N 130°24'54"W et 54°06'36"N 130°20'12"W.
14B	2	Genn Islands	Une ligne reliant les positions des Lawyer Islands et de Hazel Point.	Une ligne joignant les positions : 54°06'36"N 130°20'12"W et 54°07'03"N 130°14'39"W.
15A	2	Petrel Rock	Une ligne partant de Digby Island allant jusqu'à Kinahan Island Ouest.	Une ligne orientée 180° (vrai) à partir de 54°15'33"N 130°25'00"W; jusqu'à 54°12'30"N 130°25'00"W.
15B	2	Greentop Islet	Une ligne allant de Kinahan Island Ouest jusqu'à une position près de Greentop Islet.	Une ligne joignant les positions : 54°12'30"N 130°25'00"W et 54°10'40"N 130°25'00"W.
15C	2	Holland Rock	Une ligne allant d'une position près de Greentop Islet et jusqu'à Kitson Island.	Une ligne joignant les positions : 54°10'40"N 130°25'00"W et 54°10'40"N 130°19'00"W.
16	2	Lucy Islands	Une ligne allant du feu de Lucy Islands jusqu'à Tugwell Island.	Une ligne joignant les positions : 54°17'46"N 130°36'25"W et 54°19'10"N 130°30'54"W.
17	2	Pillsbury Point	Une ligne joignant les positions de Pillsbury Point et de Tobey Point.	Une ligne joignant les positions : 54°17'58"N 130°21'05"W et 54°17'58"N 130°22'55"W.
18	2	Edye Passage	Un arc de 3 milles marins centré sur Table Point. Les navigateurs sont encouragés à signaler leur présence à l'île Gull en entrant ou sortant du passage Edye.	Un arc centré sur 54°03'49"N 130°31'55"W. Rayon de 3 milles marins à partir du relèvement 137° (vrai) du large jusqu'au relèvement 233° (vrai).
19	2	Wales Point	Une ligne reliant les positions de Wales Point jusqu'à Maskelyne Point.	Une ligne joignant les positions : 54°42'17"N 130°28'33"W et 54°38'55"N 130°26'42"W.
20A	2	Butterworth Rocks	Une ligne partant du feu de Jacinto Point jusqu'au feu de Butterworth Rocks et de là jusqu'au feu de Seal Rocks. Les navigateurs doivent signaler leur route s'ils ne passent pas par le Brown Passage.	Une ligne joignant les positions : 54°34'47"N 131°04'30"W et 54°14'08"N 130°58'30"W de là, jusqu'à 54°00'00"N 130°47'26"W.
20B	Changement	Seal Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de Seal Rocks jusqu'à Oval Point sur Porcher Island.	Une ligne joignant les positions : 54°00'00"N 130°47'26"W et 53°56'24"N 130°43'15"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
21	Changement	Rose Spit Seal Rocks	Une ligne reliant les positions de Rose Spit et le feu de Seal Rock.	Une ligne joignant les positions : 54°11'12.5"N 131°38'43"W et 54°00'00"N 130°47'26"W.
22	2	Rose Spit	Une ligne allant de la position 000° (Vrai) à partir de Rose Spit jusqu'à la frontière internationale.	Une ligne orientée 000° (vrai) à partir de 54°11'12.5"N 131°38'43"W jusqu'à la frontière internationale.
23	2	Frontière internationale à Dixon Entrance	Une ligne suivant la frontière internationale entre l'Alaska, les É.-U. et la Colombie-Britannique au Canada entre le feu de Cape Muzon et de Wales Island. Les navigateurs doivent signaler si leur route passe par le Holiday Passage, le Oriflamme Passage ou Main Passage quand ils franchissent Chatham Sound.	Une ligne joignant les positions : 54°39'48"N 132°41'30"W et 54°42'06"N 130°31'47"W.
24	2	Limite de zone	Une ligne allant du feu de Pointe Cornwallis, s'étendant sur un arc vers le sud-ouest en suivant la limite des eaux territoriales.	Une ligne allant de la position 54°42'12"N 132°52'17"W jusqu'à la position 54°11'00"N 133°28'34.6"W le long de la limite des eaux territoriales.
25	Changement	Cap Knox	Une ligne s'étendant d'une direction de 270° (vraie) à partir du cap Knox jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne s'étendant d'une direction de 270° (vraie) à partir de la position 54°11'00"N 133°05'00"W jusqu'à la limite des eaux territoriales.
26	1	Tasu Sound	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Davidson Point jusqu'à la limite des eaux territoriales. Les navigateurs doivent signaler quand ils atteignent Davidson Point au moment où ils entrent Tasu Sound ou en sortent.	Une ligne orientée 220° (vrai) à partir de 52°44'32"N 132°06'42"W jusqu'à la limite de la mer territoriale.
27	1	Cape St. James	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Cape St. James jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne orientée 220° (vrai) à partir de 51°56'10"N 131°00'52"W jusqu'à la limite de la mer territoriale.
28	1	McInnes Island / Cape St. James	Une ligne reliant les positions du feu de McInnes Island et du feu de Cape St. James.	Une ligne joignant les positions : 52°15'42"N 128°43'13"W et 51°56'10"N 131°00'52"W.
29	1	Cape Mark McInnes Island	Une ligne allant du feu de Cape Mark jusqu'au feu de McInnes Island.	Une ligne joignant les positions : 52°08'59"N 128°32'18"W et 52°15'42"N 128°43'13"W.
30	1	Bonilla Island Sandspit	Une ligne reliant les positions du feu de Bonilla Island et le radiophare aéronautique de Sandspit.	Une ligne joignant les positions : 53°29'34"N 130°38'09"W et 53°15'10"N 131°48'48"W.
31	1	Lawn Point	Un arc de 3 milles marins centré sur Lawn Point.	Un arc centré sur 53°25'29.7"N 131°54'50.2"W. Rayon de 3 milles marins, à partir du relèvement 180° (vrai) du large jusqu'au relèvement 000° (vrai).
32	1	White Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de Browning Entrance et du feu de Hankin Rock.	Une ligne joignant les positions : 53°38'05"N 130°33'48"W et 53°42'28"N 130°24'36"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
33	1	Duckers Islands	Une ligne reliant les positions du feu des Duckers Islands jusqu'au feu de Dupont Island. S'ils se dirigent vers le nord, les navigateurs doivent indiquer s'ils vont passer par Squally Channel ou le Whale Channel.	Une ligne joignant les positions : 52°55'31.4"N 129°11'28.5"W et 52°56'23.3"N 129°26'10.2"W.
34	1	Wilson Rock	Une ligne traversant Laredo Channel et passant par Wilson Rock.	Une ligne orientée 232°-052° (vrai) passant par 52°40'00"N 128°57'55"W.
35	Changement	Triangle Island	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant de Triangle Island jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne orientée 220° (vrai) à partir de 50°52'00"N 129°05'00"W et 50°42'11"N 129°18'00"W.
36	Changement	Cape Scott	Une ligne joignant les positions du feu de Cape Scott et de Triangle Island.	Une ligne joignant les positions : 50°46'57"N 128°25'32"W et 50°52'00"N 129°05'00"W.

Toutes les heures sont exprimées en heure normale du Pacifique ou en heure d'été du Pacifique, selon celle qui est en vigueur.

Figure 3-15 - Service du trafic maritime - Prince Rupert - Nord - Secteur 1

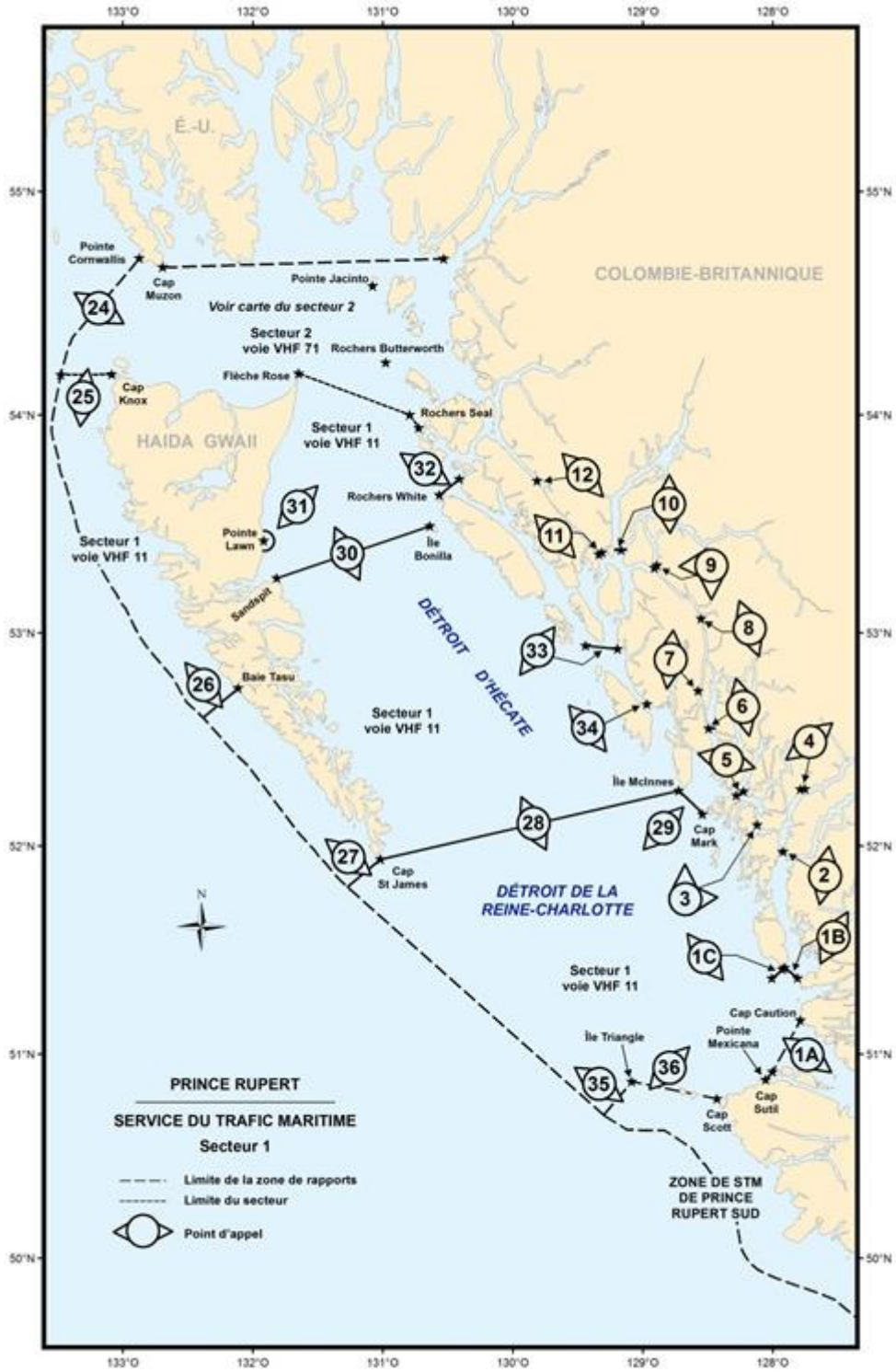


Figure 3-16 - Service du trafic maritime - Prince Rupert - Nord- Secteur 2

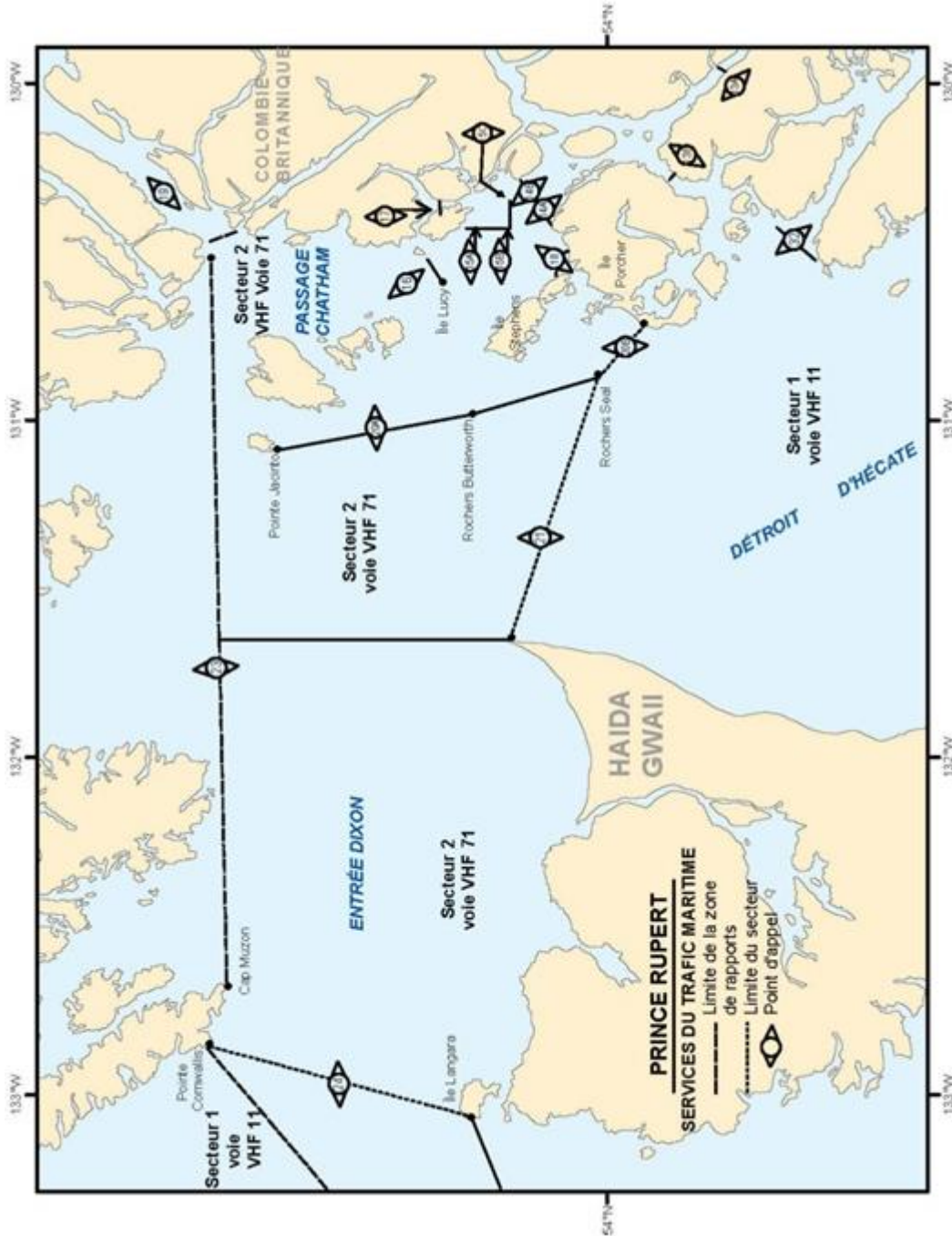


Tableau 3-36 - Secteurs et limites pour Prince Rupert - Sud

Secteur	Limites
1	<p>En excluant les eaux des États-Unis comprises dans la partie du Système de gestion de trafic maritime coopératif Canada/États-Unis (SGTMC) administré par le Centre de trafic maritime de Prince Rupert, limitées par une ligne tracée à partir de : 48°28'36"N 124°40'00"W jusqu'à 48°34'58"N 124°40'00"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°40'00"N 124°51'00"W jusqu'à 48°40'11.5"N 124°51'29"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°43'18"N 125°05'54"W jusqu'à 48°47'16"N 125°12'59.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°53'03"N 125°04'24"W jusqu'à 48°56'00"N 125°01'50.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°56'51"N 125°00'02.5"W jusqu'à 48°57'28"N 124°59'15"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 49°04'13.5"N 124°51'16"W jusqu'à 49°03'20.5"N 124°51'44"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°59'03"N 124°57'54"W jusqu'à 48°58'41"N 124°59'34"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°57'19"N 125°01'50"W jusqu'à 48°57'57"N 125°04'50.5"W jusqu'à 48°59'06"N 125°09'39.5"W jusqu'à 48°58'48"N 125°10'57"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 49°00'59.5"N 125°18'39"W jusqu'à 49°01'54"N 125°19'26.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 48°55'18"N 125°30'29"W jusqu'à 48°55'18"N 125°32'06.5"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 49°05'41"N 125°53'18"W jusqu'à 49°17'03"N 126°13'44"W jusqu'à 49°23'00"N 126°32'34"W jusqu'à 49°44'57"N 126°58'54"W jusqu'à 49°51'35"N 127°08'56"W jusqu'à 49°59'49"N 127°27'06.5"W jusqu'à 50°04'48"N 127°48'47"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 50°13'14"N 127°47'54"W jusqu'à 50°19'28"N 127°58'26"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 50°21'09"N 127°59'27.5"W jusqu'à 50°26'38"N 128°02'43.5"W jusqu'à 50°28'11"N 128°06'05"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 50°38'23.5"N 128°19'35"W jusqu'à 50°40'15"N 128°21'40"W de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à 50°46'57"N 128°25'32"W jusqu'à 50°52'00"N 129°05'00"W de là, suivant une ligne orientée 220° (vrai) jusqu'à la limite de la mer territoriale 50°42'11"N 129°18'00"W de là, suivant la limite de la mer territoriale vers le sud-est afin de croiser la frontière internationale par 48°28'36"N 124°40'00"W de là, suivant une ligne orientée vers le nord jusqu'à la ligne du rivage canadien par 48°34'58"N 124°40'00"W.</p>

Tableau 3-37 - Indicatifs et fréquences pour Prince Rupert

Secteur	Indicatif	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Prince Rupert »	74	156.725

Note : Les responsables du trafic à Prince Rupert surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de radars et de systèmes d'identification automatique.

Tableau 3-38 - Points d'appel pour Prince Rupert - Sud

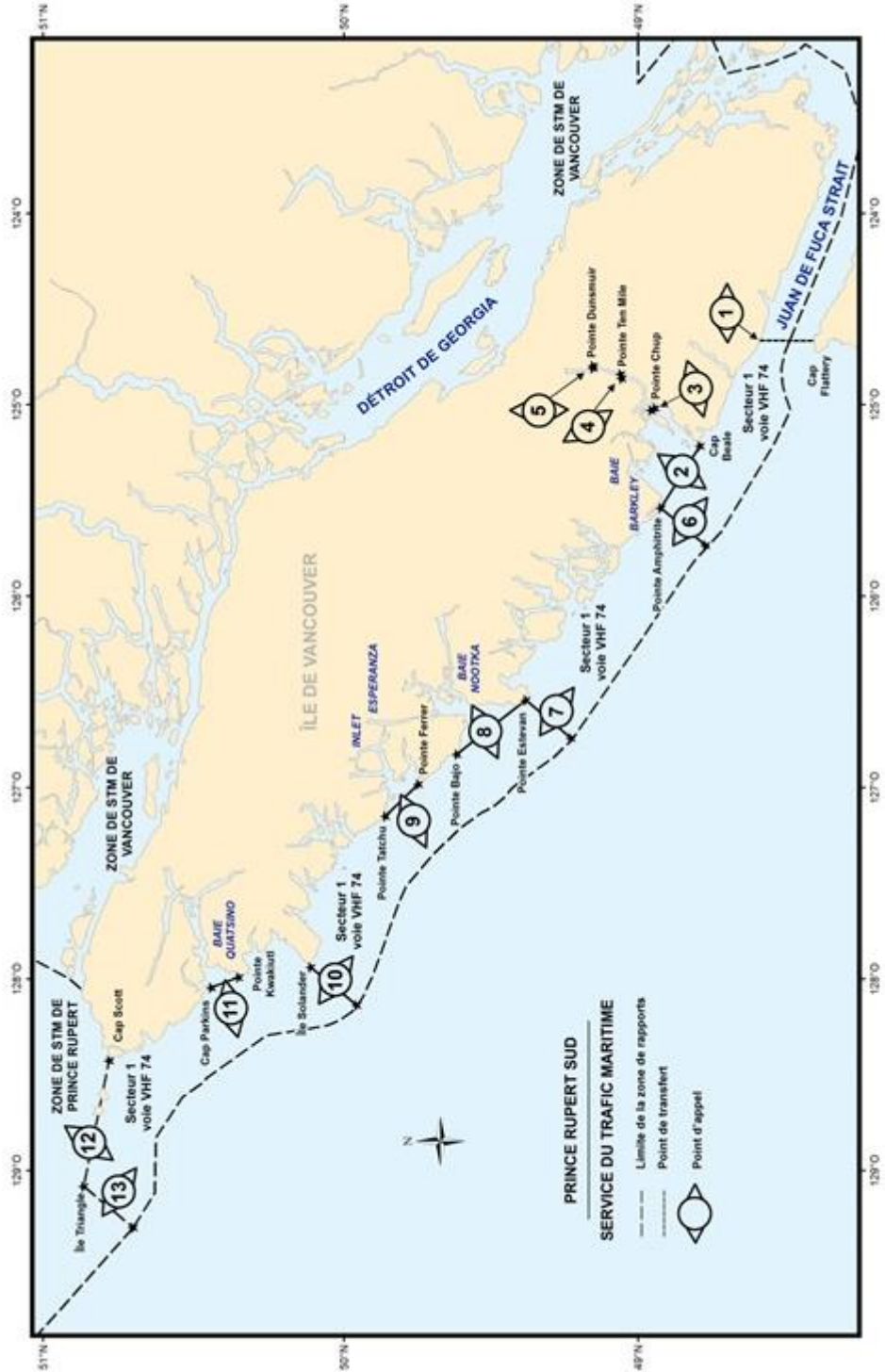
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1	1	Limite de zone	Une ligne orientée vers le nord le long du méridien 124°40'00"W à partir de la frontière internationale jusqu'au littoral de l'île de Vancouver. Administré par le Centre de trafic de Seattle et de Prince Rupert (SGTMC).	
2	1	Cape Beale	Une ligne reliant le feu de Cape Beale et le feu Amphitrite Point. Les navigateurs doivent indiquer s'ils vont passer par Trevor Channel, Imperial Eagle Channel ou Loudoun Channel.	Une ligne joignant les positions : 48°47'13"N 125°12'51"W et 48°55'17"N 125°32'23"W.
3	1	Chup Point	Une ligne reliant les positions de Chup Point et de Mutine Point.	Une ligne joignant les positions : 48°57'20"N 125°01'37"W et 48°56'33"N 125°01'06"W.
4	1	Ten Mile Point	Une ligne orientée sur 256° (Vrai) allant du feu de Ten Mile Point jusqu'à la rive opposée de Alberni Inlet.	Une ligne joignant les positions : 49°03'34"N 124°50'22"W et 49°03'20.5"N 124°51'44"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
5	1	Dunsmuir Point	Une ligne orientée sur 090° (Vrai) allant du feu de Dunsmuir Point jusqu'à la rive opposée de Alberni Inlet.	Une ligne joignant les positions : 49°09'16"N 124°48'26"W et 49°09'16"N 124°47'42"W.
6	1	Amphitrite Point	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Amphitrite Point jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions : 48°55'17"N 125°32'23"W et 48°46'06"N 125°44'02"W.
7	1	Estevan Point	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Estevan Point jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions : 49°23'00"N 126°32'32"W et 49°13'47"N 126°44'25.5"W.
8	1	Nootka Sound	Une ligne reliant les positions du feu d'Estevan Point et de Bajo Point.	Une ligne joignant les positions : 9°23'00"N 126°32'32"W; et 49°37'06"N 126°49'35"W.
9	1	Esperanza Inlet	Une ligne reliant les positions de Ferrer Point et de Tatchu Point.	Une ligne joignant les positions : 49°44'57"N 126°58'54"W et 49°51'35"N 127°08'56"W.
10	1	Solander Island	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Solander Island jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions : 50°06'40.5"N 127°56'17"W et 49°57'26"N 128°08'16"W.
11	1	Kains Island (Quatsino Sound)	Une ligne reliant les positions de Kwakiutl Point et de Cape Parkins.	Une ligne joignant les positions : 50°21'09"N 127°59'27.5"W et 50°26'38"N 128°02'43.5"W.
12	1	Cape Scott Triangle Island	Une ligne orientée sur 281° (Vrai) allant du feu de Cape Scott et passant par Cox et Lanz Islands jusqu'à Triangle Island.	Une ligne joignant les positions : 50°46'57"N 128°25'32"W et 50°52'00"N 129°05'00"W.
13	1	Limite de zone	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant de Triangle Island jusqu'à la limite des eaux territoriales.	Une ligne joignant les positions : 50°52'00"N 129°05'00"W et 50°42'11"N 129°18'00"W.

Toutes les heures sont exprimées en heure normale du Pacifique ou en heure d'été du Pacifique, selon celle qui est en vigueur.

Figure 3-17 - Service du trafic maritime - Prince Rupert - Sud - Secteur 1



3.9.12 Victoria

Tableau 3-39 - Secteurs et limites pour Victoria

Bien que dans certaines publications, la zone des services de trafic maritime de Vancouver est identifiée, cette zone est gérée par le centre des SCTM de Victoria.

Secteur	Limites
1	Toutes les eaux canadiennes au nord de et comprises à l'intérieur d'une ligne tracée à partir de la ligne du rivage de l'île Vancouver, par 48°34'58"N 124°40'00"W; vers le sud longeant le méridien de longitude 124°40'00"W, jusqu'à un point qui croise la frontière internationale; de là, suivant la frontière internationale vers l'est et le nord passant par les eaux connues sous le nom de détroit Juan de Fuca, détroit Haro Strait, Boundary Passage, et détroit de Georgie, jusqu'à un point qui croise le littoral canadien, par 49°00'00"N 123°05'20"W; de là, jusqu'au feu de Roberts Bank, par 49°05'16"N 123°18'31.5"W; de là, jusqu'au feu de Sandheads, par 49°06'23"N 123°18'04"W; de là, jusqu'au feu du brise-lames de Iona, par 49°12'18"N 123°15'50"W; de là, dans une direction de 270° (vrai) pendant 6.6 milles marins jusqu'à 49°12'18"N 123°25'53"W; de là, dans une direction de 000° (vrai) pendant 8.15 milles marins jusqu'au feu du cape Roger Curtis, par 49°20'24"N 123°25'53"W; de là, dans une direction de 303° (vrai) pendant 4.8 milles marins jusqu'à Gower Point, par 49°23'01"N 123°32'06"W; de là, suivant la ligne du rivage jusqu'à une ligne joignant le feu de la Reception Point, par 49°28'15.9"N 123°53'12"W; au feu de Merry Island, par 49°28'03.5"N 123°54'40"W; au feu de Ballenas Island, par 49°21'02"N 124°09'32"W; à Cottam Point, par 49°18'57"N 124°12'45"W.
2	Toutes les eaux canadiennes du bras Sud ou bras principal du fleuve Fraser à l'est du feu de Sandheads, par 49°06'23"N 123°18'04"W; jusqu'à une ligne orientée 090° (vrai) à partir de Shoal Point, par 49°11'45"N 122°54'51"W, jusqu'à la rive sud opposée.
3	Toutes les eaux canadiennes comprises au nord et à l'est d'une ligne tracée à partir du feu du brise-lames de Iona, par 49°12'18"N 123°15'50"W; de là, dans direction de 270° (vrai) pendant 6.6 milles marins jusqu'à la position 49°12'18"N 123°25'53"W; de là, dans une direction de 000° (vrai) pendant 8.15 milles marins jusqu'au feu du cape Roger Curtis, par 49°20'24"N 123°25'53"W; de là, dans une direction de 303° (vrai) pendant 4.8 milles marins jusqu'à Gower Point, par 49°23'01"N 123°32'06"W; y compris toutes les eaux de Howe Sound et de Burrard Inlet.
4	Toutes les eaux canadiennes au nord de l'île de Vancouver à partir d'une ligne joignant le feu de Cape Caution 51°09'50"N 127°47'06"W, en passant par Mexicana Point 50°54'51.96"N 127°59'58.04"W, de là jusqu'au cap Sutil à la position 50°52'34.23"N 128°3'7.24"W. Ensuite, suivant la ligne de côte vers le nord-ouest jusqu'à Cape Scott; une ligne tirée dans une direction de 281 (vraie) depuis la position 50°46'57"N 128°25'32"W jusqu'à la position 50°52'00"N 129°05'00"W, en suivant une ligne tirée dans une direction de 220 (vraie) jusqu'à la limite des eaux territoriales; de là, jusqu'à la frontière entre l'Alaska et la Colombie-Britannique, mais sans inclure les eaux décrites dans le secteur 2 ou les îlots du continent et les voies extérieure de la couverture VHF.

Tableau 3-40 - Indicatifs et fréquences pour Victoria

Secteur	Indicatif	Voie	Fréquences (MHz)
1	« Trafic Seattle » (Points d'appel 1, 3, 5 et 8)	05A	156.25
1	« Trafic Victoria »	11	156.55
2	« Trafic "Victoria" »	74	156.725
3	« Trafic Victoria »	12	156.6
4	« Trafic Victoria »	71	156.575

Note : Les responsables du trafic à Seattle et Victoria, Secteurs 1, 2 et 3 surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de radars et de systèmes d'identification automatique. Les responsables du trafic à Victoria, Secteur 4 surveillent la navigation dans la zone de trafic en se servant de systèmes d'identification automatique.

3.9.12.1 Procédures spéciales

Navires sortant de Brotchie Ledge

On demande aux pilotes d'aviser le Centre de trafic maritime de Victoria (Victoria Trafic) de l'HPA des navires sortants à Race Rocks, quand cela est possible.

Point Grey / Point Atkinson

Les navires qui arrivent communiqueront quand ils atteindront une ligne joignant les positions de Point Grey et Point Atkinson et signaleront leur HAP à First Narrows. (Le Centre de trafic maritime de Victoria (Trafic Victoria) répondra uniquement s'il doit signaler la présence de trafic.)

Tableau 3-41 - Points d'appel pour Victoria

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1	Changement	Limited de zone	Une ligne orientée vers le nord le long du méridien 124°40 00W à partir de la frontière internationale jusqu'au littoral de l'île de Vancouver. Administré par le Centre de trafic maritime de Seattle et Prince Rupert (CVTS).	Une ligne joignant les positions : 48°28'36"N 124°40'00"W et 48°34'58"N 124°40'00"W.
3	Changement	Race Rocks	Une ligne orientée 090° -270° (Vrai) passant par le feu de Race Rocks. Administré par le Centre de trafic maritime de Seattle et Victoria (CVTS).	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par la position 48°17'54"N 123°31'54"W.
4	1	Bouée « VH »	Une ligne orientée 000° -180° (Vrai) passant par la bouée « VH ».	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la position 48°22'32"N 123°23'29"W.
5	Changement	Hein Bank	Une ligne joignant les positions du feu de Hein Bank et les positions du feu de Cattle Point, et de San Juan Island. Administré par le Centre de trafic maritime de Seattle et Victoria (CVTS).	Une ligne joignant les positions : 48°22'00"N 123°02'01"W et 48°27'03"N 122°57'45"W.
6	1	Turn Point	3 milles marins avant d'atteindre le feu de Turn Point.	Un cercle dont le centre est situé à la position 48°41'20"N 123°14'10"W Rayon de 3 milles marins.
7	1	East Point	Une ligne joignant les positions du feu d'East Point, de Saturna Island et du feu de Patos Island. Les navigateurs sont encouragés à se rapporter à 3 milles marins du feu East Point lorsqu'ils entrent ou sortent de Boundary Pass.	Une ligne joignant les positions : 48°47'00"N 123°02'42"W et 48°47'24"N 122°58'13"W.
8	Changement	Patos Island	Une ligne joignant le feu de Patos Island et le feu Alden Bank et une bouée à gong « A ». Administré par le Centre de trafic de Seattle et Victoria (CVTS).	Une ligne joignant les positions : 48°47'24"N 122°58'13"W et 48°50'24"N 122°52'32"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
9	1	Portlock Point	À Portlock Point.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par la position 48°49'41"N 123°21'02"W.
10	1	Peile Point	Au feu de Peile Point.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par la position 48°51'00"N 123°24'14"W.
11	1	Active Pass	Aux abords du détroit de Georgia, 3 milles marins au nord-est du feu de Georgina Point. Entrée dans le détroit de Georgia après avoir l'autorisation de franchir l'Active Pass.	Un arc dont le centre est situé à la position 48°52'24.5"N 123°17'24.5"W. Rayon de 3 milles marins.
12	Changement	Sandheads	Au feu de Sandheads.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la position 49°06'23"N 123°18'04"W.
12A	2	Woodward Island (Forêt de l'État)	Au feu de Woodward Island à l'extrémité nord-est de l'île.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la position 49°06'23.5"N 123°07'29.5"W.
12B	2	La Farge	À l'usine de Ciments La Farge.	Une ligne orientée 157° - 337° (vrai) passant par la position 49°09'16.5"N 123°00'15"W.
12C	Changement	Shoal Point Limite de la Zone	À Shoal Point. Limite du secteur 2 – Trafic Victoria.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par la position 49°11'45"N 122°54'51"W.
13	1	Porlier Pass Ouest	3 milles marins avant l'entrée dans le Porlier Pass ou après la sortie du passage.	Un arc dont le centre est situé sur le feu à secteurs du rocher Virago L.F.289.3 à la position 49°00'46.5"N 123°35'29.5"W Rayon de 3 milles marins sur une ligne de relèvement à partir du large orientée 350° (vrai) jusqu'à 130° (vrai).
14	1	Porlier Pass Est	3 milles marins avant l'entrée dans le Porlier Pass ou après la sortie du passage.	Un arc dont le centre est situé sur le feu à secteurs de Virago Rock L.F. 289.3 à position 49°00'46.5"N 123°35'29.5"W Rayon de 3 milles marins sur une ligne de relèvement à partir du large orientée 180° (vrai) - 265°(vrai).
15A	Changement	Iona	Une ligne franc sud du feu du brise-lames Iona croisant la ligne formée avec le Cape Roger Curtis (15B).	Une ligne joignant les positions : 49°12'18"N 123°15'50"W et 49°12'18"N 123°25'53"W.
15B	Changement	Cape Roger Curtis	Une ligne franc sud de Cape Roger Curtis croisant la ligne formée avec le feu du brise-lames Iona (15A).	Une ligne joignant les positions : 49°12'18"N 123°25'53"W et 49°20'24"N 123°25'53"W.
15C	Changement	Gower Point	Une ligne joignant les positions du Cape Roger Curtis et de Gower Point.	Une ligne joignant les positions : 49°20'24"N 123°25'53"W et 49°23'01"N 123°32'06"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
16	3	Halkett Point	Une ligne joignant les positions de Halkett Point et le continent à un point au sud de la Lions Bay.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) à partir de 49°26'43"N 123°19'12"W jusqu'à la ligne de rivage de la terre ferme.
17	3	Grace Island	Une ligne joignant les positions du feu de Grace Island et le continent à l'extrémité sud de Langdale.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) à partir de 49°25'50"N 123°26'48"W jusqu'à la ligne de rivage de la terre ferme.
18	3	Cowan Point Point Atkinson	Une ligne joignant les positions du feu de Cowan Point sur Bowen Island et du feu de Point Atkinson sur le continent.	Une ligne joignant les positions : 49°20'08.5"N 123°21'34.5"W et 49°19'50"N 123°15'48"W.
19	3	Dundarave	2 milles marins à l'ouest du pont Lions Gate. Seuls les navigateurs faisant route vers l'est ont à communiquer leur position.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par la bouée « QB ». 49°19'02.5"N 123°12'00"W.
20	3	Vanterm	Une ligne joignant les positions à l'extrémité ouest des Vancouver Ocean Terminals et l'extrémité est de la cale sèche de la société Burrard Yarrows Corporation. Les navires qui partent recevront les informations de trafic de First Narrows à Vanterm (point d'appel 20). Les navires partant à l'ouest du point d'appel 20 recevront les informations de trafic de First Narrows au moment du départ. Les navires à la sortie doivent signaler leur position quand ils atteignent Burnaby Shoal. Les informations sur le trafic maritime à jour seront émises au besoin.	Une ligne orientée 358° - 178° (vrai) joignant les positions 49°17'23"N 123°04'33"W et 49°18'21"N 123°04'37"W.
21	3	Berry Point	Une ligne orientée 000° - 180° (Vrai) à partir du feu de Berry Point et croisant le littoral nord sur la rive opposée. Seuls les navigateurs faisant route vers l'ouest doivent signaler leur HPA.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) à partir de la position 49°17'43"N 122°59'09"W.
22	3	Roche Point	Au feu de Roche Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 49°18'02.5"N 122°57'17"W.
23	1	Entrance Island Five Fingers Island	Une ligne joignant les positions du feu d'Entrance Island et de Five Fingers Island.	Une ligne joignant les positions : 49°12'34"N 123°48'25"W et 49°13'53"N 123°54'52"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
24	Changement	Ballenas Island Merry Island Welcome Passage	Une ligne joignant les positions du feu de Ballenas Island et du feu de Merry's Island; de là jusqu'au feu de Reception Point. Si les navigateurs font route vers le nord, ils doivent indiquer si leur route passe par le détroit Malaspina via Pointe Epsom ou Welcome Passage, Sabine Channel, Stevens Passage, Ouest de Sisters Island ou Ballenas Channel.	Une ligne joignant les positions : 49°28'15.9"N 123°53'12"W et 49°28'03.5"N 123°54'40"W et 49°21'02"N 124°09'32"W, et 49°18'57"N 124°12'45"W.
25	4	Cape Lazo Powell River	Une ligne joignant les positions du feu de Cape Lazo et le brise-lames de Powell River et le feu de South Entrance. Lorsqu'ils font route vers le sud, les navigateurs doivent indiquer si leur route traverse le détroit Malaspina via Pointe Epsom ou Welcome Passage, Sabine Channel, Stevens Passage, Ouest de Sisters Island ou Ballenas Channel.	Une ligne joignant les positions : 49°42'24.5"N 124°51'41.5"W et 49°51'36.9"N 124°33'05.7"W.
26	4	Cape Mudge	Au feu de Cape Mudge. S'ils font route vers le nord, les navigateurs doivent signaler leur HPA pour Steep Island et pour le feu de Maud Island.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 49°59'56"N 125°11'38"W.
27	4	Île Steep	Au feu de Steep Island. S'ils font route vers le nord, les navigateurs doivent signaler leur HPA pour Separation Head et mettre à jour leur HPA pour le feu de Maud Island en cas de changement.	Une ligne orientée 050° - 230° (vrai) passant par 50°04'45"N 125°15'06"W.
28	4	Separation Head	À Separation Head. S'ils font route vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA pour Steep Island et mettre à jour leur HPA pour le feu de Maud Island en cas de changement.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 50°10'51"N 125°21'02"W.
29	4	Cinque Island	Feu de Cinque Island. S'ils font route vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HPA pour Separation Head et pour le feu de Maud Island.	Une ligne orientée 090° - 270° (vrai) passant par 50°17'44"N 125°23'59.5"W.
30	4	Ripple Point	Feu de Ripple Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°22'05"N 125°34'42"W.
31	4	Vansittart Point	Feu de Vansittart Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°22'37"N 125°44'31"W.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 3 – SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
32	4	Fanny Island	Feu de Fanny Island.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°27'13"N 125°59'30"W.
33	4	Feu de Boat Bay	Feu de Boat Bay.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°31'11"N 126°34'37"W.
34	4	Lizard Point	Feu de Lizard Point. Si les navigateurs font route vers le nord à Lizard Point, ils doivent indiquer s'ils vont passer par Goletas Channel, Gordon Channel, Ripple Passage ou Richards Channel.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°40'17.5"N 126°53'36"W.
35	4	Lewis Point	Feu de Lewis Point.	Une ligne orientée 000° - 180° (vrai) passant par 50°33'07"N 126°51'10"W.
36	4	Pulteney Point	3 milles marins au nord du feu de Pulteney Point. Si les navigateurs font route vers le sud, ils doivent appeler 3 milles marins avant le feu de Pulteney Point. Si les navigateurs font route vers le nord, ils doivent appeler au feu Pulteney Point et doivent indiquer s'ils vont passer par Goletas Channel, Gordon Channel, Ripple Passage ou Richards Channel.	Un arc dont le centre est situé à la position 50°37'51"N 127°09'12"W. Rayon de 3 milles marins.
37	4	Doyle Island	Feu de Doyle Island.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°48'20"N 127°27'32"W.
38	4	Pine Island	Feu de Pine Island.	Une ligne orientée 045° - 225° (vrai) passant par 50°58'33"N 127°43'35"W.
39	Changement	Cape Caution Cape Sutil	Une ligne joignant les positions du feu de Cape Caution et Mexicana Point; de là, jusqu'au cap Sutil. Si les navigateurs font route vers le sud à Cape Caution, ils doivent indiquer s'ils vont passer par Scott Channel, Goletas Channel (Nahwitti Bar), Gordon Channel (Pine Island), Bolivar Passage, Ripple Passage ou Richards Channel.	Une ligne joignant les positions : 51°09'50"N 127°47'06"W; 50°54'51.96"N 127°59'58.04"W et 50°52'34.23"N 128°37.24"W.

Toutes les heures sont exprimées en heure normale du Pacifique ou en heure d'été du Pacifique, selon celle qui est en vigueur.

Figure 3-18 - Service du trafic maritime - Vancouver - Secteur 1

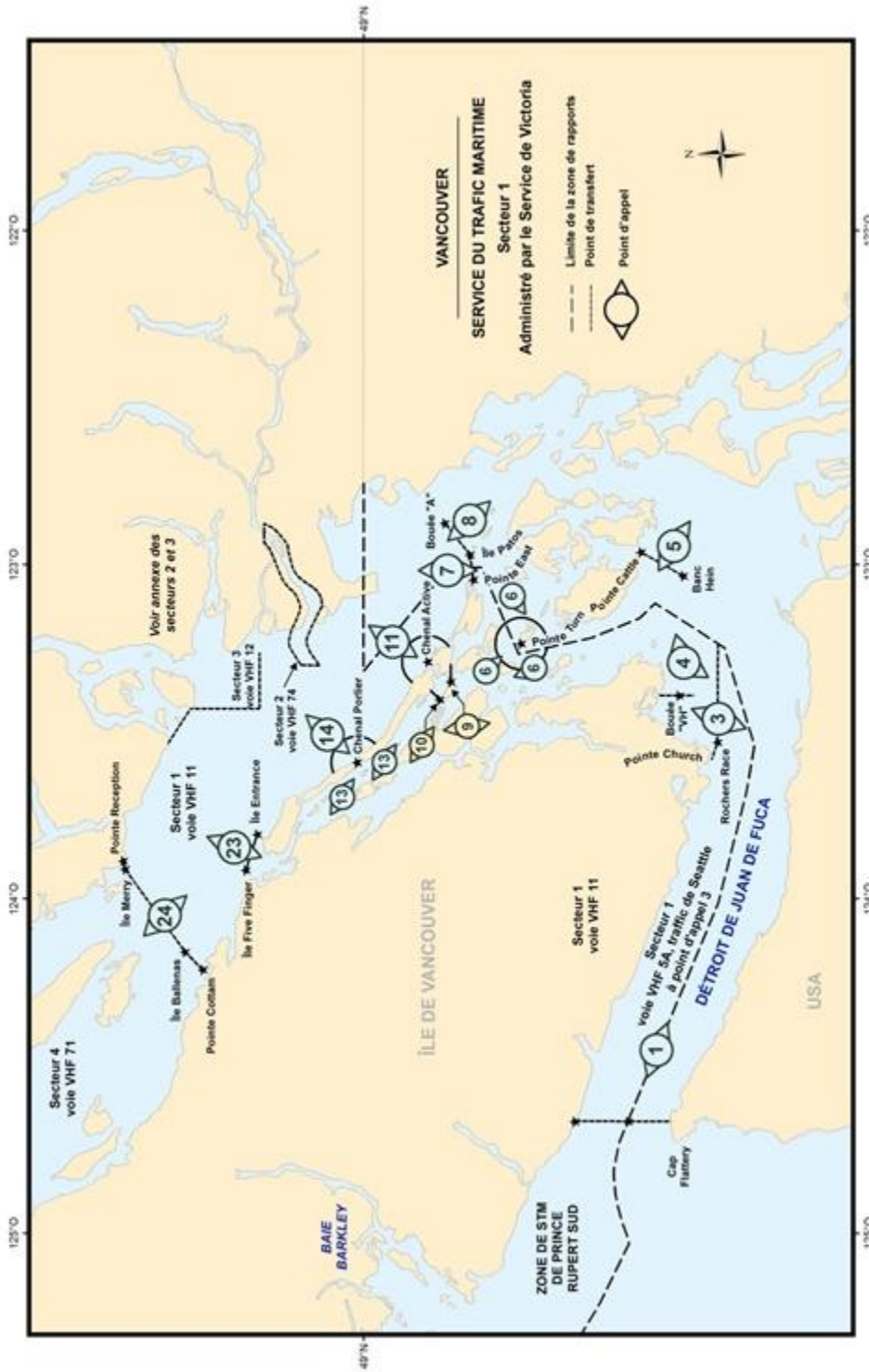


Figure 3-19 - Service du trafic maritime - Vancouver - Secteurs 2 et 3

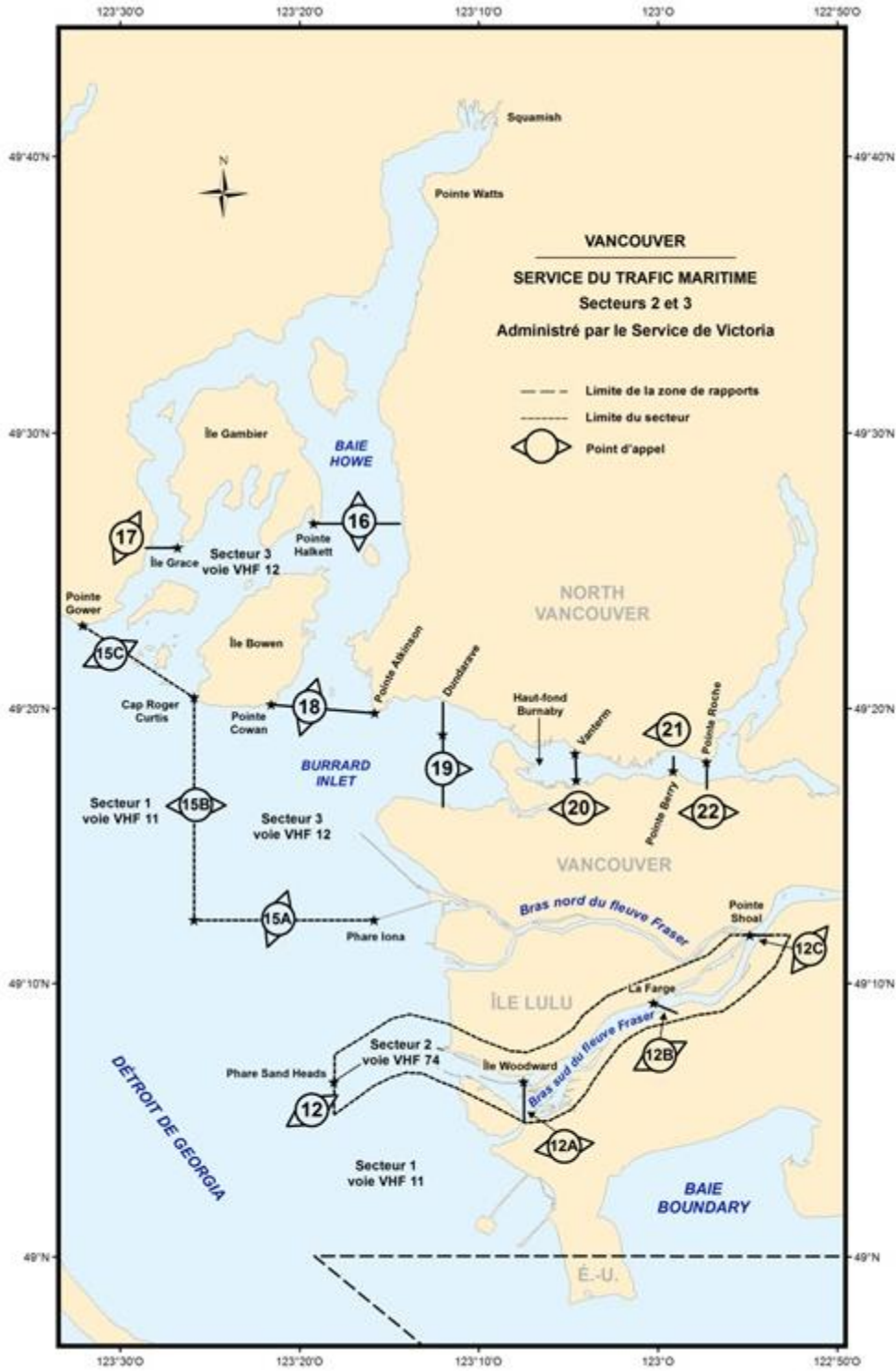
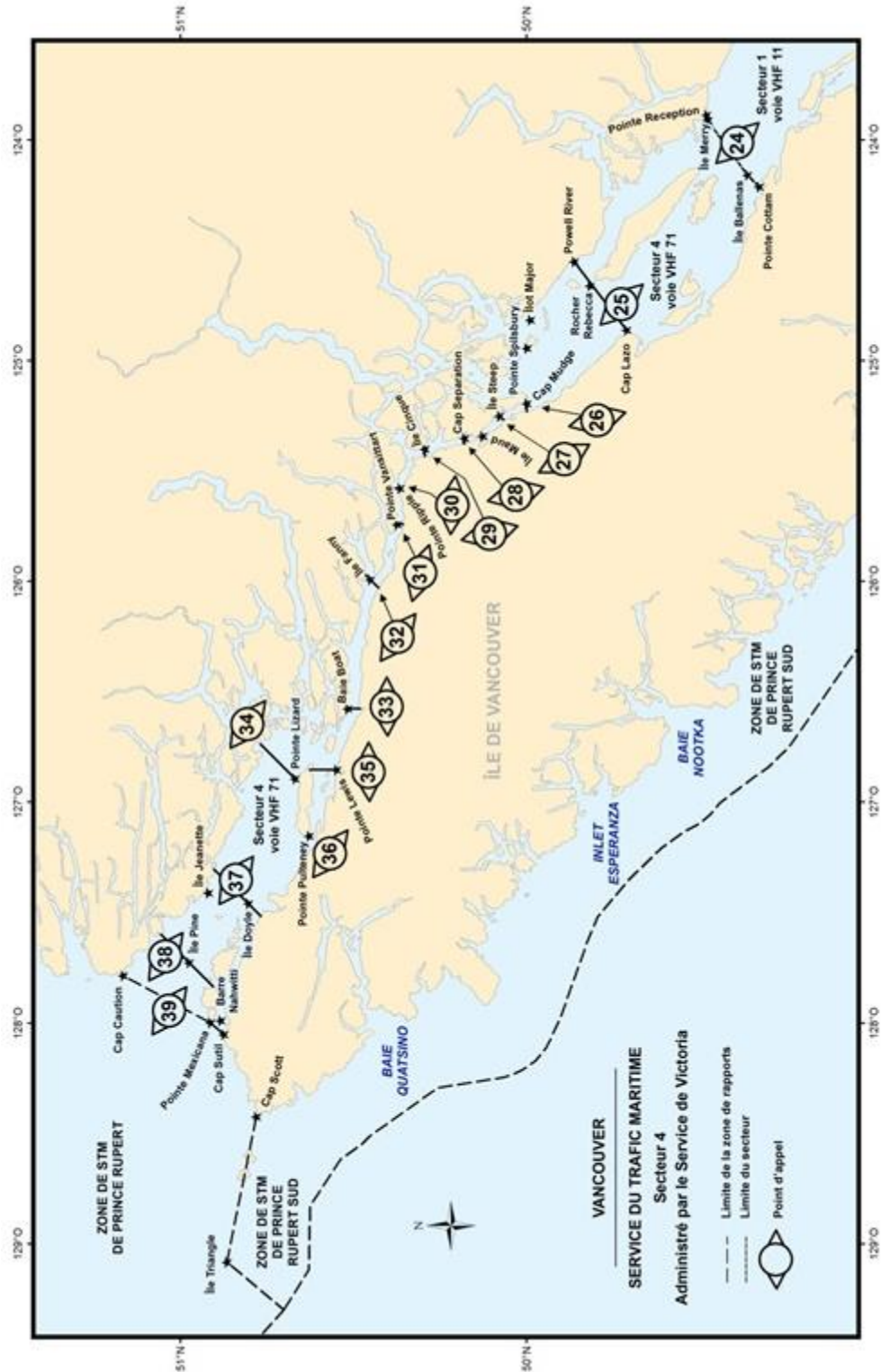


Figure 3-20 - Service du trafic maritime - Vancouver - Secteur 4



PARTIE 4 GÉNÉRALITÉS

4.1 PROCÉDURES

4.1.1 Procédures en radiotéléphonie

4.1.1.1 Généralité

Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, et surtout lors de conditions météorologiques défavorables, les capitaines devraient faire en sorte qu'une écoute continue soit faite sur la fréquence 2182 kHz. Lorsque possible, et compte tenu des exigences du contrôle de la circulation maritime et du contrôle de la voie maritime, une écoute attentive sera maintenue sur la voie VHF 16 (156.8 MHz).

La fréquence 2182 kHz et la voie VHF 16 (156.8 MHz) ne peuvent être utilisées que pour le trafic de détresse et d'urgence, les appels de sécurité ou les appels réguliers. Le seul mode de diffusion autorisé sur la fréquence 2182 kHz est la bande latérale unique J3E.

Les appels initiaux doivent être faits directement sur la fréquence de sécurité et d'appel 2182 kHz. Il y a lieu de suivre cette procédure parce que les centres des SCTM ne surveillent pas les fréquences de travail sur les bandes MF/VHF.

Nous rappelons aux capitaines de navires obligatoirement pourvus de radio qu'un journal de toutes les communications de détresse, d'urgence et de sécurité doit être tenu à jour et gardé à bord du navire.

4.1.1.2 Les exemples suivants illustrent la procédure à suivre

Tableau 4-1 - Appel initial lorsqu'un navire essaie d'établir la communication

Éléments	Mots parlés
Nom de la station appelée (prononcé trois fois).	QUÉBEC RADIO GARDE CÔTIÈRE
Le mot « ICI ».	ICI
Type, nom, indicatif d'appel du navire appelant (prononcé trois fois).	LE NAVIRE FAIRMONT CYLD
Invitation à répondre.	À VOUS.

Tableau 4-2 - Appel à faire lorsqu'un navire désire établir la communication avec n'importe quelle station à sa portée (ou dans une certaine région)

Éléments	Mots parlés
Appel général (prononcé trois fois).	TOUTES STATIONS (ou par ex. TOUS LES NAVIRES SUR LE LAC SAINT-LOUIS).
Le mot « ICI ».	ICI
Type, nom et indicatif d'appel du navire appelant (prononcé trois fois).	LE NAVIRE-CITERNE IMPERIAL CORNWALL /VCVC.
Invitation à répondre.	À VOUS

Lorsqu'une station désire diffuser des renseignements et non établir une communication, elle doit transmettre le message au lieu d'inviter à répondre.

Un message radio en provenance d'un navire se compose de plusieurs parties qui doivent être transmises sur la fréquence du travail dans l'ordre suivant:

- a) le type, le nom et l'indicatif d'appel du navire qui envoie le message;
- b) la date et l'heure d'envoi du message (de préférence en UTC. L'heure avancée ne doit pas être utilisée) [la date et l'heure peuvent être envoyées en un seul groupe, les deux premiers chiffres représentant la date et les quatre derniers chiffres représentant l'heure];
- c) l'adresse;
- d) le texte ou le corps du message;
- e) la signature.

Remarque : Les parties a) et b) constituent le « préambule ».

Tableau 4-3 - Exemple d'un message radio navire-côte

Expression	Mots parlés
Message	DU WESTWIND, INDICATIF D'APPEL V2AG
Envoyé	071225UTC
Adresse	ECAREG CANADA
Texte	AMARRÉ AU QUAI À SYDNEY
Signé	COMMANDANT

Un accusé de réception d'un message ne devra être donné que lorsque l'opérateur qui reçoit le message sera certain que les renseignements transmis ont été correctement reçus.

Il est impossible d'établir des expressions conventionnelles précises applicables à toutes les procédures utilisées en radiotéléphonie. Cependant, on devra, autant que possible, se servir des expressions conventionnelles suivantes.

Tableau 4-4 - Expressions conventionnelles

Expression	Signification
VEUILLEZ ACCUSER RÉCEPTION	Faites-moi savoir que vous avez reçu et compris ce message.
CORRECTION	Une erreur a été commise dans cette transmission. Le texte correct est ...
CONTINUEZ	Continuez à transmettre votre message.
À VOUS	Ma transmission est terminée et j'attends une réponse de vous.
TERMINÉ	Cette communication est terminée et je n'attends pas de réponse.
RELISEZ	Après mon RÉPONDEZ, relisez-moi tout ce message exactement comme vous l'avez reçu.
ROGER	J'ai reçu en entier votre dernière transmission.
REÇU NUMÉRO	J'accuse réception de votre message numéro ...
ATTENDEZ	Attendez, je vous communiquerai d'autres renseignements.
VÉRIFIEZ	Vérifiez avec l'expéditeur et envoyez la version correcte.
CHAQUE MOT DEUX FOIS	À titre de demande : Veuillez prononcer chaque mot deux fois. À titre de renseignement : Je prononcerai deux fois chaque mot de ce passage.

4.1.1.3 Alphabet phonétique

Lorsqu'il est nécessaire d'épeler les indicatifs d'appel, les abréviations de service et les mots dont l'orthographe pourrait prêter à confusion, la table d'épellation de lettres suivante doit être utilisée :

A - ALFA	H - HOTEL	O - OSCAR	V – VICTOR
B - BRAVO	I - INDIA	P - PAPA	W – WHISKEY
C - CHARLIE	J - JULIET	Q - QUEBEC	X - X-RAY
D - DELTA	K - KILO	R - ROMEO	Y – YANKEE
E - ECHO	L - LIMA	S - SIERRA	Z – ZULU
F - FOXTROT	M - MIKE	T – TANGO	
G - GOLF	N - NOVEMBER	U - UNIFORM	

4.1.1.4 Heures

Les heures sont exprimées par quatre chiffres, les deux premiers donnant l'heure et les deux derniers les minutes, le jour commençant à minuit en utilisant 0000, et se terminant à 2400. L'heure à utiliser (par exemple UTC) est donnée dans l'entête de la colonne appropriée après les chiffres.

4.1.1.5 Table de conversion des fuseaux horaires

HNT	Heure normale de Terre-Neuve
HNA	Heure normale de l'Atlantique
HNE	Heure normale de l'Est
HNC	Heure normale du Centre
HNR	Heure normale des Rocheuses
HNP	Heure normale du Pacifique

Pour convertir du temps universel coordonné à l'heure NORMALE locale, référez à la colonne appropriée à côté de l'heure UTC. Pour l'heure avancée, ajouter une heure.

Tableau 4-5 - Table de conversion des fuseaux horaires

UTC	HNT	HNA	HNE	HNC	HNR	HNP
00:00	20:30	20:00	19:00	18:00	17:00	16:00
01:00	21:30	21:00	20:00	19:00	18:00	17:00
02:00	22:30	22:00	21:00	20:00	19:00	18:00
03:00	23:30	23:00	22:00	21:00	20:00	19:00
04:00	00:30	00:00	23:00	22:00	21:00	20:00
05:00	01:30	01:00	00:00	23:00	22:00	21:00
06:00	02:30	02:00	01:00	00:00	23:00	22:00
07:00	03:30	03:00	02:00	01:00	00:00	23:00
08:00	04:30	04:00	03:00	02:00	01:00	00:00
09:00	05:30	05:00	04:00	03:00	02:00	01:00
10:00	06:30	06:00	05:00	04:00	03:00	02:00
11:00	07:30	07:00	06:00	05:00	04:00	03:00
12:00	08:30	08:00	07:00	06:00	05:00	04:00
13:00	09:30	09:00	08:00	07:00	06:00	05:00
14:00	10:30	10:00	09:00	08:00	07:00	06:00
15:00	11:30	11:00	10:00	09:00	08:00	07:00
16:00	12:30	12:00	11:00	10:00	09:00	08:00
17:00	13:30	13:00	12:00	11:00	10:00	09:00
18:00	14:30	14:00	13:00	12:00	11:00	10:00
19:00	15:30	15:00	14:00	13:00	12:00	11:00
20:00	16:30	16:00	15:00	14:00	13:00	12:00
21:00	17:30	17:00	16:00	15:00	14:00	13:00
22:00	18:30	18:00	17:00	16:00	15:00	14:00
23:00	19:30	19:00	18:00	17:00	16:00	15:00

4.1.1.6 Signaux horaires

Au Canada, le Conseil national de recherches est l'agence fédérale responsable de l'heure officielle. Son centre de recherche en métrologie, qui se trouve à Ottawa, ON transmet ses signaux horaires par la station radio à ondes courtes CHU, située au point 45°17'47"N 075°45'22"W. Elle est munie d'antennes verticales pour assurer le meilleur service possible aux usagers canadiens. Les signaux horaires sont émis d'une façon continue sur 3330 kHz, 7850 kHz, 14 670 kHz, H3E à bande latérale unique supérieure (compatible AM). Les fréquences de l'onde porteuse et les impulsions de seconde proviennent d'une horloge atomique au césium, et par conséquent, l'exactitude de la fréquence est de 10^{-11} et l'heure émise par CHU est exacte à 50 microsecondes près. Le début de chaque seconde (UTC) coïncide avec le début d'une impulsion de 300 cycles à 1000 Hz, avec certaines omissions et périodes d'identification. La demi-minute est marquée par l'omission de l'impulsion précédente (pour la 29^e seconde). Les neuf impulsions avant la minute exacte sont raccourcies à des « tics » pendant l'annonce de l'heure. L'heure annoncée coïncide avec le début de l'impulsion suivante (une demi-seconde à 1000 Hz). La première minute de chaque heure commence avec une impulsion d'une seconde, suivie de 9 secondes de silence.

L'annonce bilingue de l'identification de la station CHU et de l'heure se fait comme suit:

« *CHU Canada - Coordinated Universal Time -- hours -- minutes -- heures -- minutes* » pour les minutes impaires,

et

« *CHU Canada - Temps universel coordonné -- heures -- minutes -- hours -- minutes* » pour les minutes paires.

Quelques annonces plus longues utilisent l'abréviation « UTC » au lieu de la formule complète.

Selon la pratique acceptée internationalement, l'heure officielle du Canada est une échelle de temps UTC (Temps universel coordonné). On garde UTC à moins d'une seconde de l'échelle de temps astronomique UT1 nécessaire pour la navigation céleste. Pour obtenir UT1 avec une exactitude de 0,1 seconde, on peut décoder la différence [UT1 - UTC], appelée DUT1, diffusée par CHU au moyen d'un code accepté internationalement. Pour décoder la valeur de DUT1 en dixièmes de seconde, l'utilisateur compte le nombre d'impulsions accentuées de secondes au cours d'une minute. Si l'accentuation se fait sur les secondes 1 à 8, DUT1 est positive; quand elle est négative, on utilise les secondes 9 à 16. Pour CHU, les impulsions accentuées sont divisées, de telle sorte qu'un trait sonore double est entendu.

4.1.2 Communications de détresse en radiotéléphonie

4.1.2.1 Notification rapide des autorités de recherche et de sauvetage sur les situations à risque

Afin d'assurer le niveau le plus élevé de sécurité possible, les navigateurs devraient immédiatement informer la Garde côtière canadienne, par l'entremise d'un centre des SCTM, de toute situation grave ou qui risque de le devenir et qui nécessite l'aide des services de recherche et de sauvetage (SAR). On n'insistera jamais trop sur le besoin d'aviser le plus tôt possible les autorités de SAR sur les urgences maritimes possibles.

Cet avis est donné conformément à la circulaire de l'OMI MSC/Circ. 892 et un avis semblable se trouve dans le volume III du Manuel international de recherche et sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) de l'OACI/l'OMI. De plus, des recommandations semblables ont été formulées à la suite de cas de SAR graves qui sont survenus dans la zone SAR canadienne où des capitaines n'ont pas fourni cet avis avant que la situation ne se détériore.

Cet avis permet aux autorités de SAR d'effectuer de la planification préliminaire et d'urgence qui pourrait faire une différence cruciale si la situation s'empire. Le temps perdu aux étapes initiales d'une mission de SAR peut déterminer son dénouement éventuel.

Il est toujours préférable d'envisager le pire des scénarios et d'aviser les autorités de SAR en conséquence. Cet avis n'impose aucune obligation sur le capitaine, à l'exception d'informer la GCC lorsque la situation a été redressée.

Les centres des SCTM canadiens sont chargés de surveiller toutes les fréquences maritimes de détresse même si chaque Centre ne surveille pas nécessairement chacune de ces fréquences (voir [Partie 2](#) nomenclature des centres des SCTM). Les SCTM assurent les communications entre le JRCC/MRSC et le ou les navires en cause dans une situation de détresse.

Les fréquences de détresse en radiotéléphonie sont les suivantes :

- a) 2182 kHz sur la bande de fréquence moyenne (MF);
- b) 156.8 MHz (voie 16) sur la bande de fréquence très haute (VHF);
- c) toute autre fréquence disponible sur laquelle l'on pourrait attirer l'attention s'il est impossible d'émettre sur les fréquences 2182 kHz ou 156.8 MHz.

Les fréquences d'appel sélectif numérique (ASN) sont :

- a) la voie 70 sur la bande fréquence très haute (VHF);
- b) 4207.5 kHz;
- c) 6312.0 kHz;
- d) 8414.5 kHz;
- e) 12577 kHz;
- f) 16804.5 kHz sur la bande de fréquence haute (HF).

Lorsqu'une autre station ou personne est en détresse :

- a) toutes les communications pouvant nuire au trafic de détresse doivent être interrompues;
- b) l'attention doit porter sur les communications de détresse et tous les renseignements possibles doivent être captés;
- c) une station dans le voisinage de l'embarcation en détresse doit accuser réception du message de détresse qu'elle capte et indiquer sa propre position par rapport à celle de l'embarcation en détresse ainsi que les mesures prises.

Les communications de détresse englobent le :

- a) l'alerte de détresse (en utilisant l'ASN VHF ou HF);
- b) signal de détresse;
- c) appel de détresse;
- d) message de détresse;
- e) trafic de détresse.

La transmission d'une alerte de détresse ASN, d'un signal de détresse et/ou d'un appel de détresse signifie que le navire, l'aéronef, la personne, ou tout autre véhicule qui fait la transmission est :

- a) menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'être secouru immédiatement; ou
- b) sait qu'un autre navire, aéronef, personne, ou véhicule est menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'être secouru immédiatement.

La **communication de détresse** devrait être répétée par le navire en détresse aussi longtemps qu'il n'a pas reçu de réponse.

L'alerte de détresse ASN fera automatiquement passer les appareils radio maritimes à la fréquence de détresse associée en vue de l'émission subséquente du signal de détresse, de l'appel de détresse et du message de détresse.

4.1.2.2 Le signal d'alarme

Le signal d'alarme radiotéléphonique consiste en deux notes musicales de fréquences différentes transmises alternativement pendant une période d'au moins trente secondes et d'au plus une minute sur les fréquences de MF. Une fois transmis par un centre des SCTM, il devrait être suivi d'une tonalité continue de dix secondes. La tonalité de ce signal est semblable à celle du signal de certaines ambulances. Sur les ondes VHF, le signal d'alarme radiotéléphonique transmise une tonalité continue pendant une période de dix secondes.

Le signal d'alarme est utilisé par les centres des SCTM canadiens pour avertir les navires :

- a) que la diffusion d'un Mayday Relay est sur le point de suivre; ou
- b) qu'une Alerte de Tsunami, précédée par le signal d'Urgence (PAN PAN), va suivre bientôt; ou
- c) qu'une émission d'un avis urgent de cyclone, précédé par le signal de sécurité (SÉCURITÉ) est sur le point de suivre.

4.1.2.3 Le signal de détresse

Le **signal de détresse** est constitué du mot « MAYDAY ».

L'**appel de détresse** comprend :

- a) le mot « MAYDAY » (prononcé trois fois);
- b) le mot « ICI » suivi par;
- c) le nom du navire en détresse (prononcé trois fois);
- d) l'indicatif d'appel ou toute autre identification;
- e) l'identité MMSI du navire (si l'alerte initiale a été émise par ASN).

L'**appel de détresse** :

- a) ne doit jamais être adressé à une station radio côtière ou à un navire en particulier;
- b) a priorité absolue sur toute autre émission; et toute station radio côtière et tout navire qui captent cet appel doivent cesser toute émission susceptible de brouiller cet appel et garder l'écoute sur la fréquence utilisée à cette fin.

Le **message de détresse** comprend :

- a) le mot « MAYDAY »;
- b) le nom du navire en détresse;
- c) l'indicatif d'appel ou toute autre identification;
- d) l'identité MMSI du navire (si l'alerte initiale a été émise par ASN);
- e) la position du navire en détresse;
- f) la nature de la détresse;
- g) le genre de secours demandé;
- h) tout autre renseignement utile qui pourrait faciliter le sauvetage;
- i) les mots « À VOUS » qui servent à accuser réception et à inviter l'interlocuteur à répondre.

L'accusé de réception d'une alerte de détresse ASN à « toutes les stations » doit normalement être fait par un centre des SCTM.

Les stations de navire peuvent accuser réception d'une alerte de détresse ASN par radiotéléphonie à la fréquence d'appel et de détresse connexe après qu'un centre des SCTM eu le temps d'établir un contact avec le navire en détresse.

4.1.2.4 Le trafic de détresse

Le trafic de détresse englobe tous les messages concernant le secours immédiat nécessaire au navire en détresse. Avant que l'émission de quelque trafic de détresse ne prenne place, le signal de détresse « MAYDAY » doit être transmis au moins une fois avant l'appel. La direction de ce trafic de détresse appartient au navire en détresse ou au navire ou à la station radio côtière qui émet un message de détresse.

Une station mobile qui apprend qu'une autre station mobile est en détresse peut transmettre le message de détresse dans l'un des cas suivants :

- a) la station en détresse ne peut pas le transmettre;
- b) le capitaine ou la personne responsable de l'embarcation ayant à bord la station qui intervient juge que d'autres secours sont nécessaires;
- c) bien que n'étant pas en mesure d'apporter du secours, la station qui intervient a entendu un message de détresse dont on n'a pas accusé réception.

Dans cette conjoncture, le relais d'appel de détresse prend la forme suivante :

- a) signal d'alarme radiotéléphonique si possible;
- b) le signal « MAYDAY RELAY » (prononcé trois fois);
- c) l'appel « TOUTES STATIONS » ou le nom du Centre SCTM, selon le cas, (prononcé trois fois);
- d) le mot « ICI »;
- e) le nom de la station mobile qui répète le message (prononcé trois fois);
- f) l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui répète le message;
- g) l'identité MMSI (si l'alerte initiale a été émise par ASN) de la station qui répète le message;
- h) la répétition du message de détresse;
- i) les mots « À VOUS ».

Lorsque le trafic de détresse est terminé ou que le silence n'est plus nécessaire, la station qui a eu la direction du trafic de détresse doit émettre, sur la fréquence de détresse, un message indiquant que le trafic de détresse est terminé.

- a) le mot « MAYDAY »;
- b) les mots « TOUTES STATIONS » (prononcés trois fois);
- c) le mot « ICI »;
- d) le nom de la station qui a eu la direction du trafic de détresse (prononcé trois fois);
- e) l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station relais;
- f) l'identité MMSI (si l'alerte initiale a été émise par ASN), le nom et l'indicatif d'appel du navire qui était en détresse et une brève description de la résolution de la détresse;
- g) le Temps universel coordonné actuel (UTC);
- h) les mots « SILENCE FINI »;
- i) le mot « TERMINÉ ».

4.1.2.5 Exemple de la procédure de détresse

Lancer une alerte de détresse ASN HF ou VHF.

Ensuite, à la fréquence d'appel et de détresse associée, l'appel de détresse et le message de détresse qui suivent devraient être énoncés lentement et de façon distincte.

Tableau 4-6 - Exemple d'appel de détresse/message

Éléments	Mots parlés
le signal de détresse	« MAYDAY » (prononcé trois fois)
le mot	« ICI »
le nom du navire	« Untel » (prononcé trois fois)
identité MMSI	« 316010115 » (si l'alerte initiale a été émise par ASN)
le signal de détresse	« MAYDAY »
la position	« au large des Îles Sainte-Marie »
la nature de la détresse	« avons heurté un rocher et coulons »
le secours nécessaire	« avons besoin d'aide pour abandonner le navire »
autres renseignements utiles	« 5 personnes à bord »
l'invitation à accuser réception et à répondre	« À VOUS »

4.1.3 Communications d'urgence

Le signal d'urgence DSC fera automatiquement passer les appareils radio maritimes à la fréquence de détresse connexe en vue de l'émission subséquente du signal d'urgence, de l'appel d'urgence et du message d'urgence.

Le **signal d'urgence** est constitué des mots « PAN PAN ».

L'**appel d'urgence** comprend :

- a) le mot « PAN PAN » (prononcé trois fois);
- b) les mots « TOUTES STATIONS » ou un appel à une station spécifique (prononcé trois fois);
- c) le mot « ICI », suivi par;
- d) le nom de la station qui a émis l'appel (prononcé trois fois);
- e) l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station relais;
- f) l'identité MMSI du navire (si l'alerte initiale a été émise par ASN).

Le signal d'urgence ne peut être transmis qu'avec l'autorisation du commandant ou de la personne responsable du navire, de l'aéronef et de tout autre véhicule portant la station mobile.

Le signal d'urgence indique que la station appelante a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un navire, d'un aéronef, d'un autre véhicule ou d'une personne.

Le signal d'urgence, l'appel d'urgence et le message d'urgence doivent être émis sur les fréquences de détresse 2182 kHz et voie 16 (156.8 MHz). S'il est impossible d'émettre sur ces fréquences, on devra utiliser toute autre fréquence disponible susceptible d'attirer l'attention.

Le signal d'urgence a la priorité sur toutes les autres communications, sauf celles de détresse, et toutes les stations qui l'entendent doivent prendre soin de ne pas brouiller la transmission du message qui suit le signal d'urgence.

Les stations qui entendent le signal d'urgence doivent rester à l'écoute pendant trois minutes au moins. À la fin de cette période, elles peuvent reprendre le service normal si elles n'ont entendu aucun message d'urgence. Toutefois, les stations qui sont en communication sur des fréquences autres que celles qui sont utilisées pour la transmission du message d'urgence peuvent continuer leur travail normal sans interruption, à moins qu'il ne s'agisse d'un message adressé à « toutes les stations ».

Une station de navire qui reçoit un message d'urgence à « toutes les stations » ASN ne doit pas accuser réception du message au moyen de l'ASN, mais elle peut en accuser réception au moyen de la radiotéléphonie à la fréquence de détresse indiquée après avoir tout d'abord prévu assez de temps pour un accusé de réception par une station radio de la GCC.

4.1.4 Communications de sécurité

Le **signal de sécurité** est constitué du mot « SÉCURITÉ ».

L'**appel de sécurité** comprend :

- a) le mot « SÉCURITÉ » (prononcé trois fois);
- b) les mots « TOUTES STATIONS » (prononcé trois fois);
- c) le mot « ICI », suivi par;
- d) le nom de la station qui a émis l'appel (prononcé trois fois);
- e) l'indicatif d'appel ou toute autre identification;
- f) l'identité MMSI (si l'alerte initiale a été émise par ASN);
- g) une brève description du « Message de sécurité »;
- h) la voie ou la fréquence servant à la diffusion du message de sécurité;
- i) le mot « TERMINÉ ».

Le signal de sécurité indique que la station appelante a un avertissement de navigation important ou un avis météorologique important à transmettre. Le message de sécurité doit être émis sur la fréquence de travail annoncée à la fin de l'appel.

L'appel de sécurité est émis sur les fréquences de détresse 2182 kHz et voie 16 (156.8 MHz). S'il est impossible d'émettre sur ces fréquences, on devra utiliser toute autre fréquence disponible susceptible d'attirer l'attention.

Un navire qui reçoit un message de sécurité ASN à « toutes les stations » ne doit pas en accuser réception.

Toutes les stations qui reçoivent le signal de sécurité doivent utiliser la fréquence de travail indiquée dans l'appel et écouter le message de sécurité jusqu'à ce qu'elles soient certaines qu'il ne les concerne pas.

Le **message de sécurité** comprend :

- a) le mot « SÉCURITÉ »;
- b) les mots « TOUTES STATIONS » (prononcé trois fois);
- c) le mot « ICI », suivi par
- d) le nom de la station qui a émis l'appel (prononcé trois fois);
- e) l'indicatif d'appel ou toute autre identification de la station qui répète le message;
- f) l'identité MMSI (si l'alerte a été émise par ASN);
- g) les détails du message de sécurité;
- h) le mot « TERMINÉ ».

4.1.4.1 Communications de sécurité dans le bassin de l’Athabasca et du Mackenzie

COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE, D’URGENCE ET DE SÉCURITÉ – UTILISATION DE LA FRÉQUENCE 5803 kHz

La fréquence 5803 kHz est la fréquence de détresse et d’appel pour les voies navigables intérieures du bassin de l’Athabasca et du Mackenzie. Cette fréquence devrait être utilisée à bord de tous les navires de commerce et être constamment écoutée quand le navire fait route dans ces voies navigables.

Cette fréquence ne sera utilisée que pour les communications de détresse, d’urgence et de sécurité et pour établir un contact radio initial avec un autre navire ou une station côtière. Une fois le contact initial établi, autrement que pour des communications de détresse ou d’urgence, le navire ou la station concernée passera immédiatement à une fréquence de travail préétablie.

Quand il s’agit de transmettre une communication ou de faciliter sa transmission à une station à terre ou à un autre navire, la GCC fournira, durant la saison de navigation, des installations d’émission et de transmission sur la fréquence 5803 kHz à partir du centre des SCTM d’Iqaluit/VFF et ce, 24 heures sur 24.

4.1.5 Aides à la navigation

4.1.5.1 Positions

Toutes les positions, exprimées en latitude et en longitude, des aides radio à la navigation données dans le présent volume sont approximatives et proviennent des cartes à plus grande échelle du Service hydrographique du Canada qui sont disponibles, ou des cartes de l’Amirauté britannique des environs. Les navigateurs doivent se rappeler, lorsqu’ils pointent la position d’une aide donnée, qu’il est préférable d’utiliser une carte indiquant la position de cette aide, plutôt que d’utiliser les données de latitude et de longitude.

4.1.5.2 Rapports sur le fonctionnement anormal des aides radio

On devra faire rapport à un centre des SCTM aussitôt que possible de tout fonctionnement anormal d’une aide radio à la navigation maritime.

On est prié de faire un rapport aussi complet que possible donnant tous les détails, notamment l’heure, la date, la position d’où l’observation a été faite, et les détails et la description des conditions météorologiques et de réception qui régnaient au moment de l’observation.

On demande également aux navires de faire rapport de toute exploitation anormale d’un centre des SCTM comme la mauvaise qualité des appels téléphoniques maritimes, l’illisibilité des messages, le défaut de réponse aux appels, etc.

Pour que des mesures soient prises rapidement, ces rapports doivent comprendre la date, l’heure et la position du navire au moment de l’observation, ainsi que les détails relatifs aux conditions météorologiques et de réception.

4.1.5.3 Radiophares

Les radiophares maritimes fonctionnent, en général, dans la bande de 285 à 325 kHz. Le service de radiophare permet aux navires munis de matériel radiogoniométrique de prendre un relèvement ou de prendre plusieurs relèvements consécutifs qui serviront à faire le point. Voir la [Partie 2](#) pour les listes individuelles et les détails pertinents.

4.1.5.4 Balises radar (RACONS)

Des balises radar (racons) peuvent être installées sur des phares lumineux, des bouées ou d'autres points terrestres particuliers ou à flot indiqués sur les cartes pour en faciliter l'identification et la portée de détection par radar.

Certaines balises radar (racons) fonctionnent dans la bande X de 9320 à 9500 MHz, tandis que d'autres fonctionnent à bande double X et S; la bande X plus la bande S de 2920 à 3100 MHz. Il faut également noter que la balise radar à basse vitesse de balayage (SS) a une fréquence de réponse de 72 à 120 secondes, tandis que la balise répondeuse agile en fréquence (RAF) répond plus fréquemment.

Le signal racon se présente sur l'écran radar sous la forme d'une ligne commençant à la portée approximative du Racon et s'étendant sur le relèvement pris du navire vers la limite de l'image. Le signal peut être montré sous forme d'une ligne continue ou d'un code comprenant une série de points et de tirets comme l'indiquent les publications traitant de ce sujet.

4.2 SYSTÈMES

4.2.1 Le système mondial de détresse et de sécurité en mer au Canada (SMDSM)

4.2.1.1 Définition du SMDSM

Le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) est un système international qui utilise les toutes dernières technologies de communication par voie terrestre et par satellite ainsi que les systèmes de radiocommunication des navires. Grâce au SMDSM, dès qu'une situation d'urgence se présente, les responsables à terre des communications et du sauvetage, de même que les navires qui se trouvent dans les environs immédiats du navire en difficulté sont alertés dans les plus brefs délais, améliorant ainsi considérablement les chances de localiser rapidement les survivants.

Le SMDSM a été développé par l'Organisation maritime internationale (OMI) et il représente un changement majeur au chapitre des communications maritimes en matière de sécurité. Outre le fait qu'il soit obligatoire pour tous les navires régis par la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)* -- navires de charge de 300 tonnes de jauge brute ou plus et tout navire à passagers suivant un itinéraire international --, le SMDSM aura une incidence sur tous les navires dotés d'une radio, peu importe leur jaugeage. Il est à noter que tous les navires régis par la SOLAS devront se conformer intégralement aux exigences du SMDSM.

4.2.1.2 Raison d'être du SMDSM

La raison d'être du SMDSM est de **SAUVER DES VIES** par la modernisation et le perfectionnement des systèmes de radiocommunication actuels. En ayant recours à la technologie de l'appel sélectif numérique et au satellite, le SMDSM constitue un système d'alerte en cas de détresse des plus efficaces. Les améliorations qu'il apporte, par rapport au système actuel, sont les suivantes :

- a) possibilité accrue qu'une alerte soit donnée lorsqu'un navire est en détresse;
- b) augmentation des probabilités que l'alerte soit captée;
- c) augmentation des chances de localiser les survivants;
- d) amélioration de la coordination et des communications relatives aux opérations de sauvetage;
- e) accessibilité des navigateurs à des renseignements essentiels sur la sécurité maritime.

4.2.1.3 Renseignements sur la sécurité maritime (RSM)

L'information de sécurité maritime qui est diffusée, notamment les avertissements concernant la navigation et la météorologie, prévisions météorologiques et autres messages urgents, peut être reçue de quatre manières différentes au moyen du SMDSM :

- a) par des récepteurs NAVTEX entièrement automatisés, qui captent des signaux, dans les zones côtières, jusqu'à une distance de 300 milles marins de la côte;
- b) par les postes Inmarsat C, qui captent des appels de groupe amélioré - (AGA) réseau de sécurité (SafetyNet) - dans les zones non couvertes par le système NAVTEX;
- c) les récepteurs à impression directe sur bande étroite à haute fréquence peuvent être utilisés, là où le service est offert, afin de diffuser l'information sur la sécurité maritime dans les zones qui ne sont pas couvertes par l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellite;
- d) les radios marines à très haute fréquence (zone océanique A1) peuvent être utilisées pour obtenir l'information sur la sécurité maritime (navigation et prévisions météorologiques).

4.2.1.4 Zones océaniques du SMDSM - plan international

Bien que la transmission des alertes entre les navires soit encore une fonction importante du SMDSM, l'accent est mis sur la communication bidirectionnelle entre les navires et les installations côtières. Tous les navires SMDSM doivent être en mesure de communiquer avec la côte et de transmettre un appel de détresse par deux moyens différents. Il est à noter que l'équipement installé sur ces navires sera fonction de la zone dans laquelle ils évoluent et des services de communication offerts à terre.

Tableau 4-7 - Quatre types de « zones maritimes » définis par le SMDSM

Zone	Description
Zone océanique A1	Couverte par les stations côtières ASN/VHF (40 milles marins).
Zone océanique A2	Couverte par les stations côtières ASN/MF, à l'exclusion de la zone océanique A1 (150 milles marins).
Zone océanique A3	La zone océanique A3 est la zone océanique du globe dans laquelle l'angle de site d'un satellite Inmarsat est égal ou supérieur à 5°, et qui ne fait partie ni d'une zone océanique A1 ni d'une zone océanique A2.
Zone océanique A4	Zones autres que les zones océaniques A1, A2, et A3 (régions polaires).

4.2.1.5 Zones océaniques du SMDSM - Canada

À la suite de consultations tenues avec l'industrie maritime du Canada, il a été décidé de répartir les zones océaniques canadiennes comme suit : zone océanique A1 pour les côtes Est et Ouest, zone océanique A3 au large de celles-ci et zone océanique A4 pour l'Arctique.

L'établissement d'une zone océanique A2 a été envisagé mais, en raison des contraintes budgétaires et de la préférence manifestée par l'industrie maritime à l'égard des zones océaniques A1 et A3, rien n'est prévu à l'heure actuelle à cet égard. En outre, aucune zone n'a été établie pour les Grands Lacs et le Saint-Laurent. La zone océanique A1 pour les bassins des Grands Lacs et du Saint-Laurent est également prévue.

4.2.1.6 Communications entre les navires SMDSM et les autres navires

Depuis le 1^{er} février 1999, les plus gros navires SMDSM assurent une veille automatisée sur la voie 70 ainsi que sur la fréquence 2187,5 kHz des plages ASN/VHF et ASN/MF respectivement. Toutefois, les navires pourvus d'équipement radio classique non compatible avec le SMDSM peuvent éprouver certaines difficultés à alerter les navires SMDSM ou à communiquer avec ces derniers. Pour parer à toute éventualité, la GCC assurera une écoute à la fois des fréquences SMDSM et des fréquences d'alerte habituelles. De plus, la GCC et Transports Canada encouragent tous les navires à mettre en place des équipements ASN/VHF dans le but d'améliorer la sécurité.

4.2.1.7 Important avis de sécurité concernant l'ASN/VHF

Après avoir reçu une communication de détresse, d'urgence ou de sécurité sur la voie 70 ASN/VHF, l'équipement ASN/VHF commutera automatiquement sur la voie VHF 16 pour recevoir les prochaines communications radiotéléphoniques. Les navigateurs qui sont tenus par le *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF* d'assurer une veille sur une voie particulière d'un secteur du Service du trafic maritime doivent remettre la radio sur la voie de travail appropriée après avoir déterminé, sur la voie 16, l'impact de l'appel d'alerte ASN/VHF sur les opérations de leur navire.

Il a été établi que les navires assurant une veille sur une voie d'un secteur du Service du trafic maritime conformément aux exigences du *Règlement sur les zones de service de trafic maritime* peuvent, s'ils naviguent dans des eaux encombrées, temporairement interrompre la veille d'ASN sur la voie 70 ASN/VHF jusqu'à ce que les manœuvres nécessaires soient terminées.

Les navires qui émettent une communication de détresse, d'urgence ou de sécurité accidentellement ou par inadvertance sur ASN/VHF ont la responsabilité d'annuler la communication de détresse, d'urgence ou de sécurité sur la voie VHF 16. Faire intentionnellement un faux appel de détresse constitue un délit passible d'amendes en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada 2001* et de la *Loi sur la radiocommunication*.

L'équipement d'ASN/VHF doit être programmé avec le numéro exact d'identification de station maritime mobile (MMSI) (consultez la [section 4.3.12](#) « Numéros pour les permis ayant trait aux stations radio et aux MMSI ». Aussi, vous référer à la [section 1.4](#), pour les identités MMSI des centres des SCTM).

4.2.1.8 Centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne

Pour faciliter la transition au SMDSM et pour combler les lacunes en matière de communication entre les deux systèmes, les centres des SCTM de la Garde côtière canadienne vont maintenir une écoute sur les fréquences VHF 16 et MF 2182 kHz, soit les canaux actuels de détresse et de sécurité pour une période de temps encore indéterminée. Lorsque les zones océaniques canadiennes seront toutes en vigueur, lorsque de l'équipement ASN moins coûteux sera offert sur le marché et lorsque l'on aura déterminé que ce service n'est plus nécessaire, la GCC cessera ses activités de veille sur ces fréquences. La décision de continuer à surveiller la fréquence 2182 kHz sera réévaluée à ce moment.

Le réseau national ASN-VHF de la GCC contrôlé par les centres des SCTM traite les appels de test ASN à condition que l'appareil VHF-ASN (appel sélectif numérique) du navire réponde aux normes décrites dans la recommandation de l'Union internationale des télécommunications (UIT) M.493-14 (tel que modifié) « Systèmes d'appel sélectif numérique à utiliser dans le service mobile maritime ».

L'équipement ASN-VHF de la GCC est configuré pour envoyer automatiquement un accusé de réception des appels de test dans les secondes qui suivent la réception du message à condition que l'équipement ASN-VHF du centre des SCTM ne soit pas occupé avec la réception ou la transmission d'un appel plus prioritaire.

Pour compléter la radiodiffusion de l'information portant sur la sécurité maritime sur les réseaux NAVTEX, Inmarsat, SafetyNET et HF IDBE, les centres des SCTM continueront de diffuser ce genre d'information au moyen du service de radiodiffusion maritime continue dans la bande VHF.

4.2.2 Règlement sur l'identification et le suivi à distance des bâtiments (LRIT)⁴

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

Définitions

1. (1) Les définitions suivantes s'appliquent au présent règlement.

bâtiment à passagers Bâtiment qui transporte plus de 12 passagers. (*passenger vessel*)

bâtiment de charge Bâtiment d'une jauge brute de 300 ou plus qui n'est pas un bâtiment à passagers. (*cargo vessel*)

équipement LRIT Équipement qui sert à transmettre les renseignements pour l'identification et le suivi à distance d'un bâtiment. (*LRIT equipment*)

ministre Le ministre des Transports. (*Minister*)

renseignements LRIT Les renseignements visés à l'article 5. (*LRIT information*)

SOLAS. La Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et le Protocole de 1988 relatif à la Convention, avec leurs modifications successives. (*SOLAS*)

voyage international Voyage à partir d'un port d'un pays à un port d'un autre pays. La présente définition exclut les voyages effectués exclusivement dans les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent, ainsi que dans leurs eaux tributaires et communicantes, jusqu'à la sortie inférieure de l'écluse de Saint-Lambert à Montréal, à l'est. (*international voyage*)

zone océanique A1, zone océanique A2, zone océanique A3, et zone océanique A4 S'entendent respectivement au sens de la règle 2.1 du chapitre IV de SOLAS. (*sea area A1, sea area A2, sea area A3 and sea area A4*)

Date de construction d'un bâtiment

(2) Pour l'application du présent règlement, un bâtiment est construit à la première des dates suivantes :

- a) la date à laquelle sa quille est posée;
- b) la date à laquelle commence une construction identifiable à un bâtiment donné;
- c) la date à laquelle le montage du bâtiment atteint la plus petite des valeurs suivantes, soit 50 tonnes, soit 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure.

APPLICATION

Bâtiments de charge et bâtiments à passagers

2. (1) Le présent règlement s'applique à l'égard des bâtiments canadiens où qu'ils se trouvent lorsque les conditions suivantes sont réunies :

- a) ils effectuent un voyage international;
- b) ils sont des bâtiments de charge ou des bâtiments à passagers.

⁴ Référence : [DORS/2010-227](#)

Exceptions

- (2) Il ne s'applique pas :
- a) à l'égard des embarcations de plaisance;
 - b) à l'égard des bâtiments d'État.

CONFORMITÉ

Représentant autorisé

3. Le représentant autorisé d'un bâtiment veille à ce que les exigences des articles 4 à 10 soient respectées.

ÉQUIPEMENT LRIT

Bâtiments visés

4. (1) Tout bâtiment doit être muni d'un équipement LRIT.

Exception — zone océanique A1

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard d'un bâtiment qui est exploité exclusivement dans la zone océanique A1, qui est muni d'un système d'identification automatique conforme aux exigences de l'article 65 du *Règlement sur la sécurité de la navigation* et qui est utilisé conformément à cette disposition.

Exception — Bâtiments construits avant le 31 décembre 2008

- (3) Le bâtiment construit avant le 31 décembre 2008 n'a pas à être muni d'un équipement LRIT avant :
- a) s'il est certifié en vertu du paragraphe 51(4) du Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio) pour être exploité dans la zone océanique A1 et la zone océanique A2 ou dans la zone océanique A1, la zone océanique A2 et la zone océanique A3, la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou, si elle est postérieure, la date de la première inspection de son installation radio après le 31 décembre 2008;
 - b) s'il est certifié en vertu du paragraphe 51(4) du Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio) pour être exploité dans la zone océanique A1, la zone océanique A2, la zone océanique A3 et la zone océanique A4 :
 - i. lorsqu'il est exploité dans la zone océanique A1, la zone océanique A2 ou la zone océanique A3, la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou, si elle est postérieure, la date de la première inspection de son installation radio après le 31 décembre 2008,
 - ii. lorsqu'il n'est pas exploité dans la zone océanique A1, la zone océanique A2 ou la zone océanique A3, la date d'entrée en vigueur du présent règlement ou, si elle est postérieure, la date de la première inspection de son installation radio après le 1er juillet 2009.

Interprétation

(4) Pour l'application du paragraphe (3), il y a inspection de l'installation radio d'un bâtiment lorsque cette dernière est inspectée comme l'exige l'article 51 du *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

Transmission automatique

5. L'équipement LRIT dont est muni un bâtiment pour être conforme aux exigences de l'article 4 transmet automatiquement les renseignements suivants :
- a) l'identité du bâtiment;
 - b) la position du bâtiment, y compris sa latitude et sa longitude;
 - c) la date et l'heure de la transmission.

Approbation par type ou certification

6. (1) L'équipement LRIT dont un bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 doit être approuvé par type ou certifié par le ministre comme étant conforme aux normes de performance et aux exigences fonctionnelles prévues à l'article 4 des *Normes de performance et prescriptions fonctionnelles révisées applicables à l'identification et au suivi des navires à grande distance*, de l'annexe de la résolution MSC.263(84) de l'Organisation maritime internationale, avec leurs modifications successives.

Interprétation

- (2) Pour l'interprétation de l'article 4 de l'annexe visée au paragraphe (1) :
- a) « devrait » vaut mention de « doit »;
 - b) « Administration » vaut mention de « ministre ».

Débranchement de l'équipement

7. (1) L'équipement LRIT dont un bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 doit pouvoir être débranché à bord.

Capitaine

- (2) Le capitaine du bâtiment peut débrancher l'équipement LRIT :
- a) lorsque les renseignements relatifs à la navigation sont protégés en vertu de règles, de normes ou d'accords internationaux;
 - b) dans des circonstances exceptionnelles et durant la période la plus courte possible, lorsqu'il considère que son fonctionnement compromet la sécurité ou la sûreté du bâtiment.

Obligation d'informer les autorités

- (3) S'il débranche l'équipement LRIT dans le cas prévu à l'alinéa (2)b), le capitaine doit :
- c) en informer, dès que possible, un centre des SCTM de la Garde côtière canadienne et, si le bâtiment se trouve dans les eaux d'un gouvernement contractant, l'autorité maritime compétente de celui-ci;
 - d) en porter mention dans le registre des activités et incidents liés à la navigation qui est consigné conformément à l'article 85 du Règlement sur la sécurité de la navigation, en expliquant les motifs de sa décision et en indiquant la période durant laquelle l'équipement a été débranché.

Réduction de la fréquence et interruption temporaire de la transmission

8. (1) L'équipement LRIT dont un bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 doit pouvoir :
- a) être configuré pour transmettre les renseignements LRIT à une fréquence réduite d'une transmission toutes les 24 heures;
 - b) en interrompre temporairement la transmission.

Capitaine

- (2) Lorsqu'un bâtiment subit des réparations, des modifications ou des transformations en cale sèche ou au port ou que le bâtiment est désarmé, son capitaine peut, de sa propre initiative, ou doit, si le ministre le lui ordonne :
- a) réduire la fréquence de transmission des renseignements LRIT à une transmission toutes les 24 heures;
 - b) en interrompre temporairement la transmission.

Obligation d'informer les autorités

(3) S'il réduit la fréquence de transmission des renseignements LRIT ou s'il interrompt temporairement la transmission de ceux-ci en application de l'alinéa (2), le capitaine doit:

- a) en informer, dès que possible, un centre des SCTM de la Garde côtière canadienne et, si le bâtiment se trouve dans les eaux d'un gouvernement contractant, l'autorité maritime compétente de celui-ci;
- b) en porter mention dans le registre des activités et incidents liés à la navigation qui est consigné conformément à l'article 85 du Règlement sur la sécurité de la navigation, en indiquant la période durant laquelle la fréquence de transmission des renseignements LRIT a été réduite ou la transmission de ceux-ci a été interrompue temporairement et si le ministre l'avait ordonné ou non.

Panne du système

9. Si le ministre ou la Garde côtière canadienne l'informe qu'une partie du système utilisé pour recevoir les renseignements LRIT du bâtiment ou les diffuser est en panne, le capitaine d'un bâtiment en porte mention dans le registre des activités et incidents liés à la navigation qui est consigné conformément à l'article 85 du *Règlement sur la sécurité de la navigation*, en indiquant la date et l'heure à laquelle il en a été informé.

Perturbations électromagnétiques

10. L'équipement LRIT est installé de manière à éviter que les perturbations électromagnétiques nuisent au bon fonctionnement de l'équipement de navigation.

Preuve ou certificat

11. (1) Le ministre délivre, sur demande, une preuve de l'approbation par type ou un certificat à l'égard de l'équipement LRIT s'il conclut que celui-ci est conforme aux normes de performance et aux exigences fonctionnelles visées au paragraphe 6(1).

Documents conservés à bord

(2) Le capitaine d'un bâtiment veille à ce qu'une preuve de l'approbation par type ou un certificat délivré en application du paragraphe (1) à l'égard de l'équipement LRIT dont le bâtiment est muni pour être conforme aux exigences de l'article 4 soit :

- a) dans le cas d'une preuve de l'approbation par type, conservée à bord sous l'une ou l'autre des formes suivantes :
 - i. (i) une étiquette fixée solidement sur l'équipement à un endroit facilement visible,
 - ii. (ii) un document conservé à un endroit facilement accessible;
- b) dans le cas d'un certificat, conservé à bord du bâtiment à un endroit facilement accessible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Date de l'enregistrement

12. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

4.2.3 Radiobalise de localisation des sinistres (RLS à 406 MHz)

Il est recommandé que les navires et les embarcations de plaisance naviguant au large transportent une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) à dégagement libre. Pour être fonctionnelles, les RLS de 406 MHz doivent être enregistrées auprès du Registre canadien des balises, par téléphone au 1-800-406-7671, par télécopieur au 1-877-406-3298, ou sur le site Web à l'adresse <https://www.cbr-rcb.ca/cbr/>. Vous pouvez également communiquer avec l'équipe du Registre canadien des balises au cbr@sarnet.dnd.ca.

Note : Inmarsat a annoncé que le service de surveillance de communications de détresse d'Inmarsat « E » EPIRB a été discontinué le 1^{er} décembre 2006.

Les navigateurs devraient vérifier avec Inmarsat pour échanger Inmarsat « E » EPIRB qu'ils ont en leur possession. De plus, les navigateurs devraient seulement acheter et adapter COSPAS-SARSAT 406 MHz EPIRB.

- a) Une RLS à dégagement libre ne doit pas être installée sous un rebord ou une structure qui l'empêcherait de se dégager librement vers la surface. Une RLS ne doit pas être reliée par un cordon à la superstructure du navire.
- b) Les RLS à dégagement manuel et à dégagement libre doivent être d'accès facile, afin qu'elles puissent servir immédiatement dans une situation d'urgence.
- c) L'exploitant d'un bâtiment doit vérifier le fonctionnement d'une RLS tous les six mois au moyen du bouton « TEST » et consigner cette vérification dans le journal de bord radio.
- d) La batterie et l'unité de dégagement hydrostatique d'une RLS doivent être remplacées selon les recommandations du fabricant.

4.2.4 Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)

- Navires ≥ 20 m et certifiés pour transport de > 12 passagers, ou navires de ≥ 300 tjb
 - Tous les autres navires
1. Ne figurent pas les exigences pour les navires ressortissant à la convention de sécurité, qui doit être conformes à la convention de sécurité.
 2. Ne figurent pas les exigences pour les navires qui font des voyages en eaux intérieures et des voyages en eaux secondaires étant donné qu'il ne s'agit pas de nouvelles exigences.
 3. Le règlement ne s'applique pas aux yachts sans commandant ni équipage embauché, ni aux remorqueurs dans un ancrage.

Tableau 4-8 - Zone océanique A1 ou secteur VHF

Équipement	Zone océanique A1 ou secteur VHF
Radio VHF avec ASN (Règlement sur les stations radio de navire - RSNR)	Oui - si le navire circule dans une zone STM, il aura jusqu'au 31 janvier 2003, ou jusqu'à ce que la zone océanique A1 soit complétée, la dernière des éventualités prévalant.
	Oui - après le 1 ^{er} février 2003 ou l'achèvement de la zone océanique A1, la dernière des éventualités prévalant. • navires ≥ 8 m de long et de construction fermée, • navires transportant > 6 passagers, et • remorqueurs - sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV dans une zone STM - entre temps, les dispositions sur les radiotéléphones VHF demeurent en vigueur.
Station terrestre de navire Inmarsat avec EGC, et radio MF avec ASN, ou Radio MF/HF avec ASN et IDBE (RSNR)	Non
	Non
Récepteur NAVTEX (aucun changement à l'exigence actuelle - RSNR)	Non
	Non
RLS (dégagement libre) (RSNR)	Oui
	Oui • si ≥ 20 m (et dépasse limites voyage de cabotage IV) • si remorqueur de > 5 tjb et < 20 m pour voyage > 50 milles et > 2 milles de la côte • si tjb ≥ 15 et dépasse limites voyage de cabotage III, c.-à-d. 20 milles de la côte, avant le 1 ^{er} avril 2001 • si ≥ 8 m et dépasse limites voyage de cabotage III, avant le 1 ^{er} avril 2002 (Note : Il n'est pas nécessaire que la RLS soit à dégagement libre pour les navires de moins que 15 tjb.) - sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV ou voyages en eaux secondaires.
Transpondeur(s) radar (SART) (RSNR, Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche et Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche)	Non
	Oui 1 par navire ≥ 20 m et dépasse limites voyages de cabotage II, mais peut continuer à utiliser deux RLS classe II jusqu'à ce que la première batterie de RLS soit à plat.
Poste radio portatif VHF d'embarcation de sauvetage (Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche)	Oui 3 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec jauge brute < 500; à ce moment, en utiliser 2 (nouvelles exigences pour navires sur voyage de cabotage, classe III)
	Non
Source d'énergie de réserve	Oui
	Oui si le navire est ≥ 20 m, transporte plus de six passagers, ou est un remorqueur

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 4 – GÉNÉRALITÉS

Tableau 4-9 - Zone océanique A3

Équipement	Zone océanique A3
Radio VHF avec ASN (Règlement sur les stations radio de navire - RSNR)	Oui - si le navire circule dans une zone STM, il aura jusqu'au 31 janvier 2003, ou jusqu'à ce que la zone océanique A1 soit complétée, la dernière des éventualités prévalant.
	Oui - après le 1 ^{er} février 2003 ou l'achèvement de la zone océanique A1, la dernière des éventualités prévalant. • navires ≥ 8 m de long et de construction fermée, • navires transportant > 6 passagers, et • remorqueurs - sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV dans une zone STM - entre temps, les dispositions sur les radiotéléphones VHF demeurent en vigueur.
Station terrestre de navire Inmarsat avec EGC, et radio MF avec ASN, ou Radio MF/HF avec ASN et IDBE (RSNR)	Oui (EGC requis seulement hors de portée de NAVTEX)
	Non
Récepteur NAVTEX (aucun changement à l'exigence actuelle - RSNR)	Oui
	Oui • si remorqueur de ≥ 150 tjb • si cargo de ≥ 300 tjb • si ≥ 24 m pêche, ou • si navire à passagers
RLS (dégagement libre) (RSNR)	Oui
	Oui • si ≥ 20 m (et dépasse limites voyage de cabotage IV) • si remorqueur de > 5 tjb et < 20 m pour voyage > 50 milles et > 2 milles de la côte • si tjb ≥ 15 et dépasse limites voyage de cabotage III, c.-à-d. 20 milles de la côte, avant le 1 ^{er} avril 2001 • si ≥ 8 m et dépasse limites voyage de cabotage III, avant le 1 ^{er} avril 2002 (Note : Il n'est pas nécessaire que la RLS soit à dégagement libre pour les navires de moins que 15 tjb.) - sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV ou voyages en eaux secondaires.
Transpondeur(s) radar (SART) (RSNR, Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche et Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche)	Oui 2 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec tonnes brutes < 500, un seul requis
	Oui 1 par navire ≥ 20 m et dépasse limites voyages de cabotage II, mais peut continuer à utiliser deux RLS classe II jusqu'à ce que la première batterie de RLS soit à plat.
Poste radio portatif VHF d'embarcation de sauvetage (Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche)	Oui 3 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec jauge brute < 500; à ce moment, en utiliser 2 (nouvelles exigences pour navires sur voyage de cabotage, classe III)
	Oui 3 requis si le navire est certifié pour > 12 passagers avec > 5 tonnes brutes
Source d'énergie de réserve	Oui
	Oui si le navire est ≥ 20 m, transporte plus de six passagers, ou est un remorqueur

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 4 – GÉNÉRALITÉS

Tableau 4-10 - Zone océanique A4

Équipement	Zone océanique A4
Radio VHF avec ASN (Règlement sur les stations radio de navire - RSNR)	Oui - si le navire circule dans une zone STM, il aura jusqu'au 31 janvier 2003, ou jusqu'à ce que la zone océanique A1 soit complétée, la dernière des éventualités prévalant.
	Oui - après le 1er février 2003 ou l'achèvement de la zone océanique A1, la dernière des éventualités prévalant. • navires ≥ 8 m de long et de construction fermée, • navires transportant > 6 passagers, et • remorqueurs - sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV dans une zone STM - entre temps, les dispositions sur les radiotéléphones VHF demeurent en vigueur.
Station terrestre de navire Inmarsat avec EGC, et radio MF avec ASN, ou Radio MF/HF avec ASN et IDBE (RSNR)	Oui Option MF/HF seulement
	Non
Récepteur NAVTEX (aucun changement à l'exigence actuelle - RSNR)	Non
	Non
RLS (dégagement libre) (RSNR)	Oui
	Oui • si ≥ 20 m (et dépasse limites voyage de cabotage IV) • si remorqueur de > 5 tjb et < 20 m pour voyage > 50 milles et > 2 milles de la côte • si tjb ≥ 15 et dépasse limites voyage de cabotage III, c.-à-d. 20 milles de la côte, avant le 1er avril 2001 • si ≥ 8 m et dépasse limites voyage de cabotage III, avant le 1er avril 2002 (Note : Il n'est pas nécessaire que la RLS soit à dégagement libre pour les navires de moins que 15 tjb.) - sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV ou voyages en eaux secondaires.
Transpondeur(s) radar (SART) (RSNR, Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche et Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche)	Oui 2 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec tonnes brutes < 500, un seul requis
	Oui 1 par navire ≥ 20 m et dépasse limites voyages de cabotage II, mais peut continuer à utiliser deux RLS classe II jusqu'à ce que la première batterie de RLS soit à plat.
Poste radio portatif VHF d'embarcation de sauvetage (Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche)	Oui 3 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec jauge brute < 500; à ce moment, en utiliser 2 (nouvelles exigences pour navires sur voyage de cabotage, classe III)
	Oui 3 requis si le navire est certifié pour > 12 passagers avec > 5 tonnes brutes
Source d'énergie de réserve	Oui
	Oui si le navire est ≥ 20 m, transporte plus de six passagers, ou est un remorqueur

ASN : système d'alerte par appel sélectif numérique
EGC : système amélioré d'appel sélectif de groupe
IDBE : impression directe à bande étroite

Exigences additionnelles : carte de procédures d'urgence, manuels d'utilisation et d'entretien courant, pièces de rechange consommables, publications radio, calendrier, télécopie météorologique (Arctique), antennes de rechange (certains navires ≥ 20 m).

4.2.5 Conseils aux capitaines de navires en détresse et alerte des autorités de recherche et de sauvetage

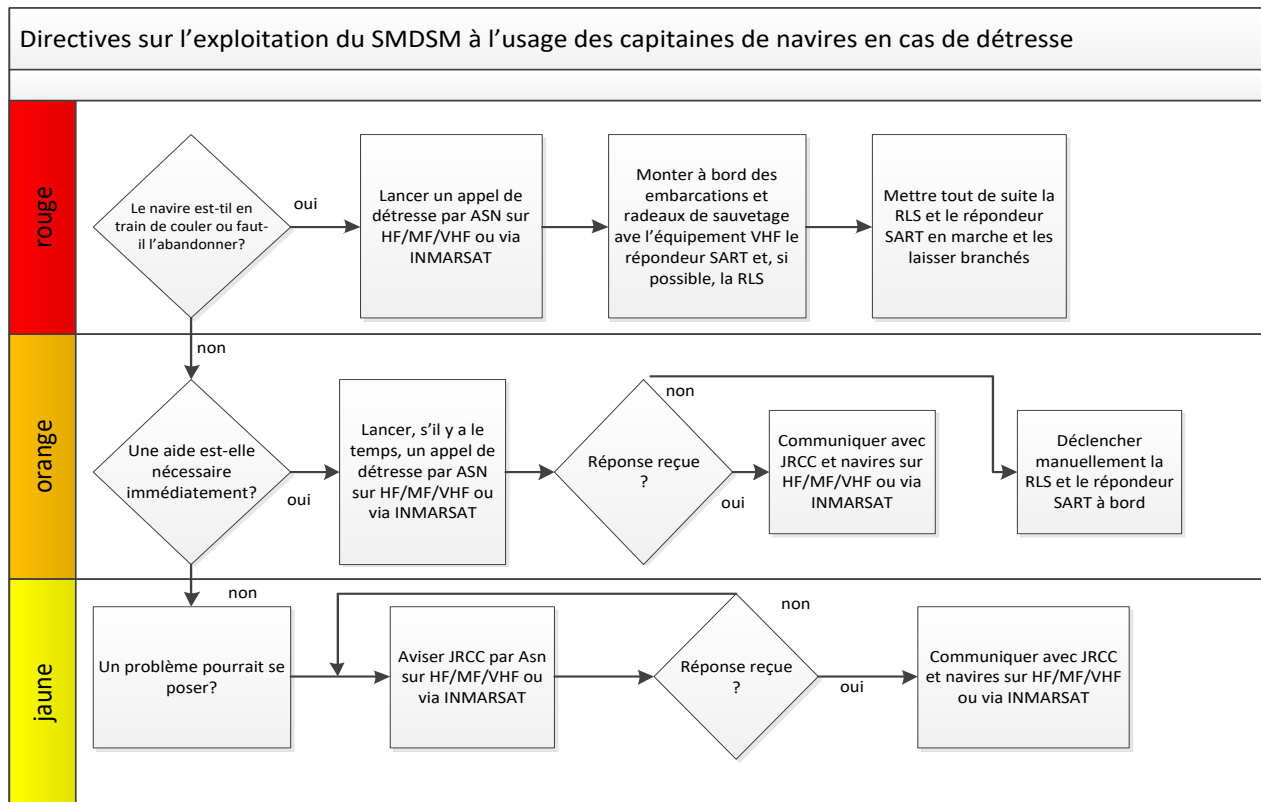
En 1992, l'Organisation maritime internationale (OMI) a réalisé un diagramme destiné à renseigner les capitaines de navires sur la manière d'utiliser le service SMDSM en cas de détresse (COM/Circ.108). Il y est recommandé de mettre ce diagramme bien en vue à la passerelle du navire.

Une autre circulaire produite ultérieurement (MSC/Circ.892) souligne vivement l'importance, pour les navires, de signaler aux autorités SAR le plus rapidement possible toute situation qui constitue, ou risque de constituer, un danger pour la vie humaine.

Les informations suivantes sont présentées dans le but de renseigner et de guider les navigateurs :

- a) Directives sur l'exploitation du SMDSM à l'usage des capitaines de navires en cas de détresse;
- b) Alerte des autorités de recherche et de sauvetage.

Figure 4-1 - Directives sur l'exploitation du SMDSM à l'usage des capitaines de navire en cas de détresse



1. La RLS devrait se dégager librement et se mettre en marche automatiquement si elle ne peut être emportée à bord de l'embarcation ou du radeau de sauvetage.
2. Si nécessaire, le navire devrait utiliser tous les moyens disponibles appropriés, quels qu'ils soient, pour alerter d'autres navires.
3. Aucune des dispositions ci-dessus n'a pour objet d'empêcher l'utilisation de tous les moyens disponibles, quels qu'ils soient, pour donner l'alerte en cas de détresse.

Communications radioélectrique de détresse

VHF	Appel sélectif numérique (ASN)	Radiotéléphone	Radio télex
MF	2187.5 kHz	2182 kHz	2174.5 kHz
HF4	4207.5 kHz	4125 kHz	4177.5 kHz
HF6	6312 kHz	6215 kHz	6268 kHz
HF8	8414.5 kHz	8291 kHz	8376.5 kHz
HF12	12577 kHz	12290 kHz	12520 kHz
HF16	16804.5 kHz	16420 kHz	16695 kHz

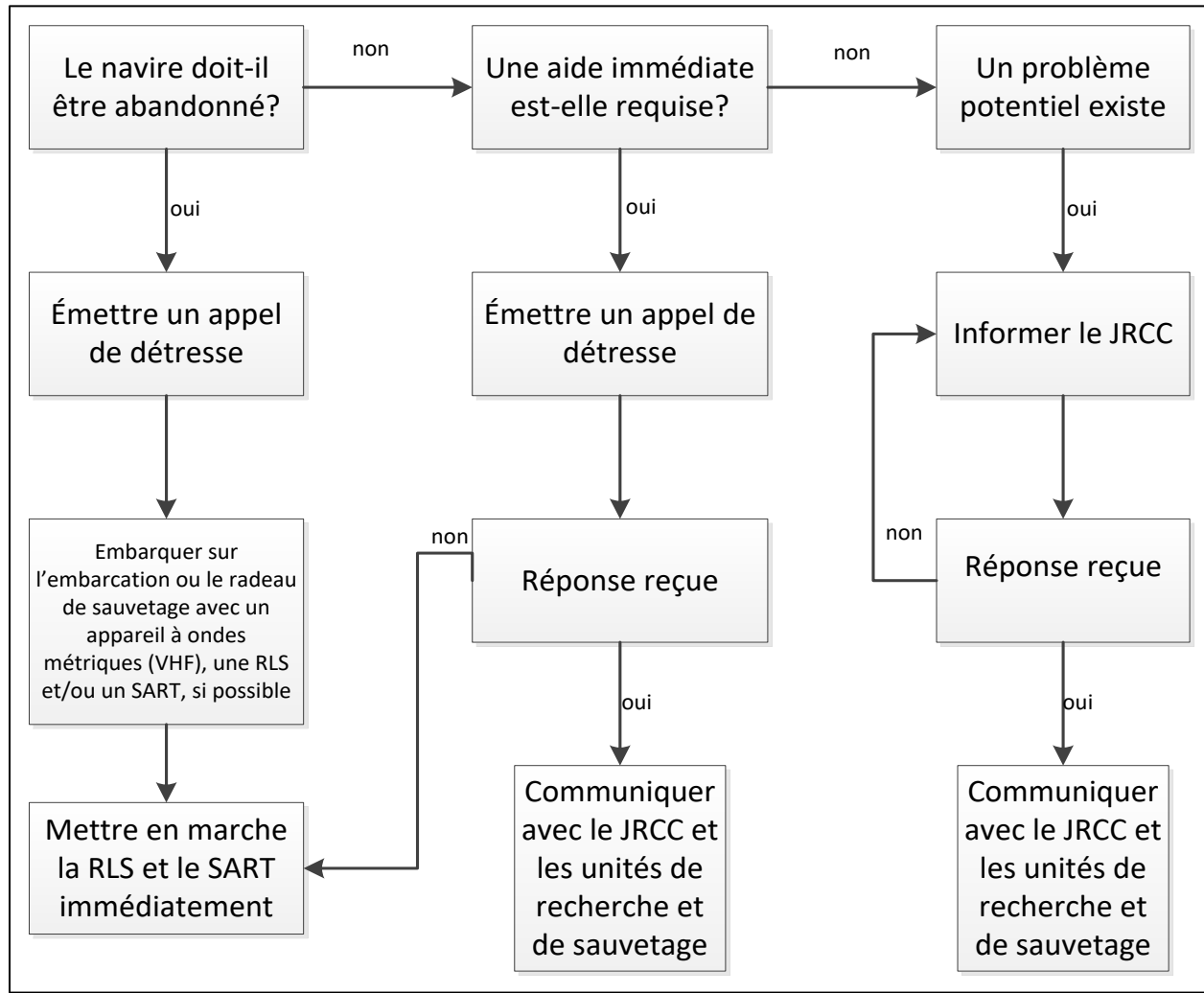
4.2.5.1 Alerte des autorités de recherche et de sauvetage (MSC/Circ.892)

1. On ne saurait trop insister sur la nécessité, en cas de situation d'urgence maritime, d'alerter dès que possible l'autorité chargée de la coordination en matière de recherche et de sauvetage (SAR).
2. Il est indispensable de permettre aux installations basées à terre d'assurer à bref délai une intervention dans toute situation qui constitue, ou risque de constituer, un danger pour la vie humaine. Le temps perdu au tout début d'un incident peut être crucial pour ses conséquences éventuelles. Une fois perdu, il ne peut être rattrapé.
3. Les éléments à prendre en considération incluent la position (par rapport aux risques et aux unités basées à terre ou à d'autres unités de recherche et de sauvetage), l'heure de la journée, les conditions météorologiques (actuelles et prévues), le nombre de personnes exposées à un danger ou risquant de l'être, l'assistance spécifique requise, etc.
4. Il est toujours préférable d'envisager le pire scénario et d'alerter l'organisation SAR en conséquence. Selon les circonstances, l'autorité chargée de la coordination peut choisir de mettre en état d'alerte ou d'envoyer des moyens SAR par mesure de précaution et/ou pour réduire les délais de déplacement. Si, par la suite, une assistance n'est pas nécessaire, toute intervention effective de ce type peut facilement être réduite; mais le temps perdu en raison d'une notification tardive ne peut jamais être rattrapé.
5. Il est donc essentiel que l'autorité chargée de la coordination SAR soit informée immédiatement de ce qui suit :
 - i. tous les incidents mettant en jeu la recherche et le sauvetage maritimes;
 - ii. toute situation pouvant aboutir à un incident mettant en jeu la recherche et le sauvetage maritimes;
 - iii. tout incident pouvant comporter ou entraîner un danger pour la vie humaine, l'environnement ou des biens, susceptible de nécessiter une intervention des services SAR et/ou d'autres autorités.

Conseils à suivre par les capitaines de navires en détresse ou dans des cas d'urgence. [À considérer conjointement avec la publication 969 de l'OMI-Directives sur l'exploitation du SMDSM à l'usage des capitaines de navires en cas de détresse (COM/CIR.108 du 23 janvier 1992)].

6. Les procédures types pour l'acheminement des messages de détresse et d'urgence sont indiquées dans le diagramme ci-après. Elles sont données à titre indicatif seulement et n'excluent pas l'utilisation d'un ou de tous les moyens disponibles pour donner l'alerte de détresse.

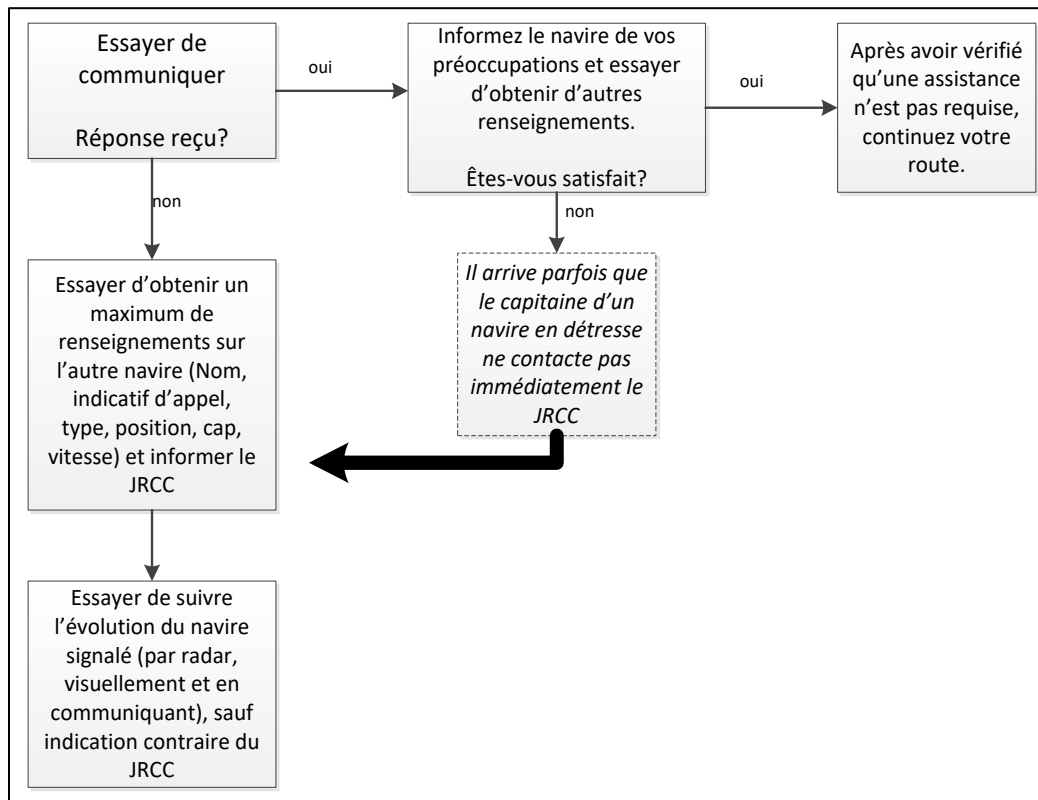
Figure 4-2 - Conseils à suivre par les capitaines de navires en détresse ou dans des cas d'urgence



Conseils à suivre par les capitaines de navires qui constatent qu'un autre navire semble être en danger

7. Les procédures qu'il est conseillé de suivre pour faire part de préoccupations quant à la sécurité d'un autre navire (incendie, fumée, dérive, navigation vers un danger, etc.) sont indiquées dans le diagramme ci-après :

Figure 4-3 - Conseils à suivre par les capitaines de navires qui constatent qu'un autre navire semble être en danger



Note : Pour l'information des contacts locaux du JRCC, consultez la [section 4.3.7 La recherche et le sauvetage dans les zones compétences canadienne](#) (la Partie 4 de cette publication).

4.2.5.2 Fausses alertes de détresse et retransmissions d'alertes de détresse

Le SMDSM est prescrit depuis le 1^{er} février 1999 pour les navires en voyage international, au terme d'une période d'instauration graduelle de sept ans. Dans l'intervalle, la communauté internationale a acquis une grande expérience de l'utilisation du système. L'efficacité générale du SMDSM est prouvée, mais quelque peu ternie par le grand nombre d'alertes de détresse déclenchées par inadvertance et par les retransmissions incorrectes et involontaires d'alertes de relais de détresse par appel sélectif numérique (ASN). Quand elles se multiplient, ces fausses alertes peuvent représenter une lourde charge de travail pour les services SAR, en plus de semer la confusion et de miner la confiance des marins à l'égard du SMDSM. Elles pourraient également nuire gravement dans les véritables situations de détresse.

Les informations suivantes sont présentées dans le but d'aider à réduire le plus possible le nombre des fausses alertes de détresse et les retransmissions d'alertes de détresse :

1. « Instructions à l'intention des gens de mer et autres personnes concernées sur la manière d'annuler une fausse alerte de détresse » (annexe de la résolution de l'OMI no A.814(19), sur la manière d'éviter les fausses alertes de détresse).
2. « Procédures à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires » (COMSAR/Circ.25), plus deux annexes.

4.2.5.3 Instructions à l'intention des gens de mer et autres personnes concernées⁵ sur la manière d'annuler une fausse alerte de détresse⁶

[Annexe de la résolution de l'OMI no A.814(19)]

ASN

1 VHF

1. mettre immédiatement l'émetteur hors tension;⁷
2. mettre l'équipement sous tension et le syntoniser sur la voie 16;
3. diffuser un message à « Toutes les stations » en donnant le nom du navire, l'indicatif d'appel et l'identité MMSI et annuler la fausse alerte de détresse.

Exemple

Toutes les stations, Toutes les stations, Toutes les stations
Ici NOM, INDICATIF D'APPEL
IDENTITÉ MMSI, POSITION

Annuler mon alerte de détresse de
DATE, HEURE, UTC
= Capitaine, NOM, INDICATIF D'APPEL,
IDENTITÉ MMSI, DATE, HEURE UTC.

2 MF

1. mettre immédiatement l'émetteur hors tension;⁸
2. mettre l'équipement sous tension et le syntoniser pour pouvoir émettre en radiotéléphonie sur 2182 kHz;
3. appeler « Toutes les stations » en donnant le nom du navire, son indicatif d'appel et son identité MMSI et annuler la fausse alerte de détresse.

⁵ Les signaux appropriés devraient précéder ces messages, conformément au Règlement des radiocommunications de l'UIT (chapitre NIX).

⁶ [Annexe de la résolution de l'OMI no A.814\(19\)](#)

⁷ Cette mesure doit être prise lorsque la fausse alerte est détectée en cours d'émission.

⁸ Cette mesure doit être prise lorsque la fausse alerte est détectée en cours d'émission.

Exemple

Toutes les stations, Toutes les stations, Toutes les stations
Ici NOM, INDICATIF D'APPEL
IDENTITÉ MMSI, POSITION

Annuler mon alerte de détresse de
DATE, HEURE, UTC
= Capitaine, NOM, INDICATIF D'APPEL,
IDENTITÉ MMSI, DATE, HEURE UTC.

3 HF

Comme dans le cas des ondes hectométriques, mais l'alerte doit être annulée sur toutes les fréquences des bandes dans lesquelles elle a été émise. Au stade correspondant au paragraphe 2.2, l'émetteur devrait donc être accordé successivement sur les fréquences radiotéléphoniques de détresse des bandes des 4, 6, 8, 12 et 16 MHz, selon le besoin.

4 Inmarsat C

Indiquer au JRCC concerné qu'il doit annuler l'alerte en envoyant un message de détresse prioritaire par l'intermédiaire de la même STC que celle qui a acheminé la fausse alerte de détresse.

NOM, INDICATIF D'APPEL, NUMÉRO D'IDENTITÉ,
POSITION

Annuler mon alerte de détresse Inmarsat C
Alerte faire à DATE, HEURE UTC
= Capitaine +

5 RLS

Si, pour une raison quelconque, une RLS est mise en marche accidentellement, le navire devrait contacter la station côtière la plus proche, la station terrienne côtière appropriée ou le JRCC approprié et annuler l'alerte de détresse.

6 Généralités

- 6.1 Nonobstant ce qui précède, les navires peuvent utiliser n'importe quel moyen disponible pour faire savoir aux autorités compétentes qu'une fausse alerte de détresse a été émise et qu'elle devrait être annulée.
- 6.2 Aucune mesure ne sera normalement prise à l'encontre d'un navire ou d'un navigateur qui signale et annule une fausse alerte de détresse. Toutefois, compte tenu des conséquences graves que peuvent avoir les fausses alertes et du fait que leur émission est strictement interdite, il peut arriver que des gouvernements engagent des poursuites dans les cas de violations répétées.

4.2.6 Procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse ASN reçues par les navires

(COMSAR/Circ.25)

1. Introduction

Le Sous-comité des radiocommunications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité COMSAR) a décidé qu'il fallait réduire le nombre des retransmissions d'alertes de détresse effectuées par appel sélectif numérique (ASN) pour tous les équipements ASN de bord et il a mis au point une procédure à suivre pour répondre aux alertes de détresse en ondes métriques, métriques/hectométriques et décamétriques (organigrammes 1 et 2 qui suit), en recommandant que cette procédure soit affichée à la passerelle du navire sous la forme d'affiche de format A4. Il a également élaboré les directives suivantes :

2. Relais de détresse

- 2.1 Le personnel qui est chargé des radiocommunications à bord des navires devrait être amené à prendre conscience des conséquences que pourraient avoir l'émission d'un appel de relais de détresse et l'acheminement d'une alerte de relais de détresse ASN à des destinataires autres que des stations côtières (CS).
- 2.2 Le nombre de déclenchements involontaires d'alertes de détresse ASN et d'alertes de relais de détresse ASN entraîne une charge de travail supplémentaire et la confusion pour les JRCC; elle provoque également des retards dans le temps de réponse. L'alerte de détresse d'origine émanant d'un navire en détresse ne devrait pas être perturbée par les alertes de relais de détresse ASN émises par d'autres navires.
- 2.3 La recommandation UIT-R M.541-8 sur les procédures d'exploitation des systèmes ASN à l'usage du service mobile maritime ne mentionne que deux situations dans lesquelles un navire émettrait un appel de relais de détresse (une alerte de relais de détresse) :
 - i. lorsqu'il reçoit, sur une voie en ondes décamétriques, une alerte de détresse dont aucune station côtière n'accuse réception dans un délai de 5 minutes. L'appel de relais de détresse devrait être adressé à la station côtière appropriée (annexe 1, paragraphe 3.4.2 et annexe 3, paragraphe 6.1.4);
 - ii. lorsqu'il sait qu'un autre navire en détresse n'est pas en mesure de transmettre l'alerte de détresse et que le commandant du navire estime que d'autres aides sont nécessaires. L'appel de relais de détresse devrait être adressé « à tous les navires » ou à la station côtière appropriée (annexe 3, paragraphe 1.4).
- 2.4 Un navire n'est en aucun cas autorisé à émettre un appel de relais de détresse ASN lorsqu'il reçoit une alerte de détresse ASN soit sur une voie à ondes métriques, soit sur une voie à ondes hectométriques.
- 2.5 Les appels de relais de détresse effectués sur les voies à ondes décamétriques devraient être lancés manuellement.
- 2.6 Le respect des dispositions opérationnelles et techniques ci-dessus empêcherait l'émission d'appels de relais de détresse inappropriés.

3. Appel à toutes les stations côtières

- 3.1 La recommandation UIT-R M.493-9 sur le système d'appel sélectif numérique (ASN) à utiliser dans le service mobile maritime prévoit l'utilisation « d'appels de groupe » - adresse qui se compose des caractères correspondant à l'identité de la station dans le service mobile maritime (MMSI) et un certain nombre d'administrations ont déjà assigné à leurs stations côtières, en plus de leur MMSI individuelle, une MMSI « d'appel de groupe ».
- 3.2 Aux termes d'accords multilatéraux, une MMSI « d'appel de groupe » pourrait être assignée à toutes les stations côtières d'une région donnée - la zone d'un JRCC, par exemple - et pourrait satisfaire à la prescription de l'OMI sans qu'il soit nécessaire d'apporter des modifications supplémentaires à l'équipement du SMDSM.
- 3.3 Une autre méthode qui permettrait, elle aussi, d'utiliser un appel « à toutes les stations côtières » sans qu'il soit nécessaire de modifier la recommandation UIT-R M.493-9 consisterait à définir une MMSI universelle qui serve d'adresse à toutes les stations côtières, conformément aux Nos S19.100 à S19.126 du *Règlement des radiocommunications de l'UIT*. Cette solution nécessiterait toutefois également qu'une modification soit apportée à la configuration de chaque station côtière participant au SMDSM.

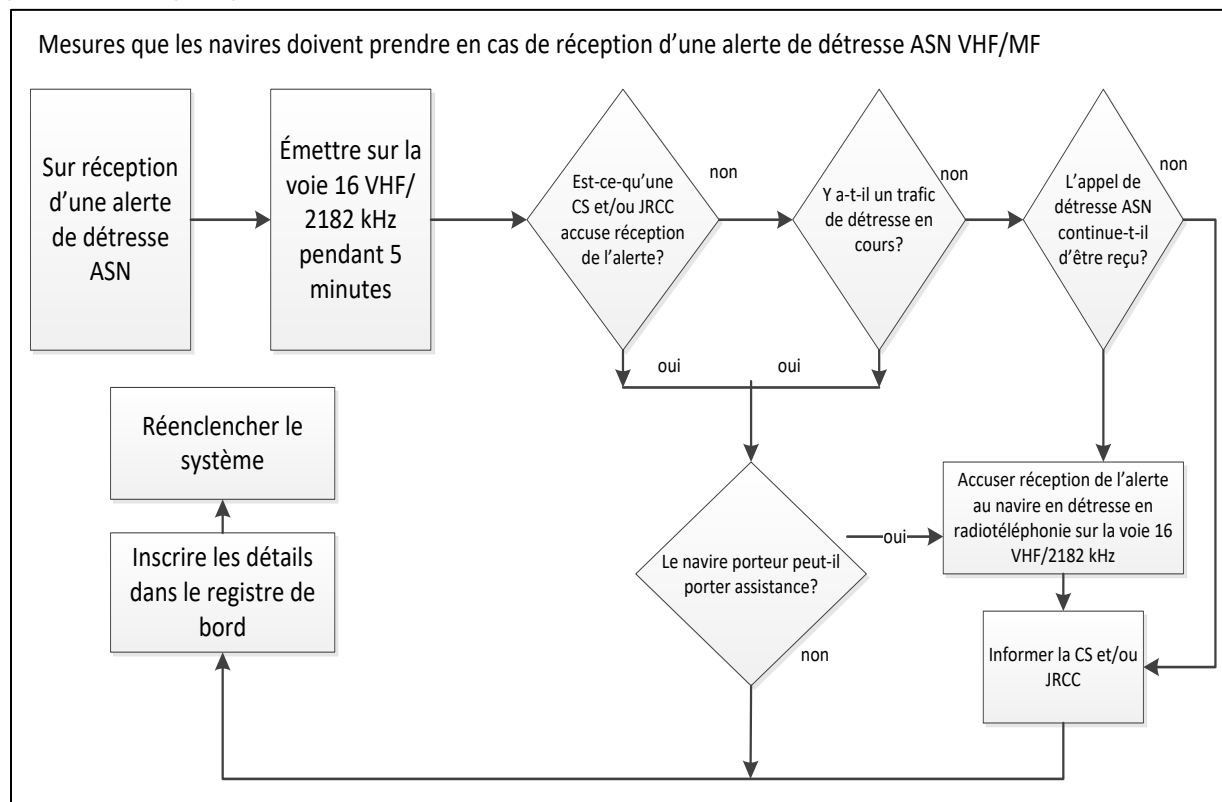
4. Autorisation

Il conviendrait de noter qu'à bord des navires, les alertes de détresse, les accusés de réception d'alertes de détresse et les appels de relais de détresse ne peuvent être émis qu'avec la permission du capitaine du navire.

5. Organigrammes

- 5.1 Les organigrammes simplifiés 1 et 2 décrivent les mesures à prendre à bord des navires en cas de réception d'alertes de détresse émanant d'autres navires. Les administrations devraient diffuser largement ces organigrammes aux navires et aux institutions de formation.
- 5.2 Les gouvernements membres sont invités à porter les conseils ci-dessus et les organigrammes joints en annexe à l'attention de leurs propriétaires de navires, gens de mer, stations côtières, JRCC et de toutes autres personnes concernées.

Figure 4-4 - Organigramme 1 (COMSAR/Cir.25)



CS : Station côtière

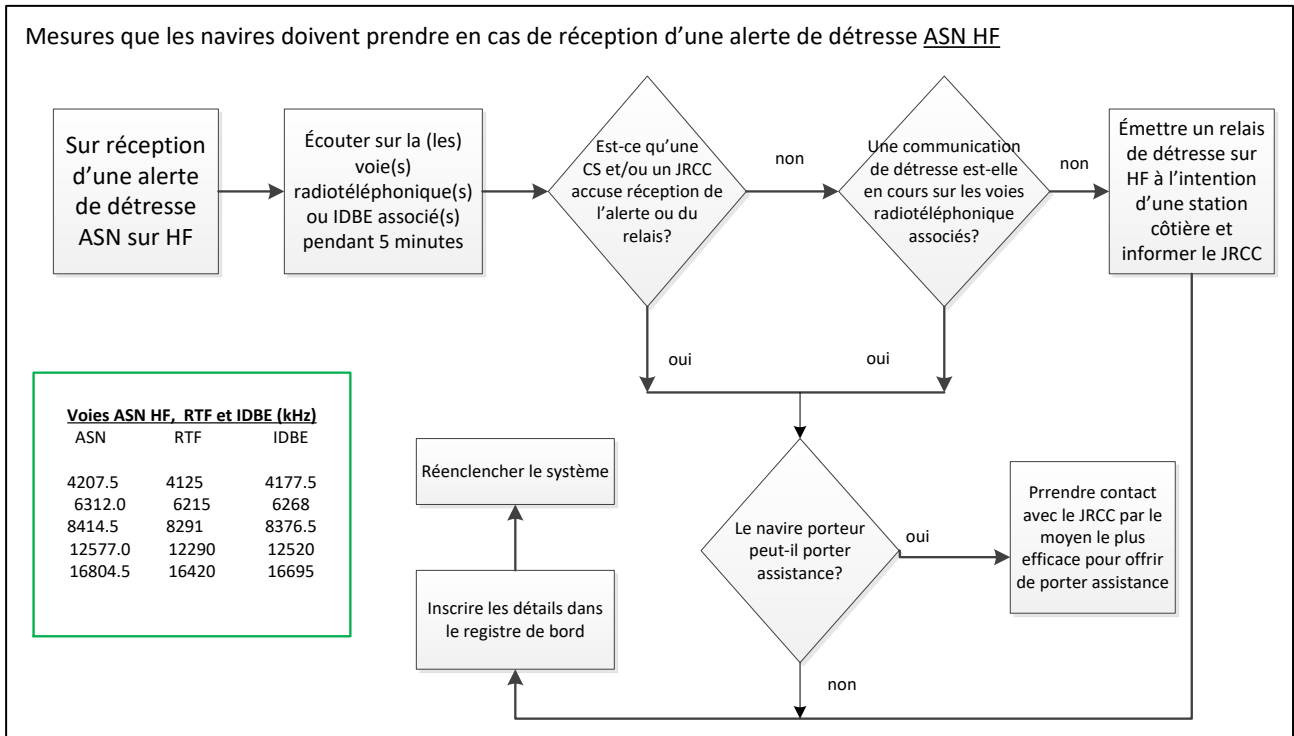
JRCC : Centre conjoint de coordination de sauvetage

Notes :

Note 1 : Le JRCC et/ou la station côtière compétent(e) ou le/la mieux placé(e) doit être informé(e) en conséquence. Si d'autres alertes ASN sont reçues de la même source et s'il ne fait aucun doute que le navire en détresse est à proximité, un accusé de réception ASN peut, après accord avec un JRCC ou une station côtière, être envoyé pour mettre fin à l'appel.

Note 2 : Un navire qui n'est en aucun cas autorisé à émettre un appel de relais de détresse ASN soit sur la voie 70 VHF soit sur la fréquence 2187.5 kHz de la bande MF.

Figure 4-5 - Organigramme 2 (COMSAR/Cir.25)



CS : Station côtière

JRCC : Centre conjoint de coordination de sauvetage


Notes :

Note 1 : S'il est évident que le navire ou les personnes en détresse ne sont pas à proximité et/ou que d'autres engins sont mieux placés pour porter assistance, il convient d'éviter les communications superflues qui pourraient perturber les activités de recherche et sauvetage. Les faits devraient être inscrits dans le registre de bord approprié.

Note 2 : Le navire devrait établir les communications avec la station qui contrôle le cas de détresse selon les instructions et porter assistance selon le besoin et la manière appropriée.

Note 3 : Les appels de relais de détresse devraient être lancés manuellement.

Figure 4-6 - Procédures de sécurité et de détresse radiotéléphoniques



PROCÉDURES DE SÉCURITÉ ET DE DÉTRESSE RADIOTÉLÉPHONIQUES
À AFFICHER À CÔTÉ DU RADIOTÉLÉPHONE

Nom du navire _____

Numéro ISMM _____

AVANT DE PARTIR

- » Avez-vous laissé un plan de navigation à une personne responsable à terre?
- » Avez-vous tenu compte pour votre voyage des prévisions météorologiques, des dangers de la navigation et du carburant dont vous avez besoin?
- » Avez-vous vérifié si votre équipement radio fonctionne correctement?
- » Avez-vous chargé et vérifié les batteries qui alimentent l'équipement radio utilisé pour les communications d'urgence?
- » Si vous êtes équipé d'un appareil VHF-ASN (appel sélectif numérique), avez-vous un numéro ISMM* valide et avez-vous branché votre radio sur votre GPS?
- » Si vous êtes équipé d'une RLS, l'avez-vous enregistrée* dans le Système canadien d'enregistrement de balises?
- » Avez-vous des signaux de détresse visuels appropriés à bord? (fusées éclairantes, signal lumineux, etc.)

PROCÉDURE DE TRANSMISSION DES MESSAGES DE DÉTRESSE

À utiliser seulement en cas de danger grave et imminent si une AIDE IMMÉDIATE est nécessaire.

1. Transmettre une alerte de détresse ASN
2. Émettre le message de détresse sur le C16 - VHF
3. Activer la RLS

1. Transmettre un signal d'alarme ASN

Vous assurer que la radio est allumée
Appuyer sur le bouton rouge de « détresse » pendant 5 secondes.

2. Envoyer le message de détresse sur le C16 - VHF

Passer au C16 - VHF et émettre l'appel et le message de détresse.
MAYDAY MAYDAY MAYDAY

ICI _____ (Nom du navire répété 3 fois)
MAYDAY suivi du nom du navire et du numéro ISMM

POSITION _____
NATURE DE LA DÉTRESSE _____
AIDE REQUISE _____
NOMBRE DE PERSONNES À BORD _____

Si vous vous trouvez en dehors de la couverture VHF, transmette le message de détresse sur la fréquence 2182 kHz ou utiliser un autre moyen de communication approprié.

3. Activer la RLS

Activez la RLS (ou RLP) en suivant les instructions qui se trouvent sur le boîtier de la balise. Prenez la RLS avec vous dans l'embarcation de sauvetage. Maintenez la RLS en position verticale avec l'antenne vers le haut.

Signaux de détresse, d'urgence et de sécurité

MAYDAY Indique qu'un moyen de transport ou une personne se trouve sous la menace d'un danger grave et imminent et demande une aide immédiate.

MAYDAY RELAY Indique que la station appelante relaie un message de détresse pour le compte d'un moyen de transport ou d'une personne se trouvant sous la menace d'un danger grave et imminent.

PAN PAN Indique que la station appelante à un message très urgent à transmettre relatif à la sécurité d'une unité mobile ou d'une personne.

SÉCURITÉ Indique que la station appelante à un message important relatif à la sécurité de la navigation ou un avis météorologique important à transmettre.

Annulation d'une fausse alerte détresse sur VHF-ASN

Émettre sur C16 - VHF :

À toutes les stations, à toutes les stations, à toutes les stations, Ici _____ (nom du navire) Numéro ISMM _____, position _____ Nord, _____ Ouest, Annuler mon appel de détresse du _____ (date et heure). Ici _____ (nom du navire) Numéro ISMM _____ Terminé.

Code d'épellation

A	Alfa	I	India	Q	Quebec	Y	Yaoko
B	Bravo	J	Juliet	R	Romeo	Z	Zulu
C	Charlie	K	Kilo	S	Sierra		
D	Delta	L	Lima	T	Tango		
E	Echo	M	Mike	U	Uniform		
F	Foxtrot	N	November	V	Victor		
G	Golf	O	Oscar	W	Whiskey		
H	Hotel	P	Papa	X	X-Ray		

EXEMPLE DE MESSAGE DE DÉTRESSE (MAYDAY)

Appuyer sur le bouton de détresse, puis prononcer le message de détresse « MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY. Ici (NOM DU NAVIRE RÉPÉTÉ 3 FOIS) MAYDAY, NOM DU NAVIRE, NUMÉRO ISMM 316999999, position 49° 04.6' Nord 123° 18.8' Ouest. Le navire prend l'eau et menace de chavirer, J'ai besoin d'une aide immédiate, 4 personnes à bord, Nous montons dans l'embarcation de sauvetage, Terminé. »

EXEMPLE DE MESSAGE D'URGENCE (PAN PAN)

« PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN, Radio Garde côtière St. John's, Radio Garde côtière St. John's, Radio Garde côtière St. John's, Ici (NOM DU NAVIRE RÉPÉTÉ 3 FOIS), NUMÉRO ISMM 316999999, 5 milles à l'est du Cap Bonavista, 5 personnes à bord, Le navire a pris l'eau dans le coque arrière, nous essayons de pomper l'excédent, Terminé ».

* On peut obtenir un numéro ISMM d'Industrie Canada et enregistrer la RLS 406 MHz au Secrétariat national de recherche et de sauvetage (procédures gratuites) 1-800-727-9414.

TP 9870 (12/2005)

4.2.7 Amver - Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires

Remarque : Un rapport d'arrivée 96 heures à l'avance dans les grands ports des É.-U. est requis en vertu de la loi 33 CFR 160.

Le système Amver, exploité par la Garde côtière américaine, est un programme international d'entraide maritime qui apporte une aide importante à la préparation et à la coordination des opérations de recherches et sauvetage (R et S) sur toutes les mers du monde. Les navires de commerce de toutes les nations qui font des traversées en mer de plus de 24 heures sont encouragés à envoyer des rapports de navigation et des rapports périodiques de position au centre Amver à Martinsburg, W.V. Les rapports Amver peuvent être transmis sans frais par l'entremise des centres des SCTM canadiens. L'information issue de ces messages est entrée dans un programme électronique qui génère et tient à jour la position estimée de tous les navires participants durant leur voyage. L'information, concernant la position prévue et les caractéristiques R et S de chaque navire dont on sait qu'il se trouve dans un secteur donné peut, sur demande, être mise à la disposition des organismes reconnus de R et S de toute nation pour utilisation en cas d'urgence. L'information concernant la position prévue des navires est divulguée que pour des raisons reliées à la sécurité maritime seulement.

Le système Amver est un programme gratuit et volontaire. L'obligation de porter secours en cas d'urgence n'est pas plus grande pour un bâtiment qui participe au programme Amver que pour celui qui n'y participe pas. L'avantage à la navigation est :

- a) assurer l'arrivée la plus prompte possible du secours en cas d'urgence;
- b) réduire le nombre d'appels d'aide aux navires qui ne sont pas situés près de la scène;
- c) réduire la période de temps perdue par les navires répondant aux demandes d'aide. Un navire qui participe au système Amver n'est pas plus tenu de répondre à une demande d'aide qu'un navire qui ne participe pas.

On peut obtenir les instructions du système Amver à l'adresse suivante : Amver Maritime Relation Office, U.S. Coast Guard, Battery Park Building, 1 South Street, New York, NY 10004-1499; téléphone 212-668-7764, télécopieur 212-668-7684 aux bureaux de la sécurité maritime, ainsi qu'au bureau du capitaine de port dans les grands ports américains. Les instructions sont publiées dans les langues suivantes : chinois, danois, hollandais, anglais, français, allemand, grec, italien, japonais, norvégien, polonais, portugais, espagnol et suédois. Toute demande doit spécifier la langue désirée si autre que l'anglais. Le site Web d'Amver : <http://www.amver.com/>.

Le *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* prescrit maintenant la participation obligatoire au système Amver pour certains navires lorsqu'ils partent pour un voyage en mer de plus de 24 heures.

Ces dispositions s'appliquent à tous les navires canadiens et à tous les navires étrangers qui font du cabotage au Canada. Dans ce groupe, les navires suivants sont exemptés de cette obligation :

- a) les bateaux de pêche en train de pêcher;
- b) les navires affectés par le gouvernement canadien à des missions d'application des lois;
- c) les navires dont les traversées se feront à l'intérieur d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation dans l'Arctique, dans la baie d'Hudson, dans la baie de James ou dans la baie d'Ungava;
- d) les navires qui se trouvent dans d'autres eaux, à condition que leurs traversées se fassent dans des zones de couverture VHF ou MF.

Il faudrait noter que les exemptions susmentionnées ne représentent pas une interdiction et que tous les autres navires partant pour un voyage en mer de plus de 24 heures sont encouragés à participer au système Amver.

4.2.7.1 Pour participer

Tout navire marchand de mille tonneaux de jauge brute ou davantage, effectuant un voyage de plus de 24 heures vers toute destination dans le monde est libre de participer au système et à la famille Amver. La participation internationale est volontaire quels que soient le pavillon, le pays d'origine ou le port de destination du navire ou de la compagnie de navigation.

4.2.7.2 Renseignements fournis

Les renseignements fournis volontairement à Amver par les navires demeurent strictement confidentiels et sont protégés par la Garde côtière (États-Unis). Ils ne seront transmis que pour des fins sécuritaires.

4.2.7.3 Quels renseignements doivent faire l'objet de rapports et quand faire ces rapports?

- a) Les plans de navigation doivent être envoyés sur ou avant le départ.
- b) Les rapports de position doivent être envoyés dans les vingt-quatre heures suivant le départ, et par la suite au moins toutes les quarante-huit heures jusqu'au moment de l'arrivée.
- c) Les rapports d'arrivée doivent être expédiés juste avant ou au moment de l'arrivée au port de destination.
- d) Envoyer les rapports durant les heures normales de service de l'opérateur radio.
- e) Si le navire le juge à propos, il pourra transmettre des rapports plus fréquents que ce qu'indique la liste ci-dessus, par exemple, par mauvais temps ou dans des situations dangereuses.

4.2.7.4 Format des rapports

Comme le constateront ceux qui ont déjà participé au système Amver, le format des rapports décrit ci-après comporte un changement. Ce changement a trois buts : tout d'abord, la nouvelle présentation des rapports est beaucoup plus directe et plus souple; elle permettra au système automatique de traitement des données d'introduire l'information transmise de façon plus précise et plus efficace dans le système Amver. De plus, cette nouvelle présentation est conforme à la norme proposée par l'Organisation maritime internationale (OMI). Troisièmement, elle diminue le nombre des formats différents utilisés actuellement. Comme d'autres systèmes adoptent aussi le format de l'OMI, nous nous approcherons ainsi davantage de l'utilisation d'un seul format à l'échelle mondiale.

4.2.7.5 Réseau de communication du système Amver

Il est recommandé de suivre les méthodes suivantes quant aux transmissions des rapports d'Amver de plans de voyage, de position, de déroutement et d'arrivée. Pour plus de détails consulter le site Web d'Amver : <http://www.amver.com/>.

Le courriel pour Amver est : amvermsg@amver.com

AMVER/SEAS « Message condensé » par Inmarsat-C à travers TELENOR : l'adresse d'Amver : le numéro de téléphone de NOAA inscrit dans l'ADDRESSBOOK. (Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les instructions de votre propre émetteur-récepteur d'Inmarsat-C). Le logiciel d'AMVER/SEAS peut être téléchargé à :

http://www.aomi.noaa.gov/phod/goos/seas/amverseas_software.php

ou demander à :

TELENOR Satellite Services
1101 Wootton Parkway
Rockville, Maryland 20852
1-301-838-7800

Courriel : customercare@telenor.com

Service Radio télex en HF des stations de communications de la Garde côtière des É.-U. : Toute information au sujet de l'envoi de messages Amver de cette façon se trouve à : <http://www.navcen.uscg.gov/>.

Radio HF sans frais par le biais des ententes contractuelles de la Garde côtière avec les compagnies suivantes :

- a) Mobile Marine Radio (WLO)
- b) Mobile (WCL)
- c) Marina Del Ray (KNN)
- d) Seattle (KLB)

Télex : Adresse Amver : (0) 230 127594 AMVERNYK

Téléfacsimilé : Au centre des systèmes d'opération de la Garde côtière des É.-U. à Martinsburg : 1-304-264-2505

Si des navires de la GCC sont utilisés pour le relais des messages, aucun droit ne sera imposé. Tous les messages Amver acheminés via les stations canadiennes doivent être adressés à Amver Halifax ou Amver Vancouver au lieu de Garde côtière (New-York) afin de s'assurer qu'aucune charge n'est appliquée à la transmission du message.

4.2.7.6 Types de rapports de voyage Amver

Il y a quatre types de rapports Amver - rapports de plan de voyage, d'arrivée, de position et de déroutement.

- a) Formule de rapport. Chaque ligne de texte du rapport Amver commence par un identificateur de ligne. Les identificateurs de ligne sont « Amver » ou une seule lettre. L'identificateur de ligne et l'élément de donnée sur la ligne sont séparés chacun l'un de l'autre par une seule barre oblique (« / »). Les lignes se terminent par deux barres obliques (« // »).
- b) Données présentées dans les rapports. Les participants Amver doivent se familiariser avec quatre types de rapports : rapports de plan de voyage, d'arrivée, de position et de déviation. Il faut prendre note que le système Amver permet de combiner dans un seul rapport les renseignements sur le plan de voyage et de départ. Amver accepte les renseignements sur le plan de voyage séparément, par exemple, quelques jours avec le départ. Les identificateurs de rapport sont comme suit :

AMVER/SP//	Plan de voyage et de départ
AMVER/PR//	Rapport de position.
AMVER/FR//	Rapport final d'arrivée.
AMVER/DR//	Rapport de déroutement.

- c) Détails. Le paragraphe IX contient une étude de chaque type de rapport. Une explication suit chaque exemple. Il faut remarquer que toutes les lignes de l'exemple ne sont pas nécessaires pour chaque type de rapport. Nous étudierons quelles sont les lignes requises et facultatives dans chaque section.

4.2.7.7 Autres renseignements requis

Amver a également besoin d'autres renseignements qui peuvent s'avérer utiles lors d'une urgence, notamment des données sur la longueur du navire, l'équipement de communication, l'horaire de veille radioélectrique, la vitesse, le grément, etc. Ces renseignements sont recueillis séparément une première fois, par le biais du questionnaire de recherche et sauvetage (SAR-Q) qui se trouve sur le site Web de Amver au <http://www.amver.com/> et qui, une fois rempli, est conservé dans le système automatique de traitement de l'information et validé périodiquement, aux fins de recherche et de sauvetage seulement.

4.2.7.8 Transmission des renseignements

Tous les renseignements transmis volontairement recueillis selon les présentes instructions seront seulement communiqués aux autorités reconnues de recherche et sauvetage. L'information concernant les bâtiments qui doivent participer au programme Amver sera envoyée à l'Administration maritime des É.-U. au moyen du mot clé MAREP sur la ligne Y.

4.2.7.9 Description des rapports de voyage

Vous trouverez ci-après un exemple et une explication de chacun des quatre types de rapports Amver. Les numéros entre parenthèses se rapportent aux renvois à la fin de sa section.

Rapport de plan et de départ de voyage. Les lignes « L » contiennent les renseignements sur l'itinéraire et les points de changement de direction requis par le système Amver. Le système Amver a besoin des données sur tout point de changement de direction prévu, mais accepte aussi des renseignements sur tout point le long de la route prévue même s'il ne s'agit pas de points de changement de direction. Le système Amver a besoin des renseignements sur les points de changement de direction pour contrôler la précision du plan de voyage.

Tableau 4-11 - Exemple de rapport de plan et de départ de voyage

EXEMPLE	EXPLICATION
AMVER/SP//	<u>Renseignements requis</u>
A/SANDY JOAN/ABCD//	AMVER/SP//
B/110935Z//	A /nom du navire/indicatif d'appel radio international//
E/145//	B /heure de départ prévue ou temps de départ// (1)
F/126//	G /port de départ/latitude/longitude// (2)
G/NORVOROSK/4510N/03820E//	I /port de destination/latitude/longitude/heure d'arrivée prévue// (1) (2) (3)
I/GIBRALTERGI/3600N/00600W/140730Z//	L /...renseignements sur la route// (1) (3) (4)
L/RL/140/4130N/02910E/112000Z//	Z //fin de rapport
L/RL/140/4010N/02620E/112300Z//	-
L/RL/140/3630N/02330E/120330Z//	<u>Renseignements facultatifs</u>
L/RL/140/3650N/01520E/121500Z//	E /route présente// (5)
L/RL/140/3800N/01000E/130100Z//	F /vitesse moyenne prévue// (6)
L/LR/060//	M /station radio côtière actuelle/station radio côtière suivante, s'il y a lieu //
M/GKA/INMARSAT 871 987654321//	V /ressources médicales à bord// (7)
V/MD/NURSE//	X /jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// (8) (9)
X/NEXT/REPORT/120900Z//	-
Z/SITOR/INSTALLED/SELCALL/NUMBER/IS/99999//	-
Z//EOR	-

Tableau 4-12 - Exemple de rapport final d'arrivée

EXEMPLE	EXPLICATION
AMVER FR//	<u>Renseignements requis</u>
A/SANDY JOAN/ABCD//	AMVER/FR//
K/NEW YORK/US/4040N/07420W/180600Z//	A /nom du navire/indicatif d'appel radio international//
X/PROBLEMS WITH MF XMTR AGENT/ADVISED//	K /nom du port/latitude/longitude/heure d'arrivée// (1) (3)
Z//EOR	Z //fin de rapport
-	-
-	<u>Renseignements facultatifs</u>
-	X /jusqu'à 65 caractères de commentaires amplificateurs// (8) (9)

Tableau 4-13 - Exemple de rapport de position

EXEMPLE	EXPLICATION
AMVER/PR//	<u>Renseignements requis</u>
A/SANDY JOAN/ABCD//	AMVER/PR//
B/120300Z//	A /nom du navire/indicatif d'appel radio international//
C/3630N/02330E//	B /heure à la position// (1)
E/145//	C /latitude/longitude// (3)
F/126//	Z //fin de rapport
M/GKM/INMARSAT 871 987654321//	-
X/NEXTREPORT/131800Z//	<u>Renseignements facultatifs</u>
Z//EOR	E /route présente// (5)
-	F /vitesse moyen// (6)
-	M /information sur la meilleure façon de contacter le navire rapidement en cas de détresse en mer (indicatifs de la station radio côtière, numéro INMARSAT du navire, etc.)//
-	X /jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// (8) (9)

Tableau 4-14 - Exemple de rapport de déroutement. Utilisés pour faire rapport sur les changements apportés au plan de voyage et sur les autres changements

EXEMPLE	EXPLICATION
AMVER/DR//	<u>Renseignements requis</u>
A/SANDY JOAN/ABCD//	AMVER/DR//
B/120300Z//	A /nom du navire/indicatif d'appel radio international//
E/095//	Z //fin de rapport
F/220//	-
G/NORVOROSK/4470N/03780E//	<u>Un ou plusieurs des renseignements facultatifs suivants</u>
I/NEW YORK US/4040N/07420W/180800Z//	B /heure de départ prévue// (1)
L/GC/220//	E /route prévue// (5)
M/GKA/WSL/INMARSAT 871 987654321//	F /vitesse moyenne prévue// (6)
V/MD/NURSE//	G /port de départ/ latitude/longitude// (2)
X/DIVERTING BEST SPEED TO NEW YORK US//	I /port de destination/latitude/longitude/heure d'arrivée prévue// (1) (2) (3)
Z//EOR	L /...renseignements sur la route ...// (1) (3) (4)
-	M /information sur la meilleure façon de contacter le navire rapidement en cas de détresse en mer (indicatifs de la station radio côtière, numéro INMARSAT du navire, etc.)//
-	V /ressources médicales à bord// (7)
-	X /jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// (8) (9)

Renvois :

- 1) *Exprimer tous les temps par un groupe de six chiffres dont les deux premiers donnent la date du mois et les quatre derniers les heures et les minutes. N'utiliser que le temps universel coordonné (ou temps moyen de Greenwich - GMT). Le groupe de date-heure de six chiffres doit être suivi soit par Z ou GMT. On peut indiquer le mois si c'est désirable; utiliser à cette fin les trois premières lettres du mois en anglais. Les exemples suivants constituent des présentations acceptables :*
290900Z 290900 Z 290900Z DEC
- 2) *La latitude et la longitude du port représentent la position géographique du poste de pilotage. Dans le cas des navires battant pavillon américain il faut indiquer le nom du port et sa position géographique.*
- 3) *La latitude est un groupement de quatre chiffres exprimé en degrés et en minutes auquel on accole les suffixes « N » pour le nord ou « S » pour le sud. La longitude est un groupement de cinq chiffres exprimé en degrés et minutes avec les suffixes « E » pour l'est et « W » pour l'ouest.*
Par exemple : C/4000N/03500W//
- 4) *Les lignes « L » contiennent la plupart des renseignements concernant le plan de voyage. On pourra utiliser autant de lignes « L » que nécessaire. Les lignes « L » contiennent les données du voyage vers chacun des points intermédiaires et vers la destination finale. Il faut indiquer les données voulues pour les points de changement de direction, à moins que le voyage ne suive un grand cercle sans retards aux points intermédiaires. En plus des renseignements sur les points de changement de direction, il est utile de présenter des données sur les autres points le long de chaque branche. On trouvera ci-après les renseignements désirés pour chaque point intermédiaire. Méthode de navigation, vitesse le long de chaque partie du voyage, latitude, longitude, nom du port ou de l'Amver, heure d'arrivée prévue, heure de départ prévue.*

Par exemple :

*L/RL/125/0258N/07710W/ABACO/111200Z//
L/RL/125/0251N/07910W/NWPROVCHAN/112145Z//
L/RL/125/0248N/08020W/120255Z//
L/RL/125//*

LA MÉTHODE DE NAVIGATION EST REQUISE. Il s'agit soit du grand cercle « GC » ou de la loxodromie « RL ».

LA VITESSE LE LONG DE CHAQUE PARTIE DU VOYAGE est utile mais non requise. Voir le renvoi (6).

LA LATITUDE ET LA LONGITUDE SONT REQUISES. Voir le renvoi (3).

LE NOM DU PORT OU DE L'AMVER est utile mais non requis.

L'HEURE D'ARRIVÉE PRÉVUE EST REQUISE. Voir le renvoi (1).

L'HEURE DE DÉPART PRÉVUE EST REQUISE, si le navire fait relâche au point intermédiaire.

UNE MÉTHODE DE NAVIGATION définitive est nécessaire pour acheminer le navire jusqu'à sa destination.

UNE VITESSE DE BORDÉE finale est utile mais non requise.

- 5) *La route réelle est un groupe de trois chiffres.*
- 6) *La vitesse est un groupe de trois chiffres en nœuds et en dixièmes de nœuds. Par exemple, 20.5 nœuds s'écrira sous la forme 205 sans point ou décimales.*
- 7) *Si on utilise la ligne facultative « V », il faut inscrire un ou plusieurs des éléments suivants :*

*/MD/ médecin
/PA/ aide-médecin
/NURSE/ infirmier ou infirmière
/NONE/ aucun*

Par exemple : V/MD/Infirmière

- 8) *Tout renseignement fourni dans la ligne des remarques sera stocké dans le système automatique de traitement des données d'Amver pour examen ultérieur. Cependant, on ne prend aucune action immédiatement et on ne transmet aucun de ces renseignements à une autre organisation de façon routinière. On ne peut pas utiliser la ligne des remarques pour envoyer des informations à d'autres agences officielles ou organismes de recherche et de sauvetage. Cependant, en réponse à une demande des autres agences officielles de recherche et de sauvetage, Amver leur fournira les renseignements contenus dans les lignes de remarques.*
- 9) *Le système Amver n'utilise pas actuellement les renseignements touchant les rapports suivants « next », mais on s'attend à ce que ces renseignements soient utilisés pour aider à tout développement futur du système.*

4.2.8 Système différentiel de positionnement mondial (DGPS)

Depuis mai 2000, le Service pleinement opérationnel (SPO) du DGPS de la Garde côtière canadienne est disponible à partir de 19 stations situées sur la côte Est et la côte Ouest du Canada ainsi qu'à certains endroits sur les Grands Lacs. Les corrections du DGPS sont émises depuis des radiophares à fréquence moyenne (MF) situés de manière à couvrir des zones maritimes et des voies navigables déterminées. Les émissions sont conformes aux normes internationales d'exploitation des services radiophares DGPS. Le DGPS permet d'obtenir un positionnement continu d'une précision supérieure à 10 mètres dans 95 % ou plus du temps (à condition qu'un récepteur DGPS adéquat soit utilisé, bien configuré et entretenu).

D'autres renseignements sur l'utilisation du service DGPS seront annoncés par le biais des Avis aux navigateurs. Il est également possible d'obtenir de l'information générale sur le site Web de la GCC : <https://www.ccg-gcc.gc.ca/publications/navigation/dgps/page01-fra.html>.

Les corrections différentielles du service DGPS sont calculées en fonction des positions du système de référence NAD 83. Pour traiter l'information de façon précise, les récepteurs DGPS doivent être ajustés au système WGS 84. Même si le WGS 84 et le NAD 83 sont pratiquement identiques, (une différence de seulement quelques centimètres), il est fortement recommandé d'établir les récepteurs sur le WGS 84 afin de tirer le maximum de précision du DGPS. Lorsque l'on utilise des cartes autres que celles du NAD 83, les positions de latitude et de longitude doivent être ajustées en fonction du système de référence géodésique approprié utilisant l'information apparaissant sur les cartes.

Le tableau qui suit fournit des renseignements sur les émissions DGPS existantes.

La Garde côtière américaine (USCG) mettra hors service ses 38 balises DGPS d'ici septembre 2020. Cela aura une incidence sur la disponibilité des signaux DGPS dans certaines eaux canadiennes.

Le 30 septembre 2018, la USCG a cessé d'émettre le signal DGPS à cinq de ses sites : Annapolis, Maryland; New Bern, North Carolina; Robinson Point, Washington; Pigeon Point, Californie and Bobo, Mississippi. Quatre de ces émetteurs DGPS étaient situés loin des eaux canadiennes, et l'abandon du service à ces endroits n'a donc eu aucun impact pour les navigateurs se trouvant en eaux canadiennes. Cependant, le signal DGPS émis par la station de Robinson Point, dans l'état de Washington, qui se trouve à environ 60 milles nautiques de la frontière canado-américaine, n'est plus disponible pour les navigateurs de la côte ouest du Canada.

Le 30 septembre 2019, la Garde côtière des États-Unis a mis définitivement fin aux sites DGPS suivants : Appleton (Washington), Whidbey Island (Washington), Fort Stevens (Oregon). Pour plus d'informations, consultez : WWW.NAVCEN.USCG.GOV sous l'onglet Nationwide DGPS.

Fin juin 2020, la USCG procédera à l'abandon de ses 17 derniers sites DGPS. Certains de ces sites, situés près des Grands lacs, fournissent un signal DGPS dans des secteurs qui ne sont pas couverts par la Garde côtière canadienne (GCC).

La GCC fera le suivi de l'abandon des sites DGPS de la USCG, et communiquera toute information pertinente aux navigateurs. En ce moment, et jusqu'à nouvel ordre, la GCC ne prévoit abandonner aucun de ses sites DGPS.

Pour plus d'informations concernant l'arrêt du service DGPS de l'USCG, veuillez consulter le site : <https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=dgpsMain>.

[Figure 4-7](#), [Figure 4-8](#), [Figure 4-9](#) et [Figure 4-10](#) illustrent la couverture type qu'assurent les émissions existantes. Les utilisateurs devraient être avisés que cette couverture peut varier à court et à long termes en raison des conditions environnementales et saisonnières.

4.2.8.1 Émissions DGPS par la Garde côtière canadienne

Tableau 4-15 a) Émissions DGPS par la GCC - Fleuve Saint-Laurent et côte de l'Atlantique

Nom de la station	Emplacement de la station (NAD 83)	Fréquence	Régime d'émission	AISM des stations de référence	AISM indicatif des radiophares
St. Jean sur Richelieu, QC	45°19.28'N 073°18.62'W	296 kHz	200 bps	312, 313	929
Lauzon, QC	46°48.74'N 071°09.56'W	309 kHz	200 bps	316, 317	927
Rivière du Loup, QC	47°45.62'N 069°36.34'W	300kHz	200 bps	318, 319	926
Moisie, QC	50°11.71'N 066°06.64'W	313 kHz	200 bps	320, 321	925
Point Escuminac, NB	47°04.40'N 064°47.90'W	319 kHz	200 bps	332, 333	936
Partridge Island, NB	45°14.39'N 066°03.22'W	295 kHz	200 bps	326, 327	939
Western Head, NS	43°59.40'N 064°39.72'W	312 kHz	200 bps	334, 335	935
Hartlen Point, NS	44°35.54'N 063°27.12'W	298 kHz	200bps	330, 331	937
Fox Island, NS	45°19.77'N 061°04.76'W	307 kHz	200 bps	336, 337	934
Cape Race, NL	46°45.70'N 053°10.82'W	315 kHz	200 bps	338, 339	940
Cape Ray, NL	47°38.07'N 059°14.23'W	288 kHz	200 bps	340, 341	942
Rigolet, NL	54°10.68'N 058°26.64'W	299 kHz	200 bps	344, 345	946
Cape Norman, NL	51°29.93'N 055°49.49'W	310 kHz	200 bps	342, 343	944

Tableau 4-15 b) Émissions DGPS par la GCC - Grands Lacs et fleuve Saint-Laurent

Nom de la station	Emplacement de la station (NAD 83)	Fréquence	Régime d'émission	AISM des stations de référence	AISM indicatif des radiophares
Cardinal, ON	44°47.28'N 075°25.28'W	306 kHz	200 bps	308, 309	919
Warton, ON	44°44.84'N 081°06.69'W	286 kHz	200 bps	310, 311	918

Tableau 4-15 c) Émissions DGPS par la GCC - Côte du Pacifique

Nom de la station	Emplacement de la station (NAD 83)	Fréquence	Régime d'émission	AISM des stations de référence	AISM indicatif des radiophares
Alert Bay, BC	50°35.19'N 126°55.49'W	309 kHz	200 bps	300, 301	909
Amphitrite Pointe, BC	48°55.46'N 125°32.53'W	315 kHz	200 bps	302, 303	908
Richmond, BC	49°05.74'N 123°10.61'W	320 kHz	200 bps	304, 305	907
Sandspit, BC	53°14.12'N 131°48.54'W	300 kHz	200 bps	306, 307	906

Figure 4-7 - Couverture DGPS - Région de l'Atlantique

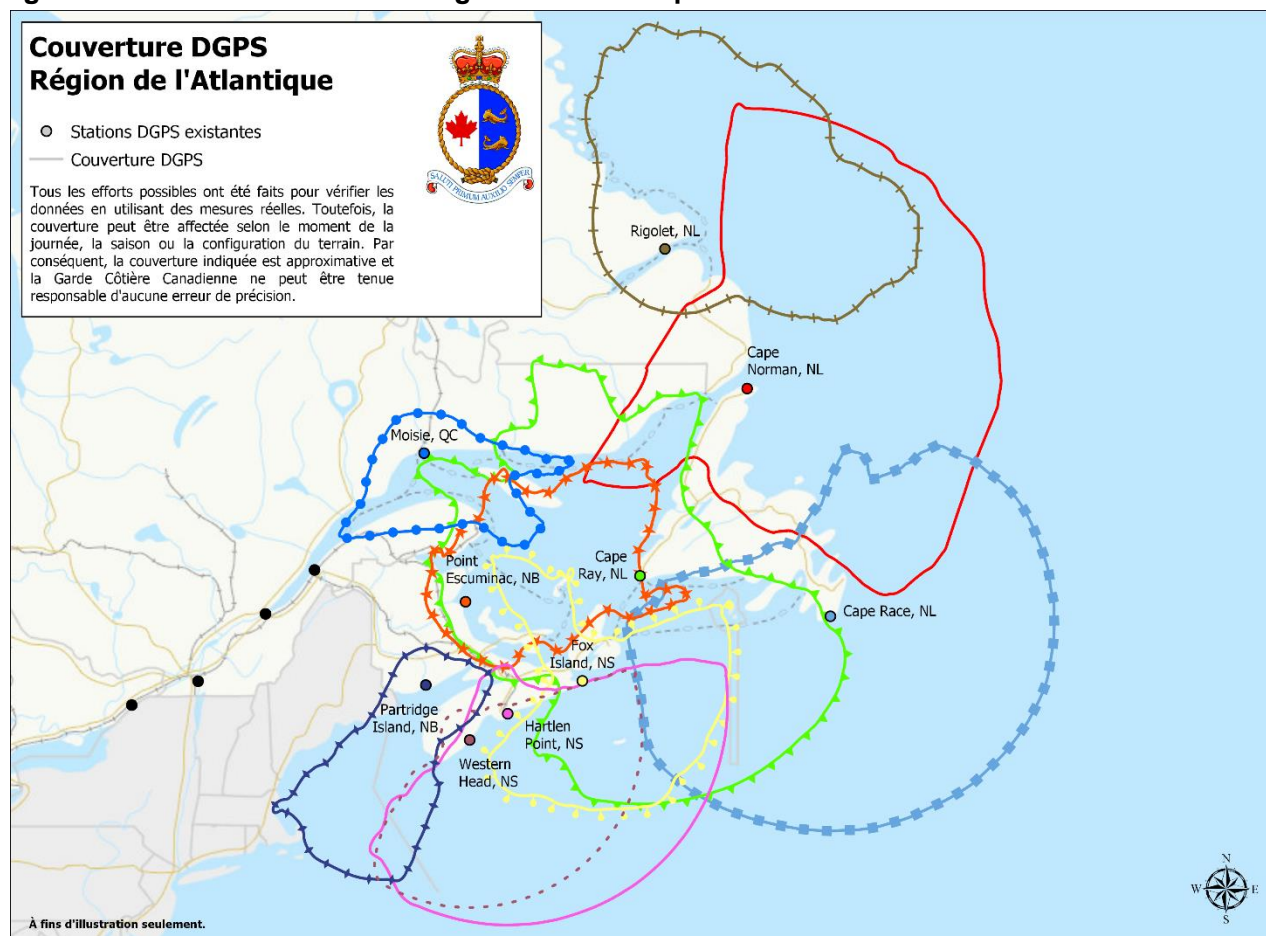


Figure 4-8 - Couverture DGPS - Région du Centre et de l'Arctique – Secteur du Saint-Laurent

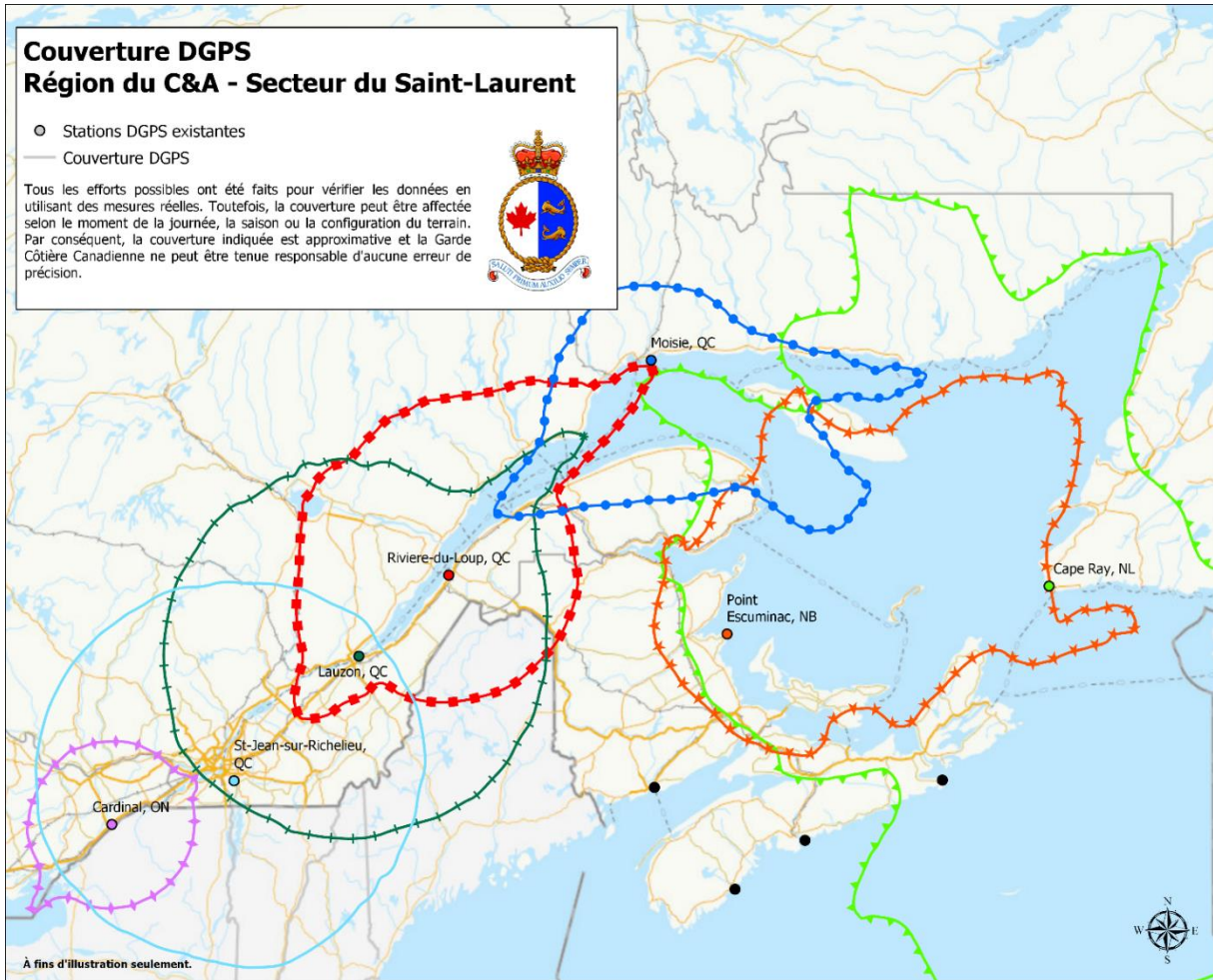


Figure 4-9 - Couverture DGPS - Région du Centre et de l'Arctique – Secteur des Grands-Lacs

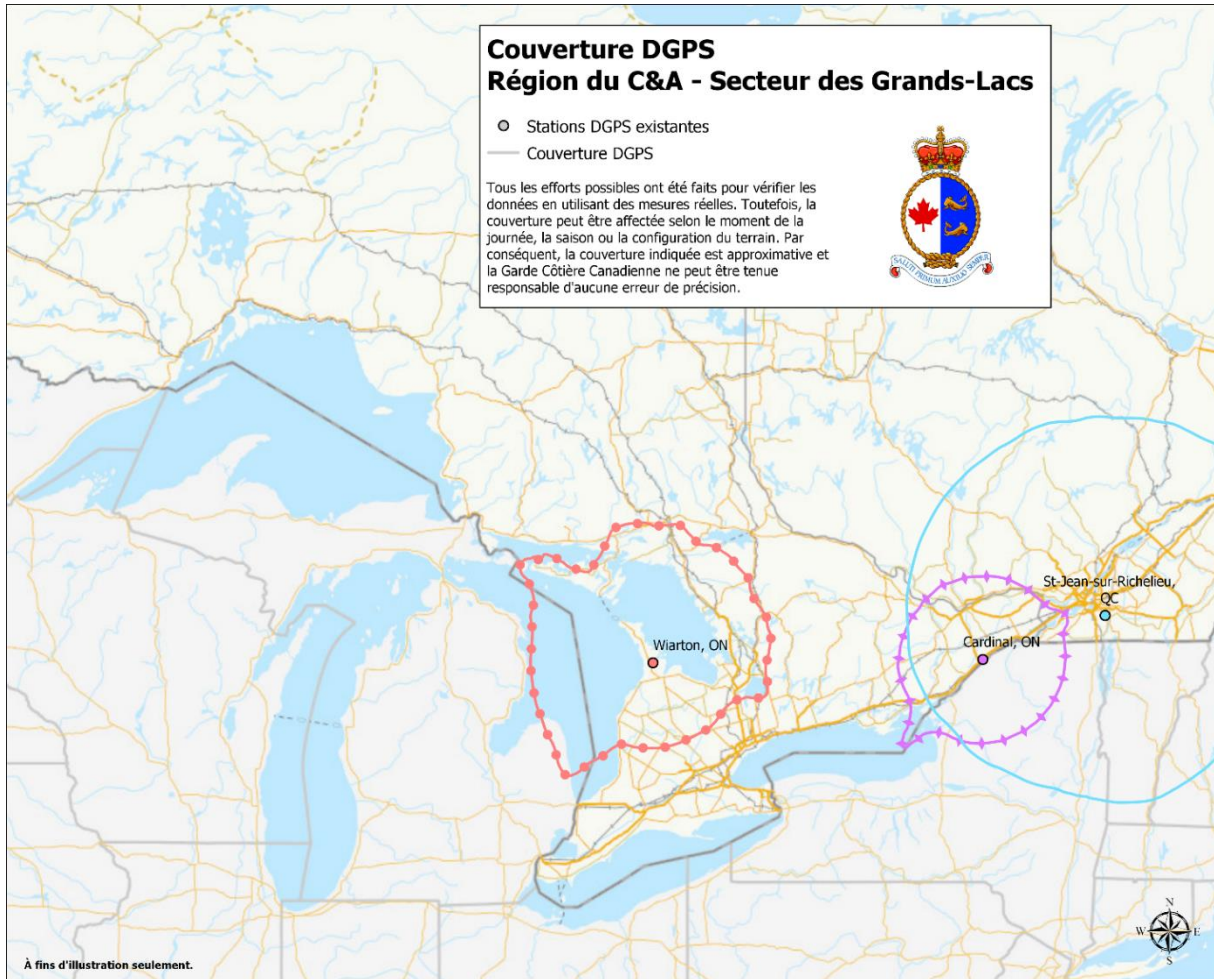
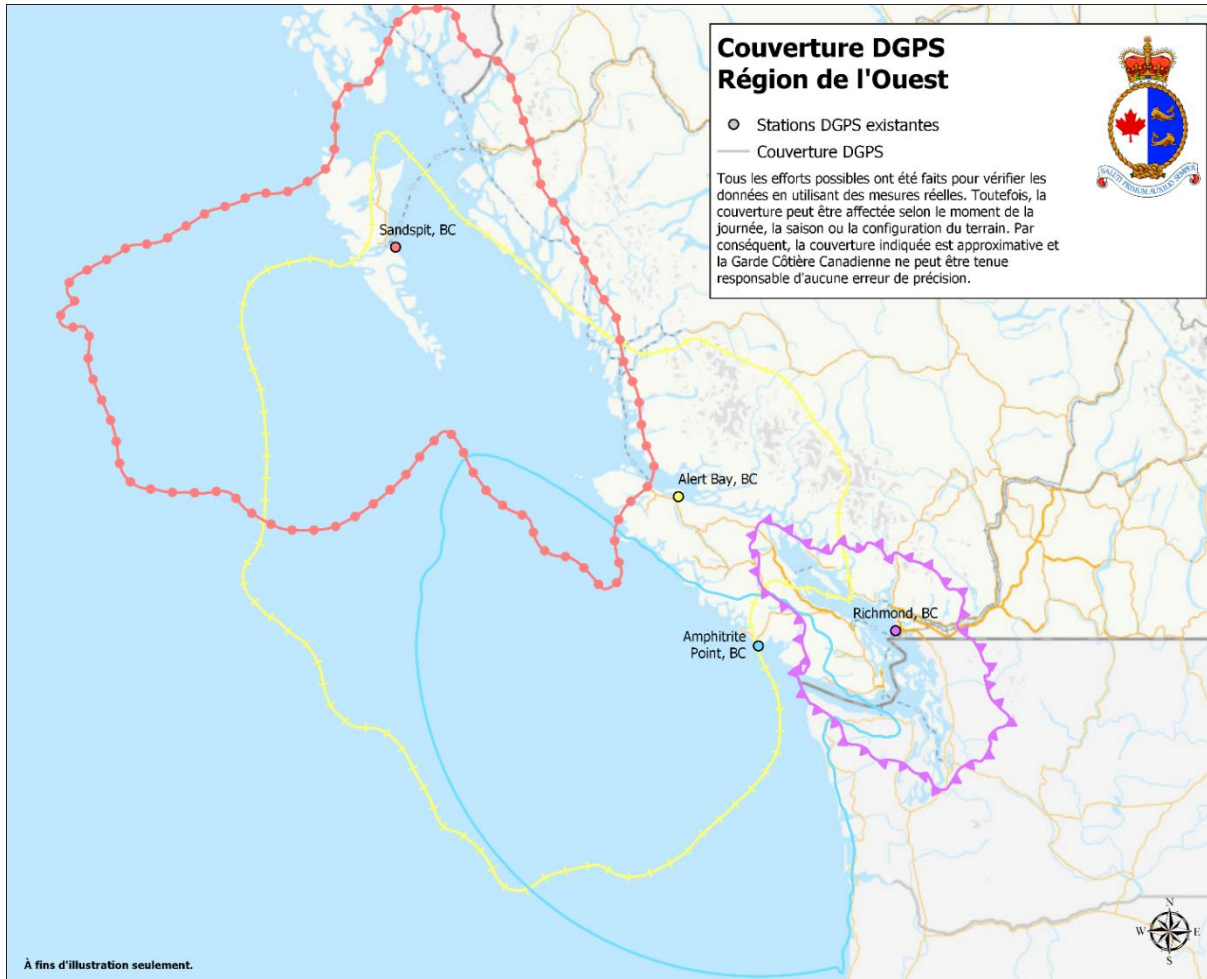


Figure 4-10 - Couverture DGPS - Région de l'Ouest



4.2.9 Rapport sur les renseignements exigés aux préalables (RREP)

Note : En vertu du Règlement sur la sûreté du transport maritime (RSTM), des Mesures de sûreté régissant les événements désignés des grands voiliers et des Mesures de sûreté visant les grands voiliers et les installations maritimes qui ont des interfaces avec les grands voiliers, les bâtiments qui entrent dans les eaux canadiennes doivent effectuer une déclaration d'information préalable à l'arrivée à Transports Canada. Toutefois, veuillez noter que l'exigence de notification préalable à l'arrivée suivante ne s'applique pas aux bateaux de pêche, aux embarcations de plaisance, aux bâtiments gouvernementaux, ni aux bâtiments exerçant leurs activités uniquement sur les Grands Lacs ou aux parties du voyage d'un bâtiment sur les Grands Lacs lorsque la notification préalable à l'arrivée a été donnée avant son entrée dans la Voie navigable du Saint-Laurent.

Exigence :

Les capitaines des bâtiments suivants (y compris les grands voiliers), qui effectuent un voyage international :

- a) bâtiments ressortissant à la Convention SOLAS d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux;
- b) bâtiments ressortissant ou non à la Convention SOLAS qui transporte 12 passagers ou plus;
- c) bâtiments non ressortissant à la Convention SOLAS d'une jauge brute supérieure à 100;
- d) bâtiments non ressortissant à la Convention SOLAS, qui sont des bâtiments remorqueurs utilisés pour remorquer un chaland à l'arrière ou le long de leur bord ou pour pousser un chaland, si le chaland transporte certaines cargaisons dangereuses;

ne peuvent pas entrer dans les eaux canadiennes avant d'avoir présenté leur notification préalable à l'arrivée à Transports Canada :

- a) au moins 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes;
- b) si la durée du segment du voyage avant l'entrée dans les eaux territoriales du Canada est inférieure à 96 heures mais supérieure à 24 heures, au moins 24 heures avant l'entrée dans les eaux canadiennes; ou
- c) si la durée de la partie du voyage avant d'entrer dans les eaux canadiennes est de moins de 24 heures, dès que possible avant d'entrer dans les eaux canadiennes mais au plus tard au moment du départ du dernier port d'escale.

La méthode privilégiée de transmission de la notification préalable à l'arrivée est l'utilisation du formulaire de NPA de 96 heures en format PDF. Les formulaires peuvent être obtenus en envoyant un courriel aux adresses suivantes :

TC.NPA-PAIR.TC@tc.gc.ca – pour recevoir un formulaire de NPA de 96 heures en français

TC.PAIR-NPA.TC@tc.gc.ca – pour recevoir un formulaire de NPA de 96 heures en anglais

Lorsqu'un demandeur envoie un courriel à l'une de ces adresses, il reçoit un courriel généré automatiquement dans lequel est joint le formulaire PDF. Les formulaires peuvent être sauvegardés en enregistrant le formulaire dans un courriel à Transports Canada à une des adresses suivantes :

Navires qui entrent dans les eaux de l'OUEST DU CANADA :

Centre des opérations de la sûreté maritime Ouest de Transports Canada

MARSECW@tc.gc.ca

1-250-363-4850

Navires qui entrent dans les eaux de l'EST DU CANADA, la VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT et l'ARCTIQUE CANADIEN :

Centre des opérations de la sûreté maritime Est de Transports Canada

MARSECE@tc.gc.ca

1-902-427-8003

Le capitaine du bâtiment est responsable d'assurer que tous les renseignements fournis au gouvernement du Canada (Transports Canada) dans la NPA sont complets et exacts. Les capitaines des bâtiments assujettis au *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (voir la description ci-dessus) qui ne soumettent pas de NPA, ou qui soumettent une NPA incomplète ou inexacte, risquent d'assujettir leurs bâtiments à des mesures de contrôle telles que, notamment : l'inspection, l'immobilisation, le détournement ou l'expulsion des eaux canadiennes.

Toutes les mesures raisonnables doivent être prises lorsqu'il y a un changement dans les renseignements précédemment fournis dans une NPA présentée à Transports Canada en vertu du *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, des *Mesures de sûreté régissant les événements désignés des grands voiliers* et des *Mesures de sûreté visant les grands voiliers et les installations maritimes qui ont des interfaces avec les grands voiliers*. Il convient de noter ce qui suit :

- a) le bâtiment n'entre pas dans les eaux canadiennes à moins que le changement ait été déclaré;
- b) dans le cas d'un changement qui s'est produit après l'entrée du bâtiment dans les eaux canadiennes, le changement doit être déclaré avant la première interface du bâtiment avec l'installation maritime au Canada.

Si, pour quelque raison que ce soit, le capitaine d'un bâtiment n'est pas en mesure d'envoyer la NPA à l'aide d'une des méthodes privilégiées ci-dessus, une des éventualités suivantes doit être envisagée :

- a) si le capitaine n'est pas en mesure d'obtenir un formulaire PDF, la section ci-dessous précise les renseignements à déclarer;
- b) si la messagerie électronique est hors service, le capitaine du bâtiment peut envoyer les renseignements requis (voir la section ci-dessous) à tout centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM). Les coordonnées des centres de SCTM se trouvent à la [partie 2](#) de cette publication.

La notification préalable à l'arrivée d'un bâtiment doit inclure les renseignements suivants :

- a) son nom;
- b) le pays d'immatriculation;
- c) le nom du propriétaire enregistré;
- d) le nom de l'exploitant;
- e) le nom de la société de classification (ne s'applique pas aux grands voiliers);
- f) l'indicatif d'appel radio international;
- g) le numéro du certificat international de sûreté du navire ou du certificat de sûreté pour bâtiment canadien ou d'un document de conformité de sûreté du navire;
- h) le numéro de l'Organisation maritime internationale, s'il s'agit d'un navire ressortissant à SOLAS;
 - i. le numéro d'identification unique de la compagnie de l'OMI attribué à sa compagnie et le numéro d'identification unique de propriétaires inscrits de l'OMI attribué à son propriétaire;
- i) la date d'émission, la date d'expiration et le nom de l'organisme émetteur du certificat international de sûreté du navire, du certificat canadien de sûreté du bâtiment ou du document de sûreté du navire;
- j) la confirmation que le bâtiment est doté d'un plan de sûreté approuvé;
- k) le niveau MARSEC en vigueur;

- l) une déclaration indiquant le moment où les 10 dernières déclarations de sûreté du bâtiment ont été remplies;
- m) des détails de toute infraction à la sûreté, de tout incident de sûreté et de toute menace contre la sûreté concernant le bâtiment durant les dix dernières visites à des installations maritimes et durant le temps passé en mer entre ces visites;
- n) des précisions sur toute lacune du matériel et des systèmes de sûreté, y compris les systèmes de communication et la façon dont le capitaine du bâtiment entend la corriger;
- o) le cas échéant, le nom de l'agent et ses numéros de téléphone et de télécopieur pour le joindre en tout temps (ne s'applique pas aux grands voiliers);
- p) le cas échéant, le nom de l'affréteur du bâtiment;
- q) la position du bâtiment et la date et l'heure à laquelle il est arrivé à cette position;
- r) le cap et la vitesse du bâtiment;
- s) son premier port d'escale au Canada ainsi que l'heure prévue d'arrivée à ce port et, le cas échéant, sa dernière destination ainsi que l'heure prévue d'arrivée à cette destination;
- t) le nom d'une personne-ressource à l'installation maritime qu'il visitera et les numéros de téléphone et de télécopieur pour la joindre en tout temps;
- u) les renseignements suivants à l'égard des 10 dernières visites à des installations maritimes :
 - i. l'installation de réception;
 - ii. l'installation maritime visitée;
 - iii. la ville et le pays;
 - iv. la date et l'heure d'arrivée;
 - v. la date et l'heure de départ.
- v) une description générale de la cargaison, y compris la quantité de cargaison (ne s'applique pas aux grands voiliers);
- w) le cas échéant, la présence de substances ou d'engins dangereux à bord et leur description;
- x) les coordonnées suivantes :
 - i. le nom du capitaine;
 - ii. son adresse électronique, le cas échéant;
 - iii. son numéro de téléphone satellite ou mobile, le cas échéant.

Une copie complète est requise du certificat international de sûreté du navire provisoire (CISNP), du certificat international de sûreté du navire (CISN), du certificat de sûreté pour bâtiment canadien provisoire (CSBCP), du certificat de sûreté pour bâtiment canadien (CSBC) ou d'un document de conformité de sûreté du navire doit être inclus avec la notification préalable à l'arrivée.

Pour toute autre question ou demande de renseignements concernant la notification préalable à l'arrivée, veuillez communiquer avec le Centre des opérations de la sûreté maritime (Est ou Ouest) approprié par courriel ou par téléphone, conformément à ce qui précède.

4.3 SERVICES

4.3.1 Avertissement de navigation (AVNAV) / (Avis à la navigation [AVNAV])

Les avertissements de navigation (anciennement appelés avis à la navigation [AVNAV] au Canada) sont émis basées sur de zones régionales uniques et sont assignés un indicatif alphanumérique.

L'indicatif alphanumérique consiste d'un caractère alphabétique qui identifie le bureau d'émission AVNAV de la GCC. (anciennement nommé autorité émettrice AVNAV).

Le caractère alphabétique est suivi par un numéro commençant par le chiffre "1" pour le premier AVNAV émis chaque année et augmentant par la suite avec chaque nouvel avis jusqu'à la fin de l'année. Les lettres d'identification utilisées dans les AVNAV canadiens sont comme suit :

A : Arctique	N : Terre-Neuve et Labrador
C : Centre	P : Région de l'Ouest
H : Athabasca-Mackenzie Watershed	Q : Québec
M : Maritimes	

4.3.1.1 AVNAV radiodiffusés

Les horaires de radiodiffusion et les fréquences radio des AVNAV diffusés par les centres de SCTM de la GCC sont indiqués à la [Partie 2](#) de ce manuel.

Diffusés aux navires, les avertissements de navigation contiennent des renseignements urgents sur l'établissement ou le changement de la condition d'une installation, d'un service, d'une procédure, ou un danger pour la navigation. Ceux-ci sont diffusés intégralement pendant une période initiale de 48 heures, puis sont inscrits sur la liste active pendant une période supplémentaire de 5 jours où ils sont diffusés dans un format abrégé.

Après 7 jours, les AVNAV ne sont plus diffusés mais resteront disponibles sur le site Web national de AVNAV jusqu'à ce qu'ils soient annulés ou transférés à un Avis aux navigateurs (NOTMAR).

Tableau 4-16 - La distribution des avertissements de navigation

Identification	Bureau émetteur AVNAV	Service d'abonnement	Internet Navigation électronique GCC Portail d'information maritime
A et H	Région du Centre et de l'Arctique, Secteur Arctique	X	http://marinfo.gc.ca/e-nav/
C	Région du Centre et de l'Arctique, Secteur Grands Lacs	X	
Q	Région du Centre et de l'Arctique, Secteur St-Laurent	X	
M	Région des Maritimes	X	
N	Région de Terre-Neuve et Labrador	X	
P	Région de l'Ouest	X	

Les capitaines et les clients qui souhaitent recevoir un avis par courriel des nouveaux avertissements de navigation doivent d'abord s'abonner au système AVNAV en sélectionnant leur zone marine d'intérêt et les diverses catégories de messages d'avertissement qu'ils souhaitent recevoir.

Dès leur émission, les nouveaux AVNAV sont téléchargés sur la page AVNAV régionale pertinente du portail d'information maritime, navigation électronique de la GCC, où des filtres peuvent être appliqués pour faciliter la recherche et l'affichage des AVNAV d'intérêt.

Nous rappelons aux capitaines que la réglementation les oblige à signaler tout danger, risque ou danger et risque éventuel pour la navigation qu'ils rencontrent. Les rapports ou comptes rendus doivent être acheminés directement au centre des SCTM approprié le plus tôt possible pour assurer la diffusion la plus large possible aux navigateurs par le biais des AVNAV diffusés.

4.3.1.2 Mise à jour de l'information

Les Avis aux navigateurs contiennent des renseignements qui servent à corriger les cartes marines et publications connexes. Des renseignements à jour sont offerts aux navires qui arrivent en eaux canadiennes afin de les informer des changements survenus entre la date d'émission de l'édition canadienne des Avis aux navigateurs la plus récente dont ils disposent à bord. Les navires qui désirent se prévaloir de ce service doivent en faire la demande à *ECAREG Canada*, *NORDREG Canada* ou à vt.s.rupert@innav.gc.ca. Les demandes peuvent également être acheminées par le biais de tout centre des SCTM figurant à la [Partie 2](#) du présent document.

Toutes les demandes doivent contenir les informations suivantes :

- a) le nom du navire et son indicatif d'appel;
- b) sa position, sa destination et sa route prévue;
- c) l'édition mensuelle la plus récente des Avis aux navigateurs dont on dispose à bord;
- d) la liste des Avertissements de navigation la plus récente dont on dispose à bord.

L'information sur l'état des glaces, le déplacement dans les glaces et l'assistance de brise-glace est disponible par le truchement du Système de trafic de l'Est du Canada (ECAREG CANADA) ou le Système de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG CANADA). Pour en savoir plus long, prière de se reporter à l'avis numéro 6 de l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs ou à la publication intitulée « Navigation dans les glaces en eaux canadiennes ».

4.3.2 Les services NAVTEX

La diffusion d'avertissements de navigation par NAVTEX est une composante essentielle du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) mis au point par l'Organisation maritime internationale (OMI). Le Canada fournit le Service NAVTEX international en anglais sur 518 kHz à partir de neuf centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) stratégiquement choisis et un Service NAVTEX national en français sur 490 kHz à partir de quatre centres de SCTM bilingues.

Comme l'exige la norme internationale exprimée dans le Manuel NAVTEX de l'OMI, les émetteurs NAVTEX doivent respecter une zone de couverture ainsi qu'une zone de service unique.

4.3.2.1 Zone de couverture

Les dix émetteurs NAVTEX canadiens fournissent tous une zone de couverture annoncée de 300 NM, bien que la portée de réception du signal puisse varier selon l'heure de la journée, la saison, les conditions météorologiques et la géographie.

4.3.2.2 Zone de service

Les zones de service NAVTEX établies assurent des zones maritimes bien délimitées, entièrement comprises dans la zone de couverture, par lesquelles de l'information sur la sécurité maritime est fournie par un émetteur NAVTEX.

4.3.2.3 Contenu de la radiodiffusion

Les zones de service établies sont étroitement liées aux zones de prévisions maritimes d'Environnement et Changement climatique Canada décrites dans la [partie 5](#) de la présente publication. Les zones de service permettent d'établir des limites sans qu'il y ait double emploi en matière de diffusion d'avertissements de navigation, d'avertissements/de prévisions météorologiques, et d'information sur les glaces.

Dans les cas où la zone de prévisions maritimes s'étend au-delà de la zone de couverture d'un émetteur NAVTEX, la totalité des prévisions maritimes/de l'information sur les glaces sera diffusée. En général, seuls les avertissements de navigation situés au sein de la zone de service seront diffusés, bien que ceux d'une portée régionale/nationale peuvent aussi être diffusés à l'occasion.

4.3.2.4 Codes « B1 » de l'émetteur NAVTEX

En raison du changement de zone de responsabilité pour chaque émetteur NAVTEX, les navigateurs doivent savoir que, dans certains cas, ils auront peut-être à mettre à jour les codes « B1 » de leur récepteur NAVTEX afin de continuer à recevoir de l'information sur la sécurité maritime tout au long de leur voyage.

Tableau 4-17 - Sites de diffusion où le service NAVTEX est disponible

Contrôlé par	Site	Position	Portée (MM)	ID 518 kHz (anglais)	ID 490 kHz (français)
SCTM Placentia	Baie Robin Hood	47°36.65'N 052°40.18'W	300	O	
SCTM Labrador	Cartwright	53°42.52'N 057°01.35'W	300	X	
SCTM Sydney	Port Caledonia	46°11.15'N 059°53.77'W	300	Q	J
SCTM Halifax	Chebogue	43°44.65'N 066°07.32'W	300	U	V
SCTM Les Escoumins	Moisie	50°11.75'N 066°06.74'W	300	C	D
SCTM Sarnia	Lac Pass	48°33.80'N 088°39.37'W	300	P	
SCTM Prescott	Ferndale	44°56.22'N 081°14.00'W	300	H	
SCTM Iqaluit	Iqaluit	63°43.82'N 068°32.70'W	300	T	S
SCTM Prince Rupert	Pointe Amphitrite	48°55.28'N 125°32.38'W	300	H	
SCTM Prince Rupert	Île Digby	54°18.05'N 130°24.17'W	300	D	

Les services NAVTEX mentionnés ci-dessus sont fournis sur une base de temps partagée pour la diffusion du contenu des identificateurs de sujets suivants:

- | | |
|---|--------------------------------|
| (A) Avertissements à la navigation | (E) Prévisions météorologiques |
| (B) Avertissements météorologiques | (G) Messages de service AIS |
| (C) Rapports sur les glaces | (J) Messages GPS |
| (D) Information de recherche et sauvetage/Tsunami | |

L'heure et le contenu des diffusions apparaissent dans les listes individuels des centres des SCTM.

Figure 4-11 - Couverture et zones de service – Émetteur NAVTEX individuel

Figure 4-11 a) Île Digby

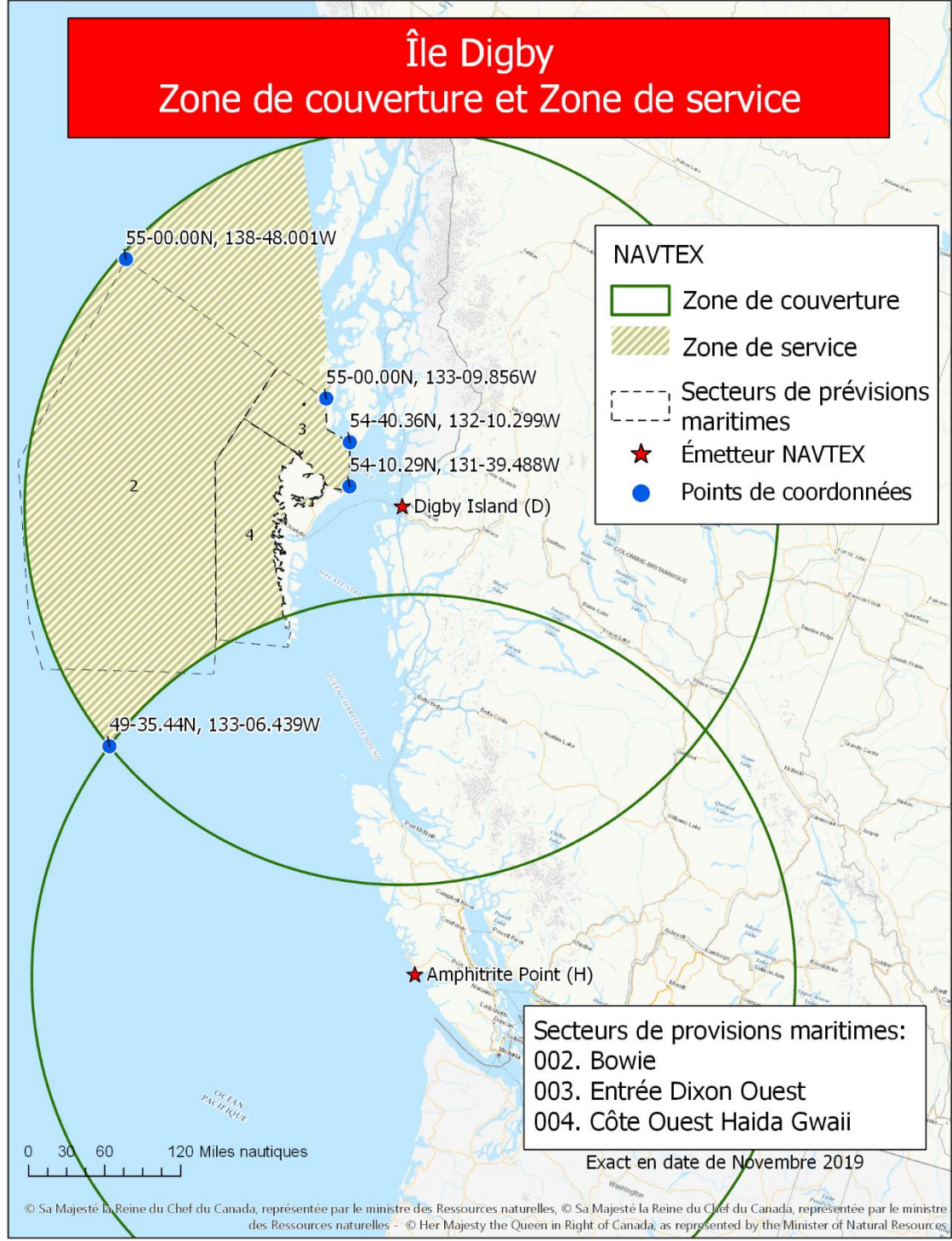


Figure 4-11 b) Pointe Amphitrite

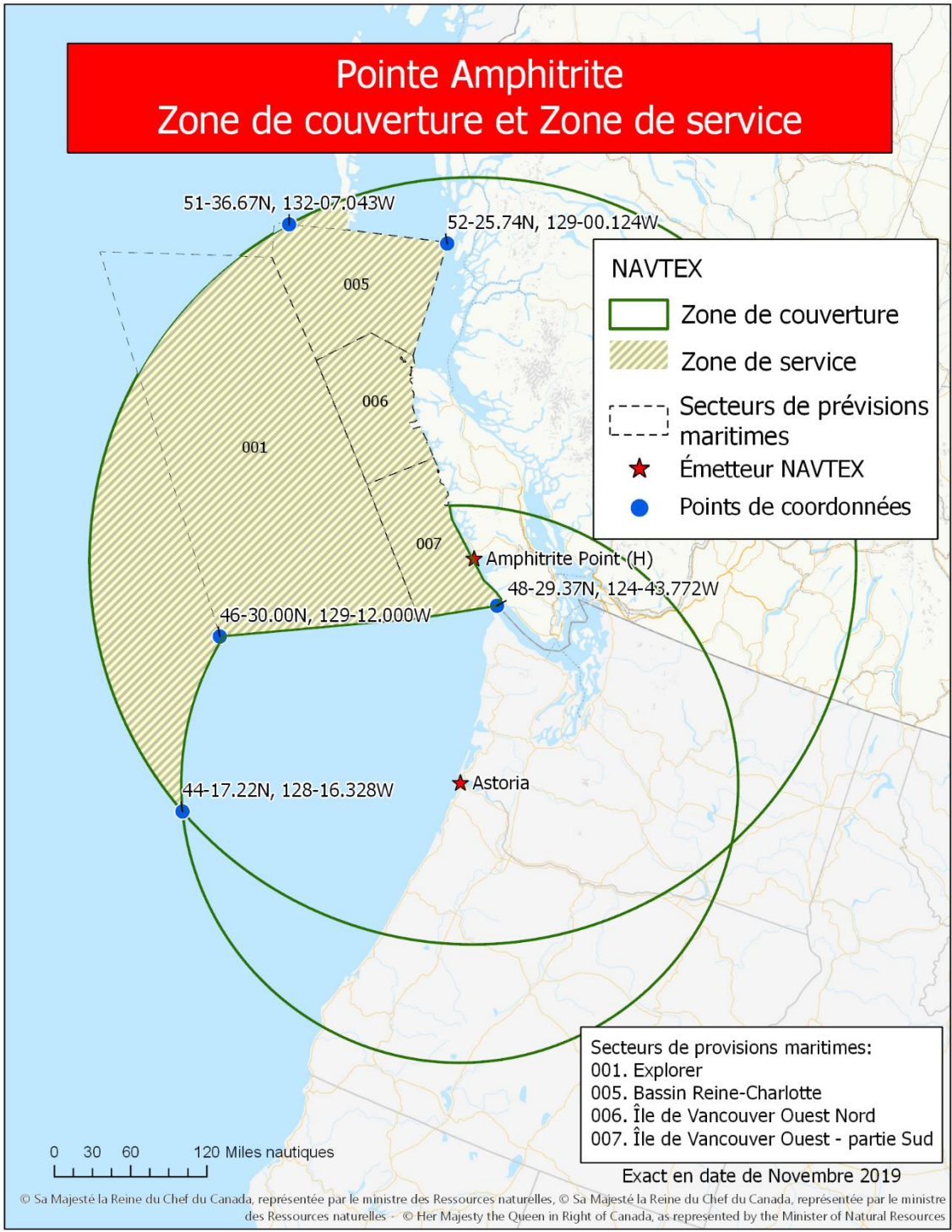


Figure 4-11 c) Lac Pass

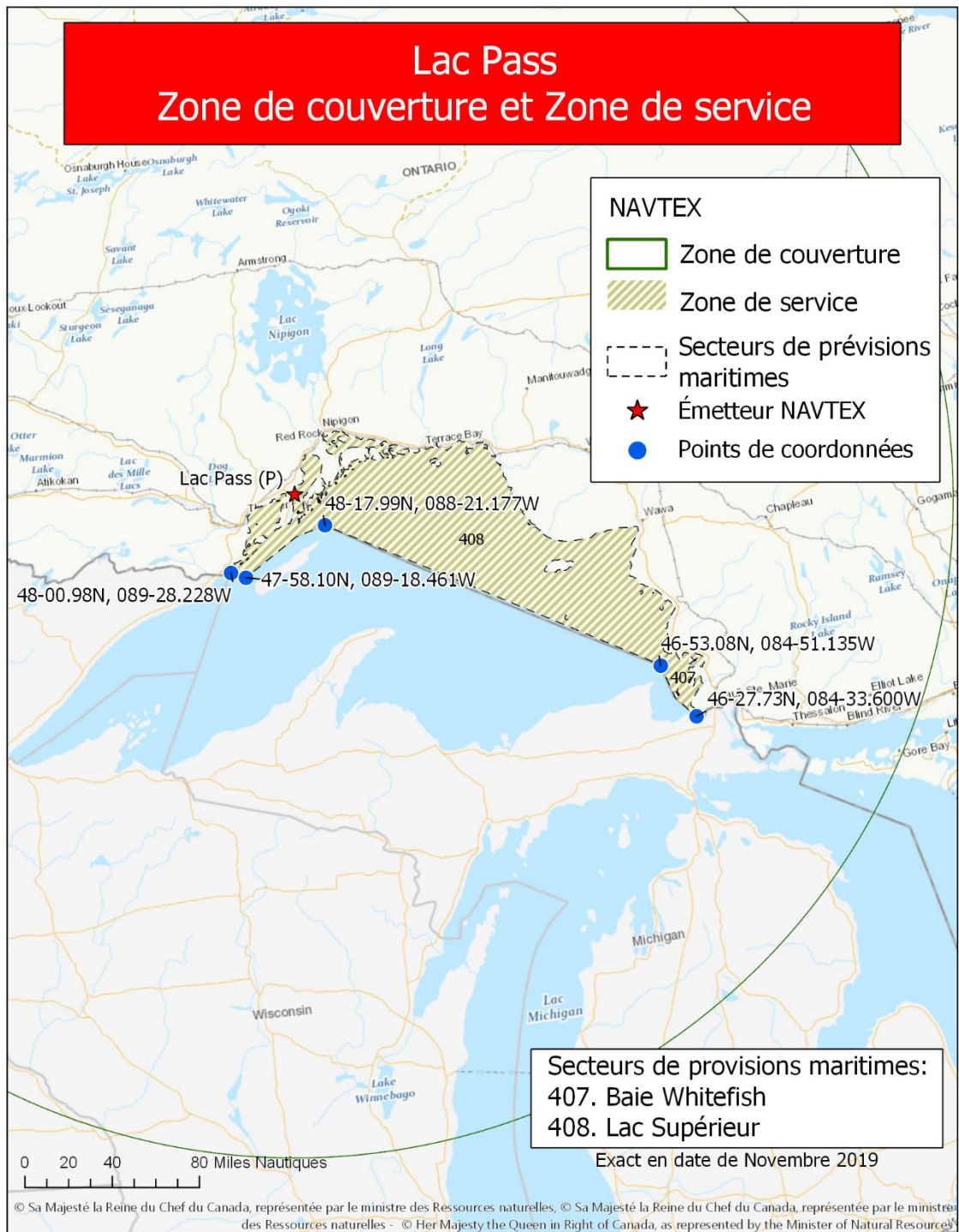


Figure 4-11 d) Ferndale

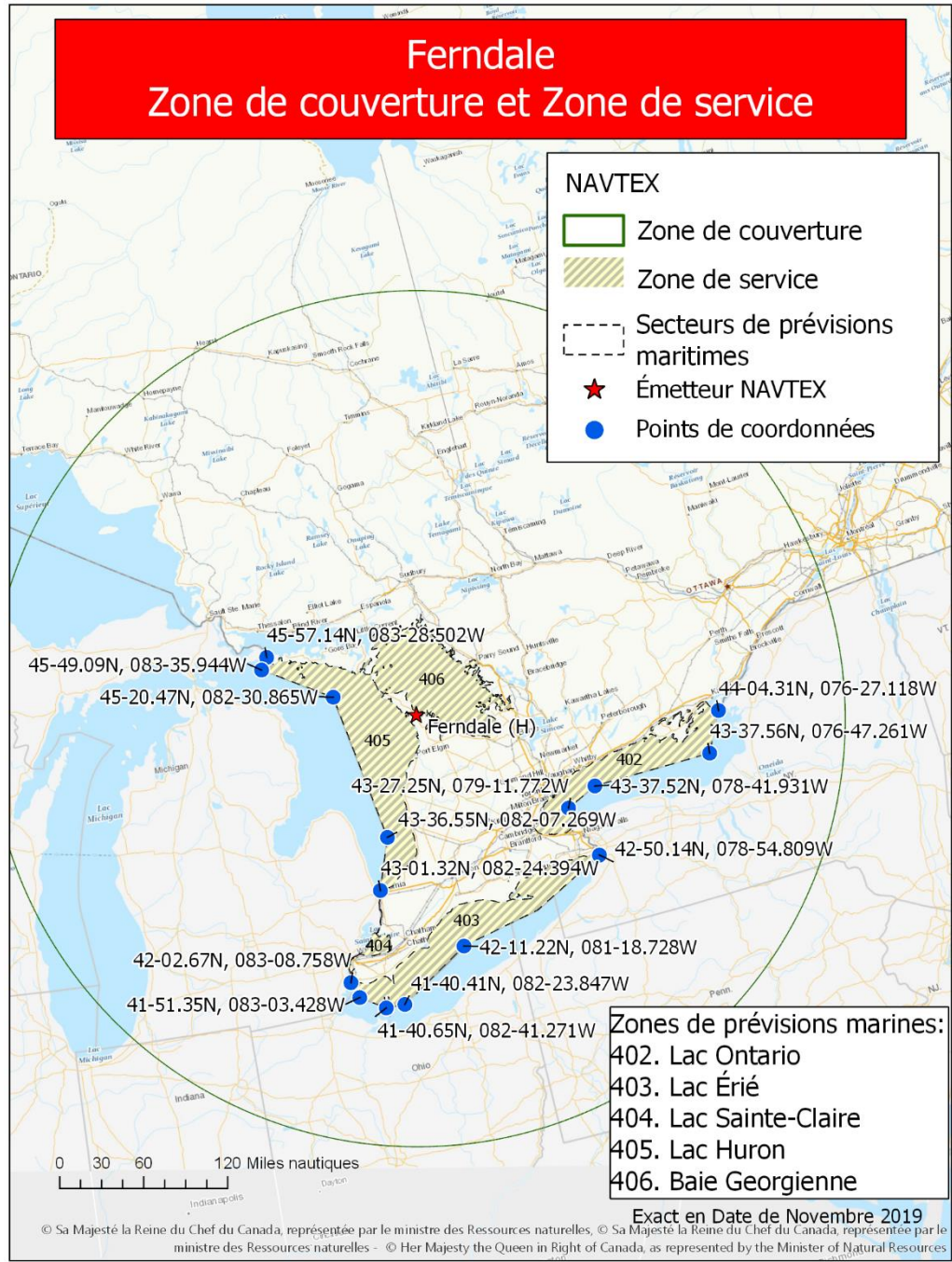


Figure 4-11 e) Moisie

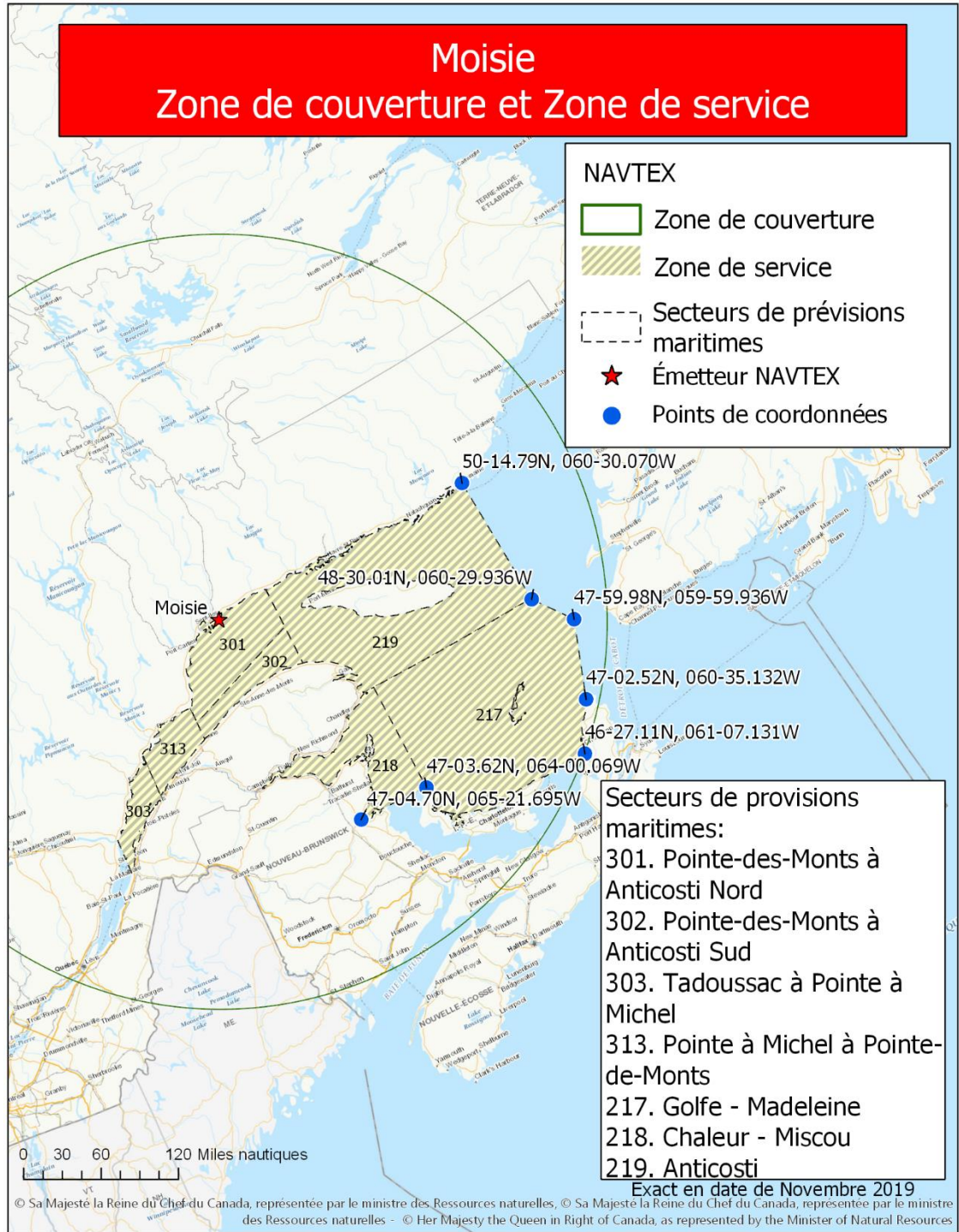


Figure 4-11 f) Chebogue

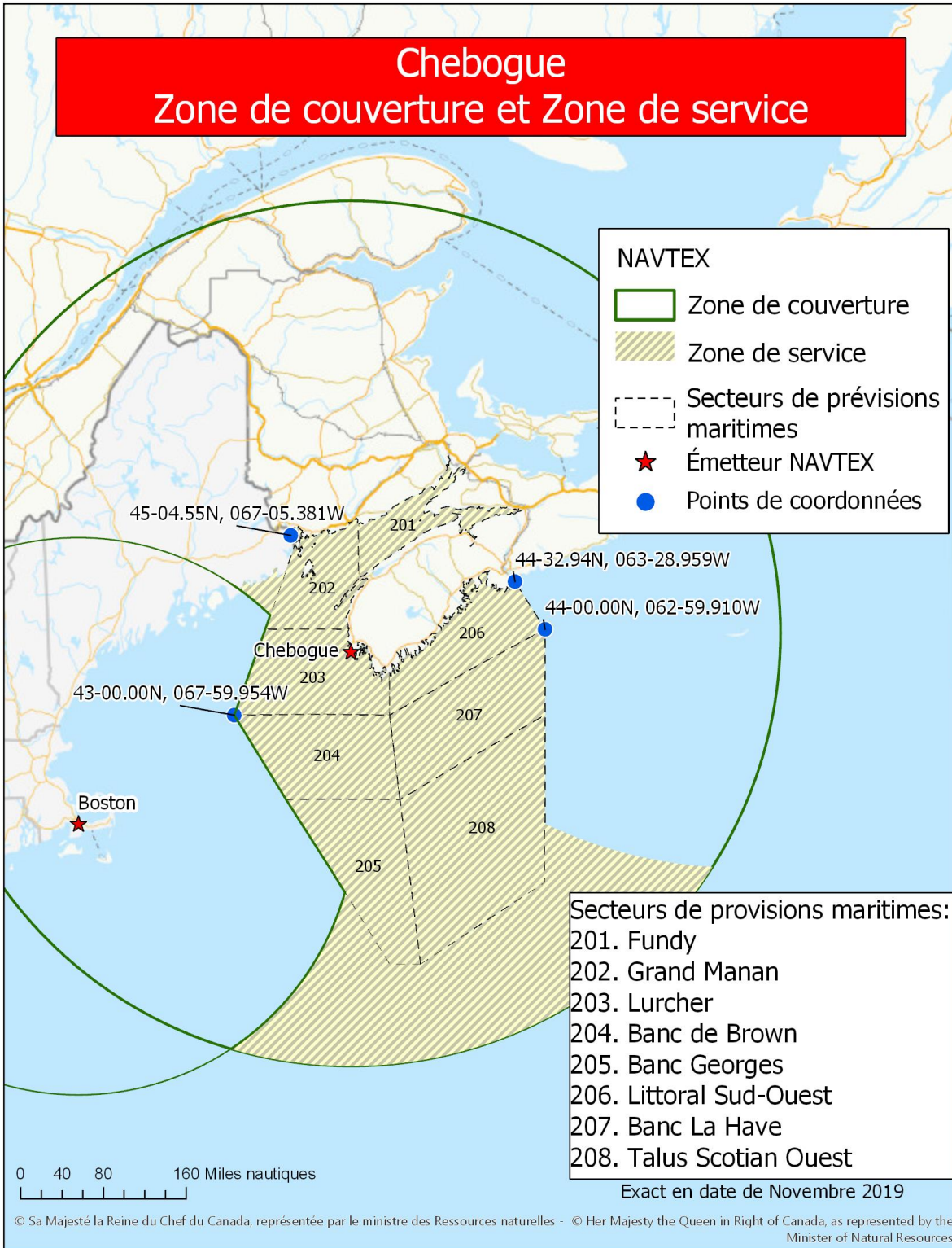


Figure 4-11 g) Port Caledonia

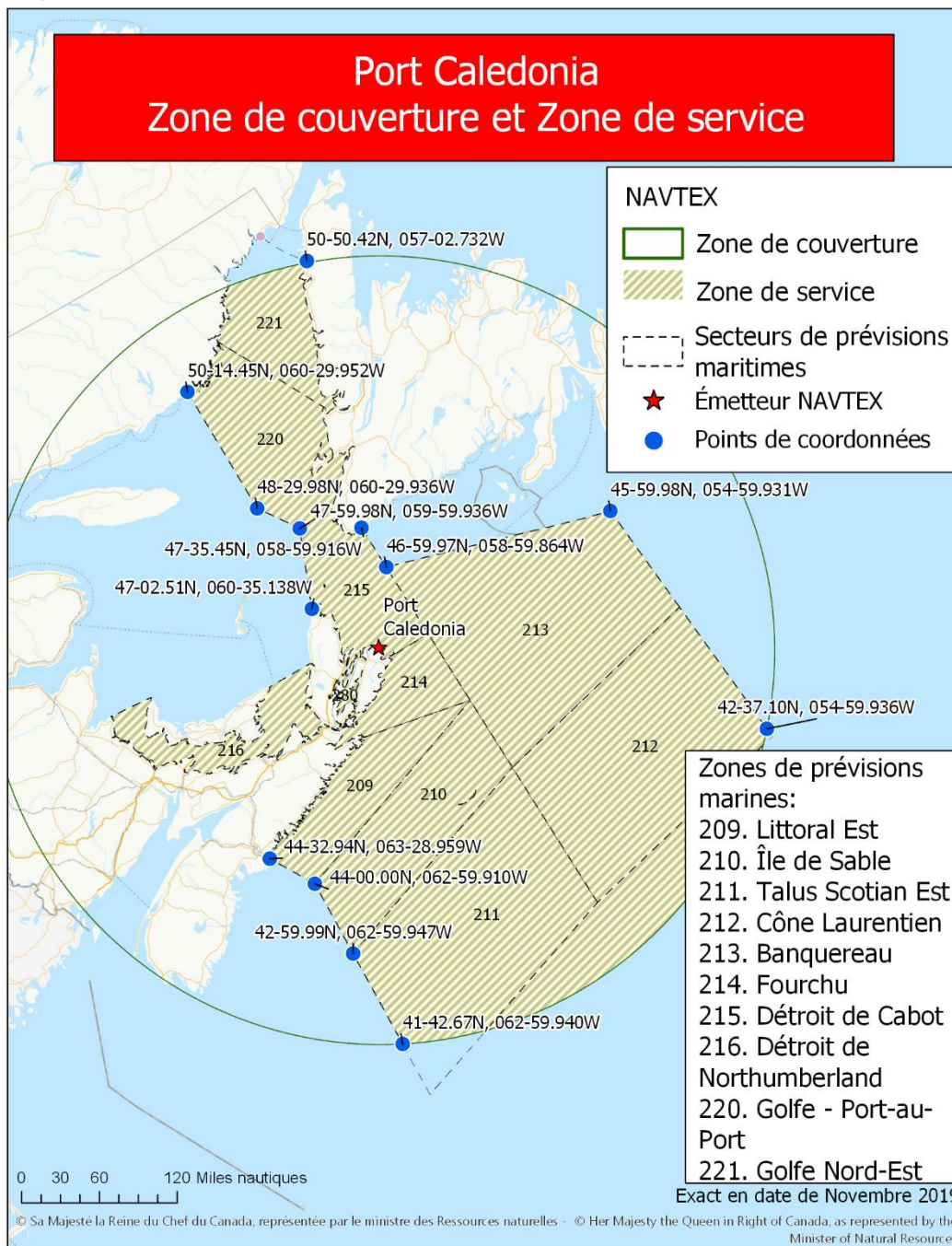


Figure 4-11 h) Baie Robin Hood

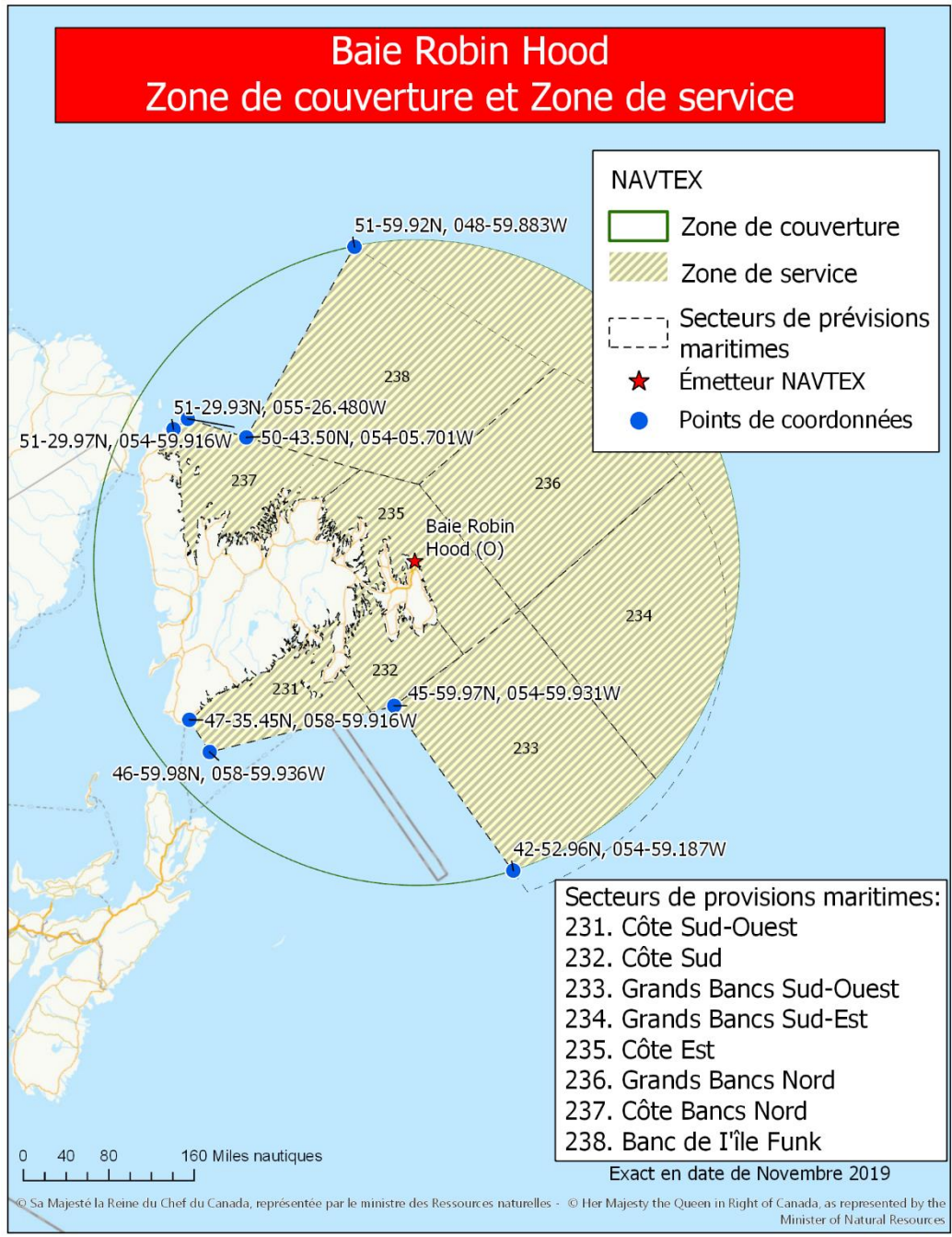


Figure 4-11 i) Cartwright

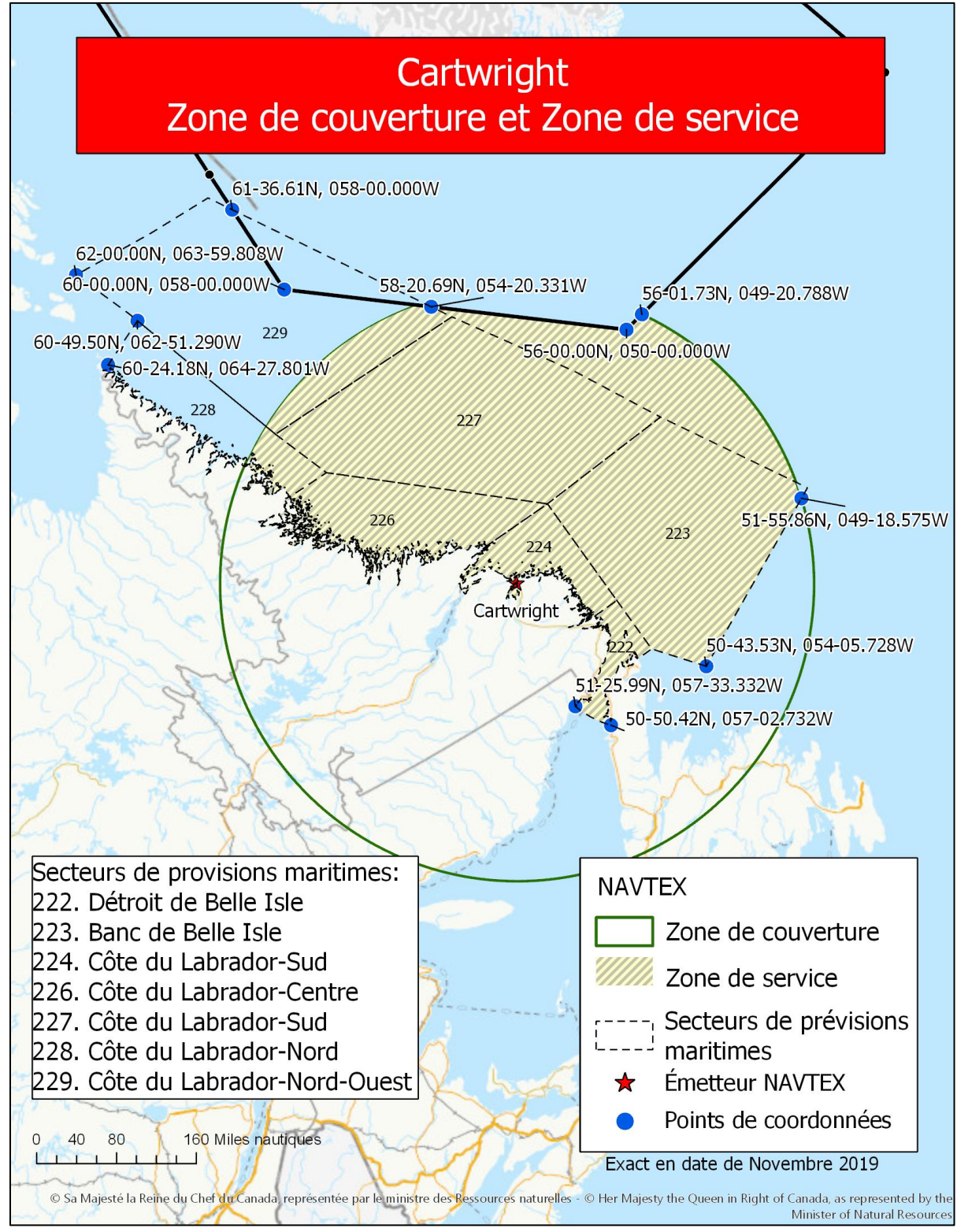


Figure 4-11 j) Iqaluit

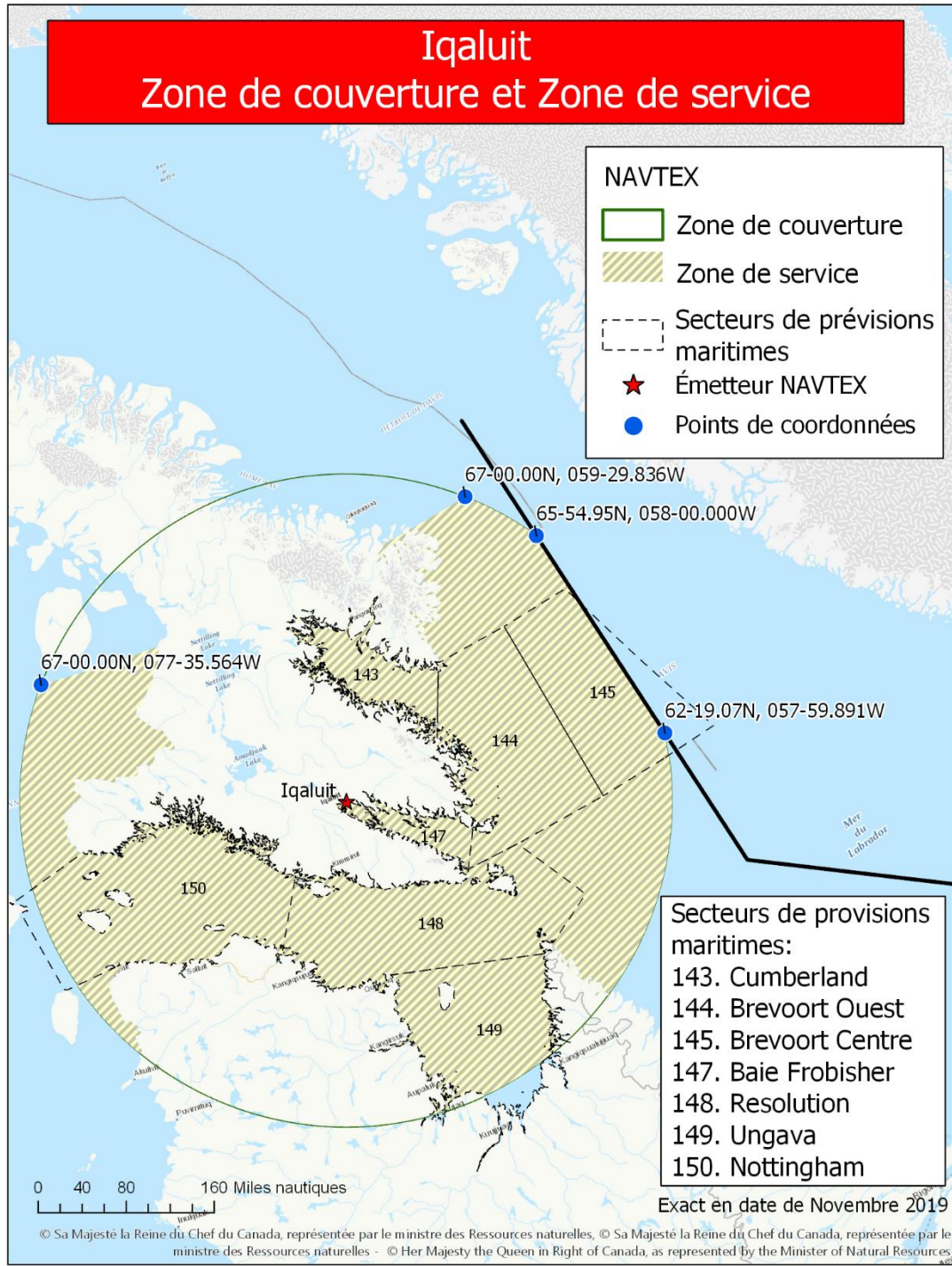


Figure 4-12 - Aperçu régionale NAVTEX – Couverture et zones de Service

Figure 4-12 a) Région de l'Ouest

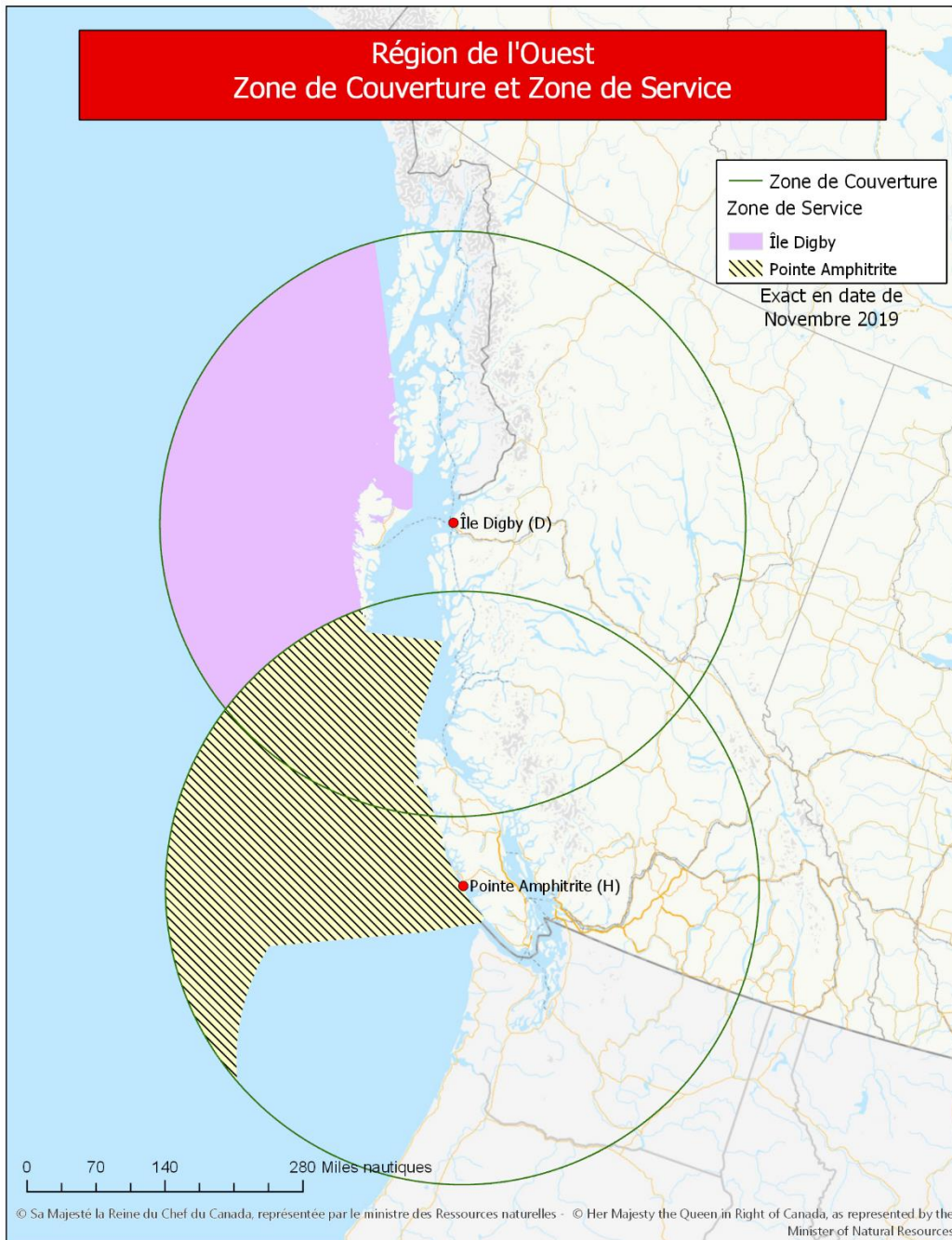
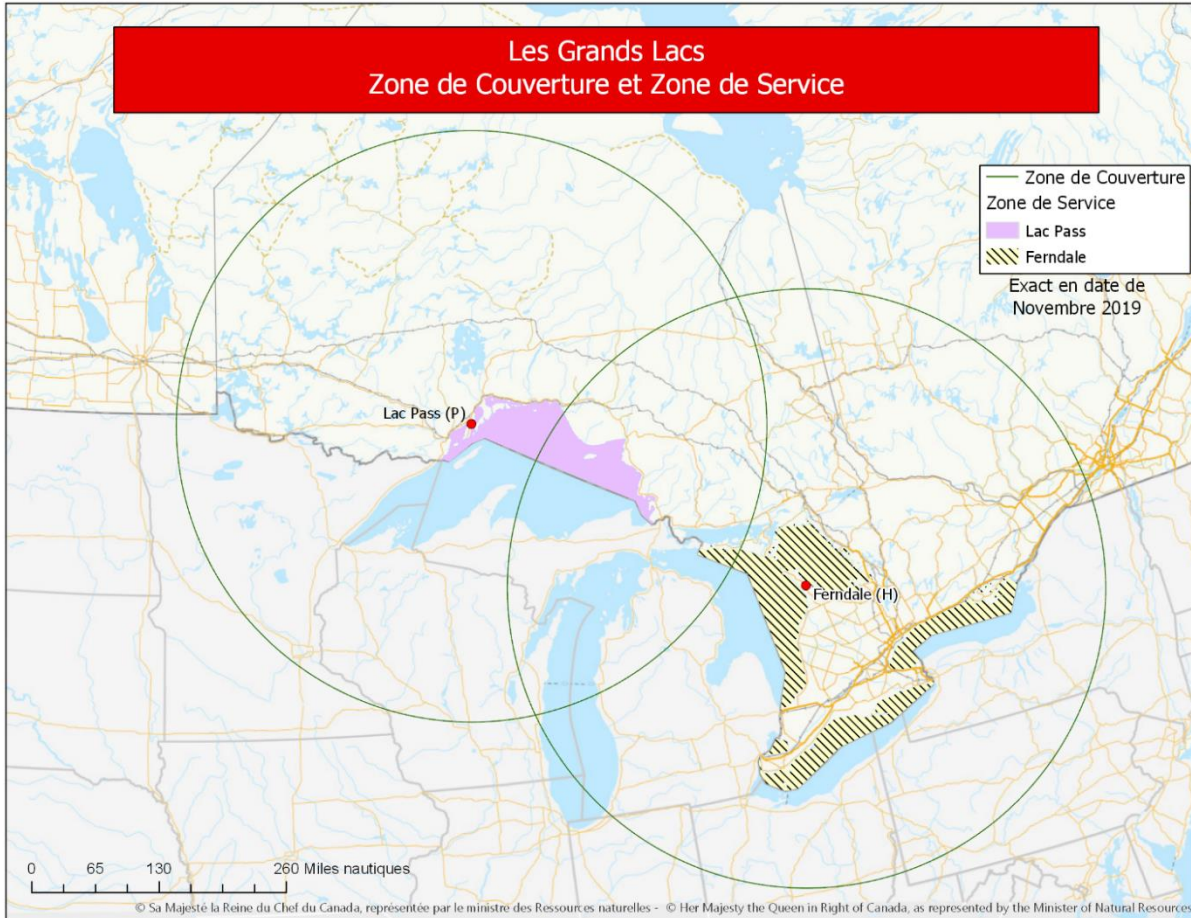


Figure 4-12 b) Région des Grands Lacs



Bien que l’empreinte de couverture indiquée des émetteurs NAVTEX situés à Lac Pass et à Ferndale se croise au-dessus du lac Michigan, les renseignements concernant spécifiquement les eaux du lac Michigan ne sont pas inclus dans les émissions NAVTEX.

Figure 4-12 c) Région du Golfe du Saint Laurent et de l'Atlantique

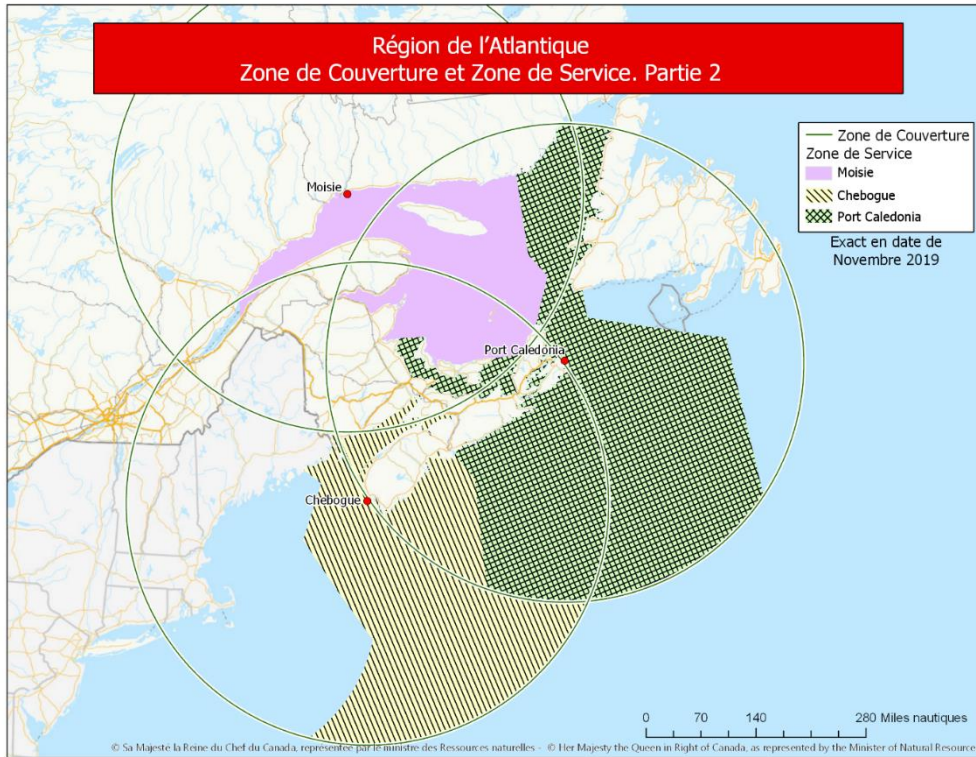


Figure 4-12 d) Région de l'Atlantique de Terre-Neuve-et Labrador

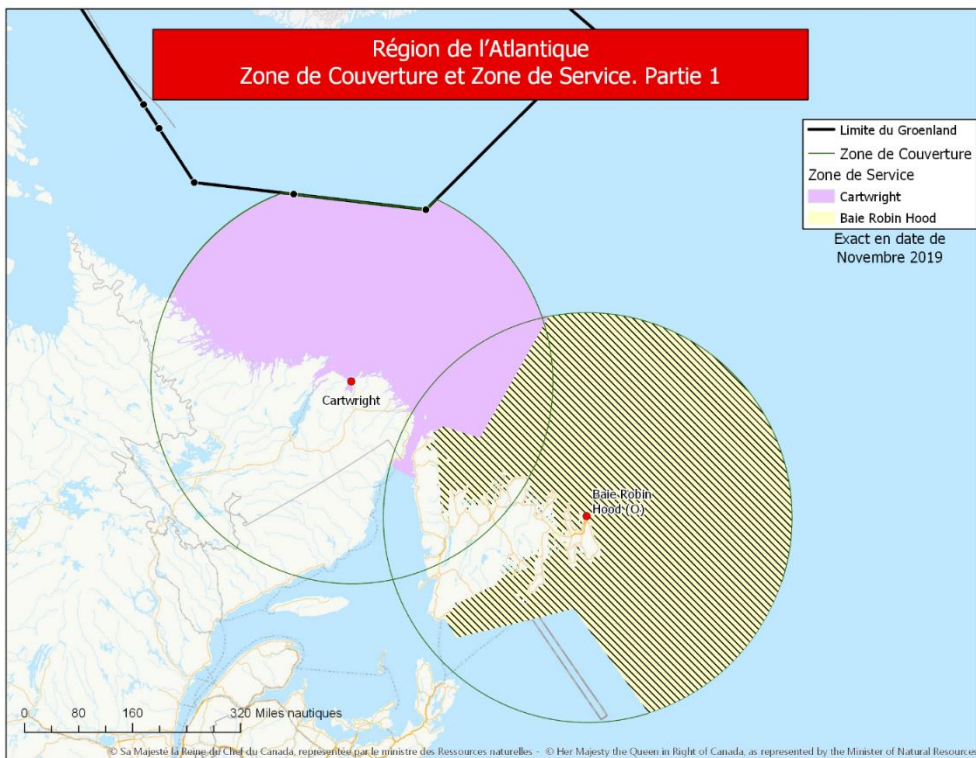


Figure 4-12 e) Région de l'Arctique

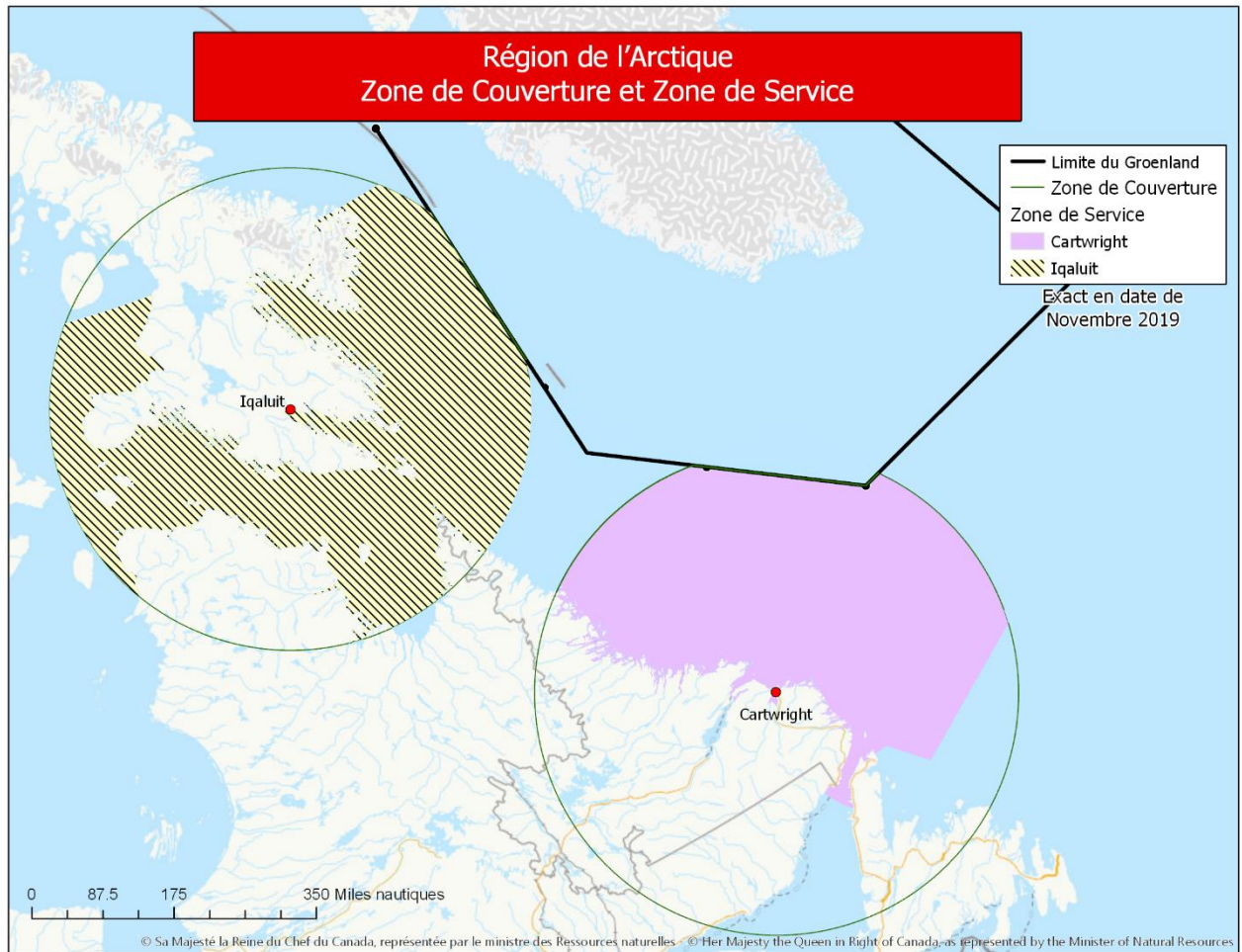
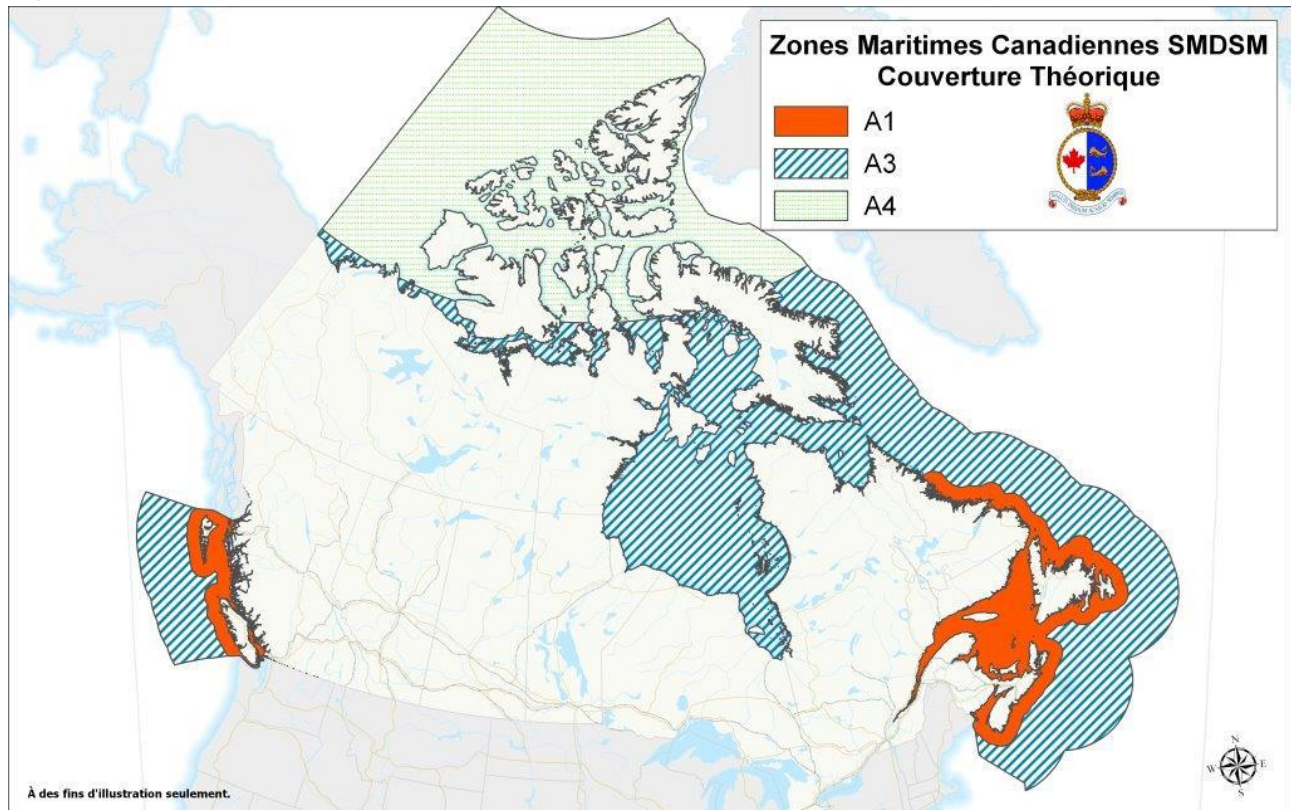


Figure 4-13 - Zones océaniques A3/A4 du SMDSM - Couverture théorique



La zone océanique A3 est la zone océanique du globe dans laquelle l'angle de site d'un satellite Inmarsat est égal ou supérieur à 5°, et qui ne fait partie ni d'une zone océanique A1 ni d'une zone océanique A2.

Figure 4-14 - Prédiction de la portée radio - Océan Atlantique

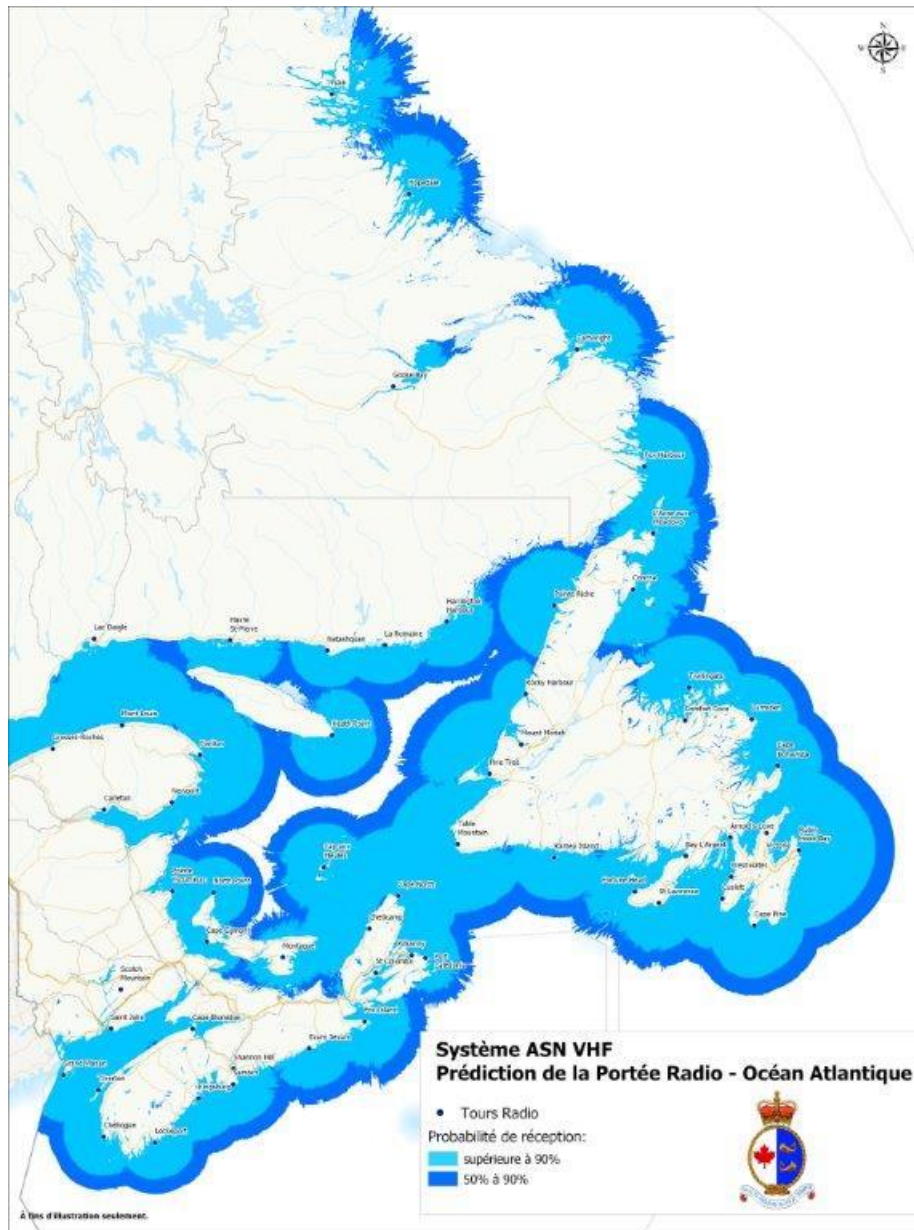


Figure 4-15 - Prédiction de la portée radio - Saint-Laurent

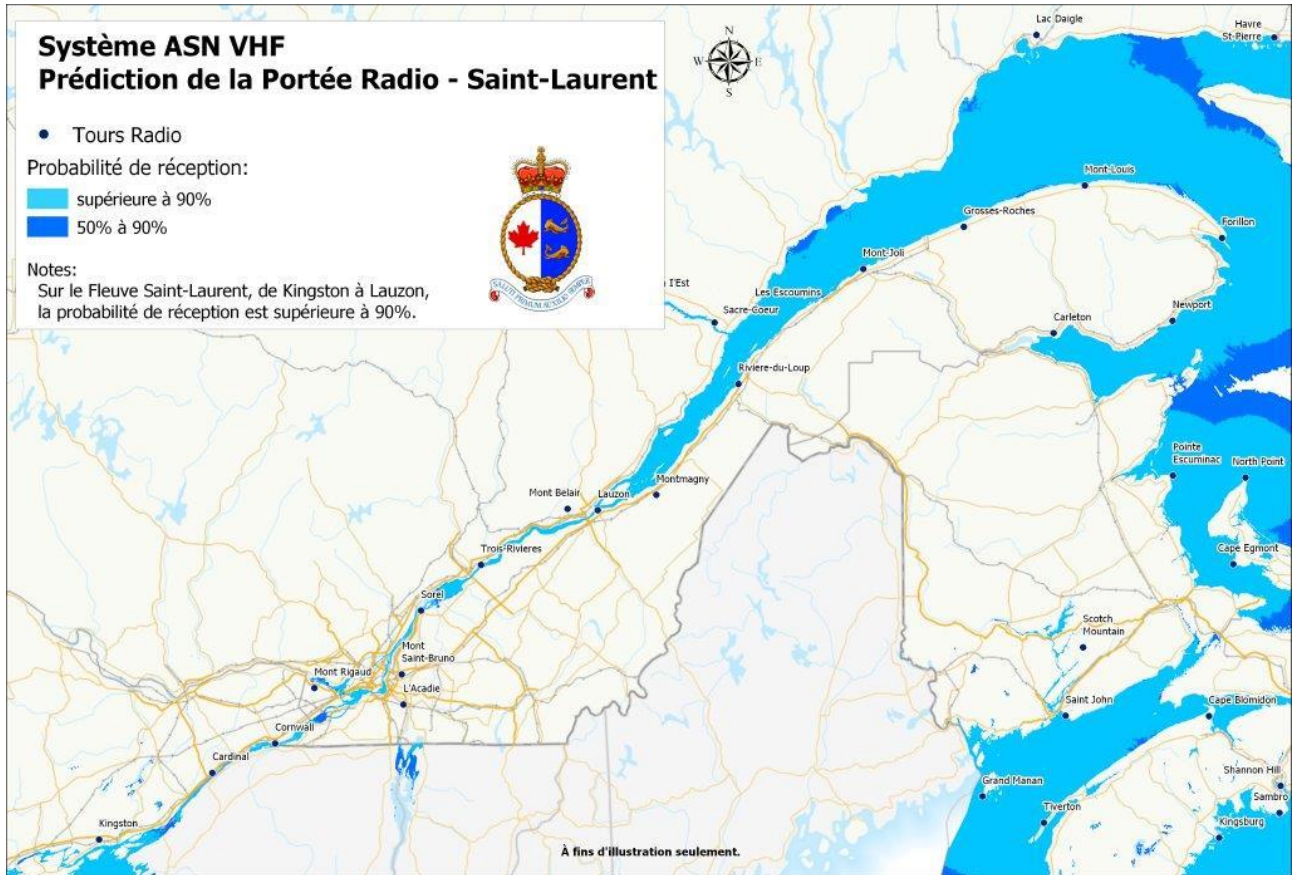


Figure 4-16 - Prédiction de la portée radio - Grands Lacs

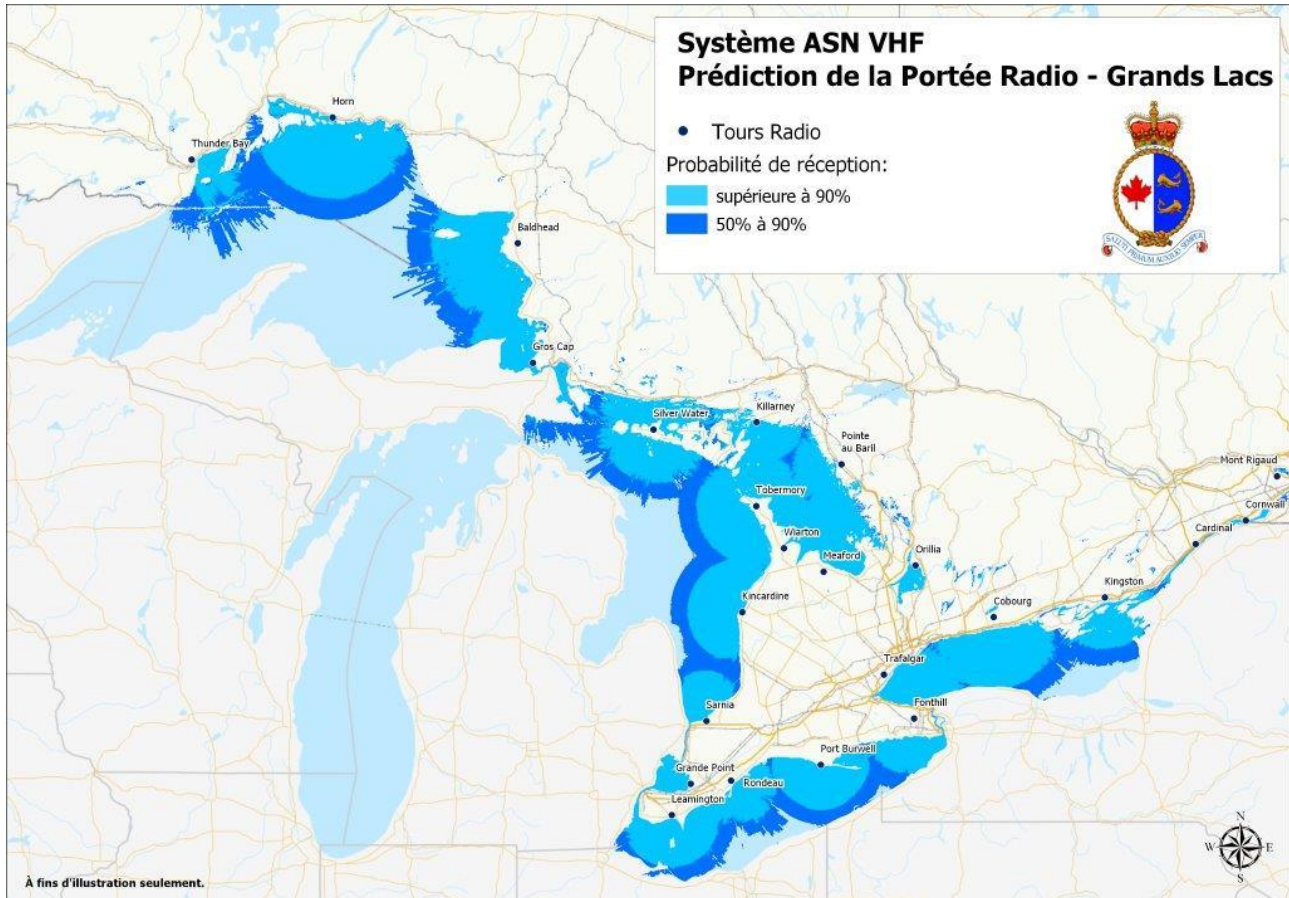
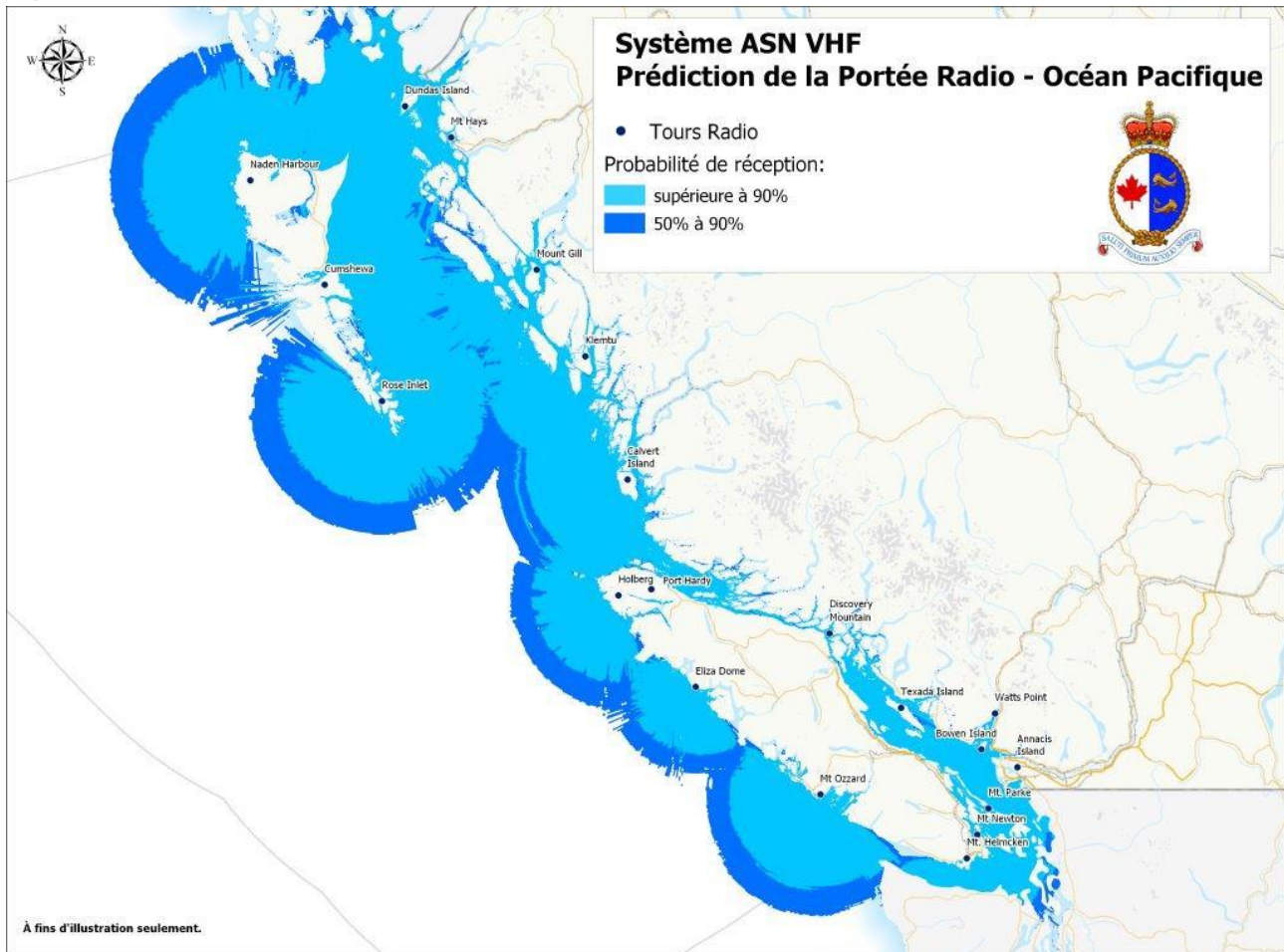


Figure 4-17 - Prédiction de la portée radio - Océan Pacifique



4.3.3 Service mondial d'avertissements de navigation (WWNWS)

4.3.3.1 Avertissement de navigation de NAVAREA XVII et XVIII

La Garde côtière canadienne assume la coordination pour les zones géographiques NAVAREA XVII et XVIII aux fins du Service mondial d'avertissements de navigation (WWNWS).

Aux termes du WWNWS, les avertissements de navigation contenant des informations urgentes concernant la sécurité de la navigation diffusées conformément au chapitre IV de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS).

Les avertissements de NAVAREA, qui contiennent des informations spécifiques aux navigateurs océaniques, restent en vigueur jusqu'à ce qu'ils soient annulés ou promulgués par d'autres moyens.

Les avertissements NAVAREA XVII et XVIII de moins de 42 jours sont promulgués via SafetyNET.

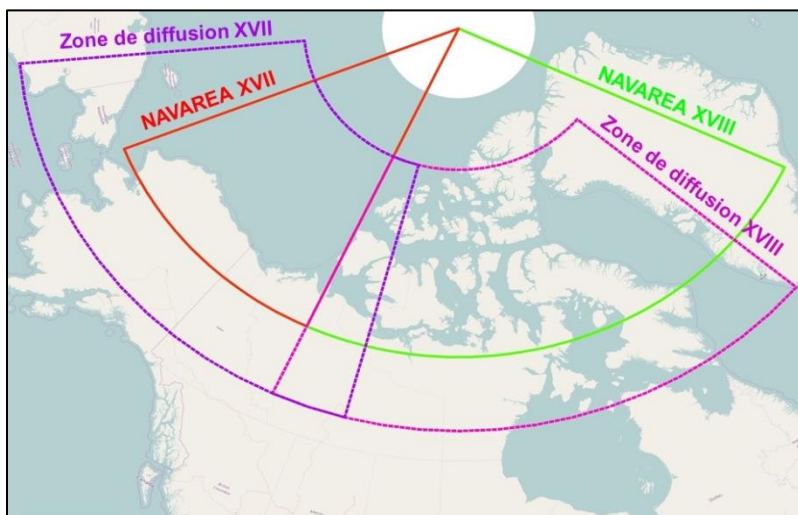
Le texte complet de tous les avertissements NAVAREA en vigueur est disponible sur le site Web de la Garde côtière canadienne: www.ccg-gcc.gc.ca.

Vous pouvez également les demander en envoyant un courrier électronique au bureau d'opérations de NAVAREA à navarea17.18@innav.gc.ca.

Les avertissements de zone pour les NAVAREA XVII et XVIII sont diffusés en anglais en utilisant les zones rectangulaires suivantes jusqu'à ce que le matériel SafetyNET Inmarsat-C ou les terminaux Mini-C opérant dans les eaux arctiques soient mis à jours :

NAVAREA XVII	NAVAREA XVIII
82°00N 175°00E	82°00N 120°00W
82°00N 120°00W	82°00N 035°00W
62°00N 120°00W	62°00N 035°00W
62°00N 175°00E	62°00N 120°00W

Figure 4-18 - Zones canadiennes de NAVAREA et zones de diffusions



La réception des messages de zone rectangulaire devrait être captée automatiquement si la position du navire se trouve dans la zone visée. Cependant, les navigateurs devraient consulter le manuel du fabricant pour savoir comment régler leur terminaux Inmarsat-C ou Mini-C dotés de la fonction d'appel de groupe amélioré (AGA) SafetyNet.

Pendant la saison de navigation, les avis NAVAREA XVII et XVIII relatifs aux frontières canadiennes de Recherche et sauvetage pour les eaux au-dessus du 70^e parallèle nord seront annoncés (avec les limites aux zones couvertes et à la fiabilité) en utilisant l'impression directe à bande étroite de haute fréquence (IDBE-HF) sur 8416.5 kHz à 03:30 UTC et 15:30 UTC. Référez-vous aux [SCTM d'Iqaluit dans la Partie 2](#) pour des détails sur le contenu de la diffusion.

Tableau 4-18 - Horaire de diffusions

Heure UTC	Service	Fréquence ou satellite
0330	HF-IDBE	8416.5 kHz*
1100	NAV XVIII	ROA-W
1130	NAV XVII	ROP
1530	HF-IDBE	8416.5 kHz*
2300	NAV XVIII	ROA-W
2330	NAV XII	ROP

*Disponible durant la saison de navigation dans l'Arctique

Tous commentaires au sujet de la réception des avis de NAVAREA, en particulier au-dessus du 75^e parallèle nord, sont les bienvenus et peuvent être formulés aux coordonnées ci-après :

NAVAREA XVII et XVIII

Centre des SCTM de Prescott

Téléphone : 613-925-0666

Télécopieur : 613-925-4519

Courriel : navarea17.18@innav.gc.ca

4.3.3.2 NAVAREA IV et XII

Le National Geospatial-Intelligence Agency (NGA) des États-Unis est responsable des coordinations de NAVAREA IV et XII.

La NAVAREA IV couvre l'Atlantique Nord à l'ouest de 35°O et au nord de 7°N. Les avis relatifs à la NAVAREA IV sont diffusés par le satellite de la ROA-W à 10:00 UTC et à 22:00 UTC. Les rapports sur les glaces dans l'Atlantique Nord sont diffusés à 12:00 UTC. Ceux relatifs à la NAVAREA IV sont diffusés par HF-IDBE depuis Boston (NMF) à 01:40 UTC sur les fréquences de 6314 kHz, de 8416,5 kHz et de 12 579 kHz et à 16:30 UTC sur les fréquences de 8416,5 kHz, de 12 579 kHz et de 16 806,5 kHz.

La NAVAREA XII couvre le Pacifique Nord à l'est de 180° et au nord de l'équateur, ainsi que la zone au nord de 3°25'S et à l'est de 120°W. Les avis relatifs à la NAVAREA XII sont diffusés par le satellite de la ROP à 10:30 UTC et à 22:30 UTC. Ils sont diffusés quotidiennement par HF-IDBE depuis Honolulu (NMO) à 03:30 UTC et à 17:30 UTC sur les fréquences de 8416,5 kHz, de 12 579 kHz et de 22 376 kHz.

Consultez la partie 2 du volume 3 de la publication NP283 (2) intitulée *Admiralty List of Radio Signals* pour obtenir la liste de tous les coordonnateurs de NAVAREA et des horaires de diffusion.

Les navigateurs peuvent également consulter la circulaire de l'Organisation maritime internationale (COMSAR.1 / Circ.51) pour obtenir une liste à jour de tous les coordonnateurs NAVAREA.

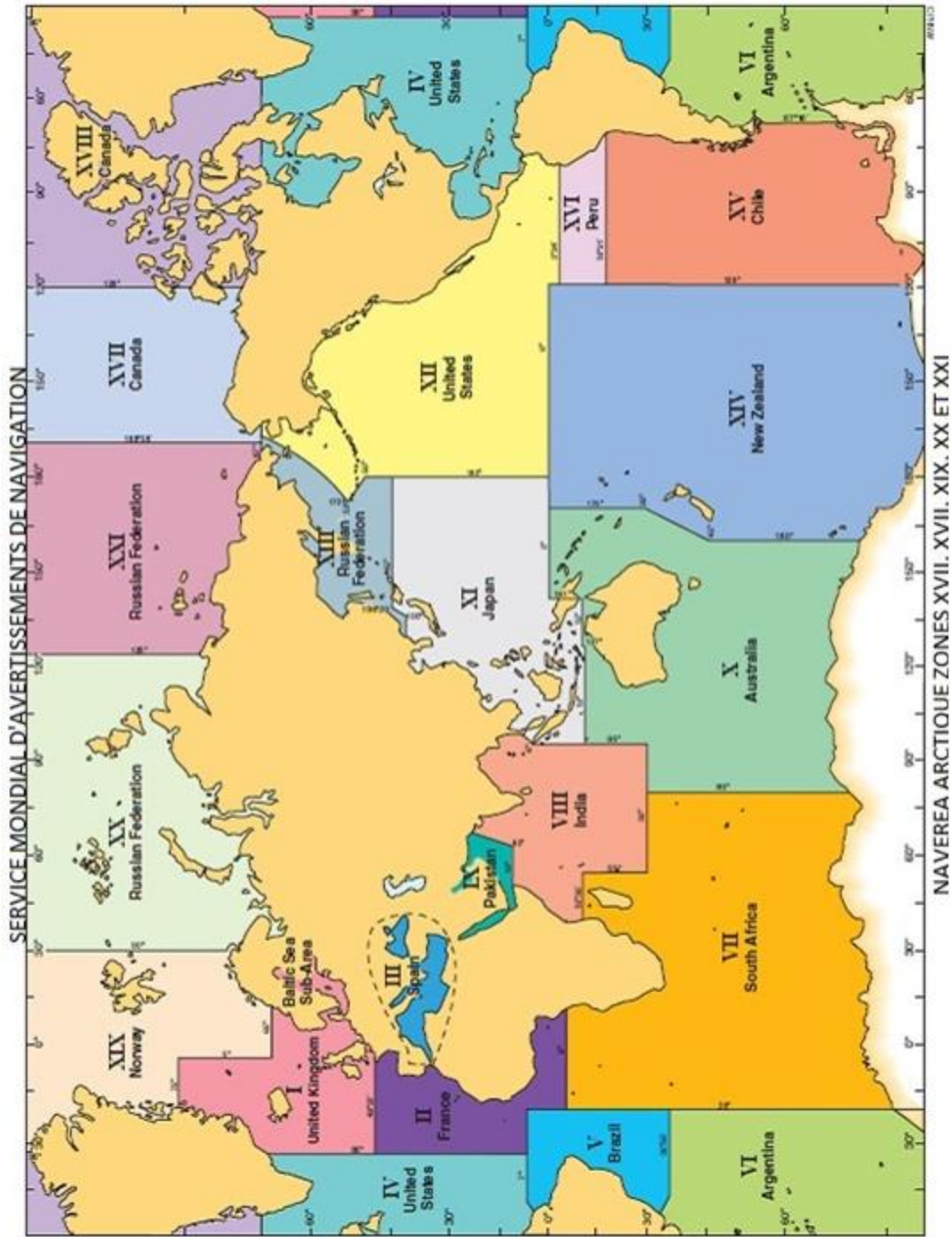
Les programmes de radiodiffusion NAVAREA figurent à l'annexe 8 de la circulaire de l'OMI, GMDSS.1 / Circ.19 (tel que modifié), du Plan-cadre relatif aux installations et services à terre dans le SMDSM.

4.3.3.3 Objet des avertissements de zone NAVAREA

Les sujets ci-après sont jugés appropriés en ce qui concerne les avertissements de NAVAREA. La liste suivante n'est pas complète et ne constitue qu'un cadre. De plus, elle repose sur la présomption qu'aucune information suffisamment précise n'a déjà été diffusée dans des Avis aux navigateurs :

- a) avaries de feux, de signaux de brume, de bouées et d'autres aides à la navigation touchant les principales voies de navigation;
- b) présence d'épaves dangereuses sur les principales voies de navigation ou à proximité et, le cas échéant, leur signalisation;
- c) mise en place de nouvelles aides à la navigation importantes ou changements notables apportés aux aides existantes lorsque ces mises en place ou changement peuvent induire les navigateurs en erreur;
- d) présence de grands convois remorqués difficile à manœuvrer dans des eaux encombrées;
- e) présence de dangers flottants, y compris des navires abandonnés, des glaces, des mines, des conteneurs et d'autres gros objets;
- f) zones où des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) et des opérations antipollution sont en cours (afin que les navigateurs évitent ces zones);
- g) présence de rochers, de hauts-fonds, de récifs et d'épaves récemment découverts et susceptibles de constituer un danger pour la navigation et, le cas échéant, leur signalisation;
- h) modification ou suspension imprévues de routes réglementées;
- i) opérations de pose de câbles ou de canalisations, remorquage de gros objets submergés pour la recherche ou pour l'exploration géophysique, emploi de submersibles avec ou sans équipage ou autres opérations sous-marines constituant un danger possible sur les voies de navigation ou à proximité;
- j) mise en place d'instruments scientifiques ou de recherche sur les routes de navigation ou à proximité;
- k) mise en place d'installations au large sur les routes de navigation ou à proximité;
- l) mauvais fonctionnement notable des services de radionavigation et de services terrestres d'information sur la sécurité maritime et de radiodiffusion;
- m) opérations spéciales qui peuvent affecter la sécurité de la navigation, parfois dans des zones étendues, par exemple exercices navals, lancement de missiles, missions spatiales, essais nucléaires, zones de déchargement de munitions, etc.; ces renseignements devraient être diffusés dans l'avis pertinent relatif à l'endroit où l'importance du danger est connue, et ce, cinq jours au moins avant la date prévue de l'événement, si possible, et ils devraient comprendre les références des publications nationales pertinentes;
- n) piraterie et vol à main armée visant des navires;
- o) tsunamis et autres phénomènes naturels, comme des changements anormaux du niveau de la mer;
- p) avis de l'Organisation mondiale de la santé (OMS);
- q) exigences en matière de sûreté relatives uniquement au Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

Figure 4-19 - Service mondial d'avertissement de navigation NAVAREAs



4.3.4 Service du téléphone cellulaire (*16) situations d'urgence maritime

Dans certaines régions du Canada, les centres des SCTM sont reliés au réseau téléphonique cellulaire. Les utilisateurs du réseau cellulaire peuvent, dans une situation d'urgence seulement, composer (étoile) *16 sur leur appareil cellulaire afin d'obtenir l'aide d'un centre des SCTM.

Les navigateurs sont priés de prendre note qu'un téléphone cellulaire n'est pas un bon produit de remplacement pour une radio maritime parce que le système de sécurité maritime mobile dans les eaux méridionales canadiennes s'appuie principalement sur les communications VHF. L'avantage du VHF réside dans le fait qu'un appel puisse être entendu par le (les) centre(s) des SCTM le (les) plus près et par les autres navires se trouvant dans les environs et qui peuvent fournir une aide immédiate. Par contre, le réseau téléphonique cellulaire est un système de personne à personne et par conséquent, n'offre pas les avantages offerts par le mode de diffusion en VHF lors de situation d'urgence.

De plus, les navigateurs doivent prendre note qu'il est dans leur intérêt d'utiliser des fréquences de détresse de radio maritime pour obtenir de l'aide dans une situation urgente et que l'utilisation d'un téléphone cellulaire devrait être considérée comme une solution de rechange seulement lorsque l'appareil radiotéléphonique n'est pas disponible. L'équipement de signal de détresse standardisé tel que le radiotéléphone et les RLS ne devraient jamais être remplacé par l'utilisation unique du téléphone cellulaire.

Note : De plus amples informations sur ce service peuvent être obtenues auprès des compagnies de téléphone cellulaire locales. Cependant, les navigateurs doivent prendre note que les compagnies de téléphone cellulaires ne fournissent pas toutes ce service.

4.3.5 Service de radiogoniométrie (VHF/DF)

Dans certaines régions du Canada, les centres des SCTM sont dotés de radiogoniomètres par VHF (VHF/DF) qui permettent de déterminer ou de confirmer le relèvement, à partir d'une installation de radiogoniométrie, d'un navire demandant assistance dans une situation de détresse ou d'urgence. De plus, une ligne de position estimée à partir d'une installation de radiogoniométrie peut être fournie aux navires qui sont incertains de leur position. L'emplacement des centres des SCTM offrant un service de radiogoniométrie VHF n'est pas indiqué dans la [Partie 2](#) de la présente publication. Il faut se rappeler que le but de ce service n'est pas de fournir un service de navigation. Il est également important de souligner que les positions ne sont qu'approximatives. Les navigateurs doivent strictement utiliser ces positions en fonction de leur propre discrétion.

4.3.5.1 Relèvements radiogoniométriques

Les centres des SCTM émettront, sur demande, des signaux qui permettront aux navires d'effectuer un relèvement au moyen de leur radiogoniomètre. On signale aux capitaines des navires dotés d'appareils utilisant un cadre radiogoniométriques que les relèvements effectués peuvent être erronés si des matériaux métalliques ou un appareil (poteau, fils, treuils, etc.) sont installés près des appareils à antennes radiogoniométriques après leur étalonnage.

Avertissement est donné aux capitaines de navire de se méfier des relèvements radiogoniométriques obtenus à l'aide des stations commerciales de radiodiffusion. Les relèvements obtenus à l'aide de ces stations peuvent être erronés par suite des erreurs causées par la réfraction des ondes sur la côte. De plus, l'étalonnage du radiogoniomètre utilisé peut varier considérablement à cause des grandes différences entre les fréquences utilisées (la bande normale de radiodiffusion s'étale sur environ 1060 kHz). Enfin, il est recommandé de s'assurer que l'on connaît avec précision la position de l'émetteur de radiodiffusion (et non pas celle du studio) avant de l'utiliser comme aide à la navigation.

4.3.6 Plan de route

Tous les opérateurs de petites embarcations, y compris ceux qui effectuent un voyage d'une journée, devraient fournir un Plan de route à une personne responsable. Cette personne responsable doit s'assurer d'appeler un centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) ou un centre Secondaire de Sauvetage Maritime (MRSC) lorsque le navire accuse un retard significatif. (Le numéro de téléphone apparaît en première page de la plupart des annuaires de téléphone). Lorsqu'il n'est pas possible de fournir un Plan de route à une personne responsable, le Plan de route peut être envoyé à un centre des SCTM de la GCC par téléphone, par radio ou en personne. Lors de longs voyages en mer, les capitaines/opérateurs qui ont fourni un Plan de route à un centre des SCTM sont invités à fournir quotidiennement un rapport de leur position. À votre retour, n'oubliez pas de désactiver votre plan de navigation, pour éviter le déclenchement de recherches inutiles.

L'information requise devrait couvrir les éléments identifiés ci-dessous.

- a) l'identification du navire (nom de l'embarcation et numéro de permis);
- b) s'agit-il d'un navire à voile ou à moteur?;
- c) la dimension et le type de navire;
- d) la couleur de la coque, du pont et de la cabine;
- e) le type de moteur;
- f) autres caractéristiques particulières;
- g) le genre d'appareil radio et les voies qui seront surveillées (MF/HF/VHF);
- h) identification de service maritime mobile (MMSI);
- i) no. de téléphone cellulaire et/ou satellite;
- j) description des radeaux ou bateaux de sauvetage disponibles;
- k) le nombre et le type de fusées éclairantes;
- l) le nombre de vestes de sauvetage, VFI et/ou d'habits de survie;
- m) autre équipement de sécurité;
- n) nom, adresse et no. de téléphone du propriétaire;
- o) autre information;
- p) date et heure du départ;
- q) nombre de personnes à bord;
- r) point de départ;
- s) route et points d'arrêts;
- t) destination;
- u) l'heure et la date prévue d'arrivée à destination;
- v) le numéro de téléphone d'une personne à contacter en cas d'urgence.

4.3.7 La recherche et le sauvetage dans les zones de compétence canadienne

Les Forces canadiennes (FC) de concert avec la Garde côtière canadienne ont la responsabilité globale au Canada pour la coordination des activités de Recherche et Sauvetage (SAR) aéronautique et maritime fédérales, notamment en eaux canadiennes ainsi qu'en haute mer au large des côtes canadiennes. Les FC fournissent des aéronefs appropriés SAR à l'intention des incidents maritimes SAR. La GCC coordonne les activités maritimes SAR en-deçà de cette zone et fournit les SAR appropriées dans les endroits stratégiques. Des Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) existent à Victoria (C.-B.), Trenton (Ontario) et à Halifax (N.-É.). Le service y est assuré 24 heures par jour par le personnel des Forces canadiennes et de la GCC. Chaque centre est responsable d'un secteur désigné faisant l'objet de conventions internationales appelé une Région de recherche et sauvetage (RRS). De plus, deux centres Secondaire de Sauvetage maritime (MRSC) dans lequel les services sont assurés par le personnel de la GCC existent à Québec (Québec) et St. John's, Terre-Neuve, afin de coordonner les missions de sauvetage en mer à l'échelle locale.

Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) / Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC)

JRCC Halifax, Nouvelle-Écosse

Téléphone : 1-800-565-1582 Région des Maritimes
 1-800-563-2444 Région de Terre-Neuve et Labrador
 902-427-8200 Satellite, Local ou hors zone

Télécopieur : 902-427-2114

Courriel : jrcchalifax@sarnet.dnd.ca

MRSC St. John's, Terre-Neuve et Labrador

Téléphone : 1-800-563-2444 Région du Terre-Neuve et Labrador
 709-772-5151 Satellite, Local ou hors zone

Télécopieur : 709-772-2224

Courriel: mrsesj@sarnet.dnd.ca

MRSC Québec, Québec

Téléphone : 1-800-463-4393 Région du Québec
 418-648-3599 Satellite, Local ou hors zone

Télécopieur : 418-648-3614

Courriel : mrsqbc@dfo-mpo.gc.ca

JRCC Trenton, Ontario

Téléphone : 1-800-267-7270 Au Canada
 613-965-3870 Satellite, Local ou hors zone

Télécopieur : 613-965-7279

Courriel : jrcctrenton@sarnet.dnd.ca

JRCC Victoria, Colombie-Britannique

Téléphone : 1-800-567-5111 Colombie-Britannique et Yukon
613-965-3870 Satellite, Local ou hors zone
#727 Cellulaire (#SAR)

Courriel : jrccvictoria@sarnet.dnd.ca

4.3.7.1 Garde côtière auxiliaire canadienne ou Recherche et sauvetage de la Marine royale en Colombie-Britannique

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) ou Recherche et sauvetage de la Marine royale est un organisme qui rassemble environ 4500 volontaires et près de 1300 navires dont le rôle consiste à prêter main forte à la GCC dans le cadre de missions de recherche et sauvetage maritimes.

Pour plus d'information sur les services maritimes de Recherche et Sauvetage dans les secteurs relevant du Canada, consulter l'Avis aux navigateurs N° 28 de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs publié par la Direction des Services à la navigation maritime de la GCC.

4.3.8 Service de messages des services de communications et de trafic maritimes

4.3.8.1 Messages transmis sans frais par les centres des SCTM

- a) messages relatifs aux conditions atmosphériques ou aux informations sur les glaces et aux routes dans les glaces;
- b) messages concernant les aides à la navigation;
- c) messages Amver adressés à Amver HALIFAX;
- d) messages radio médicaux;
- e) messages sur la pollution;
- f) messages adressés à une composante ou à un membre de la GCC et ayant trait à un rapport sur le mouvement, la position ou l'état d'un navire;
- g) messages adressés à un centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) ou un centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC);
- h) messages de pilotage;
- i) messages navals officiels;
- j) messages de quarantaine adressés à « Quarantaine »;
- k) messages pour demander qu'un médecin soit sur les lieux à l'arrivée d'un navire.

4.3.8.2 Messages météorologiques

Des observations météorologiques en code météorologique international, faites de préférence aux heures synoptiques normales (00:00, 06:00, 12:00 et 18:00 UTC) sont sollicitées de navires de toutes nationalités recrutés par leur propre service météorologique national ou par d'autres services météorologiques pour faire régulièrement des observations météorologiques. Ces navires, quelle que soit leur position, devraient faire et transmettre ces messages au centre des SCTM le plus près. En fait, les messages faits à proximité ou, même à portée de vue de la terre sont aussi importants que ceux qui sont faits au large des côtes, à cause de la plus grande variété de conditions météorologiques qui existent à proximité des côtes.

4.3.8.3 Messages sur la pollution

Tous les navires évoluant dans les eaux canadiennes et limitrophes sont tenus de signaler tout cas de déversement d'hydrocarbures ou de pollution au centre des SCTM le plus près.

4.3.8.4 Conseils médicaux

Les capitaines de navire peuvent obtenir des conseils médicaux en adressant un radiotélégramme à « Radio médical » et en l'acheminant via le centre des SCTM le plus près qui se chargera de transmettre le message au plus proche service médical et de relayer la réponse au navire.

4.3.8.5 Messages de quarantaine

1. Dans les circonstances suivantes seulement, la personne responsable du navire avise ou fait aviser l'agent de quarantaine au Système de notification centralisé (SNC) de l'Agence de la santé publique du Canada, par téléphone, courriel ou radio (par l'entremise du centre SCTM le plus proche), si au cours du voyage :

- a) Une personne à bord du navire fait une fièvre de 38°C ou plus (OU présente deux (2) signes de fièvre ou plus, p. ex. frissons, rougeur de la peau, transpiration excessive, se plaint d'une sensation de fièvre);

ET

Présente un ou plusieurs des symptômes suivants :

- i. difficulté à respirer
- ii. toux fréquentes
- iii. diarrhée
- iv. maux de tête
- v. confusion récente
- vi. éruption cutanée
- vii. ecchymoses ou saignement sans blessure antérieure

- b) Une personne à bord semble manifestement souffrante;
- c) Une personne à bord fait de la toux avec présence de sang;
- d) Un décès est survenu à bord du navire;
- e) Des restes humains se trouvent à bord du navire.

2. Pour informer l'agent de quarantaine, la personne responsable du navire doit soumettre une *Déclaration maritime de santé* par courriel à phac.cns-snc.aspc@canada.ca. Si cette méthode n'est pas disponible, la personne responsable doit fournir les renseignements suivants au centre SCTM le plus proche :

- a) le nom et la nationalité du navire;
- b) les ports où le navire a fait escale durant le voyage;
- c) la nature de la cargaison du navire;
- d) le nombre des membres de l'équipage;
- e) le nombre des passagers à bord du navire;
- f) le port de destination et le nom du propriétaire du navire ou, si le propriétaire n'est pas au Canada, le nom de l'agent du navire au Canada;
- g) l'état de santé de toutes les personnes à bord du navire, et des renseignements sur les décès ou les maladies survenus au cours du voyage;

- h) la présence d'une dépouille mortelle à bord du navire, le cas échéant;
 - i) l'heure d'arrivée prévue au port de destination;
 - j) la date et le lieu de délivrance du certificat de dératisation ou de l'exemption de dératisation du navire.
3. L'avis est requis 48 heures ou plus avant l'arrivée. Si des changements à la situation déclarée surviennent, un rapport à jour doit être envoyé.
 4. Toutes les *déclarations maritimes de santé* (nouvelles ou à jour) soumises 24 heures ou moins avant l'arrivée du navire doivent être accompagnées d'un appel au SNC, 1-833-615-2384.
 5. La personne responsable du navire qui souhaite changer de port de destination après avoir reçu des instructions de l'agent de quarantaine doit informer ce dernier du changement et demander de nouvelles instructions.

4.3.8.6 Messages de pilotage

Pour plus d'information sur les Demandes de pilote, les Préavis de départs, les Préavis de déplacement, les Préavis facultatifs et les Renseignements requis, consulter la section 23 des Avis aux navigateurs, édition annuelle, publiée par les Services à la navigation maritime de la GCC.

4.3.8.7 Messages navals officiels

Pour plus d'information sur les messages navals aux navires canadiens et à ceux du Commonwealth évoluant dans les zones canadiennes, consulter la section 39 des Avis aux navigateurs, édition annuelle, publiée par les Services à la navigation maritime de la GCC.

4.3.9 Services de déglacement et de routage dans les glaces

4.3.9.1 Navigation dans les glaces en eaux canadiennes

La publication nautique *Navigation dans les glaces en eaux Canadiennes* est publiée par la GCC, en collaboration avec Transports Canada, le Service canadien des glaces et le Service hydrographique du Canada. Le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques* exige que cette publication soit transportée à bord d'un navire si celui-ci effectue un voyage pendant lequel il risque de rencontrer des glaces. La nouvelle version est disponible à <https://www.ccg-gcc.gc.ca/publications/icebreaking-deglacement/ice-navigation-glaces/page01-fra.html> et pourra être consultée et téléchargée gratuitement.

Une gamme diversifiée de services de déglacement et d'assistance est proposée aux navires transitant dans les eaux canadiennes couvertes de glaces. Les centres d'opérations des glaces de la GCC sont exploités sur une base saisonnière pour l'arctique canadien ou les voies navigables du sud du Canada. Ils travaillent de concert avec les Centres des SCTM pour livrer une information à jour sur les conditions de glaces, proposer des routes aux navires pour traverser ou contourner les glaces, et coordonner les services de brise-glaces en aide à la navigation.

Les centres d'opérations des glaces sont constamment en contact avec les brise-glaces et les navires dont ils suivent la progression dans leur secteur de responsabilité. De plus, le Service canadien des glaces (SCG) d'Environnement et Changement climatique Canada fournit des spécialistes des glaces et des aéronefs de reconnaissance des glaces. Ils travaillent en tout temps avec les centres d'opérations des glaces pendant la saison de navigation. Les surintendants des opérations de déglacement de la GCC ont un portrait complet et à jour de l'état des glaces et des tendances prévues dans leurs zones respectives. Conséquemment, ils sont bien informés pour fournir aux navigateurs des recommandations sur les meilleures routes à suivre.

Pour obtenir le maximum de bénéfices de ces services, il est recommandé que les capitaines communiquent avec la GCC avant que leurs navires ne pénètrent dans des eaux où ils sont susceptibles de rencontrer des glaces. Ces communications initiales et les rapports ultérieurs sur la position du navire permettront aux centres d'opérations des glaces de la GCC de suivre continuellement la progression d'un navire et, dans la situation où l'assistance d'un brise-glace serait requise, d'être en mesure de l'assigner avec un minimum de délais. Le nombre de brise-glace disponibles pour assister les navires est limité. En conséquence, les capitaines sont invités à suivre la route recommandée qui leur est fournie. Ils peuvent aussi contribuer à ce Service en communiquant des informations sur les conditions de glaces qu'ils rencontrent.

4.3.9.2 Ligne directrices conjointes de l'industrie et du gouvernement

Reconnaissant que les risques particuliers de dommages par les glaces peuvent exister dans certaines eaux au large de la côte Est du Canada durant les mois d'hiver et au printemps et que celles-ci peuvent affecter la sécurité et contribuer à la pollution marine, les *Directives conjointes de l'industrie et du gouvernement concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones de contrôle des glaces de l'est du Canada (DCIG – TP15163)* ont été élaborées et mises en application depuis novembre 1979.

Ces lignes directrices s'appliquent à tous les pétroliers chargés et aux navires-citernes transportant des produits chimiques liquides en vrac quand ils naviguent dans une zone de contrôle des glaces active dans les eaux de l'Est du Canada et dans les zones de pêche situées au sud de 60° de latitude nord. La GCC peut déclarer une zone de contrôle des glaces active et annoncer cette information au moyen des avertissements de navigation (AVNAV) et des Avis aux navigateurs. Tous les navires auxquels ces lignes directrices s'appliquent doit, lorsqu'il procède par une zone de contrôle des glaces active, avoir à bord un exemplaire et au moins un « conseiller sur les glaces ».

Les renseignements concernant les zones de contrôle des glaces sont disponibles aux adresses suivantes :

Glacé de l'Atlantique (En opération de décembre à mai)

Centre des opérations des glaces de la Garde côtière canadienne
Case postale 5667
St. John's NL A1C 5X1

Téléphone : 709-772-2078
1-800-565-1633 (option 7)

Courriel : Iceatl.cggc@dfo-mpo.gc.ca

Conditions des glaces

Courriel : Env.Canada.IceOperations@dfo-mpo.gc.ca

Glace de Centre et de l'Arctique

Centre des opérations des glaces de la Garde côtière canadienne
105 McGill, 5^e étage
Montréal QC H2Y 2E7

Grands Lacs et Arctique

Téléphone : 514-283-2784

Courriel : DFO.IceOpsGreatLakes.GlacesOpsGrandsLacs.MPO@dfo-mpo.gc.ca
DFO.IceOpsArctic.GlacesOpsArctique.MPO@dfo-mpo.gc.ca

Conditions des glaces

Téléphone : 514-283-1752
514-283-2069

Courriel : ec.ssggrandslacs-issgreatlakes.ec@canada.ca
ec.ssgarctique-issarctic.ec@canada.ca

Saint Laurent

Téléphone : 514-283-1746

Courriel : DFO.IceOpsStLawrence.GlacesOpsStLaurent.MPO@dfo-mpo.gc.ca

Conditions des glaces

Téléphone : 514-283-1752
514-283-2069

Courriel : ec.ssgstlaurent-issstlawrence.ec@canada.ca

La version complète de DCIG TP 15163 est disponible à :
<http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp15163-menu-4025.htm>.

4.3.10 Service hydrographique du Canada (SHC)

4.3.10.1 Adoption du Système géodésique mondial 1984 (WGS84) pour les cartes du SHC

Le Service hydrographique du Canada (SHC) a adopté le WGS84 qui est compatible avec les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS). Les cartes nautiques existantes peuvent également renvoyer au Système de référence nord-américain de 1983 (NAD83), qui est équivalent au WGS84. Dans des cas limités, un système de référence géodésique ancien peut être utilisé, et il faudra ajuster les positions GNSS selon la note indiquée sur la carte du système de référence géodésique. Le navigateur doit toujours vérifier la note de référence géodésique indiquée sur les cartes du SHC pour obtenir d'autres instructions.

Note : Consulter la [section 4.1.5.1, Positions](#), du document Aides radio à la navigation maritime pour d'autres renseignements sur l'utilisation des positions géographiques.

4.3.11 Inspection des appareils radio

La Garde côtière canadienne, au nom de Transports Canada, doit effectuer l'inspection des stations radio de navires en vertu des prescriptions de la *Loi sur la marine marchande du Canada 2001*. Faites parvenir à l'adresse indiquée ci-dessous toute demande de renseignements sur la sécurité concernant les normes des inspections des installations radio de navire :

Gestionnaire de projet, Inspection de radio des navires
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
200 rue Kent, 7^e étage, Station 7S022
Ottawa ON K1A 0E6
Renseignements : Info.XNCR@dfo-mpo.gc.ca

On rappelle aux capitaines et aux propriétaires de navires canadiens qui sont tenus d'être munis d'une installation radio en vertu des prescriptions de la *Loi sur la marine marchande du Canada 2001* qu'il leur incombe de s'assurer que :

Le capitaine d'un navire, autre qu'un navire ressortissant à la Convention de sécurité, doit veiller à ce que la station du navire soit inspectée par un inspecteur de radio dans les périodes suivantes :

- a) dans les 30 jours qui précèdent le premier appareillage lorsque le navire, selon le cas :
 - i. mesure 20 m ou plus de longueur;
 - ii. est un bâtiment remorqueur; ou
 - iii. transporte plus de 12 passagers au cours d'un voyage dont une partie est effectuée dans une zone VHF ou à plus de cinq milles du rivage;
- b) au moins une fois tous les 48 mois lorsque le navire visé à l'alinéa a) est autorisé à effectuer des voyages de cabotage, classe IV, ou des voyages en eaux secondaires, classe II;
- c) au moins une fois tous les 12 mois lorsque le navire visé à l'alinéa a) est autorisé à effectuer des voyages autres que des voyages de cabotage, classe IV, ou des voyages en eaux secondaires, classe II.

Le capitaine d'un navire dont l'inspection est exigée aux termes de l'*Accord entre le Canada et les États-Unis d'Amérique visant à assurer la sécurité sur les Grands Lacs par la radio, 1973* n'a pas à satisfaire aux exigences des alinéas (1)b) ou c), mais il doit veiller à ce que la station de navire soit inspectée par un inspecteur de radio avant que le navire entre dans le bassin des Grands Lacs pour la première fois et, par la suite, au moins une fois tous les 13 mois si le navire continue de naviguer dans ce bassin.

Un navire autre qu'un navire canadien qui n'a pas à son bord un certificat valable de sécurité radio ou un certificat d'inspection radio peut être retenu par le préposé aux douanes jusqu'à ce qu'un certificat valable ait été obtenu.

Des droits pour les inspections des stations radio de navire sont exigées en conformité avec le *Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire*. Les droits doivent être payés dès l'inspection complétée.

Nous informons les propriétaires et les capitaines de bâtiments canadiens que Transports Canada a délégué le pouvoir de délivrer des certificats d'inspection de radio aux organismes reconnus dans le cadre du Programme de délégation des inspections obligatoires (PDIO). On encourage les bâtiments inscrits au PDIO, ainsi que les bâtiments classés, à communiquer avec un organisme reconnu pour leur inspection de radio exigée par la réglementation en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. À l'heure actuelle, les organismes reconnus sont les suivants : la Garde côtière canadienne, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd et Lloyd's Register.

Les demandes d'inspection radio de navires canadiens doivent être soumises à la Garde côtière canadienne. Le formulaire intitulée : [Demande d'inspection radio-navires obligatoirement pourvus de la radio \(FP-5286-F\)](#) doit être employée à cet effet. Ces demandes faites par les propriétaires, agents ou capitaines de navires devraient parvenir à la Garde côtière canadienne au moins trois jours ouvrables avant la date requise pour l'inspection.

Les propriétaires, agents ou capitaines de navires immatriculés au Canada et en exploitation à l'extérieur du pays doivent, s'ils désirent une inspection de navire, faire une demande par télécopieur ou par écrit à l'attention de :

Transports Canada
Directeur général
Direction de la sécurité maritime
Tour C, Place de Ville
330, rue Sparks
Ottawa ON K1A 0N8

Téléphone : 613-998-0610

Télécopieur : 613-954-1032

Les navires autres que les navires canadiens (navires libériens exceptés) peuvent obtenir un certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (SMDSM) au Canada. Les demandes doivent provenir des propriétaires, agents ou capitaines de navires et doivent être appuyées par une confirmation du consul ou de tout autre représentant officiel du pays d'immatriculation du navire. Cette confirmation doit être obtenue par écrit. Il incombe au propriétaire, agent ou capitaine de communiquer avec le consul ou le représentant officiel pour que la confirmation nécessaire soit présentée au bureau d'inspection de la Garde côtière canadienne le plus près. Si le temps est limité, une demande verbale d'inspection, présentée par le consul ou le représentant officiel, c'est-à-dire une personne qui détient un document d'un organisme administratif et qui est officiellement habilitée à agir en son nom peut être acceptée, à condition qu'une confirmation soit présentée par la suite.

Les demandes d'inspection pour les navires canadiens hivernant dans les ports américains des Grands Lacs doivent être faites par les propriétaires, agents ou capitaines de navires sur le formulaire 809 du Conseil fédéral des communications (CFC) et être présentées directement par les susnommés au bureau du CFC le plus proche du port où l'on désire que l'inspection ait lieu. Des exemplaires du formulaire 809 sont disponibles à n'importe quel bureau du CFC desservant les Grands Lacs.

4.3.11.1 Personnes à contacter pour des inspections radio de navire

Garde côtière canadienne Terre-Neuve et Labrador

Pêches et Océans Canada

Téléphone et télécopieur : 1-888-454-3177

Hors du Canada téléphone et télécopieur : 709-772-3467

Courriel : xnflts@dfo-mpo.gc.ca

Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard

Technologiste principal

Pêches et Océans Canada

Garde côtière canadienne

C.P. 1236

Charlottetown PE C1A 7M8

Téléphone : 902-407-7521

Télécopieur : 902-407-7435

Courriel : smartsc@dfo-mpo.gc.ca

Saint John, Nouveau-Brunswick

Technologiste principal

Pêches et Océans Canada

C.P. Station 700, rue Water

Saint John NB E2L 4B3

Téléphone : 506-636-4743

Télécopieur : 506-636-5000

Dartmouth, Nouvelle-Écosse

Technologiste principal

Pêche et Océans Canada

Garde côtière canadienne

C.P. 1006

Dartmouth NS B2Y 4A2

Téléphone : 902-407-7521

Télécopieur : 902-407-7435

Courriel : smartsc@dfo-mpo.gc.ca

Sydney, Nouvelle-Écosse

Technologiste principal

Pêches et Océans Canada

Garde côtière canadienne

1190, rue Westmount

Sydney NS B1R 2J6

Téléphone : 902-407-7521

Télécopieur : 902-407-7435

Courriel : smartsc@dfo-mpo.gc.ca

Yarmouth, Nouvelle-Écosse

Technologiste principal
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
C.P. 37
Yarmouth NS B5A 4B1

Téléphone : 902-407-7521
Télécopieur : 902-407-7435

Courriel : xmartsc@dfo-mpo.gc.ca

Garde côtière canadienne, région du Centre et de l'Arctique (Ontario)

Téléphone : 613-925-4842

Courriel : TSCCNA@dfo-mpo.gc.ca

- Dans le sujet du courriel, s'il vous plait indiquez : **IRN** – « **Nom du navire** »
- Dans le corps du courriel, s'il vous plait indiquez les coordonnées pour le navire.

Garde côtière canadienne, région du Centre et de l'Arctique (Québec)

Pêches et Océans Canada
Téléphone : 514-283-5684

Courriel : spvr.email@stericycle.com

Hay River, Territoires du Nord-Ouest

Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
42037 MacKenzie Highway
Hay River NU X0E 0R9

Téléphone : 867-874-5530
Télécopieur : 867-874-5532

Richmond, Colombie-Britannique

Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
4270, rue Inglis
Richmond BC V7B 1L7

Téléphone : 604-666-2311
Télécopieur : 604-666-1786

Victoria, Colombie-Britannique

Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
25, rue Huron
Victoria BC V8V 4V9
Téléphone : 250-480-2644
Télécopieur : 250-480-2666

Lazo, Colombie-Britannique

Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
299, chemin Wireless
Case postale 220
Lazo BC V0R 2K0
Téléphone : 250-339-5211
Télécopieur : 250-339-7922

Prince Rupert, Colombie-Britannique

Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique des navires
Case postale 906
Prince Rupert BC V8J 4B7
Téléphone : 250-627-3073
Télécopieur : 250-624-6518

4.3.12 Numéros pour les permis ayant trait aux stations radio et les MMSI

Pour plus de renseignements ayant trait aux permis pour les stations radio et les numéros d'identification de service maritime mobile (MMSI), veuillez contacter Innovation, Sciences et Développement économique Canada à : <http://www.ic.gc.ca/eic/site/smt-gst.nsf/fra/sf01742.html> ou veuillez-vous adresser au bureau d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada le plus près en consultant l'annuaire de téléphone de votre localité.

4.3.13 Service téléphonique maritime

4.3.13.1 Généralités

Ce service permet à une personne à bord d'un navire de parler directement à n'importe quelle personne à terre, ou inversement. Ce service est un prolongement du réseau téléphonique public assuré aux navires en mer par l'intermédiaire des centres des SCTM. Les appels interurbains à partir d'un navire à la terre peuvent seulement être placés à frais virés ou imputés à une carte d'appel d'une compagnie de téléphone /carte prépayée. Veuillez-vous référer à la [Partie 2](#) pour trouver les centres SCTM qui offrent le service téléphonique maritime.

4.3.13.2 Pour effectuer un appel téléphonique maritime

D'un navire à la terre

- a) Écoutez pour vous assurer que le centre des SCTM n'est pas en communication avec un autre navire.
- b) Appelez le centre des SCTM et, lorsque la communication a été établie, donnez au centre les renseignements suivants:
 - i. le nom de la ville à appeler;
 - ii. le nom et (ou) le numéro de téléphone de la personne à appeler;
 - iii. le nom de l'appelant ou le numéro de sa carte d'appel d'une compagnie de téléphone, si tel est le cas.
- c) À la fin de la conversation téléphonique, terminez en donnant le nom et l'indicatif d'appel du navire.

De la terre à un navire

- d) Téléphonnez le centre des SCTM approprié.
- e) Donnez l'officier des SCTM les noms de la personne et du navire que vous téléphonez.

Pour recevoir un appel téléphonique maritime

- f) Lorsque vous entendez un appel destiné à votre navire, répondez en donnant le nom et l'indicatif d'appel de votre navire.
- g) À la fin de la communication, terminez en donnant le nom et l'indicatif d'appel de votre navire.

4.3.13.3 Conseils médicaux

Les navigateurs peuvent obtenir des conseils médicaux en appelant un centre des SCTM et en demandant d'entrer en communication avec un professionnel de la santé. La GCC reliera le navire avec un professionnel de la santé approprié au moyen du service téléphonique maritime.

Pour les navigateurs qui souhaitent prendre leurs propres dispositions pour obtenir des conseils médicaux, des services radio médicaux sont disponibles dans plusieurs langues pour les navires battant n'importe quel pavillon, à n'importe quel endroit par l'entremise de l'International Radio Medical Centre (CIRM) à Rome (Italie). Ce centre est doté 24/7/365 de médecins formés spécialement et d'opérateurs radio qui ont aussi accès à des spécialistes dans toutes les branches de la médecine. Vous pouvez communiquer avec le CIRM grâce aux moyens suivants :

Téléphone : 39 06 59290263

Courriel : telesoccorso@cirm.it

Site Web : <http://www.cirm.it/>

PARTIE 5 PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

5.1 CONTEXTE

Le Service météorologique du Canada (SMC) est opéré par Environnement et Changement climatique Canada (ECCC). Les bureaux régionaux du SMC offrent un large éventail de produits et services destinés spécifiquement aux marins afin qu'ils puissent prendre des décisions éclairées sur la façon dont les conditions météorologiques vont affecter leurs opérations. La Garde côtière canadienne joue un rôle important dans la dissémination des prévisions et avertissements ainsi que dans la collection et diffusion des informations météorologiques en provenance des observateurs volontaires et des navires.

Le flux constant de données en provenance des stations d'observation côtières automatisées et manuelles, et aussi des navires, des bouées météorologiques, et des phares est complété par les images par satellite, les radars météorologiques et un ensemble complet de produits météorologiques numériques adaptés aux opérations maritimes.

5.2 PROGRAMME D'ALERTES MÉTÉOROLOGIQUES MARITIMES

Le SMC est chargé d'émettre les alertes météorologiques maritimes pour les eaux côtières et extracôtières, ainsi que pour la voie maritime du Saint-Laurent et les eaux intérieures importantes telles que les Grands Lacs. Les alertes comprennent les avertissements de conditions météorologiques extrêmes qui peuvent causer des pertes de vie ou des dommages à la propriété en mer, tels que les coups de vent, les vents de force tempête ou les embruns verglaçants. Des veilles et des avertissements localisés sont également émis pour les phénomènes tels que les grains, les niveaux d'eau élevés et les trombes marines. Les avis sont émis pour mettre les navigateurs en garde des phénomènes météorologiques maritimes qui pourraient ne pas atteindre le seuil d'émission d'un avertissement, mais qui pourraient néanmoins avoir des répercussions importantes sur la navigation ou poser des dangers importants pour la navigation.

On définit les eaux intérieures importantes comme celles ayant d'importantes activités maritimes et les eaux où le temps requis pour gagner bon port est comparables au temps de préavis visé par l'avertissement météorologique maritime. Les critères d'émission des alertes météorologiques maritimes sont basés sur les normes nationales, mais déterminés par région en fonction de la climatologie régionale appropriée et des besoins de la communauté maritime locale.

Les tableaux ci-dessous décrivent les divers types d'avertissements, de veilles et d'avis maritimes qui composent le programme d'alertes météorologiques maritimes:

Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques

Avertissements synoptiques*	Critères d'émission
Avertissement de vent fort ¹	Vent ² de 20 à 33 nœuds inclusivement soufflant actuellement ou prévus sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».
Avertissement de coups de vent	Vent ² de 34 à 47 nœuds inclusivement soufflant actuellement ou prévus sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».
Avertissement de vent de tempête	Vent ² de 48 à 63 nœuds inclusivement soufflant actuellement ou prévus sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Avertissements synoptiques*	Critères d'émission
Avertissement de vent de force ouragan	Vent ² de 64 nœuds ou plus soufflant actuellement ou prévus sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».
Avertissement d'embruns verglaçants	Taux d'accrétion de glace actuel ou prévu de plus de 0,7 cm/hr sur une portion quelconque d'un secteur maritime, y compris toute portion définie par un effet local ou un énoncé d'« exception ».

Notes :

* Ces avertissements englobent les conditions météorologiques maritimes généralisés et sont inclus dans le corps de la prévision.

¹ Le programme d'avertissement de vent fort est en vigueur au besoin par région, tel que requis pour les eaux côtières et intérieures pendant la saison de navigation de plaisance. Il n'est pas obligatoire d'émettre un avertissement de vent fort lorsque la vitesse du vent se situe dans la plage de 15 à 20 nœuds. Cette plage est généralement utilisée pour plus de précision.

² Les rafales sont exclues de la définition.

Plage : Sauf dans le cas de la remarque¹ ci-dessus, lorsqu'une plage est utilisée pour décrire la vitesse du vent, c'est sa valeur supérieure qui détermine la catégorie d'avertissement.

Tableau 5-2 - Avertissements ou veilles localisés et avis météorologiques maritimes

Avertissements ou veilles localisés et avis*	Critères d'avertissement
Veille de grains	Préavis de conditions propices à la formation de lignes de grains.
Avertissement de grains	Rafales de vent \geq à 34 nœuds associées à une ligne ou à une zone organisée d'orages.
Veille de tornade	Préavis de conditions propices à la formation de tornades.
Alerte de tornade	Indications de formation de tornade (échos radar, rapport d'une source fiable, etc.) dans un secteur maritime, ou déplacement d'une tornade d'un secteur terrestre à un secteur maritime adjacent.
Veille de trombes marines ¹	Préavis de conditions propices à la formation de trombes marines chargées d'air froid.
Avertissement de niveau élevé des eaux ²	Émis pour alerter les navigateurs et les populations côtières d'impacts potentiellement dangereux dus à une élévation anormale du niveau de la mer ou de fortes vagues dans les zones côtières.
Veille ou avertissement maritime spécial	Description des conditions autre que celles décrites plus haut pouvant avoir les conséquences dangereuses pour la navigation et ne pouvant être décrites dans le corps du message d'un avertissement en particulier.
Avis météorologique maritime ³	Émis au besoin pour mettre les navigateurs en garde de conditions qui pourraient ne pas atteindre les critères d'avertissement établis mais qui pourraient néanmoins avoir des répercussions importantes sur la navigation ou poser un danger important pour la navigation.

Notes :

* Les avertissements ou veilles localisés et les avis sont émis au moyen de messages séparés.

¹ Aucun avertissement de trombes marines n'est émis.

² Émis seulement pour les eaux des Maritimes et de Terre-Neuve et du Labrador.

³ Les avis peuvent être émis tant pour des conditions météorologiques maritimes localisés que généralisés.

Avertissements de glace : se référer à la [section 5.15](#), sur le Service canadien des glaces.

5.3 PROGRAMME DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DES GLACES

Les prévisions maritimes sont produites pour la zone maritime économique incluant la voie maritime du Saint-Laurent et les eaux majeures intérieures.

Pour la glace de mer, les prévisions des glaces sont produites pour les zones maritimes au large et aussi pour les Grands Lacs. La cédule de production est détaillée dans chacune des annexes régionales de cette partie. Le programme de prévisions inclut les bulletins suivants :

Tableau 5-3 - Programme de prévisions maritimes

Nom de la prévision ou bulletin	Détails
Situation maritime technique	Donne les positions et tendances de principaux systèmes météorologiques. La période de validité couvre le jour 1 et le jour 2.
Prévision maritime (ou prévision maritime régulière)	Donne l'information sur : les avertissements synoptiques, le vent, la visibilité, la précipitation et les embruns verglaçants. Inclut la température de l'air si approprié. Valable pour le jour 1 et le jour 2.
Prévision pour la navigation de plaisance	Prévision maritime adaptée aux besoins des navigateurs de plaisance sur une base saisonnière. Cette prévision est disponible seulement pour certaines régions spécifiques.
Communiqué maritime	Émis, lorsque jugé nécessaire. Ce communiqué donne de l'information météorologique additionnelle sur des conditions maritimes.
Prévision de la hauteur des vagues	Donne de l'information sur la hauteur des vagues significatives. Valable pour le jour 1 et le jour 2. (N'est pas émise pour les voies navigables intérieures ou les lacs du Nord et de l'Arctique).
Prévision maritime à long terme	Destiné comme un outil de planification à long terme, cette prévision donne un aperçu sur les vents sur une période de validité qui couvre les jours 3, 4 et 5.
Bulletin sur les icebergs	Information sur la distribution des icebergs à l'heure d'émission du bulletin.
Prévisions des glaces	Information sur les conditions de glaces dangereuses. Valable pour le jour 1 et le jour 2.
NAVTEX ¹	Abréviation de « NAVigational TeEX », ce bulletin est conforme aux normes de l'Organisation maritime internationale (OMI). Le bulletin NAVTEX est émis, dans un format standard abrégé avec chaque prévision maritime régulière ou des prévisions des glaces. Voir la section 5.7.1 « Abréviations NAVTEX ».
MAFOR ¹	Une prévision codée et spécialisée produite pour les régions du Québec et de l'Ontario.

Note : ¹ De plus amples renseignements sur le NAVTEX et le MAFOR sont donnés ci-après (Sections [5.7](#) et [5.8](#), respectivement).

5.3.1 Contrôle des prévisions

Les prévisions sont suivies et modifiées si nécessaire, pour représenter les changements de conditions météorologiques imprévues rencontrant certains critères basés sur les principes suivants :

- a) il y a risque pour la sûreté ou la sécurité;
- b) les inconvénients pour la communauté maritime sont étendus; ou
- c) le produit peut affecter négativement la crédibilité du programme des prévisions maritimes.

5.3.2 Zones de prévisions maritimes et de glace

Les prévisions maritimes et les prévisions des glaces sont émises pour les zones maritimes telles que délimitées par les contours tracés sur les cartes pour les différentes régions. La grandeur et les limites des zones sont décidées au niveau des régions en se basant sur les considérations suivantes :

- a) l'intensité du trafic maritime;
- b) la capacité à prévoir à la solution proposée;
- c) le degré de variabilité climatologique de la météo marine;
- d) la capacité de distribution de l'information à la communauté maritime de façon efficace.

5.3.3 Conditions actuelles

Les Canadiens ont accès aux données météorologiques locales. La fréquence et la qualité de ces données suivent les normes établies par l'Organisation météorologique mondiale (OMM). Ces données peuvent comprendre, le cas échéant :

- a) la direction et vitesse des vents;
- b) la pression atmosphérique;
- c) la condition du ciel;
- d) le type de précipitation;
- e) les restrictions à la visibilité;
- f) la hauteur des vagues;
- g) la température de l'air.

De l'information générale courante sur la glace de mer sera émise une fois par semaine à la communauté maritime afin de fournir un outil de planification adéquat pour ceux qui ont à naviguer dans les eaux infestées de glace.

5.3.4 Réponse en situation d'urgence

Un support météorologique incluant des informations et des prévisions est fourni en situation d'urgence. En cas d'événement polluant, Environnement et Changement climatique Canada adhère à la politique du « pollueur payeur » dans la provision de tous ses services. Dans le cas d'une situation d'urgence, après entente, Environnement et Changement climatique Canada rendra son système de distribution de données disponible afin de pouvoir transmettre de l'information vitale.

5.3.5 Distribution des avertissements météorologiques et service des prévisions

La distribution des avertissements météorologiques et le service des prévisions se fait en grande partie à travers les communications de masse afin de rejoindre un maximum de personnes en se basant sur la technologie disponible au Canada. Les principes suivants s'appliquent, peu importe la technologie disponible :

- a) Les prévisions et avertissements maritimes – l'information météorologique pour la sécurité maritime (met MSI) – diffusés par Environnement et Changement climatique Canada seront mis à la disposition de la communauté maritime par l'entremise des SCTM de la GCC conformément aux lignes directrices, comme mentionné dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (voir ARNM – Procédures générales – Systèmes – SMDSM [section 4.2.1](#)).
- b) Accès Internet via le réseau World-Wide Web. Toutes les prévisions et avertissements maritimes peuvent être trouvés à l'adresse suivante : http://www.meteo.gc.ca/canada_f.html; les navigateurs devraient prendre en note, toutefois, que l'Internet ne fait pas partie du système d'information sur la sécurité maritime et qu'il ne faut jamais s'y fier comme étant le seul moyen d'obtenir la plus récente information en matière de prévisions et d'avertissements maritimes. L'accès peut être interrompu ou retardé avec ou sans préavis.
- c) Les avis, veilles et avertissements maritimes et environnementaux sont distribués par l'entremise de divers mécanismes, notamment les partenariats avec des distributeurs de média nationaux et régionaux et des organisations locales de mesures d'urgence.
- d) En plus des mediums mentionnés ci-dessus, les services météorologiques de base devront être livrés à la population canadienne en premier lieu par la distribution de masse en association avec les médias, en se basant sur les technologies courantes et en développement au niveau de la radio, de la télévision, des journaux et de l'Internet. Ces mécanismes de distribution représentent la façon principale par laquelle la plupart des Canadiens reçoivent et recevront les informations météorologiques.

5.4 LE PROGRAMME D'OBSERVATION VOLONTAIRE DES NAVIRES (OVN)

Le programme OVN a été abandonné à l'intérieur du territoire canadien. Environnement et Changement climatique Canada appuie actuellement le programme d'observation volontaire automatisée des navires (OVAN) et supporte également les navires OVN en provenance d'autres juridictions « autant que possible ». Pour de plus amples renseignements, vous pouvez communiquer avec votre officier météorologique portuaire (OMP) régional.

5.5 PROGRAMME DE BOUÉES

Environnement et Changement climatique Canada opère un réseau de bouées à l'échelle du pays afin de compléter son programme national d'observations météorologiques. Ces données, qui sont utilisées pour améliorer les prévisions maritimes, font partie de la collection de rapports météorologiques reçus à travers les réseaux de distribution. L'emplacement, l'indicatif de l'OMM et le nom des bouées d'Environnement et Changement climatique Canada sont inscrits dans les annexes régionales.

On demande aux marins d'approcher ces bouées avec précaution, car les chaînes d'amarrage ne sont normalement pas détectables à partir du navire et pourraient être endommagées ou même coupées au contact, libérant ainsi la bouée dont la récupération implique des coûts élevés. Prière d'aviser l'OMP régional de tout incident relatif à ces bouées.

Positions des bouées ancrées – les positions des bouées sont décrites dans les annexes régionales.

5.6 OFFICIERS MÉTÉOROLOGIQUES PORTUAIRES (OMP)

En plus d'autres obligations diverses, les officiers météorologiques portuaires (OMP) servent aussi de liaison entre Environnement et Changement climatique Canada et les navires participant au programme d'observation volontaire des navires (OVN) ainsi que le programme d'observation volontaire automatisée des navires (OVAN). Leur tâche consiste à encourager les officiers à faire des rapports météo et d'observation de la condition des glaces; à entraîner les observateurs en regard des procédures et de l'utilisation du code; à fournir, gratuitement, les formulaires et carnets nécessaires; à calibrer les instruments; et, dans certains cas, à installer les instruments météorologiques ou océanographiques prêtés aux navires. L'OMP est également responsable du recrutement de nouveaux navires pour la participation au programme OVAN.

Lors de la visite de l'OMP, n'hésitez pas à lui poser des questions relatives à l'observation, au codage et aux rapports météo et d'observation de la condition des glaces. Discutez avec lui de toute préoccupation par rapport aux prévisions, aux avertissements et aux produits graphiques, surtout si vous avez certains problèmes spécifiques. L'OMP contactera la personne appropriée afin de trouver une solution à votre problème. Informez-le de tout changement dans vos coordonnées.

5.6.1 Officiers météorologiques portuaires (OMP)

Grands Lacs

Eugene Letourneau, OMP
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
867, chemin Lakeshore
Burlington ON L7S 1A1

Téléphone : 905-336-4906
Cellulaire : 647-291-7135

Courriel : eugene.letourneau@canada.ca

Atlantique – Maritimes

Derek Cain, OMP
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
45 promenade Alderney, 16^e étage
Dartmouth NS B2Y 2N6

Téléphone : 902-426-6616
Cellulaire : 902-222-6325
Télécopieur : 902-426-6404

Courriel : derek.cain@canada.ca

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Atlantique – Terre-Neuve

Andre Dwyer, OMP
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
6, rue Bruce
Mount Pearl NL A1N 4T3

Téléphone : 709-772-4798
Cellulaire : 709-689-5787
Télécopieur : 709-772-5097

Courriel : andre.dwyer@canada.ca

Québec – Saint-Laurent

Ryan Arseneault, OMP
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
Place Bonaventure, Portail nord-est
800 de la Gauchetière ouest
Suite 7810
Montréal QC H5A 1L9

Téléphone : 514-283-1637
Télécopieur : 514-239-4492

Courriel : ryan.arseneault@canada.ca

Pacifique

Dragan Radovic, OMP
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
140 13160, place Vanier
Richmond BC V6V 2J2

Cellulaire : 604-785-4555 ou 604-340-2153
Télécopieur : 604-664-4094

Courriel : dragan.radovic@canada.ca

Grand Lac de l'Esclave / Lac Athabasca / Ouest de l'Arctique

John Burrows, OMP
Daniel Seburn, OMP
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
M.J. Greenwood Centre
9345 – 49 Street
Edmonton AB T6B 2L8

Téléphone : 780-495-5476
Télécopieur : 780-495-6442

Courriel : john.burrows@canada.ca

Courriel : daniel.seburn@canada.ca

Lacs Manitoba

Rich DeVall, OMP
Surveillance et Systèmes
Environnement et Changement climatique Canada, SMC
123, rue Main, Suite 150
Winnipeg MB R3C 4W2

Téléphone : 204-983-2068

Cellulaire : 204-293-3607

Courriel : rich.devall@canada.ca

5.7 NAVTEX

Le SMC fournit à la Garde côtière canadienne des prévisions maritimes dans le format NAVTEX d'après les normes internationales, de l'OMI pour les zones côtières et en mer :

- a) avertissements (vents et embruns verglaçants);
- b) situation maritime (systèmes principaux);
- c) prévisions (vent, visibilité, embruns, hauteur des vagues).

Chaque bulletin contient un en-tête de communication OMM, une période de validité, les paramètres utilisés dans le bulletin, une situation maritime, une prévision du temps et une prévision de hauteur de vagues. Un exemple partiel de NAVTEX pour le centre des SCTM de Sydney de la GCC apparaît ici-bas. Notez que NAVTEX utilise des abréviations : ceci aide le bulletin à rester dans les limites physiques imposées par le système. Dans l'exemple, le texte en exposant montre comment les abréviations sont utilisées.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Échantillon du service NAVTEX (490 kHz)

En-tête	FQCN94 CWHX 171400
Titre (partie 1)	▶ NAVTEX/1 POUR SYDNEY VCO A 10H HNA VEN vendredi 17 NOV novembre 2006
Prévisions météo	
Paramètres	▶ VLB ^{valable} 17/14Z-19/03Z, VNT(KT) ^{vent en nœuds} , VIS(MM) ^{visibilité en mille marin} AU-DESSUS DE 1 MM SAUF IND ^{à moins d'indication} , BRD ^{brouillard} IMPL ^{implique} VIS 1 MM OU MOINS.
Situation	▶ SITUATION 17/14Z TMPT ^{tempête} 980 MB SUR LE SUD DE T-N. ^{sur le sud de Terre-Neuve} 18/14Z TMPT ^{tempête} 985 MB SUR LE NORD DE T-N. ^{sur le nord de Terre-Neuve} 17/14Z DORS ^{dorsale} SUR L'OUEST DU QUE. ^{sur l'ouest du Québec} 18/14Z DORS ^{dorsale} SUR L'OUEST DU GOLFE ST-LAU. ^{sur l'ouest du golfe Saint-Laurent}
Nom de zone	▶ LITTORAL EST, FOURCHU :
Avis	▶ AVIS : NIL.
Prévision du vent	▶ VNT : SW ^{sud-ouest} 10-15. 17/18Z SE ^{sud-est} 15-20. 18/06Z V15. 18/12Z SW ^{sud-ouest} 15-20. 18/18Z SW20-25. 19/00Z SW15-20.
Prévision de visibilité	▶ VIS : 17/13Z-19/03Z BC-BRD ^{bancs de brouillard} {... autres zones maritimes}
Fin de la prévision	▶ FIN/
Prévision de la hauteur des vagues	
Paramètres	▶ VAGUES(M) ^{mètres} VLB 17/09Z-18/10Z
Nom de zone	▶ LITTORAL EST, FOURCHU, TALUS SCOTIAN EST – N – N. ^{abréviation pour moitié-nord} , BANQUEREAU :
Hauteur en mètres	▶ 1-2. {... autres zones maritimes}
Fin des vagues et de la partie 1	▶ FIN/

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Échantillon du service NAVTEX (490 kHz)

En-tête	▶ FQCN94 CYQX 171330
Titre (VCO partie 2)	▶ NAVTEX/2 POUR SYDNEY VCO.
Prévisions météo	
Paramètres	▶ VLB 17/13Z-19/03Z.
Zones maritimes	▶ GOLFE-PORT AU PORT, COTE SUD-OUEST : AVIS : NIL. VNT : S10-15 RAF avec rafales à 20. 17/23Z S10-15. 18/11Z S15-20. 18/18Z SW20. VIS : 17/12Z-19/02Z BC-BRD. {... autres zones maritimes}
Fin de la météo	▶ FIN/
Prévisions de la hauteur des vagues	
Paramètres	▶ VAGUES(M) VLB 17/09Z-18/09Z.
Zones maritimes Vagues	▶ GOLFE - PORT AU PORT : ▶ 1-2. 18/06Z 0-1. {...autres zones maritimes}
Fin des vagues et de la partie 2	▶ FIN/

Les navigateurs sur les eaux du Nord et de l'Arctique sont priés de noter que les bulletins de prévisions maritimes émis pour le service de prévisions maritimes des METAREA du SMC utilisent une mise en forme de texte semblable. Vous trouverez plus d'informations sur le programme de prévisions des METAREA dans l'ARNM – [Partie 5, section 5.9 – Nord du Canada](#).

5.7.1 Abréviations utilisées par le SMC dans le NAVTEX et les bulletins METAREA

Tableau 5-4 - Standards sur l'heure/date

Éléments	Abréviation	Éléments	Abréviation	Éléments	Abréviation
avril	AVR	juin	JUN	septembre	SEP
août	AOU	mars	MR	dimanche	DIM
décembre	DEC	mai	MAI	jeudi	JEU
février	FEV	lundi	LUN	aujourd'hui	AUJ
vendredi	VEN	novembre	NOV	cette nuit	NUIT
janvier	JAN	octobre	OCT	mardi	MAR
juillet	JUIL	samedi	SAM	mercredi	MER

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Tableau 5-5 - Prévisions maritimes fractionnées et références de sous-zones

Éléments	Abréviation	Éléments	Abréviation	Éléments	Abréviation
moitié est	E	moitié nord-ouest	NW	moitié sud-ouest	SW
moitié nord-est	NE	moitié sud-est	SE	moitié ouest	W
moitié nord	N	moitié sud	S	localement	LCLY

Tableau 5-6 - Paramètres des prévisions

Éléments	Abréviation	Éléments	Abréviation	Éléments	Abréviation
valable	VLB	à moins	SAUF	millibar	MB
indiqué	IND	nœuds	KT	mille marin	NM
implique	IMPL	mètres	M		

Tableau 5-7 - Éléments du vent

Éléments du vent	Abréviation	Éléments du vent	Abréviation	Éléments du vent	Abréviation
est	E	sud	S	ouest	W
nord	N	sud-est	SE	léger	LEG
nord-est	NE	sud-ouest	SW	avec rafales à	RAF
nord-ouest	NW	variable	VRB	avertissement	AVIS

Tableau 5-8 - Embruns verglaçants

Embrun verglaçant	Abréviation	Embrun verglaçant	Abréviation	Embrun verglaçant	Abréviation
embruns verglaçants	EMBR VGC	risque	RISQ	au-dessus de l'eau	SUR-MER
modéré	MOD	forts	FRTS		
occasionnellement	OCNL	à l'extérieur de la lisière de glace	EN-EAU-LIB		

Tableau 5-9 - Éléments de la hauteur des vagues

Éléments des vagues	Abréviation
couvert de glace	ENGLACÉ

Tableau 5-10 - Éléments du temps

Éléments du temps	Abréviation	Éléments du temps	Abréviation	Éléments du temps	Abréviation
blizzard	BZ	grêle	GR	bancs de brume	BC-BRM
poudrerie	CH-NG	pluie forte	PL-FRT	pluie	PL
bruine	BRN	neige forte	NG-FRT	pluie et neige mêlées	PLNG-ML
averses de neige	NG-FBL	orage fort	ORG-FRT	épars	EPR
brouillard	BRD	brouillard glacé	BR-GL	averses	AVRS
bancs de brouillard	BC-BRD	grésil	GRGL	neige	NG
bruine verglaçante	BRN-VGC	faible neige	NG-FBL	orage	ORG
pluie verglaçante	PL-VGC	brume	BRM	trombe marine	TRMB

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
 D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Tableau 5-11 - Éléments du temps/visibilité (descripteur)

Éléments du temps/visibilité	Abréviation	Éléments du temps/visibilité	Abréviation	Éléments du temps/visibilité	Abréviation
par moments	OCNL	aussi basse que 1 mille	PR-1	plus de 1 mille	1+
intense	INTS	dans la précipitation	DS-PRECIP	visibilité	VIS
occasionnel	OCNL	presque nulle	PR 0	modéré*	MOD
très mauvaise*	TRES MAUV	mauvaise*	MAUV		
bonne*	BON	1 mille ou moins	0-1		

Tableau 5-12 - Descripteurs de tendance (synopsis)

Descripteurs de tendance	Abréviation	Descripteurs de tendance	Abréviation	Descripteurs de tendance	Abréviation
en formation	RNFC	s'intensifiant	INTSF	se divisant	DIVIS
se dissipant	DISS	se fusionnant	FUSION	s'affaiblissant	SAFF
se creusant	CREUS	quasi-stationnaire	QSTNR		

Tableau 5-13 - Descripteurs de systèmes (synopsis)

Descripteurs de systèmes	Abréviation	Descripteurs de systèmes	Abréviation	Descripteurs de systèmes	Abréviation
front froid	FRONT-F	ouragan	OUR	crête barométrique	CRETE
col	COL	dépression	B-PRESS	tempête	TEMPT
perturbation	PERTURB	creux barométrique	CREUX	dépression tropicale	DEP-TROP
marais barométrique	MAR-BAR	tempête post tropicale	TEMPT-POST-TROP	tempête tropicale	TEMPT-TROP
système frontal	FRONT	anticyclone	H-PRESS	front chaud	FRONT-C

Tableau 5-14 - Descripteur de position (synopsis)

Descripteur de position	Abréviation	Descripteur de position	Abréviation	Descripteur de position	Abréviation
cap	CAP	lac	LAC	pacifique	PAC
côtier	COT	longitude	LONG	péninsule	PEN
situé de	DE	situé près	PR	rivière	RIV
île	ILE	situé au large de	AU LARGE DE	détroit	DÉT
latitude	LAT	situé sur une ligne	SUR-LIGNE		

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Tableau 5-15 - Descripteurs de points cardinaux (synopsis)

Descripteurs de points cardinaux	Abréviation	Descripteurs de points cardinaux	Abréviation	Descripteurs de points cardinaux	Abréviation
le centre de/du	LE CENTRE DE/DU	nord-est-sud-ouest	NE-SW	le sud-est	QUAD-SE
à l'est	A L'EST	le nord	QUAD-N	le sud	QUAD-S
l'est	QUAD-E	nord-sud	N-S	au sud-ouest	AU S-W
est-ouest	E-W	au nord-ouest	AU N-W	le sud-ouest	QUAD-SW
de	DE	le nord-ouest	QUAD-NW	à l'ouest	A L'OUEST
au nord	AU NORD	nord-ouest-sud-est	NW-SE	l'ouest	QUAD-W
au nord-est	AU N-E	au sud	AU SUD		
le nord-est	QUAD-NE	au sud-est	AU S-E		

Tableau 5-16 - Référence territoriales (synopsis)

Référence territoriales	Abréviation	Référence territoriales	Abréviation	Référence territoriales	Abréviation
Alberta	ALB	Nouveau-Brunswick	N-B	Ontario	ONT
Colombie-Britannique	C-B	Terre-Neuve	T-N	Île-du-Prince-Édouard	I-P-E
Grands Lacs	GR LACS	Terre-Neuve-et-Labrador	T-N-L	Québec	QC
Golfe du Saint-Laurent	GOLFE ST-LAU	Nouvelle-Écosse	N-E	Saskatchewan	SASK
Labrador	LAB	Territoires du Nord-Ouest	TN-O	Territoire du Yukon	YN
Manitoba	MAN	Nunavut	NU		

5.7.2 Éléments de glace

Tableau 5-17 - Concentration de glace

Concentration de glace	Abréviation	Concentration de glace	Abréviation	Concentration de glace	Abréviation
1 dixième	1	6 dixièmes	6	eaux bergées	EAU-BER
10 dixièmes	10	7 dixièmes	7	consolidée	CONS
2 dixièmes	2	8 dixièmes	8	libre de glace	LIB-GL
3 dixièmes	3	9 dixièmes et plus	9+	eau libre	EAU-LIB
4 dixièmes	4	9 dixièmes	9	trace de	TR-
5 dixièmes	5	9 à 10 dixièmes (lac)	9-10		

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Tableau 5-18 - Type de glace

Type de glace	Abréviation	Type de glace	Abréviation	Type de glace	Abréviation
banquise côtière		glace de lac moyenne	GL-MED	nouvelle glace	GL-NOU
glace blanchâtre	GL-BLA	glace de lac très épaisse	GL-TEPA	nouvelle glace de lac	GL-NOU
glace de deuxième année	GL-DEA	glace de plusieurs années	GL-PLA	vieille glace	GL-VIE
glace de lac épaisse	GL-EPA	glace de première année	GL-PRA		
glace de lac mince	GL-MIN	glace grise	GL-GRI		

Tableau 5-19 - Description de la glace

Description de la glace	Abréviation	Description de la glace	Abréviation	Description de la glace	Abréviation
fort	FRT	modéré	MOD	pression	PRESS
léger	LEG	pourrie			

Tableau 5-20 - Glace en général

Glace an général	Abréviation	Glace an général	Abréviation	Glace an général	Abréviation
conditions	CDNS	sauf	SAUF	le long de la côte	PR-COT
lisière	LISIÈRE	glaces	GL		
estimé	EST	incluant	INCL		

Tableau 5-21 - Direction de la glace

Direction de la glace	Abréviation	Direction de la glace	Abréviation	Direction de la glace	Abréviation
vers l'est	VERS-E	vers le nord-ouest	VERS-NW	vers le sud-ouest	VERS-SW
vers le nord-est	VERS-NE	vers le sud-est	VERS-SE	vers l'ouest	VERS-W
vers le nord	VERS-N	vers le sud	VERS-S		

* Le tableau ci-dessous indique les termes descriptifs des catégories de visibilité ainsi que la fourchette des valeurs associées à chaque catégorie tels qu'ils sont utilisés dans les prévisions de visibilité des METAREA :

Tableau 5-22 - Catégories de visibilité et la fourchette des valeurs

Catégories de visibilité (terminologie des bulletins NAVTEX)	Fourchette des valeurs de visibilité (en milles marins)
très mauvaise (TRES MAUV)	inférieur à 0,5 (vis < 0,5)
mauvaise (MAUV)	supérieure ou égale à 0,5 et inférieure à 2 (0,5 ≤ vis < 2)
modérée (MOD)	supérieure ou égale à 2 et inférieure ou égale à 5 (2 ≤ vis ≤ 5)
bonne (BON)	supérieure à 5 (5 < vis)

5.8 DÉCODAGE DU MAFOR

MAFOR

YYG₁G₁/ 0AAAa_m 1GDF_mW_m

YYG₁G₁/YY : jour du mois

G₁G₁ : heure de commencement de la prévision (TUC). Minuit est codé 00.

0AAAa_m : Zone maritime à laquelle s'applique toute la prévision ou l'ensemble de prévisions. Si le nom géographique de la région de prévision est utilisé à la place de l'indicateur AAAa_m, il doit être inséré à la place de ce groupe.

a _m	Portion de la zone maritime		
Code 0	Totalité de la zone AAA	Code 5	Quart sud-ouest de la zone AAA
Code 1	Quart nord-est de la zone AAA	Code 6	Moitié ouest de la zone AAA
Code 2	Moitié est de la zone AAA	Code 7	Quart nord-ouest de la zone AAA
Code 3	Quart sud-est de la zone AAA	Code 8	Moitié nord de la zone AAA
Code 4	Moitié sud de la zone AAA	Code 9	Reste de la zone AAA

1GDF_mW_m G : Période de prévision
D : Direction d'où souffle le vent
F_m : Vitesse du vent
W_m : Temps prévu

G	Période de prévision	D	Vents	F _m	Vents	W _m	Temps prévu
Code	Élément descriptif	Code	Direction	Code	Nœuds	Code	
0	Début de la période	0	Calme	0	0-3	0	Visibilité > 3 mn
1	Valide pendant 3 h	1	Nord-est	1	4	1	Risque d'accumulation de glace sur les superstructures
2	Valide pendant 6 h	2	Est	2	5	2	Fort risque d'accumulation de glace sur les superstructures
3	Valide pendant 9 h	3	Sud-est	3	6	3	Visibilité ≥ 1 mn et ≤ 3 mn
4	Valide pendant 12 h	4	Sud	4	7	4	Visibilité < 1 mn, incluant brouillard
5	Valide pendant 18 h	5	Sud-ouest	5	8	5	Bruine
6	Valide pendant 24 h	6	Ouest	6	9	6	Pluie
7	Valide pendant 48 h	7	Nord-ouest	7	10	7	Neige, ou pluie et neige
8	Valide pendant 72 h	8	Nord	8	11	8	Temps à grains
9	À l'occasion	9	Variable	9	12	9	Orages

5.9 NORD DU CANADA

Comprenant : Arctique de l'Est et de l'Ouest, la baie d'Hudson et les lacs intérieurs importants du Manitoba, du Nord de la Saskatchewan et des Territoires du Nord-Ouest.

5.9.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Le centre de prévision des intempéries des Prairies et de l'Arctique d'Environnement et Changement climatique Canada situé conjointement à Edmonton et à Winnipeg, produit des prévisions sur la météo maritimes afin de soutenir l'activité maritime pendant la saison d'eau libre, soit pendant l'été et pendant une partie de l'automne. Des prévisions sur la hauteur des vagues sont émises pour les secteurs d'eau salée. Le bureau d'Edmonton émet des prévisions pour le lac Athabasca, le Grand lac des Esclaves, la rivière Mackenzie, les voies navigables de l'Arctique de l'Ouest et de la haute Arctique, et la baie de Baffin.

Le bureau de Winnipeg produit aussi des prévisions maritimes pour la baie d'Hudson, le détroit d'Hudson, le bassin de Fox, la baie d'Ungava et le détroit de Davis. Des prévisions maritimes sont aussi produites pour le lac Winnipeg (bassins Nord et Sud), le lac Manitoba et le lac Winnipegosis pendant la saison d'eau libre en support aux activités commerciales et de plaisance.

Le programme de prévision pour les lacs du Manitoba se continue en hiver mais comme un programme de prévisions publiques plutôt que maritimes, en support des activités de la pêche commerciale sur glace. Les minima et maxima de température ainsi que l'indice de refroidissement éolien sont inclus dans les prévisions.

Tableau 5-23 - Cédule de production - Format texte

Nom de la prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	06:30, 18:30	HNR / HAR	Ouest de l'Arctique
	06:30, 18:30	HNR / HAR	Centre de l'Arctique
	04:45, 16:45	HNE / HAE	Baie d'Hudson et Est de l'Arctique
Prévisions maritimes	03:00, 11:30, 16:30	HNC / HAC	Manitoba
	05:00, 17:00	HNR / HAR	Eaux intérieures (lac Athabasca, Grand lac des Esclaves et rivière Mackenzie)
	07:00, 19:00	HNR / HAR	Voie maritime de l'Ouest de l'Arctique
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Arctique
	05:00, 17:00	HNC / HAC	Baie d'Hudson
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Sud du Nunavut
	05:00, 17:00	HNE / HAE	Est du Nunavut
Prévisions maritimes à long terme	05:00, 17:00	HNR / HAR	Eaux intérieures
	07:00, 19:00	HNR / HAR	Voie maritime de l'Ouest de l'Arctique
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Arctique
	05:00, 17:00	HNC / HAC	Baie d'Hudson
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Sud du Nunavut
	05:00, 17:00	HNE / HAE	Est du Nunavut
Prévisions de la hauteur des vagues	07:00, 19:00	HNR / HAR	Voie maritime de l'Ouest de l'Arctique
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Arctique
	05:00, 17:00	HNC / HAC	Baie d'Hudson

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Nom de la prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
	05:30, 17:30	HNE / HAE	Sud du Nunavut
	05:00, 17:00	HNE / HAE	Est du Nunavut
Communiqués maritimes	Au besoin	HNR / HAR HNE / HAE	Toute région, au besoin

Tableau 5-24 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la [Partie 2](#) pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Iqaluit / VFF	Iqaluit	FQCN96 CWNT FICN36 CWIS	05:30, 17:30 HNE / HAE 07:00, 19:00 UTC

Avertissements météorologiques maritimes (voir [Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques](#))

Prendre note des particularités régionales suivantes :

	Types d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts	Ne s'applique qu'aux lacs du Manitoba, au lac Athabasca, au Grand Lac des Esclaves et au fleuve Mackenzie

5.9.2 Messages météorologiques et des glaces

Des rapports météorologiques et de glace en code international sont produits aux heures synoptiques normales de 00:00, 06:00, 12:00 et 18:00 UTC par des navires de toutes nationalités qui ont été sollicités par leur service météorologique national ou par d'autres services météorologiques. Ces rapports devraient être transmis directement via le circuit Inmarsat ou via le Centre des SCTM de la GCC le plus près, peu importe la position du navire. Les rapports faits près et même en vue des côtes sont aussi importants que les rapports faits en haute mer dû au fait que les conditions météorologiques soient plus variées à proximité de la côte. Ces rapports contribuent à la compréhension générale de la météorologie de l'Arctique en temps réel ou du point de vue climatologique.

Le Centre de prévision des intempéries des Prairies et de l'Arctique apprécie également les observations météorologiques, les observations de mer et de glace en provenance des lacs. Les observations en temps réel ou datant de quelques heures après l'événement, sont très utiles. Ces observations peuvent être acheminées au moyen des lignes de veille météorologique à 1-800-66STORM (1-800-667-8676).

Tableau 5-25 - Bouées qui sont habituellement en place pendant la saison d'eau libre

OMM#	Position / information	LAT (deg)	LONG (deg)
45140	Bassin Sud du lac Winnipeg (bouée entrée)	50.790 N	096.733 W
45141	Esclave (bouée ancrée - 25 mn au nord-est de Hay River)	61.181 N	115.314 W
45144	Bassin Nord du lac Winnipeg (bouée entrée)	53.380 N	098.480 W
45145	Lac Winnipeg entre les bassins Sud et Nord	51.870 N	096.970 W
45150	Esclave (bouée ancrée - juste à l'ouest d'Inner Whaleback Rocks)	61.981 N	113.136 W

Les bouées du Grand lac des Esclaves sont déployées au début de juillet et enlevées à la fin de septembre ou début d'octobre. Ces bouées émettent des données horaires de vent, de température de l'air, de température de surface de l'eau et de vagues.

Les bouées du lac Winnipeg sont déployées en mai ou juin et enlevées en octobre. Elles fournissent des données horaires de vent, de température de l'air et de température de l'eau. Les bouées fournissent aussi les hauteurs de vagues.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

5.9.3 Radio-Météo Canada

Radio-Météo Canada est un service public qui diffuse les dernières informations météorologiques par radio VHF ou FM en continu. Radio-Météo est dédié à la transmission des derniers rapports et bulletins de prévisions météorologiques directement à tous les utilisateurs, incluant la communauté maritime.

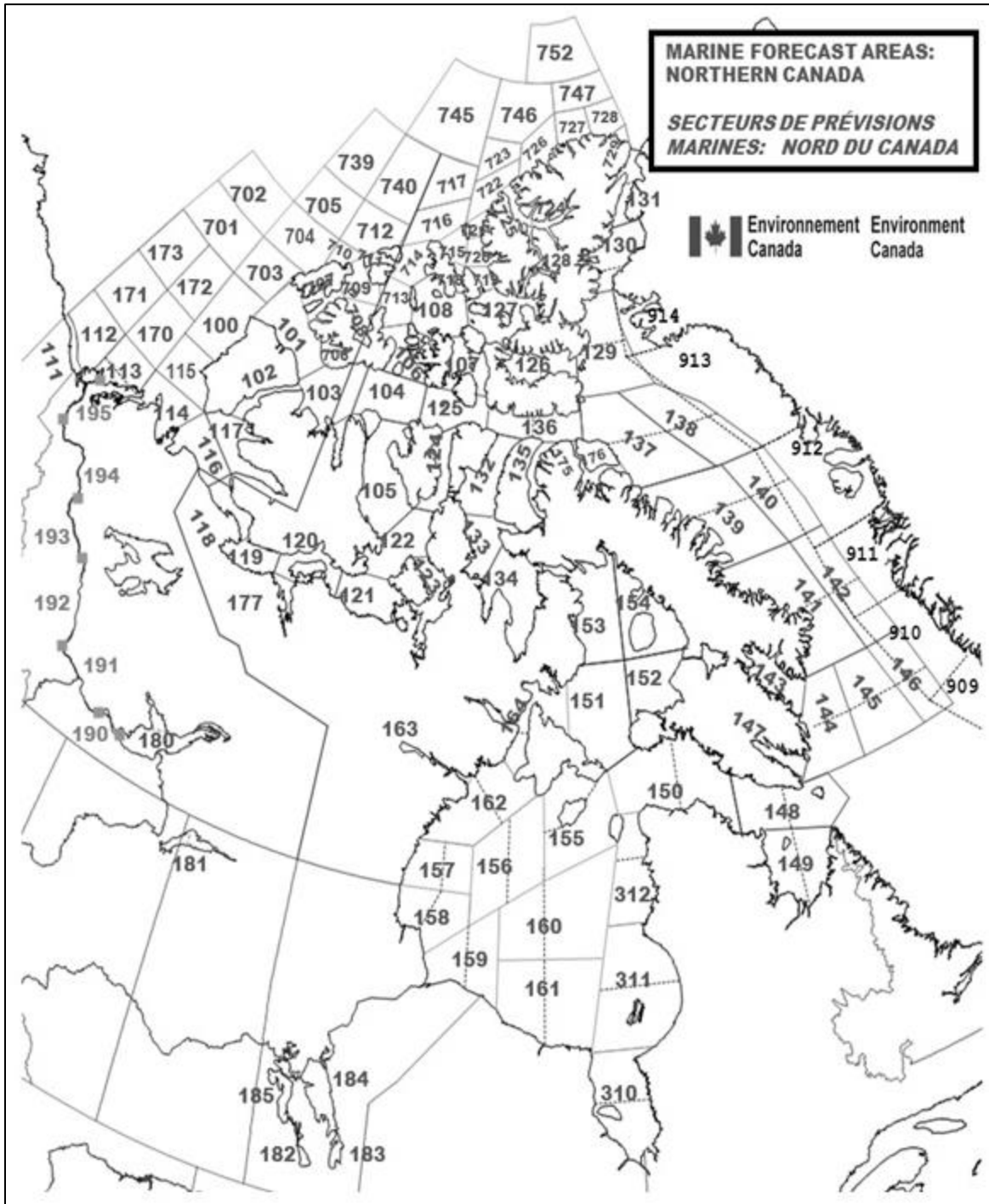
Le service de Radio-Météo d'Environnement et Changement climatique Canada opère plusieurs stations desservant les régions nordiques, ce sont :

Station	Indicatif	Fréquence (MHz)	Puissance (Watts)	Position
Arviat	CKO583	162.400	27	Arviat
Behchoko	CHR950	162.475	302	Behchoko
Cap Dorset (Kingait)	XJS717	162.550	25	Cap Dorset (Kingait)
Dauphin	VBA814	162.550	123	Moon Lake
Fort McPherson	CHR956	162.450	245	Fort McPherson
Fort Providence	CHR951	162.425	303	Fort Providence
Fort Simpson	CHR952	162.400	76	Fort Simpson
Fort Smith	CFM468	162.425	309	Fort Smith
Inner Whaleback Rocks	XKI403	161.650	8	Inner Whaleback Rocks
Inuvik	VBU996	162.400	54	Hidden Lake
Iqaluit	VEV284	162.550	30	Iqaluit
Iqaluit (FM)	CIQA	93.3	42	Iqaluit Airport
Long Point*	VCI386	162.550	72	Long Point
Rankin Inlet (Kangiqliniq)	XJS716	162.400	40	Rankin Inlet (Kangiqliniq)
Hay River	CIE211	162.550	245	Hay River
Nahanni Butte	CHR957	162.525	224	Nahanni Butte
Norman Wells	CHR953	162.400	269	Norman Wells
Pine Point	XJS786	162.475	389	Pine Point
Riverton*	XLF471	162.400	195	Riverton
Tuktoyaktuk	CHR955	162.475	269	Tuktoyaktuk
Winnipeg*	XLM538	162.550	126	Trizic Building
Yellowknife	VBC200	162.400	148	Yellowknife Seismic Station

* Note : Winnipeg, Riverton et Long Point produisent une émission continue de prévisions et d'avertissements météorologiques (et d'observations météorologiques lorsque disponibles) pour les lacs du Manitoba. Pour de plus amples détails sur le réseau Radio-Météo d'EC, consultez le site Internet suivant : <http://www.ec.gc.ca/meteo-weather/default.asp?lang=Fr&n=792F2D20-1>

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Figure 5-1 - Secteurs de prévisions maritimes - Nord du Canada



AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
 D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

5.9.4 Secteurs de prévisions maritimes

Tableau 5-26 - Eaux de l'Arctique de l'Est et de l'Ouest et eaux de la baie d'Hudson

Numéro	Nom de zone	Disponibilité des prévisions*	Numéro	Nom de zone	Disponibilité des prévisions*
100	Prince Alfred	Saison de navigation	155	Coats	Saison de navigation
101	McClure	Saison de navigation	156	Central	Saison de navigation
102	Prince of Wales	Saison de navigation	157	Arviat	Saison de navigation
103	Melville	Saison de navigation	158	Churchill	Saison de navigation
104	Rae	Saison de navigation	159	York	Saison de navigation
105	McClintock	Saison de navigation	160	Hudson Centre-Sud	Saison de navigation
106	Byam	Saison de navigation	161	Hudson Sud	Saison de navigation
107	Queens	Saison de navigation	162	Rankine	Saison de navigation
108	Maclean	Saison de navigation	163	Baker	Saison de navigation
109	(non utilisé)	-	164	Roes Welcome	Saison de navigation
110	(non utilisé)	-	170	Tuktoyaktuk Nord	Saison de navigation
111	Côte du Yukon	Saison de navigation	171	Mackenzie Nord	Saison de navigation
112	Mackenzie	Saison de navigation	172	Prince Alfred Ouest	Saison de navigation
113	Tuktoyaktuk	Saison de navigation	173	Beaufort Nord-Ouest	Saison de navigation
114	Baillie	Saison de navigation	175	Navy Board	Saison de navigation
115	Banks	Saison de navigation	176	Pond	Saison de navigation
116	Amundsen	Saison de navigation	177	Bathurst	Saison de navigation
117	Holman	Saison de navigation	310	Baie James	Saison de navigation
118	Dolphin	Saison de navigation	311	Belcher	Saison de navigation
119	Coronation	Saison de navigation	312	Puvirnituq	Saison de navigation
120	Dease	Saison de navigation	701	CT4	Saison de navigation
121	Maud	Saison de navigation	702	CU4	Saison de navigation
122	St-Roch	Saison de navigation	703	Prince-Patrick Sud	Saison de navigation
123	Larsen	Saison de navigation	704	Prince-Patrick	Saison de navigation
124	Peel	Saison de navigation	705	Prince-Patrick Nord	Saison de navigation
125	Barrow	Saison de navigation	706	Liddon	Saison de navigation
126	Jones	Saison de navigation	707	Fitzwilliam	Saison de navigation
127	Norwegian	Saison de navigation	708	Griper	Saison de navigation
128	Eureka	Saison de navigation	709	Ballantyne	Saison de navigation
129	Clarence	Saison de navigation	710	Brock	Saison de navigation
130	Kane	Saison de navigation	711	Wilkins	Saison de navigation
131	Robeson	Saison de navigation	712	Borden	Saison de navigation
132	Regent	Saison de navigation	713	Hazen	Saison de navigation
133	Boothia	Saison de navigation	714	Gustaf	Saison de navigation
134	Committee	Saison de navigation	715	Peary	Saison de navigation

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Numéro	Nom de zone	Disponibilité des prévisions*	Numéro	Nom de zone	Disponibilité des prévisions*
135	Admiralty	Saison de navigation	716	Ellef Ringnes Sud	Saison de navigation
136	Lancaster	Saison de navigation	717	Ellef Ringnes	Saison de navigation
137	Baffin Ouest	Saison de navigation	718	Hassel	Saison de navigation
138	Baffin Est	Saison de navigation	719	Massey	Saison de navigation
139	Clyde Ouest	Saison de navigation	720	Sverdrup Sud	Saison de navigation
140	Clyde Est	Saison de navigation	721	Sverdrup Nord	Saison de navigation
141	Davis Ouest	Saison de navigation	722	Axel Heiberg Sud	Saison de navigation
142	Davis Est	Saison de navigation	723	Axel Heiberg	Saison de navigation
143	Cumberland	Saison de navigation	724	Greely	Saison de navigation
144	Brevoort Ouest	Saison de navigation	725	Nansen	Saison de navigation
145	Brevoort Centre	Saison de navigation	726	Ellesmere	Saison de navigation
146	Brevoort Est	Saison de navigation	727	Ward Hunt	Saison de navigation
147	Baie Frobisher	Saison de navigation	728	Bartlett	Saison de navigation
148	Resolution	Saison de navigation	729	Alert	Saison de navigation
149	Ungava	Saison de navigation	739	CV4	Saison de navigation
150	Nottingham	Saison de navigation	740	CV5	Saison de navigation
151	Foxe Ouest	Saison de navigation	745	CW3	Saison de navigation
152	Foxe Est	Saison de navigation	746	CW4	Saison de navigation
153	Igloodik	Saison de navigation	747	CW5	Saison de navigation
154	Prince Charles	Saison de navigation	752	CX4	Saison de navigation

* Au besoin, les prévisions maritimes peuvent aussi être rendues disponibles en dehors de la période de production régulière, sur demande de l'utilisateur.

Tableau 5-27 - Eaux intérieures

Numéro	Nom de zone	Disponibilité
180	Grand lac des Esclaves	Saison d'eau
181	Lac Athabasca	Saison d'eau
182	Lac Manitoba	Saison d'eau
183	Lac Winnipeg - bassin Sud	Saison d'eau
184	Lac Winnipeg - bassin Nord	Saison d'eau
185	Lac Winnipegosis	Saison d'eau
190	Wrigley Harbour (mille 0) à Axe Point (mille 91)	Saison d'eau
191	Axe Point (mille 91) à Camsell Bend (mille 290)	Saison d'eau
192	Camsell Bend (mille 290) à Tulita (mille 512)	Saison d'eau
193	Tulita (mille 512) à Fort Good Hope (mille 684)	Saison d'eau
194	Fort Good Hope (mille 684) à Point Separation (mille 913)	Saison d'eau
195	Point Separation (mille 913) à Kittigazuit Bay (mille 1081)	Saison d'eau

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
 D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Tableau 5-28 - Prévisions maritimes danoises pour la Baie de Baffin disponible via l'Institut Météorologique Danois, Copenhague Tél. : (45) 39 15 7500

Numéro	Nom de zone	Disponibilité	Numéro	Nom de zone	Disponibilité
907	Nunap Isuata Kitaa	Annuelle	911	Attu	Annuelle
908	Nuuarsuit	Annuelle	912	Uiffaq	Annuelle
909	Narsalik	Annuelle	913	Qimusseriarsuaq	Annuelle
910	Meqqitsoq	Annuelle	914	Kiatak	Annuelle

Tableau 5-29 - Observations météorologiques - Rapports générés par des stations avec personnel

Position	Position	Position	Position
Aklavik	Fort MacPherson	Norman Wells	Tuktoyaktuk
Baie Resolute	Havre Gjoa	Plage Hall	Yellowknife
Aéroport de Baker Lake	Inuvik	Port Coral	-
Cap Dorset	Iqaluit	Port Sachs	-
Churchill	Lac Winnipeg : rivière Berens	Aéroport de Rankin Inlet	-

Tableau 5-30 - Observations météorologiques - Rapports générés par des stations d'observations automatiques

La liste du tableau comprend des observations accessibles sur les pages du site Web meteo.gc.ca d'ECMC sur l'information météo maritime.

Location	Location	Location	Location
Aéroport d'Akulivik QC	Eureka NU	Inner Whalebacks NT	Pond Inlet NU
Alert NU	Fort Chipewyan AB	Aéroport d'Inukjuak QC	Aéroport de Puvirnituq QC
Arctic Bay NU	Fort Reliance NT	Iqaluit Climate NU	Qikiqtarjuaq NU
Aéroport d'Arviat NU	Fort Resolution NT	Aéroport de Kangirsuk QC	Aéroport de Quaqtuq QC
Bathurst Inlet NU	Fort Ross NU	Aéroport de Kimmirut NU	Sachs Harbour NT
Berens River MB	Gateshead Island NU	Kugaaruk NU	Aéroport de Salluit QC
Brevoort Island NU	George Island MB	Kugluktuk NU	Aéroport de Sanikiluaq NU
Cambridge Bay NU	Gimli Harbour MB	Aéroport de Moosonee ON	Southend SK
Cape Dorset NU	Grand Rapids MB	Mould Bay NT	Svartevaeg NU
Cape Liverpool NU	Grise Fiord NU	Naujaat NU	Victoria Beach MB
Cape Providence NT	Hall Beach NU	Oakpoint MB	Wager Bay NU
Aéroport de Chesterfield Inlet NU	Hay River NT	Pangnirtung NU	-
Clyde River NU	Herschel Island YT	Paulatuk NT	-
Egg Island AB	Aéroport d'Igloodik NU	Pelly Island NT	-

Tableau 5-31 - Observations météorologiques - Rapports sur les bouées

Nom de zone
Grand lac des Esclaves – 45141
Grand lac des Esclaves (bras Nord) – 45150
Passage du lac Winnipeg – 45145
Lac Winnipeg (bassin Sud) – 45140
Lac Winnipeg (bassin Nord) – 45144

5.9.5 Service de prévisions maritimes aux zones METAREAs XVII et XVIII et à la partie nord-ouest de la zone METAREA IV (baie d'Hudson et ses abords)

Le service de prévisions METAREA d'Environnement et Changement climatique Canada fournit un service de prévisions maritimes aux zones METAREA XVII et XVIII ainsi qu'à la partie nord-ouest de la zone METAREA IV pendant la saison de navigation dans le Nord et l'Arctique.

Les limites géographiques de la zone METAREA XVII sont : de 67°N 168°58'W à 90°N à 67°N 120°W de retour à 67°N 168°58'W.

Les limites géographiques de la zone METAREA XVIII sont : de 67°N 120°W à 90°N à 67°N 035°W de retour à 67°N 120° W.

Le service de prévisions pour les eaux comprenant la partie nord-ouest de la zone METAREA IV, dont la baie d'Hudson et ses abords, couvre toutes les zones océaniques qui se trouvent à l'intérieur de la région géographique dont les limites sont : 67°N au nord, 071°W à l'est, 51°N au sud et 095°W à l'ouest.

Le service de prévisions maritimes pour ces zones METAREA a été adapté pour respecter les normes pertinentes à ce genre de service dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM). L'Information météorologique pour la sécurité maritime (met MSI), qui comprend des avertissements et des prévisions météorologiques maritimes, des prévisions de la hauteur des vagues et l'état des glaces marines pour les eaux de ces zones METAREAs, est diffusée deux fois par jour à intervalle régulier et mise à jour au besoin. Voir les cartes :

Figure 5-2 - Secteurs de prévisions maritimes - METAREAs

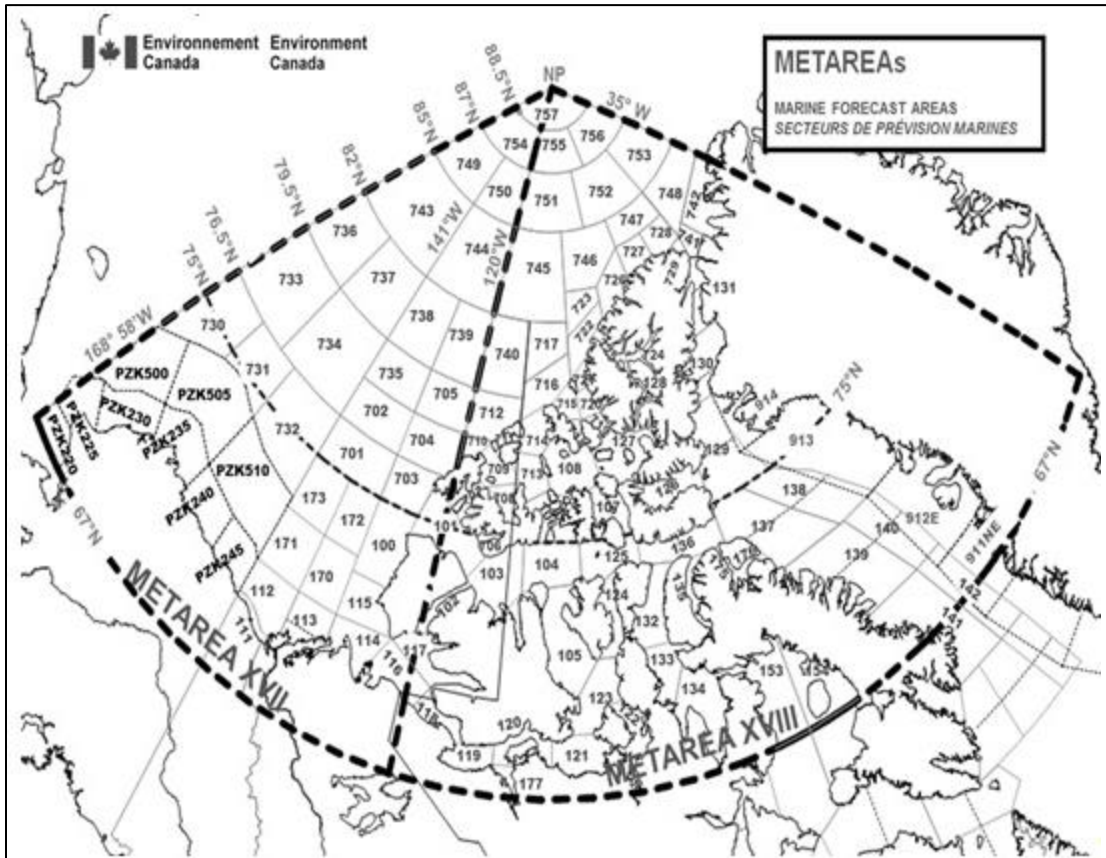
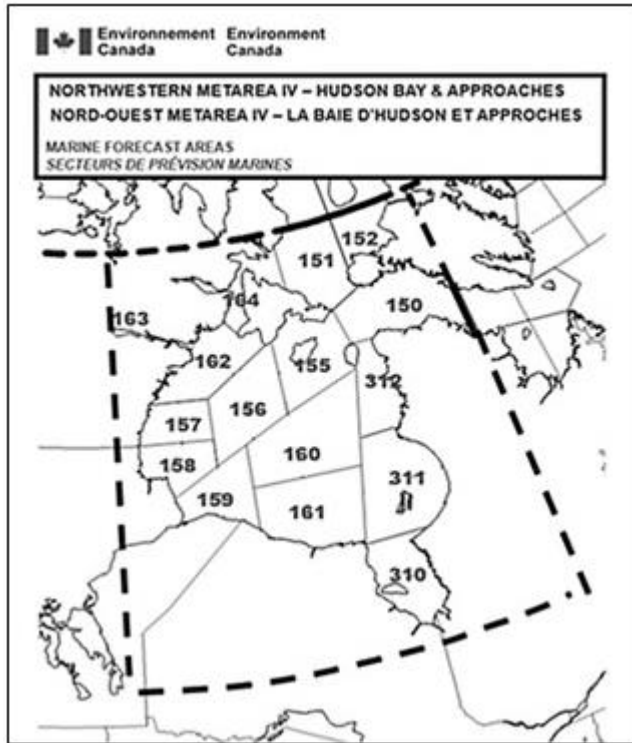


Figure 5-3 - Secteurs de prévisions maritimes - Partie nord-ouest de la zone METAREA IV



5.9.6 Zones bénéficiant de services de prévisions

Environnement et Changement climatique Canada fournit actuellement un service d'avertissements et de prévisions de la météo maritime, de la hauteur des vagues et des conditions de glace de mer dans les zones maritimes suivantes des METAREA XVII et XVIII et dans la partie nord-ouest de la zone METAREA IV :

Tableau 5-32 - FQCN01 CWAO - Prévisions maritimes et FICN01 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au nord du 75°N

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
101	McClure	732	CT3	743	CW1
701	CT4	733	CU1	744	CW2
702	CU4	734	CU2	749	CX1
703	Prince Patrick Sud	735	CU3	750	CX2
704	Prince Patrick	736	CV1	754	CY1
705	Prince Patrick Nord	737	CV2	757	CZ1
730	CT1	738	CV3	-	-
731	CT2	739	CV4	-	-

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
 D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Tableau 5-33 - FQCN02 CWAO - Prévisions maritimes et FICN02 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVII au sud du 75°N

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
100	Prince Alfred	115	Banks	173	Beaufort Nord-Ouest
101	McClure	116	Amundsen	730	CT1
111	Côte du Yukon	117	Holman	731	CT2
112	MacKenzie	170	Tuktoyaktuk Nord	732	CT3
113	Tuktoyaktuk	171	MacKenzie Nord	-	-
114	Baillie	172	Prince Alfred Ouest	-	-

Tableau 5-34 - FQCN03 CWAO - Prévisions maritimes et FICN03 - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au nord du 75°N

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
101	McClure	713	Hazen	729	Alert
106	Byam	714	Gustaf	740	CV5
107	Queens	715	Peary	741	CV6
108	MacLean	716	Ellef Ringnes Sud	742	CV7
126	Jones	717	Ellef Ringnes	745	CW3
127	Norwegian	718	Hassel	746	CW4
128	Eureka	719	Massey	747	CW5
129	Clarence	720	Sverdrup Sud	748	CW6
130	Kane	721	Sverdrup Nord	751	CX3
131	Robeson	722	Axel Heiberg Sud	752	CX4
707	Fitzwilliam	723	Axel Heiberg	753	CX5
708	Griper	724	Greely	755	CY2
709	Ballantyne	725	Nansen	756	CY3
710	Brock	726	Ellesmere	757	CZ1
711	Wilkins	727	Ward Hunt	-	-
712	Borden	728	Bartlett	-	-

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
 D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Tableau 5-35 - FQCN04 CWAO - Prévisions maritimes et FICN04 CWIS - Bulletin des glaces pour la zone METAREA XVIII au sud du 75°N

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
101	McClure	122	St. Roch	139	Clyde Ouest
102	Prince of Wales	123	Larsen	140	Clyde Est
103	Melville	124	Peel	141	Davis Ouest
104	Rae	125	Barrow	142	Davis Est
105	McClintock	132	Regent	153	Igloodik
116	Amundsen	133	Boothia	154	Prince Charles
117	Holman	134	Committee	175	Navy Board
118	Dolphin	135	Admiralty	176	Pond
119	Coronation	136	Lancaster	177	Bathurst
120	Dease	137	Baffin Ouest	706	Liddon
121	Maud	138	Baffin Est	-	-

Tableau 5-36 - FQCN07 CWIS - Bulletin des glaces pour les eaux Groenlandaises dans la zone METAREA XVIII

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
11	Attu	13	Qimusseriarsuaq
12	Uiffaq	14	Kiatak

Tableau 5-37 - FQCN05 CWAO - Prévisions maritimes et FICN05 CWIS - Bulletin des glaces pour la partie nord-ouest de la zone METAREA IV, dont la baie d'Hudson et ses abords

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
150	Nottingham	158	Churchill	164	Roes Welcome
151	Foxe Ouest	159	York	310	Baie James
152	Foxe Est	160	Hudson centre-sud	311	Belcher
155	Coats	161	Hudson sud	312	Puvirnituk
156	Central	162	Rankin	-	-
157	Arviat	163	Baker	-	-

Le service de prévisions à l'égard des eaux américaines situées dans la zone METAREA XVII est fourni par le *National Weather Service*. Le service de prévisions à l'égard des eaux groenlandaises situées dans la zone METAREA XVIII est fourni par le l'Institut Météorologique Danois. De plus amples renseignements peuvent être obtenus en communiquant directement avec ces agences.

Il est possible d'obtenir des renseignements détaillés sur les emplacements et les limites géographiques associés aux zones de prévisions METAREAs en communiquant avec le Service météorologique du Canada :

Téléphone : 709-256-6612

Télécopieur : 709-256-6627

Courriel : ec.metareas17.18.ec@canada.ca

Il est également possible d'obtenir de l'information additionnelle auprès de la Commission conjointe sur l'océanographie et la météorologie marine (JCOMM) à l'adresse <https://community.wmo.int/activity-areas/global-maritime-distress-and-safety-system-services-gmdss> ou celui des Avis aux navigateurs de la GCC (NOTMAR) à l'adresse <http://notmar.gc.ca>.

5.9.7 Transmission des prévisions METAREAS

Pendant la saison de navigation, l'information météorologique sur la sécurité maritime (met MSI), pour les zones METAREAS XVII et XVIII au sud du 75°N et pour la partie nord-ouest de METAREA IV est diffusée sur le réseau SafetyNET d'Inmarsat-C par le réseau satellite de la région de l'océan Pacifique (ROP) ou de la région de l'océan Atlantique Ouest (ROA-O). Voici les horaires de diffusion prévus :

METAREA XVII (ROP) à 03:00 UTC et 15:00 UTC quotidiennement.

METAREA XVIII (ROA-O) à 03:00 UTC et 15:00 UTC quotidiennement.

Partie nord-ouest de METAREA IV (ROA-O) à 03:00 UTC et 15:00 UTC quotidiennement.

L'information météorologique pour la sécurité maritime (met MSI) pour les zones METAREA XVII et XVIII sera transmise au moyen de messages de zone rectangulaire qui englobent les eaux des deux zones METAREAS, jusqu'à ce que les récepteurs Inmarsat-C ou les terminaux Mini-C émettant dans les eaux de l'Arctique soient mis à jour de manière à reconnaître les codes d'adresse C₃ = 17 et 18 pour les zones METAREA XVII et XVIII, respectivement. Les utilisateurs doivent noter que l'information météorologique sur la sécurité maritime reçue par leurs terminaux sat-C peut être désignée comme MSI de navigation.

L'information météorologique pour la sécurité maritime pour la partie nord-ouest du zone METAREA IV est transmise au moyen de messages de zone rectangulaire qui englobent les eaux de la baie Hudson et ses abords. Le code d'adresse SafetyNET pour cette zone rectangulaire est C₃ = 50n098w18030. Par conséquent, seuls les récepteurs Inmarsat-C à bord de navires qui se trouvent à l'intérieur des limites définies par cette zone rectangulaire pourront imprimer les prévisions maritimes pour la partie nord-ouest de zone la METAREA IV.

Pendant la saison de navigation, la met MSI pour les zones METAREAS XVII et XVIII au nord du 70°N est diffusée par impression directe à bande étroite de haute fréquence (HF NBDP) sur 8416.5 kHz par le Centre des SCTM de la GCC à Iqaluit (NU). Les horaires de diffusion sont fixés à 03:30 UTC et 15:30 UTC quotidiennement. Les navigateurs devraient prendre note que les dates de prestation réelles du service de diffusion HF seront annoncées par l'entremise d'un avertissement de navigation de la GCC.

Les navigateurs qui circulent dans les eaux du Nord et de l'Arctique peuvent aussi consulter les bulletins de prévisions des zones METAREAS sur Internet en accédant aux données de la page Web « Datamart » d'Environnement et Changement climatique Canada. Il est important toutefois de préciser que l'Internet ne fait pas partie intégrante du système d'information sur la sécurité maritime du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) et ne devrait jamais représenter le seul moyen d'obtenir les prévisions et les avertissements maritimes les plus récents. L'accès à Internet pourrait être interrompu par moments ou les mises à jour pourraient être en retard. Les navigateurs sont priés d'utiliser le système de communication maritime SMDSM qui convient tels qu'Inmarsat-C SafetyNET, NAVTEX international ou HF NBDP pour rester aux faits des dernières informations. Lorsque vous accédez à la page Web « Datamart » d'Environnement et Changement climatique Canada, assurez-vous de consulter la page à jour et non une page de la mémoire cache de votre explorateur Web. En cas de doute, actualisez la page Web à l'aide du bouton « actualiser » de votre fureteur.

Lien au bulletin de prévisions FQCN01 CWA0 pour le secteur METAREA XVII, au nord de 75°N :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FQ&issuer=CWA0&location=CN01

Lien au bulletin des glaces FICN01 CWIS pour le secteur METAREA XVII, au nord de 75°N :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FI&issuer=CWIS&location=CN01

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Lien au bulletin de prévisions FQCN02 CWAO pour le secteur METAREA XVII, au sud de 75°N :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FQ&issuer=CWAO&location=CN02

Lien au bulletin des glaces FICN02 CWIS pour le secteur METAREA XVII, au sud de 75°N :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FI&issuer=CWIS&location=CN02

Lien vers les prévisions FZAK61 PAFG côtières de l'Arctique Alaska :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FZ&issuer=PAFG&location=AK61

Lien vers les prévisions FZAK69 PAFG au large des côtes de l'Arctique Alaska :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FZ&issuer=PAFG&location=AK69

Lien au bulletin de prévisions FQCN03 CWAO pour le secteur METAREA XVIII, au nord de 75°N :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FQ&issuer=CWAO&location=CN03

Lien au bulletin des glaces FICN03 CWIS pour le secteur METAREA XVIII, au nord de 75°N :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FI&issuer=CWIS&location=CN03

Lien au bulletin de prévisions FQCN04 CWAO pour le secteur METAREA XVIII, au sud de 75°N :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FQ&issuer=CWAO&location=CN04

Lien au bulletin des glaces FICN04 CWIS pour le secteur METAREA XVIII, au sud de 75°N :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FI&issuer=CWIS&location=CN04

Lien au bulletin des glaces FICN07 CWIS pour les eaux groenlandaises situées dans la zone METAREA XVIII :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FI&issuer=CWIS&location=CN07

Lien vers les avertissements FBDN61 EKMI pour les eaux groenlandaises au sein de METAREA XVIII :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FB&issuer=EKMI&location=DN51

Lien au bulletin de prévisions FQCN05 CWAO pour la partie nord-ouest du secteur METAREA IV :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FQ&issuer=CWAO&location=CN05

Lien au bulletin des glaces FICN05 CWIS pour la partie nord-ouest de la zone METAREA IV :
http://dd.weather.gc.ca/cgi-bin/bulletin_search.pl?product=FI&issuer=CWIS&location=CN05

5.10 TERRE-NEUVE ET LABRADOR

5.10.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Le Bureau météorologique de Terre-Neuve et Labrador (NLWO) à Gander offre ce programme qui fournit, à l'année longue, des informations sur la météo maritime, l'état de la mer et la hauteur des vagues dans les régions des Maritimes, de Terre-Neuve et du Labrador jusqu'à approximativement 250 mn des côtes, et aussi pour les eaux du golfe du Saint-Laurent et d'autres masses d'eau spécifiques.

5.10.2 Programme régulier

Le programme fournit un service de veille, d'avertissements météorologiques et d'amendements et ce, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Chaque prévision maritime régulière contient la prévision détaillée pour une période s'étendant jusqu'à minuit le jour suivant. Une prévision à long terme pour les vents, fournissant un aperçu pour les 3 jours suivants (jours 3, 4, et 5), est également produite.

Les prévisions de la hauteur des vagues sont émises deux fois par jour. Cette prévision couvre la période allant jusqu'à minuit le jour suivant :

Tableau 5-38 - Cédule de production - Format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNT / HAT	Terre-Neuve
	04:00, 09:30, 16:00, 21:30	HNT / HAT	Labrador
Prévisions maritimes	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNT / HAT	Terre-Neuve
	04:00, 09:30, 16:00, 21:30	HNT / HAT	Labrador
Communiqué maritime	Au besoin	HNT / HAT	Toute région, au besoin
Prévision de la hauteur des vagues	06:00, 18:00	HNT / HAT	Terre-Neuve
	06:00, 18:00	HNT / HAT	Labrador
Prévisions maritimes à long terme	03:00, 15:30	HNT / HAT	Terre-Neuve
	04:00, 16:00	HNT / HAT	Labrador

Tableau 5-39 - Cédule de production - Format NAVTEX - disponible en anglais seulement (voir la [Partie 2](#) pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Placentia / VCP	Baie Robin Hood	FQCN33 CYQX	03:00, 06:00, 10:00, 15:30, 18:00, 20:00 HNT / HAT
Labrador / VOK	Cartwright	FQCN35 CYQX	04:00, 06:00, 10:00, 16:00, 18:00, 21:30 HNT / HAT

5.10.3 Bulletins d'observation et de prévisions météorologiques maritimes

Les observations disponibles sur le réseau Radio-Météo d'Environnement et Changement climatique Canada sont mises à jour aux heures et proviennent d'une série de stations côtières réparties sur les côtes de Terre-Neuve, du Labrador, des Maritimes et du golfe du Saint-Laurent, ainsi que de bouées au large lorsque disponible. Les bulletins de prévisions maritimes sont actualisés à intervalles réguliers ou lorsque nécessaire. Ces bulletins sont aussi disponibles sur les dispositifs de réponse automatiques (ATADS) et sur Radio-Météo du SMC et aussi sur la diffusion marine continue de la radio de la GCC.

5.10.4 Radio-Météo Canada

Radio-Météo Canada est un service public qui diffuse les dernières informations météorologiques par radio VHF ou FM en continu. Radio-Météo est dédié à la transmission des derniers rapports et bulletins de prévisions météorologiques directement à tous les utilisateurs, incluant la communauté maritime.

Il y a une station principale dans la région de Terre-Neuve et Labrador.

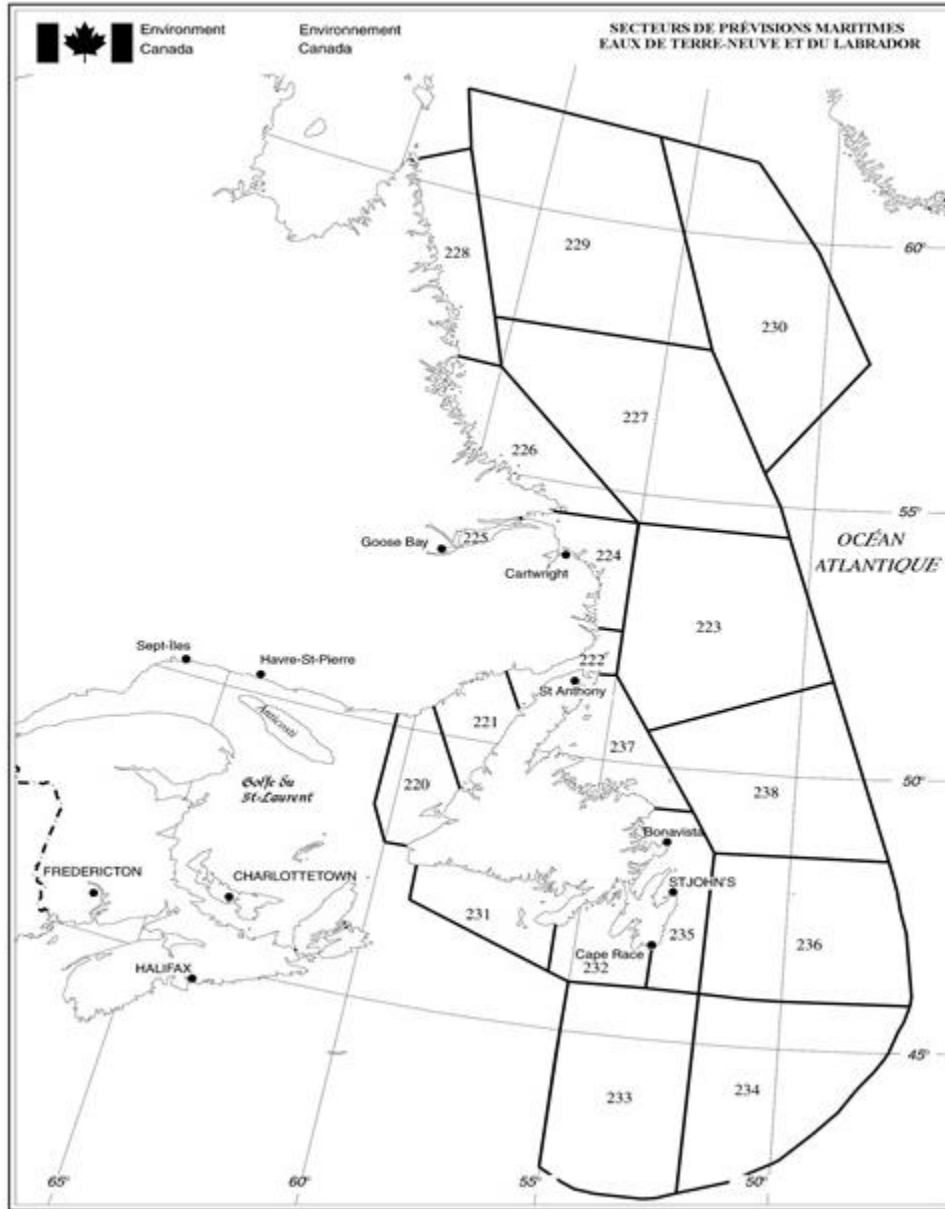
Station	Indicatif d'appel	Répétitrice
Gander	XLM 616	15

Fréquences utilisées : 162.400 MHz et 162.550 MHz.

Cette diffusion peut être captée dans la plupart des zones côtières de Terre-Neuve et de la partie sud du Labrador. Elle contient les avertissements météo et de glace, les prévisions météorologiques maritimes, incluant la hauteur des vagues et la situation maritime technique. Une mise à jour des observations horaires en provenance de stations côtières et des bouées au large est incluse dans la diffusion. Pour de plus amples détails, consultez le site Internet suivant : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/radio-meteo.html>.

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Figure 5-4 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux de Terre-Neuve et Labrador



5.10.5 Secteur de prévisions maritimes

Tableau 5-40 - Eaux de Terre-Neuve et Labrador

Numéro	Nom du secteur	Numéro	Nom du secteur
220	Golfe – Port-au-Port	230	Mer du Labrador-Est
221	Golfe Nord-Est	231	Côte Sud-Ouest
222	Détroit de Belle Isle	232	Côte Sud
223	Banc de Belle Isle	233	Grands Bancs Sud-Ouest
224	Côte du Labrador-Sud	234	Grands Bancs Sud-Est
225	Lac Melville	235	Côte Est
226	Côte du Labrador-Centre	236	Grands Bancs Nord
227	Mer du Labrador-Sud	237	Côte Nord-Est
228	Côte du Labrador-Nord	238	Banc de l'île Funk
229	Mer du Labrador-Nord-Ouest	-	-

Tableau 5-41 - Observations météorologiques maritimes

Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur
Blanc Sablon	Daniel's Harbour	Makkovik	St. Anthony (aéroport)
Bonavista	Englee	Mary's Harbour	Stephenville
Burgeo	Ferolle Pt.	Nain	St. John's
Cap Whittle	Goose Bay	Natashquan	St. Lawrence
Cape Race	Grates Cove	Pool's Island	Twillingate
Cartwright	Hopedale	Port aux Basques	Winterland
Chevery	La Scie	Sagona Island	Wreckhouse

Les observations ne seront diffusées que lorsque disponibles.

Les observations des stations côtières et des bouées actualisées aux heures sont aussi disponibles sur Radio-Météo.

5.11 MARITIMES

5.11.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Le centre de prévision des intempéries de la Région de l'Atlantique (CPIRA) situé à Dartmouth, N.-É., fournit, à l'année longue, des informations sur la météo maritime, l'état de la mer et la hauteur des vagues pour les Maritimes, jusqu'à approximativement 250 milles marins des côtes, les eaux du golfe du Saint-Laurent et d'autres plans d'eau particuliers.

5.11.2 Programme régulier

Ce programme opère une veille météorologique ainsi qu'un service d'avertissements et d'amendements, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Chaque prévision maritime régulière contient la prévision détaillée pour une période s'étendant jusqu'à minuit le jour suivant (jours 1 et 2). Un aperçu pour les 3 jours suivants (jours 3, 4, et 5) est également produit.

Les prévisions de la hauteur des vagues sont émises deux fois par jour. Ces prévisions couvrent la période s'étendant jusqu'à minuit le jour suivant.

5.11.3 Programme récréatif

Le programme récréatif couvre les eaux du Lac Bras d'Or au Cap Breton pendant la saison d'été (1^{er} mai jusqu'au 31 octobre), et se veut un service offert aux navigateurs de plaisance. Des prévisions sont émises 4 fois par jour.

Tableau 5-42 - Cédule de production - Format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNA / HAA	Maritimes
Prévisions maritimes	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNA / HAA	Maritimes
	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNA / HAA	Port de Halifax et ses abords
Prévision pour la navigation de plaisance	03:00, 10:00, 15:30, 20:00	HNA / HAA	Lac Bras d'Or
Communiqué maritime	Au besoin	HNA / HAA	Maritimes
Prévision de la hauteur des vagues	05:00, 17:00	HNA / HAA	Maritimes
Prévisions maritimes à long terme	03:00, 15:30	HNA / HAA	Maritimes

Tableau 5-43 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la [Partie 2](#) pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Halifax / VCS	Chebogue	FQCN93 CWHX	03:00, 05:00, 10:00, 15:30, 17:00, 20:00 HNA / HAA
Sydney / VCO	Port Caledonia	FQCN94 CWHX	03:00, 05:00, 10:00, 15:30, 17:00, 20:00 HNA / HAA
		FQCN94 CYQX	03:00, 06:00, 10:00, 15:30, 18:00, 20:00 HNT / HAT

Avertissements météorologiques maritimes (voir [Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques](#))

Prendre note des particularités régionales suivantes :

	Types d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts	Cet avertissement est indiqué dans la prévision régulière pour les eaux côtières, ainsi que dans la prévision pour Halifax et le lac Bras d'Or. Il est émis du 15 avril au 15 novembre.

5.11.4 Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques maritimes

Les observations et prévisions météorologiques sont disponibles sur le service téléphonique automatisé (ATAD) et Radio-Météo du SMC. Les observations sont mises à jour aux heures et proviennent d'une série de stations côtières s'étalant de la côte du Maine, autour des Maritimes jusqu'à l'intérieur du golfe du Saint-Laurent, ainsi que de bouées au large. Les bulletins de prévisions maritimes sont actualisés à intervalles réguliers, ou lorsque nécessaire, et sont disponibles sur Radio-Météo et sur le service de radiodiffusion continue de la GCC.

5.11.5 Centre canadien de prévision des ouragans

Le Centre canadien de prévision des ouragans (CCPO) est en colocation avec le Centre de prévision des intempéries de la Région de l'Atlantique. Il devient opérationnel lorsque qu'une tempête tropicale entre ou menace d'entrer dans notre zone de responsabilité (au nord de 36°N et à l'ouest de 41°W) dans les 3 prochains jours. Le CCPO peut commencer à émettre des bulletins sur une base semi-régulière jusqu'à 5 jours avant l'arrivée de la tempête tropicale afin de communiquer des renseignements fiables et instructifs sur la tempête, ce qui est également très utile à la planification préliminaire des mesures d'urgence pour les organismes d'intervention d'urgence concernés.

Quand il est opérationnel, le CCPO émet des bulletins toutes les 6 heures. Ces bulletins incluent des informations pour le public et les médias, et des messages de pronostique technique utilisés par les bureaux météorologiques du SMC et des Forces canadiennes. Les bulletins sont émis à des intervalles de trois heures lorsque les répercussions de la tempête affectent les secteurs de prévision du SMC, y compris les eaux extra-côtières.

Tableau 5-44 - Position des bouées secteur Nord-Ouest de l'Océan Atlantique

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
44137	Talus Scotian Est	42.262 N	61.998 W
44139	Banquereau	44.240 N	57.103 W
44150	Banc La Have	42.505 N	64.018 W
44258	Port de Halifax	44.502 N	63.403 W

5.11.6 Radio-Météo Canada

Radio-Météo Canada est un service public qui diffuse les dernières informations météorologiques par radio VHF ou FM en continu. Radio-Météo est dédié à la transmission des derniers rapports et bulletins de prévisions météorologiques directement à tous les utilisateurs, incluant la communauté maritime.

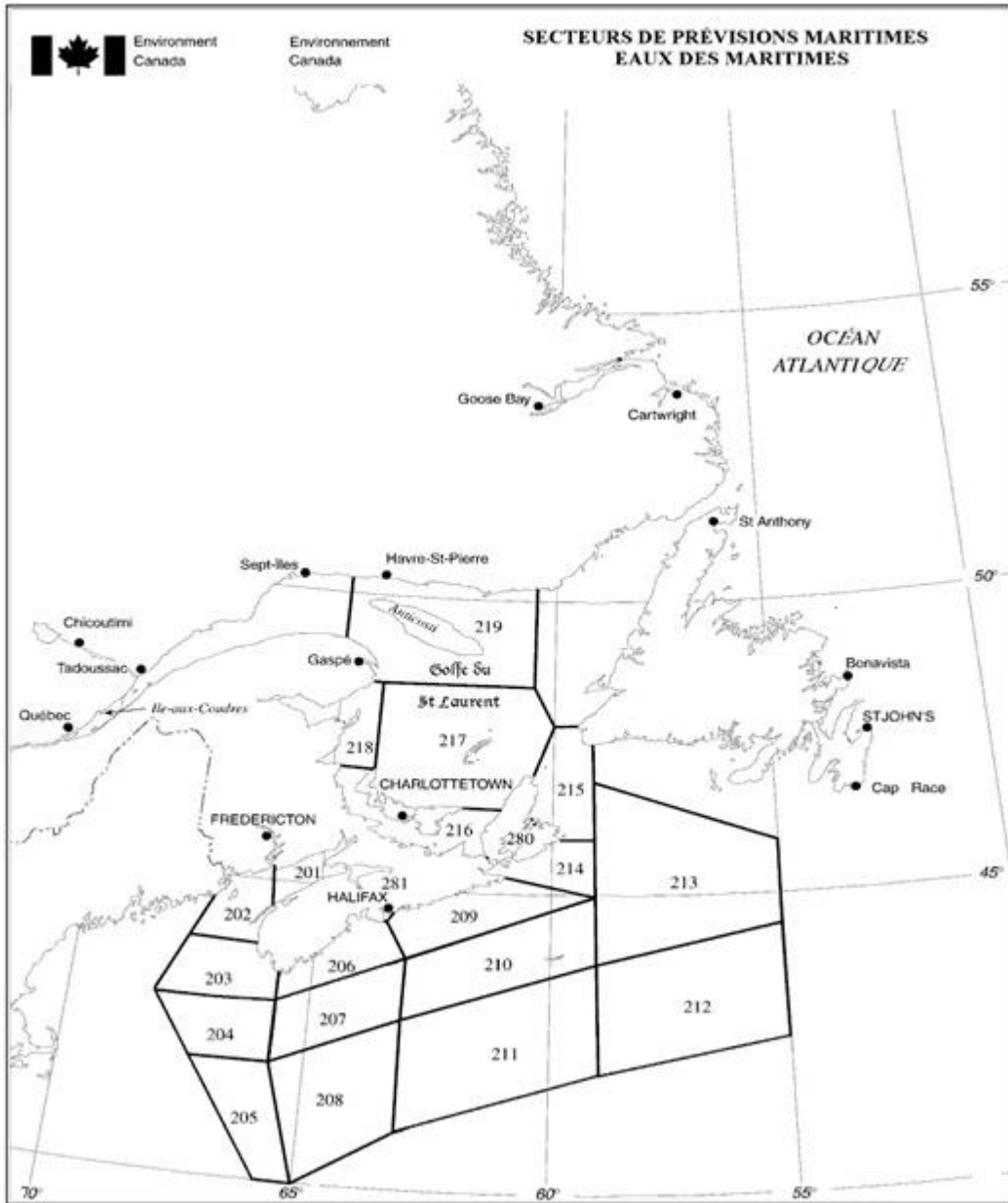
Il y a deux stations principales dans la région des Maritimes :

Stations	Indicatif d'appel	Répétitrices
Moncton	XLM 466	8
Halifax	XLK 473	14

Fréquences utilisées : 162.400 MHz, 162.475 MHz, 162.500 MHz et 162.550 MHz.

Cette diffusion peut être captée dans la plupart des zones côtières du Nouveau Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. Elle contient les avertissements météo et de glace, les prévisions météorologiques maritimes, incluant la hauteur des vagues et la situation maritime technique. Une mise à jour des observations horaires en provenance de stations côtières et des bouées au large est incluse dans la diffusion.

Figure 5-5 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux des maritimes



AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
 PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
 D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

5.11.7 Secteur de prévisions maritimes

Tableau 5-45 - Eaux des maritimes

Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom de secteur
201	Fundy	208	Talus Scotian Ouest	215	Détroit de Cabot
202	Grand Manan	209	Littoral Est	216	Détroit de Northumberland
203	Lurcher	210	Île de Sable	217	Golfe – Madeleine
204	Banc de Brown	211	Talus Scotian Est	218	Chaleur – Miscou
205	Banc Georges	212	Cône Laurentien	219	Anticosti
206	Littoral Sud-Ouest	213	Banquereau	280	Lac Bras d'Or
207	Banc La Have	214	Fourchu	281	Port de Halifax et ses abords

Tableau 5-46 - Observations météorologiques maritimes

Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur
Baccaro Point	Aéroport de Gaspé	Kouchibouguac	Port Menier (Anticosti)
Bas Caraquet	Grand Étang	Lunenburg	Rivière-la-Madeleine
Beaver Island	Grand Manan	Natashquan	Aéroport de Sept-Îles
Bouctouche	Aéroport de Havre-Saint-Pierre	New Carlisle	Summerside
Cap-Chat	Île Brier	Parc Fundy	Aéroport de Sydney
Cap-d'Espoir	Île de Sable	Parrsboro	Tracadie
Cap-Nord	Île Hart	Plage d'Ingonish	Western Head
Caribou Point	Île Miscou	Pointe-des-Monts	Wreckhouse
Charlo	Îles aux Perroquets	Pointe Heath (Anticosti)	Aéroport de Yarmouth
East Point	Aéroport de Îles-de-la-Madeleine	Point Lepreau	-
Eskasoni	Île St. Paul	Port aux Basques	-

Les observations ne seront diffusées que lorsqu'elles sont disponibles.

Les observations des stations côtières et des bouées mises à jour aux heures sont aussi disponibles sur Radio-Météo.

5.12 RÉGION DU QUÉBEC

5.12.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Ce programme fournit des informations sur la météo maritime pour la voie navigable du Saint-Laurent et la rivière Saguenay, ainsi que pour d'autres lacs ou voies navigables particuliers.

5.12.2 Programme régulier

Zone de couverture : voie navigable du Saint-Laurent de Cornwall* Ont. à l'île d'Anticosti (65°W), et la voie navigable de la rivière Saguenay, de Saguenay à Tadoussac ([voir carte zones 301 à 309](#)). Ce programme opère une veille météorologique ainsi qu'un service d'avertissements et d'amendements, 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Les prévisions sont produites deux fois par jour partir du centre de prévision des intempéries du Québec, situé à Montréal.

*Période de couverture : À l'année *voie maritime du Saint-Laurent (entre Cornwall et Montréal) en période d'activité seulement.*

Les prévisions de hauteur des vagues sont émises 2 fois par jour pour les zones 301, 302, 303 et 305.

5.12.3 Programme récréatif

La zone de couverture comprend plusieurs lacs intérieurs et voies navigables ([voir cartes zones 380 à 386](#)). Le programme récréatif est en activité de mai jusqu'à octobre. Le programme offre également un service d'avertissement de grains, 24 heures par jour, 7 jours par semaine pendant les mois d'été (voir [Tableau 5-2 - Avertissements ou veilles localisés et avis météorologiques maritimes](#)).

Tableau 5-47 - Cédule de production - Format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	03:00, 15:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay
Prévisions maritimes	03:00, 15:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay
Communiqué maritime	Au besoin	-	Au besoin
Prévision de la hauteur des vagues	03:00, 15:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent
MAFOR	03:00, 15:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay
Prévisions maritimes à long terme	06:00, 18:00	HNE / HAE	Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay

Tableau 5-48 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la [Partie 2](#) pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Les Escoumins / VCF	Moisie	FQCN97 CWUL	03:00, 15:00 HNE / HAE
		FQCN97 CWHX	03:00, 05:00, 10:00, 15:30, 17:00, 20:00 HNA / HAA

Avertissements météorologiques maritimes (voir [Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques](#))

Prendre note des particularités régionales suivantes en particulier du programme régulier :

	Types d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts	Émis entre le 1 ^{er} mai et 15 octobre seulement. S'applique au programme régulier seulement.

5.12.4 Bulletins d'observations et de prévisions météorologiques maritimes

Environnement et Changement climatique Canada opère un réseau de stations d'observations météorologiques côtières et insulaires et d'une bouée météorologique. Des rapports météorologiques horaires de ces stations sont disponibles sur Radio-Météo d'Environnement et Changement climatique Canada (voir Radio-Météo Canada ci-après) ou sur demande aux centres des SCTM de la GCC (voir observations météo maritimes). Les prévisions maritimes sont actualisés régulièrement ou lorsque nécessaire, et sont disponibles sur Radio-Météo et sur le service radiodiffusion marine continue de la GCC.

5.12.5 Position de la bouée sur le fleuve Saint-Laurent

Environnement et Changement climatique Canada opère une bouée météorologique sur le Saint-Laurent pour compléter le réseau de stations côtières et insulaires. On demande aux marins d'approcher ces bouées avec précaution, car les chaînes d'amarrage ne sont normalement pas détectables du navire, et pourraient être endommagées ou simplement coupées au contact.

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
45138	Mont Louis	49.539°N	065.710°W

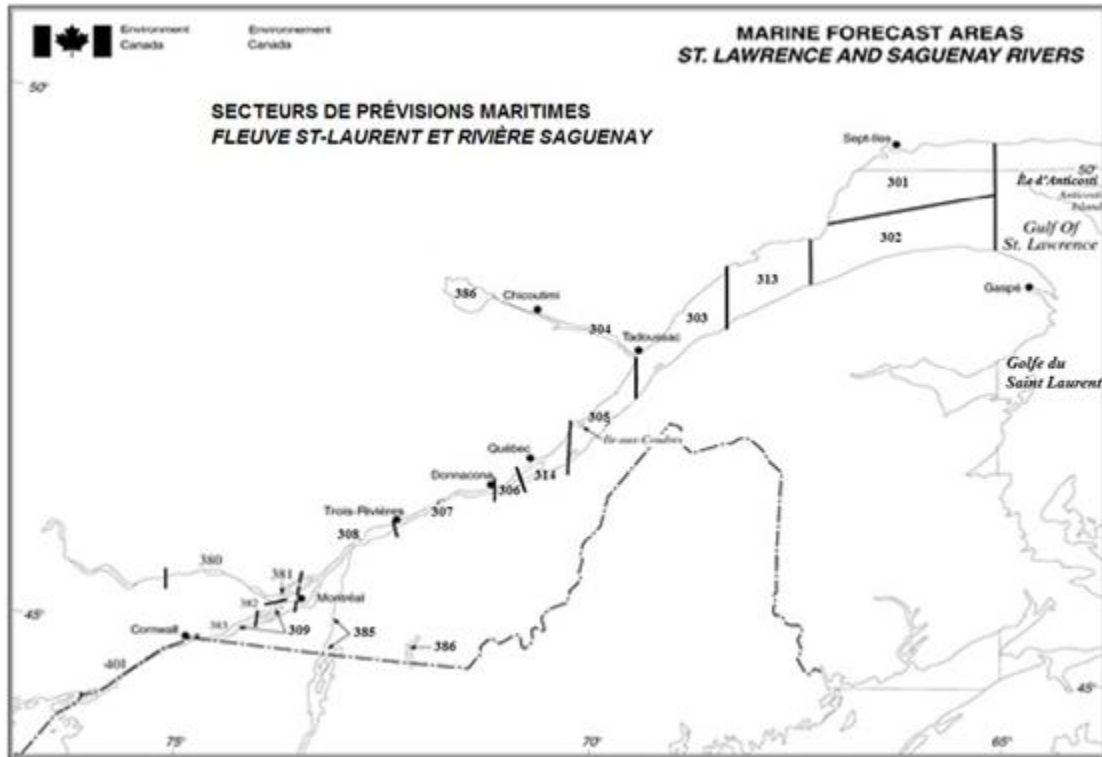
5.12.6 Radio-Météo Canada

Radio-Météo est un service public dont le but est de rendre les informations météorologiques disponibles en tout temps en français et en anglais sur la radio VHF ou FM. Radio-Météo transmet les rapports et prévisions météorologiques à la minute à tous les utilisateurs incluant la communauté maritime. Le tableau ci-bas montre la liste des stations Radio-Météo qui diffusent les rapports et prévisions météorologiques sous la responsabilité de la région du Québec d'Environnement et Changement climatique Canada. De plus, il énumère les stations Radio-Météo et leurs fréquences de transmission.

Stations	Fréquence (MHz)	Stations	Fréquence (MHz)	Stations	Fréquence (MHz)
Montréal	162.550	Rimouski	162.550	Carleton*	162.500
Trois-Rivières	162.400	St-Cléophas	162.400	Mingan*	162.400
Québec	162.550	Sept-Îles (Pointe Noire)	162.550	Kegashka*	162.475
Baie St-Paul	162.400	Prévert	162.475	Harrington Harbour*	162.550
Grand-Fonds	162.475	Rivière-au-Renard	162.475	Blanc-Sablon*	162.400
Mont Valin	162.550	Gaspé (Pudding Stone)*	162.550	Îles de la Madeleine*	162.550

* Ces stations transmettent aussi les prévisions de la région Atlantique d'Environnement et Changement climatique Canada (référence Région des Maritimes, Terre-Neuve et Labrador).

Figure 5-6 - Secteurs de prévisions maritimes - Fleuve St-Laurent et rivière Saguenay



5.12.7 Secteurs de prévisions maritimes

Tableau 5-49 - Eaux du Québec

Saint-Laurent / Saguenay		Principales eaux intérieures	
Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom de secteur
301	Pointe-des-Monts à Anticosti - moitié nord	307	Trois-Rivières à Donnacona
302	Pointe-des-Monts à Anticosti - moitié sud	308	Montréal à Trois-Rivières
313	Pointe à Michel à Pointe-des-Monts	309	Cornwall à Montréal
303	Tadoussac à Pointe à Michel	314	Beauport à L'Isle-aux-Coudres
304	Saguenay à Tadoussac	384	Rivière Richelieu et lac Champlain nord
305	L'Isle-aux-Coudres à Tadoussac	385	Lac Memphrémagog - moitié nord
306	Donnacona à Beauport	386	Lac Saint-Jean

Tableau 5-50 - Observations météorologiques maritimes - Fleuve Saint-Laurent et rivière Saguenay

Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur	Nom de secteur
Baie-Comeau	Île d'Orléans (St François)	Pointe-au-Père	Sept-Îles
Beauport	Île Rouge	Pointe Claveau	Aéroport St-Hubert
Cap-Chat	Lac Saint-Pierre	Pointe-de-l'Islet	Trois-Rivières
Cap Madeleine	La Pocatière	Pointe-des-Monts	-
Cap Rouge	L'Assomption	Pointe-Noire	-
Île aux Grues	Mont-Joli	Sainte-Anne-de-Bellevue	-

Les rapports sont diffusés lorsqu'ils sont disponibles.

5.13 GRANDS LACS Y INCLUANT LE FLEUVE SAINT-LAURENT À CORNWALL

5.13.1 Programme de prévisions météorologiques maritimes

Ce programme fournit des informations sur la météo maritime pour la voie navigable entre Cornwall et Thunder Bay et aussi pour d'autres lacs ou voies navigables spécifiques. Veuillez noter que ce programme s'applique seulement pour les eaux situées sur le côté canadien de la frontière Canada-É.-U.

5.13.2 Programme régulier

En plus des Grands Lacs, la zone de couverture inclut les voies navigables entre Cornwall et Thunder Bay et s'applique à l'année excepté pour la Voie maritime du Saint-Laurent où le service n'est offert que durant la saison d'opération de la Voie maritime. Les zones maritimes comprennent le lac Supérieur, la baie Whitefish, le lac Huron, la baie Géorgienne, le lac St Clair, le lac Érié, le lac Ontario et la Voie maritime du Saint-Laurent, de Kingston à Cornwall. Prenez note que les prévisions s'appliquent soit aux lacs en entier, soit aux cours d'eau spécifiés comprenant la zone de responsabilité du centre de prévisions. Ce programme opère une veille météorologique ainsi qu'un service d'avertissements et d'amendements, 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Les prévisions régulières, la situation maritime technique et les prévisions des vagues sont produites trois fois par jour, à partir du centre de prévision des intempéries de l'Ontario, situé à Toronto.

5.13.3 Programme récréatif

Des prévisions maritimes adaptées aux besoins des navigateurs de plaisance sont émises 3 fois par jour pour les lacs Simcoe et Nipissing, le lac des Bois, le Chenal Nord et le lac Nipigon. La saison s'étend du 1^{er} mai au 30 novembre.

Tableau 5-51 - Cédule de production - Format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	03:00, 10:30, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs et la portion ontarienne du fleuve Saint-Laurent.
Prévisions maritimes	03:00, 10:30, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs et la portion ontarienne du fleuve Saint-Laurent.
Prévision pour la navigation de plaisance	05:00, 11:30, 17:30	HNE / HAE	Lac des Bois, Lac Nipigon Chenal du Nord, Lac Nipissing, Lac Simcoe.
Communiqué maritime	Au besoin	-	Au besoin
Prévision de la hauteur des vagues	03:00, 10:30, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs seulement.
MAFOR	03:00, 10:30, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs et la portion ontarienne du fleuve Saint-Laurent.
Prévisions maritimes à long terme	03:00, 18:30	HNE / HAE	Grands Lacs et la portion ontarienne du fleuve Saint-Laurent.

Tableau 5-52 - Cédule de production - Format NAVTEX disponible en anglais seulement (voir la [Partie 2](#) pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Prescott / VBR	Ferndale	FQCN38 CWTO	03:00, 10:30, 18:30 HNE / HAE
Sarnia / VBE	Lac Pass	FQCN39 CWTO	03:00, 10:30, 18:30 HNE / HAE

Avertissements météorologiques maritimes (voir [Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques](#))

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
 (ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

Prendre note des particularités régionales suivantes en particulier du programme régulier.

	Types d'Alertes	Critères d'avertissements
1	Avertissement de vents forts	Émis entre avril et novembre. S'applique à la partie canadienne seulement.

5.13.4 Bouées

Environnement et Changement climatique Canada opère un réseau de bouées pour compléter le programme d'observation autour des Grands Lacs. Ces données font partie de l'acquisition des données météorologiques et leur but est d'améliorer les prévisions maritimes. On demande aux marins d'approcher ces bouées avec précaution, car les chaînes d'amarrage ne sont normalement pas détectables du navire, et pourraient être endommagées ou simplement coupées au contact, libérant ainsi la bouée dont la récupération implique des coûts élevés. Prière d'aviser l'OMP régional de tout incident relatif à ces bouées.

Tableau 5-53 - Bouées Canada

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
45132	Port Stanley	42.467 N	81.216 W
45135	Pointe-Prince-Edward	43.784 N	76.867 W
45136	Île Slate	48.535 N	86.953 W
45137	Baie Georgienne Nord	45.544 N	81.015 W
45139	Lac Ontario Ouest	43.251 N	79.534 W
45142	Port Colborne	42.737 N	79.290 W
45143	Baie Georgienne Sud	44.945 N	80.627 W
45147	Lac St. Clair	42.430 N	82.683 W
45148	Lac des Bois	49.660 N	94.519 W
45149	Lac Huron Sud (Bayfield)	43.542 N	82.075 W
45151	Lac Simcoe	44.500 N	79.368 W
45152	Lac Nipissing	46.233 N	79.716 W
45154	Chenal Nord-Est	46.051 N	82.637 W
45159	Lac Ontario Nord-Ouest Ajax	43.767 N	78.984 W

Tableau 5-54 - Bouées États-Unis

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
45001	Mi-Supérieur	48.064 N	87.777 W
45002	Michigan Nord	45.344 N	86.411 W
45003	Huron Nord	45.351 N	82.840 W
45004	Supérieur Est	47.584 N	86.587 W
45005	Érié Ouest	41.677 N	82.398 W
45006	Supérieur Ouest	47.335 N	89.793 W
45007	Michigan Sud	42.675 N	87.025 W
45008	Huron Sud	44.283 N	82.416 W
45012	Lac Ontario	43.619 N	77.405 W

5.13.5 Radio-Météo Canada

La Radio-Météo dans cette région comprend un réseau étendu de stations couvrant les Grands Lacs. Les fréquences de transmission y sont de 162.400 MHz, 162.425 MHz, 162.450 MHz, 162.475 MHz, 162.500 MHz, 162.525 MHz et 162.550 MHz. On y transmet les prévisions maritimes et une sélection d'avertissements, de veilles et de prévisions maritimes et terrestres. Les observations des stations côtières et des bouées sont ajoutées à la transmission et sont mises à jour à chaque heure.

Note : Radio-Météo Canada alerte automatiquement les utilisateurs de certains avertissements de conditions météorologiques sévères. Si les récepteurs fournis sont équipés de systèmes d'avertissement, ils émettront un son fort et continu et/ou un scintillement de lumière lorsqu'un avertissement est émis. Des informations détaillées sur Radio-Météo Canada peuvent être trouvés à <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/radio-meteo.html>.

Figure 5-7 - Secteurs de prévisions maritimes - Grands Lacs et fleuve Saint-Laurent



5.13.6 Secteurs de prévisions maritimes

Tableau 5-55 - Eaux de l'Ontario

Eaux commerciales		Eaux intérieures	
Numéro	Nom de secteur	Numéro	Nom de secteur
401	Kingston à Cornwall	481	Lac Simcoe
402	Lac Ontario	482	Lac Nipissing
403	Lac Érié	483	Lac Nipigon
404	Lac Sainte-Claire	484	Lac des Bois
405	Lac Huron	485	Chenal du Nord
406	Baie Georgienne	-	-
407	Baie Whitefish	-	-
408	Lac Supérieur	-	-

Tableau 5-56 - Observations météorologiques maritimes⁽¹⁾ - Fleuve Saint-Laurent et Grands Lacs

Nom de secteur	Rapports
Barrie	Rapports de Duluth (Lac Supérieur) à De Tour Reef (Lac Huron).
Bouée ODAS du lac Simcoe	Rapports de l'Île Great Duck à Windsor.
Ville de Lagoon	Rapports de Long Point à Port Colborne.
Kingston	Rapports de Kingston à Montréal.
Baie Alexandria	Rapports de Port Weller à Kingston.
Massena	Rapports de Sarnia à Port Colborne.
Superior Shoals	Rapports de Sault-Ste-Marie à Sarnia et baie Géorgienne.
Îles Grenadier	-
Montréal	-

⁽¹⁾ Rapports diffusés lorsque disponibles. Les rapports de plateformes marines tel que bouées ou navires sont également diffusés lorsque disponibles.

5.14 CÔTE DU PACIFIQUE

5.14.1 Programme des prévisions météorologiques maritimes

Le centre de prévision des intempéries de la Région du Pacifique, situé à Vancouver, C.-B., produit des bulletins de prévisions et de situation technique quatre (4) fois par jour. Les bulletins sont émis aux mêmes heures pendant toute l'année. Les prévisions sont valables jusqu'à la fin du jour suivant. De plus, un aperçu du vent pour les jours 3 à 5 ainsi qu'une prévision de vagues sont émis 2 fois par jour.

Tableau 5-57 - Cédule de production - Format texte

Nom de la prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Situation maritime technique	04:00, 10:30, 16:00, 21:30	HNP / HAP	Eaux du Pacifique
Prévision maritime	04:00, 10:30, 16:00, 21:30	HNP / HAP	Eaux du Pacifique
Communiqué maritime	Au besoin	HNP / HAP	Eaux du Pacifique
Prévision de la hauteur des vagues	04:00, 16:00	HNP / HAP	Eaux du Pacifique
Prévision maritime à long terme	04:00, 16:00	HNP / HAP	Eaux du Pacifique

Tableau 5-58 - Cédule de production - Format NAVTEX (voir la [Partie 2](#) pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Prince Rupert / VAJ	Pointe Amphitrite	FQCN33 CWVR	04:00, 10:30, 16:00, 21:30 HAP/HNP
	Île Digby	FQCN35 CWVR	04:00, 10:30, 16:00, 21:30 HAP/HNP

Avertissements météorologiques maritimes (voir [Tableau 5-1 - Avertissements synoptiques](#))

Noter les différences régionales :

	Types d'avertissements	Remarques
1	Avertissement de vents forts	Produits seulement à partir du 20 mars jusqu'au jour du Souvenir. Ne s'applique qu'aux eaux intérieures : détroit de la Reine Charlotte, détroit Johnstone, détroit de Georgie, détroit Howe, détroit de Haro et détroit Juan de Fuca.

5.14.2 Bulletins d'observation et de prévisions météorologiques maritimes

Certaines observations météorologiques se font à partir de diverses stations, incluant phares, bouées océaniques, stations automatiques et autres stations du réseau météorologique régulier. La liste des diffusions fournit de plus amples informations sur les observations disponibles à partir de ces stations ainsi que sur les heures des diffusions. Les bulletins de prévisions sont actualisés à intervalles réguliers et sont disponibles sur la Radio-Météo du SMC ainsi que sur le système de diffusion maritime continue (RMC) de la GCC.

5.14.3 Radio-Météo Canada

Radio-Météo est un service public dont le but est de rendre les informations météorologiques disponibles en tout temps, sur la radio VHF ou FM. Radio-Météo transmet les rapports et prévisions météorologiques à la minute à tous les utilisateurs incluant la communauté maritime.

Le service de Radio-Météo d'Environnement et Changement climatique Canada opère quatre stations desservant la région du Pacifique qui sont :

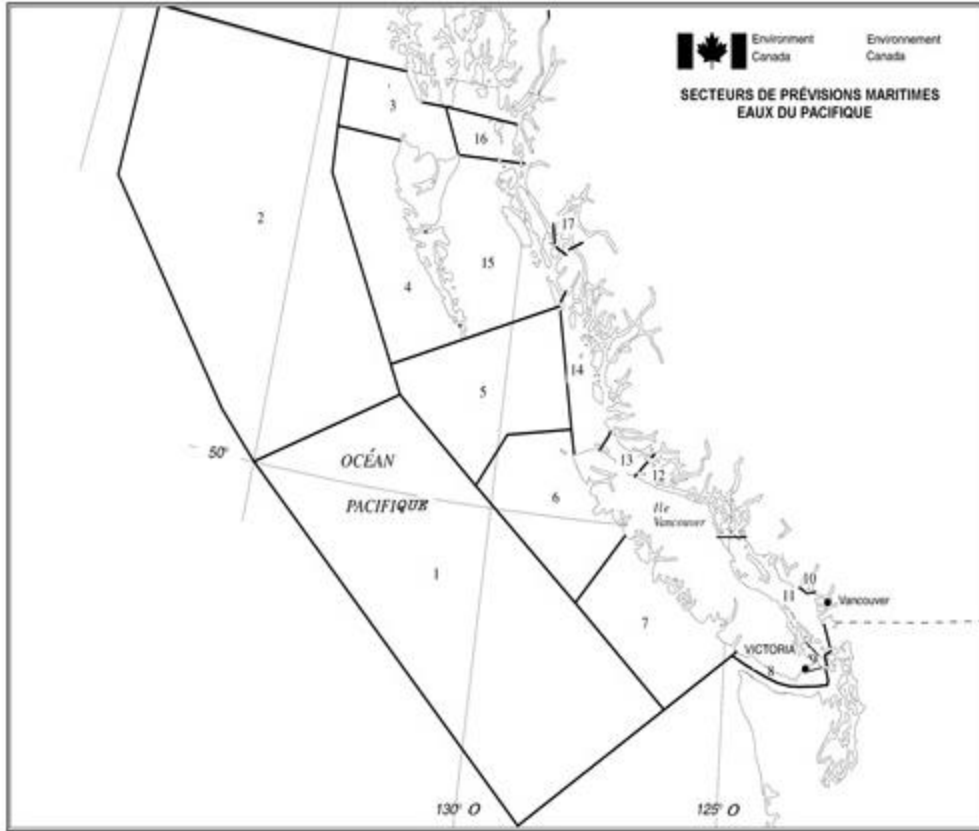
Stations	Indicatif d'appel	Fréquence (MHz)	Remarque
Victoria (Saltspring)	XKK506	162.400	Diffusion continue
Burnaby	CGZ555	162.550	Diffusion continue
Texada	CGX451	162.550	Diffusion continue
Port Hardy (FM)	CBPD-FM	103.700	Diffusion continue
Port Hardy	VBH444	162.525	Diffusion continue
Ucluelet	CIZ319	162.525	Diffusion continue
Port Alberni	XLA823	162.525	Diffusion continue
Prince Rupert	VXB571	162.525	Diffusion continue
Masset	CKK900	162.425	Diffusion continue
Sandspit	CYO869	162.500	Diffusion continue

Pour de plus amples détails sur le réseau Radio-Météo, consultez le site Internet suivant :
<https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/radio-meteo.html>

Tableau 5-59 - Positions des bouées - Nord-Est du Pacifique

OMM#	Nom	LAT (deg)	LONG (deg)
46004	Nomad centre	50.930 N	136.095 W
46036	Nomad Sud	48.355 N	133.938 W
46131	Haut-fond Sentry	49.906 N	124.985 W
46132	Brooks Sud	49.738 N	127.931 W
46145	Entrée Dixon centre	54.366 N	132.323 W
46146	Banc Halibut	49.340 N	123.727 W
46147	Moresby Sud	51.828 N	131.225 W
46181	Haut-fond Nanakwa	53.833 N	128.831 W
46183	Détroit d'Hecate Nord	53.617 N	131.105 W
46184	Nomad Nord	53.915 N	138.851 W
46185	Détroit d'Hecate Sud	52.425 N	129.792 W
46204	Sea Otter Ouest	51.368 N	128.750 W
46205	Entrée Dixon Ouest	54.185 N	134.323 W
46206	Banc la Perouse	48.835 N	125.998 W
46207	Dellwood Est	50.874 N	129.916 W
46208	Moresby Ouest	52.515 N	132.692 W

Figure 5-8 - Secteurs de prévisions maritimes - Eaux du Pacifique



5.14.4 Secteurs de prévisions maritimes

Tableau 5-60 - Eaux du Pacifique

Au large		Côte Nord		Côte Sud	
Zone	Nom de zone	Zone	Nom de zone	Zone	Nom de zone
001	Explorer	003	Entrée Dixon Ouest	006	Île de Vancouver Ouest - partie Nord
002	Bowie	004	Côte Ouest Haida Gwaii	007	Île de Vancouver Ouest - partie Sud
-	-	005	Bassin Reine-Charlotte	008	Détroit de Juan de Fuca
-	-	014	Côte centrale - de l'île McInnes à l'île Pine	009	Détroit de Haro
-	-	015	Détroit d'Hécate	010	Baie Howe
-	-	016	Entrée Dixon Est	011	Détroit de Georgie
-	-	017	Chenal marin de Douglas	012	Détroit de Johnstone
-	-	-	-	013	Détroit de la Reine-Charlotte

5.14.5 Observations météorologiques maritimes

Tableau 5-61 - Rapports de phares (type L); rapports de stations automatiques (type A); rapports de bouées océaniques (type B)

Nom de zone	Nom de zone	Nom de zone	Nom de zone
Banc Halibut - B	Île Ballenas - A	Île Smith (É.-U.)* - B	Pointe Pachena - L
Bella Bella - A	Île Bonilla - A, L	Île Solander - A	Pointe Pulteney - L
Boat Bluff - L	Île Chrome - L	Île Trial - L	Pointe Scarlett - L
Brooks Sud - B	Île Cumshewa - A	Île Triple - L	Pointe Sheringham - A
Cap Beale - L	Île Discovery - A	Kindakun Rock - A	Pointe Wilson (É.-U.)* - L
Cap Flattery (É.-U.)* - B	Île Egg - L	La Perouse - B	Port Angeles (É.-U.)* - L
Cap Mudge - L	Île Entrance - A, L	Mer Otter Ouest - B	Port Esquimalt - A
Cap Scott - L	Île Green - L	Moresby Ouest - B	Port Victoria - A
Cap St James - A	Île Fanny - A	Moresby Sud - B	Prince Rupert - A
Détroit Grey - A	Île Herbert - A	Nomad centre - B	Pte Victoria/Gonzales - A
Détroit Hectate Nord - B	Île Ivory - L	Nomad Nord - B	Quatsino - L
Détroit Hectate Sud - B	Île Langara - A, L	Nomad Sud - B	Récif Kelp - A
East Dellwood - B	Île Lennard - L	Nootka - L	Rocher Pam - A
East Point - A	Île Lucy - A	Pointe Atkinson - A	Rocher Race - A
Entrée Dixon centre - B	Île McInnes - L	Pointe Carmanah - L	Rose Spit - A
Entrée Dixon Ouest - B	Île Merry - L	Pointe Cathedral - A	Sandheads - A
Haut fond Nanakwa - B	Île Pine - L	Pointe Chatham - L	Tsawwassen - L
Haut fond Sentry - B	Île Sartine - A	Pointe Dryad - L	Tsawwassen Ferry- A
Holland Rock - A	Île Saturna - A	Pointe Estevan - L, A	-
Île Addenbroke - L	Île Sisters - A	Pointe Grief - A	-

* Remarquez que les stations suivantes sont situées dans l'état de Washington, É.-U. : Cap Flattery, Port Friday, Pointe Wilson, Port Angeles, Île Smith.

5.15 SERVICE CANADIEN DES GLACES (SCG)

5.15.1 Prévisions des glaces

Les prévisions quotidiennes de glace de mer et de glace de lac sont produites pour les secteurs où il y a des activités maritimes. Les bulletins indiquent la concentration moyenne de glace par secteur maritime ainsi que l'étendue du type de glace la plus épaisse. Si on prévoit des conditions dangereuses, un avertissement de glace est émis. La lisière de glace pour un secteur est donnée en latitude et en longitude.

Le bulletin quotidien sur les icebergs donne la limite estimée des icebergs connus et ses coordonnées en latitude et en longitude ainsi qu'une estimation du nombre d'icebergs pour chaque zone maritime.

Tableau 5-62 - Cédule de production des bulletins - Format texte

Nom de prévision	Heure d'émission	Fuseau	Région maritime
Bulletin sur les icebergs	11:00	HAE / HNE	Eaux de la côte Est
Prévisions des glaces	10:00	HAE / HNE	Ouest et centre de l'Arctique
	11:00	HAE / HNE	Hudson et Foxe
	11:00	HAE / HNE	Est et Nord de l'Arctique
	10:00	HAE / HNE	Golfe du Saint-Laurent
	10:00	HAE / HNE	Eaux Est de Terre-Neuve-et-Labrador
	12:00	HAE / HNE	Grands Lacs

Tableau 5-63 - Cédule de production des bulletins - Format NAVTEX (voir la [Partie 2](#) pour l'horaire de radiodiffusion des SCTM)

Centre SCTM	Émetteur NAVTEX	En-tête	Heure d'émission
Placentia / VCP	Baie Robin Hood	FICN93 CWIS	17:50 (H), 21:50 (E) UTC
Sydney / VCO	Port Caledonia	FICN94 CWIS	22:10 UTC
Labrador / VOK	Cartwright	FICN95 CWIS	23:20 UTC
Iqaluit / VFF	Iqaluit	FICN96 CWIS	07:00, 19:00 UTC
Les Escoumins / VCF	Moisie	FICN97 CWIS	14:50 UTC
Prescott / VBR	Ferndale	FICN98 CWIS	00:40, 12:40 UTC
Sarnia / VBE	Lac Pass	FICN99 CWIS	06:00, 18:00 UTC

Tableau 5-64 - Critères d'avertissements des glaces

	Types d'avertissements	Critère de l'avertissement
1	Avertissement de pression des glaces	Forte pression des glaces rapportée ou prévue.
2	Avertissement de fermeture rapide de chenaux côtiers	Fermeture rapide des chenaux côtiers est prévue de se produire. Les chenaux sont des corridors principalement libres de glace, entourés de packs.
3	Avertissement spécial des glaces	Lorsqu'un dixième ou plus de glace blanchâtre ou de glace plus vieille doit faire son entrée dans des zones là où il n'y a normalement pas de glace, ou pour tout phénomène de glace inhabituel ou significatif qui présente un danger pour la navigation.

5.15.2 Programme des glaces

Les prévisions des glaces sont émises selon une échelle de temps soit journalière, mensuelle ou saisonnière.

5.15.3 Rapports ou observations des glaces

Les rapports des glaces des navires ou d'autres plates-formes aériennes sont normalement transmis aux centres des SCTM pour diffusion. Ces rapports sont tous incorporés dans les cartes des glaces journalières produites par SCG.

5.15.4 Cartes des glaces

Les cartes quotidiennes de glaces sont produites pour les secteurs de grande activité maritime. Les dernières images satellitaires ainsi que les données des modèles informatiques sont utilisées pour produire les cartes. Ces dernières présentent une prévision des conditions de glaces pour la période visée. La zone de couverture des cartes dépend du moment de la saison et ces cartes sont normalement diffusées aux heures précisées dans les tableaux ci-dessous.

Des cartes d'analyse des images satellitaires sont produites pour les secteurs maritimes ayant des activités lorsque les données satellites sont disponibles. Ces cartes représentent les conditions actuelles au moment où a été prise l'image satellite.

Une fois par semaine, le Service canadien des glaces (SCG) produit des cartes régionales des glaces. Ces cartes sont utilisées comme outil de planification et se trouvent sur le site Web du SCG d'Environnement et Changement climatique Canada – voir le lien suivant : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/previsions-observations-glaces/conditions-glaces-plus-recentes.html>.

Les utilisateurs doivent savoir que ces cartes ne sont pas diffusées par les centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM).

5.15.5 Radio-Météo Canada

Les prévisions et les avertissements des glaces ne sont pas diffusés sur Radio-Météo. Toutefois, les navigateurs qui planifient des opérations dans les zones touchées par des conditions glacielles dangereuses, peuvent obtenir des détails concernant les conditions glacielles en consultant le site Web du SCG d'Environnement et Changement climatique Canada – voir le lien suivant : <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/previsions-observations-glaces/conditions-glaces-plus-recentes.html>.

Autrement, ils peuvent communiquer avec leur centre de SCTM régional. On peut aussi obtenir des renseignements détaillés sur les glaces d'un météorologue d'Environnement et Changement climatique Canada en utilisant le service payant « Météo-Conseil » (1 900 565 5555). Pour les utilisateurs de téléphones cellulaires et d'appels facturés sur carte de crédit, appelez 1-888-292-2222. Des frais d'utilisation s'appliquent.

5.15.6 Service SCG aux zones de prévisions maritimes

Le SCG publie des bulletins des glaces et des prévisions pour la plupart des zones de prévisions maritimes avec des eaux navigables, y compris le lac Michigan et la partie américaine des Grands Lacs, lorsque la présence de glace peut entraver ou autrement présenter un risque pour la navigation. Les zones pour lesquelles des bulletins des glaces et des prévisions sont émises correspondent aux zones de prévisions maritimes telles que décrites dans les cartes régionales du chapitre 5; référez-vous à votre région d'intérêt pour plus d'informations.

5.15.7 Diffusion des cartes des glaces quotidiennes

La liste ci-dessous énumère les cartes des glaces quotidiennes disponibles en appui aux activités maritimes. Toute carte disponible peut être transmise ou retransmise sur demande. Les heures de transmission par les SCTM se trouvent dans la [Partie 2](#). La carte quotidienne utilisée pour décrire les conditions glacielles pourrait varier en fonction de l'emplacement de la glace. Par exemple, on produirait soit la carte du Nord-Est de Terre-Neuve ou de l'Est de Terre-Neuve et non les deux en même temps.

Tableau 5-65 - Liste des cartes des glaces

Carte des glaces	Site de transmission	Saison
Limite des icebergs	SCTM Sydney	Toute l'année
Golfe du Saint-Laurent	SCTM Sydney	Hiver
Détroit de Cabot	SCTM Sydney	Hiver
Eaux Nord-Est ou Est de Terre-Neuve	SCTM Sydney	Hiver
Eaux Sud-Est de Terre-Neuve	SCTM Sydney	Hiver
Côte de Terre-Neuve	SCTM Sydney	Hiver
Côte du Labrador	SCTM Iqaluit	Été
Détroit d'Hudson	SCTM Iqaluit	Été
Baie d'Hudson Nord	SCTM Iqaluit	Été
Baie d'Hudson Sud	SCTM Iqaluit	Été
Bassin Foxe	SCTM Iqaluit	Été
Détroit de Davis	SCTM Iqaluit	Été
Baie de Baffin	SCTM Iqaluit (Resolute)	Été
Resolute et ses abords	SCTM Iqaluit (Resolute)	Été
Queen Maud	SCTM Iqaluit (Resolute)	Été
Golfe Amundsen	SCTM Iqaluit	Été
Côte de l'Alaska	SCTM Iqaluit	Été
Eureka	SCTM Iqaluit (Resolute)	*Sur demande
Chenal Parry	SCTM Iqaluit (Resolute)	*Sur demande
Détroit de McClure	SCTM Iqaluit (Resolute)	*Sur demande
Byam - Resolute	SCTM Iqaluit (Resolute)	*Sur demande
Détroit de Béring	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Chukchi	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Nunivak	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Bassin Canada	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Alert	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Nome	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Océan Arctique	SCTM Iqaluit	*Sur demande
Pôle Nord	SCTM Iqaluit	*Sur demande

** Sur demande : les cartes des glaces pour les eaux canadiennes sont disponibles sur demande des centres de SCTM moyennant un avis d'au moins 5 jours. On pourrait mettre fin à ces cartes avec peu ou pas de préavis si aucune activité maritime n'est prévue ou signalée.*

AIDES RADIO À LA NAVIGATION MARITIME 2020
(ATLANTIQUE, SAINT-LAURENT, GRANDS LACS, LAC WINNIPEG, ARCTIQUE ET PACIFIQUE)
PARTIE 5 – PROGRAMME D'AVERTISSEMENTS ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACE
D'ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

METOC Halifax (CFH) : Le 2 septembre 2010, le service de radiodiffusion du MetOc de la flotte des Forces canadiennes (radiotélétype et radiotélécopie) a été mis en suspens. La radiodiffusion du MetOc de la flotte des Forces canadiennes peut être restaurée ou arrêtée sans avis selon les besoins opérationnels militaires. Lorsqu'on lui demande, le centre des SCTM émettra un avertissement de navigation concernant la restauration ou l'arrêt de ce service. Diffusions applicables aux eaux du Nord de l'Atlantique, au nord du 35N et à l'ouest du 35W. La transmission par radiotélécopie commence par une pause de 30 secondes suivie d'un signal de 30 secondes.

Tableau 5-66 - Stations de radiotélécopie de la GCC et du MetOc de la flotte des Forces canadiennes

Nom	Indicatif d'appel	Modulation	Index de coopération	Puissance	Fréquences (kHz)	Vitesse du tambour
SCTM Iqaluit	VFF	J3C (FM)	576	1 KW	3251.1, 7708.1 (BLS)	120 T/M
METOC Halifax	CFH	J3C (FM)	576	6 KW	4271, 6496.4, 10536, 13510	120 T/M
METOC Halifax	CFH	J3C (FM)	576	10 KW	122.5	-
SCTM Sydney	VCO	J3C (FM)	576	5 KW	4416, 6915.1	120 T/M

Pour une bonne réception de ces diffusions sur les récepteurs standards OMM qui utilisent 2300 Hz pour le blanc et 1500 Hz pour le noir et 1900 Hz pour la fréquence centrale, les récepteurs radio doivent être réglés sur le MODE DE BANDE LATÉRALE SUPÉRIEURE ou BLS : ajouter 1.9 aux fréquences BLS indiquées pour obtenir les fréquences MDF.

5.15.8 Diffusion par facsimilé

Avec l'autorisation de la Garde côtière canadienne, l'aéronef de reconnaissance C-GCFR de Transports Canada peut transmettre les conditions observées par l'intermédiaire du fax satellite. Les navires doivent en faire la demande à la GCC pour les recevoir.