



Pêches et Océans
Canada

Fisheries and Oceans
Canada

Corrigé jusqu'à
12/2021

ATL107

Rivière Saint-Jean



Instructions nautiques



Canada

Légende des pictogrammes



Mouillage



Courant



Point d'appel par radio



Quai



Avertissement



Station de sauvetage



Port de plaisance



Feu



Pilotage

Signaler les divergences entre les observations réelles et les descriptions dans la publication

Les utilisateurs de cette publication sont priés de transmettre toute information concernant des dangers nouvellement découverts, des changements dans les aides à la navigation, l'existence de nouveaux hauts-fonds ou chenaux, ou toute autre information qui pourrait être utile pour la correction des cartes et publications nautiques touchant les eaux canadiennes à : shcinfo@dfo-mpo.gc.ca.

AVIS IMPORTANT

Le Service hydrographique du Canada ne produit plus de copies papier de ses publications.

Les mises à jour sont publiées dans les Avis aux navigateurs à notmar.gc.ca
et sur le site Web du Service hydrographique du Canada à cartes.gc.ca.

REPRODUCTION À USAGE PERSONNEL

Cette publication numérique - telle que publiée dans cartes.gc.ca - peut être imprimée ou reproduite dans n'importe quel format, sans frais ni autorisations supplémentaires, à condition que ce soit à des fins non commerciales, c'est-à-dire pas à vendre ou à tirer un quelconque profit.

Pour être utilisée pour la navigation, la reproduction doit être une copie conforme et non modifiée de la publication trouvée dans cartes.gc.ca, et tenue à jour en tout temps.

REPRODUCTION À DES FINS COMMERCIALES

Cette publication ne doit pas être imprimée ni reproduite en tout ou en partie à des fins commerciales (c'est-à-dire dans le but de vendre ou de réaliser un profit quelconque, par opposition à un usage personnel), sans l'autorisation écrite préalable du Service hydrographique du Canada.

Pour connaître les modalités complètes, visitez cartes.gc.ca ou envoyez un courriel à shcinfo@dfo-mpo.gc.ca.

Publiées avec l'autorisation du
Service hydrographique du Canada
Pêches et Océans Canada
200, rue Kent, Ottawa, Ontario, Canada, K1A 0E6

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, 2022
N° de catalogue Fs72-3/24-2022F-PDF
ISBN 978-0-660-41392-1

Ottawa

Registre des modifications

Au fur et à mesure que le Service hydrographique du Canada (SHC) obtient de nouveaux renseignements, des modifications nécessaires sont apportées aux volumes des instructions nautiques afin d'assurer la sécurité de la navigation. Il incombe aux navigateurs de tenir à jour leur fichier numérique des Instructions nautiques en s'assurant que la dernière version est toujours téléchargée. Veuillez consulter cartes.gc.ca pour télécharger la version la plus récente de ce volume, avec tous les nouveaux renseignements déjà incorporés.

Le tableau ci-dessous contient les modifications apportées à ce volume des Instructions nautiques. Ce registre des modifications sera conservé pour l'année civile en cours seulement.

Chapitre / Paragraphe	Description de la modification

TABLE DES MATIÈRES

	Préface _____	IV
	Notes explicatives _____	V
	Abréviations _____	VII
CHAPITRE 1	Renseignements généraux	
	Cartes et publications _____	1-4
	Niveaux de l'eau _____	1-6
	Renseignements sur la navigation _____	1-7
	Réglementation _____	1-9
	Balisage _____	1-9
	Caractéristiques naturelles _____	1-10
CHAPITRE 2	De Saint John à Lands End	
	Kennebecasis Bay _____	2-12
CHAPITRE 3	De Lands End à Evandale	
	Belleisle Bay _____	3-9
CHAPITRE 4	De Evandale à Jemseg River, y compris Washademoak Lake	
	Washademoak Lake _____	4-4
	Gagetown _____	4-8
CHAPITRE 5	Grand Lake, Maquapit Lake, French Lake et Indian Lake, y compris Jemseg River et Salmon River	
	Grand Lake _____	5-2
	Maquapit Lake, French Lake et Indian Lake _____	5-10
CHAPITRE 6	De Jemseg à Fredericton, y compris Oromocto River	
	Oromocto River _____	6-4
	Rivière Saint-Jean _____	6-6
CHAPITRE 7	De Mactaquac à Newburg Junction	
ANNEXES	Plan de navigation _____	A-1
	Tableau des distances _____	A-3
	Tableaux de données météorologiques _____	A-4
DIAGRAMMES	Table de conversion au système métrique _____	1-4
	Postes maritimes de déclaration par téléphone _____	1-4
	Courbes de niveau _____	1-5
	Zéro des cartes, hauteur libre et altitude _____	1-7
	Courants horizontaux dans Saint John Harbour _____	1-11
	Courants horizontaux dans Saint John Harbour _____	1-12
	Températures saisonnières _____	1-13
	Direction et vitesse des courants de marée dans les approches de Saint John _____	2-3
	Index _____	I-1
	Notes _____	N-1

La deuxième édition des *Instructions nautiques, ATL 107 — Rivière Saint-Jean, 2009*, a été rédigée d'après les informations reçues du gouvernement canadien et d'autres sources. En règle générale, le sens des termes hydrographiques employés dans ce fascicule correspond à celui que donne le *Dictionnaire Hydrographique* (Publication spéciale n° 32), publié par le Bureau Hydrographique International.

Les renseignements généraux de la région de la côte atlantique sont regroupés à l'intérieur du fascicule *Instructions nautiques, ATL 100 — Renseignements généraux, Côte atlantique, 2007*. Il contient des informations sur la navigation, une description sommaire des principales installations portuaires ainsi que des renseignements sur les caractéristiques géographiques, océanographiques et atmosphériques.

La description détaillée des secteurs géographiques se retrouve dans un ensemble de volumes et de fascicules dont les limites figurent sur l'index des fascicules, imprimé sur la couverture arrière. **Les fascicules descriptifs doivent être utilisés conjointement avec le fascicule ATL 100 — Renseignements généraux qui en est leur complément.**

Les photographies proviennent de Pêches et Océans Canada, Institut océanographique de Bedford, Dartmouth (Nouvelle-Écosse).

N.B. : La forme masculine désigne aussi bien le féminin que le masculin.



Les *Instructions nautiques* amplifient les détails portés sur les cartes et donnent d'importants renseignements pour la navigation qu'on ne retrouve pas nécessairement sur les cartes marines ou dans les autres publications nautiques. Il faut les lire conjointement avec les cartes auxquelles le texte se réfère.

Remarques

Les **bouées** ne sont généralement décrites en détail que lorsqu'elles ont une signification spéciale pour la navigation, ou lorsque l'échelle trop petite de la carte ne permet pas de montrer clairement tous les détails.

Les **références aux cartes marines**, en *italique* dans le texte, renvoient normalement aux cartes canadiennes à la plus grande échelle; on peut toutefois se référer à une carte à plus petite échelle lorsqu'on en juge l'usage plus approprié.

Les **informations sur les marées** relatives au mouvement vertical des eaux ne sont pas données; on se référera aux *Tables des marées et courants du Canada*. Par contre, on mentionnera les changements anormaux dans le niveau de l'eau.

Les **noms** de lieu proviennent de la source la plus compétente. Lorsqu'un nom périmé apparaît encore sur la carte ou qu'il est d'usage local, il figurera entre parenthèses dans le texte, après le nom officiel de l'entité en cause.

Les **renseignements sur les épaves** sont donnés lorsque des épaves découvrantes ou submergées sont des caractéristiques relativement permanentes ayant une importance pour la navigation ou le mouillage.

Terminologie et unités utilisées dans ce fascicule

Les **latitudes** et les **longitudes** figurant entre parenthèses ne sont qu'approximatives et données dans le but de faciliter la référence à la carte.

Les **relèvements** et **directions**, lorsqu'on les exprime en degrés, sont comptés à partir du Nord vrai (géographique), et de 000° à 359° dans le sens des aiguilles d'une montre. Les relèvements d'amers, les alignements et les secteurs des feux sont donnés du large. Les **routes** sont toujours données sur le fond.

La **direction des courants** est celle vers laquelle se produit l'écoulement. Le courant de

jusant est celui occasionné par la marée descendante tandis que le courant de **flot** est produit par la marée montante. La direction des **vents** est celle d'où ils soufflent.

Les **distances** sont, sauf avis contraire, exprimées en milles marins (nautiques). Du point de vue pratique, un mille marin équivaut à la longueur d'une minute d'arc mesurée sur le méridien, à la latitude de la position. Le mille marin international correspond à 1 852 m (6 076 pi).

Les **vitesse**s sont exprimées en noeuds, ce qui représente 1 mille nautique par heure.

Les **profondeurs** sont, sauf avis contraire, rapportées au zéro des cartes. Les profondeurs, en particulier celles des chenaux dragués ou celles du long des quais, sont sujettes à changer et il est fortement recommandé d'en demander confirmation à l'autorité locale compétente.

Les **altitudes** et les **hauteurs libres** sont rapportées au niveau de la pleine mer supérieure des grandes marées. Dans les eaux non soumises à la marée, elles sont rapportées au zéro des cartes.

Les **hauteurs**, distinctes des altitudes, se rapportent aux hauteurs d'objets au-dessus du sol. On peut, parfois et lorsqu'il n'existe aucun risque de confusion, dire « une colline d'une hauteur de 18 m »; dans ce cas, hauteur aura la signification d'altitude.

Le numéro des aides du *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume* apparaîtra **entre parenthèses** suite à la mention de l'aide (feu, alignement lumineux, bouée). Le terme « saisonnier » indique que l'aide décrite est en fonction durant une période déterminée; se référer au *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume* pour connaître la période de fonctionnement. Le terme « privé » signifie que l'aide est entretenue à titre privé; elle ne sera pas nécessairement inscrite dans le *Livre des feux* et ses caractéristiques peuvent changer sans qu'un *Avis à la navigation* ne soit émis.

Le **temps**, sauf indication contraire, est le temps local, normal ou avancé selon le cas. Pour les eaux décrites dans ce fascicule, l'heure est exprimée en heure normale de l'Atlantique (HNA Z+4).

Le **port en lourd** et les **masses** sont exprimés en tonnes métriques. Les masses relativement petites seront exprimées en kilogrammes.

Un **quai public** est un quai destiné à l'usage général, bien que certains frais peuvent être exigés

par une autorité locale compétente. Sur des cartes plus anciennes il est encore indiqué « Government Wharf » ou « Govt Whf ».

On regroupe sous le vocable « **amers** », tous les objets naturels ou artificiels qui sont remarquables ou bien visibles, soit ceux qui ressortent clairement sur l'arrière-plan ou ceux qui, par visibilité normale, peuvent être facilement identifiés du large, à quelques milles de distance.

Le terme « **embarcation** » est employé pour désigner les bateaux de plaisance et de façon générale, les petits navires à faible tirant d'eau.

Les **diagrammes** sont des représentations cartographiques à grande échelle de havres, de quais, de mouillages ou de ports de plaisance.

Les **pictogrammes** sont des symboles apparaissant au début de certains paragraphes. Ils servent à repérer rapidement les informations désirées ou à souligner une particularité. Se référer à la légende des pictogrammes qui apparaît à l'endos de la couverture de ce fascicule.



Références aux autres publications

Service hydrographique du Canada

- *Catalogue des cartes et publications nautiques (Côte atlantique)*
- *Tables des marées et courants du Canada*

Garde côtière canadienne

- *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*
 - *Aides radio à la navigation maritime (Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, lac Winnipeg et l'Arctique de l'Est)*
 - *Édition annuelle des Avis aux navigateurs*
-

ABRÉVIATIONS

Unités

°C	degré Celsius
cm	centimètre
h	heure
ha	hectare
HP	cheval-vapeur
kHz	kilohertz
km	kilomètre
kn	noeud
kPa	kilopascal
m	mètre
mb	millibar
min	minute
MHz	mégahertz
mm	millimètre
pi	pie
t	tonne métrique
°	degré (d'arc)
'	minute (d'arc)

Directions

N	nord
NNE	nord-nord-est
NE	nord-est
ENE	est-nord-est
E	est
ESE	est-sud-est
SE	sud-est
SSE	sud-sud-est
S	sud
SSW	sud-sud-ouest
SW	sud-ouest
WSW	ouest-sud-ouest
W	ouest
WNW	ouest-nord-ouest
NW	nord-ouest
NNW	nord-nord-ouest

Divers

A.P.A.	Administration de pilotage de l'Atlantique
BM	basse mer
É.-U.	États-Unis d'Amérique
GCC	Garde côtière canadienne
HF	haute fréquence
HPA	heure probable d'arrivée
HPD	heure probable de départ
M	million, méga
MPO	Ministère des Pêches et des Océans
NAD	Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord
N°, n°	numéro
PM	pleine mer
SAR	recherche et sauvetage
SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
SHC	Service hydrographique du Canada
STM	Services du trafic maritime
VHF	très haute fréquence

Renseignements généraux

1 On pense que les pêcheurs basques, bretons et normands abordaient déjà les rives de la baie de Fundy dès 1504, mais puisqu'ils n'ont laissé aucun récit de leurs voyages on ne peut l'affirmer.

2 Lorsque Samuel de Champlain pénétra pour la première fois dans le port de Saint John en 1604, la description et les croquis qu'il en fit devinrent le premier guide à l'attention de ceux qui allaient suivre ses traces :

3 « *Il existe une belle baie qui s'enfonce dans les terres et au fond de laquelle émergent trois îles et un rocher (Shag Rock). Deux d'entre elles, à l'Ouest, et l'autre île (Partridge Island), est située à l'embouchure d'une rivière, une des plus larges et des plus profondes que nous ayons observées, et que nous avons baptisé rivière Saint-Jean, car c'était le jour de la Saint-Jean Baptiste que nous l'avons abordé...*

4 *La rivière est dangereuse à aborder si l'on ne prend garde à certaines pointes et rochers gisant de chaque côté. L'entrée étroite passée, elle s'élargit immédiatement; puis, après avoir contourné une pointe, elle se rétrécit de nouveau pour former, entre deux hautes falaises, un genre de chute où l'eau s'engouffre avec tellement de force qu'un morceau de bois lancé à cet endroit y est engouffré pour ne plus reparaître. Toutefois, si l'on attend la marée (mi-marée), on peut très facilement passer cette gorge qui s'élargit ensuite jusqu'à une largeur d'une lieue par endroits et où l'on trouve trois îles. Nous ne l'avons pas davantage explorée, mais un indien nommé Secoudon, chef de la rivière, nous a signalé qu'elle était très belle, grande et spacieuse ainsi que bordée d'abondantes prairies et de beaux boisés de chênes, de hêtres, de noyers et de vignes sauvages. »*

5 Le capitaine Donald F. Taylor, qui a navigué sur la rivière Saint-Jean pendant de nombreuses années à l'époque des navires à vapeur, ajoute la description suivante traduite de son ouvrage *The Early Steamboats of the St. John River*.

6 « *Les paysages variés qu'offre la rivière Saint-Jean en font le charme le plus envoûtant pour celui qui y navigue. Après avoir quitté Saint John, les falaises anfractueuses de la passe entre Pokiok et Randolph font soudainement place aux vastes étendues de Grand Bay puis à la région de collines de Long Reach. Grassy Island, à la hauteur de Oak Point, est formée de dépôts sédimentaires et constitue l'extrémité d'aval d'un delta intérieur. Un grand nombre d'îles basses comme Spoon Island, Long Island, Upper Musquash Island et Lower Musquash Island s'allongent sur plusieurs milles*

dans la rivière au-delà de Fredericton. Elles reçoivent leur charge annuelle de limon après l'inondation printanière et fournissent habituellement une bonne récolte de foin ou servent de pâturages pour le bétail. »

7 Il est entré dans la tradition de faire et de transmettre de telles observations afin que les navigateurs se fassent à l'avance une idée de ce que leur réserve la navigation dans des eaux non familières. C'est fondamentalement suivant cette tradition qu'a évolué le style des Instructions nautiques qui confèrent à ces publications la forme que nous leur connaissons aujourd'hui.

8 Ce fascicule décrit la rivière Saint-Jean à partir de son embouchure, à Saint John, jusqu'à Woodstock, y compris toutes les eaux navigables accessibles depuis la rivière.

9 **Contexte historique.** — Les premiers habitants connus de la vallée de la rivière Saint-Jean furent les amérindiens Malécites. Parce qu'ils devaient disposer d'un réseau hydrographique pour le transport, les Malécites s'établirent près du confluent de deux voies navigables ou plus. Contrairement à de nombreuses autres tribus au Canada, les Malécites sont restés, bien que de nouveaux occupants arrivèrent et s'installèrent dans la même région. Ceci permit d'établir des relations pacifiques entre la tribu et les premiers colons.

10 *Période acadienne.* — La deuxième étape fut l'arrivée des Acadiens dans la vallée de la rivière Saint-Jean. Bien qu'elle ait été précédée par plusieurs explorations et un peu de commerce, l'installation des Acadiens dans la vallée commença dans la dernière partie du 17^e siècle et la première moitié du 18^e siècle. La plupart de ces colons français étaient des fermiers et des marchands qui s'établissaient dans les mêmes régions et souvent même avec les Malécites.

11 Au 18^e siècle, les affrontements entre Français et Anglais furent monnaie courante mais eurent peu d'influence sur les habitants du bassin de la rivière jusque vers 1750. De nombreux Acadiens, chassés par les Anglais, remontèrent la rivière pour éviter les Britanniques établis le long de la côte. Suite au Traité de Paris de 1763, les Acadiens de l'embouchure de la rivière furent graduellement forcés de remonter la rivière. Cet événement fut à l'origine de l'établissement acadien dans la vallée, dans la partie Nord du Nouveau-Brunswick.

12 *Période de la Nouvelle-Angleterre.* — Entre les périodes des Acadiens et des Loyalistes, des colons vinrent des États de la Nouvelle-Angleterre. Au cours de la période acadienne, d'importantes subventions ont été accordées en vue d'encourager la colonisation; à ce moment, beaucoup de ces nouveaux venus, auxquels furent accordées de vastes terres, formèrent leurs propres compagnies. Cette période fut de courte durée et n'impliqua que peu d'immigrants.

13 *Période loyaliste.* — La population du bassin, avant l'arrivée des Loyalistes en 1783, comptait quelque 1 400 Anglais et 400 Acadiens. Leur principale activité était l'agriculture mais certains se livraient au commerce des

fournitures, du poisson, du bois pour la confection des mâts et d'autres articles.

14 L'arrivée massive à cette époque de quelque douze à quinze mille Loyalistes entraîna un changement du mode de vie des colons. En plus d'accroître rapidement l'importance de l'établissement, les Loyalistes apportaient de nouveaux talents et intérêts. Parmi eux on trouvait des juges, des avocats, des médecins, des pasteurs, des instituteurs, des pêcheurs, des cultivateurs, des marchands, des soldats et des esclaves. Certains d'entre eux avaient occupé des postes dans les bureaux du gouvernement colonial. Toutefois, en dépit de leurs talents et intérêts, la plupart d'entre eux durent s'établir d'abord comme fermiers à cause des conditions existantes. Leurs établissements étaient éparpillés le long des voies navigables et sur les meilleures terres arables. Dans certains cas, ceci signifiait que les premiers colons, qui étaient établis sur des terres qui ne leur avaient pas été concédées par la Couronne britannique, ont été déplacés et leurs terres données aux Loyalistes. Les plus connus des déplacés sont les Acadiens, qui reçurent de nouvelles terres le long du cours supérieur de la rivière Saint-Jean, au Sud de Madawaska River.

15 Avec cet afflux de colons, le comté de Sunbury fut séparé de la Nouvelle-Écosse et devint, en 1784, la province du Nouveau-Brunswick. La capitale fut transférée à Fredericton en 1785.

16 *Période d'immigration intensive.* — La première moitié du 19^e siècle connut une forte croissance démographique. La croissance fut le résultat d'une croissance constante de la population autochtone conjuguée à la période de la plus forte immigration en provenance d'Angleterre, d'Écosse et surtout d'Irlande.

17 En 1850, la colonisation du bassin était à son apogée. Bien qu'il arrivait toujours de nouveaux immigrants, un mouvement d'émigration des Autochtones et des nouveaux arrivants s'amorça. Au moment de l'adhésion du Nouveau-Brunswick à la Confédération en 1867, la disposition des établissements sur le bord de l'eau, commencée par les Malécites, s'étendit le long de toute la vallée de la rivière Saint-Jean.

18 Avant la Confédération, le système économique reposait sur les produits de la terre, auxquels s'ajoutèrent, au milieu du 19^e siècle, les apports importants du transport maritime et du commerce du bois. Au cours de cette période, les provinces maritimes atteignirent un taux de croissance démographique non égalé depuis.

19 **Rivière Saint-Jean.** — Depuis sa source dans le Petit lac Saint-Jean sur la frontière Québec/Maine jusqu'à son embouchure à Saint John (N.-B.), la rivière Saint-Jean draine un bassin de quelque 55 167 km² par un embranchement principal d'une longueur de 673 km. C'est une rivière internationale puisque 51 % de son bassin hydrographique se trouvent dans le Nouveau-Brunswick, 36 % dans l'état du Maine et 13 % dans la province de Québec. C'est en longueur la 37^e rivière

du Canada et la plus grande des provinces maritimes. Elle constitue la frontière internationale du Canada et des États-Unis sur une distance de 161 km.

20 Sur environ ses premiers 210 km, la rivière coule en direction NE, puis, à Edmundston, elle s'infléchit brusquement au SE jusqu'à la baie de Fundy. La ville de Woodstock est située à peu près au milieu de son embranchement principal. Les principaux tributaires de la rivière débouchent en amont de Woodstock.

21 La région est forestière; les forêts couvrent 80 % du bassin de la rivière Saint-Jean. Presque toutes les forêts actuelles proviennent d'une deuxième ou d'une troisième pousse. Les conifères comptent environ pour les deux tiers du total avec l'épinette, le sapin baumier, le sapin, le pin, le cèdre et le mélèze. Les espèces à feuillage caduc comprennent le bouleau, l'érable, le peuplier, le chêne, l'orme et, en petit nombre seulement, d'autres variétés. Le reste de la végétation consiste en terres cultivées localisées principalement dans les vallées des cours d'eau, certaines zones marécageuses dont le drainage est médiocre, et les terres broussailleuses couvertes d'une couche de terre trop mince ou d'un climat trop extrême pour favoriser la pousse des arbres.

22 **Nouveau-Brunswick.** — La superficie de la province du Nouveau-Brunswick est de 73 436 km², dont 1 344 km² sont de l'eau douce. Sa largeur maximale, d'Est en Ouest, est de quelque 310 km et elle atteint approximativement 370 km, du Nord au Sud. Elle est bordée à l'Ouest par l'État du Maine aux États-Unis, au Nord par la province de Québec, au Sud par la baie de Fundy et la Nouvelle-Écosse, et à l'Est par le golfe du Saint-Laurent et le détroit de Northumberland. En 2006, le Nouveau-Brunswick comptait 729 907 habitants. La province est bilingue; les services gouvernementaux, sociaux et d'éducation sont offerts dans les deux langues officielles.

23 Les terres du Nouveau-Brunswick sont en grande partie vallonnées. Le grand plateau du Nord-Ouest, d'une altitude variant entre 305 et 460 m, est entaillé par de profondes vallées. Les hautes terres centrales atteignent en général une altitude de 610 m; toutefois, Mount Carleton s'élève à 820 m.

24 Le climat de la province, bien que plutôt continental, subit l'influence modératrice de la mer. Les saisons sont quelque peu tardives et, à l'intérieur des terres, les températures sont plus extrêmes que sur les côtes.

25 La vallée de la rivière Saint-Jean et la partie SE de la province sont des régions agricoles, la première se spécialisant dans la culture des pommes de terre et des légumes et la seconde, dans l'élevage du bétail et les produits laitiers. L'économie de la province repose principalement sur l'exploitation forestière — la plus grande industrie de la province — la pêche et les mines.

26 Les **jours fériés nationaux** au Canada sont les suivants : le jour de l'An, le Vendredi saint, le lundi de Pâques,

la fête de la Reine (le lundi précédent le 25 mai), la fête du Canada (le premier juillet), la fête du Travail (le premier lundi de septembre), le jour de l'Action de grâces (le deuxième lundi d'octobre), le jour du Souvenir (le 11 novembre), Noël et le lendemain de Noël. Lorsque le jour de l'An, la fête du Canada, le jour du Souvenir, Noël ou le lendemain de Noël tombent un samedi ou un dimanche, ces jours fériés seront reportés au lundi suivant ou comme indiqué. Dans la province du *Nouveau-Brunswick*, le premier lundi du mois d'août est désigné jour férié provincial.

27 Dans certaines municipalités, les magasins de détail sont fermés une demi-journée par semaine. Lorsque c'est possible, on donnera l'information dans le texte.

28 **Monnaie, poids et mesures.** — La monnaie courante est le dollar et le cent canadiens; le cent est un centième d'un dollar. Les pièces en circulation ont pour valeur 1, 5, 10, 25 et 50 cents, ainsi que 1 et 2 dollars. La Banque du Canada émet des billets de 5, 10, 20, 50, 100 et 1 000 dollars.

29 Le système métrique de poids et mesures est en vigueur au Canada. Dans certains cas, on utilise encore le système impérial de poids et mesures.

30 **Heures normale et avancée.** — La province du Nouveau-Brunswick a adopté l'*heure normale de l'Atlantique*, en retard de quatre heures sur le temps universel coordonné (UTC), qui est l'équivalent moderne du temps moyen de Greenwich, soit UTC -4. Généralement, l'*heure avancée de l'Atlantique* est en usage dans la province depuis le deuxième dimanche de mars jusqu'au premier dimanche de novembre. L'*heure avancée de l'Atlantique* est une heure en avance sur l'heure normale et 3 heures en retard sur le UTC.

31 **Réseau de transports.** — La plupart des localités décrites dans le présent fascicule sont desservies par des routes asphaltées, reliées au réseau routier des autres provinces et des États-Unis. Un traversier pour passagers et véhicules assure un transport quotidien entre Saint John et Digby (Nouvelle-Écosse).

32 Saint John et Fredericton sont reliées par route et par air.

33 Un réseau d'autobus dessert Fredericton, Oromocto, Saint John et d'autres municipalités du Nouveau-Brunswick, avec correspondances pour les autres provinces et les principales villes de la Nouvelle-Angleterre.

34 Un réseau de lignes aériennes relie les aéroports de Saint John et Fredericton aux autres villes de l'Est de l'Amérique du Nord.

35 La plupart des hôtels, offices de tourisme et agences de voyages disposent d'horaires de services. Pour plus de renseignements, consulter la compagnie même.

36 **Douanes, dédouanement.** — Lors de l'arrivée d'un bateau de plaisance privé au Canada, la personne responsable du bateau doit signaler sa présence à l'*Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)* par téléphone. Le propriétaire

TABLE DE CONVERSION AU SYSTÈME MÉTRIQUE

Température		Longueur		Masse (poids)	
°C	°F	1 cm	0,394 po	1 g	0,035 oz
		1 m	39,37 po	454 g	1 lb
0	32		3,281 pi	1 kg	2,204 lb
5	41		1,094 v.	1 t	2 204 lb
10	50	1 km	0,621 mille		
15	59	1,609 km	1 mille		Volume
20	68	1,852 km	1 mille marin		
25	77			1 ml	0,035 oz
30	86	Pression atmosphérique		1 l	35 oz
35	95			4,546 l	1 gal. (GB)
		100 kPa	29,637 po de mercure	3,785 l	1 gal. (É.-U.)
				1,2 gal. (GB)	1 gal. (É.-U.)

ou l'exploitant du bateau privé doit accoster à un poste de déclaration maritime par téléphone (SDT/M) au Canada et composer le numéro du SDT/M immédiatement à son arrivée, avant de poursuivre son trajet vers l'intérieur du pays ou vers toute autre destination au Canada, à moins d'avoir convenu d'autres modalités avec un bureau de l'ASFC.

37 Le responsable du bateau doit contacter le SDT/M immédiatement après l'accostage au Canada en composant le 1-888-226-7277.

38 Le responsable du bateau doit fournir les informations suivantes au SDT/M :

- le lieu d'accostage;
- le numéro d'immatriculation du bateau;

- la destination finale au Canada;
- le nom complet, la date de naissance, la citoyenneté de toutes les personnes à bord;
- le motif du voyage et la durée du séjour au Canada (pour les non-résidents);
- la durée du séjour à l'étranger (pour les résidents canadiens); et
- une déclaration en douane pour chaque personne à bord.

Cartes et publications

39 On peut se procurer des **cartes** et des **publications marines** chez les *dépositaires de cartes* accrédités du *Service hydrographique du Canada*.

40 Le *Catalogue des cartes marines et des publications connexes — Côte Atlantique*, montre la couverture des cartes marines canadiennes, énumère les publications marines et donne la liste des dépositaires de cartes accrédités où l'on peut se les procurer.

41 **Pour obtenir des informations sur les dépositaires de cartes :** www.cartes.gc.ca.

42 **Précision d'une carte.** — Les conditions générales que la carte marine représente sont celles qui existaient au moment des levés et celles qui ont été signalées au Service hydrographique du Canada jusqu'à la date de la dernière édition indiquée sur la carte. Les zones où prédominent le sable ou la vase, en particulier aux entrées et approches des baies et des rivières, sont soumises à des changements continus; il faut donc être prudent en naviguant dans ces zones.

43 Dans les zones où les récifs et les roches abondent, il est toujours possible que les levés n'aient pas permis de

Postes maritimes de déclaration par téléphone

Port de Saint John
Poste d'amarrage du Market Square

Rivière Saint-Jean
Saint John Powerboat Club
Royal Kennebecasis Yacht Club
Saint John Marina

Le Sud-Ouest du Nouveau-Brunswick
Campobello Island, Deer Island
Grand Manan Island
St. Andrews
(Quai de la municipalité)
(Terminal maritime Bayside)

décélérer toutes les obstructions. En naviguant dans ces eaux, il faut suivre les routes et les chenaux usuels en évitant les eaux où l'irrégularité et le changement brusque des profondeurs indiquent des conditions liées à la présence de récifs et d'aiguilles.

44 On peut avoir ajouté ultérieurement des sondes sur une carte établie à partir d'anciens levés, ayant peu de sondes, voilant ainsi l'insuffisance du levé original. Des isobathes supplémentaires et moins de sondes figureront sur les nouvelles cartes métriques construites à partir de levés récents. Certaines cartes marines converties au système métrique contiennent toujours de l'information provenant d'anciennes cartes. Il est donc important d'évaluer leur fiabilité en se basant sur le diagramme de classification des sources.

45 On doit toujours utiliser la carte à la plus grande échelle de la région où l'on navigue, à l'exception des cartes spéciales pour les bateaux de plaisance.

46 Certains passages secondaires dans la rivière Saint-Jean n'ont fait que partiellement l'objet de levés hydrographiques. Chaque fois que l'on connaît l'existence d'un chenal large et sain, il ne serait pas prudent d'emprunter, sans nécessité, un chenal comprenant peu ou pas de sondes, même si celui-ci est plus court.

47 L'édition mensuelle des *Avis aux navigateurs* contient les corrections à apporter aux cartes marines, aux Instructions nautiques et autres publications nautiques. Elle annonce aussi l'émission de nouvelles cartes et le retrait des cartes périmées, la parution de nouvelles éditions de diverses publications nautiques et celle de nouveaux règlements. On y retrouve également des renseignements importants sur la sécurité pour la navigation. Elle est publiée (versions anglaise et française) par la Garde côtière canadienne et distribuée gratuitement en s'abonnant sur le site Web de la Garde côtière canadienne. Les demandes d'abonnement doivent être adressées à :

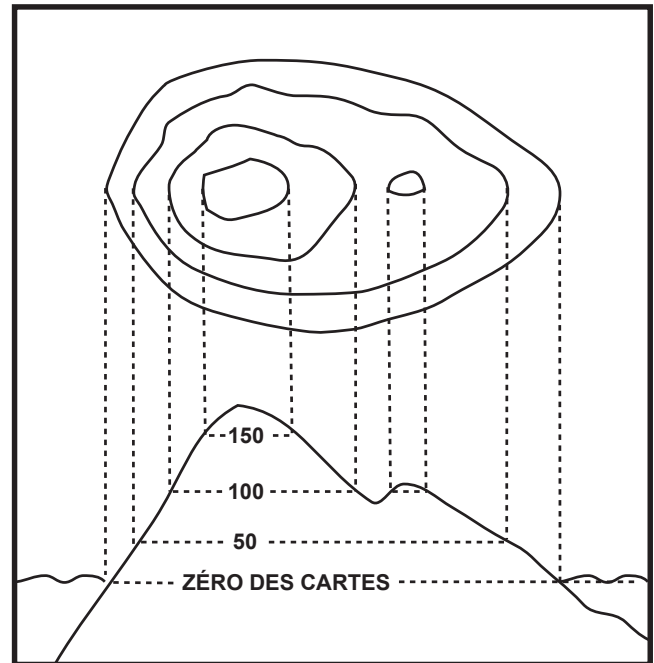
Avis aux navigateurs
Garde côtière canadienne
200, rue Kent — Poste 5N186
Ottawa (Ontario) K1A 0E6
Site Web : www.notmar.gc.ca

48 Le signalement de dangers à la navigation et les erreurs relevées sur les cartes marines ou les publications devraient être faits à l'aide du *Rapport d'informations maritimes et formule de suggestions* dont un exemplaire figure à la fin de l'Édition mensuelle des *Avis aux navigateurs*.

49 Les **courbes de niveau** topographiques peuvent aider à identifier les îles et les entités terrestres le long de la rivière Saint-Jean. Ces courbes relient les points de même altitude sur terre.

50 La différence d'altitude ou de profondeur entre les courbes est appelée *intervalle des courbes*. Lorsque ces courbes sont rapprochées, elles représentent une pente abrupte

COURBES DE NIVEAU



et lorsqu'elles sont éloignées les unes des autres, elles représentent une pente douce. De nombreuses îles et presqu'îles ne présentent aucune courbe de niveau; ces étendues sont basses, unies et sans particularités, et elles ne sont pas facilement visibles des étendues avoisinantes.

51 Les isobathes relient les points de même profondeur sous le zéro des cartes. Lorsqu'elles sont rapprochées les unes des autres, cela indique que le fond de la rivière présente une pente abrupte et que ces zones ne conviennent pas au mouillage.

52 Les **signes conventionnels et les abréviations** (de même que leur signification) utilisés sur les cartes marines canadiennes figurent dans la *Carte n° 1*, fascicule publié par le Service hydrographique du Canada.

53 Les *Tables des marées et courants du Canada* permettent de déterminer la hauteur des basses et pleines mers ainsi que le mouvement horizontal de la marée. Elles sont particulièrement importantes pour la prédiction de l'heure de l'étalement à Reversing Falls, près de l'embouchure de la rivière Saint-Jean.

54 Le *Guide de sécurité nautique* est publié par le Bureau de la sécurité nautique et distribué gratuitement. Il décrit et illustre les feux que doivent porter les embarcations, le Système canadien d'aides à la navigation et les règles fondamentales de barre et de route. Il fournit aussi des avis et des renseignements sur la recherche et le sauvetage, ainsi que sur l'équipement et les exercices de sécurité.

Niveaux de l'eau

55 **Zéro des cartes.** — Les profondeurs indiquées sur les cartes se rapportent au *zéro des cartes* — le niveau horizontal choisi de manière à ce que la surface de l'eau ne tombe que rarement au-dessous. Comme la rivière Saint-Jean est une voie navigable intérieure, le zéro des cartes couvrant son parcours se rapporte à une hauteur ou une altitude au-dessus du niveau de référence géodésique du Canada (RG). En aval de Reversing Falls, dans les eaux soumises à la marée du port de Saint John et de la baie de Fundy, le zéro des cartes correspond au niveau de basse mer inférieure, grandes marées. Ce niveau est au-dessous du RG, ce qui est habituellement le cas dans les eaux côtières, et correspond au niveau approximatif de la plus basse marée prédite sur une période de temps prolongée. Le zéro des cartes varie le long de la rivière Saint-Jean qui décrit une pente vers l'amont jusqu'à Fredericton. À Indiantown, située juste en amont de Reversing Falls, le zéro des cartes se situe à 0,4 m au-dessus du niveau de référence géodésique; le zéro des cartes à d'autres endroits se lit comme suit :

Beulah Camp (Browns Falt)	0,7 m au-dessus du RG
Hatfield Point (Belleisle Bay)	0,7 m au-dessus du RG
Evandale	0,7 m au-dessus du RG
Gagetown	0,7 m au-dessus du RG
Maugerville	0,8 m au-dessus du RG
Fredericton	0,9 m au-dessus du RG
Cambridge Narrows	0,7 m au-dessus du RG
Newcastle Creek	0,8 m au-dessus du RG
Mactaquac Headpond	38,1 m au-dessus du RG

56 **Hauteurs libres.** — Toutes les hauteurs libres et les altitudes indiquées sur les cartes marines couvrant la rivière Saint-Jean sont mesurées au-dessus du zéro des cartes. On rappelle aux conducteurs d'embarcations que dans les eaux soumises à la marée, les hauteurs libres, les hauteurs et les altitudes se rapportent à un niveau de pleine mer.

57 Les berges naturelles de la rivière Saint-Jean forment la ligne de rivage comme indiqué sur la carte marine. En de nombreux endroits, elles sont frangées d'arbres et d'une végétation luxuriante, inondée en périodes de hautes eaux. La *laisse de haute mer* est le pourtour formé par la ligne de rivage. La *hauteur* se rapporte à une particularité s'élevant au-dessus de la ligne de rivage alors que la *sonde découvriante* se rapporte à une particularité s'élevant entre le zéro des cartes et la laisse de haute mer. *À fleur d'eau* se rapporte à une particularité de même hauteur que le zéro des cartes.

58 Le niveau de l'eau de la rivière Saint-Jean subit l'influence des variations de l'alimentation et de l'écoulement, conjuguées aux conditions météorologiques, au cycle des marées et, dans une certaine mesure, au fonctionnement du barrage de la centrale hydroélectrique de Mactaquac, en amont de Fredericton.



59 **Les hauteurs libres des ponts et des câbles aériens au-dessus du zéro des cartes, qui sont indiquées sur les cartes, varient selon le niveau de l'eau; en conséquence, on doit soustraire la hauteur du niveau de l'eau au-dessus du zéro des cartes de la hauteur libre portée sur la carte pour obtenir la hauteur libre réelle.**

60 La **crue**, occasionnée par l'écoulement de la neige fondante du bassin hydrographique, constitue le principal facteur déterminant des variations du niveau d'eau de la rivière. Le niveau moyen mensuel maximal à Oak Point se produit en mai, avec une hauteur de près de 3,6 m au-dessus du zéro des cartes; à Fredericton, également en mai, il atteint presque 4,8 m. Les niveaux moyens mensuels minimaux durant la saison de navigation surviennent en août et septembre, et correspondent à peu près au zéro des cartes.

61 **Dénivellation due au vent.** — Si le vent souffle de la même direction sur un lac pendant une période prolongée, le niveau de l'eau augmente à l'extrémité du lac située sous le vent. La différence de niveau d'eau entre les deux extrémités du lac est reliée à la longueur, à la forme et à la profondeur de celui-ci, ainsi qu'à la durée et à la vitesse du vent. La plus grande différence de niveau se produit lorsqu'un fort vent souffle sur un lac long, étroit et peu profond pendant une période de temps prolongée.

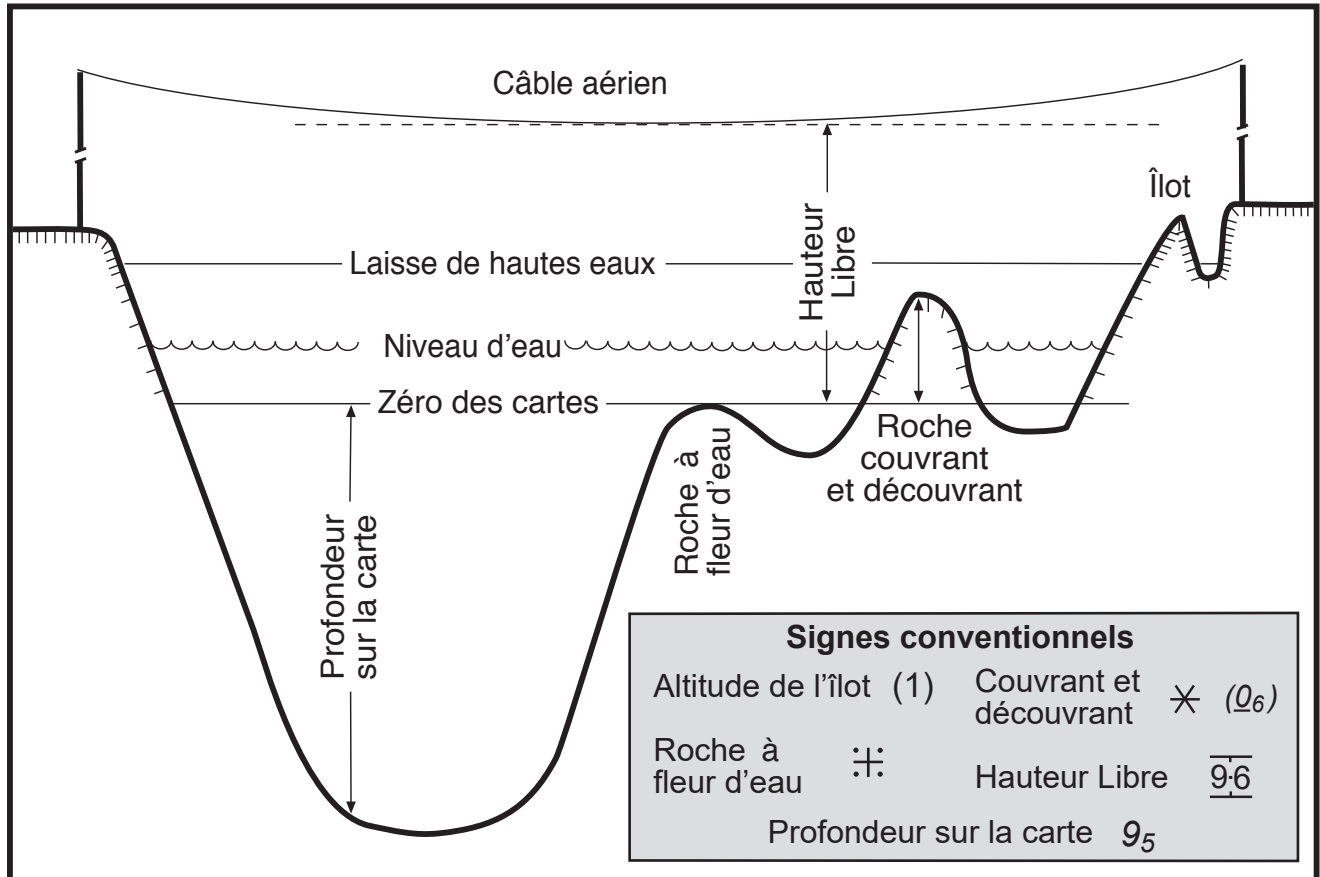
62 Un **cycle de marée**, quoique pas très important, règne dans la rivière. Le marnage moyen à Indiantown est de 0,6 m, diminuant à 0,3 m à Hampstead et à près de zéro à Oromocto. Il existe un cycle de marée en amont de Oromocto, mais à cause des ouvertures du barrage de Mactaquac la marée n'est pas perceptible.

63 **Barrage de Mactaquac.** — Les plus grands effets du fonctionnement de la centrale hydroélectrique de Mactaquac sur le niveau de l'eau se ressentent en aval du barrage; en une seule journée la différence de niveau peut atteindre 1,5 m. Plus loin en aval, à Fredericton, elle n'est que de 0,6 m, alors qu'à Jemseg, à l'entrée de Grand Lake, elle est presque nulle.

64 **Renseignements sur les niveaux de l'eau.** — La Division des relevés hydrologiques du Canada, le Ministère de l'Environnement, à Fredericton, maintient des limnimètres le long de la rivière Saint-Jean et ses tributaires. Des informations en temps réel sur les niveaux de l'eau (données hydrométriques en temps réel) sont disponibles sur le site Web d'Environnement Canada. Les lectures des limnimètres se rapportent au niveau de référence géodésique. Une hauteur de 1,4 m au-dessus du RG correspond à 0,6 m au-dessus du zéro des cartes à Maugerville.

65 Des **hydrogrammes** figurent sur la couverture des cartes marines qui mènent à Fredericton. Ils donnent les hauteurs moyennes du niveau de la rivière au-dessus du zéro des cartes pour des périodes prolongées.

ZÉRO DES CARTES, HAUTEUR LIBRE ET ALTITUDE



Renseignements sur la navigation

66 **Trafic commercial.** — Les eaux de la rivière Saint-Jean et ses tributaires sont fréquentées par des traversiers, des navires de recherches et à quelques endroits par des bateaux d'excursion. On rappelle aux conducteurs d'embarcations que la règle 9 b) du *Règlement sur les abordages* stipule que « Les navires de longueur inférieure à 20 mètres et les navires à voile ne doivent pas gêner le passage des navires qui ne peuvent naviguer en toute sécurité qu'à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès ».

67 **Des bacs à câbles** sont entraînés par des câbles fixés sur la rive. Les câbles sont suspendus lors de la traversée et reposent sur le fond lorsque le bac est à quai. Les conducteurs d'embarcations doivent être **prudents** lorsqu'ils s'en approchent et ne jamais passer devant ceux-ci car, à cause de l'effort de tension, les câbles peuvent se rapprocher de la surface de l'eau. Tous les bacs à câbles sur la rivière Saint-Jean et ses tributaires gardent l'écoute sur la voie VHF 16 (156,8 MHz).

68 Des **câbles sous-marins** téléphoniques et à haute tension traversent la rivière et les eaux contiguës. Les cartes indiquent leurs trajets et il faut éviter de mouiller dans le voisinage de ceux-ci. *Si une ancre accroche ou reste engagée dans un câble, on ne tentera pas de la libérer afin de ne pas couper le câble et, si cela devait quand-même se produire, coupez la chaîne d'ancre et abandonner celle-ci en vue d'éviter tout risque d'électrocution.*

69 **Pêche commerciale.** — La pêche à l'alose et au gaspereau se pratique du printemps jusqu'à la fin de juin. Des filets s'étendent jusqu'à une distance de 60 m des berges. Les filets sont également tendus à partir de la mi-septembre. Les filets sont normalement visibles de jour mais ils ne portent aucune marque de nuit.

70 Le **bois flotté** dérive constamment dans les eaux de la rivière et les conducteurs d'embarcations sont priés d'exercer une grande prudence surtout la nuit.

71 **Espars d'amarrage (bois canard).** — Des espars d'amarrage sont dispersés le long des berges de toutes les voies navigables. On en fait mention dans le texte lorsque l'on en connaît l'existence. Ces espars flottent en position verticale

BACS À CABLES À GONDOLA POINT (2006)



dont l'extrémité supérieure émerge à peine. En périodes de crues, ils sont presque entièrement submergés. Lors de leur passage dans les chenaux, les embarcations doivent se tenir bien à l'intérieur de ceux-ci.

72 **Radio maritime.** — La Garde côtière canadienne possède des installations radio près de Saint John lui permettant d'assurer un service de messages de sécurité et de correspondance publique, par lequel les navigateurs peuvent effectuer des appels téléphoniques maritimes ou transmettre des messages. Pour obtenir plus de renseignements sur les stations radio de la Garde côtière canadienne et les services qu'elles offrent, consulter la publication *Aides radio à la navigation maritime*.

73 On signale que les communications radio VHF sur la rivière Saint-Jean et ses tributaires sont bonnes jusqu'à Fredericton, y compris Belleisle Bay, Washademoak Lake et Grand Lake.

74 **Recherche et sauvetage (SAR).** — Dans l'Est du Canada, les opérations de **recherche et de sauvetage (SAR)** sont dirigées par le **Centre conjoint de coordination de sauvetage** de Halifax (**JRCC Halifax**). Les Forces canadiennes et la Garde côtière canadienne assurent une écoute permanente au JRCC de Halifax avec tous les organismes impliqués dans les opérations de recherche et de sauvetage. Le JRCC de Halifax est en communication directe avec les *United States Rescue Centres* de Boston et Norfolk avec lesquels il travaille de concert pour assurer une couverture de la totalité du littoral de l'Est de l'Amérique du Nord.

75 Toute situation de détresse ou de demande d'assistance doit être transmise au JRCC de Halifax par l'entremise de la station radio de la Garde côtière canadienne la plus proche sur la voie VHF 16 (156,8 MHz) ou au centre des Services du trafic maritime en composant (sans frais) le 1-800-565-1582, ou encore en composant le « 0 » et demander le service de « recherche et de sauvetage ».

76 *En situation d'urgence, les utilisateurs de téléphone cellulaire peuvent communiquer d'une autre façon avec la station radio de la Garde côtière la plus proche soit en composant *16.*

77 **Équipe de sauvetage côtier.** — Une équipe de sauvetage de la Garde côtière canadienne est stationnée près de Westfield Beach du début de juin jusqu'à la fête du Travail. Équipée d'une embarcation de sauvetage d'une longueur de 5,8 m pouvant prêter assistance à la plupart des embarcations de plaisance, l'équipe répond aux incidents SAR dans un secteur compris entre Gondola Point et Oak Point. Elle assure la garde 12 heures par jour — jusqu'à 22 h au début de la saison et jusqu'à 21 h, à partir du mois d'août.

78 La **Garde côtière canadienne auxiliaire** est un organisme de bénévoles et de propriétaires d'embarcations qui, de pair avec la Garde côtière, seconde le JRCC de Halifax dans les opérations de sauvetage et aide à promouvoir la sécurité nautique. Les embarcations des membres arborent le fanion de la Garde côtière.

79 **Plan de navigation.** — Tous les conducteurs d'embarcations, y compris ceux qui effectuent un voyage d'une journée, devraient fournir un plan de navigation à une personne responsable. Cette personne responsable doit s'assurer d'appeler un Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) ou un Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC) lorsque le navire accuse un retard significatif. Lorsqu'il n'est pas possible de fournir un plan de navigation à une personne responsable, le plan de navigation peut être envoyé à un centre des Services de communications et de trafic maritime (SCTM) de la Garde côtière par téléphone, par radio ou en personne. Lors de longs voyages en mer, les capitaines ou les conducteurs d'embarcations qui ont fourni un plan de navigation à un centre des SCTM sont invités à signaler quotidiennement leur position. À votre retour,

n'oubliez pas de désactiver votre plan de navigation pour éviter le déclenchement de recherches inutiles. La participation à ce programme est volontaire.

Réglementation

80 **Code criminel du Canada.** — « *Commet une infraction quiconque conduit un bateau ou des skis nautiques, une planche de surf, un aquaplane ou autre objet remorqué sur les eaux intérieures ou la mer territoriale du Canada ou au-dessus de ces eaux ou de cette mer d'une manière dangereuse pour le public, eu égard aux circonstances, y compris la nature et l'état de ces eaux ou de cette mer et l'usage qui, au moment considéré, en est ou pourrait raisonnablement être fait. Quiconque commet une infraction est coupable, soit d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement.* »

81 Le **Règlement sur les petits bâtiments** traite des différents aspects sur la sécurité en navigation de plaisance, y compris l'équipement de sécurité obligatoire à bord d'une embarcation. Le *Guide de sécurité nautique* en donne un résumé.

82 **Délivrance de permis de navire.** — Tout navire canadien, à voile ou mû par une machine, transitant dans la voie navigable doit être muni d'un permis émis en vertu du *Règlement sur les petits bâtiments* ou immatriculé selon les dispositions de la *Loi sur la Marine marchande du Canada*. Les navires d'autres pays doivent être munis d'un permis et marqués conformément aux lois de leur pays.

83 Le **Règlement sur les abordages** s'applique dans toutes les eaux décrites dans cette publication. De courts extraits sont cités dans le *Guide de sécurité nautique*. Les conducteurs d'embarcations se souviendront que la *règle 40* du présent règlement stipule que « *tout navire d'une longueur inférieure à 20 mètres ou construit principalement de matériaux non métalliques doit être doté d'un réflecteur radar ou d'un autre moyen permettant sa détection par d'autres navires naviguant par radar* ».

84 **Protection des aides à la navigation.** — En vertu de l'article 129 de la *Loi sur la Marine marchande du Canada*, la personne responsable à bord d'un navire qui endommage ou déplace accidentellement une aide à la navigation (bouée, balise, etc.) doit en informer le :

Coordonnateur régional, Opérations
Centre des opérations régionales
Garde côtière canadienne
B.P. 1000
Dartmouth (N.-É.) B2Y 3Z8

Composez sans frais le 1-800-565-1633

85 Il y a également moyen de faire parvenir un message par l'entremise d'un Centre des Services de communications et de trafic maritime (SCTM) de la Garde côtière.

86 Quiconque négligera de le faire ou, de propos délibéré, endommagera ou déplacera une aide à la navigation, se rendra coupable d'une infraction.

87 **Règlements sur la pollution.** — Les dispositions du *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*, tiré de la *Loi sur la Marine marchande du Canada* interdisent formellement que les navires rejettent dans les eaux ou zones de pêche canadiennes des hydrocarbures, des mélanges d'hydrocarbures, des ordures ou des substances désignées dans les règlements comme étant polluantes. Des poubelles se trouvent sur la plupart des quais qui longent la rivière.

88 La province du Nouveau-Brunswick a adopté un système de consignation pour la plupart des récipients à boisson en vue d'encourager le remplissage des récipients et le recyclage des récipients à remplissage unique. Les récipients peuvent être retournés aux « **Centres de remboursement** » contre remboursement du montant de consigne. Certains magasins au détail acceptent aussi les récipients consignés.

89 **Permis de pêche.** — Les personnes résidant au Nouveau-Brunswick sont tenues de posséder un permis pour pêcher le saumon de l'Atlantique. Les non-résidents doivent être en possession d'un permis pour pêcher au Nouveau-Brunswick et ils doivent recourir aux services d'un guide autorisé pour pêcher le saumon. Il existe quatre catégories de permis de pêche pour les non-résidents dont les caractéristiques figurent dans le « *Résumé des lois fédérales et provinciales sur la pêche sportive au Nouveau-Brunswick* », que l'on peut se procurer dans un Centre provincial d'information aux visiteurs de la province.

90 En plus du saumon, on trouve dans la rivière de la truite, du bar rayé, du brochet maillé, de la perchaude, de l'achigan à grande bouche, de la lamproie, de l'anguille, du gaspereau, de la carpe, de l'alose, de la perche blanche, de la môle (poisson-lune) et de l'esturgeon.

91 **Permis de chasse.** — Les personnes résidentes et les non-résidents doivent obtenir un permis pour chasser le chevreuil, l'orignal, l'ours, le lièvre, le lynx roux, le renard, le raton laveur, la mouffette, le porc-épic, la gélinotte, le canard, l'oie, la bécasse, la corneille et le cormoran. Les détails sur ces permis figurent dans le « *Résumé des lois de la chasse du Nouveau-Brunswick* », que l'on peut se procurer dans un Centre provincial d'information aux visiteurs de la province.

Balisage

92 Un système de **balisage** combiné — latéral et cardinal — est en vigueur dans les eaux canadiennes. La forme et (ou) la couleur de la bouée, la couleur et le caractère du feu ont un sens particulier. La plupart des bouées sont munies

de réflecteur radar. Les navigateurs devront utiliser avec ce système de balisage des cartes marines à jour.

93 Les bouées devraient être considérées comme des aides à la navigation et non comme des marques de navigation infaillibles. Toute bouée peut être déplacée de sa position indiquée sur la carte par une tempête, de la glace, un heurt, ou à cause de particularités topographiques comme les hauts-fonds, les récifs ou les barres rocheuses qui tendent à faciliter le déplacement d'une bouée. Les capitaines devraient toujours naviguer d'après des relèvements d'amers plutôt que de se fier entièrement aux bouées.

94 Dans certains cas, alors qu'une bouée est mouillée à proximité d'un danger ou de toute autre particularité portée sur la carte, il est possible que le symbole de la bouée soit légèrement déplacé sur la carte, et ce, afin qu'il ne soit pas superposé au symbole du danger ou de la particularité qui est représenté sur la carte.

95 Le **système de balisage latéral** indique la route à suivre dans une voie navigable. Le système de balisage de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), *Région B*, est en vigueur dans les eaux canadiennes.

96 Les côtés de la voie navigable sont indiqués par des bouées de formes, de couleurs ou de caractéristiques lumineuses définies par rapport au sens de la remontée. Cette direction vers l'amont est la direction qui mène du large vers la tête des eaux d'un fleuve, d'une rivière, d'un port ou dans le sens de la marée montante. Le long de la rivière Saint-Jean, la direction vers l'amont est indiquée sur les cartes par des têtes de flèches sur la ligne rouge ininterrompue marquant la route recommandée.

97 Le système latéral comporte cinq types de bouées : de bâbord, de tribord, de bifurcation, de mi-chenal et de danger isolé.

98 Le **système de balisage cardinal** indique la position relative d'une obstruction par rapport à la rose des vents au moyen de bouées aux formes, couleurs ou caractéristiques lumineuses définies.

99 Il y a quatre bouées cardinales, une pour chacun des points cardinaux. En utilisant les bouées cardinales, il faut se tenir du côté de la bouée portant une inscription (p. ex. au Nord de la bouée cardinal Nord) et consulter la carte pour obtenir les renseignements concernant le danger que jalonne la bouée. Les bouées cardinales portent des bandes jaunes et noires, et peuvent être lumineuses ou à espar. Lorsqu'elles sont lumineuses, les feux sont blancs, et si elle porte un matériau réfléchissant, ce dernier est blanc. Toutes les bouées cardinales sont surmontées de voyants qui consistent de deux cônes noirs.

100 Des **bouées spéciales** sont mouillées dans les eaux canadiennes. Elles n'ont aucun rapport avec les bouées latérales ou cardinales, et peuvent être lumineuses ou non lumineuses et de formes variées. Elles peuvent porter un matériau

réfléchissant jaune. À l'exception de la bouée scientifique, toutes les bouées spéciales lumineuses montrent un feu jaune à éclats.

101 **Numérotation des bouées.** — Seules les bouées de tribord et de bâbord sont numérotées. Les bouées de tribord portent un nombre pair et les bouées de bâbord un nombre impair. Les nombres croissent vers l'amont et se suivent à peu près des deux côtés du chenal, des nombres étant omis au besoin. Les nombres sont habituellement précédés d'une ou de plusieurs lettres pour faciliter l'identification du chenal. Les nombres sont blancs ou d'un matériau réfléchissant argent. D'autres bouées peuvent être identifiées par des lettres ou des noms.

102 Des **balises de jour** sont parfois utilisées pour indiquer l'entrée d'un chenal, des approches ou des ponts. Le sens d'une balise de jour, de bâbord ou de tribord, est déterminé de la même façon que celui d'une bouée, et ces balises indiquent le chenal ou la route à suivre.

103 Pour obtenir plus de détails sur les aides à la navigation, consulter la brochure intitulée *Le système canadien d'aides à la navigation*, que l'on peut obtenir chez les dépositaires de cartes marines et dans tous les bureaux de la Garde côtière canadienne.

Caractéristiques naturelles

104 **Renseignements météorologiques.** — Radiométéo Canada assure un service ininterrompu de renseignements météorologiques sur VHF-FM. Transmis depuis l'antenne principale située près de Moncton, les signaux sont repris par des stations répétitrices, ce qui en permet la réception partout au Nouveau-Brunswick. Les conducteurs d'embarcations naviguant dans la plupart des secteurs couverts par le présent fascicule s'assureront une réception variant de bonne à excellente en syntonisant 162,55 MHz (WX1) ou 162,40 MHz (WX2). Les auditeurs dans les secteurs Fredericton/Oromocto de la rivière devraient syntoniser 162,475 MHz (WX3).

105 Le message météo est diffusé en anglais et en français et comprend des prévisions et messages synoptiques publics, des prévisions et messages synoptiques maritimes, des avertissements météorologiques au besoin et des rapports météorologiques choisis pour la province du Nouveau-Brunswick. Le message, d'une durée moyenne de 15 minutes, est répété et mis à jour à intervalles réguliers.

106 Radiométéo Canada émet une tonalité d'avertissement automatique qui attirera l'attention des auditeurs (dont les récepteurs en permettent la réception) sur les avertissements de conditions météorologiques très mauvaises. Une tonalité spéciale déclenchera les récepteurs.

Courants horizontaux dans Saint John Harbour

Les courants et tourbillons sont extrêmement complexes et imprévisibles à l'intérieur de Saint John Harbour. Ils sont causés par un grand nombre de facteurs dont les importantes marées semi-diurnes. Le débit de la rivière Saint-Jean, qui atteint un maximum pendant la crue printanière, varie également à d'autres moments en fonction des précipitations à l'intérieur des terres; un courant de densité engendre, à certains stades de la marée, un puissant courant entrant en profondeur tandis qu'en surface on observe un puissant courant sortant. C'est la forme de la gorge entre les chutes à renversement (Reversing Falls) et le port qui amorce le mouvement de roulement ou de bouillonnement pendant la marée descendante.

Ligne d'écume

Une ligne qui est marquéé par la présence d'écume et de petits morceaux de débris s'allonge en travers des abords de Saint John Harbour. L'emplacement de cette ligne change selon l'état de la marée, mais elle est visible à mi-marée avant que ne survienne l'étalement au chutes à renversement.

À l'extérieur de cette ligne l'eau de mer est d'une teinte légèrement jaune verdâtre en raison de la présence en suspension de fines particules de sable. L'eau plus douce de surface à l'intérieur de la ligne d'écume est de couleur brun foncé.

Courant de densité

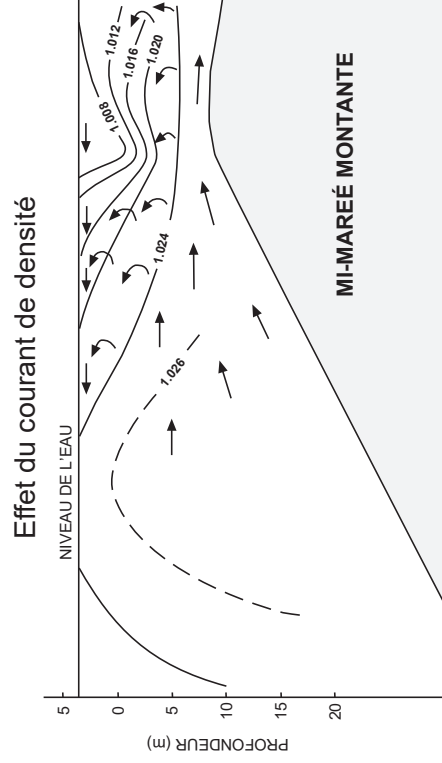
La meilleure façon de décrire la circulation dans Saint John Harbour consiste à imaginer un coin d'eau salée qui avance et recule sous l'eau de la rivière sous l'influence de la marée. Il y a une stratification nettement marquée de l'eau qui forme une interface entre les deux masses d'eau dans toute la région. Parce que chaque couche a une densité différente, elles s'entrecourent et se mêlent entre elles. À mesure que l'eau salée profonde plus dense se mélange vers le haut à la couche d'eau douce en mouvement vers le large, elle est emportée vers l'extérieur et l'eau ainsi perdue est remplacée par un nouvel apport d'eau profonde.

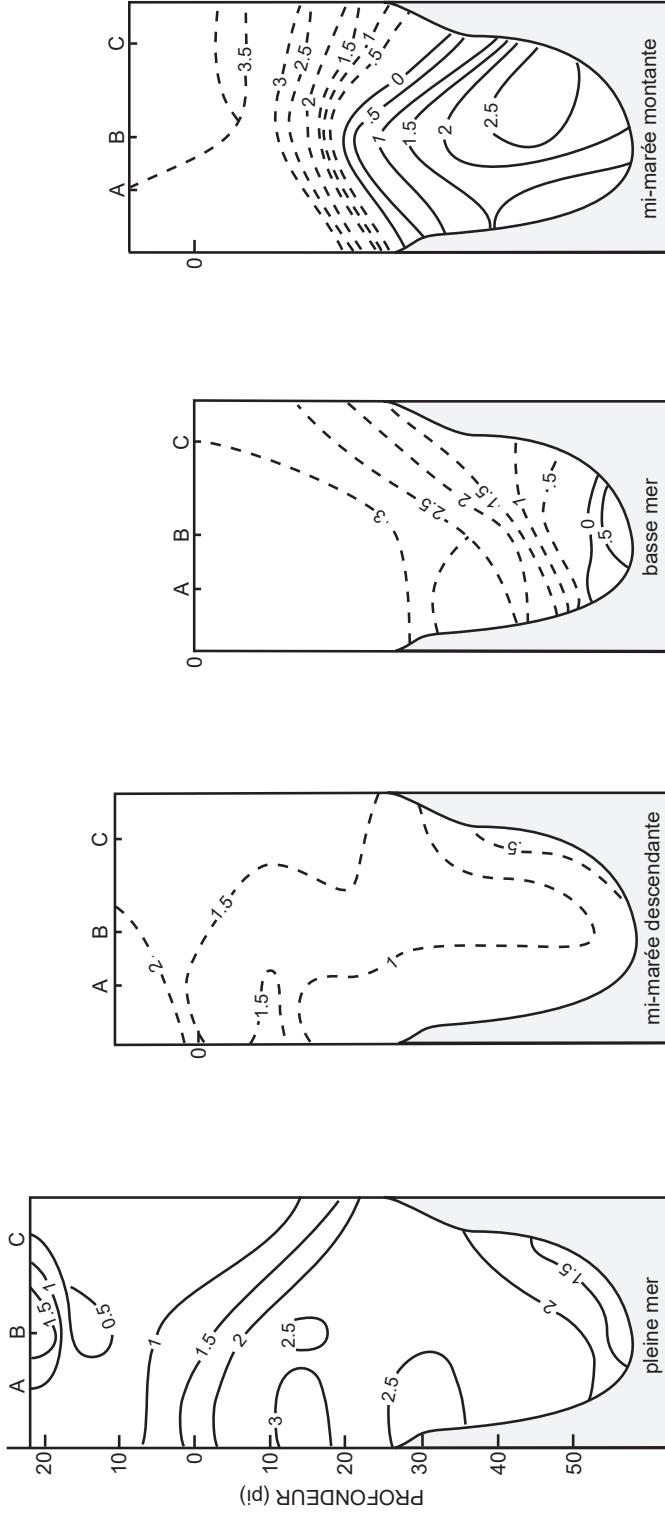
C'est ce que l'on nomme un courant de densité, un courant sous-marin dont des mesures de la vitesse ont indiqué qu'il pouvait atteindre jusqu'à 1,8 nœud.

Le diagramme montre une coupe de Saint John Harbour et les conditions moyennes des déplacements de l'eau que l'on y observe pendant les quatre stades de la marée.

Ce diagramme illustre que le courant de densité devient plus puissant et se rapproche de la surface à mesure que le coin d'eau salée s'avance après la marée basse. À marée haute, tout le déplacement est entrant, tandis qu'à mi-marée descendante, après l'inversement de l'écoulement aux chutes, tout le déplacement de l'eau est sortant.

Le mélange de l'eau salée et de l'eau douce se produit dans le port principal et se poursuit vers l'amont au-delà des chutes. À l'entrée de Courtenay Bay, le chenal de navigation Est du port, il existe un mouvement circulaire complexe de l'eau. L'écoulement d'eau douce dans Courtenay Bay est minime et en conséquence le courant de densité n'y est pas aussi puissant que dans le port principal. Ces conditions varient pendant la crue.



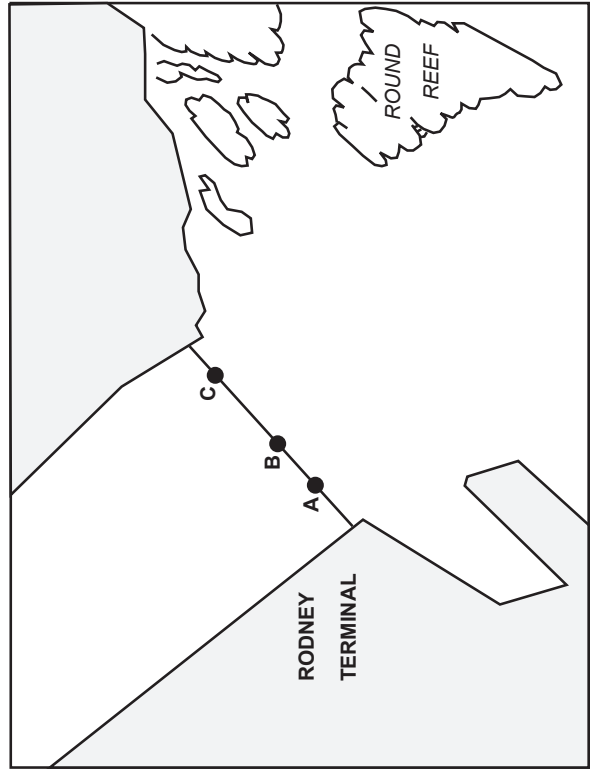


COURANTS HORIZONTAUX DANS SAINT JOHN HARBOUR

— COURANT ENTRANT
- - - COURANT SORTANT

REMARQUES:

1. TOUTES LES COURBES SONT EXPRIMÉES EN ft/s;
1 ft/s = 0,6 kn
2. BASÉ SUR UNE ÉTUDE DE SAINT JOHN HARBOUR
EFFECTUÉE AU COURS DE L'ÉTÉ DE 1958
3. CES ILLUSTRATIONS INDIQUENT SEULEMENT LES
CONDITIONS MOYENNES DU MOUVEMENT DES
EAUX À L'INTÉRIEUR DU PORT; CES CONDITIONS
SONT VARIABLES



TEMPÉRATURES SAISONNIÈRES

	Edmunston	Saint John
mi-hiver		
température moyenne quotidienne	-10 à -12 °C	-6 à -8 °C
température minimale	près de -30 °C	-15 à -20 °C
mi-été		
température moyenne quotidienne	-2 à 19 °C	près de 17 °C
température maximale	25 à 30 °C	20 à 25 °C

107 On peut trouver des renseignements complémentaires et des fiches d'information sur le site Web du Service météorologique du Canada :

www.msc-smc.ec.gc.ca

108 La **pression atmosphérique** est mesurée en kilopascals. L'unité de pression, le pascal (Pa), tire son nom d'un scientifique français qui a effectué des expériences dans ce domaine au 17^e siècle.

109 À titre d'indication météorologique, la variation de pression d'un jour à l'autre — à la hausse, stable, à la baisse — est plus importante que la pression barométrique comme telle. La pression varie normalement entre 98,0 et 103,0 kPa. Une pression à la hausse indique généralement l'approche d'un système météorologique de beau temps (haute pression). Une pression à la baisse annonce du mauvais temps.

110 **Climat.** — Le bassin de la rivière Saint-Jean connaît des hivers froids et des étés chauds, sans saison sèche. Près de l'embouchure de la rivière, la baie de Fundy exerce une influence modératrice sur les températures extrêmes. Le nombre de jours de brume est sensiblement plus élevé en aval de Fredericton, en particulier à la fin du printemps et au début de l'été.

111 À cause de cette influence modératrice, les températures moyennes annuelles décroissent vers le Nord de 5 à 6 °C près de la côte, à 3 °C environ au Nord d'Edmundston, dans le Nord du Nouveau-Brunswick. Les variations des températures saisonnières sont indiquées dans le tableau ci-après :

112 Les températures moyennes quotidiennes tombent au-dessous du point de congélation (0 °C) au début de novembre dans le Nord et à la fin du même mois dans le Sud, puis elles passent au-dessus de 0 °C à la fin de mars dans le Sud et au début d'avril dans le Nord. La neige recouvre le sol à peu près les deux tiers de ce temps près de Saint John, et plus de 90 % de la même période au Nord de Fredericton. Des gels tardifs au printemps et précoces à l'automne sont courants, surtout dans le Nord où la saison sans gel ne dure en moyenne que 100 jours ou moins, alors qu'au Sud de Fredericton elle dure entre 130 et 140 jours.

113 Les **précipitations**, assez bien réparties au cours de l'année, se produisent en moyenne de 135 à 155 jours par année. Elles atteignent en moyenne plus de 900 mm dans le Nord et à peu près 1300 mm dans le Sud, dont quelque 25 à 30 % tombent sous forme de neige.

114 À la fin du mois de mars, la couche de neige dans la partie supérieure du bassin de la rivière Saint-Jean représente l'équivalent de 100 à 200 mm d'eau en moyenne et peut être du double au cours de certaines années. Les augmentations de température conjuguées aux pluies printanières peuvent balayer une grande quantité de cette neige en un temps relativement court, élevant le niveau de la rivière pendant les mois d'avril et de mai et pouvant provoquer, certaines années, des inondations de modérées à fortes, en particulier si cet écoulement coïncide avec la débâcle du printemps; en pareil cas, des embâcles peuvent se former.

115 Le bassin de la rivière Saint-Jean enregistre une moyenne annuelle totale variant entre 1800 et 1900 heures d'**ensoleillement**, soit 40 % du total des heures de clarté. Au cours de l'été, cette moyenne est un peu plus basse dans les parages de la baie de Fundy que plus loin dans le Nord à cause de l'influence des bancs de brouillard et des nuages bas qui règnent au large de la baie.

116 En moyenne, le bassin connaît entre 15 et 25 jours d'**orages** par année. Ceux-ci surviennent à toute époque de l'année, mais sont plus fréquents au cours de la saison chaude, à un rythme de 5 orages ou plus par mois. Bien que, en général, ils ne soient pas aussi violents que ceux qui s'abattent dans les autres parties de l'Amérique du Nord, ils peuvent, à l'occasion, être accompagnés de forts grains et parfois même de grêle.

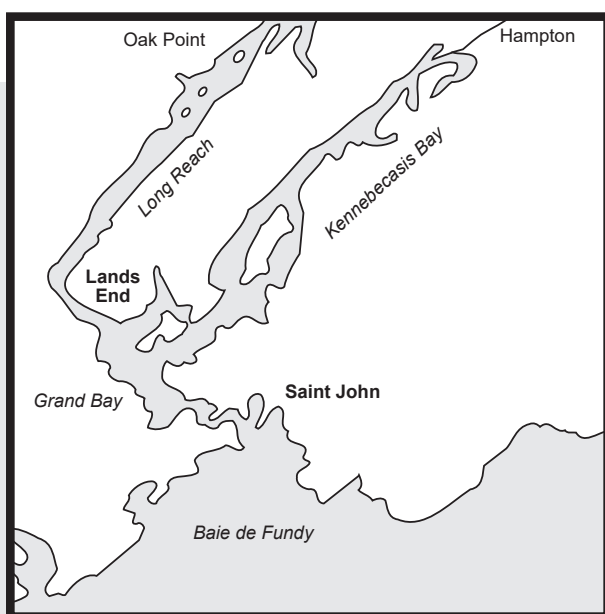
117 Le **brouillard** est dérangeant et fréquent dans la baie de Fundy. Lorsqu'une masse d'air chaud et humide passe au-dessus des eaux plus froides de la baie de Fundy, la vapeur d'eau dans l'air se condense pour former du brouillard.

118 Les brouillards les plus denses surviennent au printemps et au début de l'été. Au mois de juillet, qui est le pire mois, les rapports de navires indiquent la présence de brouillard 30 % du temps. Le cornet de brume de Machias Seal Islande (44°30'N, 67°06'W) se serait fait entendre de façon continue pendant tout le mois de juillet de 1964, alors qu'à la même époque en 1965, on a signalé un seul jour de brouillard dense.

119 Le brouillard se produit le plus souvent avec des vents du Sud de moins de 10 nœuds et rare, avec des vents de plus de 21 nœuds. La densité du brouillard peut varier beaucoup localement. Celui-ci est généralement moins dense sous le vent des rivages assez élevés comme ceux du Nord-Est de Grand Manan Island (44°42'N, 66°47'W). Un soleil intense dissipera le brouillard. Au coucher du soleil, le brouillard se forme de nouveau ou s'avance vers l'intérieur, surtout avec une brise du large.

De Saint John à Lands End

Carte 4117



1 La Garde côtière canadienne gère un **Centre des Services du trafic maritime** couvrant les eaux de la baie de Fundy. La base de la Garde côtière canadienne à Saint John abrite le Centre. Les communications radio avec les navires se font sur VHF et le Centre assure une veille 24 heures sur 24. La surveillance radar couvre une grande partie de la baie de Fundy et le port de Saint John.

2 Le Centre reçoit les rapports du trafic, établit la communication radio entre les navires, surveille les déplacements des navires et fournit des renseignements sur le trafic à venir et des avertissements sur les dangers éventuels pour la navigation.

3 Le système STM de la baie de Fundy (*indicatif d'appel : Fundy Traffic*) comprend deux secteurs. Le secteur n° 2 englobe les eaux au Nord et à l'Est de Grand Manan Island ($44^{\circ}42'N$, $66^{\circ}47'W$) et le port de Saint John. Les navires se trouvant dans ce secteur doivent garder l'écoute sur la voie VHF 12 (156,6 MHz).

4 Quoique les dispositions de ce système s'appliquent à tous les navires de 20 m de longueur ou plus, les conducteurs d'embarcations se trouvant dans les approches de Saint John devraient assurer une écoute pour obtenir les renseignements sur le trafic. En période de visibilité réduite, les conducteurs d'embarcations devraient signaler leur position et leurs intentions au Centre STM. Pour obtenir plus de renseignements concernant le système STM, consulter l'*Édition canadienne annuelle des Avis aux navigateurs*.


5 **Renseignements sur le trafic.** — Le port de Saint John est un port à marée; la plupart des déplacements de navires se produisent entre 2 heures et demie avant et après la pleine mer dans le port.

6 On peut rencontrer des superpétroliers dans les approches du port de Saint John. Ces navires peuvent être à destination, en provenance ou le long du coffre d'amarrage de *Canaport* — terminal pétrolier en eau profonde situé à **Mispec Point** ($45^{\circ}12'N$, $65^{\circ}59'W$).

7 Un traversier (passagers et automobiles) de *Bay Ferries* assure une liaison quotidienne avec Digby (Nouvelle-Écosse). Le *M/V Princess of Acadia*, 146 m de long, effectue la traversée de la baie de Fundy en deux heures et demie. La route habituelle du navire — $160^{\circ}/340^{\circ}$ — passe à 1,5 mille à l'Ouest de Mispec Point; se référer à la *carte 4010*.

PRINCESS OF ACADIA (2006)




 8 **Zones de mouillage.** — Les approches du port de Saint John offrent des zones de mouillage, identifiées par quatre lettres; les zones sont mieux représentées sur la *carte 4116*. Bien que l'on puisse y mouiller pour diverses raisons, les navires au mouillage attendent généralement pour entrer dans le port et sont prêts à manœuvrer ou à appareiller dans un bref délai. Les navires au mouillage assurent une écoute sur la voie VHF 12 (156,6 MHz). Les embarcations peuvent naviguer en toute sécurité dans ces zones, mais la **prudence** s'impose.


9 **Ligne d'écume.** — Une ligne formée d'écume et de petits morceaux de débris traverse les approches du port de Saint John. Sa position varie en fonction de la marée, mais elle devrait être plus visible à mi-marée montante, avant l'étalement de courant à Reversing Falls.

10 Au-delà de cette ligne, l'eau de mer est d'une teinte légèrement jaune-verdâtre en raison de la présence de fines particules de sable en suspension. L'eau plus douce de surface en deçà de la ligne d'écume est d'un brun foncé.


11 **Approches intérieures du port de Saint John.** — Le chenal d'accès au port de Saint John s'ouvre à l'Est de **Partridge Island**, d'une altitude de 24 m. Elle est entourée d'un récif asséchant. Un petit brise-lames et quelques quais en ruine sont implantés dans l'extrémité Nord de l'île. Un brise-lames relie Partridge Island et **Negro Point**, d'une altitude de 25 m et située à 0,5 mille dans le NNW. Un monument **remarquable** se dresse à quelque 0,1 mille au SSW du feu.

 12 Un **feu (100)**, reposant sur une tour à bandes rouges et blanches et d'une hauteur de 14 m, domine Partridge Island. Une **bouée** lumineuse de mi-chenal et à sifflet (145), marquée « J », est mouillée à 1,3 mille au SSE de Partridge Island; elle est équipée d'un **racon** et son identification est N (— •).

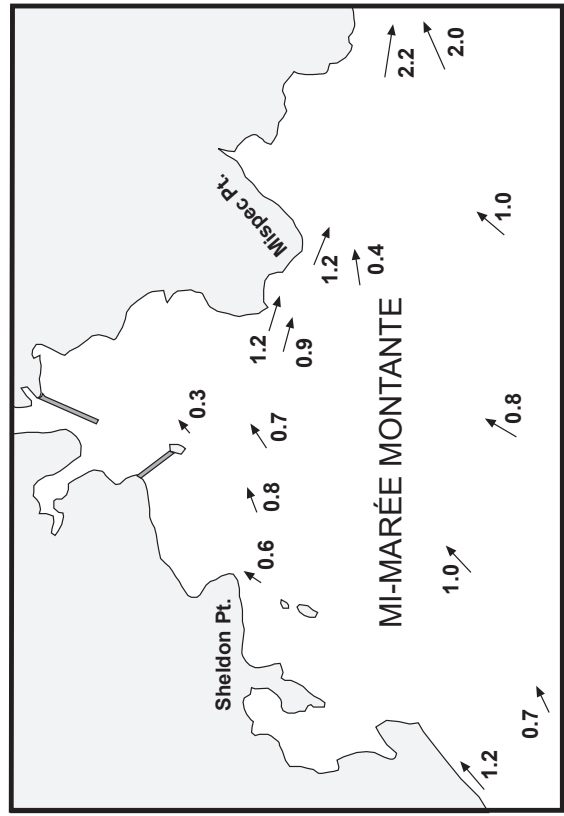
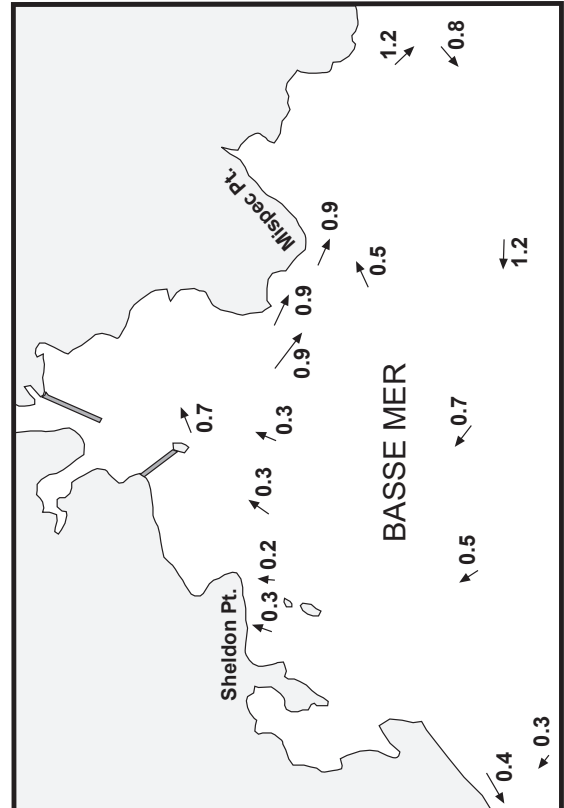
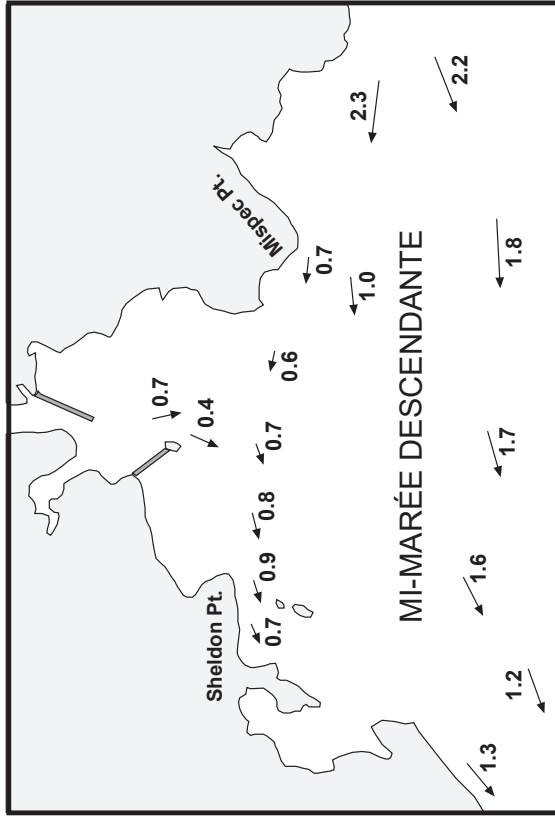
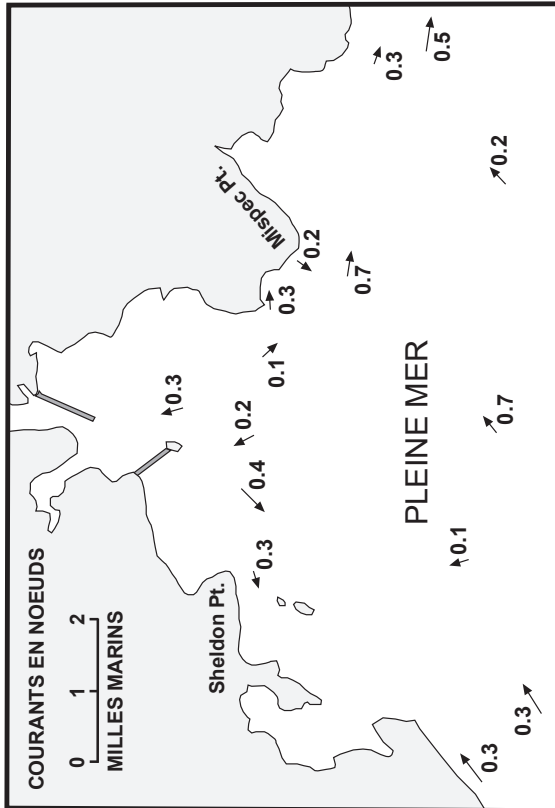
13 Entre Negro Point et **Sheldon Point**, un banc côtier couvert de moins de 5 m d'eau s'avance jusqu'à quelque 0,6 mille au large de la rive. **Shag Rocks**, dont un émerge de 1 m, gisent sur le banc à quelque 0,8 mille à l'Ouest de Partridge Island.

 14 **Black Point** est située à 1,1 mille au NW de Mispec Point. Un pâté de vase peu profond gît à 0,5 mille au SW de Black Point; c'est une zone de dépôt pour déblais de dragage. Un **feu (145.3)** reposant sur une tourelle rouge et blanche est placé sur Black Point. Une **bouée** lumineuse d'avertissement et à cloche (145.4), marquée « JB », est mouillée à courte distance au SW de la zone de dépôt.

15 **Cranberry Point**, d'une altitude de 3,7 m, est située à 1,5 mille au Nord de Black Point. Une épave, couverte de 7,6 m d'eau, gît à quelque 0,7 mille à l'WNW de Black Point. **Red Head**, escarpé et d'une altitude de 19 m, se dresse à quelque 1 mille au NW de Cranberry Point. Des **pylônes radio** s'élèvent à courte distance de Red Head.

 16 **Vent et états de la mer.** — Un vent du secteur ESE-WSW, soufflant à plus de 20 nœuds pendant une période de temps prolongée, soulève une vague courte et creuse, généralement depuis l'isobathe de 20 m, à quelque

DIRECTION ET VITESSE DES COURANTS DE MARÉE DANS LES APPROCHES DE SAINT JOHN



PORT DE SAINT JOHN — APPROCHES (2006)



SAINT JOHN — PORT PRINCIPAL (2006)



SAINT JOHN — QUARTIER D’AFFAIRES (2006)



2 milles au Sud de Partridge Island vers l’intérieur jusqu’au port. La houle est considérable lorsque l’écoulement se produit à partir de Reversing Falls (période s’échelonnant environ entre deux heures et demie après et avant la pleine mer dans le port). S’il y a modification des conditions de vent et après qu’il ait eu renverse de l’écoulement aux chutes, on peut s’attendre à une vague plus longue et moins creuse.

17 Un brise-lames s’avance sur près de 1 mille en direction SSW à quelque 1,2 mille au NNW de Red Head. **Courtenay Bay** s’ouvre au Nord et à l’Ouest du brise-lames. À l’exception d’un chenal dragué, la baie est envahie par des bancs de sable et de vase asséchants. Un **feu (104)** reposant sur une tour blanche à une altitude de 13 m est placé sur l’extrémité du brise-lames.

18 Le chenal menant au port principal a une largeur de 160 m et offre une profondeur de 8,4 m le long de l’**alignement lumineux (100.5, 100.6)** qui le jalonne; cet alignement, orienté à 333½°, est pourvu de marques de jour rouges avec une bande noire et situé au fond du port.

19 **Objets remarquables.** — Trois cheminées, d’une altitude de 110 m et portant des bandes rouges et blanches, s’élèvent à quelque 1,3 mille au NE du brise-lames de Courtenay Bay. Le *terminal à potasse*, qui forme l’extrémité

SE de la péninsule qui sépare le port principal de Courtenay Bay, est pourvu d’un grand entrepôt.

20 Trois **feux** fixes rouges privés reposent à une altitude de 4,6 m sur des ducs d’Albe placés à l’extrémité du terminal du traversier.

21 **Pont.** — Un pont-route, laissant une hauteur libre minimale de 21 m, traverse le port en direction Nord-Sud près du fond du port principal. Des **feux** fixes rouges et verts, placés sur des mâts qui se trouvent sous le tablier du pont, sont situés de chaque côté du chenal ainsi que sur les côtés amont et aval du pont.

22 **Courants de marée et courants généraux.** — Les courants et tourbillons dans le port sont très complexes et imprévisibles. Le port est soumis à de très grandes marées — atteignant un marnage de quelque 8,8 m avec marée de vive eau — et à de forts courants causés par la venue d’eau et le débit de la rivière Saint-Jean à la hauteur de Reversing Falls.

23 L’écoulement à Reversing Falls varie en fonction de la différence des niveaux de l’eau dans le port et la rivière. À pleine mer, il existe un fort courant entrant dans la rivière Saint-Jean; à mesure que descend la marée et après une courte période d’étale de courant, l’écoulement s’inverse pour devenir sortant et puissant aux chutes. Pendant l’écoulement

RIVIÈRE SAINT-JEAN — APPROCHES À REVERSING FALLS (2006)



sortant, on observe un bouillonnement intense de l'eau au fond du port.

24 L'écoulement de l'eau de surface aux chutes et dans le port s'effectue dans une direction opposée à l'écoulement de la marée dans le port. Par conséquent, jusqu'à l'étalement aux chutes, même si la marée descend dans le port de Saint John, le courant de surface est encore entrant; l'inverse est vrai pendant la marée montante.

25 La **salinité** de l'eau dans le port varie suivant l'état de la marée. Durant la crue printanière, l'eau dans le port principal est pratiquement douce.

26 **Règlement.** — Le port de Saint John est géré par l'*Administration portuaire de Saint John*. Les navires qui se trouvent à l'intérieur des limites du port sont soumis aux consignes d'exploitation, dont on peut obtenir un exemplaire auprès de l'*Administration portuaire*. Ce règlement stipule qu'aucun navire ne peut se déplacer dans le port à une vitesse risquant de mettre en danger la vie ou la propriété.



27 **Amarrage.** — On peut s'amarrer provisoirement le long du ponton appartenant au complexe Market Square, en attendant l'étalement de courant de Reversing Falls. On a signalé que ces installations peuvent accueillir jusqu'à huit navires pouvant jauger jusqu'à 2,1 m. Les services de douanes peuvent également y être obtenus. **Market Square** comprend un palais du commerce et des congrès, une bibliothèque

municipale, un musée provincial, de nombreuses boutiques spécialisées, des restaurants et des bureaux.

28 La ville de **Saint John** est le centre commercial du Nouveau-Brunswick et c'est également l'une des plus grandes régions industrielles des provinces de l'Atlantique Canada. Elle est d'une superficie de 321 km², ce qui en fait la ville la plus étendue des provinces Maritimes. En 2006, la région métropolitaine de Saint John comptait 122 389 habitants.

29 Fondée avec l'arrivée des Loyalistes le 18 mai 1783, la ville de Parrtown a été la première cité constituée en corporation au Canada et recevait sa charte deux ans plus tard; on la nomme ensuite Saint John, du nom de la rivière.

30 Le commerce, l'industrie et la construction navale ont été florissants à Saint John. Le port devint la principale source d'approvisionnement de la Grande-Bretagne en bois d'œuvre et ses navires sillonnaient les océans du monde entier. Dans les années 1870, le port de Saint John se classait au quatrième rang des ports du monde pour l'armement des navires. À cette époque, la communauté était à l'apogée de sa prospérité qui a rapidement décliné dès l'apparition des navires à vapeur à coque de fer. Les grands navires de Saint John n'étaient plus concurrentiels.

31 La ville devait ensuite subir un autre coup du sort puisque le 20 juin 1877 un incendie ravageait la communauté prospère. Le centre des affaires et tout le quartier Sud furent

littéralement rasés. Le secteur fut reconstruit et vers 1882 présentait un nouvel aspect, celui de constructions presque entièrement en brique, *résistant au feu*. Ce noyau urbain est resté en grande partie inchangé et, de nos jours, ses rues sont bordées de certains des plus beaux exemples d'architecture victorienne que l'on peut trouver au Canada.

32 Au cours du présent siècle, l'industrie de Saint John a connu une croissance diversifiée. La Irving Oil Refinery est la plus grande raffinerie de pétrole au Canada. La ville abrite des brasseries, des usines de pâtes et papiers, des centrales électriques et de nombreuses autres industries.

Cartes 4117, 4141-1


33 **Reversing Falls.** — La rivière Saint-Jean se déverse dans le port de Saint John par la gorge étroite de Reversing Falls, crête de roche s'étendant en travers de la rivière. Cette crête unique s'élève abruptement du lit de la rivière, avec de l'eau profonde de chaque côté, et produit l'effet d'un barrage sur les courants de marée en flot et en jusant.

34 Les chutes dans l'étranglement sont entièrement causées par la différence du niveau de l'eau de chaque côté. Aux environs de la pleine mer, le niveau de l'eau du côté du

port est de 1,8 à 3 m plus haut que celui de la rivière et l'eau de mer s'écoule vers l'amont. À marée basse, le niveau de la rivière est de 3,4 à 4,6 m plus haut que celui du port et l'écoulement est un mélange d'eau douce et d'eau de mer qui s'est écoulé vers l'amont durant la pleine mer précédente.

35 Durant la crue printanière, qui survient normalement entre le début d'avril et la mi-mai, la hauteur du niveau de l'eau de la rivière dépend de la fonte des neiges, qui régularise l'écoulement des chutes. Sous certaines conditions l'écoulement ne se renverse pas et l'accès à la rivière est impossible.

36 Les chutes sont divisées en deux : **Upper Falls** (chutes amont), au large de Union Point, et **Lower Falls** (chutes aval), sous les ponts. L'effet de cascade est plus prononcé dans les chutes amont. Les chutes aval ont surtout un effet de turbulence du fait que l'eau dévale dans la gorge étroite en aval de Split Rock et de la roche au large du rivage Ouest.

 37 **Étale de courant.** — La renverse des chutes se produit deux fois au cours d'une marée, l'effet de cascade étant plus marqué avec l'écoulement sortant. Les navires ne peuvent franchir les chutes que lorsque les eaux du

REVERSING FALLS — PENDANT LE JUSANT (2006)



REVERSING FALLS — VUE DU NORD (2006)



port et celles de la rivière atteignent à peu près le même niveau. Habituellement l'été dure 10 minutes et se produit approximativement 2 h 25 min après la pleine mer et 3 h 50 min après la basse mer dans le port de Saint John. Toutefois, les chutes sont navigables 30 minutes environ avant et après les périodes d'été. En d'autres temps, durant l'écoulement sortant, il est impossible de les franchir. Elles ont été franchies alors que l'écoulement vers l'intérieur atteignait presque son maximum, mais cette expérience hasardeuse **est déconseillée**.

38 Les conditions météorologiques peuvent influencer sur les heures prédites des pleine et basse mers. L'heure de l'été aux chutes peut différer des prévisions autant que la durée de la période navigable.

39 Les **heures** mentionnées dans les *Tables des marées et courants du Canada* se rapportent à l'**heure normale de l'Atlantique**. Lorsque l'**heure avancée** est en vigueur, il faut **ajouter** une (1) heure pour obtenir le temps local.

40 La direction de l'écoulement aux chutes permet une vérification de la précision des prévisions de l'été. Si l'écoulement vers l'intérieur est trop tumultueux aux chutes pour permettre le passage pendant la marée descendante dans le port, l'été ne s'est pas encore produit. Si l'écoulement

vers l'extérieur est trop tumultueux pour le passage, les embarcations doivent s'éloigner et attendre l'été suivant.

41 **Split Rock** ($45^{\circ}16'N$, $66^{\circ}05'W$), petit îlot émergeant de 0,3 m, gît à la base d'une pointe rocheuse escarpée qui marque une courbe brusque de la rivière à 0,9 mille au SW de **Hilyards Reef**. Immédiatement en amont de Split Rock, la rivière forme une étroite gorge d'une largeur de quelque 135 m.

42 Une roche, couverte à pleine mer, gît à moins de 12 m du rivage Ouest de cette gorge, sous un pont-route, le plus au Sud des deux ponts qui enjambent la gorge à près de 60 m au Nord de Split Rock.

43 **Ponts**. — Le plus bas des deux ponts qui enjambent la gorge en amont de Split Rock laisse une **hauteur libre** de 24,4 m à l'été normal.

Carte 4141-1

44 **False Island**, reliée à la rive Est à basse mer, est située à mi-distance entre les ponts mentionnés ci-dessus et Prospect Point.

REVERSING FALLS — APPROCHES DU NORD (2006)




45 **Union Point**, du côté Ouest de la rivière et à quelque 0,3 mille en amont des ponts, abrite une grande usine de pâtes et papiers.

46 **Lee Cove** s'ouvre à courte distance à l'Ouest de Union Point. Entre Lee Cove et Pleasant Point, la rive est haute et rocheuse en majeure partie. Une estacade traverse Lee Cove.

47 **Prospect Point**, située à 0,4 mille au Nord des ponts, dénomme l'extrémité Sud de l'entrée de **Marble Cove**. Trois petites îles gisent à la hauteur de Prospect Point. **Crow Island**, broussailleuse et d'une altitude de 8 m, gisant à 52 m du rivage Est, dénomme l'île Sud du groupe.

48 **Middle Island**, broussailleuse aussi et d'une altitude de 8 m, est située à 30 m au Nord de Crow Island, à laquelle la relie une barre de gravier asséchante.

49 **Goat Island**, dénudée et d'une altitude de 4 m, dénomme l'île Nord du groupe de trois îles; elle est plate et bordée de blanc. Une brèche peu profonde et d'une largeur de 45 m, permettant le passage aux embarcations seulement, la sépare de Middle Island. L'île gît à quelque 110 m du rivage. Un récif de gros galets asséchant déborde sont extrémité Nord de 25 m.

 50 **Little Falls** est le nom local donné au passage qui sépare les îles mentionnées ci-dessus et le rivage Est. Même si la profondeur à mi-chenal est de 2,1 m, deux gros galets — l'un gisant à quelque 45 m en aval de l'extrémité Nord de Middle Island et l'autre, par le travers de celle-ci et à 12 m de la terre ferme — couvrent à l'étale et leur présence rend le passage hasardeux en tout temps.

51 **Instructions dans le chenal.** — L'approche de Reversing Falls se fait en arrondissant **Navy Island**, une presque île abritant un terminal de produits forestiers, et puis en passant sous le pont dans le port de Saint John.

52 Plutôt que d'effectuer un changement de route brusque à la hauteur de Split Rock, les embarcations devraient s'avancer dans l'anse formée par la courbe de la rivière située à 0,2 mille au Sud des ponts. On peut alors s'approcher de la gorge sur une route rectiligne; les embarcations éliminent ainsi le risque de dériver en arrondissant Split Rock, surtout avec un écoulement vers l'amont. Le courant beaucoup plus faible dans l'anse permet aux embarcations de maintenir leur position et d'observer l'état des chutes. Avec un écoulement entrant, il peut être bon d'effectuer dans l'anse un tour complet sur bâbord, meilleure manœuvre pour s'éloigner des chutes

MARBLE COVE — SAINT JOHN POWERBOAT CLUB (2006)



si l'on s'en est approché de trop près hors de la période de navigabilité.



53 Avec la marée montante dans la rivière, un fort courant porte de Split Rock vers la roche du rivage Ouest.

54 Après avoir paré Split Rock, les embarcations montantes viendront sur tribord et se tiendront à mi-chenal, en évitant la roche du rivage Ouest, jusqu'à se trouver à mi-distance entre les ponts et False Island. De là, faire route sur l'alignement de l'extrémité Ouest de Goat Island par l'extrémité Ouest de Crow Island jusqu'à mi-chemin entre False Island et Crow Island; venir ensuite sur bâbord pour amener False Island sur l'arrière.

55 Les embarcations descendantes suivront les routes inverses. Elles peuvent apercevoir les chutes en arrivant à la hauteur de **Rowans Point**, qui forme l'extrémité Nord de l'entrée de Marble Cove. Si l'on approche les chutes de trop près, Lee Cove constitue un refuge car le courant est beaucoup moins fort et il existe des tourbillons.

56 L'anse qui s'ouvre entre Union Point et les ponts constitue le seul refuge pour les embarcations qui se font entraîner dans Upper Falls. L'affaiblissement du courant à cet endroit permet aux embarcations d'y attendre la marée.



57 Les embarcations descendantes en attente de l'étales trouveront un mouillage de bonne tenue, par fonds de 9 à 18 m, au large de **Indiantown**, situé immédiatement en amont de Rowans Point, ou dans l'entrée de Lee Cove.

58 **Connaissances locales.** — On peut obtenir une assistance pour la navigation dans les chutes en téléphonant au *Royal Kennebecasis Yacht Club*, au numéro 632-0186.

59 **Marble Cove** ($45^{\circ}16'N$, $66^{\circ}05'W$), bassin servant autrefois au stockage du bois, assèche en majeure partie à marée basse. La partie qui n'assèche pas est encombrée par des ruines immergées.



60 **Saint John Powerboat Club** est situé dans l'angle NE de Marble Cove. Il y a 80 postes d'amarrage le long des quais. Les visiteurs et les plaisanciers en attente de l'étales à Reversing Falls sont les bienvenus, et des postes d'amarrage sont disponibles sur demande. On y trouve les services suivants : essence, diesel, eau et téléphone. Le port de plaisance est équipé d'un slip de carénage pouvant accueillir des embarcations d'une largeur au fort de 4,9 m, d'un tirant d'eau de 1,7 m et d'un poids maximal de 20 t. Il y a aussi un chariot-cavalier.

61 Un chenal **balisé**, d'une largeur de quelque 12 m et dragué à une profondeur de 1,2 m, longe le rivage Nord de Marble Cove entre des quais en ruine et des installations d'amarrage situées du côté Nord, ainsi qu'une rangée de pieux du côté Sud.

62 **The Narrows** dénomme le tronçon de la rivière entre **Pleasant Point**, située à quelque 0,8 mille en amont de Reversing Falls, et Swift Point. Sa largeur moyenne est légèrement supérieure à 305 m et ses rives sont formées en majeure partie de falaises rocheuses atteignant 46 m d'altitude par endroits. L'eau est profonde et les profondeurs à mi-chenal dépassent 30 m. Le courant est fort dans les deux sens, sauf durant les périodes d'étales.

63 **Mosquito Cove** ($45^{\circ}16'N$, $66^{\circ}07'W$), située dans la courbe brusque que décrit The Narrows à la hauteur de **Robertson Point**, dénomme une petite anse asséchant en majeure partie à marée basse. Les vestiges de caissons d'une ancienne estacade de bois gisent dans la moitié Est de l'anse,

RIVIÈRE SAINT-JEAN — THE NARROWS (2006)



la rendant dangereuse pour la navigation, même à pleine mer. Une épave, indiquée sur la carte, est située à 0,15 mille au Nord de Mosquito Cove.

64 **Swift Point**, abrupte et composée de roc, est située à 0,7 mille au NW de Mosquito Cove. Une roche, asséchant en période de basses eaux, gît à quelque 9 m au large de Swift Point; elle constitue un danger pour les embarcations qui longent de près la rive pour éviter le courant.

65 Des **câbles aériens**, d'une hauteur libre de 31 m, traversent le chenal à quelque 0,25 mille au Sud de Swift Point; les pylônes portent des feux rouges.

66 Le **feu de Swift Point (116)**, d'une altitude de 28 m et situé à quelque 0,2 mille à l'Ouest de Swift Point, repose sur une tour carrée blanche d'une hauteur de 14 m. Ce feu indique la limite Nord du port de Saint John.

67 **Green Head (45°17'N, 66°08'W)** est situé à quelque 0,4 mille à l'Ouest du phare; la rive, abrupte et rocheuse, atteint une altitude de 15 m.

68 **Sand Cove**, située à 0,7 mille au Sud de Green Head, dénomme une petite échancrure bordée d'une plage de sable. La zone réservée à la baignade fait partie d'un parc municipal.

69 **South Bay**, relativement peu profonde, s'ouvre entre Green Head du côté Est et **Arthurs Point**, du côté Ouest. Au Sud de Arthurs Point et de Sand Point, des caissons partiellement submergés, des billes de bois flottant entre deux eaux, etc., rendent cette partie de la baie dangereuse pour tout genre de navigation. Des **câbles aériens**, laissant une hauteur libre

de 25 m, traversent l'entrée de South Bay à partir de Arthurs Point; les pylônes portent des feux scintillants.

70 **Acamac, Ketepec, Morna, Martinon, Grand Bay, Pamdenec et Epworth Park**, situés entre South Bay et **Brandy Point**, à 4,2 milles au NW de South Bay, dénomment


FEU DE SWIFT POINT (2006)




KETEPEC — SAINT JOHN MARINA (2006)



des quartiers résidentiels. La flèche d'une église marque le village de Grand Bay.

 71 **Saint John Marina** est situé à Ketepec. Un brise-lames — roches couvrant les vestiges d'un quai — et deux épaves gisant près de son extrémité NW abritent le port de plaisance du côté Est. Saint John Marina peut accueillir 150 embarcations. On y trouve de l'eau, de l'électricité, de la glace, de l'essence, du diesel et des articles de quincaillerie marine; on y effectue des réparations de moteurs. Le port de plaisance comprend un restaurant avec permis d'alcool et un bar-salon; toutes les installations et tous les services sont accessibles au public. Des bouées jalonnent le chenal d'accès et la limite de vitesse dans le chenal est de 8 km/h (4 nœuds).

 72 Plusieurs bouées d'amarrage privées sont mouillées au large de Martinon Beach; la navigation dans cette zone exige de la **prudence**.

73 **Boars Head** ($45^{\circ}18'N$, $66^{\circ}08'W$), d'une altitude approximative de 30 m et situé à quelque 0,9 mille au Nord de Green Head, dénomme un promontoire **remarquable**. Il tire son nom de sa forme particulière qui rappelle celle de la tête d'un sanglier.

74 **Grand Bay**, située au confluent de Kennebecasis River et de la rivière Saint-Jean, s'étend en direction NW depuis Boars Head, sur une distance de 2.4 milles, vers Lands End. La largeur moyenne de Grand Bay est supérieure à 0,9 mille et la traversée peut être mauvaise à l'occasion pour

les embarcations. **Lands End** ($45^{\circ}20'N$, $66^{\circ}10'W$) dénomme une haute pointe rocheuse, boisée et accore.

Kennebecasis Bay

75 **Kennebecasis Bay** et **Kennebecasis River** ont une longueur de 14 milles depuis leur confluent avec la rivière Saint-Jean jusqu'à Perry Point; la largeur maximale est de 2,6 milles et les profondeurs atteignent 62 m.

76 **Ragged Point**, basse, rocheuse et accore, est située à 0,6 mille au NE de Boars Head.

77 **The Brothers** dénomme deux îles boisées situées à 0,8 mille à l'Est de Ragged Point. **Goat Island**, l'île à l'Est, atteint une hauteur de 24 m et ressemble à un tertre; **Indian Island**, l'île à l'Ouest, atteint une hauteur de 18 m. Une barre de gravier les relie et bloque le passage entre les deux îles. Ces îles abritent **Brothers Cove**, dans le NW.

78 **Red Rock**, du côté Est de l'entrée NE de l'anse, à quelque 0,1 mille de la rive, dénomme deux roches dont une assèche en période de basses eaux. Une **bouée** lumineuse de bâbord (118), marquée « AM3 », est mouillée au SW de Red Rock.


79 **Den Boom Cove**, peu profonde et s'ouvrant à l'Ouest de Brothers Cove, était utilisée autrefois pour le stockage de billes de bois. Les vestiges des caissons d'une estacade et une roche asséchante gisent dans la moitié Sud de l'anse.

BROTHERS COVE — ROYAL KENNEBECASIS YACHT CLUB (2006)



80 Brothers Cove est abritée des vents d'Ouest et de Sud, mais elle offre peu de protection contre les forts vents d'Est et du NE du fait que la houle de Kennebecasis Bay déferle dans l'entrée NE de l'anse.

81 **Millidgeville**, située au fond de l'anse, fait partie de la ville de Saint John.

 82 Brothers Cove abrite le **Royal Kennebecasis Yacht Club**; la capitainerie est **remarquable**. Des **bouées** jalonnent le chenal d'accès du port de plaisance.

83 **Amarrage**. — Un quai brise-lames en L se trouve en face de la capitainerie; d'une longueur de 52 m et d'une largeur de 12 m, il offre une profondeur minimale de 2,1 m le long de la face intérieure du L et de 2,4 m le long de la face externe. Des pompes à essence et à diesel ainsi qu'un boyau pour l'eau se trouvent sur le coin Nord du quai; la profondeur

est de 3 m le long du poste de ravitaillement (combustible et eau).

84 Un slip de carénage pouvant accueillir des embarcations de 22 t, d'un tirant d'eau de 2,4 m et d'une largeur de 7,6 m, sépare le quai et un brise-lames en L enroché, auquel sont fixés trois pontons. Un **feu** privé est placé sur un duc d'Albe situé au NE du brise-lames.

85 Il y a de nombreuses bouées d'amarrage autour des installations du club; les plaisanciers de passage sont les bienvenus et se verront attribuer un amarrage sur demande. Les services comprennent : rampe de mise à l'eau, restaurant, électricité, téléphone, essence, diesel, poste de vidange, eau, glace et douches.

KENNEBECASIS ISLAND — McCORMACK COVE (2006)



86 **Obstruction.** — Un caisson submergé, jalonné par une bouée et couvert de 1,2 m d'eau, gît entre Red Rock et le club nautique.

87 Les vestiges d'une estacade — caissons et roches — gisent à quelque 30 m de l'extrémité NE de l'entrée de Brothers Cove. Une **épave**, indiquée sur la carte, gît à courte distance à l'Est des quais du club nautique. Une deuxième **épave**, indiquée sur la carte, gît à 0,12 mille à l'Est de la première épave. La **prudence** s'impose.

88 Des **câbles aériens**, laissant une hauteur libre de 17 m, franchissent une petite échancrure s'ouvrant du côté Ouest de Brothers Cove et à 0,4 mille au Sud de Goat Island.

89 **Burnt Island** ($45^{\circ}19'N$, $66^{\circ}06'W$), située à 0,5 mille au NE de The Brothers, est boisée et atteint une altitude de 18 m. L'apparence générale de l'île est arrondie mais elle est accore du côté du large. Le passage entre l'île et la terre ferme n'offre que 0,6 m d'eau.

90 **Kennebecasis Island** gît au Nord de l'entrée de Kennebecasis Bay. Ses côtés SW et SE sont rocheux et accores en majeure partie, alors que les autres côtés sont bordés d'eau moins profonde.

91 **McCormack Cove**, qui échancre le rivage SW de Kennebecasis Island, est une zone de **mouillage** très fréquentée — abritée de tous les vents, sauf ceux de Sud,

et fond de bonne tenue. Un îlot gît dans la partie centrale au fond de l'anse. Deux roches, à fleur d'eau en période de hautes eaux, gisent à 60 m de l'extrémité Sud de l'îlot.

92 **Obstructions.** — Deux caissons submergés gisent à la hauteur de l'élargissement de l'extrémité supérieure de McCormack Cove. Un caisson, couvert de 1,8 m d'eau, gît à peu près à mi-distance entre les deux rives. Le second caisson, couvert de 3,7 m d'eau, gît à 140 m du côté Est de l'anse.

93 **Milkish Channel** dénomme le chenal qui, à partir de Grand Bay, permet de passer au Nord et à l'Est de Kennebecasis Island et de gagner Kennebecasis Bay; ses rives sont boisées. **Man of War Rock**, asséchant de 0,3 m, gît à 0,8 mille au-delà de l'entrée Ouest du chenal, à peu près à mi-distance entre les deux rives. Le chenal est jalonné par deux **bouées** de tribord. Un **câble sous-marin** franchit la partie la plus étroite du chenal à 0,5 mille au NE de Man of War Rock.

94 **Bayswater** occupe l'extrémité Ouest de l'entrée de **Milkish Creek**, situé à 2 milles au NE de Lands End. Un pont-route couvert, laissant une hauteur libre de 4,9 m, enjambe le passage étroit qui permet de gagner Milkish Creek, à 0,3 mille en amont de Bayswater.

MILKISH CHANNEL — VUE DE L'OUEST (2006)



95 Une barre herbeuse franchit l'entrée de Milkish Creek à la hauteur de l'église de Bayswater. Au Nord de l'église, un chenal offrant jusqu'à 1,8 m d'eau longe le côté Est du passage jusqu'au pont-route. Milkish Creek, qui s'avance jusqu'à 1,3 mille au Nord du pont, n'a pas encore fait l'objet

de levés hydrographiques et elle renferme de vastes zones envahies par les mauvaises herbes.

96 Un feu désactivé — tour carrée blanche d'une hauteur de 10,6 m — est situé à 0,15 mille au SW de l'entrée de Milkish Creek. Deux caissons en ruine, lestés de roches et à fleur d'eau en période de hautes eaux, s'avancent jusqu'à

MILKISH CHANNEL — ENTRÉE À L'EST DE KENNEBECASIS ISLAND (2006)




l'isobathe de 2 m depuis un point situé à courte distance au SW de la tour.


97 **Ram Island**, située dans la courbe de Milkish Channel, est boisée et couverte d'arbustes.

98 Deux anses peu profondes échancrent le rivage entre l'entrée de Milkish Creek et McColgan Point, située à 1,7 mille au SE; la première est envahie par des mauvaises herbes et la seconde, **Sea Dog Cove**, utilisée jadis pour le stockage de billes de bois, est presque inaccessible en raison de la présence des nombreux caissons, pieux et souches. Un îlot rocheux, émergeant de 1 m, gît à moins de 0,1 mille au large de l'extrémité NE de l'entrée de Sea Dog Cove. Un second îlot, bas et marécageux, est situé à 0,05 mille au large de la pointe située près du fond de l'anse.

99 **Polly Sams Point**, située à mi-chemin entre les baies mentionnées ci-dessus, est débordée par un épi de gravier qui s'avance jusqu'à un îlot rocheux; dénudé et émergeant de 1 m, cet îlot est **remarquable**.

 100 **McColgan Point**, située sur la terre ferme, dénomme l'extrémité SE de l'entrée de Milkish Channel. Cette pointe boisée, rocheuse et escarpée, atteint une altitude de quelque 15 m. Un **feu** (119), reposant sur une

touraille carrée blanche à une altitude de 11 m, est placé à 0,25 mille au NNE de McColgan Point.

 101 Un **bac à câble** assure la liaison entre Kennebecasis Island — depuis une rampe de mise à l'eau qui gît à courte distance au Nord d'un débarcadère de bois et d'acier — et un point situé au Nord du feu de McColgan Point. *Se référer* à l'avertissement concernant les bacs à câble qui figure au chapitre premier.

102 **Instructions — Milkish Channel.** — En venant de Grand Bay, le chenal le plus profond passe à quelque 0,2 mille au Sud de Lands End. Faire route en vue de passer à 0,1 mille au Nord de Man of War Rock. L'alignement à 050° de l'extrémité NW de Kennebecasis Island par l'extrémité Sud de Ram Island, située dans la courbe du chenal, fait parer Man of War Rock.

103 Milkish Channel est abrité de tous les vents et son fond de vase est de bonne tenue.

104 **Barlows Bluff** dénomme l'escarpement rocheux qui s'allonge entre McColgan Point et Head of the Bluff.

105 **Head of the Bluff** s'effile en une pointe rocheuse et boisée à 2,1 milles au NE de McColgan Point. La plus grande profondeur dans Kennebecasis Bay est de 62 m et elle se

KENNEBECASIS BAY — DRURY COVE (2006)



trouve à 0,2 mille au SE de cette pointe rocheuse qui forme l'extrémité Sud de l'entrée de **North Channel**.

106 **Sandy Point** (*45°20'N, 66°05'W*), sablonneuse, s'avance dans la baie en face de Barlows Bluff.

Des **câbles sous-marins** franchissent Kennebecasis Bay à partir de Sandy Point.

107 Un **traversier** assure la liaison entre un point situé à mi-chemin entre Burnt Island et Sandy Point jusqu'au terminal situé sur la rive opposée à 0,5 mille au NE de McColgan Point. C'est le seul traversier en service sur la rivière Saint-Jean qui n'est pas mû par des câbles.

108 **Drury Cove**, située à 1,8 mille au NE de Sandy Point, constitue un havre pour embarcations qui est abrité de tous les vents. Les rives à l'entrée de l'anse sont bordées de roc blanc. Les approches de l'anse sont profondes, mais une barre de roche calcaire, couverte d'à peine 2,4 m d'eau en période de basses eaux, restreint le tirant d'eau des navires qui entrent dans l'anse. Deux gros galets, couverts de 0,6 à 0,9 m d'eau, réduisent à moins de 60 m la largeur du passage sur la barre. Le passage est **balisé**. Il y a quelques bouées d'amarrage privées dans l'anse.

109 Des cages d'une **aquaculture** sont mouillées à divers endroits dans Drury Cove et l'une d'entre elles

se trouve au large de l'extrémité Ouest de l'entrée de l'anse. Le côté du large de chacune des cages porte des réflecteurs radar et des feux jaunes à éclats.

110 **Torryburn Point** (*45°21'N, 66°02'W*), située à 1,2 mille au Nord de Drury Cove, est aussi bordée de roc blanc. La pointe est basse, boisée et est remarquable de tous les angles.

111 **Hastings Cove** dénomme une petite baie exposée, à 0,7 mille au Sud de Torryburn Point.

112 **Long Island** sépare Kennebecasis Bay en deux chenaux dans la partie la plus large de celle-ci. La partie Sud de l'île atteint une altitude de 30 m et constitue la partie basse de l'île. La partie Nord s'élève à une altitude de plus de 107 m. La plus grande partie de l'île est boisée et il y a quelques chalets d'été érigés sur l'extrémité Nord. Quatre plages de sable s'allongent du côté NW de l'île.

113 **Cathline Cove** échancre le côté SE de l'île; elle est exposée, mais elle constitue quand même un bon **mouillage**.

114 **Ministers Face**, d'une altitude de 61 m et située du côté Est et près de l'extrémité Nord de Long Island, dénomme une falaise rouge **remarquable**.

KENNEBECASIS BAY — RENFORTH BOAT CLUB (2006)



KENNEBECASIS BAY — ROTHESAY YACHT CLUB (2006)



115 **Mather Island** gît à 0,1 mille au large de l'extrémité NE de Long Island. Cette île est basse, boisée et rocheuse. Une plage de sable s'allonge du côté Ouest de l'île. Un brise-lames de roches, laissant une étroite brèche n'offrant que 1,2 m

d'eau au centre et dont le passage n'est pas recommandé, relie pratiquement les deux îles.

116 **Torryburn Cove**, étroite et peu profonde, s'ouvre à l'Est de Torryburn Point. De nombreuses bouées d'amarrage

KENNEBECASIS BAY — MEENANS COVE (2006)



sont mouillées dans l'entrée de l'anse. Des maisons occupent la rive Est de l'anse entre Torryburn Point et le fond de l'anse même.



117 La collectivité de **Renforth** est située à 0,8 mille à l'Est de Torryburn Point. Des roches débordent la presqu'île qui sépare Torryburn Point et **Renforth Cove**. Abritée des vents de Sud, Renforth Cove offre un bon **mouillage**.



118 Un quai de béton en L, d'une longueur de 61 m et offrant des profondeurs variant entre 1,8 et 3,4 m, est implanté dans le rivage Est de l'anse. Le tableau du quai est 16 m de long et 13 m de large du côté Sud. Une zone réservée à la baignade se trouve du côté Nord du quai. **Renforth Boat Club** se trouve à courte distance au nord du quai. On y trouve une rampe de mise à l'eau en béton d'une largeur de 4 m, un petit slip de carénage et de nombreuses bouées d'amarrage. Les visiteurs sont les bienvenus; poste d'amarrage sur demande. Le grand pavillon du *Riverside Country Club*, situé à 1 mille au Nord, est **remarquable**.

119 **Troop Reef** forme une zone de petits fonds débordant de 0,4 mille le fond d'une anse connue sous le nom de **Sandy Beach Cove**, située à 1,8 mille au NE de Torryburn Point. Un haut-fond rocheux, couvert de 1,8 m d'eau, gît en bordure du récif. Une **bouée** est mouillée à la limite extérieure de la zone de petits fonds.

120 **Amer de sécurité**. — Barlows Bluff, fermée de l'extrémité SE de Long Island, fait parer Troop Reef.

121 **Rothesay** (11 637 habitants en 2006) est une ville située presque en face de Ministers Face. L'extrémité Sud de l'entrée de l'anse à Rothesay est basse et herbeuse; un épi de gravier se terminant par une roche la déborde de 91 m. **Rothesay Rock**, gisant à quelque 0,1 mille au Nord de l'extrémité Sud de l'entrée de l'anse, assèche de 0,3 m. Une **bouée** lumineuse de bâbord (118.3), marquée « AP1 », est mouillée au large de **Hendersons Point**, qui forme l'extrémité Nord de l'entrée de l'anse.



122 **Rothesay Yacht Club** se trouve à courte distance au Sud de Hendersons Point. Un quai de béton, 70 m sur 18 m, offre une profondeur de 1,8 m le long du tableau. La face Ouest du quai ne permet pas l'amarrage, alors que du côté Est la profondeur décroît jusqu'à 1,5 m à 15 m de l'enracinement de celui-ci.

123 Des pontons avec une rampe de mise à l'eau, des postes et des bouées d'amarrage se trouvent à courte distance à l'Est du quai. Une grande capitainerie est à proximité de l'enracinement du quai. Les visiteurs sont les bienvenus; poste d'amarrage sur demande. Eau potable disponible. Des magasins, de l'essence, une banque et plusieurs églises se trouvent en ville à moins de 0,4 mille du club nautique.


HAMPTON MARSH (2006)



124 Entre Hendersons Point et **Gondola Point**, située à 3,5 milles au NNE, l'eau est profonde à proximité de la rive, le seul danger étant **Fairvale Reef**; sur fond de gros galets, il est couvert de 2,4 m d'eau et gît à un peu plus de 0,8 mille au Nord de Hendersons Point. Comme il est entouré d'eau profonde et qu'il se trouve à 0,25 mille de la rive, ce récif constitue un danger à la navigation, que l'on peut parer facilement en serrant Long Island.

125 Une église **remarquable** est située sur la rive opposée à quelque 1,3 mille au Nord de Mather Island. Elle est masquée du côté Sud par une colline conique remarquable, d'une altitude de 75 m.

126 À la hauteur de Gondola Point, la côte s'infléchit brusquement et forme un excellent abri contre les vents de Sud, 5,5 à 9 m d'eau, fond de vase.

 127 Un **bac à câble** relie Gondola Point et **Reeds Point**, située directement en face. *Se référer* à l'avertissement concernant les bacs à câble au chapitre premier. Reeds Point est un épi bas de gravier qui se distingue facilement.

128 Un parc public doté d'une très belle plage de sable occupe la rive à l'Ouest du quai du bac à Gondola Point. Un **câble sous-marin** traverse la rivière entre le village de Gondola Point et le rivage au SW du parc.

129 **Matthews Cove** dénomme une petite échancrure à l'Est de Gondola Point; bien que les profondeurs soient supérieures à 5,5 m dans l'entrée de l'anse, cette dernière n'est pas assez profonde pour être de quelque usage. Un **câble sous-marin à haute tension** traverse la rivière entre Matthews Cove et un point situé à 0,2 mille à l'Ouest de **Wheatons Point**.

130 Entre l'extrémité Est de l'entrée de Matthews Cove et **Forresters Bluff**, pointe basse et rocheuse située à 0,9 mille au NE, la côte est abrupte, boisée et bordée de gros galets. Un **haut-fond** rocheux, couvert de 3,7 m d'eau, gît à 0,2 mille au NE de Forresters Bluff, dans l'entrée de Forresters Cove.

131 L'anse qui s'ouvre à l'Est de Forresters Bluff comprend deux embranchements : **Forresters Cove** à l'Ouest et **Meenans Cove**, à l'Est, offrant des bons mouillages abrités, par fond de vase de 9,1 m. Le fond de Meenans Cove est peu profond et est envahi par les mauvaises herbes. Un parc

occupe le rivage Est de Meenans Cove — camping, pique-nique, baignade et rampe de mise à l'eau.

132 **Oliver Point**, située à 1,5 mille au NE de Reeds Point, marque la limite de l'eau profonde de **Kennebecasis River**. La pointe est basse et il y a une plage de sable du côté Est. **Perry Point**, située à 0,4 mille au NE de Oliver Point, abritait autrefois un débarcadère; on peut encore y voir un amoncellement de pierres sur la rive. **Murphy Cove** dénomme une anse exposée qui s'ouvre entre Oliver Point et Perry Point; sa faible profondeur en interdit l'entrée.

133 Un chenal étroit, offrant des profondeurs variant entre 1,8 et 6,1 m, permet de remonter la rivière sur une distance de 6,1 milles, jusqu'au village de Hampton.

134 Le chenal est relativement droit jusqu'au NW de **Darlings Island**, située à 3,3 milles au NE de Perry Point. La largeur dans cette partie de la rivière est supérieure à 0,22 mille, et le chenal passe dans une zone peu profonde, envahie par des mauvaises herbes. En amont de Darlings Island, le chenal serpente entre des berges bien définies.

135 Des piliers submergés, distants de 9,1 m, sont les seuls vestiges de l'ancien pont-route qui traversait autrefois la rivière à 0,35 mille au NE de Perry Point. Le pilier Ouest gît à 9,1 m de la berge.

136 **Instructions.** — À partir de Murphy Cove, il est impératif de demeurer dans les limites du chenal balisé. La navigation exige une attention particulière jusqu'au-delà de l'ancien pont. Se tenir à quelque 15 m de la rive en vue de passer entre deux des piliers submergés.

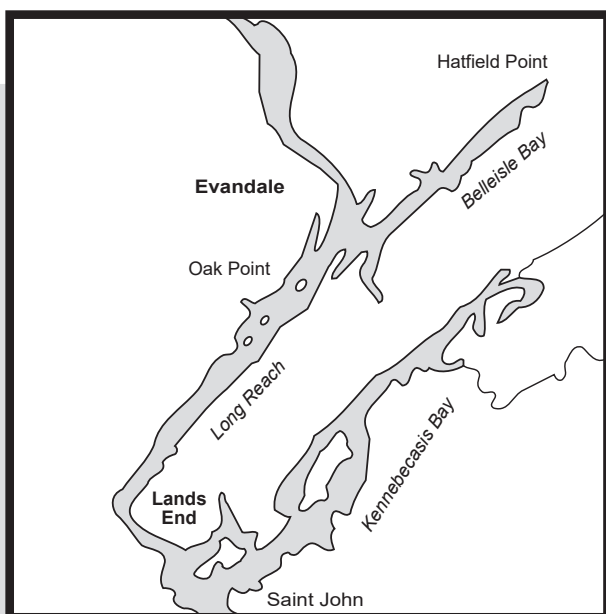
137 À partir de l'ancien pont, le chenal est bordé de mauvaises herbes sur une distance de 2,7 milles. Depuis la courbe du chenal à la hauteur de Darlings Island, il devient aisé de suivre la rivière qui serpente entre des berges bien définies.

138 Dans le dernier 0,4 mille du tronçon de la rivière qui mène au pont à **Hampton**, il vaut mieux se tenir entre l'axe du chenal et le rivage NW car l'eau est peu profonde du côté SE de la rivière.

139 Le village de Hampton (4 004 habitants en 2006) marque la fin de la navigation pour les embarcations sur Kennebecasis River. Le village abrite des églises, des écoles, des stations-service et un musée. Un centre commercial est situé en bordure du village, près de la route principale.

De Lands End à Evandale

Carte 4141-2



1 **Brandy Point**, composée de sable et de gravier, est basse et située à 0,85 mille au NW de **Lands End** ($45^{\circ}20'N$, $66^{\circ}10'W$). Des petits fonds s'avancent jusqu'à quelque 0,2 mille de cette pointe. Une **bouée** lumineuse de bâbord (120.5), marquée « J25 », jalonne cette zone peu profonde.

2 Un **fort courant** règne dans les parages de Brandy Point, surtout au jusant. Il se forme un fort clapotis lorsque le vent souffle à contre-courant.

3 **Longs Cove** et **Buckleys Cove** dénomment deux anses exposées entre Lands End et Sand Point. Cette zone abrite quelques chalets.

4 **Sand Point**, basse et accore, est située à 1,5 mille en amont de Lands End; il y a une belle plage de sable. Un quai en L d'une longueur de 30 m — l'extrémité du L, 17 m sur 15 m — est implanté dans le rivage. La face extérieure du quai offre une profondeur de 2,7 m, décroissant jusqu'à 1,5 m le long de la face intérieure. Des zones réservées à la baignade sont délimitées de chaque côté du quai. La région immédiate n'offre aucune commodité.

5 Le **feu** de **Sand Point** (121), d'une altitude de 23 m et reposant sur une tour rouge en treillis avec la partie supérieure blanche et en bois, est placé sur le rivage à l'enracinement du quai.

6 **Westfield**, situé à 1,8 mille au NW de Brandy Point, est desservi par un quai en ruine. À faible distance au Sud du quai en ruine se trouvent deux **rampes de traversier**. Les **vestiges** d'un chaland submergé — jalonnés par une **bouée** et couverts d'au moins 0,2 m d'eau — gisent à 0,13 mille au SE du quai. Une **épave** est également indiquée sur la carte à 0,8 mille à l'WNW de Brandy Point. La **prudence** s'impose.

7 **Commodités**. — Une **rampe** de mise à l'eau publique est située à 100 m au SE des rampes du traversier Westfield. Des **quais** flottants sont situés à proximité de celles précitées pour faciliter la mise à l'eau et l'accostage de petits bateaux. Un restaurant licencié est situé à 300 m en aval, le long de la route, vers Saint John. Une épicerie et une quincaillerie sont situées à faible distance, dans Grand Bay.

8 Des **bacs à câble** assurent la liaison entre **Westfield Beach** (au Sud du quai en ruine cité plus

RIVIÈRE SAINT-JEAN — SAND POINT (2006)



haut) et **Hardings Point**, située sur la rive opposée; se référer à l'avertissement qui figure au chapitre premier.

9 Une **tour** de télécommunications, à bandes rouges et blanches et portant des feux rouges, s'élève sur le rivage Sud de la rivière, à 0,4 mille au NW de Westfield.


10 **Gregorys Point**, située à 0,5 mille au Nord de Hardings Point et vis-à-vis de l'embouchure de **Nerepis River**, se termine en une pointe de gros galets peu élevée, mais son côté Nord est accore.

11 Nerepis River se déverse dans la rivière Saint-Jean entre Lingley et **Woodmans Point**. La majeure partie des approches de Nerepis River est rendue impraticable par les très faibles profondeurs et par une épaisse végétation de zostères. Un pont-route enjambe l'entrée de Nerepis River; on a signalé une profondeur de 1,5 m sous la travée centrale. En amont du pont, la rivière se divise en deux chenaux : un suivant chaque rivage; celui de l'Ouest est plus profond et plus sécuritaire.

12 Le **feu** qui est porté sur la carte à **Lingley**, sur le rivage SW de Nerepis River, est un feu clignotant de circulation routière — arrêt et avertissement. Il peut être masqué par les arbres qui bordent la rivière.

13 **Woodmans Point**, basse et sablonneuse, est située du côté Nord de l'entrée de Nerepis River. Cette zone abrite un certain nombre de chalets.

14 **Long Reach**, d'une longueur de quelque 15 milles, dénomme le tronçon de la rivière, rectiligne, qui s'avance depuis Woodmans Point jusqu'aux environs de Evandale. À cause de l'abri que procurent les terres, il est avantageux de longer le côté Est de Long Reach lorsque le vent souffle du Sud.

 15 **Days Point** ($45^{\circ}22'N$, $66^{\circ}13'W$) est située à 0,4 mille au Nord de Gregorys Point. Un quai de béton, 40 m sur 16 m, offre des profondeurs variant entre 1,2 et 2,4 m le long de la face externe. Les côtés du quai ne permettent pas l'amarrage.


16 **Crystal Beach** dénomme une belle plage de sable dans le voisinage du quai. Il y a un terrain de camping pourvu de quelques maisonnettes pour touristes, et l'on peut s'y approvisionner.


17 **Purdys Point**, située à 0,65 mille en amont de Days Point, est étroite, sablonneuse et boisée. De petits fonds la débordent de 90 m, puis les profondeurs croissent brusquement.


RIVIÈRE SAINT-JEAN — WESTFIELD (2006)



Une **bouée** lumineuse de tribord (122.1), marquée « J38 », jalonne l'extrémité de l'épi.


 18 **Belyeas Point**, située en face de Purdys Point, est frangée d'une belle plage de sable. On peut s'abriter de chaque côté de la pointe, selon la direction du vent. Le **feu** de Belyeas Point (122), 14 m d'altitude, repose sur une tour carrée blanche située à l'extrémité de la pointe.

 19 Un fort courant règne dans les parages de Belyeas Point, surtout au jusant. Il se forme un fort clapotis lorsque le vent souffle à contre-courant.

 20 **Craigs Point**, située à 0,9 mille en amont de Belyeas Point, est effilée et sablonneuse; on ne doit pas la doubler à une distance inférieure à 0,1 mille. Il existe un bon **mouillage** du côté Sud de la pointe, alors que le côté Nord de cette dernière permet de s'abriter des vents d'Ouest.

21 **Carters Point**, située sur la rive Est de la rivière à 1,2 mille en amont de Purdys Point, est basse et composée de

sable et de gravier fin. Des champs remarquables, première zone du genre dans cette région, s'allongent en amont de la pointe; ils sont visibles de l'amont et de l'aval. Le quai qui s'y trouve est en ruine, bien qu'il soit au-dessus du niveau de l'eau, et la route d'accès est barrée.

 22 **Mill Cove** dénomme une petite baie exposée du côté Nord de Carters Point; elle est parsemée de gros galets et est peu attrayante pour les embarcations. Le rivage en amont de la baie est composé de gros galets et de gravier sur une distance de 1,7 mille au NE de **Bedford**, qui est desservi par un quai de béton en L d'une longueur de 50 m. L'extrémité du L, 17 m sur 13 m, offre une profondeur de 2,4 m le long de la face externe et de 1,2 m, le long de la face Sud. L'eau est peu profonde le long du côté Sud de la partie principale du quai et la profondeur n'est que de 0,9 m le long du côté Nord. Le quai est entretenu par la *Société du fleuve Saint-Jean*. Il n'y a aucune commodité dans les environs.

FEU DE BELYEAS POINT (2006)



23 **Holder Point**, située à 1,1 mille en amont de Bedford, forme l'extrémité SW de l'entrée de Kimble Cove. Il y a une belle plage de sable et un terrain de camping formidable.

24 **Kimble Cove** dénomme la petite échancrure qui s'ouvre entre Holder Point et Beesleys Point. **Hendersons Brook** débouche dans la partie SE de Kimble Cove.

25 **Beesleys Point** ($45^{\circ}27'N$, $66^{\circ}08'W$) est sablonneuse et effilée; des petits fonds la débordent sur une distance de 152 m.



26 **Whites Bluff** dénomme une falaise rocheuse située à 0,7 mille au NE de Beesleys Point. Entre la pointe et la falaise, la côte est accidentée et le fond est irrégulier en dedans de l'isobathe de 5 m. Un quai de béton, 107 m sur 15 m, est implanté dans le rivage à Whites Bluff. La partie principale du quai est en bon état, mais les ruines d'une aile, partiellement submergées, gisent du côté SW de l'extrémité du quai. La profondeur est de 4 m le long de la face externe du quai, de 2,4 m le long des premiers 30 m de la face NE et de 1,8 m le long des 30 m suivants. Après avoir paré les ruines mentionnées ci-dessus, le côté SW du quai offre une profondeur de 1,8 m sur une distance de 15 m. Le quai est entretenu par la *Société du fleuve Saint-Jean*.

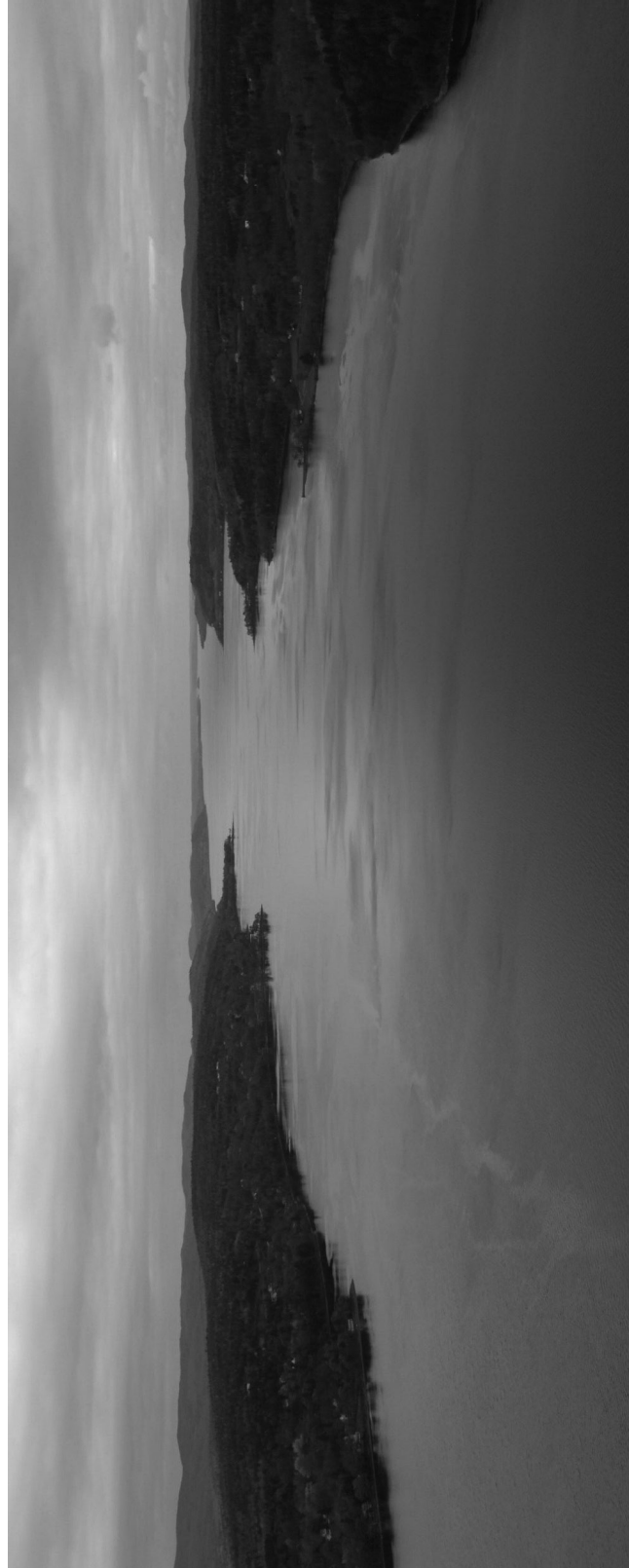


27 En vue de parer les ruines mentionnées ci-dessus lorsque l'on approche le côté SW du quai, les embarcations doivent se tenir à une distance minimale de 15 m de l'extrémité de celui-ci. Il n'y a aucune commodité dans les environs.



28 **Public Landing** est situé du côté Ouest de la rivière, à 1,1 mille en amont de Craigs Point. Un quai


RIVIÈRE SAINT-JEAN — LONG REACH (2006)



de béton en bon état, d'une longueur de 40 m, est implanté dans le rivage; la face externe du quai, longue de 15 m, offre une profondeur de 2,7 m. Les côtés du quai ne permettent pas l'amarrage. Une église à flèche est située à 0,2 mille en aval du quai. Le quai est entretenu par la *Société du fleuve Saint-Jean*.

29 **Devils Back Brook** se déverse dans la rivière Saint-Jean à la hauteur de **Victoria**, à 1,8 mille au NE de Public Landing. Un pont-route remarquable enjambe l'embouchure de Devils Back Brook. **Victoria Shoals**, en forme de triangle, s'avancent jusqu'à 0,3 mille au large de l'embouchure du ruisseau; une **bouée** de bâbord jalonne cette zone peu profonde.

30 À 0,7 mille en amont de Victoria, la rive s'élève abruptement pour former une crête atteignant une altitude de 90 m et connue sous le nom de **Devils Back**.

 31 Un quai public est implanté dans le rivage à 2,9 milles en amont de Victoria Shoals près du village de **Browns Flat**. Le quai, 46 m sur 21 m, offre une profondeur de 3 m le long de sa face externe, décroissant à 1,2 m à une distance de 7,6 m vers l'intérieur de chaque côté de celui-ci. Une route mène au village, situé à 0,5 mille; on peut s'y procurer de l'essence, du diesel et des articles d'épicerie.


32 **Beulah Camp**, avoisinant le quai, est un lieu de retraite situé sur la propriété de *Wesleyan Church*. Il y a de nombreux chalets d'été. Une chapelle surmontée d'un dôme se trouve immédiatement en aval du quai.

33 **Collins Point** est située à 0,5 mille au Nord de Browns Flat. Entre Collins Point et Oak Point, située à 2,6 milles plus loin dans le Nord, la rivière atteint une largeur de 1,7 mille. Trois îles gisent dans ce tronçon de la rivière. Le chenal principal fait passer à l'Est des îles puis il se rétrécit.

34 Immédiatement au NW de Collins Point, la rive s'infléchit et forme **Whelpley Cove**.

35 **Catons Island** abrite Whelpley Cove. Un pavillon est situé à la hauteur de la pointe de sable effilée, située du côté Ouest de l'île; il y a un appontement et un débarcadère. Un monument commémorant la première colonie européenne à s'installer au Nouveau-Brunswick s'élève sur le rivage Ouest de l'île. C'est là aussi qu'un missionnaire jésuite célébra en 1611 le premier office religieux à avoir lieu sur la rivière Saint-Jean. L'île est la propriété de la *Wesleyan Church*; de concert avec Beulah Camp, elle accueille des jeunes de toutes croyances. Les plaisanciers qui sont au mouillage dans Whelpley Cove disposent (sur demande) des commodités suivantes : canoës, planches à voile, cantine, ski nautique et équitation.

 36 Un **câble sous-marin** relie Catons Island à la terre ferme.

 37 Whelpley Cove offre un bon **mouillage** — fond de vase épaisse et abrité de tous les vents. On signale que les eaux le long de la rive sont envahies par des

CATONS ISLAND ET WHELPLEY COVE (2006)



RIVIÈRE SAINT-JEAN — CHENAL ENTRE RUSH ISLAND ET ISLE OF PINES (2006)



mauvaises herbes. Le mouillage est très fréquenté mais on évitera de mouiller à proximité du câble mentionné ci-dessus.

38 **Jones Creek** débouche dans la rivière Saint-Jean, à 1,3 mille au NE de Whelpley Cove. L'embouchure du ruisseau a une largeur de 0,26 mille; seule une étroite ouverture permet le passage. Les embarcations trouveront une profondeur de 1,8 m dans le passage, sous un pont ferroviaire. En amont du pont, la voie navigable est envahie par des mauvaises herbes et des zostères.

39 **Glenwood**, situé entre Whelpley Cove et Jones Creek, abrite les ruines d'un quai de hautes et de basses eaux. L'extrémité de la section de hautes eaux est construite de pièces de bois; d'une longueur de 17 m, elle offre une profondeur minimale de 0,9 m. Des obstructions submergées s'avancent au large de la section de basses eaux.

40 **Isle of Pines** et **Rocky Island**, boisées et reliées par une étroite bande de terrain plat, gisent à la hauteur de l'embouchure de Jones Creek.

41 Le chenal qui permet de contourner Catons Island fait passer entre celle-ci et Rocky Island.

42 **Rush Island**, marécageuse et émergeant de 2 m, est séparée de Isle of Pines par un chenal étroit; celui-ci n'est pas balisé, donc à déconseiller.

43 **Whelpley Point** ($45^{\circ}28'N$, $66^{\circ}06'W$), située sur le rivage Est à 0,7 mille au Nord du quai de Whites Bluff, est bordée d'une belle plage de sable. Un **câble sous-marin à haute tension** franchit la rivière entre un point situé à proximité de Whelpley Point et un autre point situé à proximité de Collins Point.

44 Le quai de **Long Reach**, situé à 0,4 mille en amont de Whelpley Point, a été démonté. Un brise-lames enroché s'avance jusqu'à 60 m depuis le rivage; il protège une rampe

de mise à l'eau d'une largeur de 3 m qui est située du côté Est du brise-lames.

45 **The Cedars**, située à 0,4 mille au NE de Long Reach, est une station estivale très fréquentée. La grande flèche de l'église est **remarquable**. Un phare désactivé, d'une altitude de 13 m et reposant sur une structure carrée blanche, est érigé près du rivage, au NW de l'église.

46 **MacDougall Point** est située à 1,4 mille au NE de The Cedars.

47 **Oak Point** ($45^{\circ}30'N$, $66^{\circ}05'W$), effilée et située à 0,3 mille en amont de Rush Island, abrite un parc provincial doté d'un terrain de camping. Un bon **mouillage**, abrité des vents du secteur Sud, se trouve au



FEU DE OAK POINT (2006)



CHENAL ENTRE OAK POINT ET GRASSY ISLAND (2006)



Nord de la pointe. Le feu de **Oak Point (125)**, d'une altitude de 16 m et reposant sur une structure carrée blanche, est placé sur l'extrémité de la pointe, à l'orée du bois.

48 Une église anglicane dotée d'un clocher blanc est située sur Oak Point. Cette église a une importance historique du fait qu'elle a été érigée sur le site d'une ancienne église datant de 1846, époque où le capitaine Owen a fait l'objet de levés hydrographiques sur la rivière.

49 Les plaisanciers doubleront les plages de Oak Point à bonne distance à cause de la présence de nombreux baigneurs.



50 Au jusant, un fort courant porte au Sud à la hauteur de Oak Point. Un fort clapotis se produit lorsque le vent souffle à contre-courant.

51 **Grassy Island**, émergeant de 3 m, est située à 0,5 mille au NE de Oak Point. L'île est herbeuse, plate et basse. La seule particularité de l'île est le bétail au pâturage en été. Elle est débordée au Sud et à l'Est par une importante zone de petits fonds envahie par une végétation abondante de zostères. Un chenal bien balisé permet de passer entre l'île et la terre ferme à l'Ouest. Le chenal qui passe à l'Est de l'île, à partir de MacDougall Point, est étroit et sinueux.

52 Un épi de roches, en forme de L et émergeant de 0,6 m, déborde la rive Est jusqu'à l'isobathe de 2 m qui passe à 0,4 mille à l'ENE de l'extrémité NE de Grassy Island.



53 Le village de **Oak Point** est situé à 0,7 mille au Nord de la pointe du même nom. Un quai de béton — de hautes et de basses eaux — d'une longueur de 27 m, est implanté dans le rivage. Le tableau du quai a une longueur de 32 m — la partie Nord du tableau,

longue de 18 m, étant la section de basses eaux. La profondeur est de 3,4 m le long du tableau, décroissant jusqu'à 1,5 m sur une distance de 7,6 m le long du côté Nord. Le côté Sud du quai est malsain. Le feu du quai de **Oak Point (126)**, d'une altitude de 10,2 m et reposant sur une tourelle en treillis, est placé sur le côté Sud du quai.

54 Un banc étroit borde le côté Ouest du chenal principal, entre Oak Point et le village; un chenal permet le passage entre le banc et le rivage.

55 **Mistake Cove**, située à 0,7 mille en amont du quai de Oak Point, est une baie allongée, séparée de la rivière

QUAI DE OAK POINT (2006)



APPROCHES DE MISTAKE COVE (2006)



ENTRÉE DE BELLEISLE BAY (2006)



par **Mistake Intervale**, qui forme une presqu'île effilée. Des profondeurs — fond de vase — variant entre 3 et 3,4 m longent le rivage NW de l'anse jusqu'à moins de 0,4 mille de l'extrémité de cette dernière. L'épi peu profond, qui déborde

Mistake Intervale à l'entrée de Mistake Cove, est marqué par une **bouée**.



56 **Gorhams Bluff** ($45^{\circ}33'N$, $66^{\circ}02'W$), située à 1,9 mille au NE de Grassy Island, dénomme la falaise

BELLEISLE BAY — KINGSTON CREEK (2006)



située à l'extrémité de la péninsule qui sépare le chenal et Shampers Cove. Les terres s'élèvent abruptement de la rive jusqu'à une altitude de 60 m, et la berge est très accore. Immédiatement au Sud de la falaise, il y a une belle plage de sable. Le feu de **Gorhams Bluff** (131.5), d'une altitude de 7,8 m et reposant sur une tourelle en treillis, est placé au bord de l'eau et il est entouré de cèdres. Le courant de jusant est fort à la hauteur de Gorhams Bluff.

57 **Hog Island**, émergeant de 2 m et située à 0,4 mille au NE de Gorhams Bluff, présente un rivage sujet aux inondations saisonnières. Des petits fonds s'avancent au Sud de l'île, vers la terre ferme.

58 **Pig Island**, émergeant de 2 m et située à moins de 0,1 mille au Nord de Hog Island, est petite et herbeuse. Le chenal qui sépare ces îles débouche dans Belleisle Bay.

Belleisle Bay

59 **Belleisle Bay** s'allonge en direction NE sur une distance de 9,6 milles le long d'une vallée. Ses versants, d'une altitude minimale de 90 m, sont boisés ou cultivés.

60 Des chalets d'été occupent la majeure partie des rives de la baie. De nombreuses bouées d'amarrage pour les embarcations bordent les rivages de la baie, et les plaisanciers devront se tenir en dehors de l'isobathe de 10 m en vue de les éviter. Les rives, relativement accores, sont frangées de

nombreuses plages de sable; les seuls dangers du large sont des épis de gravier. Kingston Creek, parsemé de bois canard accroché au fond, se jette dans la baie.

61 L'étroit chenal qui sépare Hog Island et Pig Island permet de gagner Belleisle Bay. Le chenal offre une profondeur minimale de 3,2 m qui se trouve à 150 m au Nord de Hog Island. Le chenal est jalonné par des **bouées**.

BELLEISLE BAY MARINA (2006)



BELLEISLE BAY — JENKINS COVE (2006)



BELLEISLE BAY — URQUHARTS COVE (2006)




BELLEISLE BAY — HATFIELD POINT (2006)




62 Le large chenal permettant de gagner Belleisle Bay via Shampers Cove, entre Gorhams Bluff et Hog Island, est envahi par des algues (en surface). Ce passage ne convient pas à la navigation.

63 **Gorhams Creek**, situé à 0,4 mille au SE de Gorhams Bluff, est aussi envahi par des algues.

64 **Shampers Bluff**, située à 1,1 mille à l'Est de Gorhams Bluff, forme l'extrémité Sud de l'entrée de Belleisle Bay; elle dénomme une pointe de terre boisée et abrupte, entre Shampers Cove et Kingston Creek.


 65 **Kingston Creek**, d'une longueur de 2,6 milles, est bordée de hautes collines. La navigation au-delà de l'isobathe de 5 m n'est pas recommandée à cause de la présence de bois canard. Les pointes à l'entrée de la crique sont relativement accores. La partie navigable de cette dernière offre de bons **mouillages**.

66 **Anderson Point** est située sur le rivage Ouest et à quelque 0,45 mille de l'entrée de la baie; elle s'avance dans la baie sur une distance de 0,1 mille et sa partie extérieure forme un épi de gravier effilé.

 67 Le port de plaisance *Belleisle Bay Marina* est situé à quelque 1 mille à l'Est de Anderson Point, sur

le rivage opposé. Les pontons offrent des profondeurs variant entre 1,2 m et 2,7 m; des postes et des bouées d'amarrage y sont disponibles. Les services offerts comprennent : eau, essence, articles de quincaillerie marine, réparations, téléphone public et cantine.

68 **Ghost Island**, boisée et aux rives rocheuses, est située à 1,4 mille au NE de Anderson Point; elle est facilement repérable. Un rocher isolé, gisant du côté Nord de l'île, ressemble à une tête d'homme.

 69 **Jenkins Cove** et **Urquharts Cove** s'ouvrent à 1,3 mille au NE de Ghost Island; elles offrent de bons **mouillages** par fond de vase et abrités de tous les vents. Un pré, visible depuis les deux anses, s'allonge en amont de la langue de terre densément boisée qui sépare les deux anses. Une grande ferme est située au fond de Jenkins Cove. Il y a une plage de gravier étroite au fond de Urquharts Cove.

70 **Erbs Cove** ($45^{\circ}35'N$, $65^{\circ}56'W$) échancre le rivage Est de la baie, en face de Urquharts Cove; elle est exposée mais elle convient au **mouillage** par vents de SW.

71 **Long Point**, formant un épi de sable et de gravier, s'avance dans la baie à 1,5 mille en amont de Erbs Cove. Une **bouée** de tribord est mouillée à l'extrémité de l'épi.

72 Une colline remarquable d'une altitude de 130 m s'élève à 0,75 mille au Sud de Long Point.



73 Un **bac à câble** traverse la baie à 0,2 mille en amont de Long Point. Les **feux** des rampes d'accostage du bac reposent sur des poteaux non peints et ils sont entretenus à titre privé. *Se référer* à l'avertissement concernant les bacs à câble qui figure au chapitre premier.

74 **Greys Point** ($45^{\circ}38'N$, $65^{\circ}51'W$), située sur le rivage NE, marque la fin de la navigation sans restrictions. Les profondeurs décroissent rapidement à l'Ouest et au Nord de la pointe.

75 Un étroit chenal balisé par des **bouées**, aux berges accores et droit, conduit de Greys Point jusqu'au quai public de **Hatfield Point**.



76 Le quai à Hatfield Point, 30 m sur 25 m, est en béton. La profondeur est de 2,7 m le long de la face externe du quai, décroissant jusqu'à 1,2 m sur une distance de 7,6 m de chaque côté de celui-ci.

77 Il y a une épicerie à 150 m au Nord du quai.

78 **Rivière Saint-Jean**. — **Tennants Cove** ($45^{\circ}35'N$, $66^{\circ}00'W$), peu profonde, échancre la terre ferme en direction NE. Les petits fonds qui s'avancent au Sud de Palmer Point et au Nord de Pig Island en rétrécissent l'entrée. Une barre de gravier, couverte de 0,9 m d'eau seulement, s'étend d'une rive à l'autre à 0,6 mille en dedans de l'entrée de l'anse, interdisant

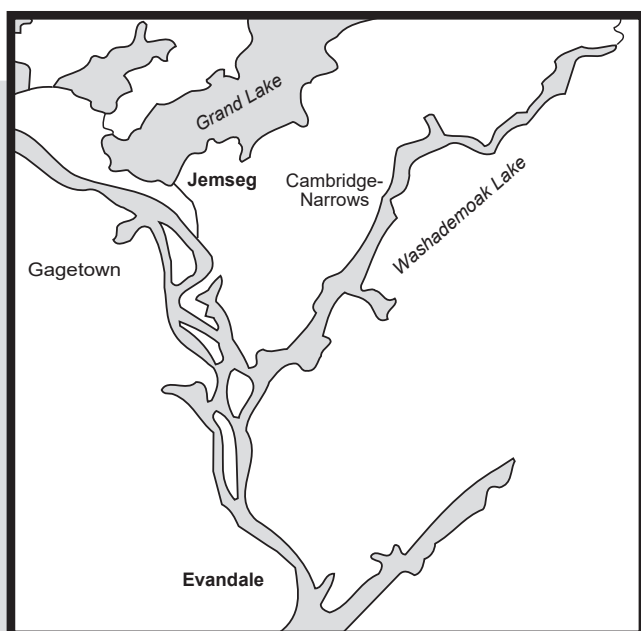
ainsi l'accès à la partie supérieure de cette dernière, qui n'est d'ailleurs pas assez profonde pour permettre la navigation.

79 **Palmer Point**, basse et envahie par des zostères, dénomme l'extrémité Nord de l'entrée de Tennants Cove; des petits fonds s'avancent au Sud de la pointe. Des ruines d'un quai de basses eaux, situées à courte distance au Nord de la pointe, s'étendent jusqu'à une profondeur de 3 m. Un autre quai situé à 0,2 mille au Nord de Palmer Point est dans un état de délabrement.

80 **Nutter Creek**, situé du côté Ouest de la rivière à 0,9 mille au Nord de Palmer Point, dénomme un petit lac marécageux relié à la rivière par un passage étroit. La route longe le côté Ouest du lac, et une falaise **remarquable** la surplombe.

De Evandale à Jemseg River, y compris Washademoak Lake


Carte 4142-1




1 En amont de Evandale, le caractère topographique des terres bordant la rivière présente un changement accentué. Ses rives sont basses et son cours est divisé par de nombreuses îles. Ces îles sont basses et inondées par la crue printanière. De grands arbres à feuilles caduques bordent les rives et masquent presque la prairie. Il existe dans la rivière un chenal principal, mais la plupart des chenaux secondaires offrent suffisamment d'eau pour être navigables.

2 Les embarcations doivent se tenir à peu près à mi-chenal à cause de la présence du bois canard situé près des rives (en surface ou accroché au fond) et des caissons submergés, vestiges d'anciennes estacades. Lorsque la présence de ces dangers est connue, mention sera faite de leurs positions.

3 **Evandale** ($45^{\circ}36'N$, $66^{\circ}02'W$) est situé sur la rive Ouest de la rivière. Des **câbles aériens** laissant une hauteur libre de 32 m franchissent la rivière à 0,2 mille en amont de Evandale. Les tours portent des **feux** stroboscopiques blancs à éclats, très **remarquables**. Le sommet et la base de chaque tour portent des **feux** rouges fixes. Un **câble sous-marin** franchit la rivière à la hauteur de Evandale.

4  Evandale est desservi par un quai d'une longueur de 20 m, offrant des profondeurs variant entre 2,1 et 3,4 m. Une plateforme d'amarrage, offrant des profondeurs de 3,4 m, s'étend jusqu'à 15 m en amont du quai.

5 **Commodités.** — Une grande auberge comprenant une salle à manger avec permis d'alcool et un bar-salon se trouve à proximité du chemin menant au quai.

6  Un **bac à câble** assure le service entre **Kars** et un point situé à courte distance au Sud du quai de Evandale. *Se référer* à l'avertissement concernant les bacs à câble qui figure au chapitre premier.

7 **Spoon Island**, bordée d'arbres au Nord et de broussailles au Sud, à 1 mille en amont de Evandale, divise la rivière en deux chenaux. L'île renferme une lagune dont l'entrée se trouve dans le chenal de l'Est, vis-à-vis le quai de Gerow. Des petits fonds débordent l'extrémité NW de l'île, mais partout ailleurs elle est assez accore.

8  Le quai de **Gerow** est situé sur la terre ferme, à la hauteur de la partie Sud de Spoon Island. C'est


RIVIÈRE SAINT-JEAN À LA HAUTEUR DE EVANDALE (2006)




un quai de basses eaux qui s'avance sur 20 m de la rive; le tableau, d'une longueur de 18 m, offre une profondeur de 3,7 m. Les côtés du quai ne se prêtent pas à l'amarrage.

RIVIÈRE SAINT-JEAN — QUAI DE EVANDALE (2006)



 9 **Hampstead** ($45^{\circ}38'N$, $66^{\circ}05'W$), sur la rive Ouest de la rivière, est situé à 3 milles en amont de Evandale, à la hauteur de l'extrémité Sud de Long Island. Le village est desservi par un quai en béton de basses et de hautes eaux, débordant la rive de 25 m. La partie de basses eaux, d'une largeur de 15 m, offre une profondeur de 2,4 m. La partie de hautes eaux, d'une largeur de 13 m, n'est plus utilisable. Le béton est en mauvais état et se désagrège.


10 Les quais de Gerow et de Hampstead sont entretenus par la *Société du fleuve Saint-Jean*.


 11 Un **bac à câble** traverse la rivière, d'un point situé à 0,1 mille au Sud du quai de Hampstead. *Se référer* à l'avertissement concernant les bacs à câble qui figure au chapitre premier. Un **câble sous-marin** franchit la rivière à Hampstead.

12 **Doughnut Hill**, terrain en pente **remarquable** d'une altitude de 120 m, s'élève à 0,7 mille au NW de Hampstead.


13 **Long Island**, dont la côte NE est bordée d'arbres, s'allonge entre Hampstead et Queenstown et divise la rivière en deux chenaux. Elle est basse et renferme deux lagunes auxquelles on accède, depuis le chenal de l'Ouest, à 2,2 et à 3,1 milles en amont de Hampstead. On cultive de grandes quantités de foin sur l'île, ce qui explique la présence de nombreuses granges.

14 **Little River** et **Palmer Creek** débouchent dans le chenal de l'Ouest, à 0,4 mille au Nord de Hampstead. Palmer Creek est envahi par les mauvaises herbes, mais un chenal, d'une largeur de 15 m et offrant une profondeur de 1,8 m, permet de remonter Little River sur une distance de 0,4 mille. Le côté Nord des approches est envahi par des joncs, alors que le côté Sud est bordé d'arbres. Le chenal se termine au point où la rivière s'infléchit au Nord, bloqué par des obstructions submergées.

 15 **Queenstown**, à 4 milles au Nord de Hampstead et à la hauteur de l'extrémité NW de Long Island, se trouve à l'entrée de Otnabog Lake. Le village est desservi par un quai en béton de basses eaux d'une longueur de 27 m. Le tableau a une longueur de 15 m et offre une profondeur de 1,2 m, roches, vase et zostères. Les côtés du quai ne se prêtent pas à l'amarrage. Les ruines submergées d'un quai de hautes eaux s'avancent jusqu'à 3 m dans la rivière, à l'extrémité Nord du quai. Le quai est entretenu par la *Société du fleuve Saint-Jean*.



 16 **Otnabog Lake** s'ouvre à 0,1 mille en amont du quai de Queenstown. Un pont ferroviaire, laissant une ouverture de 15 m et une hauteur libre de 6,5 m, enjambe l'entrée du lac. En entrant dans le lac il faut longer la rive Ouest afin de parer les petits fonds qui s'avancent au Sud de la pointe Est de l'entrée, puis faire route sur la partie centrale du pont. Les rives du chenal au-delà du pont sont accores et bordées de joncs. Les deux îlots portés sur la carte marine en

amont du pont sont aussi couverts de joncs et ne se distinguent que parce que ces derniers sont plus hauts et plus denses. À la hauteur de l'extrémité NW du plus intérieur des îlots, gouverner sur **Picnic Point**, pointe Ouest de la rive Nord. Le lac offre un bon **mouillage** par fond de vase.

 17 **Wickham**, sur la berge Est du chenal de l'Est, se trouve à 1,2 mille en amont de Hampstead. Un quai de béton, d'une longueur de 40 m et d'une largeur de 18 m, offre des profondeurs variant entre 1,8 et 3 m le long du tableau. Une rampe de mise à l'eau se trouve du côté Sud du quai. Le quai est entretenu par la *Société du fleuve Saint-Jean*.

18 **Commodités**. — Une épicerie et une pompe à essence sont situées à 300 m du quai.

19 **Lower Musquash Island** divise le chenal de l'Est en deux embranchements, à 2,4 milles en amont de Wickham. **Washademoak Creek**, l'embranchement Est, est en grande partie bordé d'arbres et conduit à **Washademoak Lake**, à 2 milles dans le NE.

  20 Les rives de Lower Musquash Island sont bordées d'arbres, à l'exception de l'extrémité Sud qui est couverte de broussailles. La majeure partie de l'île est occupée par une lagune peu profonde, dite **Musquash Lake**. Le chenal d'accès, connu localement sous le nom de **The Hole In The Wall**, se trouve sur le côté Ouest de l'île, à 0,3 mille de l'extrémité Sud de celle-ci. Un îlot herbeux gît au milieu de l'entrée. Au Sud de l'îlot, le chenal

WASHADEMOAK CREEK (2006)



RIVIÈRE SAINT-JEAN — CHENAL D'ACCÈS À MUSQUASH LAKE (2006)



est peu profond, alors qu'au Nord il est bien délimité et offre une profondeur minimale de 3 m. On trouve des **mouillages** abrités offrant un fond de bonne tenue à l'Est de l'îlot, tout le long du chenal. Les arbres et les souches qui bordent la rive Sud du chenal permettent l'amarrage; ils font place aux joncs à l'intérieur de la lagune. L'entrée de cette dernière n'est recommandée qu'aux très petites embarcations. Le **courant** de 1 à 1,5 nœud qui régnerait dans Musquash Lake rend les navires au mouillage stables, diminuant ainsi l'aire d'évitage. On recommande aux plaisanciers qui passent la nuit au mouillage de bien éclairer leur embarcation.

Washademoak Lake


21 **Washademoak Lake** est accessible par un étroit chenal balisé qui conduit entre **Colwells Point**, au Nord, et Hog Island, au Sud.


22 **Hog Island**, herbeuse et émergeant de 2 m, gît au large de l'extrémité Est de Lower Musquash Island. Un second chenal étroit et non balisé, bordé de zostères, passe au Sud de Hog Island et conduit dans Washademoak Lake. Cependant, ce chenal n'est pas recommandé car deux courbes à 90° situées

à l'extrémité Nord et des rives accores rendent le passage difficile.

23 Un feu désactivé, placé sur une tour carrée blanche reposant sur des pieux, est situé sur la rive Est de Lower Musquash Island. Un autre feu désactivé, reposant sur une tour carrée blanche, est placé sur la rive Nord de Washademoak Lake, à près de 1,7 mille dans le NNE.

24 Le chenal d'accès à Washademoak Lake est **balisé** et passe à travers une dense végétation de zostères. Les rives du lac sont de gros galets et de gravier. La région environnante est en grande partie élevée et boisée. Les chalets d'été ne sont pas aussi nombreux ici que dans les autres lacs bordant la rivière Saint-Jean.


 25 En mai et juin, des **pièges à poisson** débordent la rive jusqu'à 120 m et sont parfois fixés aux quais publics.


 26 Un quai de béton est implanté à **MacDonalds Point**, sur la rive Sud à 0,7 mille au NE de Hog Island. Le quai a une longueur de 30 m et une largeur de 15 m au tableau le long duquel la profondeur est de 2,7 m, décroissant à 0,9 m à 7,5 m de la rive, du côté Sud du quai; le côté Nord est malsain.

WASHADEMOAK LAKE — CRAFTS COVE (2006)




Carte 4142-3

 27 **Belyeas Cove** s'ouvre à 1,7 mille à l'Est de MacDonalds Point. C'est l'un des rares endroits du lac où les collines environnantes ne sont pas densément boisées; quelques maisons éparses surplombent le fond de l'anse. Un quai de béton (*Webster's Wharf*), d'une longueur de 40 m, est implanté dans la rive Sud de l'anse; son tableau, d'une longueur de 18 m, offre des profondeurs variant entre 1,2 et 2,1 m. Les côtés du quai ne se prêtent pas à l'amarrage. Les profondeurs de l'anse décroissent rapidement à l'Est du quai. Le quai est entretenu par la *Société du fleuve Saint-Jean*.

 28 **Central Cambridge**, sur la rive Ouest, en face de **Crafts Cove**, 1,3 mille au Nord de Belyeas Cove, est desservi par un quai en béton de hautes et de basses eaux (*Mott Wharf*); ce quai, d'une longueur de 35 m et d'une largeur de 21 m, offre des profondeurs variant entre 1 et 2,1 m. Les côtés du quai, bordés de débris de béton, ne se prêtent pas à l'amarrage en périodes de basses eaux.

29 Un quai de béton en ruine est situé sur la rive Est, à 1,1 mille au NE du quai de Central Cambridge. Un bollard gisant parmi les vestiges du quai forme un bon amer.


 30 **Big Cove** s'ouvre à 3,5 milles au NNE de Belyeas Cove, entre **Appleby Point**, au Sud, et **Barnes Point**, à l'Est. Un bon **mouillage**, fond de vase, se trouve du côté NE de l'anse ou à courte distance à l'Est de **The Bluff**, situé au milieu de la rive SW.


31 **Pine Island**, boisée et remarquable, se trouve au centre de Big Cove, à 0,4 mille en dedans de l'entrée. **Birch Island** gît au milieu de l'anse située au SE de The Bluff et semble être reliée à la rive. Pour entrer dans l'anse, il faut se tenir plus près de la rive NE que de Pine Island afin de parer les petits fonds qui s'étendent à l'Ouest et au NW de l'île. Autour de Birch Island, les eaux sont envahies par des zostères.

32 Le village de **McDonald Corner** est situé sur la rive Ouest, en face de Big Cove. McDonald Corner est desservi par un quai en béton de hautes et de basses eaux, d'une longueur de 70 m et d'une largeur de 15 m. Le tableau et les deux côtés du quai, en état de délabrement, ne conviennent pas à l'amarrage.

33 **Loon Point**, séparée de la terre ferme par un épi de gravier asséchant, est située à 0,5 mille au NE du quai de McDonald Corner. La pointe est boisée et le faite des arbres en pente constitue un bon amer dans les deux directions.

34 Au large de Loon Point et de **Jones Point**, un épi de sable situé à 0,2 mille au NE, les fonds sont malsains en dedans de l'isobathe de 1,8 m.

 35 Un pont laissant une hauteur libre de 13 m traverse le lac à la hauteur de **Cambridge-Narrows**. Des **feux** rouges et verts placés sur le pont marquent le chenal navigable. Un bon **mouillage** se trouve au Sud du pont.

 36 Cambridge-Narrows est desservi par un quai public de béton situé sur la rive Ouest, au Sud du pont; d'une longueur de 50 m et d'une largeur de 23 m, il offre le

WASHADEMOAK LAKE — BIG COVE (2006)

long du tableau une profondeur de 1,5 m. Les côtés du quai ne se prêtent pas à l'amarrage. L'été, plusieurs pontons sont installés à proximité du quai. Une rampe de mise à l'eau en béton se trouve à courte distance au Nord du quai et il y a des bouées d'amarrage dans l'anse à l'Ouest du quai. En 2006, le village de Cambridge-Narrows comptait 717 habitants.

37 **Commodités.** — À 305 m à l'Ouest du quai, on trouve un téléphone, de l'essence, une épicerie ainsi que quelques articles de quincaillerie. Le magasin est ouvert les mardis jusqu'à 13 h. Une auberge comprenant une salle à manger avec permis d'alcool se trouve à proximité du magasin.

WASHADEMOAK LAKE — VILLAGE DE CAMBRIDGE NARROWS (2006)

38 De l'essence, du diesel et des vivres sont disponibles sur le côté Est de Cambridge-Narrows, à 0,5 mille du pont. Ce magasin est aussi un magasin d'alcool du gouvernement provincial.

39 Bien que le lac soit beaucoup moins profond au Nord du pont, il reste libre d'obstructions aussi loin au Nord que **Fowlers Cove**, sur la rive Ouest, à 2 milles au Nord du pont. De là, un étroit chenal balisé mène jusqu'à Coles Island, à 7,9 milles plus loin dans le lac.



40 **Picketts Cove**, à 1,3 mille au NE de Fowlers Cove, offre un bon **mouillage** sur fond de vase pour les embarcations de faible tirant d'eau.

41 Le chenal conduisant à Coles Island est **balisé** et la navigation exige la prudence dès son entrée, au large de Fowlers Cove. Les côtés du chenal sont accores et comportent de très faibles profondeurs.

42 L'endroit où le chenal se rapproche le plus de la rive Nord se trouve à 0,7 mille à l'Est de Picketts Cove, puis celui-ci s'oriente vers la rive Sud en passant à travers une abondante végétation d'herbes. **Fanjoys Point**, à 2,9 milles en amont de Picketts Cove, forme un cordon d'îlots couverts d'arbres et de broussailles le long de la rive Nord. **The Bluff**, en face de Fanjoys Point, s'élève à pic en strates au-dessus d'une route asphaltée. Entre Fanjoys Point et **Richardsons Cove**, à 2,1 milles au NE, le chenal est bordé de zostères.

43 Autrefois, un pont enjambait le chenal à courte distance à l'Ouest de Richardsons Cove. La rive Nord est marquée par un pilier de béton remarquable. Le pilier de la rive Sud s'est effondré et est envahi par des arbres; son extrémité s'assèche. On doit se tenir à mi-chenal dans cette zone.

44 Des zostères bordent encore le chenal sur une distance de 1,5 mille jusqu'à **Long Creek** sur la rive Sud. On accède à Long Creek au Nord d'un îlot couvert d'arbres et de broussailles. Un étroit chenal bordé de mauvaises herbes et offrant une profondeur minimale de 0,9 m mène vers l'Est jusqu'à Long Creek. Un pont couvert laissant une hauteur libre de 4 m franchit l'embouchure de la crique.

45 Au Nord de Long Creek, le chenal principal est bordé d'arbres et de broussailles et il se prolonge sur une distance de 0,9 mille jusqu'à **Coles Island**, où il se divise en deux embranchements.

46 L'embranchement Ouest est peu profond à son extrémité Nord. La diminution de profondeur commence au point où le pont-route devient visible.

47 L'embranchement Est conduit au pont Sud, celui-ci étant visible à la hauteur de l'extrémité Sud de Coles Island. Le pont laisse une hauteur libre de 6,4 m et on peut passer de chaque côté du pilier central.

48 La rivière n'a pas fait l'objet de levés hydrographiques au-delà du pont, mais les embarcations peuvent la remonter sur une distance de 0,9 mille, jusqu'à une barre peu profonde qui la traverse.

49 **Commodités.** — Une épicerie pourvue de pompes à essence et diesel et d'un téléphone est située entre les deux ponts, du côté Nord de la route qui dessert Coles Island.

Carte 4142-1

50 **Colwells Creek**, dont les rives sont bordées d'arbres, s'étend entre **Colwells Point** (45°03'N, 66°04'W) et Killaboy Island, à 1,2 mille au NW.



51 **Colwells Wharf** est implanté dans la rive Est de Colwells Creek, à 0,8 mille au NW de Colwells Point. Le quai, d'une longueur de 46 m, comprend un tableau de 9 m de long et de 13 m de large. Une profondeur de 2,4 m se trouve le long du tableau et de 1,5 m le long des côtés. Le côté Nord du quai est équipé d'une rampe de mise à l'eau. Le quai est entretenu par la *Société du fleuve Saint-Jean*.

52 **Foshay Lake** est accessible de Colwells Creek, à 0,95 mille au NW de Colwells Point. Le chenal d'accès au lac, d'une longueur de 2,2 milles, s'ouvre entre des pointes herbeuses. Un îlot boisé, au large de l'extrémité Ouest de l'entrée du chenal, est **remarquable**. Des petits fonds s'étendent de l'îlot jusqu'à l'extrémité Ouest de l'entrée et, au Sud, jusqu'à Colwells Creek.

53 Les rives du chenal sont bordées d'arbres sur une distance de quelque 0,7 mille. Au-delà des arbres, le côté Ouest du chenal est bordé de mauvaises herbes et de petits fonds qui bloquent l'accès à la lagune depuis Lawson Passage.



54 Le chenal décrit une courbe brusque à 1,6 mille de l'entrée. Du lac, on aperçoit un bosquet d'arbres sur la rive Ouest au point où le chenal reprend la direction Nord. Le lac est très peu profond, avec un étroit chenal au centre menant aussi loin au Sud que les arbres mentionnés ci-dessus. On trouve un bon **mouillage** par fond de vase partout dans le chenal.

55 **Instructions.** — À mi-distance entre le quai dans Colwells Creek et l'îlot gisant au large de l'extrémité Ouest de l'entrée, le chenal passe à 30 m de la rive Est. Garder cette distance jusqu'à la hauteur de l'extrémité Sud des arbres sur la rive Ouest. Au Nord de ce point le chenal reste à mi-distance entre les rives jusqu'au coude brusque. Dans la moitié Nord de ce coude, il se rapproche de la rive Est et revient au centre dans le Nord du coude.

56 **Killaboy Island** est située au large de l'extrémité Nord de Lower Musquash Island où Colwells Creek rejoint Lawson Passage.



57 **Upper Musquash Island**, basse prairie bordée d'arbres à feuillage caduc, sépare Lawson Passage et le chenal principal de la rivière. Le chenal au Nord de Killaboy Island est jalonné par des **bouées** indiquant le passage du chenal principal de la rivière Saint-Jean, entre Upper Musquash Island et Lower Musquash Island, vers Colwells Creek et Washademoak Lake. Une **épave**, indiquée


GAGETOWN CREEK — ENTRÉE DU SUD (2006)



sur la carte, gît dans le chenal principal de la rivière, du côté SW de Upper Musquash Island; la **prudence** s'impose.

58 Il y a des petits fonds au milieu de **Lawson Passage**; ce dernier ne devrait être abordé qu'avec une connaissance des lieux.

59 Il y a un quai de béton en état de délabrement à **McAlpines**, à la hauteur de l'extrémité Sud de Upper Musquash Island, sur la rive Ouest du chenal principal de la rivière. Le quai, implanté dans la rive, a une longueur de 23 m et son tableau a une largeur de 17 m. Le quai ne convient pas à l'amarrage.



 60 **Lower Gagetown**, à la hauteur de l'extrémité NW de Upper Musquash Island, sur la rive Ouest du chenal principal, est desservi par un quai de béton connu sous le nom de *Fox Wharf*; il a une longueur de 25 m et une largeur de 16 m à son tableau. On trouve une profondeur de 2,4 m le long du tableau. Les côtés du quai ne se prêtent pas à l'amarrage et le revêtement du quai est partiellement envahi par les herbes; il n'existe aucune commodité dans le voisinage.


61 **Amer.** — Une cheminée noire, 27 m de haut, surmontée d'un pare-étincelles carré, s'élève sur la terre ferme à quelque 1,2 mille au Nord de Lower Gagetown.

Gagetown

62 **Gagetown Island**, à 1,2 mille au Nord de Upper Musquash Island, divise la rivière en deux chenaux. Le chenal

principal passe à l'Est de Gagetown Island. **Gagetown Creek** dénomme le passage Ouest.

  63 Le **feu de Gagetown (135)**, altitude 16 m, reposant sur une tour carrée blanche, s'élève sur la rive Ouest de la rivière, à 0,2 mille au Sud de Gagetown Island, sur l'enracinement d'une rampe d'un **bac à câble** assurant la liaison avec **Scovil**. *Se référer* à l'avertissement concernant les bacs à câbles qui figure au chapitre premier. Les ruines d'un quai de béton gisent à courte distance au Nord de la rampe du bac à Scovil. De grandes dalles de béton submergées gisent au large de ces ruines.

 64 Deux **câbles sous-marins** traversent la rivière à courte distance au Sud de la rampe d'accostage du bac.

65 Les rives de Gagetown Creek sont herbeuses et les petits fonds qui les bordent renferment des mauvaises herbes. Le village de **Gagetown (719 habitants en 2006)**, chef-lieu de Queen's County, se trouve sur la rive Ouest du ruisseau.


66 Pendant la domination française, le secteur avait été concédé en 1691 à Marie Soulanges, la veuve du gouverneur de l'Acadie. Le petit établissement acadien, connu alors sous le nom Grimross (un mot malécite signifiant lieu d'un établissement), devint une communauté prospère grâce à l'agriculture, la foresterie et le commerce des fourrures. Il en fut ainsi jusqu'en 1758, où les forces britanniques, menées par le colonel Robert Monckton, amenèrent Grimross sous la juridiction anglaise.

VILLAGE DE GAGETOWN (2006)




67 En 1765, ces terres furent concédées à un groupe appelé *St. John's River Society* sous le nom de *Township of Gage*. Un des membres de ce groupe, le général Thomas Gage, devint plus tard le commandant en chef des forces britanniques en Amérique du Nord. Quoique le général Gage n'ait jamais habité cet endroit et qu'il ait vendu ses intérêts dans l'établissement quelques années plus tard, on a tout de même donné son nom au village.

68 Avec l'arrivée de la *United Empire Loyalists* (Empire Uni des loyalistes) en 1783, Gagetown se développa et devint rapidement la communauté la plus importante entre Fredericton et Saint John. Les effets d'une planification remontant à l'origine du village sont encore évidents de nos jours puisqu'il reste plusieurs des premières habitations. On dit souvent que le village est quelque peu dépassé. Gagetown est un village tranquille qui abrite un grand nombre d'ateliers d'artisanat, dont l'un se trouve dans le plus vieux bâtiment existant de la vallée de la rivière Saint-Jean. Il y a un musée de comté sur la rue principale.


 69 Un quai en béton de hautes et de basses eaux dessert le village, à 0,9 mille au Nord du feu de Gagetown, et s'étend sur 11 m à partir de la rive. La section

des hautes eaux, la partie Nord, a une longueur de 15 m alors que la section des basses eaux fait 19 m de long; la profondeur est de 1,5 m. Les côtés du quai ne se prêtent pas à l'amarrage. Le quai public est loué au port de plaisance *Gagetown Marina*.

 70 **Commodités.** — *Gagetown Marina* est desservi par un ponton le long duquel il y aurait une profondeur de 3 m. Les services disponibles sont les suivants : amarrage pour la nuit, douches, buanderie, essence, diesel, propane, eau douce, poste de vidange, glace, articles d'épicerie et de quincaillerie. On peut se procurer des vivres au magasin situé près du port de plaisance; ce magasin est aussi un magasin d'alcool du gouvernement provincial. Le port de plaisance assure une veille radio sur la voie VHF 68.

71 Des bouées d'amarrage sont mouillées de chaque côté de Gagetown Creek, dans le voisinage du port de plaisance.

72 On trouve au village un bureau de poste, une banque et plusieurs ateliers d'art et d'artisanat. Une rampe de mise à l'eau se trouve à courte distance du quai public.

 73 **Mount Creek**, sur Gagetown Island, s'ouvre à 1,5 mille au Nord du feu de Gagetown. Il n'est navigable qu'en périodes de hautes eaux, sauf par les très

GAGETOWN CREEK — MOUNT CREEK (2006)



petites embarcations. Le ruisseau est tellement étroit que les branches des arbres de chaque côté forment un dais. Il offre un **mouillage** sécuritaire. Les ruines de **Mount House** gisent au large de la rive Sud du ruisseau. On peut remonter Mount Creek jusqu'à moins de 180 m de son extrémité, jusqu'à une source située au fond d'une pente dominée par Mount House. Mount House, qui aurait été construit entre 1807 et 1811, est situé dans la partie la plus élevée de Gagetown Island; cette partie demeure une élévation de terrain (*mount*) au-dessus du niveau des hautes eaux, particulièrement lors de la crue printanière.

74 La région au Sud de Mount Creek (Gagetown Island) est un refuge faunique, exploité en vertu des dispositions de la *Loi sur le poisson et la faune* du Nouveau-Brunswick. Cette région est connue sous l'*Unité d'aménagement de la faune du mont Ararat*.

75 **Dingee Marsh, Deveber Point et Dingee Point** sont situés respectivement à 0,3, 0,4 et 0,7 mille au Nord de Mount Creek. Entre Deveber Point et Dingee Point, la moitié Ouest de Gagetown Creek est peu profonde.

76 **Harts Lake** s'ouvre à l'extrémité Nord de Gagetown Creek. Un pont ferroviaire laissant une hauteur libre de 6,4 m enjambe l'entrée du lac. Le pont repose sur deux piliers en béton situés près des rives et laissant une largeur de passe de 26 m.

77 **Oak Island**, au milieu de la rive Nord de Harts Lake, forme une pointe boisée adossée à des terres marécageuses. **McAllisters Island**, adossant également des terres marécageuses, est située à l'extrémité Sud de Harts Lake.

78 Les rives Est et Ouest de Harts Lake sont boisées. Un chenal étroit, sinueux, peu profond et envahi par les mauvaises herbes, conduit du pont au lac. La profondeur minimale est de 1,5 m dans le chenal et dans le lac.

79 On peut rencontrer un fort **courant** sous le pont. Lorsque le courant porte dans le lac, il faut prendre soin de ne pas se laisser porter dans les petits fonds qui s'étendent, depuis la rive Est, en travers de l'entrée.

80 **Instructions.** — Après avoir passé le pont, il faut venir à droite toute par le travers tribord du côté Sud du remblai du chemin de fer. En gouvernant sur le centre du bouquet d'arbres situé entre Oak Island et le pont, l'embarcation res-

RIVIÈRE SAINT-JEAN — GRIMROSS CANAL (2006)



tera dans le chenal et en dehors de tout courant régnant sous le pont. Dans le lac, des plaisanciers locaux peuvent avoir jalonné le chenal avec des pieux; sinon, il ne faut pas tenter de localiser ce chenal tortueux.

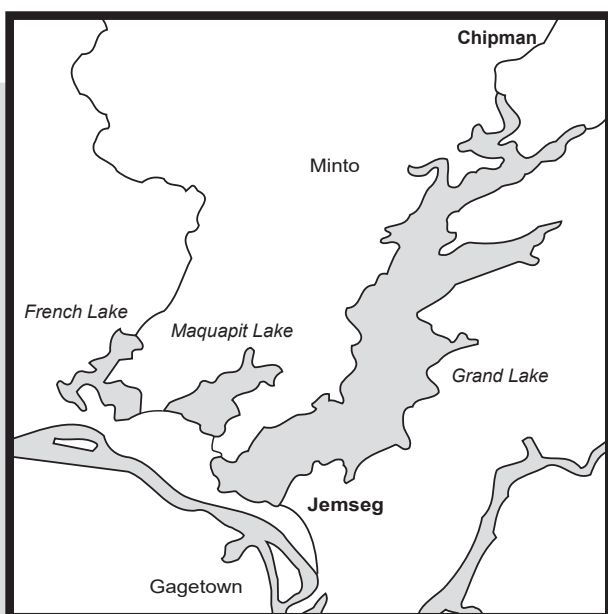
81 **Grimross Canal**, taillé dans **Grimross Neck** qui se trouve dans la partie Nord de Gagetown Island, relie l'extrémité amont de Gagetown Creek et la rivière principale. Le

canal est parallèle à la rive Ouest. Des petits fonds formés par l'érosion débordent l'extrémité Nord de Grimross Neck et forment le côté Est du canal.

82 Le canal fut achevé en 1864 et offrit dès lors un accès direct à Gagetown depuis l'amont, plutôt que de devoir contourner Gagetown Island, raccourcissant ainsi le trajet de quelques milles.

Grand Lake, Maquapit Lake, French Lake et Indian Lake, y compris Jemseg River et Salmon River

Carte 4142-1



1 **Jemseg River** relie Grand Lake et la rivière Saint-Jean et conduit dans cette dernière par deux chenaux situés à l'Est de Gagetown Island. Trois îles, séparées par des petits fonds et des terres marécageuses, gisent entre ces chenaux.

2 **Nevers Island**, la plus au Sud et la plus grande de ces îles, est bordée d'arbres à feuillage caduc, sauf pour l'extrémité Sud qui est basse et herbeuse.

3 Le chenal qui passe entre Nevers Island et Huestis Island est l'entrée principale à Jemseg River.

4 Le **feu de Lower Jemseg (136)**, altitude 8,7 m, reposant sur une tourelle portant des marques de jour triangulaires rouges et blanches, s'élève sur **Huestis Island**, au SE de l'extrémité Sud de Nevers Island, et marque l'entrée de Jemseg River. Les ruines d'un quai gisent sur la rive Est, à 0,5 mille au NE du feu de Lower Jemseg.

5 **Raft Channel** est accessible entre la vaste zone de mauvaises herbes qui s'étend au NW de Nevers Island et celle qui déborde **Jemseg Flats**, terres basses et marécageuses séparant la rivière Saint-Jean et Jemseg River. Une **épave**, indiquée sur la carte, gît dans le chenal principal de la rivière à courte distance au Sud de Jemseg Flats, à 0,5 mille à l'WSW de l'entrée de Raft Channel; la **prudence** s'impose.

6 Raft Channel ainsi que la zone peu profonde qui s'étend au Nord de Nevers Island se sont ensablés. On recommande une connaissance locale pour naviguer dans Raft Channel. On doit donner du tour en contournant l'île sans nom située au Nord de Nevers Island.

7 **Dykeman Lake**, peu profond, à courte distance à l'Est de la rivière, communique avec celle-ci par un étroit chenal, à l'Est de Dykeman Shoals.

8 Un **câble sous-marin** traverse Jemseg River à 0,9 mille en amont de Dykeman Shoals.

9 **Ponts.** — La Transcanadienne traverse Jemseg River à la hauteur de **Jemseg**. Les ponts Sud et Nord laissent respectivement une hauteur libre de 24 m et de 23 m.


JEMSEG RIVER À LA HAUTEUR DE JEMSEG (2006)



Grand Lake

Carte 4142-4

10 **Grand Lake** est le plus grand lac du Nouveau-Brunswick. Son extrémité Sud est peu profonde et sa rive est basse et marécageuse, surtout à l'Ouest de l'entrée. En général, les rives du lac présentent peu de particularités; elles sont boisées et atteignent une hauteur presque uniforme, à l'exception de celle de l'extrémité Sud qui est basse. De nombreux chalets d'été et terrains de camping se trouvent sur les rives de Grand Lake.


 11 Grand Lake est sujet à de violents grains qui peuvent provoquer du clapotis sans préavis. Parfois, il peut y avoir de forts vents au milieu du lac sans qu'ils soient ressentis le long des rives. L'écoulement normal sort du lac par Jemseg River. Un vent du SW qui souffle sur les terres basses et marécageuses au Sud, à contre-courant, crée un fort clapotis. Un vent du Nord rend le lac très agité dans les petits fonds, à l'entrée Sud. Il y a d'excellents mouillages dans la plupart des nombreuses baies qui échancrent les rives. On recommande aux canoës et aux embarcations de longer la rive, selon la direction du vent.


12 **Amers.** — Les toitures en aluminium des bâtiments d'une ferme sur Cumberland Point ($45^{\circ}58'N$, $66^{\circ}00'W$) et

une cheminée à bandes horizontales rouges et blanches à Newcastle Creek ($46^{\circ}03'N$, $66^{\circ}00'W$) sont visibles de la majeure partie du lac.

13 On accède à Grand Lake, depuis Jemseg River, par un chenal naturel menant au travers de petits fonds, à l'extrémité Sud du lac. La rive au Sud de ce chenal, basse et marécageuse, présente peu de particularités. Dans le lac, le chenal — bien **balisé** — conduit jusqu'au milieu de celui-ci, bien au-delà des petits fonds. La partie médiane du chenal n'est **balisé** que d'un côté et il faut suivre de près cette partie du chenal car elle est très étroite.


14 **Grassy Point**, basse et marécageuse, forme l'extrémité Nord de l'entrée de Jemseg River dans Grand Lake. **Purdy Shoals** débordent Grassy Point au Nord, le long et à l'Est du chenal d'accès. De Grassy Point à Dykeman Cove, à 1,8 mille au NE, la rive est basse et bordée d'une plage de galets.


 15 **Robertson Point**, basse et boisée, forme la rive Nord de **Dykeman Cove**. Le **feu de Robertson Point** (137), altitude 12,3 m, reposant sur une tourelle circulaire blanche, s'élève à l'extrémité de la pointe. On aperçoit seulement la moitié supérieure de la tourelle parmi les broussailles qui l'entourent.

 16 **Taylor Point**, extrémité Ouest de l'entrée de **Whites Cove**, est située à 1 mille à l'Est de Robertson Point. Une falaise de grès dont la couleur la distingue de

l'environnement se dresse à mi-distance entre les deux pointes. Whites Cove s'ouvre entre Taylor Point et **Ferris Point** à 0,7 mille à l'Est. L'anse offre un bon **mouillage**, fond de vase, et les embarcations mouillent autour du rivage, au large des chalets d'été. Au milieu de la rive Est, on aperçoit les ruines d'un quai. L'extrémité Sud de l'anse est presque obstruée par une pointe qui s'étend de la rive Est et qui se prolonge en travers de l'anse sous la forme d'une barre couverte de 0,9 m d'eau. La partie NW de l'anse intérieure offre une profondeur de 1,5 m, fond de vase.


17 **Mill Cove** est située à 1,8 mille à l'Est de Ferris Point. Les rives de l'anse sont de sable et de gravier. Le village à Mill Cove est **remarquable**.

 18 **Fanjoys Point** ($45^{\circ}59'N$, $66^{\circ}01'W$), à 1,5 mille au Nord de Mill Cove, est une pointe basse et graveleuse, boisée jusqu'à la plage. Le **feu de Fanjoys Point** (140), altitude 12,2 m, repose sur une tour circulaire d'une hauteur de 7 m; la tour est blanche, sauf pour le tiers du haut qui est rouge. Le feu s'élève à la lisière des arbres et n'est pas visible au SE de la ligne le joignant à Robertson Point.

 19 Une anse sans nom s'ouvre entre Fanjoys Point et **Branscombe Point** à 0,4 mille à l'Est. Un quai de béton, d'une longueur de 55 m, se trouve dans la partie SE

de l'anse, à **Waterborough**. Le tableau, d'une longueur de 20 m, offre une profondeur de 1,5 m, mais une obstruction couverte de 0,9 m d'eau gît à 0,6 m de la partie centrale de celui-ci. Le côté Est du quai est malsain, mais on peut se maintenir par fond de 1,5 m le long du côté Ouest, jusqu'à 6,5 m du tableau. Le tableau de ce quai est à fleur d'eau lors de forts vents de Nord. L'anse située à l'Ouest du quai est une zone de baignade très fréquentée.

20 **Wiggins Point**, à 1,3 mille au NE de Fanjoys Point, longue et étroite, s'avance à partir de falaises de grès rouges et forme l'extrémité Nord de l'entrée de **Wiggins Cove**.

 21 **Youngs Cove** s'ouvre à 3 milles au NE de Fanjoys Point, entre **Dickson Bluff** et **Redbank Point**. Il existe un bon **mouillage**, fond de vase, dans la moitié Est de l'anse. Une grande église blanche s'élève sur la rive Sud, en face de la zone de mouillage. Redbank Point est haute, rouge et remarquable.

22 **Holmes Lump** se trouve au large de Dickson Bluff, à la hauteur d'un pré facilement reconnaissable sur la rive boisée.

23 Un quai de béton, d'une longueur de 50 m, est implanté dans la rive Sud de Youngs Cove. Le tableau, d'une largeur de 15 m, s'est effondré. Le quai n'est plus utilisable. Une plage de galets borde la rive à l'Ouest du quai.


GRAND LAKE À COX POINT (2006)




GRAND LAKE — DOUGLAS HARBOUR (2006)




24 **Cumberland Point** ($45^{\circ}58'N$, $66^{\circ}00'W$), à mi-chemin de la rive Est de Grand Lake, est facilement reconnaissable par les toits en aluminium des bâtiments d'une ferme située à quelque 0,3 mille à l'Est de la pointe, qui sont **remarquables** de la majeure partie du lac.



 25 **Cumberland Bay** s'ouvre au Nord de Cumberland Point; les deux anses situées au fond de la baie offrent de bons **mouillages**, fond de vase. Une petite anse, à 3,1 milles au NE de Cumberland Point, offre un bon **mouillage**, par 3 m d'eau, dans sa partie centrale et vis-à-vis un chalet situé sur la rive Est.

26 Des **câbles aériens à haute tension**, laissant une hauteur libre de quelque 7,9 m, franchissent une baie qui échancre la côte Sud de Cumberland Bay, à quelque 3,6 milles au NE de Cumberland Point.

 27 **Cox Point** forme l'extrémité d'une langue de terre qui sépare Cumberland Bay et Northeast Arm. L'extrémité Ouest de la pointe est boisée, alors que le côté Sud est bas et marécageux. Le **feu de Cox Point** (141), altitude 9,4 m, placé sur un mât et portant une marque de jour à claire-voie à bandes rouges et blanches, repose sur une base de béton. **Barton Cove** échancre la rive Est, au Nord de Cox Point.

 28 **Rive Ouest de Grand Lake. — Douglas Harbour** ($45^{\circ}55'N$, $66^{\circ}06'W$), à 3,9 milles au NE de l'entrée de Jemseg River, est le plus important port de Grand Lake. On y accède entre **Earles Meadows**, à l'Est, et une pointe sans nom, à l'Ouest, au large de laquelle la **bouée**

lumineuse de bâbord (138), marquée « EN1 », y est mouillée. Le port se divise en trois embranchements. L'entrée de l'embranchement Ouest est obstruée par une barre dont les profondeurs varient entre 0,3 et 0,6 m; l'embranchement Nord conduit dans l'arrière-port. L'embranchement Est, dit **The Bedroom**, est considéré comme le **mouillage** principal de tout le réseau de la rivière Saint-Jean. Le fond, de vase et de gravier, est d'excellente tenue. Une balise, mise en place par les plaisanciers locaux, est mouillée à la limite extérieure des fonds malsains qui débordent l'extrémité SW de l'île située du côté Nord de The Bedroom; on doit passer au Sud de la balise.

  29 Le quai de béton, situé au fond de Douglas Harbour, est la propriété du *Fredericton Yacht Club*. Le quai implanté dans la partie NW de l'arrière-port a une longueur de 43 m. Le tableau en L a une longueur de 20 m offrant une profondeur de 2,4 m le long de la face externe; il a une largeur de 18 m offrant une profondeur de 2,7 m, décroissant à 1,5 m sur le côté. Le côté NE du quai comprend des sections de hautes et de basses eaux, la section de hautes eaux étant vers la rive. La section de basses eaux offre une profondeur de 2,7 m, décroissant rapidement le long de la section de hautes eaux.

30 Il est interdit de mettre à l'eau, de sortir de l'eau et d'entreposer des embarcations à partir de ce quai. Un amarage de courte durée est autorisé, à condition de ne pas laisser l'embarcation sans surveillance.

GRAND LAKE — BARTON COVE (2006)



31 Le port dispose de plusieurs mouillages, dont la plupart sont situés dans The Bedroom.

32 Une barre de sable émergeant de 1,5 m, au Sud du quai, forme une petite anse très fréquentée par les plaisanciers. En raison du manque de place dans l'anse, les embarcations sont généralement échouées par l'avant, avec une ancre posée sur la barre.

33 **Commodités.** — Un téléphone, des articles d'épicerie et de l'eau sont disponibles près du quai. On peut se procurer de l'essence, de l'huile, du propane et des vivres à 0,25 mille à l'Est du quai, le long de la route principale; on y trouve aussi une buanderie.

34 **Grand Point Bar** gît à 0,9 mille à l'Est de Douglas Harbour. Une bouée lumineuse cardinale Sud (139), marquée « EAB », jalonne l'extrémité de la barre. Au Nord de **Grand Point** et jusqu'à Stony Point, la majeure partie de la rive est occupée par des chalets d'été.

35 **Palmer Point**, basse et graveleuse, est située à 1,5 mille au Nord de Grand Point. Une rampe de mise à l'eau de béton, située à 1,3 mille au NW de Palmer Point, offre une profondeur de 0,9 m à son extrémité. Une zone de baignade s'avance au Sud de cette rampe.

36 **Pops Point**, basse, de sable et graveleuse, est située à 1,1 mille au Nord de Palmer Point.

37 **Sypher Cove** s'ouvre à 1,8 mille au Nord de Pops Point.

38 **Stony Point**, à 3,1 milles au Nord de Pops Point, basse et formée de roches et de gros galets, est reliée à la terre ferme par un épi étroit. Le bouquet d'arbres qui orne la partie centrale de l'île est remarquable.

39 **Goat Island** ($46^{\circ}01'N$, $66^{\circ}01'W$), d'une altitude de 4 m, est située à mi-distance entre Stony Point et Cox Point, sur la rive Est. L'île, de roches et de galets, est couverte de basses broussailles et d'arbres au centre. Une barre de gravier, parsemée de gros galets, s'étend de la terre ferme jusqu'à 0,1 mille de l'extrémité NW de l'île. Un étroit chenal non balisé, d'une profondeur minimale de 2 m, passe entre la barre et les petits fonds au large de l'île, mais il n'est pas recommandé de s'y engager. Des petits fonds entourent l'île et un gros galet isolé gît à 0,15 mille au SW de celle-ci. Une bouée lumineuse de bâbord (139.75), marquée « E75 », est mouillée à l'Est de Goat Island.

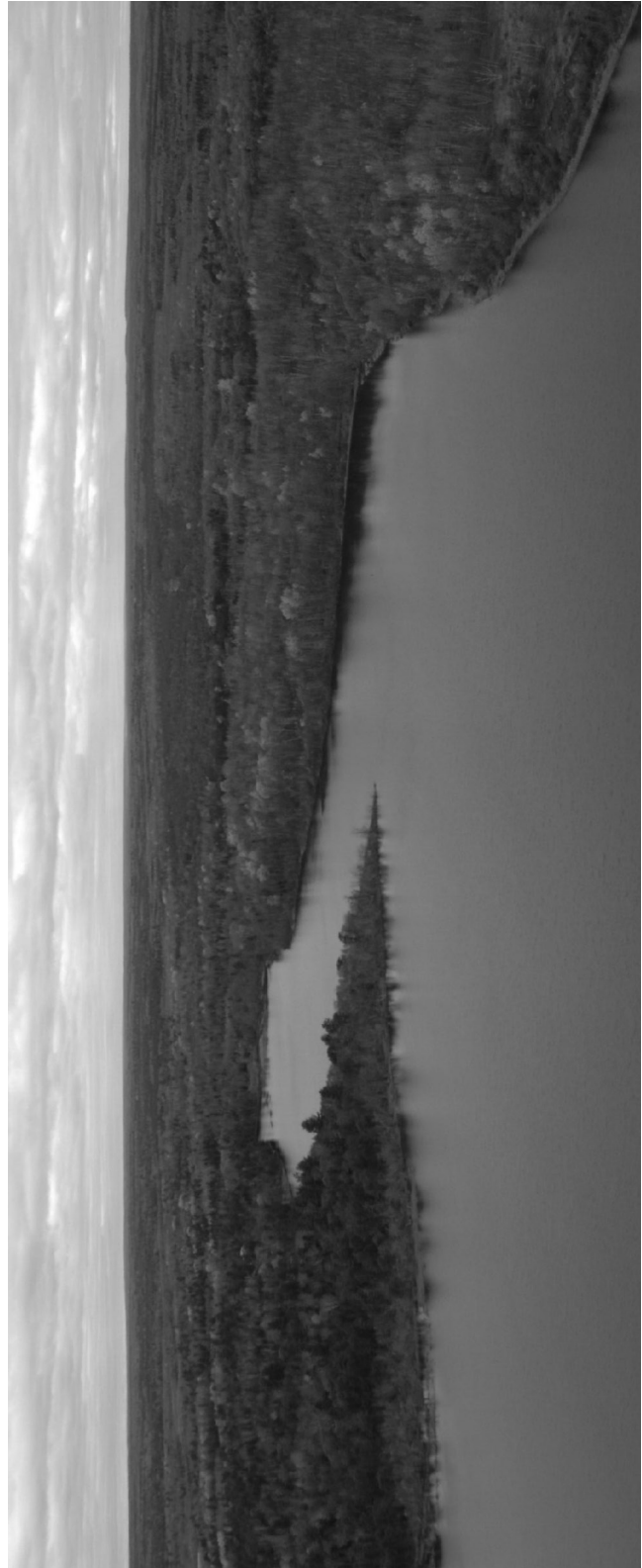
40 **Barton Point**, à 1,1 mille au Nord de Cox Point, forme l'extrémité Sud de l'entrée de **Northeast Arm**, partie septentrionale de Grand Lake.

41 **Flowers Cove**, à 1,5 mille au NW de Cox Point, se divise en deux embranchements. La rive Nord de la partie extérieure adosse des crassiers bruns remarquables provenant d'une mine de charbon exploitée à ciel ouvert. Les parties intérieures des deux embranchements sont bordées d'arbres et constituent d'excellents abris. De nombreux chalets d'été occupent les rives de l'embranchement Sud. Un **câble aérien à haute tension**, laissant une hauteur libre de 16 m,

**GRAND LAKE — FLOWERS COVE
(PARTIE SUD) (2006)**



**GRAND LAKE — FLOWERS COVE
(PARTIE NORD) (2006)**



GRAND LAKE — NEWCASTLE CREEK (2006)



traverse l'entrée à la partie intérieure de l'embranchement Sud.



42 La navigation dans les approches de l'embranchement Nord de Flowers Cove exige la **prudence**. Un épi de petits galets, dont l'extrémité est jalonnée par des **bouées**, se prolonge en direction Nord depuis l'extrémité Sud de l'entrée. Il y a une profondeur de 3 m à l'extrémité de cet épi.

43 **Printz Cove**, à mi-chemin entre Flowers Cove et Robinson Point, comprend deux embranchements. Un bas épi de gravier sépare l'embranchement Sud de Grand Lake. On trouve dans l'entrée une profondeur de 2,4 m, qui s'étend dans l'embranchement Nord jusqu'à la hauteur de la rive Ouest de l'embranchement Sud, puis qui décroît rapidement. L'embranchement Sud est peu profond du côté Ouest; toutefois, on trouve une profondeur de 1,8 m sur le tiers de sa largeur, au large de la rive Est. Cette profondeur s'étend jusqu'à la hauteur d'un amas de pierres situé sur la rive Ouest. L'anse, étroite, forme un havre bien abrité.

44 **Robinson Point** est située à 0,4 mille au NW de Printz Cove. Un bas épi de gros galets s'étend depuis cette pointe; il est marqué par une **bouée**.

45 Le village de **Newcastle Creek**, situé sur la rive Ouest de **Newcastle Bay**, à 0,7 mille au Nord de Robinson Point, abrite une centrale électrique qui est située sur **McMann Point**.

46 L'amer le plus **remarquable** de Grand Lake est la cheminée à bandes rouges et blanches portant des feux rouges fixes d'obstacle aérien. Deux jetées enrochées s'étendent dans l'Est de McMann Point; celle du Sud étant d'une longueur de 120 m et celle du Nord, de 46 m, toutes deux d'une hauteur de 0,3 m. Un **feu** fixe rouge privé repose sur un poteau placé sur l'extrémité de la jetée Sud.




47 Un quai de béton, d'une longueur de 40 m et d'une largeur de 18 m, est implanté dans la rive, de la partie centrale d'une petite anse au Sud de McMann Point. On trouve le long du tableau une profondeur de 3 m, décroissant à 1,2 m à mi-distance de la rive. Le quai est entretenu par le *Grand Lake Boaters Club*. Plusieurs pontons reliés au quai de béton sont aménagés dans l'anse. Les visiteurs peuvent s'y amarrer.

48 **Commodités**. — Il y a un téléphone sur la route qui mène au quai. Le village de **Minto** (2 681 habitants en 2006), situé 4 milles plus loin, comprend un hôpital et un magasin

ENTRÉE DE SALMON RIVER (2006)



d'alcool; on peut aussi se procurer du diesel et des articles d'épicerie et de quincaillerie.


 49 **Obstructions.** — Des poteaux de bois cimentés dans des blocs d'ancrage gisent dans l'anse, au Nord d'une ligne joignant le quai et le feu privé mentionné ci-dessus. Les embarcations s'approchant du quai prendront la face Nord du quai comme limite de sécurité et se tiendront au Sud. Un **câble aérien** franchit la petite anse au Nord du quai; le câble est marqué par une sphère rouge, placée à mi-distance.

50 Une chaussée avec un pont-route traverse Newcastle Creek à 1,3 mille au Nord du village. Le pont, laissant une hauteur libre de 5,2 m, est situé à l'extrémité Nord de la chaussée. En deçà du pont, l'eau est peu profonde et les embarcations doivent passer sous la travée Sud, la profondeur sous la travée Nord étant trop faible.


51 **Câble sous-marin.** — Un câble téléphonique franchit une petite anse qui échancre la côte Est de Newcastle Bay, à 0,5 mille en aval du pont mentionné ci-dessus.

52 **Bailey Point**, basse, de gros galets et de gravier, et s'adossant à des broussailles, sépare Newcastle Bay et Northeast Arm.

53 **Northeast Arm** dénomme la section Nord de Grand Lake et permet de gagner Salmon River et le village de Chipman.

 54 **Barton Island**, émergeant de 2 m, dénomme une île basse formée de gravier sur laquelle quelques arbustes poussent. Un épi peu profond la relie à la rive SE de Northeast Arm. On trouve un bon **mouillage** par fond de vase dans la moitié NE de l'embranchement, en amont de Barton Island.

55 **Salmon Bay et Salmon River.** — Salmon Bay s'ouvre dans Northeast Arm, entre **Indian Point** et **Hawkes Point** ($46^{\circ}05'N$, $65^{\circ}55'W$).

 56 Le **feu de Hawkes Point** (141.5), altitude 7,6 m, s'élève sur une tourelle circulaire à bandes rouges et blanches. La tourelle n'est pas remarquable car elle se trouve au milieu de broussailles, avec des arbres à l'arrière-plan. Lorsqu'on double Barton Island, la tourelle apparaît comme un mince trait blanc à mi-distance entre Hawkes Point et un groupe de chalets d'été dans le NW de la pointe.

57 **Moray Point**, à 1,4 mille au NW de Hawkes Point, forme l'extrémité Sud de l'entrée de **Salmon River**. Elle est débordée dans le SW par une vaste zone de petits fonds.

SALMON RIVER À LA HAUTEUR DE CHIPMAN (2006)



58 Entre Hawkes Point et Moray Point, on aperçoit des crassiers provenant de mines de charbon exploitées à ciel ouvert qui sont **remarquables**. Les mines à ciel ouvert s'étendent le long des rives de Salmon River jusqu'à 1,8 mille en amont de son embouchure.



59 Le plan d'eau principal de Salmon Bay s'avance à l'Ouest de Moray Point. Un îlot d'une altitude de 1 m gît au milieu de Salmon Bay. Le chenal étroit de la rivière bifurque à l'Ouest au large de Moray Point et passe au Nord et à l'Ouest de l'îlot. Cet embranchement du chenal offre un bon **mouillage** sur fond de vase.

60 Deux **câbles aériens à haute tension**, laissant une hauteur libre minimale de 25 m, traversent Salmon River à 1,1 mille en amont de Moray Point.

61 Un épi peu profond, long et herbeux, séparant **Long Creek** et Salmon River, s'avance jusqu'à 0,1 mille au Sud des câbles aériens mentionnés ci-dessus.



62 Long Creek est traversée par une chaussée de roches et de gravier d'une altitude de 0,6 m, à 0,7 mille en dedans de son entrée. La crique offre un bon **mouillage** sur fond de vase. Les embarcations qui entrent dans la crique doivent se tenir à 90 m au large de la rive Est de Salmon River jusque sous les câbles aériens à haute tension. Au Nord de ces

câbles, le chenal passe à mi-distance des deux rives. Lorsque la chaussée est en vue, longer la rive Est.

63 Un **câble aérien à haute tension** laissant une hauteur libre de 16 m traverse la rivière à 1,8 mille en amont de Long Creek. **Iron Bound Cove** s'ouvre sur la rive Ouest, à courte distance au Nord du câble aérien à haute tension. C'est une anse peu profonde dont la majeure partie est envahie par des mauvaises herbes.

64 **Camp Wegesegum**, sur la rive Est, se trouve à 0,9 mille en amont de Iron Bound Cove. Une jetée privée offre une profondeur de 3,7 m.

65 **McLure Shoal** gît à mi-chenal, à 0,9 mille en amont de Camp Wegesegum. Le haut-fond divise la rivière en deux chenaux. Le chenal Nord est balisé et celui du Sud est le plus profond, mais à 150 m en amont de ce haut-fond en gît un autre à 75 m au large de la rive Est.

66 **Curley Island** et une île plus importante sans nom réduisent la largeur de la rivière à 0,7 mille en amont de McLure Shoal. Le chenal passe à l'Ouest des îles. L'île Sud, la plus grande, est herbeuse et émerge de 2 m, avec quelques arbres dans la moitié Nord. Curley Island, émergeant de 2 m, est herbeuse et porte quelques broussailles. Des petits fonds et des mauvaises herbes s'étendent entre les îles et la rive Est.

67 Au Nord de Curley Island, le chenal longe la rive Ouest à peu près à la même distance qu'au large de l'île.

68 Le chenal est étroit à **Davis Turn**, situé à 0,4 mille en aval de **Chipman**. Sur la rive Ouest, l'herbe et les petits fonds s'avancent jusqu'à 60 m dans la rivière, et le chenal passe près de la limite des petits fonds.

69 **Caissons submergés — Piliers de pont.** — Entre Davis Turn et les cinq piliers de pont, équidistants, qui sont situés plus en amont, quatre caissons, émergeant au maximum de 0,3 m, gisent du côté Ouest du centre du chenal. Un cinquième caisson gît au large de la rive Est, à 260 m en aval de ces piliers. Un pilier de pont isolé gît à mi-chenal, à 60 m en aval du pont-route. Il ne faut pas tenter de remonter la rivière en amont du pilier de pont isolé mentionné ci-dessus car elle est peu profonde et parsemée d'obstructions sous-marines.



70 Le village de **Chipman** comptait 1 291 habitants en 2006. Les exploitations forestière et minière comptent parmi les activités économiques de la région. Le port de plaisance **Chipman Marina** est exploité par le village. Un ponton d'une longueur de 35 m déborde la rive Est, à la hauteur du pilier de pont isolé. La face externe du ponton, 30 m sur 2,4 m, offre des profondeurs variant entre 1,8 et 4,3 m. La face Sud du ponton offre une profondeur de 2,4 m. Le quai est ouvert au public; la hauteur du ponton est de moins de 0,3 m.

71 **Commodités.** — Le village possède des églises de différentes confessions religieuses. On peut se procurer des produits pharmaceutiques, des articles d'épicerie, de l'essence et d'autres approvisionnements à courte distance du port de plaisance. Il y a aussi une banque et un restaurant. Les magasins ferment à 13 h les mercredis et à 12 h les samedis.

Maquapit Lake, French Lake et Indian Lake

72 **Entrée de Maquapit Lake.** — **Lower Thoroughfare** relie **Maquapit Lake** et Grand Lake, qu'il quitte dans la partie SW de Grand Lake entre **Indian Point** et **Marshalls Island**. Marshalls Island forme une pointe basse et graveleuse. Au Nord de cette pointe, les rives sont boisées alors qu'au Sud de Grand Lake, entre Marshalls Island et Jemseg River, elles sont marécageuses.

73 Un étroit chenal balisé permet de franchir les petits fonds à l'extrémité Sud de Grand Lake et conduit jusqu'à Indian Point.

74 **Back Lake** dénomme les petits fonds qui s'étendent à l'Ouest et au Sud de Marshalls Island; Lower Thoroughfare passe au Nord de cette zone peu profonde. À l'Ouest de Back Lake, les rives de Lower Thoroughfare sont boisées et on a l'impression de naviguer dans un canal.

Carte 4142-2

75 **Maquapit Lake.** — À l'exception des petits fonds situés à l'extrémité Sud du lac et de Hunters Ferry Cove, Maquapit Lake est dépourvu de dangers. Les rives du lac sont en grande partie boisées et parsemées de chalets d'été.

76 Deux chenaux naturels, l'un, de Grand Lake par Lower Thoroughfare et l'autre, de French Lake par Main Thoroughfare, permettent de franchir les petits fonds à l'extrémité Sud du lac. L'étroit chenal, en forme de zigzag à la sortie de Lower Thoroughfare, est jalonné par des pieux.

77 **Hunters Island** ($45^{\circ}56'N$, $66^{\circ}10'W$), boisée, est située à 2,6 milles au NE de Lower Thoroughfare et elle est reliée à la terre ferme par un terrain bas et marécageux.



78 **Hunters Ferry Cove** s'ouvre entre Hunters Island et une pointe herbeuse située au Nord et abritant de nombreux chalets d'été. On peut **mouiller** dans la partie Ouest de l'anse. Une chaussée traverse cette dernière à 0,4 mille en amont de Hunters Island. Un ponceau, limitant la profondeur à 0,6 m, passe à travers de la chaussée; il a une largeur de 5,8 m et laisse une hauteur libre de 5,2 m. Une cantine est située en bordure de la route principale, à courte distance à l'Ouest de la chaussée; on peut s'y procurer des articles d'épicerie et il y a un téléphone.

79 **Fulton Island** gît entre l'extrémité Ouest de Maquapit Lake et **French Lake** et sépare Main Thoroughfare, au Sud, et Blind Thoroughfare, au Nord.

80 **Blind Thoroughfare** est peu profond et n'offre aucun passage à French Lake. **Main Thoroughfare** est dépourvu d'obstructions. On y accède, de Maquapit Lake, à l'Est de Fulton Island, par un étroit chenal balisé. De chaque côté de l'entrée, les rives sont boisées et, du Nord, la voie navigable n'est pas facilement repérable à cause des arbres qui la masquent. Les rives de Main Thoroughfare sont boisées et on a l'impression de naviguer dans un canal.

81 **Loders Creek** débouche du côté Sud de Main Thoroughfare, à 1,8 mille à l'Ouest de Maquapit Lake. Des petits fonds débordent les deux extrémités de son entrée. La profondeur est de 2,1 m à mi-chenal jusqu'à l'extrémité Est de **The Oxbow**, à 0,9 mille en amont de l'entrée où une chaussée de gravier barre le passage. Les troncs d'arbres abondent dans Loders Creek et rendent la navigation dangereuse. Pour parer les petits fonds qui débordent l'extrémité Ouest de l'entrée, il faut passer à 15 m au large de la rive Est.

82 Un pont-route laissant une hauteur libre de 3,5 m et reposant sur un pilier central enjambe Main Thoroughfare, à courte distance à l'Ouest de Loders Creek. Le pont traverse aussi Blind Thoroughfare, à courte distance au Nord.

83 Le chenal à l'Ouest de Main Thoroughfare est parallèle à la rive Sud, sur une distance de 0,4 mille, basse et marécageuse, avant d'entrer dans **Upper Thoroughfare**.

84 Upper Thoroughfare passe au Sud et à l'Ouest de **Harrison Island** avant de retourner dans French Lake. La moitié Est de Upper Thoroughfare est bordée d'arbres et les rives de la moitié Ouest sont marécageuses. En quittant Upper Thoroughfare, le chenal, jalonné par des pieux, est étroit et de très faible profondeur.

85 **Instructions.** — En entrant dans French Lake, à partir de Upper Thoroughfare, gouverner sur le pont qui enjambe Blind Thoroughfare. À la hauteur de l'extrémité Est des broussailles du côté Nord de Harrison Island, faire route sur **Nash Point**, à 0,3 mille au Nord de Blind Thoroughfare.

86 **Apple Island**, boisée, est située près du centre de French Lake. **Ram Island**, îlot émergeant de 4 m et couvert de broussailles, est située à 0,4 mille à l'Ouest de Apple Island. Dans French Lake, le chenal passe à l'Est et au Nord de Apple Island, puis au Nord et à l'Ouest de Ram Island.

87 Les villages de **Randall Corner** et de **Lakeville Corner** sont situés sur la rive Est de French Lake. La rive Sud est marécageuse et la rive Ouest, boisée.

88 **The Narrows** conduit, de l'extrémité Ouest de French Lake, vers **Portobello Stream**, au SW, et Indian Lake, au NE. Le chenal dans The Narrows se trouve au Sud de l'axe et longe la rive Ouest de la voie navigable reliant Portobello Stream et Indian Lake.


89 **Sand Point**, qui forme l'extrémité NE de l'entrée de The Narrows, est boisée. L'extrémité SW de l'entrée est basse et marécageuse. **Indian Island** forme l'extrémité Ouest

de l'entrée de Indian Lake; elle est boisée et reliée à la terre ferme par un terrain bas et marécageux.

90 **Indian Lake** est entouré de boisés. Il y a des terres marécageuses, à l'extrémité Nord, entre les arbres et le lac. Le lac est peu profond et offre une profondeur maximale de 2,1 m. De très faibles profondeurs se trouvent au NW de Gull Island. Le fond du lac est de vase.

91 **Gull Island**, située à peu près au milieu de Indian Lake, est broussailleuse. **Princes Island**, boisée et reliée à la terre ferme, à l'Est, par un terrain bas et marécageux, se trouve à l'Est de Gull Island. Ces deux îles sont remarquables lorsque vues du Sud.

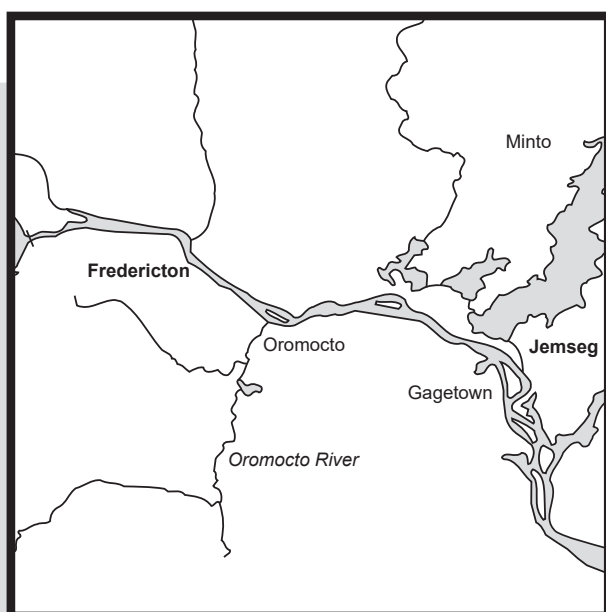
92 **Little River** débouche du côté Nord de Indian Lake; son entrée est peu profonde et difficile à repérer parmi les marécages environnants.

 93 **Mill Cove**, dont le rivage est marécageux, s'ouvre à l'Ouest de The Narrows et offre dans sa partie centrale un bon **mouillage** par fond de vase.

94 La voie navigable qui relie The Narrows et Portobello Stream, à 1,1 mille au SW, est bordée de rives marécageuses. Le chenal passe du côté Ouest de la voie navigable, jusqu'à **Stickney Point**. À Stickney Point, la voie navigable se divise en trois embranchements. Celui du Nord, **Podnocker Cove**, et celui du SE, **The Blobs**, sont de faible profondeur. **Portobello Stream**, l'embranchement central, s'oriente à l'Ouest jusqu'à **Walkers Island**, où un coude brusque au Sud marque la fin de la navigation.

De Jemseg à Fredericton, y compris Oromocto River

Carte 4142-1



1 Au Nord des approches de Jemseg River, des zones de faibles profondeurs dans la rivière Saint-Jean exigent une attention particulière. Une zone de petits fonds s'étend sur une distance de 0,7 mille, entre l'axe de la rivière et la côte Est de **Gagetown Island**.

2 Un **câble sous-marin** traverse la rivière Saint-Jean à 0,8 mille au NW de Raft Channel, près de l'extrémité Sud de cette zone de petits fonds.

3 **Grimross Island**, à mi-chenal et à la hauteur de Grimross Canal ($45^{\circ}49'N$, $66^{\circ}10'W$), est basse et herbeuse sauf à l'extrémité SE, bordée d'arbres à feuillage caduc. Des petits fonds débordent les extrémités SE et NW de Grimross Island.

4 Le chenal principal passe au Sud de Grimross Island après être passé à l'Ouest des petits fonds qui gisent au large de Gagetown Island.

5 Le chenal Nord, entre Grimross Island et Thatch Island, est le moins profond des deux.

6 **Thatch Island**, située au Nord de Grimross Island, forme une presqu'île; une chaussée relie l'extrémité Est de l'île à la terre ferme. L'île est basse et herbeuse, avec des rives bordées d'arbres à feuillage caduc, sauf le long du rivage de l'anse, à son extrémité SE. L'anse offre une profondeur de 2,1 m sur le tiers extérieur de sa longueur, où se trouve un bon **mouillage** par fond de vase. Un épi peu profond s'avance à l'Est de l'extrémité Sud de l'entrée de l'anse. Pour parer cet épi, il faut serrer la rive Nord de la rivière quand on arrive à la hauteur de l'extrémité SE de l'épaisse orée du bois sur Grimross Island. Lorsque l'anse est entièrement ouverte, longer la rive Nord de la rivière.

7 **Pont**. — Un pont-route laissant une hauteur libre de 23 m enjambe la rivière principale à 0,4 mille au NW de Grimross Island.


8 **Coytown**, sur la rive Sud, à 1,3 mille en amont de Grimross Island, est desservi par un quai de béton en L d'une longueur de 30 m. Le tableau a une longueur de 15 m et son extrémité en L a une largeur de 13 m. Le coin SE du quai s'est effondré et le reste du tableau offre une profondeur de 1,2 m, fond malsain. Les côtés du quai ne se prêtent pas à l'amarrage.

9 **Collines remarquables**. — Un certain nombre de collines aux sommets bruns d'une ancienne carrière de

RIVIÈRE SAINT-JEAN — À LA HAUTEUR DE GRIMROSS ISLAND (2006)




gravier s'élèvent sur la rive Sud, à quelque 1 mille à l'Ouest de Coytown.

 10 **Upper Gagetown**, sur la rive Sud, à 1,5 mille en amont de Coytown, est desservi par un quai en béton de hautes et de basses eaux, d'une longueur totale de 25 m et offrant une profondeur de 1,2 m. La longueur de la section de hautes eaux est de 11 m et celle de la section de basses eaux, de 14 m.

11 **Commodités.** — On peut se procurer de l'essence à 0,2 mille à l'Est du quai.

12 Une jetée en béton, d'une hauteur de 0,6 m et d'une longueur de 30 m, est située à 0,2 mille à l'Ouest du quai de Upper Gagetown. Un caisson de béton, émergeant de 1,2 m, gît à 15 m au large du côté Est de la jetée.

Carte 4142-2


 13 **Ram Island** ($45^{\circ}52'N$, $66^{\circ}16'W$), près de la rive Sud, avec son extrémité Est au large de l'embouchure de Swan Creek, est basse et herbeuse, sauf sur la moitié de la rive Sud, bordée d'arbres à feuillage caduc. On trouve un bon **mouillage**, fond de vase, derrière Ram Island. À l'Ouest de l'île, l'herbe et les mauvaises herbes poussent sur des petits fonds et bloquent l'accès depuis la rivière.

14 **Instructions.** — Pour entrer dans le passage derrière Ram Island, arrondir largement l'extrémité Est de l'île en mettant le cap sur la rive Sud et à 120 m à l'Est de Swan

Creek. Une fois rendu à la hauteur de l'extrémité Est de Ram Island, on peut se tenir au milieu du passage.

15 Une barre couverte de 0,9 m d'eau traverse l'entrée de **Swan Creek**. En dedans de la barre, on trouve une profondeur de 2,1 m jusque dans **Swan Creek Lake**. Deux ponts, laissant des hauteurs libres de 6,1 et 4,1 m, enjambent Swan Creek à mi-distance entre son entrée et le lac. Swan Creek Lake fait partie d'une réserve militaire.

16 **Gilbert Island** et **Ox Island** divisent la rivière en trois chenaux, à 2,4 milles au NW de Upper Gagetown. **Sheffield Channel**, le plus profond des trois, passe au Nord de Gilbert Island, alors que **Ox Island Channel**, chenal recommandé, passe au Sud de Ox Island. Le chenal qui sépare les deux îles est peu profond à l'extrémité Ouest et n'est pas recommandé.

 17 Un quai en béton de basses eaux déborde la rive Nord de 18 m, au Nord de **Lower Burton**; le tableau, d'une longueur de 15 m, offre une profondeur de 1,5 m.


18 **Commodités.** — Un restaurant, un motel et un téléphone se trouvent à 0,3 mille à l'Ouest du quai.

19 **Middle Island**, à 2 milles à l'Ouest de Gilbert Island, divise la rivière en deux chenaux. L'île est une basse prairie bordée d'arbres à feuillage caduc. Un banc sablonneux et herbeux s'étend depuis l'orée du bois, du côté NW de l'île.


APPROCHES DE OROMOCTO (2006)



20 **Pont.** — Un pont-route d'une hauteur libre de 23 m enjambe la rivière à 1,2 mille en amont de Middle Island. Les deux piliers du milieu portent des **feux** rouges fixes.


 21 À **Burton**, un quai de béton en L d'une longueur de 50 m est implanté dans la rive Sud, sous le pont; le tableau a une longueur de 16 m et offre une profondeur de 2,4 m. Le tablier du quai est envahi par les mauvaises herbes. Il n'existe aucune commodité à proximité.

 22 Un **câble sous-marin** abandonné traverse la rivière à la hauteur de Burton.

 23 Un quai de béton, d'une longueur de 20 m, est implanté dans la rive Nord de la rivière, à 0,2 mille en aval du pont; le tableau, d'une longueur de 22 m, offre des profondeurs variant entre 1,8 et 2,4 m.


24 **Oromocto Island** divise la rivière Saint-Jean en deux chenaux à 0,4 mille au SW du pont-route mentionné ci-dessus. L'île est basse et herbeuse, sauf sur une partie de l'extrémité Est, bordée partiellement de grands arbres à feuillage caduc.


25 Une rangée de caissons de béton sont placés en travers du chenal du Nord à 0,5 mille en dedans de l'entrée. Au-delà de ces caissons, la navigation n'est pas recommandée car le chenal est peu profond et parsemé de billes de bois submergées et de bois canard.

 26 **Maugerville**, sur la rive Nord et à la hauteur de l'extrémité Est de Oromocto Island, est desservie par un quai de béton qui s'étend sur 5 m à partir de la rive et dont le tableau, d'une longueur de 20 m, offre une profondeur de 0,6 m. Le tablier du quai est dans un état de délabrement. Un terrain de stationnement est attenant au quai.

27 Une **remarquable** cheminée à bandes rouges et blanches, d'une hauteur de 73 m et portant des feux rouges, se dresse à 0,1 mille au SW du pont à Burton.

28 **Thatch Island** forme l'extrémité Ouest de l'entrée de Oromocto River.

 29 **Quais.** — Le quai de béton en L, *Town of Oromocto Low Water Wharf*, d'une longueur de 70 m, est implanté dans la rive à l'extrémité Est de l'entrée de Oromocto River. Le seul poste d'amarrage est situé le long du tableau d'une longueur de 22 m et offrant une profondeur de 2,1 m.


 30 **Oromocto Boat Club** est situé en dedans de l'entrée de Oromocto River, sur le côté Est. Un ponton d'une longueur de 420 m est situé à 18 m de la rive. On trouve une profondeur minimale de 3 m le long de la face extérieure du quai et de 2,4 m le long de la face intérieure. Deux piliers de roches, vestiges d'un ancien pont, gisent de chaque côté de l'axe de la rivière. Le pilier Ouest est circulaire et le pilier Est, oblong; les deux ont une altitude de 5 m. L'extrémité Sud du quai est fixée au pilier Est; des petits fonds gisent entre les piliers et la rive. Les services suivants sont offerts : eau, glace, essence, électricité, toilettes, douches, poste de vidange

OROMOCTO (2006)



et téléphone; les visiteurs peuvent utiliser le poste d'amarrage sur demande.

31 Le **parc Sir Douglas Hazen** dénomme le terrain public qui est attenant aux quais mentionnés ci-dessus.


 32 **Câbles.** — Des câbles aériens, laissant une hauteur libre de 19 m et passant au-dessus du club nautique, traversent la rivière à 150 m des piliers du pont. Un câble sous-marin abandonné traverse la rivière à courte distance au Sud des piliers du pont.

33 La ville de **Oromocto** comptait 8 402 habitants en 2006. La base des Forces canadiennes Gagetown, l'une des plus grandes zones de formation militaire du Commonwealth, constitue le principal employeur; elle se trouve dans les limites de la ville et lui est aussi attenante. Une zone commerciale comprenant des épiceries, des banques, des restaurants, un magasin d'alcool et un grand hôtel avec une salle à manger se trouve à la hauteur du quai. Il y a un hôpital et plusieurs églises à Oromocto.

34 De l'**aéroport de Fredericton**, à 3,5 milles de Oromocto, des vols réguliers assurent la liaison avec d'autres villes canadiennes. Des vols nolisés sont aussi disponibles. Un service d'autobus quotidien relie Oromocto à Saint John et à Fredericton.

Oromocto River

35 **Oromocto River.** — Oromocto, mot d'origine amérindienne, signifie eau profonde. On trouve une profondeur minimale de 2,4 m sur une distance de 11,4 milles en amont de Oromocto, puis de 1,5 m sur 0,9 mille plus en amont, avant que des obstructions, vestiges de l'exploitation forestière, ne rendent la navigation dangereuse. Les profondeurs mentionnées ci-dessus se trouvent à mi-chenal dans les sections rectilignes de la rivière ainsi que du côté extérieur des courbes. La rivière est bordée d'arbres à feuillage caduc sur la majeure partie de la longueur navigable et l'on y aperçoit qu'un seul bâtiment.

 36 En mai et juin, de nombreux pièges à poisson sont placés dans la rivière et leurs câbles d'ancrage peuvent traverser la rivière, constituant un danger pour la navigation. Des estacades flottantes peuvent être mouillées le long de la rive et constituer autant d'autres dangers pour la navigation. Il faut s'en informer auprès des résidents locaux.

37 **Ponts.** — Trois ponts enjambent la rivière à quelque 2 milles en amont de Oromocto. Le premier, un pont-route reposant sur un pilier central, laisse une hauteur libre de 6,6 m.

PONTS ENJAMBANT OROMOCTO RIVER (2006)



Il y a une profondeur de 4,3 m à mi-chemin entre le pilier et les deux rives.

38 Le pont du milieu, situé à 0,2 mille en amont du pont-route, est un pont ferroviaire laissant une hauteur libre de 6,4 m. Le pont repose sur deux piliers laissant une largeur libre de 13 m entre eux et offrant une profondeur de 4,3 m. Un autre pont-route laissant une hauteur libre de 7 m se trouve à 0,2 mille en amont du pont ferroviaire.

39 À 0,9 mille en amont du pont ferroviaire, il existait autrefois un pont-route dont il ne reste que trois piliers de béton, d'une altitude de 5 m. Le pilier central est

circulaire et les deux autres, oblongues. Entre chaque pilier, la largeur libre est de 14 m, avec une profondeur minimale de 4 m. On a signalé que des poutrelles d'acier en « I », submergées, s'avancent de chaque côté du pilier central. On a signalé que l'on peut passer en toute sécurité entre les piliers en restant dans l'axe central du chenal; la **prudence** s'impose. Un **câble sous-marin** traverse la rivière à la hauteur des piliers mentionnés ci-dessus.

40 **Kinney Creek**, déversoir de **Holden Pond**, situé à l'Est, débouche dans Oromocto River à **The Oxbow (The Elbow)**, situé à 1,8 mille au Sud des piliers du pont mentionnés ci-dessus. On peut se maintenir par fond de 1,2 m sur une distance de 0,4 mille, mais aucun chenal ne débouche dans Holden Pond, ni dans les nombreux étangs plus petits que draine Kinney Creek.

41 **Rusagonis Stream** débouche dans Oromocto River à 0,5 mille en amont de Kinney Creek. On peut se maintenir dans une profondeur minimale de 1,5 m sur une distance de 2,4 milles vers l'amont, jusqu'à un point situé à 0,15 mille au Nord de Bear Creek, où la profondeur est de 0,9 m.

42 **Bear Creek** débouche du côté Sud de Rusagonis Stream à un point où celui-ci s'infléchit au NW. Rusagonis Stream s'incurve brusquement au Sud à 0,8 mille à l'Ouest de Oromocto River. **Waasis Stream**, non navigable, débouche sur la rive Ouest à cet endroit. Le confluent des deux cours d'eau forme un bassin large et profond, dénommé **Waasis Pond**. Rusagonis Stream est bordé d'arbres à feuillage caduc sur sa longueur navigable et constitue un excellent endroit pour observer la faune locale.

43 **French Lake Creek** débouche dans Oromocto River à un peu plus de 0,9 mille en amont de Rusagonis Stream. On peut se maintenir par fond de 2,4 m sur une distance vers l'amont de 0,15 mille; au-delà, la crique et French Lake deviennent peu profonds. Une **rampe** de mise à l'eau en gravier se trouve sur la rive Est, à 0,2 mille en dedans de French Lake Creek. Cette rampe est un prolongement du chemin Smith, au-delà de **Waterville**.

44 **Sunpoke Creek** débouche du côté Ouest de Oromocto River, à 0,6 mille en amont de French Lake Creek. Étroite et boisée, cette crique offre une profondeur de 1,2 m sur une distance de 0,25 mille. Une entrée Sud de French Lake, à 0,25 mille en amont de Sunpoke Creek, est peu profonde immédiatement en dedans de son embouchure.

45 **Morrow Dugway**, entrée de **Sunpoke Lake**, à 0,9 mille en amont de l'entrée Sud de French Lake, est obstruée par un caisson et des piliers submergés.

46 Un pont laissant une hauteur libre de 4,9 m enjambe la rivière à 0,2 mille au Sud de l'entrée de Sunpoke Lake. Deux piliers de béton se trouvent du côté Ouest du pont. On trouve 1,8 m d'eau entre ces piliers et une profondeur de 5,8 m au milieu de la travée Est. Une **rampe** de mise à l'eau en gravier est située à l'extrémité Est du pont.

47 **Morrow Pond** se trouve du côté Est de la rivière, au Sud du pont mentionné ci-dessus.

48 **Bear Brook** se déverse du côté Est de la rivière, à 2,4 milles en amont du même pont. Son entrée est peu profonde. Une crique, sur la rive opposée à Bear Brook, offre une profondeur de 1,2 m jusqu'à 0,15 mille vers l'amont.

49 **Bass Creek**, à 1,1 mille en amont de Bear Brook, est peu profonde.

50 **Three Tree Creek**, qui débouche du côté Ouest de la rivière, à 1,5 mille en amont de Bass Creek, est peu profonde aussi.

51 **Moon Pond Lodge**, seuls bâtiments le long de la rivière en amont de Oromocto, est situé sur la rive Est, à 0,2 mille en amont de Three Tree Creek. Une **rampe** de mise à l'eau en gravier, située sur la rive Ouest à 1,5 mille au Sud du pavillon, marque la fin d'une navigation sécuritaire. Cette rampe se trouve au milieu d'un coude de 180° de la rivière et est facile à distinguer sur la rive herbeuse et en pente. Deux caissons de roches, émergeant de 0,6 m, gisent à mi-chenal à 0,15 mille au Sud de la rampe de mise à l'eau. On peut se maintenir dans une profondeur minimale de 1,5 m sur une distance de 2,4 milles, jusqu'à un point situé à mi-distance entre North Branch Oromocto River et le pont enjambant l'embranchement Sud.



52 Ce tronçon de la rivière est encombré de nombreuses billes de bois submergées, ce qui consti-

tue un danger d'autant plus grand pour la navigation, que la décoloration de l'eau empêche de les voir. Les tributaires de Oromocto River qui débouchent en amont de la rampe mentionnée ci-dessus sont, pour la plupart, de faible profondeur.

Rivière Saint-Jean

53 **Oromocto Shoals** dénomme le passage au Sud de Oromocto Island et détermine la profondeur utile dans la rivière Saint-Jean entre Saint John et Fredericton.

54 Un mur de protection se trouve à 120 m au Nord de l'extrémité NE de Thatch Island. Des ruines, asséchant au zéro des cartes, gisent à courte distance à l'Est du mur. Le chenal est jalonné par des **bouées**.

55 Un quai de béton situé près de **Lower Lincoln**, à 1,6 mille au NW de Oromocto Island, est en état de délabrement et n'est pas utilisable. Une rampe de mise à l'eau d'une largeur de 6 m est attenante à ce quai. Un feu désactivé est érigé à courte distance au Sud du quai.

56 Des petits fonds s'étendent à partir de l'extrémité Ouest de Oromocto Island jusqu'à mi-chenal.



57 **Upper Maugerville**, à 1,3 mille au NW de Oromocto Island, est desservie par deux quais. Celui de l'Est, de hautes eaux, assèche au zéro des cartes et est dans


APPROCHES DU PONT PRINCESS MARGARET (2006)



FREDERICTON YACHT CLUB (2006)



un état de délabrement; celui de l'Ouest, de basses eaux, d'une largeur de 16 m à son tableau, offre une profondeur de 1,2 m; une rampe de mise à l'eau est située dans la partie Ouest.


 58 **Obstructions.** — À la hauteur du quai Est de Upper Maugerville jusqu'à 1,2 mille plus loin dans le NW, des vestiges de caissons de roches submergés et des billes de bois accrochées au fond s'étendent de la rive Sud jusqu'à mi-chenal. En amont de ce point et jusqu'à **Lower St. Marys**, où la rivière s'élargit, les restes des caissons submergés s'étendent jusqu'à 120 m des deux rives.


59 Un quai appartenant à *J. D. Irving Forest Products* est situé à 0,35 mille dans le NW d'un port artificiel, du côté Nord de la rivière. Le tableau, d'une longueur de 35 m, offre une profondeur minimale de 3,4 m.

60 **Câbles.** — Des câbles aériens, laissant une hauteur libre de 23 m, traversent la rivière à Lower St. Marys. Un câble sous-marin à haute tension franchit la rivière à 0,2 mille au SE des câbles aériens.

61 En amont des câbles aériens, la rivière s'élargit à 0,3 mille, mais le côté NE est peu profond et limité par une rangée de caissons submergés et par des caissons en ruine, de l'élargissement jusqu'au pont **Princess Margaret Bridge**,

situé à 1,1 mille plus au Nord. Le pont laisse une hauteur libre de 25 m entre le quatrième et le cinquième pilier à partir de la rive Ouest.

 62 **Fredericton Yacht Club** est situé sur la rive Ouest, à 0,6 mille au Sud du pont Princess Margaret. Le tableau du quai comprend deux pontons offrant des profondeurs variant entre 1,8 et 3 m et qui sont séparés par une rampe de mise à l'eau en béton. De nombreuses bouées d'amarrage se trouvent dans le voisinage du ponton. Les plaisanciers de passage sont les bienvenus et, sur demande, le club leur accordera un poste d'amarrage. On peut se procurer de l'eau, de l'essence et des approvisionnements à proximité. Un restaurant et un téléphone se trouvent aussi à proximité.

 63 **Obstruction.** — Un caisson de roches submergé, couvert de 0,4 m d'eau, gît à 43 m au large de la partie centrale de la section Est du quai.

64 Une **conduite sous-marine** traverse la rivière à 0,4 mille au Nord du pont Princess Margaret.

65 **Ponts.** — Un ancien pont ferroviaire laissant une hauteur libre de 9 m enjambe la rivière à 0,9 mille au Nord du pont Princess Margaret. Le pont fait partie d'un réseau de sentiers pédestres.

APPROCHES DE L'ANCIEN PONT FERROVIAIRE (2006)



66 Dix piliers d'un ancien pont, émergeant de 9 m, gisent en travers de la rivière à 0,6 mille en amont du pont ferroviaire. Un pont-route laissant une hauteur libre de 16 m traverse la rivière à 0,9 mille en amont du pont ferroviaire. Une **conduite sous-marine** traverse la rivière à 0,25 mille en amont du pont mentionné ci-dessus.

67 **Nashwaak River** débouche du côté Est de la rivière Saint-Jean, à courte distance dans le Sud du pont ferroviaire. La rivière est peu profonde et des petits fonds débordent son entrée vers le Sud, jusqu'à mi-chemin entre le pont ferroviaire et le pont Princess Margaret et vers l'Ouest, jusqu'à mi-chenal.

68 **Fredericton**, capitale de la province du Nouveau-Brunswick, occupe les deux rives de la rivière Saint-Jean, à quelque 61 milles en amont du point où celle-ci débouche dans la baie de Fundy. La ville de Fredericton a été incorporée en 1848. En 2006, elle comptait 50 535 habitants.

69 L'origine de Fredericton remonte à quelque 300 ans. Les premiers habitants de cette région furent les amérindiens Malécites et Micmacs. Puis vint la période acadienne, avec l'établissement d'un poste militaire près de l'embouchure de Nashwaak River, en 1691. Vers 1732, un établissement du nom de Ste. Anne's Point fut fondé sur le site actuel de la ville.

70 Cette région tomba sous juridiction anglaise en 1759; la ville moderne remonte à l'arrivée des Loyalistes en 1783. En 1784, le comté de Sunbury (Nouvelle-Écosse) devint la province du Nouveau-Brunswick. Un an plus tard, la ville

prit le nom de Frederick Town, en l'honneur de Frederick, deuxième fils du roi George III, et devint la capitale de la province. La ville est reconnue pour ces rues bordées d'arbres.



71 **Regent Street Wharf and Mooring Facility**, propriété de la ville de Fredericton et géré par *Downtown Fredericton Inc.*, est implanté dans la rive Sud de la rivière, au pied du centre-ville.

72 Le ponton, public, déborde la rive de 20 m et son tableau, d'une longueur de 76 m, offre une profondeur de 3 m. Plusieurs bouées d'amarrage, la plupart louées à des plaisanciers locaux, sont mouillées au large du quai. Tous les visiteurs doivent se rapporter au **gardien de port** que l'on peut rejoindre tous les jours entre 10 h et 22 h, au cours des mois de juillet et août, et uniquement les fins de semaine au cours des mois de mai, juin et septembre. On peut contacter le gardien de port en composant le **455-1445**, ou sur la voie VHF 68. La collecte des ordures ménagères ainsi que l'électricité et l'eau sont les services offerts au ponton. Une « zone de sillage interdit » dont la limite de vitesse est de 5 km/h est établie dans la zone de la rivière attenante aux installations.

73 Des postes d'amarrage réservés aux visiteurs sont disponibles plus en aval de l'ancien pont ferroviaire.

74 Le terrain public qui borde la rivière dans cette zone est connu sous le nom de *The Green*. De nombreuses et grandes demeures victoriennes bordent *Waterloo Row* qui adosse *The Green*. De nombreuses particularités intéressantes se trouvent à courte distance de marche.

FREDERICTON — QUARTIER D'AFFAIRES (2006)



75 L'édifice de l'*Assemblée législative du Nouveau-Brunswick* est le siège du gouvernement provincial. Cet édifice, de grès et de granit, a été érigé en 1882 et il est facilement reconnaissable par sa toiture cuivrée, surmontée d'un dôme géorgien atteignant une hauteur de 41 m. Des visites guidées ont lieu tous les jours de la mi-juin jusqu'à la fête du Travail.

76 En face de l'Assemblée législative, la *Galerie d'art Beaverbrook* abrite la plus grande collection de peintures canadiennes et britanniques de la province. C'est l'industriel Max Aitken, nommé Chevalier par le roi Georges V, qui en fit cadeau à la province. Elle accueille les visiteurs tous les jours.

77 *Christ Church Cathedral*, avec une flèche d'une hauteur de 60 m, s'élève près de l'extrémité Est de *The Green*. Achevée en 1853, ce fut la première nouvelle cathédrale anglicane à être érigée depuis la Conquête normande en 1066. On peut la visiter tous les jours de la mi-juin à la fête du Travail.

78 *Officer's Square*, complexe militaire, est attenant à Regent Street Wharf. Il abrite un musée et on peut assister aux cérémonies de la *Relève de la garde*, qui se déroulent deux fois par jour.

79 L'*Hôtel de Ville* est le plus vieux encore en utilisation des provinces Maritimes.

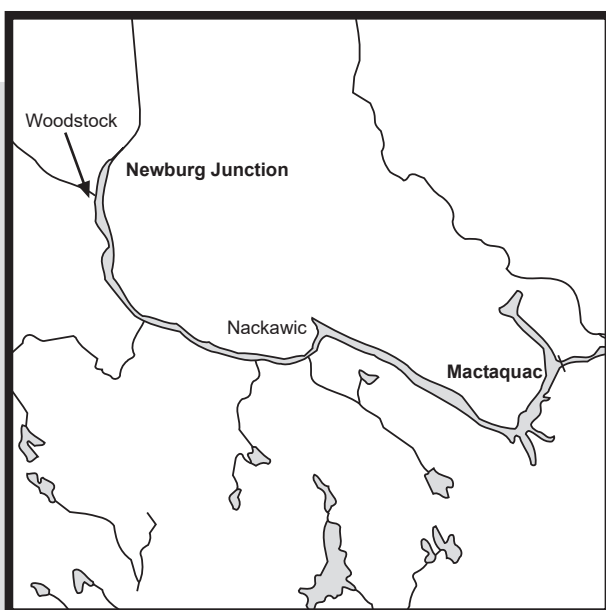
80 Fredericton compte de nombreux hôtels, motels et zones commerciales. La ville est desservie par un grand hôpital régional. La place du marché fermier est ouverte les samedis matins et la ville est renommée pour son artisanat. D'autres informations peuvent être obtenues auprès du Centre de renseignements touristiques situé dans l'hôtel de ville.

81 La rivière Saint-Jean, bien que navigable jusqu'au **barrage de Mactaquac**, n'a fait l'objet de levés hydrographiques que jusqu'à **Ross Island**.

82 **Niveaux des eaux.** — L'influence de la marée en amont de Oromocto ne peut être évaluée à cause de l'ouverture irrégulière du barrage de Mactaquac qui fait varier le niveau des eaux. Au cours d'une journée, le niveau peut varier de 1,5 m immédiatement en aval du barrage. La variation peut atteindre 0,6 m à Fredericton et 0,3 m à Oromocto, en aval de laquelle la marée reprend la prépondérance. À l'Ouest des limites de la carte marine, l'ouverture du barrage produit un fort courant et les plaisanciers sont **avisés** qu'il est dangereux de s'aventurer plus en amont.

De Mactaquac à Newburg Junction

Carte 4145-1



1 Le **barrage de Mactaquac** ($45^{\circ}57'N$, $66^{\circ}52'W$), dont le projet de construction remonte à 1943, fut commencé en 1965 et terminé 3 ans et demi plus tard. Le barrage, d'une longueur de 1 700 pieds (518 m) et d'une largeur de 0,2 mille à la base, atteint une hauteur totale de 180 pieds (55 m). C'est une structure enrochée avec un noyau d'argile imperméable. Ça a permis d'élever le niveau de la rivière à plus de 100 pieds (30 m) au barrage même. On a ainsi créé un vaste bassin couvrant une superficie de 22 000 acres (8 800 ha) et s'étendant sur 60 milles (96 km) en amont, entre Woodstock et Hartland. Cette région est communément appelée **Mactaquac Headpond**.

2 La centrale hydro-électrique comprend quatre groupes générateurs et l'eau passe dans un canal d'amenée d'une longueur de 600 pieds (183 m), dans le roc solide. À cause des grandes variations de niveau et pour permettre un écoulement maximal, on a installé dix vannes registres, d'un débit total de $600\,000\text{ pi}^3$ ($16\,980\text{ m}^3$) d'eau par seconde. Le débit maximal de la rivière Saint-Jean enregistré à Mactaquac est de $296\,000\text{ pi}^3$ ($8\,377\text{ m}^3$) d'eau par seconde. On peut ainsi maintenir le niveau des eaux en amont du barrage entre 128 et 133 pieds (39 et 40,5 m) au-dessus du niveau de référence de Levés géodésiques du Canada.

3 Les embarcations doivent être transportées par route pour passer le barrage et se rendre à Mactaquac Headpond, étant donné l'absence d'une dérivation pour le contourner. Avant d'inonder la région, on a procédé à l'enlèvement des arbres et des constructions. À quelques exceptions près, le bassin est profond et dépourvu d'obstructions. Des bouées indiquent la plupart des dangers. Les terres qui bordent le bassin sont un mélange de falaises boisées et de terres cultivées; les maisons sont grandes et les églises portées sur la carte, **remarquables**.


4 **Niveaux des eaux.** — Le zéro des cartes du bassin est de 125 pieds (38,1 m) au-dessus du niveau de référence géodésique. Les profondeurs augmentent et les hauteurs libres diminuent lorsque le niveau de l'eau est plus élevé. Par exemple, une hauteur libre (portée sur la carte) de 9 pieds (2,7 m) est réduite à 1 pied (0,3 m) lorsque le niveau de l'eau atteint le maximum de 133 pieds (40,5 m). **En vue de naviguer en toute sécurité, on doit tenir compte d'un niveau du bassin à 133 pieds (40,5 m).**

BARRAGE DE MACTAQUAC (VUE DE L'EST) (2006)**BARRAGE DE MACTAQUAC (VUE DE L'OUEST) (2006)**

MACTAQUAC POWERBOAT MARINA (2006)



5 **Mactaquac Park Arm** s'étend du barrage de Mactaquac jusqu'à une chaussée située à 1,4 mille au Nord.

6  **Mactaquac Powerboat Marina**, faisant partie du **parc provincial Mactaquac**, est situé à l'extrémité Ouest de la chaussée mentionnée ci-dessus. On y trouve 60 postes d'amarrage pour embarcations à moteur, en plus des postes d'amarrage le long du ponton qui s'étend des côtés NW et SW du port de plaisance. On y accède entre deux brise-lames de terre; celui de l'Est est construit en deux parties reliées par une passerelle sous laquelle la profondeur n'est que de 2 pieds (0,6 m).



7 **Commodités.** — On peut se procurer de l'huile et de l'essence de la mi-juin à la mi-septembre. Au ponton, on retrouve les services suivants : eau, collecte des ordures ménagères, toilettes et cantine et, dans le parc, articles d'épicerie et de camping, propane et glace. Une rampe de mise à l'eau en béton est située dans la partie SW du port de plaisance.

8 Une plage se trouve à courte distance au SE du port de plaisance. Les plaisanciers doivent donner du tour pour éviter cette zone.

9 **Mactaquac Stream Basin** s'étend en amont de la chaussée, qui est située à la hauteur du port de plaisance. Deux passages couverts se trouvent de chaque côté de la chaussée et chacun d'eux a deux ouvertures. Les passages (ou canalisations) sont en tôle ondulée et ont une largeur de

16 pieds (4,9 m). Les deux ouvertures du côté Ouest ne sont pas utilisables, alors que celles du côté Est laissent une hauteur libre de 15 pieds (4,6 m) et offrent une profondeur de 10 pieds (3 m) lors des plus hauts niveaux d'eau.

10 Les rives du bassin sont boisées jusqu'à la ligne de rivage. À l'exception de la moitié orientale d'une anse sans nom, à 0,9 mille au NW de la chaussée, la rive SW est infestée de souches submergées. Une **rampe** de mise à l'eau naturelle se trouve à 1,1 mille au NW de la chaussée, sur la rive Nord. Le bassin s'infléchit au Nord à 3,5 milles en amont de la chaussée. De nombreuses souches, submergées et émergées, gisent dans le prolongement Nord. Deux anses s'ouvrent au Sud de ce prolongement. L'anse Est est malsaine dans l'ensemble tandis que l'anse Ouest de cette rive est malsaine au-delà d'un îlot situé à mi-distance entre les deux rives.


11   Un **port de plaisance** pour **voiliers**, pourvu de 40 bouées d'amarrage, est situé dans le parc provincial de Mactaquac, à **Walinaik Cove**, vis-à-vis du barrage. Une **estacade** est mouillée à l'extrémité Nord de l'entrée de Walinaik Cove et s'avance jusqu'au milieu de l'entrée. L'estacade est positionnée de manière à empêcher le bois flotté de pénétrer dans l'anse. Une **rampe** de mise à l'eau en béton se trouve au fond de l'anse. Un **câble aérien** à haute tension laissant une hauteur libre de 11 m traverse l'anse, à courte distance au NW du port de plaisance.

LONGS CREEK ARM (2006)




12 **Glooscap Reach** s'allonge entre le barrage de Mactaquac et **Scodawabscook Bend**, à 5,3 milles dans le SW.

13 **Caisson**. — Un caisson en bois, situé sur la rive Est à 0,7 mille au Sud du barrage, déborde de l'extrémité Nord de l'entrée d'une petite anse, traversée par une estacade. On utilise le caisson pour relâcher dans le bassin les poissons provenant d'une éclosérie située en aval du barrage. Une roche, asséchant de 5 pieds (1,5 m), gît à 250 pieds (76 m) au large de la face du caisson.

 14 Un petit îlot boisé gît au large de l'entrée Nord de **McNallys Cove**, sur la rive Ouest à l'extrémité Sud de Glooscap Reach. L'anse offre un bon **mouillage** le long de sa rive Sud, mais sa rive Nord est malsaine sur une distance de 700 pieds (213 m) vers le large. Un épi de gravier divise le fond de l'anse en deux embranchements. Le fond de l'anse est occupé par un terrain de camping privé; on peut se procurer de l'eau.


15 **Kellys Creek Basin** s'ouvre à l'extrémité Sud de Glooscap Reach, sur la rive Est. Une chaussée le traverse à l'extrémité Ouest et, à l'extrémité Nord de la chaussée, un ponceau permet l'accès des embarcations au bassin même.

 16 **Longs Creek Arm** débouche, du SE, à mi-chemin de Scodawabscook Bend. Un pont-route, laissant une hauteur libre de 15 pieds (4,6 m), l'enjambe en

dedans de l'entrée. L'embranchement principal est profond et dépourvu d'obstructions sur la plus grande partie de sa longueur et ne devient malsain que sur les derniers 1 000 pieds (305 m); il offre un excellent **mouillage** et les embarcations peuvent s'amarrer aux arbres sur ses accores. À courte distance au-delà du pont, l'embranchement offre un excellent **mouillage**; toutefois, des souches gisent près de la rive Sud et au fond de l'embranchement. À près de 0,7 mille au-delà du pont, un troisième embranchement qui s'avance en direction SE offre aussi un excellent **mouillage**, mais les plaisanciers ne s'aventureront pas à plus des deux tiers de sa longueur, soit 1 500 pieds (457 m), à cause d'obstructions sous-marines qui gisent au-delà de cette limite.

17 Le **parc Woolastook**, un terrain de camping et défriché en majeure partie, est situé sur la presqu'île qui sépare Kellys Creek Basin et Longs Creek Arm. Le parc s'étend jusqu'au-delà du pont et de la chaussée.


18 **Rampes**. — Deux rampes de mises à l'eau se trouvent dans cette zone; l'une sur la rive Nord, en dedans et près du pont mentionné ci-dessus, et l'autre, au fond d'une petite anse située à **Longs Creek**, à 0,4 mille à l'Ouest du pont.

 19 **Wheeler Cove** s'ouvre à 0,9 mille à l'Ouest du pont de Longs Creek Arm, et **Jewetts Cove**, à 0,9 mille encore plus à l'Ouest; ces deux anses offrent un bon


KINGS LANDING (2006)




mouillage à leurs extrémités et leurs rives accores permettent de s'amarrer aux arbres.



 20 Le **village historique de Kings Landing**, à 0,5 mille à l'Ouest de Jewetts Cove, est la reproduction d'un village loyaliste du Nouveau-Brunswick au 19^e siècle. Le village, qui peut être visité, est bordé à l'Est par **Burden Cove** et à l'Ouest, par **Curser Cove**. Un quai est implanté dans la rive, à l'extrémité Est de l'entrée de Curser Cove, mais les embarcations ne doivent pas entrer dans l'une ou l'autre des anses sans arrangements préalables.

21 **Coac Reach** s'étend de Kings Landing à **Nackawic Bend** qui est situé à 13 milles dans le NW. La rive Sud de la passe est unie et n'est échanquée que par quelques petites anses, accessibles pour le mouillage ou l'amarrage. De forts vents de NW soulèvent une mer agitée dans le passage, mais on peut s'abriter dans les petites anses. Les îlots portés sur la carte à courte distance de la rive Nord et vis-à-vis de Kings Landing sont bas; leur altitude indiquée sur la carte se rapporte au faite des arbres.

 22 L'anse qui s'ouvre à **Pinder Creek**, sur la rive Nord, à 0,9 mille au NW de Kings Landing, offre un

excellent **mouillage** abrité de tous les vents, sauf de ceux du SE. **Bear Island Cove**, à 2,3 milles au NW de Pinder Creek, est profonde, mais on peut **mouiller** ou s'amarrer près du rivage. L'anse est facilement reconnaissable par les arbres à feuillage persistant et **remarquables** qui se dressent sur l'extrémité SE de l'entrée. Ces anses sont dépourvues de commodités.

 23 Des **câbles sous-marins** traversent la passe à 2,4 milles à l'Est de Nackawic Bend. Les plaisanciers prendront garde de ne pas mouiller dans le voisinage des panneaux dressés sur chaque rive. On a signalé une barre de sable en formation sur la rive Nord, à 0,2 mille à l'Ouest des câbles.

  24 La ville de **Nackawic** (977 habitants en 2006) est située sur la rive Sud de **Culliton Cove**. Des pontons sont aménagés dans une petite anse sablonneuse située en face de l'aréna, une grande bâtisse blanche **remarquable**. On peut **mouiller** dans la petite anse située en face de l'hôtel de ville, à 0,4 mille au SE du pont-route qui enjambe Culliton Cove. Un petit centre commercial comprenant une épicerie et une banque se trouve à proximité de ces

NACKAWIC (2006)



NACKAWIC STREAM (2006)



POKIOK REACH (2006)



SHOGOMOC COVE (2006)



mouillages. On peut se procurer de l'essence et du diesel. La région compte des églises des principales confessions religieuses.

25 Un pont-route laissant une hauteur libre de 26 pieds (7,9 m) enjambe le bassin près de **Pokiok**, à 1,8 mille au Sud de **Nackawic**. **Pokiok Reach** dénomme le plan d'eau qui s'étend entre le pont et **Shogomoc Cove**, distante de 3,5 milles.


26 Des câbles aériens à haute tension laissant une hauteur libre de 59 pieds (18 m) traversent le bassin à 0,6 mille au NE et à 0,3 mille à l'Ouest du pont-route.


27 À courte distance à l'Ouest du pont mentionné ci-dessus, **Pokiok Stream** débouche sur la rive Sud du bassin et son entrée est traversée par un pont submergé. En se tenant à mi-chenal, on trouvera 6 pieds (1,8 m) d'eau au-dessus du pont. Il faut prendre garde de ne pas s'approcher trop près de la rive Est, où les garde-fous du pont affleurent au zéro des cartes. Après avoir passé ce pont, on trouve 10 pieds (3 m) d'eau jusqu'à la berge abrupte et rocheuse, où les embarcations peuvent s'amarrer aux arbres qui la dominent. Un téléphone, une station-service et un restaurant sont à proximité de la rive Ouest, le long de la route, en amont du cours d'eau.


Carte 4145-2

28 **Shogomoc Stream** se déverse dans **Shogomoc Cove**, qui débouche dans le bassin à l'extrémité Ouest de **Pokiok Reach**. Un haut-fond, couvert de 5 pieds (1,5 m) d'eau, gît sur l'alignement des deux extrémités de l'entrée de l'anse et à mi-distance de celles-ci. Un pont-route de béton, presque submergé en périodes de hautes eaux, traverse la passe au fond de l'anse.

29 Trois petites anses échancrent la rive Sud à moins de 0,4 mille à l'Ouest de **Shogomoc Cove**. Elles offrent un bon abri des forts vents de NW, et on peut s'amarrer aux arbres sans difficultés.

 30 Sur la rive Nord, à l'Est de **Shogomoc Cove**, la petite anse dans laquelle se déverse **Bulls Creek** est traversée par un pont-route inondé et dont les garde-fous émergent de 1 pied (0,3 m) au zéro des cartes.

 31 **Temple**, village de la rive Sud, est situé à l'extrémité Ouest de **Shogomoc Reach**. Une petite anse offre 5 pieds (1,5 m) d'eau jusqu'à un bon **mouillage** où l'on peut aussi s'amarrer le long du rivage.

 32 En face de **Temple**, l'anse dans laquelle débouche **Little Patterson Brook** offre un bon **mouillage**. À 1 500 pieds (457 m) à l'Ouest de cette anse s'en ouvre une autre, en L et dont les rives hautes et herbeuses permettent l'amarrage. Cette anse est bordée à l'Est par un champ et à l'Ouest, par une carrière de gravier. Il faut éviter la pointe située à 900 pieds (274 m) plus à l'Ouest, car de nombreuses souches immergées gisent au large.

VILLAGE DE MEDUCTIC (2006)



EEL RIVER (2006)



33 **Meductic Reach** s'étend entre Temple et **Meductic** à 2,6 milles à l'Ouest.

34 Un **câble aérien** laissant une hauteur libre de 50 pieds (15,2 m) traverse le bassin à 0,6 mille à l'Ouest de Temple.

35 **Eel River** débouche dans le bassin à courte distance à l'Ouest de Meductic. Son embouchure est enjambée par un pont-route offrant une hauteur libre de 38 pieds (11,6 m). Une roche, couverte de 5 pieds (1,5 m) d'eau, gît au milieu de l'embouchure et le meilleur chenal passe à l'Est de cette roche. Un petit parc pourvu d'une rampe de mise à l'eau asphaltée se trouve à courte distance à l'Est du pont, à l'entrée de la rivière. En 2006, le village de Meductic comptait 155 habitants.

36 **Câbles aériens.** — Un câble aérien à haute tension, laissant une hauteur libre de 28 pieds (8,5 m), traverse Eel River à courte distance en dedans du pont.

37 Un câble aérien à haute tension, laissant une hauteur libre de 70 pieds (21 m), se trouve à 2 000 pieds (610 m) à l'Est de Eel River.

38 À 0,4 mille à l'Ouest de Eel River, un câble aérien à haute tension laisse une hauteur libre de 41 pieds (12,5 m).

39 **Hauts-fonds.** — Au large de l'entrée de **Hays Brook**, à 2,8 milles au NW de Eel River, des hauts-fonds couverts d'au moins 2 pieds (0,6 m) d'eau gisent jusqu'à 1 100 pieds (335 m) au large de la rive Ouest.



40 **Old Kirk Point**, épi bas et herbeux, à 4 milles à l'Ouest de Eel River, dénomme l'extrémité Sud de l'entrée de **Old Kirk Cove**. Cette anse offre un bon **mouillage**, mais il ne faut pas s'approcher à moins de 50 pieds (15 m) de la rive à cause de la présence de gros galets submergés. Une église à clocher ouvert, **remarquable** du large, s'élève dans cette zone.



41 **Essepenack Cove**, qui s'ouvre à 0,4 mille au Nord de Old Kirk Point, est accessible par un goulet offrant une profondeur de 5 pieds (1,5 m). L'extrémité Nord de l'anse est malsaine car parsemée de souches et d'îlots. Si l'on veut mouiller dans cette anse, il faut être extrêmement prudent en arrondissant l'épi peu profond qui déborde la pointe Sud de l'entrée intérieure. L'eau est plus profonde près de la rive Est.

42 Du point d'élargissement, à 0,8 mille au Nord de Essepenack Cove, jusqu'en amont de la ville de Woodstock, il existe un grand nombre de zones malsaines et de faibles profondeurs dans la partie centrale de **Woodstock Reach**, qui s'étend de Old Kirk Point jusqu'à 1 mille au-delà du pont de **Upper Woodstock**. **Riordan Islets**, herbeux et d'une altitude maximale de 13 pieds (4 m), peuvent être doublés d'un côté ou de l'autre, mais le chenal principal passe à l'Est. Ces îlots sont entourés de nombreuses zones peu profondes, en particulier à l'Ouest et au Nord.

OLD KIRK COVE ET ESSEPENACK COVE (2006)



WOODSTOCK REACH (2006)



WOODSTOCK (2006)



43 Une île basse et herbeuse s'avance de la rive Ouest jusqu'au milieu de la voie navigable à 1,1 mille au Nord de Riordan Islets. Des petits fonds débordent l'extrémité Sud de l'île jusqu'à mi-chemin de Riordan Islets.

44 **Clowes Shoals**, situés à 2 milles au Nord de Riordan Islets, divisent le bassin en deux chenaux. Le meilleur chenal est dans la partie Ouest. L'église et le cimetière de **Indian Village** sont situés sur la rive Ouest, à la hauteur des hauts-fonds.

45 **Woodstock Island** et les petits fonds qui la débordent de 0,9 mille au Sud divisent la rivière en deux chenaux; le chenal Est est le meilleur des deux.

46 **Woodstock** (*46°07'N, 67°34'W*) — 5 113 habitants en 2006 — est située sur la rive Ouest. La ville est le centre commercial de la vallée supérieure de la rivière Saint-Jean. Un service d'autobus assure une liaison avec Fredericton, Moncton, Miramichi, Saint John et Edmundston. On y trouve des approvisionnements de toutes sortes, des médecins et des dentistes; il existe également des églises de plusieurs confessions religieuses et un hôpital.



47 *Woodstock Marina* est situé dans le coin NE de **Woodstock Cove**. Il y a 20 grands postes d'amarrage

d'une longueur de 30 pieds (9,1 m), et 28 postes plus petits de 20 pieds (6,1 m) de long. Les visiteurs sont invités à s'y amarrer. Le port de plaisance est équipé de prises d'électricité et d'eau, et on peut se procurer de l'essence et de la glace.

48 **Meduxnekeag River** débouche dans le bassin à Woodstock. Deux ponts enjambent son embouchure; celui de l'Est est un pont ferroviaire, supporté par cinq piliers. Les plaisanciers passeront entre le deuxième et le troisième pilier, depuis la rive Nord. En périodes de hautes eaux, la hauteur libre est de 12 pieds (3,7 m) et la profondeur, de 19 pieds (5,8 m).

49 Le second pont, pont-route, laisse une hauteur libre de 14 pieds (4,3 m) en périodes de hautes eaux. Les courants sous le pont varient en fonction du niveau du bassin; la **prudence** s'impose.

50 On a signalé une bordure rocheuse parallèle à la rive Nord, entre les ponts; elle peut représenter un danger à la navigation lorsque le niveau du bassin est bas.

51 La rivière n'a pas fait l'objet de levés hydrographiques en amont du deuxième pont; elle est parsemée de nombreux petits fonds.

RIVIÈRE SAINT-JEAN — EN AMONT DE WOODSTOCK (2006)



52 **Amarrage.** — Sur la rive Sud et près du pont-route, un mur de soutènement de béton, le long duquel la profondeur est de 5 pieds (1,5 m), permet l'amarrage.



53 En amont de Meduxnekeag River, on peut **mouiller** à sa guise le long de la rive Ouest de Woodstock Reach. **Grafton Cove**, au NE de Woodstock, est envahie en grande partie par les mauvaises herbes; le mouillage n'est pas recommandé.



54 **Avertissement.** — Les seuls vestiges du pont ouvert qui est porté sur la carte à courte distance en amont de Woodstock Island sont les fers d'angle qui gisent près de la rive Est. On a signalé qu'ils émergent de 1 pied (0,3 m) en périodes de très basses eaux.

55 Un pont-route, laissant une hauteur libre de 39 pieds (11,9 m) à l'extrémité Est et de 58 pieds (17,7 m) à l'extrémité Ouest, enjambe le bassin à 1,1 mille au Nord de Meduxnekeag River.

56 Des **câbles aériens** laissant une hauteur libre de 56 pieds (17,1 m) traversent le bassin à courte distance au Nord du pont mentionné ci-dessus.



57 **Sharps Island** divise la rivière en deux chenaux à 0,4 mille au Nord du même pont. Un **câble aérien** passe au-dessus de l'extrémité Sud de Sharps Island. La hauteur libre est de 41 pieds (12,5 m) dans le chenal Ouest et de 53 pieds (16,2 m), dans le chenal Est.

58 Deux ponts-routes enjambent le bassin à Sharps Island. La hauteur libre est de 21 pieds (6,4 m) dans le chenal Est et de 24 pieds (7,3 m), dans le chenal Ouest.

59 Le bassin a fait l'objet de levés hydrographiques sur un autre 0,9 mille, jusqu'au début de l'inondation provoquée par le barrage de Mactaquac. Les embarcations peuvent remonter jusqu'au pont de **Hartland**, mais la connaissance des lieux est essentielle.

Plan de navigation

Adaptation de la publication TP 511F de Transports Canada

Déposez un plan de navigation pour chacune de vos excursions et confiez-le à une personne fiable. À votre retour, n'oubliez pas de désactiver votre plan de navigation, pour éviter le déclenchement de recherches inutiles.

Plan de navigation

Information sur le propriétaire

Nom : _____

Adresse : _____

Numéro de téléphone : _____ Numéro de téléphone de la personne à contacter en cas d'urgence : _____

Information sur l'embarcation

Nom de l'embarcation : _____ Numéro de permis ou
d'immatriculation : _____

Voile : _____ Puissance : _____ Longueur : _____ Type : _____

Couleur Coque : _____ Pont : _____ Cabine : _____

Type de moteur : _____ Autres caractéristiques distinctes : _____

Communications

Canaux radio surveillés : HF: VHF: MF:

Numéro d'identification du service mobile maritime (ISMM) : _____

Numéro de téléphone cellulaire ou satellite : _____

Équipement de sécurité à bord

Gilets de sauvetage et VFI (précisez le nombre) : _____

Radeaux de sauvetage : _____ Canot pneumatique ou petite embarcation
(précisez la couleur) : _____

Signaux pyrotechniques (précisez le nombre et le type) : _____

Autre équipement de sécurité : _____

Précisions concernant le voyage — Donnez ces précisions pour chaque voyage

Date de départ : _____ Heure de départ : _____

En partance de : _____ À destination de : _____

Itinéraire proposé : _____ Date et

Escales (indiquer la date et l'heure): _____ heure d'arrivée prévues : _____

_____ Nombre de personnes à bord : _____

Numéro de téléphone en cas de recherche et sauvetage : _____

Si vous avez du retard, la personne responsable devra communiquer avec le Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) ou le Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC) le plus près.

N'attendez pas avant d'appeler en cas d'urgence. Plus vite vous appelez, plus vite l'aide arrivera.

JRCC Victoria (Colombie-Britannique et Yukon) 1-800-567-5111

+1-250-413-8933 (Appels par téléphone satellite, locaux ou à l'extérieur de la région)

#727 (cellulaire)

+1-250-413-8932 (téléc.)

jrccvictoria@sarnet.dnd.ca (courriel)

JRCC Trenton (Grands Lacs et Arctique) 1-800-267-7270

+1-613-965-3870 (Appels par téléphone satellite, locaux ou à l'extérieur de la région)

+1-613-965-7279 (téléc.)

jrctrenton@sarnet.dnd.ca (courriel)

MRSC Québec (Région du Québec) 1-800-463-4393

+1-418-648-3599 (Appels par téléphone satellite, locaux ou à l'extérieur de la région)

+1-418-648-3614 (téléc.)

mrscqbc@dfo-mpo.gc.ca (courriel)

JRCC Halifax (Région des Maritimes) 1-800-565-1582

+1-902-427-8200 (Appels par téléphone satellite, locaux ou à l'extérieur de la région)

+1-902-427-2114 (téléc.)

jrchalifax@sarnet.dnd.ca (courriel)

MRSC St. John's (Région de Terre-Neuve-et-Labrador) 1-800-563-2444

+1-709-772-5151 (Appels par téléphone satellite, locaux ou à l'extérieur de la région)

+1-709-772-2224 (téléc.)

mrscsj@sarnet.dnd.ca (courriel)

Service des plans de navigation des SCTM

Les centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) fournissent un service de traitement et d'alerte en rapport avec les plans de navigation, aussi appelés plans de route. Les navigateurs sont encouragés à transmettre les plans de navigation à une personne responsable. Si cela est impossible, les plans de navigation peuvent être communiqués à un centre des SCTM par téléphone ou par radio. Si un navire suivant un plan de navigation n'arrive pas à sa destination prévue, on appliquera des procédures pouvant aller jusqu'à une opération de recherche et sauvetage. La participation à ce programme est volontaire. *Consulter les Aides radio à la navigation maritime.*

Tableau des distances

Chipman	49	59	26	17	41	17	59	86	20	40	23	33	44	29	48	33	48	44	72	44	47	43																				
Chipman		59	26	17	41	17	59	86	20	40	23	33	44	29	48	33	48	44	72	44	47	43																				
Coles Island	10	59	26	17	41	17	59	86	20	40	23	33	44	29	48	33	48	44	72	44	47	43																				
Douglas Harbour	26	23	45	56	33	27	11	13	38	25	19	72	43	58	36	14	17	30	6	45	23	6	25	30	29	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	
Evandale	17	45	56	33	27	11	13	38	25	19	72	43	58	36	14	17	30	6	45	23	6	25	30	29	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	
Fredericton	41	56	33	27	11	13	38	25	19	72	43	58	36	14	17	30	6	45	23	6	25	30	29	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30
Gagetown	17	33	27	11	13	38	25	19	72	43	58	36	14	17	30	6	45	23	6	25	30	29	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6
Hampton	59	86	70	42	80	55	58	36	19	71	42	33	19	14	57	36	50	15	71	42	33	19	14	57	36	50	15	71	42	33	19	14	57	36	50	15	71	42	33	19	14	
Hatfield Point	30	57	40	35	12	50	25	50	30	39	53	39	53	30	39	53	39	53	30	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39		
Indian Lake	34	36	44	15	30	42	19	72	43	58	36	14	17	30	6	45	23	6	25	30	29	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	
Jemseg	20	29	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6	17	30	6		
Royal Kennebecasis Yacht Club	40	68	50	45	23	61	36	19	30	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39	53	39			
Oak Point	23	51	34	29	6	44	19	36	14	23	36	17	36	14	23	36	17	36	14	23	36	17	36	14	23	36	17	36	14	23	36	17	36	14	23	36	17	36	14			
Oromocto	33	48	43	25	30	9	17	71	42	33	19	14	57	36	50	15	71	42	33	19	14	57	36	50	15	71	42	33	19	14	57	36	50	15	71	42	33	19	14			
Oromocto River (Fin de la navigation)	48	63	58	40	44	23	31	86	56	48	34	70	70	50	15	71	42	33	19	14	57	36	50	15	71	42	33	19	14	57	36	50	15	71	42	33	19	14	57			
Renforth	44	72	55	50	27	65	40	15	35	57	43	4	21	56	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71			
Rothesay	47	75	57	52	30	68	43	12	37	60	46	7	23	59	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74	74			
Saint John	43	70	53	48	25	63	38	24	33	56	42	5	19	55	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70				

Les distances sont exprimées en milles marins et arrondies au mille près.

Fredericton (Nouveau-Brunswick) 45°52'N, 66°32'W

Données normales climatiques au Canada, 1971 – 2000 (source : Environnement Canada)

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juill.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
Température (°C)													
Moyenne quotidienne	-9,8	-8,2	-2,4	4,3	11,1	16,2	19,3	18,4	13,1	7	1,1	-6,3	5,3
Maximum quotidienne	-4	-2,3	3	9,7	17,5	22,8	25,6	24,7	19,5	12,8	5,6	-1,1	11,2
Minimum quotidienne	-15,5	-14,1	-7,8	-1,1	4,7	9,6	13	12,1	6,7	1,2	-3,5	-11,4	0,5
Maximum extrême	14,1	18,6	22,2	30,3	35,2	35,3	36,7	37,2	33,9	27,8	21,1	15,9	
Minimum extrême	-35,6	-37,2	-28,9	-15,1	-6,7	-0,6	1,7	1,3	-3,9	-8,9	-20,2	-33,8	
Refroissement éolien extrême	-45,1	-46,4	-38	-26,1	-12,5	-4,3	-0,2	-1,2	-6,6	-13,1	-26,5	-42,2	
Indice humidex extrême	16,8	17,3	21,1	33,3	38,1	43,5	44,5	43,3	39,6	32,0	25,0	19,5	
Précipitations													
Pluie (mm)	46,2	32,2	48,1	64,1	94,2	88,6	87,1	89,8	94,5	96	85,5	59,4	885,5
Chute de pluie record en 24 heures	65,5	51,8	45,4	58,7	83,8	69,9	69,1	148,6	124	60,2	81	71,5	
Neige (cm)	70,2	50,6	54,4	22,5	1,5	0	0	0	0	1,5	18,5	57,3	276,5
Jours de précipitation	15	12	14	13	14	13	13	11	11	12	13	15	156
Pression au niveau moyen de la mer (kPa)	101,4	101,5	101,4	101,3	101,4	101,3	101,3	101,5	101,6	101,7	101,5	101,5	101,5
Humidité relative moyenne													
6 h HNL (%)	74,0	72,9	76	79,4	83,1	85,9	87,8	89,4	90	86	83,1	78,9	82,2
15 h HNL (%)	62,2	56,6	56,3	53,4	52	54,1	55,5	55,9	58	58,6	64,7	66,8	57,8
Vent (km/h)													
Vitesse moyenne	12,7	13,0	14,6	14,3	13,6	12	10,8	10	10,9	11,8	12,4	12,6	12,4
Direction dominante	W	W	W	W	S	S	S	S	S	S	W	W	S
Vitesse de la rafale maximale	119	121	105	100	97	132	105	93	105	117	116	103	
Direction de la rafale maximale	W	S	W	W	W	N	NW	W	S	NE	S	SW	
Nébulosité (heures avec)													
0 à 2 dixièmes	240,4	217,3	212,6	162,1	143,1	126,4	136,8	175,9	192,4	201,2	161,5	209,4	
3 à 7 dixièmes	136,7	131,6	129,9	131,7	186,2	212,4	243,7	229,1	190,8	161,7	145,4	133,2	
8 à 10 dixièmes	366,9	328,9	401,5	426,3	414,7	381,2	363,5	339,1	336,8	381,1	413,1	401,4	

Saint John (Nouveau-Brunswick) 45°19'N, 65°53'W

Données normales climatiques au Canada, 1971 – 2000 (source : Environnement Canada)

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
Température (°C)													
Moyenne quotidienne	-8,1	-7,3	-2,5	3,6	9,4	14	17,1	16,9	12,8	7,3	2	-4,7	5
Maximum quotidienne	-2,7	-1,9	2,3	8,3	14,8	19,5	22,4	22,2	17,7	11,9	6	0,3	10,1
Minimum quotidienne	-13,6	-12,7	-7,3	-1,2	4	8,4	11,7	11,6	7,7	2,7	-2,1	-9,7	-0,1
Maximum extrême	14	13,3	17,5	22,8	33	32	32,8	34,4	31	25,6	21,7	16,1	
Minimum extrême	-31,7	-36,7	-30	-16,7	-7,8	-2,2	1,1	0,6	-6,7	-10,6	-16,9	-34,4	
Refroissement éolien extrême	-44,8	-44,4	-39,5	-26,1	-13,9	-3	2,8	0,2	-5,7	-12,9	-25,9	-41,9	
Indice humidex extrême	15,9	13,3	17,7	23,8	35,4	37,4	40,3	40,3	36,5	28,3	23,8	18	
Précipitation													
Pluie (mm)	78,2	48,8	71,7	81,7	115,9	100,9	101,5	89,6	117,4	122,6	121,6	98,2	1147,9
Chute de pluie record en 24 heures	83,0	82,3	74	125,5	66,5	108,2	79,4	125,2	83,2	85,3	154,4	92,2	
Neige (cm)	66,5	50	47,4	22,2	1,4	0	0	0	0	2,2	12,5	54,3	256,9
Jours de précipitation	16	13	15	14	14	13	12	11	11	12	14	16	161
Pression au niveau moyen de la mer (kPa)	101,4	101,4	101,3	101,3	101,4	101,3	101,4	101,6	101,6	101,7	101,5	101,4	101,4
Humidité relative moyenne													
6 h HNL (%)	75,7	75,5	79,1	83	86,6	89,6	91,5	92,5	91,6	87,2	82,8	79,9	84,6
15 h HNL (%)	65,6	61,9	63	60,7	60,4	63,2	65	64,2	65,4	65,3	68,2	69,9	64,4
Vent (km/h)													
Vitesse moyenne	18,2	17,7	18,6	17,7	16	14,3	12,8	12,1	14,1	15,9	17,4	17,8	16,1
Direction dominante	NW	NW	NW	N	S	S	S	S	S	S	NW	NW	S
Vitesse de la rafale maximale	143	146	137	121	132	129	105	96	130	138	126	145	
Direction de la rafale maximale	S	S	E	E	E	N	W	S	S	N	S	E	
Nébulosité (heures avec)													
0 à 2 dixièmes	237,9	224,9	218,5	162,7	153,5	133,8	139	170,4	190,9	203,1	176,2	210,9	
3 à 7 dixièmes	122,4	108,8	115,7	122,5	156,1	168,9	183,8	180	166,9	142,4	121,7	118,8	
8 à 10 dixièmes	366,9	328,9	401,5	426,3	414,7	381,2	363,5	339,1	336,8	381,1	413,1	401,4	

- A**
Acamac, C2/P70
 Administration portuaire de
 Saint John, C2/P26
 Aéroport de Fredericton, C6/P34
 Anderson Point, C3/P66
 Appleby Point, C4/P30
 Apple Island, C5/P86
 Arthurs Point, C2/P69
- B**
Back Lake, C5/P74
 Bacs à câbles, C1/P67
 Bailey Point, C5/P52
 Balisage, C1/P92
 Barlows Bluff, C2/P104
 Barnes Point, C4/P30
 Barrage de Mactaquac, C1/P63
 Barrage de Mactaquac, C7/P1
 Barton Cove, C5/P27
 Barton Island, C5/P54
 Barton Point, C5/P40
 Bass Creek, C6/P49
 Bayswater, C2/P94
 Bear Brook, C6/P48
 Bear Creek, C6/P42
 Bear Island Cove, C7/P22
 Bedford, C3/P22
 Bedroom, The, C5/P28
 Beesleys Point, C3/P25
 Belleisle Bay, C3/P59
 Belleisle Bay Marina
 (port de plaisance), C3/P67
 Belyeas Cove, C4/P27
 Belyeas Point, C3/P18
 Beulah Camp, C3/P32
 Big Cove, C4/P30
 Birch Island, C4/P31
 Black Point, C2/P14
 Blind Thoroughfare, C5/P80
 Blobs, The, C5/P94
 Bluff, The, C4/P30
 Bluff, The, C4/P42
 Boars Head, C2/P73
 Brandy Point, C2/P70
 Brandy Point, C3/P1
 Branscombe Point, C5/P19
 Brothers, The, C2/P77
 Brothers Cove, C2/P77
 Browns Flat, C3/P31
 Buckleys Cove, C3/P3
 Bulls Creek, C7/P30
 Burden Cove, C7/P20
 Burnt Island, C2/P89
 Burton, C6/P21
- C**
Câbles sous-marins, C1/P68
 Cambridge-Narrows, C4/P35
 Camp Wegesegum, C5/P64
 Caractéristiques naturelles, C1/P104
 Carters Point, C3/P21
 Cartes et publications marines, C1/P39
 Cathline Cove, C2/P113
 Catons Island, C3/P35
 Cedars, The, C3/P45
 Central Cambridge, C4/P28
 Chipman, C5/P70
 Chipman Marina, C5/P70
 Climat, C1/P110
 Clowes Shoals, C7/P44
- Coac Reach, C7/P21
 Coles Island, C4/P45
 Collins Point, C3/P33
 Colwells Creek, C4/P50
 Colwells Point, C4/P21
 Colwells Point, C4/P50
 Colwells Wharf, C4/P51
 Courtenay Bay, C2/P17
 Cox Point, C5/P27
 Coytown, C6/P8
 Crafts Cove, C4/P28
 Craigs Point, C3/P20
 Cranberry Point, C2/P15
 Crow Island, C2/P47
 Crystal Beach, C3/P16
 Culliton Cove, C7/P24
 Cumberland Bay, C5/P25
 Cumberland Point, C5/P24
 Curley Island, C5/P66
 Curser Cove, C7/P20
- D**
Darlings Island, C2/P134
 Davis Turn, C5/P68
 Days Point, C3/P15
 Den Boom Cove, C2/P79
 Deveber Point, C4/P75
 Devils Back, C3/P30
 Devils Back Brook, C3/P29
 Dickson Bluff, C5/P21
 Dingee Marsh, C4/P75
 Dingee Point, C4/P75
 Douanes, dédouanement, C1/P36
 Doughnut Hill, C4/P12
 Douglas Harbour, C5/P28
 Drury Cove, C2/P108
 Dykeman Cove, C5/P15
 Dykeman Lake, C5/P7
- E**
Earles Meadows, C5/P28
 Eel River, C7/P35
 Elbow, The, C6/P40
 Epworth Park, C2/P70
 Erbs Cove, C3/P70
 Espars d'amarrage (bois canard), C1/P71
 Essepenack Cove, C7/P41
 Evandale, C4/P3
- F**
Fairvale Reef, C2/P124
 False Island, C2/P44
 Fanjoys Point, C4/P42
 Fanjoys Point, C5/P18
 Ferris Point, C5/P16
 Flowers Cove, C5/P41
 Forresters Bluff, C2/P130
 Forresters Cove, C2/P131
 Foshay Lake, C4/P52
 Fowlers Cove, C4/P39
 Fox Wharf, C4/P60
 Fredericton, C6/P68
 Fredericton, aéroport de, C6/P34
 Fredericton Yacht Club, C5/P29
 Fredericton Yacht Club, C6/P62
 French Lake, C5/P79
 French Lake Creek, C6/P43
 Fulton Island, C5/P79
 Fundy Traffic, C2/P3
- G**
Gagetown, C4/P65
 Gagetown Creek, C4/P62
 Gagetown Island, C4/P62
 Gagetown Island, C6/P1
 Gagetown Marina, C4/P70
 Gerow, C4/P8
 Ghost Island, C3/P68
 Gilbert Island, C6/P16
 Glenwood, C3/P39
 Glooscap Reach, C7/P12
 Goat Island, C2/P49
 Goat Island, C2/P77
 Goat Island, C5/P39
 Gondola Point, C2/P124
 Gorhams Bluff, C3/P56
 Gorhams Creek, C3/P63
 Grafton Cove, C7/P53
 Grand Bay, C2/P70
 Grand Bay, C2/P74
 Grand Lake, C5/P10
 Grand Lake Boaters Club, C5/P47
 Grand Point, C5/P34
 Grand Point Bar, C5/P34
 Grassy Island, C3/P51
 Grassy Point, C5/P14
 Green Head, C2/P67
 Gregorys Point, C3/P10
 Greys Point, C3/P74
 Grimross Canal, C4/P81
 Grimross Island, C6/P3
 Grimross Neck, C4/P81
 Gull Island, C5/P91
- H**
Hampstead, C4/P9
 Hampton, C2/P138
 Hardings Point, C3/P8
 Harrison Island, C5/P84
 Hartland, C7/P59
 Harts Lake, C4/P76
 Hastings Cove, C2/P111
 Hatfield Point, C3/P75
 Hauteurs libres, C1/P56
 Hawkes Point, C5/P55
 Hays Brook, C7/P39
 Head of the Bluff, C2/P105
 Hendersons Brook, C3/P24
 Hendersons Point, C2/P121
 Heures normale et avancée, C1/P30
 Hilyards Reef, C2/P41
 Hog Island, C3/P57
 Hog Island, C4/P22
 Holden Pond, C6/P40
 Holder Point, C3/P23
 Hole In The Wall, The, C4/P20
 Holmes Lump, C5/P22
 Huestis Island, C5/P4
 Hunters Ferry Cove, C5/P78
 Hunters Island, C5/P77
- I**
Indian Island, C2/P77
 Indian Island, C5/P89
 Indian Lake, C5/P90
 Indian Point, C5/P55
 Indian Point, C5/P72
 Indiantown, C2/P57
 Indian Village, C7/P44
 Iron Bound Cove, C5/P63
 Isle of Pines, C3/P40
- J**
Jemseg, C5/P9
 Jemseg Flats, C5/P5

Jemseg River, C5/P1
 Jenkins Cove, C3/P69
 Jewetts Cove, C7/P19
 Jones Creek, C3/P38
 Jones Point, C4/P34
 Jours fériés nationaux, C1/P26

Kars, C4/P6
 Kellys Creek Basin, C7/P15
 Kennebecasis Bay, C2/P75
 Kennebecasis Island, C2/P90
 Kennebecasis River, C2/P75
 Kennebecasis River, C2/P132
 Ketepec, C2/P70
 Killaboy Island, C4/P56
 Kimble Cove, C3/P24
 Kings Landing, village
 historique de, C7/P20
 Kingston Creek, C3/P65
 Kinney Creek, C6/P40

Lakeville Corner, C5/P87
 Lands End, C2/P74
 Lands End, C3/P1
 Lawson Passage, C4/P58
 Lee Cove, C2/P46
 Lingley, C3/P12
 Little Falls, C2/P50
 Little Patterson Brook, C7/P32
 Little River, C4/P14
 Little River, C5/P92
 Loders Creek, C5/P81
 Long Creek, C4/P44
 Long Creek, C5/P61
 Long Island, C2/P112
 Long Island, C4/P13
 Long Point, C3/P71
 Long Reach, C3/P14
 Long Reach, C3/P44
 Longs Cove, C3/P3
 Longs Creek, C7/P18
 Longs Creek Arm, C7/P16
 Loon Point, C4/P33
 Lower Burton, C6/P17
 Lower Falls, C2/P36
 Lower Gagetown, C4/P60
 Lower Jemseg, C5/P4
 Lower Lincoln, C6/P55
 Lower Musquash Island, C4/P19
 Lower St. Marys, C6/P58
 Lower Thoroughfare, C5/P72

MacDonalds Point, C4/P26
 MacDougall Point, C3/P46
 Mactaquac, parc provincial, C7/P6
 Mactaquac, barrage de, C1/P63
 Mactaquac, barrage de, C7/P1
 Mactaquac Headpond, C7/P1
 Mactaquac Park Arm, C7/P5
 Mactaquac Powerboat Marina, C7/P6
 Mactaquac Stream Basin, C7/P9
 Main Thoroughfare, C5/P80
 Man of War Rock, C2/P93
 Maquapit Lake, C5/P72
 Marble Cove, C2/P47
 Marble Cove, C2/P59
 Market Square, C2/P27
 Marshalls Island, C5/P72
 Martinon, C2/P70

Mather Island, C2/P115
 Matthews Cove, C2/P129
 Maugerville, C6/P26
 McAllisters Island, C4/P77
 McAlpines, C4/P59
 McColgan Point, C2/P100
 McCormack Cove, C2/P91
 McDonald Corner, C4/P32
 McLure Shoal, C5/P65
 McMann Point, C5/P45
 McNallys Cove, C7/P14
 Meductic, C7/P33
 Meductic Reach, C7/P33
 Meduxnekeag River, C7/P48
 Meenans Cove, C2/P131
 Middle Island, C2/P48
 Middle Island, C6/P19
 Milkish Channel, C2/P93
 Milkish Channel, C2/P102
 Milkish Creek, C2/P94
 Mill Cove, C3/P22
 Mill Cove, C5/P17
 Mill Cove, C5/P93
 Millidgeville, C2/P81
 Ministers Face, C2/P114
 Minto, C5/P48
 Mispic Point, C2/P6
 Mistake Cove, C3/P55
 Mistake Intervale, C3/P55
 Monnaie, poids et mesures, C1/P28
 Moon Pond Lodge, C6/P51
 Moray Point, C5/P57
 Morna, C2/P70
 Morrow Dugway, C6/P45
 Morrow Pond, C6/P47
 Mosquito Cove, C2/P63
 Mott Wharf, C4/P28
 Mount Creek, C4/P73
 Mount House, C4/P73
 Murphy Cove, C2/P132
 Musquash Lake, C4/P20

Nackawic, C7/P24
 Nackawic Bend, C7/P21
 Narrows, The, C2/P62
 Narrows, The, C5/P88
 Nash Point, C5/P85
 Nashwaak River, C6/P67
 Navy Island, C2/P51
 Negro Point, C2/P11
 Nerepis River, C3/P10
 Nevers Island, C5/P2
 Newcastle Bay, C5/P45
 Newcastle Creek, C5/P45
 Niveaux de l'eau, C1/P55
 North Channel, C2/P105
 Northeast Arm, C5/P40
 Northeast Arm, C5/P53
 Nouveau-Brunswick, C1/P22
 Nutter Creek, C3/P80

Oak Island, C4/P77
 Oak Point, C3/P47
 Oak Point, C3/P53
 Old Kirk Cove, C7/P40
 Old Kirk Point, C7/P40
 Oliver Point, C2/P132
 Oromocto, C6/P33
 Oromocto Boat Club, C6/P30

Oromocto Island, C6/P24
 Oromocto River, C6/P35
 Oromocto Shoals, C6/P53
 Otnabog Lake, C4/P16
 Oxbow, The, C5/P81
 Oxbow, The, C6/P40
 Ox Island, C6/P16
 Ox Island Channel, C6/P16

Palmer Creek, C4/P14
 Palmer Point, C3/P79
 Palmer Point, C5/P35
 Pamdenece, C2/P70
 Parc provincial Mactaquac, C7/P6
 Parc Sir Douglas Hazen, C6/P31
 Parc Woolastook, C7/P17
 Partridge Island, C2/P11
 Pêche commerciale, C1/P69
 Perry Point, C2/P132
 Picketts Cove, C4/P40
 Picnic Point, C4/P16
 Pig Island, C3/P58
 Pinder Creek, C7/P22
 Pine Island, C4/P31
 Pines, Isle of, C3/P40
 Pleasant Point, C2/P62
 Podnocker Cove, C5/P94
 Pokiok, C7/P25
 Pokiok Reach, C7/P25
 Pokiok Stream, C7/P27
 Polly Sams Point, C2/P99
 Pops Point, C5/P36
 Portobello Stream, C5/P88
 Portobello Stream, C5/P94
 Précision d'une carte, C1/P42
 Princes Island, C5/P91
 Princess Margaret Bridge, C6/P61
 Princess of Acadia, C2/P7
 Printz Cove, C5/P43
 Prospect Point, C2/P47
 Public Landing, C3/P28
 Purdy Shoals, C5/P14
 Purdys Point, C3/P17

Quenstown, C4/P15

Radio maritime, C1/P72
 Raft Channel, C5/P5
 Ragged Point, C2/P76
 Ram Island, C2/P97
 Ram Island, C5/P86
 Ram Island, C6/P13
 Randall Corner, C5/P87
 Recherche et sauvetage (SAR), C1/P74
 Redbank Point, C5/P21
 Red Head, C2/P15
 Red Rock, C2/P78
 Reeds Point, C2/P127
 Regent Street Wharf and
 Mooring Facility, C6/P71
 Réglementation, C1/P80
 Renforth, C2/P117
 Renforth Boat Club, C2/P118
 Renforth Cove, C2/P117
 Renseignements
 météorologiques, C1/P104
 Réseau de transports, C1/P31
 Reversing Falls, C2/P33
 Richardsons Cove, C4/P42

- Riordan Islets, C7/P42
 Robertson Point, C2/P63
 Robertson Point, C5/P15
 Robinson Point, C5/P44
 Rocky Island, C3/P40
 Ross Island, C6/P81
 Rothesay, C2/P121
 Rothesay Rock, C2/P121
 Rothesay Yacht Club, C2/P122
 Rowans Point, C2/P55
 Royal Kennebecasis Yacht Club, C2/P82
 Rusagonis Stream, C6/P41
 Rush Island, C3/P42
- S**aint John, C2/P28
 Saint John, administration
 portuaire de C2/P26
 Saint John Marina, C2/P71
 Saint John Powerboat Club, C2/P60
 Salmon Bay, C5/P55
 Salmon River, C5/P57
 Sand Cove, C2/P68
 Sand Point, C3/P4
 Sand Point, C5/P89
 Sandy Beach Cove, C2/P119
 Sandy Point, C2/P106
 Soodawabscook Bend, C7/P12
 Scovil, C4/P63
 Sea Dog Cove, C2/P98
 Services du trafic maritime, C2/P1
 Shag Rocks, C2/P13
 Shampers Bluff, C3/P64
 Sharps Island, C7/P57
 Sheffield Channel, C6/P16
 Sheldon Point, C2/P13
 Shogomoc Cove, C7/P25
 Shogomoc Cove, C7/P28
 Shogomoc Reach, C7/P31
 Shogomoc Stream, C7/P28
 Signes conventionnels et
 les abréviations, C1/P52
 Sir Douglas Hazen, parc, C6/P31
- South Bay, C2/P69
 Split Rock, C2/P41
 Spoon Island, C4/P7
 Stickney Point, C5/P94
 Stony Point, C5/P38
 Sunpoke Creek, C6/P44
 Sunpoke Lake, C6/P45
 Swan Creek, C6/P15
 Swan Creek Lake, C6/P15
 Swift Point, C2/P64
 Sypher Cove, C5/P37
- T**aylor Point, C5/P16
 Temple, C7/P31
 Tennants Cove, C3/P78
 Thatch Island, C6/P6
 Thatch Island, C6/P28
 The Bedroom, C5/P28
 The Blobs, C5/P94
 The Bluff, C4/P30
 The Bluff, C4/P42
 The Brothers, C2/P77
 The Cedars, C3/P45
 The Elbow, C6/P40
 The Hole In The Wall, C4/P20
 The Narrows, C2/P62
 The Narrows, C5/P88
 The Oxbow, C5/P81
 The Oxbow, C6/P40
 Three Tree Creek, C6/P50
 Torryburn Cove, C2/P116
 Torryburn Point, C2/P110
 Trafic commercial, C1/P66
 Troop Reef, C2/P119
- U**nion Point, C2/P45
 Unité d'aménagement de la
 faune du mont Ararat, C4/P74
 Upper Falls, C2/P36
 Upper Gagetown, C6/P10
 Upper Maugerville, C6/P57
 Upper Musquash Island, C4/P57
- Upper Thoroughfare, C5/P83
 Upper Woodstock, C7/P42
 Urquharts Cove, C3/P69
- V**ictoria, C3/P29
 Victoria Shoals, C3/P29
 Village historique de
 Kings Landing, C7/P20
- W**aasis Pond, C6/P42
 Waasis Stream, C6/P42
 Walinaik Cove, C7/P11
 Walkers Island, C5/P94
 Washademoak Creek, C4/P19
 Washademoak Lake, C4/P21
 Waterborough, C5/P19
 Waterville, C6/P43
 Webster's Wharf, C4/P27
 Wegesegum, Camp, C5/P64
 Wesleyan Church, C3/P32
 Westfield, C3/P6
 Westfield Beach, C3/P8
 Wheatons Point, C2/P129
 Wheeler Cove, C7/P19
 Whelpley Cove, C3/P34
 Whelpley Point, C3/P43
 Whites Bluff, C3/P26
 Whites Cove, C5/P16
 Wickham, C4/P17
 Wiggins Cove, C5/P20
 Wiggins Point, C5/P20
 Woodmans Point, C3/P11
 Woodstock, C7/P46
 Woodstock Cove, C7/P47
 Woodstock Island, C7/P45
 Woodstock Marina, C7/P47
 Woodstock Reach, C7/P42
 Woolastook, parc, C7/P17
- Y**oungs Cove, C5/P21
- Z**éro des cartes, C1/P55

52 — Fascicules des Instructions nautiques

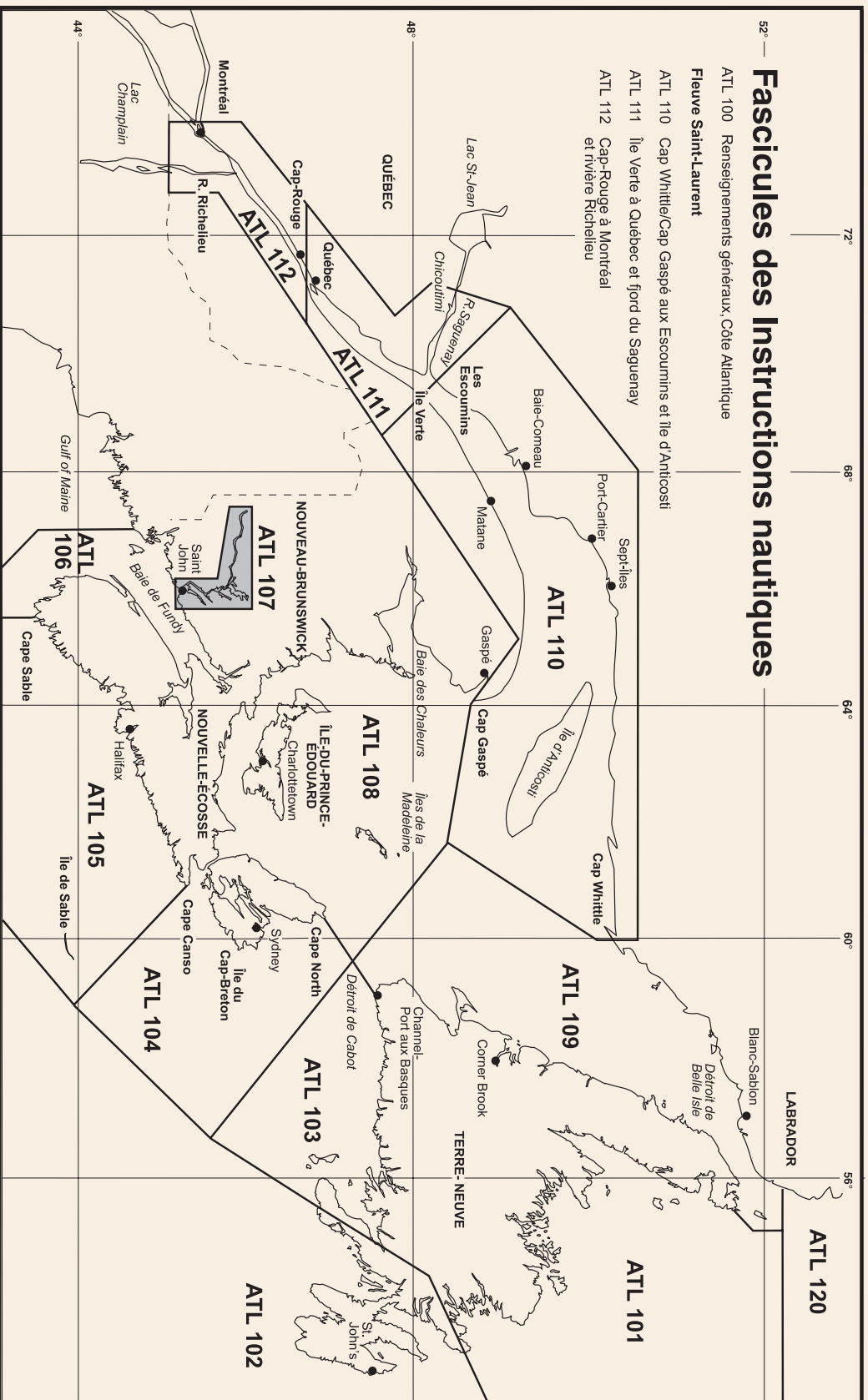
ATL 100 Renseignements généraux, Côte Atlantique

Fleuve Saint-Laurent

ATL 110 Cap Whittle/Cap Gaspé aux Escoumins et île d'Anticosti

ATL 111 Île Verte à Québec et fjord du Saguenay

ATL 112 Cap-Rouge à Montréal et rivière Richelieu



Terre-Neuve-et-Labrador

- ATL 101 Côtes Nord-Est et Est
- ATL 102 Côtes Est et Sud
- ATL 103 Côte Sud-Ouest
- ATL 120 Camp Islands à Hamilton Inlet (y compris Lake Melville)

Nouvelle-Écosse (côte de l'Atlantique) et baie de Fundy

- ATL 104 Cape North à Cape Canso (y compris Bras d'Or Lake)
- ATL 105 Cape Canso à Cape Sable (y compris île de Sable)
- ATL 106 Gulf of Maine et baie de Fundy
- ATL 107 Rivière Saint-Jean

Golfe du Saint-Laurent

- ATL 108 Golfe du Saint-Laurent (partie Sud-Ouest)
- ATL 109 Golfe du Saint-Laurent (partie Nord-Est)

