Pêches et Océans Canada

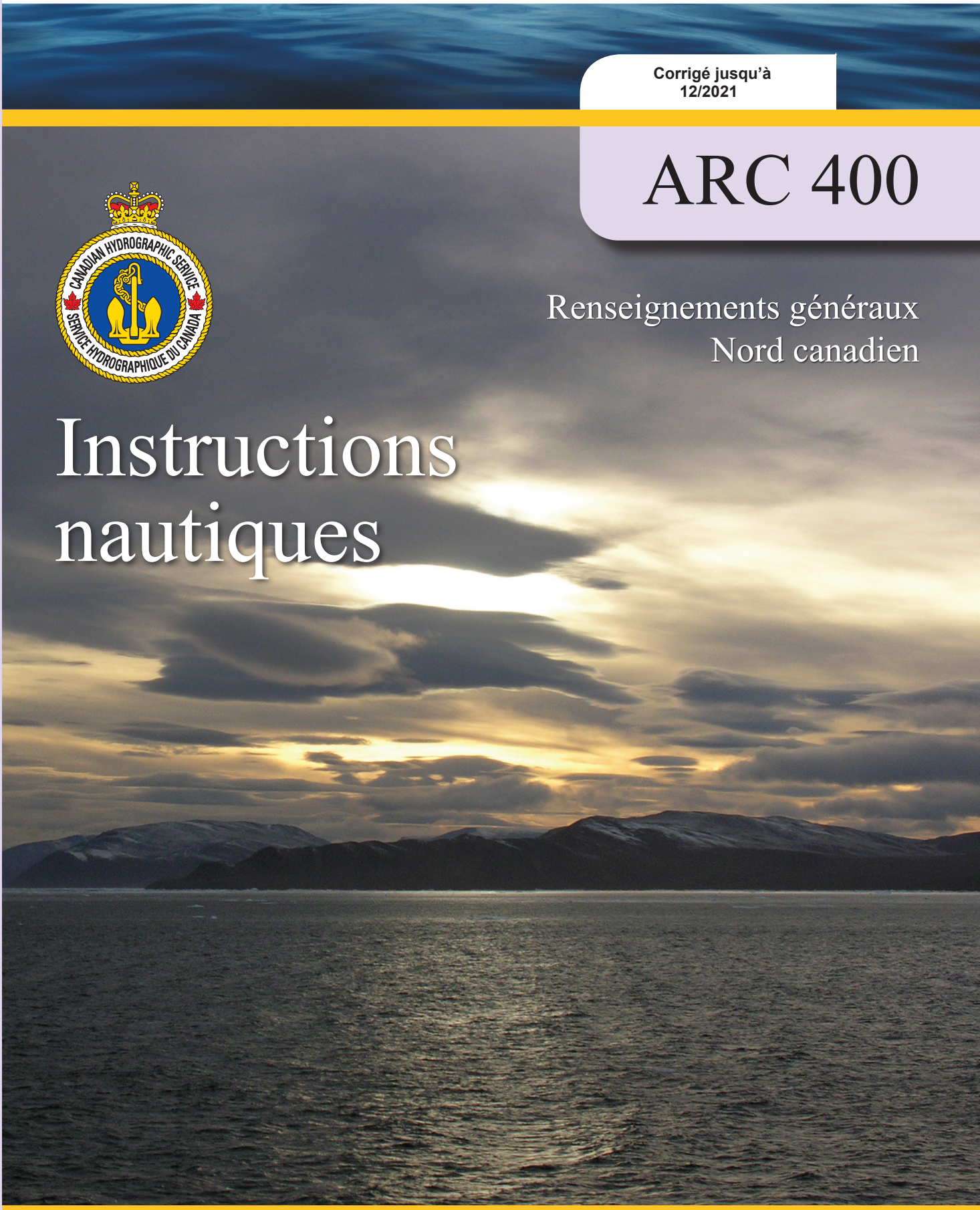
Fisheries and Oceans Canada

Corrigé jusqu'à 12/2021

ARC 400

Renseignements généraux Nord canadien

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 Fs72-3/21-2022F-PDF
ISBN 978-0-660-41374-7
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 ____ VI
Notes explicatives ____ VII
Abréviations ____ IX

CHAPITRE 1 **Renseignements sur la navigation**

Généralités ____ 1-1
Routes ____ 1-1
- Détroit d'Hudson ____ 1-1
- Passage du Nord-Ouest ____ 1-2
- Océan Arctique ____ 1-2
- Routes de navigation ____ 1-2
- Distances ____ 1-2
- Système de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG) ____ 1-7
- Pilotage ____ 1-7

Dangers ____ 1-7
- Climat ____ 1-7
- Compas magnétique ____ 1-8
- Réfraction ____ 1-8
- Câbles et conduites ____ 1-9
- Exploration pétrolière et gazière ____ 1-10

Publications nautiques obligatoires ____ 1-11
- Publications de l'Organisation maritime internationale (OMI) ____ 1-11
- Publications du Service hydrographique du Canada (SHC) ____ 1-11
- Publications de la Garde côtière canadienne (GCC) ____ 1-12

Publications nautiques facultatives ____ 1-12
Utilisation des cartes marines ____ 1-12
- Cartes marines du SHC ____ 1-12
- Corrections des cartes ____ 1-13
- Précision d'une carte ____ 1-13
- Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD 83) ____ 1-14
- Zéro des cartes ____ 1-15
- Marées et courants de marée ____ 1-15

Instructions nautiques ____ 1-15
Aides à la navigation ____ 1-15
- Bouées ____ 1-16
- Balisage ____ 1-16
- Aides fixes ____ 1-17

Radio ____ 1-17
- Consultation médicale par radio ____ 1-17
- Communication radio de détresse ____ 1-18
- Perturbations ionosphériques ____ 1-18
- Règles de communications ____ 1-19

Aides radio à la navigation ____ 1-20
- Radiophares ____ 1-20
- Radar ____ 1-20
- Système de positionnement global NAVSTAR (GPS) ____ 1-21
- Systèmes d'identification automatique ____ 1-21

Garde côtière canadienne ____ 1-22
Recherche et sauvetage ____ 1-22
- Signaux d'aéronefs ____ 1-24
- Survie en eau froide ____ 1-24

Réglementation ____ 1-26

CHAPITRE 2 **Renseignements sur la géographie**

Généralités 2-1
Territoires du Nord-Ouest 2-3
Yukon 2-4
Nunavut 2-5
Les Inuits 2-7
Une culture enracinée dans la terre 2-7
La période des contacts 2-7
L'économie inuite d'aujourd'hui 2-8
Flore et faune 2-8
Végétation 2-8
Poissons 2-9
Mammifères marins 2-11
Petits mammifères terrestres 2-13
Animaux à fourrure 2-14
Grands mammifères 2-15
Oiseaux 2-15
Insectes 2-16
Reptiles et amphibiens 2-17

CHAPITRE 3 **Physiographie**

Généralités 3-1
Région de la baie d'Hudson 3-3
Bloc de l'Arctique de l'Est 3-3
Bloc de l'Arctique de l'Ouest 3-7
Bloc de l'Arctique septentrional 3-11
Grand lac des Esclaves — Région du fleuve Mackenzie 3-16

CHAPITRE 4 **Caractéristiques naturelles**

Généralités 4-1
Topographie sous-marine 4-1
Région de la baie d'Hudson 4-1
Archipel Arctique 4-2
Mer de Beaufort — Pingos 4-2
Voie navigable Athabasca—Mackenzie 4-3
Marée 4-3
Région de la baie d'Hudson 4-3
Archipel Arctique 4-3
Courants de marée et courants généraux 4-3
Détroit d'Hudson 4-3
Baie d'Hudson 4-5
Archipel Arctique 4-6
Climat de l'Arctique canadien 4-8
Régulateurs du climat 4-8
Les saisons 4-9
Vents 4-10
Température de l'air 4-10
Nébulosité et précipitations 4-11
Visibilité et brouillard 4-12

Régime des glaces — Région de la baie d'Hudson 4-13
Détroit d'Hudson et baie d'Ungava 4-13
Baie d'Hudson 4-13
Baie James 4-13
Foxe Basin 4-14
Régime des glaces — Détroit de Davis et baie de Baffin 4-14
Régime des glaces — Archipel Arctique 4-14
Régime des glaces — Arctique de l'Ouest 4-15
Régime des glaces — Athabasca — Fleuve Mackenzie 4-15
Rivière Athabasca et Slave River 4-15
Grand lac des Esclaves 4-15
Fleuve Mackenzie 4-16
Survie dans l'Arctique 4-17
Attitude face à la survie 4-18
Dans l'eau 4-18
Dans les embarcations 4-20
À terre ou sur la glace 4-20
Séjour de longue durée 4-21

CHAPITRE 5 **Infrastructure**
Généralités 5-1
Développement économique 5-2
Principaux ports et mouillages 5-3

CHAPITRE 6 **Répertoire géographique**

ANNEXE **Plan de navigation** A-1

DIAGRAMMES **Survie en eau froide** 1-25
Effet du vent sur les personnes exposées 1-26
Courants de surface dans l'Arctique oriental 4-7
Durée du jour 4-8

Index I-1

PRÉFACE

La première édition des *Instructions nautiques, ARC 400 — Renseignements généraux, Nord canadien*, 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.

Ce fascicule 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 du Nord canadien se retrouve dans un ensemble de fascicules intitulés *ARC 401*, *Arctique canadien, vol. II (ARC 402)*, *Arctique canadien, vol. 3 (ARC 403) et Grand lac des Esclaves et fleuve Mackenzie (ARC 404)*. Les limites de ces fascicules sont imprimées sur la couverture arrière. **Les fascicules descriptifs *des Instructions nautiques* doivent être utilisés conjointement avec le fascicule *ARC 400 — Renseignements généraux, Nord canadien* qui en est leur complément.**

Les informations sur les marées, les niveaux d'eau et les courants ont été révisées par le Service hydrographique du Canada.

Les photographies proviennent du Service hydrographique du Canada et de la Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada. On fait mention des personnes qui ont contribué aux photographies, là où elles sont présentées dans les fascicules.

On appréciera les remarques que pourront formuler les usagers en regard du format, du contenu, et de tout autre sujet concernant les *Instructions nautiques*. Toute observation doit être adressée au : Directeur général, Service hydrographique du Canada, Pêches et Océans Canada, Ottawa (Ontario), Canada, K1A 0E6.

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

Les *Instructions nautiques* canadiennes 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, adopté maintenant par la plupart des nations maritimes, correspond à 1852 m (6076 pi).

Les **vitesses** sont exprimées en nœuds, 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.

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 lumineuse). Le terme « saisonnier » indique que l'aide décrite est en fonction durant une période déterminée durant l'année; 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 le temps local légal et en usage, se référer au chapitre 2, du fascicule *ARC 400 — Renseignements généraux, Nord canadien*.

Le **port en lourd** et les **masses** sont exprimés en tonnes métriques, ce qui correspond à 1000 kilogrammes. Les masses relativement petites seront exprimées en kilogrammes.

Un **quai public** est une installation portuaire publique appartenant à une autorité gouvernementale

qui est régie par diverses lois et règlements. La fréquentation et l'usage peuvent entraîner le paiement de droits de port, d'amarrage et de quayage. On doit contacter le gardien de quai avant d'utiliser un site.

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

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

Le système de référence géodésique employé est le NAD 83. Les **profondeurs** sont en **mètres** et réduites au zéro de la carte à laquelle se rapporte le diagramme. Les **altitudes** sont en **mètres** au-dessus de la pleine mer supérieure des grandes marées, ou au-dessus du zéro de la carte pour les régions sans marée.

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

Transports Canada

- *Tableau illustré des signaux de sauvetage*

Garde côtière canadienne

- *Le Système canadien d'aides à la navigation*
- *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume — Eaux intérieures*
- *Aides radio à la navigation maritime — Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, lac Winnipeg et l'Arctique de l'Est*
- *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes*
- *Édition annuelle des Avis aux navigateurs*
- *Édition mensuelle des Avis aux navigateurs*

Environnement Canada

- *Atlas climatique des glaces de mer — Eaux du Nord canadien 1971-2000*
- *MANICE*

Service hydrographique du Canada (www.cartes.gc.ca)

- *Instructions nautiques, ARC 401 — Détroit d'Hudson, baie d'Hudson et eaux limitrophes*
- *Instructions nautiques, ARC 402 — Arctique de l'Est*
- *Instructions nautiques, ARC 403 — Arctique de l'Ouest*
- *Instructions nautiques, ARC 404 — Grand lac des Esclaves et fleuve Mackenzie*
- *Catalogue des cartes marines et des publications connexes (Arctique, n° 4)*
- *Carte n° 1 — Signes conventionnels, abréviations et termes*
- *Manuel canadien des marées*
- *Les marées dans les eaux du Canada*
- *Tables des marées et courants du Canada — L'Arctique et la baie d'Hudson, vol. 4*

Organisation maritime internationale

- *Code international de signaux*
- *Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes*
- *Manuel international de la recherche et du sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR)*

ABRÉVIATIONS

Unités

°C	degré Celsius
cm	centimètre
fm	brasse
h	heure
ha	hectare
HP	cheval-vapeur
kHz	kilohertz
km	kilomètre
kn	nœud
kPa	kilopascal
m	mètre
mb	millibar
min	minute
MHz	mégahertz
mm	millimètre
pi	pied
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
A.P.L.	Administration de pilotage des Laurentides
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
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 maritime
SHC	Service hydrographique du Canada
STM	Services du trafic maritime
TDW	port en lourd
VHF	très haute fréquence

Renseignements sur la navigation

Photographie par: Martin Fortier – ArcticNet

Généralités

1 **Sujet des fascicules de l'Arctique**. — Cette publication renferme des renseignements se rapportant au Nord canadien dans son ensemble ou des renseignements d'ordre trop général pour être convenablement inclus dans les fascicules géographiques des *Instructions nautiques ARC 401* à *ARC 404*. Le fascicule des *Instructions nautiques ARC 401* traite du détroit d'Hudson, de la baie d'Hudson et des eaux limitrophes; le fascicule des *Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, volume II)* traite de la partie Est de l'Arctique canadien située au Nord du détroit d'Hudson et de Foxe Basin; le fascicule des *Instructions nautiques ARC 403(Arctique canadien, volume 3)* traite de la partie Ouest de l'Arctique canadien; et le fascicule des *Instructions nautiques ARC 404 (Grand lac des Esclaves et fleuve Mackenzie)* décrit le réseau de cette voie navigable intérieure. Somerset Island et Boothia Peninsula constituent la limite approximative entre l'Est et l'Ouest de l'Arctique. Les limites géographiques des régions traitées dans les fascicules *ARC 401* à *ARC 404* apparaissent sur le diagramme imprimé à l'endos de la page couverture avant.

Routes

Carte 7000

Détroit d'Hudson

2 Le **détroit d'Hudson** constitue l'entrée de la baie d'Hudson, de la baie James, de Foxe Channel et de Foxe Basin. Roes Welcome Sound conduit à Foxe Basin à partir de la partie NW de la baie d'Hudson. Le passage dans le détroit d'Hudson ne présente aucun danger pour la navigation quant aux hauts-fonds; le détroit est profond et sa traversée n'exige que quelques changements de route. Il en est de même pour la traversée de la baie d'Hudson jusqu'au port de Churchill, à l'exception des hauts-fonds isolés qu'on trouve par fond de 18,3 m entre Coats Island et Mansel Island.

3 L'expérience a montré que les conditions glacielles rendent trop difficile la navigation dans le passage qui emprunte Fury and Hecla Strait, situé à l'extrémité NW de Foxe Basin, pour que celui-ci soit envisagé sérieusement.

Passage du Nord-Ouest

4 Le **passage du Nord-Ouest** franchit l'Arctique canadien, du détroit de Davis et de la baie de Baffin à l'Est jusqu'à Bering Strait à l'Ouest. En raison des conditions glacielles favorables, la meilleure approche de l'entrée Est du passage du Nord-Ouest, soit Lancaster Sound, s'effectue par la baie de Baffin, de la côte Ouest du Groenland. L'entrée Ouest peut parfois être approchée directement par la mer de Beaufort, mais elle est plus souvent encombrée par les glaces, ce qui oblige à utiliser une route passant plus près du continent.

5 Le passage du Nord-Ouest comporte quatre routes éventuellement praticables. La première des routes passe par Lancaster Sound, Prince Regent Inlet, Bellot Strait, Franklin Strait, James Ross Strait et Rae Strait, puis par les golfes et détroits bordant la côte du continent jusqu'à la mer de Beaufort et de là à Bering Strait. Le sergent Henry Larsen de la *Gendarmerie royale du Canada* empruntait cette route d'Ouest en Est lors de sa première traversée par le passage du Nord-Ouest de 1940 à 1942.

6 La deuxième route passe par Lancaster Sound, Barrow Strait et Peel Sound jusqu'à l'entrée de Franklin Strait. De cet endroit, elle se prolonge vers le Sud et l'Ouest par les voies navigables côtières jusqu'à la mer de Beaufort et à Bering Strait. Cette route fut celle utilisée par Amundsen entre 1903 et 1906.

7 La troisième route suit Parry Channel vers l'Ouest jusqu'à l'entrée de Prince of Wales Strait d'où elle se prolonge dans ce dernier vers le SW avant de traverser Amundsen Gulf pour suivre ensuite la côte du continent jusqu'à Bering Strait. En 1944, cette route était choisie par le sergent d'état-major Henry Larsen.

8 La quatrième route suit Parry Channel de Lancaster Sound jusqu'à l'entrée Ouest de M'Clure Strait, puis s'incurve vers le SW le long de la côte Ouest de Banks Island avant de traverser Amundsen Gulf et de se prolonger vers l'Ouest jusqu'à Bering Strait. Le premier navire à franchir M'Clure Strait d'un bout à l'autre fut le *Northwind* de la *Garde côtière américaine* en 1954.

9 La traversée du passage du Nord-Ouest a rarement été effectuée d'un bout à l'autre par un même navire en raison de la courte durée de la saison de navigation et de l'imprévisibilité des conditions glacielles.

10 L'importance de ces routes s'est accrue en raison des découvertes de pétrole, de gaz naturel et de minéraux dans l'Arctique canadien.

Océan Arctique

11 On considère que les navires de surface en provenance de l'océan Atlantique peuvent emprunter deux routes pour se rendre du Canada et du Goenland jusqu'à l'**océan Arctique**. Les deux routes peuvent être négociées par les brise-glace pendant de courtes périodes, normalement pendant la dernière partie d'août.

12 La première route passe par Nares Strait, qui est le prolongement septentrional de la baie de Baffin, entre le Groenland et l'île d'Ellesmere.

13 La deuxième route passe par Jones Sound, qui s'ouvre du côté NW de la baie de Baffin, puis par Norwegian Bay, Eureka Sound et Nansen Sound; ces deux derniers détroits forment le chenal entre l'île d'Ellesmere et Axel Heiberg Island.

14 Une autre route passant par M'Clure Strait à l'extrémité Ouest de Parry Channel est normalement rendue difficile par les mauvaises conditions glacielles. Tel que mentionné précédemment, le *Northwind* effectuait en 1954 un passage dans M'Clure Strait; toutefois, en 1969, le pétrolier de fort tirant d'eau à coque spécialement renforcée *S.S. Manhattan*, escorté par un brise-glace de la *Garde côtière canadienne*, devait abandonner une tentative de traversée du détroit après avoir rencontré de la glace épaisse.

15 Le choix de la route à suivre dépend de la taille et de la résistance des navires, de la nature et du but du voyage ainsi que des conditions glacielles générales et locales pendant l'année concernée. Avant d'effectuer toute tentative d'emprunt de ces routes, on doit consulter la publication de la *Garde côtière canadienne* intitulée *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes, 1999 (TP 5064)*.

Routes de navigation

16 Le transport des marchandises et du combustible à destination de la région de la baie d'Hudson peut s'effectuer à l'aide de remorqueurs et de chalands depuis les terminaux ferroviaires situés à Churchill (Manitoba) et à Moosonee (Ontario), ou acheminé de l'Est par le détroit d'Hudson. Le trafic à destination de l'Arctique de l'Est se dirige normalement de l'Est en empruntant Lancaster Sound. Le principal moyen pour transporter des marchandises le long du fleuve Mackenzie est d'utiliser des remorqueurs à faible tirant d'eau qui poussent de longs convois de chalands. Les marchandises pour l'Arctique de l'Ouest sont acheminées à Hay River, située sur le Grand lac des Esclaves, par camion ou par train; le combustible est acheminé par train, puis à l'aide de chalands, il descend le fleuve Mackenzie jusqu'à Tuktoyaktuk, où ces approvisionnements sont transbordés. Les marchandises peuvent aussi être acheminées de l'Ouest en empruntant Bering Strait pour se rendre dans Amundsen Gulf.

Distances

17 Le tableau 1 présente les distances entre Montréal et des lieux dans le détroit d'Hudson, la baie d'Hudson et la baie James, ainsi que les distances entre ces lieux. Les

Tableau 1

Tableau des distances entre Montréal et la baie James

Remarque : 1. Les distances sont arrondies au mille marin le plus proche.
Remarque : 2. Une distance exprimée pour une baie, une rivière ou un bras de mer, est calculée à partir de l'entrée de l'entité.

Entre Montréal et :
- Québec — 138
- Button Islands (5 miles au Nord de) — 1496
- Kuujjuaq — 1697
- Cap Wolstenholme (10 miles au Nord de) — 1887
- Churchill — 2416
- Moosonee — 2637

Baie d'Ungava

Entre Button Islands (5 miles au Nord de) et :
- Port Burwell — 28
- Rivière George — 130
- Kangiqsualujjuaq — 147
- Rivière Koksoak — 172
- Kuujjuaq — 201
- Leaf Bay — 167
- Tasiujaq — 206
- Aupaluk — 176
- Payne Bay — 158
- Kangirsuk — 171

Entre la rivière George et la rivière Koksoak — 75
Entre la rivière Koksoak et Leaf Bay — 63
Entre Leaf Bay et Aupaluk — 50
Entre Aupaluk et Payne Bay — 66

Détroit d'Hudson

Entre Button Islands (5 miles au Nord de) et :
- Quaqtaq — 150
- Kimmirut (Lake Harbour) — 202
- Kangiqsujuaq — 225
- Deception Bay — 322
- Sugluk Inlet — 338
- Cap Wolstenholme (10 miles au Nord de) — 391

Baie d'Hudson (côté Est) et baie James

Entre le cap Wolstenholme (10 miles au Nord de) et :
- Ivujivik — 24
- Akulivik — 152
- Povungnituk Bay (mouillage extérieur) — 206
- Inukjuak — 300
- Sanikiluaq — 428
- Kuujjuarapik — 556
- Chisasibi (via à l'Ouest de Ottawa Islands) — 600
- Moose River (bouée lumineuse extérieure) — 734
- Moosonee — 750

Entre Moosonee et :
- Waskaganish — 81
- Eastmain — 101
- Wemindji — 127
- Chisasibi — 183
- Albany River — 85
- Attawapiskat River — 140
- Fort Severn — 448

Baie d'Hudson (côtés Nord et Ouest)

Entre le cap Wolstenholme (10 milles au Nord de) et :
- Coral Harbour — 204
- Chesterfield Inlet — 365
- Baker Lake (village) — 535
- Rankin Inlet (village) — 408
- Whale Cove — 439
- Arviat (Eskimo Point) — 482
- Churchill — 529

Entre Churchill et :
- Arviat (Eskimo Point) — 156
- Whale Cove — 220
- Rankin Inlet (village) — 278
- Chesterfield Inlet — 302

	Demarcation Point, Alaska	Clarence Lagoon	Komakuk Beach	Herschel Island (côté Nord)	Pauline Cove	Stokes Point	Tent Island	Moose Channel	Blow River	Shingle Point	Adgo C-15 (désaffectée)	Adgo F-28 (désaffectée)	Sarpik B-35 (désaffectée)	Garry Island	Netserk B-44 (désaffectée)	Netserk F-40 (désaffectée)	Pelly Island (côté Nord)	Kendall Island	Rae Island	Immerk B-48 (désaffectée)	Hooper Island	Isserk E-27 (désaffectée)	Pullen Island	Tuktoyaktuk
Tuktoyaktuk	192	180	169	144	145	147	148	149	141	140	92	88	95	86	82	79	72	77	70	66	60	46	48	0
Pullen Island	146	135	124	99	97	100	102	103	95	94	45	41	48	39	35	32	25	31	24	20	14	9	0	
Isserk E-27 (désaffectée)	145	135	123	103	100	102	107	108	100	99	50	46	53	44	40	35	29	36	28	24	18	0		
Hooper Island	134	123	112	87	85	88	89	90	82	81	32	28	35	26	22	20	12	18	11	6	0			
Immerk B-48 (désaffectée)	132	121	110	85	83	86	85	86	78	77	28	24	31	22	18	18	11	7	5	0				
Rae Island	140	129	118	93	91	94	86	87	79	78	29	25	32	23	19	26	19	8	0					
Kendall Island	147	136	125	100	98	101	79	80	72	71	22	18	25	16	12	33	19	0						
Pelly Island (côté Nord)	122	111	100	75	73	77	78	79	71	70	21	17	24	13	11	8	0							
Netserk F-40 (désaffectée)	114	103	92	67	65	68	69	70	62	61	16	12	18	10	6	0								
Netserk B-44 (désaffectée)	114	103	92	67	65	67	67	68	60	59	10	6	13	4	0									
Garry Island	118	107	96	71	66	68	69	70	62	61	7	2	13	0										
Sarpik B-35 (désaffectée)	106	95	84	59	56	56	54	55	47	46	12	12	0											
Adgo F-28 (désaffectée)	117	106	95	70	66	67	66	67	59	58	3	0												
Adgo C-15 (désaffectée)	119	108	97	72	67	68	66	67	59	58	0													
Shingle Point	108	97	86	61	54	55	17	16	5	0														
Blow River	110	99	88	63	56	57	13	12	0															
Moose Channel	118	107	96	71	64	65	12	0																
Tent Island	117	106	95	70	63	64	0																	
Stokes Point	72	61	50	25	15	0																		
Pauline Cove	63	52	41	16	0																			
Herschel Island (côté Nord)	47	36	25	0																				
Komakuk Beach	27	16	0																					
Clarence Lagoon	15	0																						
Demarcation Point, Alaska	0																							

Tableau 2

Distances entre certains endroits dans l'Arctique de l'Ouest, à l'Ouest de Tuktoyaktuk.

Toutes les distances sont exprimées en milles marins par la route la plus courte et la plus sécuritaire. Le tirant d'eau maximum, pour la plupart des endroits mentionnés dans ce tableau, est de 3,7 m. Pour plusieurs autres endroits le tirant d'eau est d'au plus 2 m. Pour plus de détails sur les profondeurs, consulter les cartes marines.

Les noms accompagnés de la mention « (désaffectée) » sont des îles artificielles qui avaient été construites pour servir de plateformes pétrolières. L'état actuel de ces îles est inconnu et certaines peuvent être submergées (2008).

Tableau 3

Distances entre certains endroits dans l'Arctique de l'Ouest, à l'Est de Tuktoyaktuk.

Toutes les distances sont exprimées en milles marins par la route la plus courte et la plus sécuritaire. Toutes les distances, par Dolphin and Union Strait, sont via Cache Point Channel.

	Tuktoyaktuk	Tuft Point	McKinley Bay	Observation Point (remarque 1)	Nicholson Point	Eskimo Lakes (à l'entrée des)	Hans Bay	Langton Bay	Police Point	Cape Parry (remarque 2)	Paulatuk	Pearce Point Harbour	Tysoe Point	Sachs Harbour	De Salis Bay	Jesse Harbour	Johnson Point	Holman	Cape Young	Cape Bexley (remarque 3)	Bernard Harbour	Lady Franklin Point	Kugluktuk	Port Epworth	Umingmaktok (Bay Chimo Harbour)	Bathurst Inlet (localité)	Sinclair Creek (Byron Bay)	Cambridge Bay	Cape Colborne (remarque 4)	Jenny Lind Island	Gladman Point (McClintock Bay)	Eta Island (remarque 5)	Gjoa Haven	Shepherd Bay	Spence Bay
Tuktoyaktuk	0																																		
Tuft Point	28	0																																	
McKinley Bay	65	41	0																																
Observation Point (remarque 1)	131	107	77	0																															
Nicholson Point	139	115	84	47	0																														
Eskimo Lakes (à l'entrée des)	183	149	118	93	38	0																													
Hans Bay	269	235	204	179	124	86	0																												
Langton Bay	227	203	173	96	143	189	275	0																											
Police Point	209	185	155	78	125	171	257	58	0																										
Cape Parry (remarque 2)	210	186	156	79	126	172	258	65	8	0																									
Paulatuk	275	251	221	144	191	237	323	130	73	65	0																								
Pearce Point Harbour	301	277	247	170	217	263	349	99	56	91	48	52	0																						
Tysoe Point	258	234	204	127	174	220	306	113	156	105	166	98	140	54	0																				
Sachs Harbour	221	198	178	96	143	189	275	157	110	94	137	202	158	98	140	172	0																		
De Salis Bay	275	251	221	144	191	237	323	158	101	94	137	202	158	98	161	112	116	0																	
Jesse Harbour	343	319	289	212	259	305	391	223	165	157	195	240	115	196	199	161	222	184	79	0															
Johnson Point	381	357	327	250	297	343	429	261	203	195	240	160	148	203	196	199	222	184	117	52	0														
Holman	340	316	286	209	256	302	388	205	148	140	160	187	115	158	92	161	184	89	108	139	0														
Cape Young	387	363	333	256	303	349	435	242	185	177	204	187	139	91	107	144	250	176	211	239	112	0													
Cape Bexley (remarque 3)	403	379	349	272	319	365	451	258	201	193	241	204	153	107	144	181	263	184	221	214	241	116	25	0											
Bernard Harbour	440	416	386	309	356	402	488	295	238	230	241	190	153	107	144	181	300	221	251	278	241	190	153	62	37	0									
Lady Franklin Point	477	453	423	346	393	439	525	332	275	267	278	227	278	233	181	337	388	258	214	288	315	366	241	190	99	62	43	0							
Kugluktuk	528	504	474	397	444	490	576	383	326	318	329	278	279	232	388	309	339	288	251	366	458	333	242	150	125	74	95	57	0						
Port Epworth	529	505	475	398	445	491	577	384	327	319	330	279	233	389	310	340	339	309	258	367	513	419	388	242	151	126	96	52	76	0					
Umingmaktok (Bay Chimo Harbour)	620	596	566	489	536	582	668	475	418	410	421	370	324	480	401	431	458	333	242	186	143	198	183	111	217	241	186	143	52	238	0				
Bathurst Inlet (localité)	675	651	621	544	591	637	723	530	473	465	476	425	379	535	456	486	513	419	388	294	241	198	104	238	183	166	74	55	0						
Sinclair Creek (Byron Bay)	581	557	527	450	497	543	629	436	379	371	382	331	285	441	362	392	484	511	419	294	203	147	104	167	95	182	143	74	129	0					
Cambridge Bay	673	649	619	542	589	635	721	528	471	463	474	423	337	533	454	484	511	467	386	369	295	270	239	196	252	259	165	160	215	97	0				
Cape Colborne (remarque 4)	656	632	602	525	572	618	704	511	454	446	457	406	360	516	437	467	494	369	278	253	222	316	273	179	235	345	237	143	198	81	18	0			
Jenny Lind Island	750	726	696	619	666	712	798	605	548	540	551	500	454	610	531	561	588	463	372	316	273	196	329	259	345	333	292	271	175	112	94	0			
Gladman Point (McClintock Bay)	846	822	792	715	762	808	894	701	644	636	647	596	550	706	627	657	684	559	468	443	412	369	425	345	333	237	388	271	208	208	190	108	0		
Eta Island (remarque 5)	856	832	802	725	772	818	904	711	654	646	657	606	560	716	647	667	694	569	478	453	422	379	435	355	343	398	281	281	218	218	200	118	12	0	
Gjoa Haven	898	874	844	767	814	860	946	753	696	688	699	648	602	758	679	709	736	611	520	495	464	421	477	397	385	440	323	323	260	309	242	160	54	42	0
Shepherd Bay	947	923	893	816	863	909	995	802	745	737	748	697	651	807	728	758	785	660	569	544	513	470	526	446	434	489	372	406	309	343	325	291	209	103	91	55	0
Spence Bay	981	957	927	850	897	943	1029	836	779	771	782	731	685	841	762	792	819	694	603	578	547	504	560	480	468	523	406	343	325	243	137	125	88	93	0

Remarques

Les points de référence le long de la route sont :

1. D'une position à 3 milles au Nord de Observation Point.
2. D'une position à 3 milles au Nord de Cape Parry.
3. D'une position à 6 milles au Nord de Cape Bexley.
4. D'une position à 6 milles à l'Ouest de Cape Colborne.
5. D'une position à 0,5 mille au Sud de Eta Island.

Tableau 4

Tableau des distances entre certains endroits dans la partie orientale du Nord canadien

Remarques — 1. Toutes les distances sont exprimées en milles marins et sauf indication contraire, par la route la plus directe.
2. Pour les distances de Montréal, ajouter 139 milles aux distances de Québec.

Distances entre Québec et :

- Alert, en longeant la côte Ouest du Groenland — 2748
- Alexandra Fiord, en longeant la côte Ouest du Groenland — 2505
- Arctic Bay, via Cape Liverpool — 2343
- Arctic Bay, via Pond Inlet — 2363
- Belle Isle — 714
- Cape Dyer (10 milles à l'Est de) — 1621
- Dundas Harbour — 2261
- Eureka, via Jones Sound — 2677
- Frederikshaab (Groenland) — 1762
- Grise Fiord — 2340
- Hall Beach, via Seahorse Point — 2131
- Iqaluit — 1562
- Ivigtut (Groenland), via le détroit de Belle Isle — 1333
- Julianehaab (Groenland), via le détroit de Belle Isle — 1331
- Nanisivik, via Cape Liverpool — 2336
- Nanisivik, via Pond Inlet — 2356
- Pangnirtung — 1648
- Pond Inlet (5 milles au Nord du village), en longeant la côte Est de l'île de Baffin — 2180
- Repulse Bay, via Foxe Channel — 2062
- Repulse Bay, via Roes Welcome Sound — 2248
- Resolute, en longeant la côte Est de l'île de Baffin, via Lancaster Sound — 2466
- Resolute, via Fury and Helcla Strait — 2705
- Resolute, en longeant la côte Ouest du Groenland — 2641
- St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) — 905
- Thule (Groenland), en longeant la côte Ouest du Groenland — 2306

Distances entre Hall Beach et :

- Cape Lilly (Fury and Hecla Strait) — 100
- Igloolik — 47
- Longstaff Bluff — 143

Distances entre Cape Lilly et :

- Bellot Strait — 289
- Resolute — 474

Distance entre Cape Dyer (10 milles à l'Est de) et :

- Broughton Island (5 milles à l'Est de) — 86

Distance entre Broughton Island (5 milles à l'Est de) et :

- Cape Hooper (11 milles à l'Est de) — 81

Distance entre Cape Hooper (11 milles à l'Est de) et :

- Cape Christian (10 milles au SE de) — 143

Distance entre Cape Christian (10 milles au SE de) et :

- Pond Inlet, village (5 milles au Nord de) — 249

tableaux 2 et 3 des pages suivantes présentent des distances dans l'Arctique de l'Ouest. Le tableau 4 présente des distances de la ville de Québec à certains endroits choisis ainsi que des distances entre des lieux dans l'Arctique de l'Est.

Système de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG)

18 Le **système de trafic de l'Arctique canadien**, connu sous **NORDREG Canada**, est en vigueur dans les eaux de l'Arctique canadien auxquelles s'applique la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, y compris dans les baies d'Ungava, d'Hudson et James, au Sud du 60°N.

19 *NORDREG* fait exclusion de Mackenzie Bay et Kugmallit Bay au Sud de 70°N et à l'Est de 139°W.

20 Le premier objectif de *NORDREG* est d'aider le capitaine à manœuvrer le navire rapidement et en toute sécurité en lui fournissant des renseignements sur les conditions glacielles, en lui conseillant les routes à emprunter et en lui offrant l'escorte de brise-glace. Les demandes et comptes rendus d'autorisation de mouvement dans le cadre de ce système doivent être présentés à *NORDREG CANADA*. Ces demandes et comptes rendus peuvent être transmis sans frais par l'entremise d'un centre des *Services de communications et de trafic maritimes (SCTM)* de la *Garde côtière canadienne*.

21 Pour plus de renseignements concernant ce système, consulter les éditions les plus récentes des publications suivantes : *Aides radio à la navigation maritime*, *Édition annuelle canadienne des Avis aux navigateurs* et *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes, 1999 (TP 5064)*. *(Pour connaître les sources, voir plus loin dans ce chapitre.)*

Pilotage

22 Un **service de pilotage** est offert par la plupart des collectivités nordiques afin d'assurer une navigation sécuritaire dans leurs ports. Pour plus de détails, communiquer avec le centre des *SCTM* le plus proche.

23 Tous les pétroliers qui naviguent dans les eaux arctiques et certains navires qui circulent dans certaines eaux arctiques doivent avoir à bord des **officiers de navigation dans les glaces**. Pour plus de détails, consulter le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires* au : *http://laws.justice.gc.ca/fr/HOME*.

Dangers

Climat

24 Les **glaces** et la **brume**, tributaires d'un climat rigoureux, constituent les principaux facteurs limitant les opérations en mer dans le Nord canadien. La brume est le deuxième danger pour la navigation, après les glaces, quoique que le radar et les aides modernes à la navigation aient réduit l'ampleur de ce problème au cours des dernières années. Pour plus de détails concernant les conditions météorologiques et les conditions des glaces d'une région en particulier, consulter le Service d'information « Glaces/Météo » sur le site Web du *Service canadien des glaces* au *http://www.ice.ec.gc.ca*.

25 **Avertissement**. — Les **bourguignons** sont des petits blocs de glace de glacier qui ont été à la dérive pendant une certaine période et fortement érodés par les intempéries. Le bourguignon constitue une menace des plus sérieuses pour la navigation; il est parfois de couleur translucide à transparent, très dur et dense, sa surface est lisse et s'élève peu au-dessus de la surface de la mer. Les bourguignons constituent de mauvaises cibles visuelles et radar. Pour une terminologie générale des différentes formes de glaces, consulter le document *MANICE* en visitant le site Web du *Service canadien des glaces* au *http://www.ice.ec.gc.ca* : cliquer sur « Services du SCG », puis sur « Publications »; ou consulter la publication de la *Garde côtière canadienne* intitulée *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes, 1999 (TP 5064)*.

26 **Avertissement**. — Des **vents forts** conjugués avec des **basses températures** peuvent entraîner une accumulation d'embruns sur la superstructure du navire et ils peuvent geler au contact de celle-ci. Des accumulations de glace peuvent affecter la stabilité du navire et ainsi l'amener à chavirer. Pour plus de détails concernant l'exploitation des navires dans les glaces et la navigation dans les eaux couvertes de glaces, consulter la publication de la *Garde côtière canadienne* intitulée *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes, 1999 (TP 5064)*.

27 **Avertissement**. — Les **pingos** terrestres sont des buttes en forme de dôme formées par le soulèvement de la glace souterraine dans une zone où le sous-sol reste gelé en permanence. Les pingos se trouvent aussi dans les eaux de l'Arctique de l'Ouest. Ils s'élevent à quelque 30 m d'un fond marin autrement uni, et leur diamètre à la base serait de quelque 40 m et entouré d'une fosse peu profonde; on les dénomme pingos sous-marins. Dans la partie Est de la mer de Beaufort, les nombreux pingos sous-marins constituent un danger majeur pour la navigation. Chaque pingo est un petit haut-fond isolé, aux côtés abrupts, au-dessus duquel les profondeurs sont le tiers de celles dans les parages. L'utilisation de l'échosondeur peut ne fournir aucun avertissement à l'approche de ces dangers. Les zones dangereuses en raison de la présence de ces pingos sont indiquées sur les *cartes 7650* et *7651*. Pour plus de renseignements concernant les pingos sous-marins, consulter le chapitre 4.

Compas magnétique

28 **Avertissement**. — La force directrice du **compas magnétique** résulte de l'action exercée par la composante horizontale du champ magnétique terrestre. Dans l'Arctique, à mesure que l'on s'approche du pôle Nord magnétique, cette composante horizontale devient progressivement plus faible jusqu'à ce que le compas magnétique devienne inutile comme instrument permettant de mesurer la direction. Les régions de l'Arctique canadien où le compas magnétique ordinaire donne des indications erronées et devient inutile sont indiquées sur le *feuillet n° 10* de la *série de l'Atlas géophysique du Canada*, publiée par la *Commission géoloqique du Canada*.

29 Dans les régions où le compas est inexact, il est conseillé de le garder sous observation constante puisque les erreurs qu'il indique peuvent changer rapidement. Des vérifications fréquentes du compas au moyen d'observations astronomiques ou par toute autre méthode constituent une sage précaution. On devrait tenir un journal des comparaisons des lectures du compas et des observations effectuées dans le but de permettre la prédiction de la fiabilité de l'instrument.

30 Dans presque toutes les parties de l'Arctique canadien, la déclinaison magnétique change rapidement en fonction de la position géographique et, de toute évidence, en particulier à l'approche du pôle Nord magnétique. La variation séculaire (variation continue) est également considérable.

31 On n'a effectué qu'un petit nombre de mesures du champ magnétique terrestre dans l'Arctique canadien. Les lignes isogones sont rapprochées les unes des autres dans l'Arctique, ce qui fait que la variation est rapide sur de courtes distances dans certaines directions, et leur tracé est approximatif; en conséquence, la variation portée sur la carte dans l'Arctique n'est pas du même ordre de précision qu'ailleurs.

32 Le fait qu'en tout endroit de l'Arctique la déclinaison magnétique ne soit pas constante mais varie d'heure en heure constitue une autre importante source d'erreurs. On a signalé des changements diurnes de la déclinaison allant jusqu'à 10°.

33 L'influence accrue des erreurs attribuables au frottement est une autre des conséquences de l'affaiblissement de la force directrice du compas. Ces erreurs associées à une augmentation de la durée de la période du compas font que celui-ci ne recommence que très lentement à indiquer la bonne direction après avoir été perturbé. Pour cette raison le compas fonctionne mieux pendant les embellies et en eau libre que dans les zones infestées de glace où son équilibre est fréquemment perturbé par les chocs de la glace contre la coque du navire.

34 Les tempêtes magnétiques, souvent accompagnées d'aurores boréales, entraînent des perturbations passagères. Les tempêtes magnétiques influencent le magnétisme des navires tout comme celui de la terre. Des variations de la déviation atteignant jusqu'à 45° ont été signalées pendant de fortes tempêtes magnétiques, quoiqu'il est possible que des fluctuations aussi importantes soient attribuables à une combinaison de la déviation et de la déclinaison.

35 Des anomalies magnétiques locales sont observées lorsqu'une masse de minerai magnétique, ou éventuellement une épave, se trouve assez près pour faire dévier l'aiguille du compas. Ces anomalies sont rarement causées par des terres visibles, mais plus souvent attribuables au passage d'un navire au-dessus de telles masses situées en eaux peu profondes. Elles sont observées en certains endroits connus, habituellement indiqués sur les cartes et dans les chapitres sur la géographie des Instructions nautiques. Lorsqu'un navire rencontre une anomalie magnétique locale on devrait faire le point et signaler les faits constatés.

36 Un compas magnétique exposé fonctionne mieux qu'un autre placé dans une timonerie en acier. La précision des compas varie énormément selon les types d'instruments, la sensibilité et la période, la précision de l'ajustement, l'emplacement à bord et les propriétés magnétiques du navire. Elle varie également selon les conditions locales.

37 En dépit de ses diverses limites, le compas magnétique est un instrument précieux dans une partie de l'Arctique canadien où la fiabilité du compas gyroscopique est également réduite. Un ajustement soigné, des vérifications fréquentes et un registre des variations antérieures feront de cet instrument une aide utile pour le navigateur dans l'Arctique.

Réfraction

38 La **réfraction anormale** en mer est causée par une inversion de la température dans une couche d'air, ce qui produit des variations de la densité de l'air. Les rayons lumineux traversant cette couche sont plus courbés ou déviés que dans des conditions normales.

39 Il se produit une réfraction excessive des plus perceptibles lorsqu'une couche d'air chaud se trouve en contact avec de l'eau plus froide. L'air qui est directement en contact avec l'eau est refroidi tandis que l'air situé au-dessus est plus chaud et il y a par conséquent une augmentation de la température en fonction de l'altitude. La plupart des phénomènes de réfraction sont observés à la limite entre cet air plus froid en contact avec la mer et l'air moins dense et plus chaud situé au-dessus. Ces conditions sont identiques à celles dans lesquelles se forment la plupart des brouillards marins et la présence de brouillard peut constituer un signe avant-coureur de réfraction excessive.

40 On peut s'attendre à des inversions similaires lorsqu'il y a de l'air froid au-dessus d'eaux plus chaudes. Une différence marquée entre la température de l'air et celle de la

mer constitue un autre indice de la possibilité de réfraction excessive.

41 La réfraction anormale n'est pas confinée à des régions géographiques particulières, toutefois, dans l'Arctique les conditions météorologiques sont telles que ce phénomène peut se produire souvent. Les régions arctiques sont des plus favorables à ce phénomène en raison de la différence marquée entre la température de la mer et celle de l'air et en conséquence les cas de visibilité à des distances exceptionnellement longues ou une certaine forme de mirages sont fréquents lorsque des vents légers comparativement chauds soufflent sur des surfaces de glace froide ou lorsque des vents froids soufflent sur l'eau libre. Cette réfraction se produit également lorsque les températures au-dessus de l'eau libre sont plus élevées que celles au-dessus d'une côte adjacente recouverte de glace.

42 Le mirage, qui est un soulèvement apparent d'un objet au-dessus de l'horizon, est une forme de réfraction anormale. Ce phénomène se produit assez fréquemment sous les latitudes moyennes et élevées en mer et se manifeste par l'apparition d'objets éloignés qui peuvent en réalité être sous l'horizon normal au moment de leur observation.

43 Le mirage peut prendre deux formes; l'objet observé peut apparaître plus haut qu'il n'est en réalité et en vraie grandeur ou bien peut paraître grossi et ainsi beaucoup plus près de l'observateur.

44 Les mirages se produisent lorsqu'il y a dans l'atmosphère une diminution anormale de la densité de l'air de la surface vers le haut, ce qui entraîne une courbure des rayons lumineux vers le bas. À mesure que la densité diminue en fonction de l'altitude, les aberrations visuelles sont plus marquées. Lorsque le taux de diminution de la densité est variable à de faibles altitudes, l'image de l'objet responsable du mirage devient bombée et présente des distorsions. On peut également observer un amincissement ou un effilement de l'image réfléchie et dans un tel cas un pic arrondi éloigné peut apparaître sous sa forme naturelle, présenter un sommet plat éloigné ou un sommet déformé et qui semble plus rapproché que sa base. L'image peut également présenter du haut d'un mât un aspect différent de celui observé au niveau du pont.

45 Le mirage supérieur est une autre forme de réfraction anormale dans laquelle l'image d'un objet semble réfléchie par les conditions atmosphériques agissant comme un miroir lorsqu'il existe une inversion marquée à une distance de plusieurs mètres au-dessus de la surface. Cette inversion entraîne une variation anormale de la densité produisant une réfraction très marquée. Pour l'observateur une image inversée semble apparaître au-dessus de l'objet et dans certaines conditions une deuxième image redressée apparaît à courte distance au-dessus de l'image inversée. Dans certains cas l'objet lui-même ne peut être observé mais l'on ne voit que l'image inversée ou l'image redressée.

46 Le facteur commun aux mirages et aux mirages supérieurs est l'inversion de température qui fait qu'une couche d'air chaud se trouve à une altitude convenable au-dessus de la mer. Toutefois, dans le cas du mirage supérieur la transition entre l'air plus froid et l'air plus chaud est plus brusque à certaines altitudes.

47 Près des côtes les mirages apparaissent du navire comme des images non naturelles de la ligne de côte qui peut être faible, double ou triple. Le mirage peut également faire paraître la côte plus éloignée ou plus rapprochée qu'elle n'est en réalité.

48 En mer, hors de portée des terres, les navires et les icebergs constituent les formes les plus courantes de mirages. Le brouillard marin entre également en ligne de compte dans le phénomène des mirages lorsqu'existent les mêmes variations propices de température et d'humidité. Les mirages ne sont pas visibles dans le brouillard dense, mais le brouillard lui-même peut être signalé par erreur dans ces conditions atmosphériques favorables.

49 Puisque les inversions de température peuvent causer une inclinaison anormale de l'horizon qui peut en retour sérieusement influer sur la précision des observations au sextant, les navigateurs devraient se méfier de cette possibilité.

Câbles et conduites

50 **Avertissement**. — On ne différencie plus sur les cartes canadiennes les câbles à haute tension et les autres **câbles sous-marins** ou **aériens** de plus faible intensité, d'où la nécessité de traiter les câbles aériens et sous-marins avec la même précaution.

51 Dans les eaux soumises à la marée, les **hauteurs libres** des ponts et des câbles se rapportent au niveau de la pleine mer supérieure des grandes marées (PMSGM).

52 Dans les eaux non soumises à la marée, le zéro des cartes est utilisé comme niveau de référence; en conséquence, la hauteur libre sera réduite lorsque le niveau de l'eau sera au-dessus du zéro des cartes.

53 Certaines autres conditions peuvent réduire la hauteur libre. Une quantité importante de neige mouillée ou de glace est remarquable. La hauteur libre réelle d'une ligne à haute tension dépend de la température du câble. Lorsque la température du câble augmente, celui-ci se dilate et sa hauteur libre diminue; lorsque la température du câble diminue, celui-ci se contracte et sa hauteur libre augmente. Exceptionnellement, dans certaines conditions, l'abaissement du câble en situation de verglas est moindre que celui dû à une température extrême d'exploitation.

54 De plus, on met les navigateurs en garde pour qu'ils respectent une distance sécuritaire lors du passage de leur navire sous une ligne à haute tension. Cette distance sécuritaire est fonction de la tension nominale de la ligne et de ses surtensions possibles. En vue d'éviter le danger possible

d'une décharge électrique, les navigateurs doivent laisser une hauteur libre suffisante, de l'ordre d'au moins 7 m entre leur navire et les câbles.

55 Les câbles aériens sont sujets à des changements fréquents – nouveaux câbles installés ou câbles existant enlevés ou modifiés. En conséquence, il est possible que les éditions courantes des cartes n'indiquent pas tous les câbles existant dans une zone.

56 Des **câbles sous-marins** longent ou franchissent les chenaux et relient les îles à plusieurs endroits. Les positions exactes de la plupart de ces câbles sont portées sur les cartes, mais on se souviendra que les câbles sous-marins sont sujets à des changements fréquents – nouveaux câbles installés et câbles existant enlevés ou modifiés; en conséquence, les câbles ne sont pas tous portés sur les cartes.

57 **Avertissement**. — La rupture ou la détérioration d'un câble sous-marin est une infraction punissable. Les navigateurs doivent apporter une grande attention à ne pas mouiller ou chaluter dans les zones de câbles sous-marins, bien qu'il puisse ne pas y avoir d'interdiction formelle à cet effet, à cause des conséquences graves que peut entraîner dans les communications ou la transmission d'énergie électrique la détérioration de câbles sous-marins.

58 Si un navire accroche un câble sous-marin, tout effort doit être tenté pour dégager l'ancre ou l'engin de pêche en prenant soin d'éviter tout risque d'endommager le câble; en cas d'insuccès, il faut abandonner l'ancre ou l'engin sans essayer de couper le câble. Certains câbles autres que ceux de transmission d'énergie sont alimentés par haute tension et toute tentative de couper le câble peut entraîner la mort (électrocution) ou, tout au moins, de graves brûlures. Aucune réclamation, de ce fait, ne sera admise.

59 Les propriétaires des navires qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou un autre engin de pêche pour ne pas endommager un câble sous-marin, peuvent être indemnisés par le propriétaire du câble. Pour avoir droit à une telle indemnité, une déclaration corroborée par des témoignages de l'équipage devrait être rédigée, dans la mesure du possible, immédiatement après l'incident; et le capitaine doit, dans les 24 heures de son arrivée au port, faire une déclaration à l'*Agence des services frontaliers du Canada*, la *Garde côtière canadienne* ou encore à l'agent des pêches de *Pêches et Océans Canada*.

60 Le **Comité international pour la protection des câbles** – traduction libre de *International Cable Protection Committee, ICPC* désire donner la plus grande diffusion à l'avis, reproduit ci-dessous, concernant la prévention de dommages occasionnés aux câbles internationaux.

61 « Des câbles modernes du type sous-marin survoltés traversent maintenant les océans et les grandes mers du monde. On conçoit des câbles de capacité toujours croissante qui continueront d'être posés au cours de nombreuses années à venir. Les activités sur le fond sous-marin peuvent très facilement endommager un câble, le mettre hors de service, entraînant une rupture et une interruption considérable des communications mondiales et internationales. La rupture des communications mondiales peut se prolonger si la réparation est retardée par suite d'indisponibilité de navires câbliers à ce moment, et de mauvais temps.

62 L'un des buts du Comité international pour la protection des câbles, *ICPC*, et sur lequel il travaille continuellement, est de faire connaître l'existence et l'emplacement des câbles sous-marins. La cartographie universelle des câbles a été approuvée par l'*Organisation hydrographique internationale* et des cartes indiquant la position des câbles peuvent être obtenues par l'entremise des bureaux hydrographiques.

63 Le *ICPC* a été sollicité de rappeler à ceux dont les activités portent sur ou sous le fond sous-marin qu'ils doivent s'assurer de connaître l'existence et la position de câbles sous-marins dans leur zone d'exploitation. La plupart des principales compagnies et des Administrations du monde des télécommunications sont membres du *ICPC* et consentent à fournir rapidement, sur demande, les détails sur la position des câbles. En cas de difficulté à obtenir des renseignements sur les câbles, adresser la demande au Secrétaire du *International Cable Protection Committee* au courriel suivant : secretary@iscpc.org, qui y donnera une attention immédiate. »

64 Les **conduites sous-marines** s'étendant dans les eaux que couvre cette publication sont généralement enterrées; toutefois, elles peuvent reposer sur le fond marin. On prendra garde de ne pas mouiller ou de chaluter à proximité des conduites sous-marines.

65 **Avertissement**. — Si un navire accroche une conduite sous-marine, il faut abandonner l'ancre ou l'engin de pêche sans essayer de l'en dégager. Toute force excessive appliquée sur une conduite sous-marine peut causer sa rupture; de plus, le fait d'endommager un gazoduc sous-marin (gaz haute pression) expose le navire à un **danger d'incendie** instantané.

Exploration pétrolière et gazière

66 Des plateformes de forage peuvent être présentes dans les eaux de l'Arctique canadien et en particulier dans la mer de Beaufort. Les renseignements les plus récents concernant la position des navires d'exploration et d'exploitation dans les eaux arctiques peuvent être obtenus de *NORDREG CANADA* par l'intermédiaire de tout centre des *Services de communications et de trafic maritimes (SCTM)* de la *Garde côtière canadienne*. Un navire d'exploration ou d'exploitation doit porter des feux et des marques et émettres des signaux sonores tels que prescrits par le *Règlement sur les abordages*. Pour plus de renseignements concernant les feux et les marques des navires et plateformes d'exploration

et d'exploitation, consulter l'*Édition canadienne annuelle des Avis aux Navigateurs*.

67 De nombreuses **îles artificielles** ont été construites dans la mer de Beaufort pour l'exploration pétrolière et servir comme site de forage. Ces îles ont été créées à l'aide de digues de sacs de sable remplies de gravier, de sable ou de limon soulevées du fond marin. Une fois les activités de forage terminées ces îles sont abandonnées et on laisse à l'érosion le soin de les faire disparaître. En 1980, la plupart des premières îles avaient été abandonnées et de nouvelles étaient en construction. Pour plus de renseignements, consulter le fascicule des *Instructions nautiques ARC 403 — Arctique de l'Ouest (Arctique canadien, vol. 3)*.

Publications nautiques obligatoires

68 Les guides officiels destinés aux fins de navigation dans les eaux côtières et intérieures du Canada sont publiés par le gouvernement canadien. Le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)* prescrit aux navires d'avoir à bord et d'utiliser les cartes et publications appropriées (consulter le site Web *www.tc.gc.ca/lois-reglements/generale/l/lmmc/menu.htm*). Le *National Ocean Service* des États-Unis publie les cartes et publications couvrant les eaux américaines.

69 **Avertissement**. — Ces cartes et publications sont toutes touchées par des **changements** et modifications qui surviennent **continuellement** au niveau des renseignements et des aides à la navigation. Les navigateurs et les propriétaires sont avisés de n'utiliser que les éditions corrigées et les plus récentes de ces cartes et publications.

Publications de l'Organisation maritime internationale (OMI)

70 Les **publications** de l'**OMI** peuvent être obtenues en s'adressant à :

Organisation maritime internationale
4 Albert Embankment
Londres
SE1 7SR
Royaume-Uni
courriel : publications-sales@imo.org
Tél. : +44 (0)20 7735 7611
Téléc. : +44 (0)20 7587 3241

71 Pour commander en direct les publications obligatoires suivantes, veuillez vous rendre aux adresses Internet suivantes :

Code international de signaux :
http://vp.imo.org/shop/ia994f,

Les phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes : *http://vp.imo.org/shop/ia987f*,

Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes, volume III, (IAMSAR III) : *http://vp.imo.org.shop/if962f*.

72 Pour obtenir d'autres documents de l'OMI, consulter la section des « Publications » (anglais seulement) de son site Web : *http://www.imo.org/*.

73 On peut se procurer l'affiche de *Transports Canada* intitulée **Tableau illustré des signaux de sauvetage T31-59/2003** au http://www.publications.gc.ca/.

Publications du Service hydrographique du Canada (SHC)

74 Les **Catalogues des cartes marines et des publications connexes**, publiés régulièrement, contiennent la liste des cartes marines et des publications nautiques connexes nécessaires à une navigation sécuritaire dans les eaux canadiennes. Ils renferment en outre, des renseignements utiles relatifs à ces produits ainsi que la liste des dépositaires autorisés de cartes marines du *SHC*, au Canada comme à l'étranger. Le *Catalogue 1* traite de la côte Atlantique et du fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, le *Catalogue 2* traite de la côte du Pacifique, le *Catalogue 3* traite du secteur amont du fleuve Saint-Laurent, de la région des Grands Lacs et du lac Winnipeg, et le *Catalogue 4* traite du Nord canadien et de l'Arctique canadien.

75 Les **cartes marines** sont des cartes, sous forme papier ou électronique, spécialement conçues pour répondre aux besoins de la navigation maritime. Elles indiquent les profondeurs, mettent en évidence les dangers, et contiennent des détails topographiques et anthropiques jugés utiles pour la navigation. On y retrouve également les aides à la navigation, des informations sur les marées et courants ainsi que des notes et schémas.

76 La **Carte n° 1** est un fascicule qui indique les signes conventionnels et abréviations utilisés sur les cartes marines.

77 Les **Instructions nautiques** sont des volumes ou des fascicules couvrant différentes régions, qui donnent aux navigateurs des informations allant des renseignements généraux sur la navigation et le littoral, aux descriptions détaillées des courants, d'entités géographiques et d'installations portuaires.

78 Les **Tables des marées et courants du Canada** sont des publications annuelles qui fournissent des prédictions de marées pour différents ports, ainsi que les heures de l'étale et de la vitesse maximum du courant à certains endroits. Pour plus de détails, consulter les Catalogues des cartes marines n^{os} 1, 2 et 4.

79 On peut se procurer les publications susmentionnées et d'autres documents en s'adressant au :

Bureau de distribution des cartes hydrographiques
Pêches et Océans Canada
Services à la clientèle
615, rue Booth
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Tél. : 613-998-4931
Téléc. : 613-998-1217
Courriel : chs_sales@dfo-mpo.gc.ca
Internet : http://www.chs-shc.gc.ca/pub/fr/

Publications de la Garde côtière canadienne (GCC)

80 Les **Livres des feux, des bouées et des signaux de brume** sont publiés en quatre volumes qui détaillent les caractéristiques et la nomenclature des feux, des bouées lumineuses et des signaux de brume utilisés dans les eaux canadiennes (consulter le site Web au : http://www.notmar.gc.ca/).

81 Les **Aides radio à la navigation maritime**, en deux volumes, donnent des renseignements sur les services assurés par les centres *SCTM* de la *GCC*, sur les zones et les procédures des *Services de trafic maritime*, et sur des systèmes de positionnement du navire par aides électroniques. Ces volumes donnent également des renseignements sur les services de météo maritime fournis par *Environnement Canada* et qui sont transmis par la *GCC* (visiter le site Web suivant : http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/SCTM_Aides_radio).

82 L'**Édition annuelle des Avis aux navigateurs** (nos 1 à 46) est une publication qui fournit des renseignements d'ordre général sur la navigation. On y retrouve, entre autres, des renseignements sur les aides à la navigation, la sécurité maritime, les procédures radiotéléphoniques, la pollution, les zones d'exercices militaires, la recherche et le sauvetage, le pilotage, et les *Services de trafic maritime* (visiter le site Web suivant : http://notmar.gc.ca/allez.php?doc=fra/index).

83 La publication **Navigation dans les glaces en eaux canadiennes, 1999 (TP 5064)** donne des renseignements sur l'état des glaces dans les eaux canadiennes, la navigation dans les glaces et les procédures à suivre lors d'assistance de brise-glace ainsi que des détails sur les services de diffusion d'avis et d'aide à la navigation dans les glaces (visiter le site Web suivant : http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00028/docs/icenav-fra.pdf).

84 Les **Éditions mensuelles des Avis aux navigateurs**, en cinq parties, donnent d'importants renseignements qui touchent les cartes marines et les publications nautiques et qui permettent leur mise à jour. Elles annonces également la publication des nouvelles cartes ou des nouvelles éditions de cartes et de publications (visiter le site Web suivant : http://www.notmar.gc.ca/).

85 Les centres *SCTM* de la *GCC* diffusent les **Avis à la navigation** (avertissement radiodiffusés concernant la navigation) dont on peut se procurer une liste imprimée en communiquant avec les bureaux de la GCC.

Publications nautiques facultatives

86 Le **Système canadien d'aides à la navigation (TP 968)** est un fascicule décrivant le système et les aides (fixes, flottantes, lumineuses et radio) utilisées au Canada. Cette publication est offerte gratuitement, en format PDF, par la *Garde côtière canadienne* (consulter le site Web suivant : http://www.ccg-gcc.gc.ca/systeme_aide_navigation_2011).

87 Le **Guide de la sécurité nautique (TP511F)** est offert gratuitement par *Transports Canada*. Il renferme des renseignements utiles pour les conducteurs d'embarcation de plaisance concernant la législation, l'équipement de sécurité, les règles de route et les pratiques sécuritaires se rapportant aux embarcations (visiter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp511-menu-487.htm).

88 Le **Code recommandé des méthodes et pratiques nautiques (TP 1018)** est offert gratuitement par *Transports Canada*. Jadis un document requis, il contient des renseignements inestimables pour tout navigateur voulant assurer une sécurité du quart à la passerelle, ainsi qu'une veille sécuritaire au port (visiter le site Web suivant : http://www.tc.gc.ca/SecuriteMaritime/TP/tp1018/menu.htm).

89 Les publications qui suivent sont offertes en copie papier auprès du Bureau des services à la clientèle du *Service hydrographique du Canada* : *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes*, *1999 (TP 5064)* ainsi que l'*Édition annuelle des Avis aux Navigateurs (nos 1 à 46)*. (Visiter le site Web suivant : http://www.chs.shc.gc.ca/pub/bil/PriceList.pdf).

Utilisation des cartes marines

Cartes marines du SHC

90 Le *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)* de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* prescrit aux navigateurs d'avoir à bord et d'utiliser les cartes et publications nautiques appropriées du *Service hydrographique du Canada (SHC)* lorsqu'ils naviguent dans les eaux canadiennes.

91 Afin de donner le plus de renseignements possibles sur les cartes, on doit recourir à la **Carte n° 1, Signes conventionnels et abréviations**, qui est un fascicule publié par le *SHC*; on y retrouve la signification de tous les symboles et abréviations utilisés sur les cartes (visiter le site Web

suivant : http://www.chs-shc.gc.ca/pub/fr/products/Chart1/default.asp).

92 L'**échelle numérique** désigne le rapport entre les dimensions de la carte et la superficie terrestre. Ainsi, l'échelle 1:15 000 signifie qu'une unité sur la carte équivaut à 15 000 unités sur la terre. Voici les différentes catégories de cartes produites par le *SHC*, ainsi que leur utilité; les échelles indiquées sont approximatives :

- Les **cartes de port** sont des cartes à grande échelle de 1:5 000 à 1:15 000, utilisées pour la navigation dans les ports ou les eaux resserrées et dangereuses qui comportent beaucoup de hauts-fonds.
- Les **cartes d'approche**, à l'échelle de 1:15 000 à 1:50 000, sont utilisées lorsqu'il faut approcher des côtes et obtenir beaucoup de précisions.
- Les **cartes côtières**, à l'échelle de 1:50 000 à 1:150 000, sont employées pour assurer une couverture continue et assez détaillée des côtes en vue de faciliter les contacts visuels avec la terre.
- Les **cartes générales**, à l'échelle de 1:150 000 à 1:500 000, offrent une vaste couverture en mer et donnent suffisamment de détails sur les zones côtières pour faciliter les contacts visuels avec la terre.
- Les **cartes marines**, à l'échelle de 1:500 000 ou moins, sont utilisées pour la navigation en haute mer, lorsqu'il n'y a plus de contact visuel avec la terre.
- Les **cartes pour embarcations** décrivent certaines eaux non couvertes par les autres cartes et sont spécialement conçues pour les plaisanciers. On les retrouve surtout en cartes en bandes (pliées en accordéon).

Corrections des cartes

93 Les cartes de navigation normalisées, publiées par le *SHC*, sont corrigées en premier lieu à la date de leur impression et, ensuite, des corrections manuscrites – provenant de la partie II des *Avis aux navigateurs* de la *Garde côtière canadienne* – sont apportées à la date de mise en circulation, indiquée sur la carte. La plupart des dépositaires de cartes autorisés n'effectuent pas de corrections manuscrites sur les cartes qu'ils vendent; ces cartes ne seront donc corrigées qu'à la date estampillée par le *SHC* avant l'expédition aux dépositaires de cartes.

94 Les cartes pour les embarcations ainsi que certaines autres cartes publiées par le *SHC* ne sont pas corrigées à la main après leur impression; il faut donc consulter la partie II des *Avis aux navigateurs* pour les corrections ultérieures.

95 **Avertissement**. — À partir de la date de mise en circulation de la carte, il incombe au navigateur de s'assurer que les corrections subséquentes sont bel et bien portées sur la carte selon les informations contenues dans les éditions mensuelles canadiennes des *Avis aux navigateurs*. Une liste des corrections subséquentes pour ces cartes peut être obtenue en s'adressant auprès du Bureau des services à la clientèle du *SHC* ou en visitant le site Web suivant : http://www.notmar.gc.ca/.

96 Les utilisateurs de cartes doivent se souvenir que les cartes marines ne portent pas – de manière permanente – les corrections des **Avis (T) et (P) (Avis aux navigateurs temporaires et préliminaires)** publiés dans les parties I et II. Tout Avis (T) ou (P) concernant une carte doit être porté au crayon sur celle-ci. La *Garde côtière canadienne* publie un sommaire annuel de ces *Avis (T)* et *(P)* au début de chaque année, et une liste de tous les *Avis (T)* et *(P)* en vigueur est également publiée à tous les six moix dans l'éditon mensuelle des *Avis aux navigateurs*.

97 Le tirage des cartes nouvelles et des nouvelles éditions ou réimpressions est annoncé dans la partie I des *Avis aux navigateurs*. Selon la loi, seule la dernière édition d'une carte doit être utilisée pour la navigation.

Précision d'une carte

98 La précision d'une carte dépend en majeure partie de l'exactitude et des détails des levés qui ont servi à l'établir. La date du levé ou la mention des sources ayant servies à établir la carte apparaît sous le titre de celle-ci. Les navigateurs sont avisés que lorsqu'une carte est compilée à partir de plusieurs sources, les dates et les zones des levés peuvent être difficiles à définir avec précision. En conséquence, sur quelques cartes nouvelles et nouvelles éditions, un diagramme de classification des sources illustrera le genre de données du levé utilisé pour construire la carte.

99 L'aspect d'une carte peut témoigner du degré de perfection des levés ayant servi à l'établir. Toutefois, il ne faut pas oublier que sur une carte provenant d'anciens levés, avec peu de sondes, on peut avoir ajouté ultérieurement des sondes que des navires ont observées sur leur route, voilant ainsi l'insuffisance du levé original. Par contre, il ne faut pas seulement évaluer la qualité d'une carte par le nombre de sondes inscrites, car les nouvelles cartes affichent maintenant plus d'isobathes et moins de sondes que les précédentes. Certaines cartes converties au système métrique contiennent 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.

100 La carte représente les conditions générales qui existaient au moment des levés ainsi que les changements signalés au *Service hydrographique du Canada* jusqu'à la date de la dernière édition indiquée sur la carte. Les zones où prédominent le sable et la vase, en particulier dans les baies et à l'embouchure des rivières, sont sujettes à changer continuellement; il faut donc être prudent en naviguant dans ces zones.

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

déceler tous les obstacles. 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 la présence de récifs et d'aiguilles.

102 **Avertissement**. — De nos jours, le passage sûr et continuel en eaux très fréquentées de navires d'un tirant d'eau normal confirme la fiabilité de la plupart des cartes établies à partir d'anciens levés. Avec des tirants d'eau de l'ordre de 30 m, il faut être circonspect à l'intérieur de l'isobathe de 200 m dans les régions moins bien hydrographiées, et même sur les routes régulières de trafic. Dans plusieurs cas, les navires d'un tirant d'eau approchant 30 m peuvent fort bien **mettre la carte à l'épreuve**, en dépit du fait que des navires d'un tirant d'eau moins fort aient déjà passé antérieurement dans les mêmes parages. Les capitaines de navires s'aventurant dans les eaux moins fréquentées peuvent aussi mettre la carte à l'épreuve et exercer une extrême prudence.

103 **Avertissement**. — On doit toujours utiliser la carte **à la plus grande échelle** de la région où l'on navigue car il est impossible de montrer les dangers pour la navigation avec autant de détails sur une carte à petite échelle que sur une carte à grande échelle. De plus, il arrive parfois que par suite de priorités à la production, seule la carte à la plus grande échelle comprenne les informations provenant d'un nouveau levé.

104 La compilation des **cartes internationales**, aux échelles de 1:3 500 000 et de 1:10 000 000, par certains États membres de l'Organisation hydrographique internationale, est présentement en cours. Ces cartes peuvent être réimprimées dans la série nationale de tout État membre. Chaque carte doit porter son numéro international ainsi que son numéro national.

105 Les cartes internationales des eaux entourant le Canada seront réimprimées dans la série de cartes canadiennes à mesure qu'elles deviennent disponibles. Ces cartes, maintenant comprises dans la série canadienne, seront délimitées dans les Catalogues de cartes canadiennes et seront corrigées d'après les *Avis aux navigateurs*.

106 Le *Catalogue des cartes marines et des publications connexes, Arctique (n° 4)*, publié par le *Service hydrographique du Canada*, présente les cartes marines couvrant l'ensemble du Nord canadien.

107 Des zones des eaux de l'Arctique canadien n'ont pas encore fait l'objet de levés soumis aux normes modernes. Dans certaines régions, le sondage ponctuel effectué au travers de la glace ou des sondages de reconnaissance en route constituent les seules données de levés disponibles. Des routes de navigation et des zones de la mer de Beaufort ont fait l'objet de levés hydrographiques plus détaillés en raison de la présence d'un grand nombre de pingos.

108 **Avertissement**. — Dans les régions qui ont fait l'objet de sondes isolées, la densité des sondages est variable et dans la plupart des cas, l'examen des hauts-fonds n'a pas été effectué.

109 **Avertissement**. — Un nombre de cartes de l'Arctique utilisent maintenant les unités du système métrique. Les navigateurs doivent porter une attention toute particulière si les sondes sur la carte sont données en brasses, en pieds ou en mètres.

Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD 83)

110 Les navigateurs sont priés de prendre note que le *Service hydrographique du Canada (SHC)* a entrepris un programme de conversion du système géodésique qui précise les latitudes et les longitudes sur les cartes marines. Pendant plusieurs années, les cartes du SHC reposaient sur le *Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1927 (NAD 27)*. Avec l'avènement du *Système de positionnement global (GPS)*, il devint nécessaire de faciliter l'emploi du système de coordonnées géographiques – *Système géodésique mondial de 1984 (WGS 84)*, qu'utilisent ces instruments de navigation. Ce système de coordonnées est identique à un système de coordonnées non militaire, soit le *Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD 83)*. Des cartes nouvelles sont publiées et les anciennes cartes sont converties au *NAD 83*. La différence de la valeur d'une coordonnée reposant sur le système *NAD 27* et la valeur d'une coordonnée reposant sur le système *NAD 83* d'une même entité est de quelque 110 m (361 pi) sur la côte du Pacifique, 60 m (197 pi) sur la côte de l'Atlantique et presque nulle sur les Grands Lacs. L'avènement du *GPS* a rendu ces différences perceptibles et, plus grande est l'échelle de la carte, plus qu'elles sont importantes.

111 Les navigateurs équipés d'un *système de positionnement global (GPS)* auront normalement la capacité de mieux situer leur navire que le pouvait l'hydrographe durant le levé. Ceci signifie que la précision de la position du navigateur par rapport à l'entité portée sur la carte ne sera pas restreinte par l'équipement à bord du navire mais plutôt par les informations portées sur la carte.

112 **Avertissement**. — Certaines cartes du *Service hydrographique du Canada (SHC)* proviennent de levés qui ne se rapportent pas au *NAD 27*, *NAD 83* ou *WGS 84* et, par conséquent, les corrections pour ces cartes ne peuvent être déterminées. Dans certains cas, le *SHC* a pu déterminer la correction maximale approximative entre la position de la carte et du *WGS 84* (ou *NAD 83*); cette correction est donnée sur la carte. Des corrections variant entre un et quatre milles ont été observées. Voir la note sur le *Système géodésique* sur la carte.

113 La plupart des cartes du *Service hydrographique du Canada* publiées après 1986 portent une note indiquant que la carte repose sur le *NAD 27* ou le *NAD 83* et elles contiennent

suffisamment de renseignements pour permettre la conversion d'un système géodésique à un autre.

114 Deux méthodes permettent d'incorporer le changement de système géodésique.

115 Les cartes marines du *Service hydrographique du Canada* reposant sur le *NAD 83* permettent le traçage direct de positions provenant de systèmes de positionnement par satellite *(GPS)*. Cependant, en effectuant le transfert d'une position d'une carte ou d'un autre document reposant sur le *NAD 27* à la carte reposant sur le *NAD 83*, la position doit être convertie au *NAD 83*.

116 Les cartes du *Service hydrographique du Canada* reposant sur le *NAD 27*, à moyenne et à grande échelle, nécessitent la correction de conversion avant de tracer les positions reposant sur le *NAD 83* provenant du *Système de positionnement global (GPS)*.

Zéro des cartes

117 **Zéro des cartes**, ou le niveau de référence des profondeurs, est le niveau des basses mers par rapport auquel sont données les profondeurs d'eau au-dessus des éléments recouverts en permanence par la mer ainsi que les hauteurs des éléments recouverts périodiquement immergés et émergés. Suite à un accord international, le zéro des cartes devrait être un plan assez bas pour que la mer ne lui soit que rarement inférieure. Le *Service hydrographique du Canada* a adopté le niveau de la marée normale la plus basse comme *zéro des cartes*. On doit se rappeler que la marée peut parfois tomber au-dessous du niveau auquel ont été réduites les sondes. Dans certains cas cela ne se produira que pour les plus grandes marées de vive eau, mais aux endroits où l'amplitude des marées est petite, les conditions météorologiques peuvent faire en sorte que même les marées moyennes soient inférieures au zéro des cartes.

Marées et courants de marée

118 Aux endroits où l'amplitude des marées est considérable, la navigation côtière doit toujours s'effectuer avec prudence. Il existe presque toujours des courants vers l'amont de toutes les baies et échancrures de la côte quoique la direction générale du courant de marée puisse être parallèle à la côte.

119 Le moment de la renverse du courant de marée au large coïncide rarement avec la haute ou la basse mer sur cette côte. Au large, la renverse des courants peut s'effectuer deux à trois heures après la marée haute ou la marée basse et par conséquent, les termes « flot » et « jusant » sont généralement remplacés par « courant portant vers l'intérieur » ou « courant portant vers le Nord ».

120 **Avertissement**. — Les flèches sur les cartes indiquent la direction habituelle ou la direction moyenne du courant de marée ou courant général. On ne doit jamais supposer que la direction d'un courant de marée ne peut varier par rapport à la direction indiquée par la flèche. De la même façon, la vitesse d'un courant de marée varie constamment selon les circonstances et la vitesse indiquée sur la carte n'est que simplement la moyenne des vitesses mesurées pendant un levé, dans certains cas calculée à partir d'un très petit nombre d'observations.

Instructions nautiques

121 Les **Instructions nautiques** amplifient les renseignements portés sur les cartes et donnent d'autres renseignements d'intérêt général pour les navigateurs. La présente publication complète les descriptions détaillées de secteurs géographiques qui se retrouvent dans un ensemble de fascicules des Instructions nautiques couvrant le Nord canadien *(ARC 401 à ARC 404)*.

122 Les corrections apportées entre les nouvelles éditions des Instructions nautiques sont publiées dans la partie IV des éditions mensuelles canadiennes des *Avis aux navigateurs*. Avant d'utiliser les Instructions nautiques, les navigateurs devraient s'assurer que toutes les modifications annoncées depuis la publication ont été effectuées.

123 Les Instructions nautiques sont numérisées. Une nouvelle édition d'un fascicule des Instructions nautiques peut prendre plusieurs années avant qu'elle ne soit publiée dans un format d'impression lithographique. Ainsi, les Instructions nautiques pourront être « imprimées sur demande » sous peu. Dans un avenir prochain, les navigateurs pourront se procurer ou télécharger une version entièrement à jour de l'édition courante de n'importe quel fascicule.

124 La publication des nouvelles éditions des fascicules des Instructions nautiques est annoncée dans les éditions mensuelles des *Avis aux navigateurs*.

Aides à la navigation

125 Cette section traite des publications de la *Garde côtière canadienne* suivantes : Le *Système canadien d'aides à la navigation (TP 968)*, le *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume – Eaux intérieures*, et les *Aides radio à la navigation maritime (les deux volumes)*. *(Ces publications ont déjà été décrites au début de ce chapitre.)*

126 Sauf avis contraire, les **marques de jour** des alignements lumineux décrits dans les Instructions nautiques ont la forme de ceux décrits dans le fascicule *Le Système canadien d'aides à la navigation (TP 968)*. Le nom « alignement de marques de jour », non lumineux, peut également s'appeler

« balises d'alignement » tel que décrit dans la *Carte n° 1* (voir *Q102.1* et *Q120*).

127 Le **Livre des feux, des bouées et des signaux de brume – Eaux intérieures –** est publié par la *Garde côtière canadienne* et est disponible au site Web suivant : http://www.notmar.gc.ca. Les corrections de cette publication figurent dans la partie V des éditions mensuelles des *Avis aux navigateurs* et elles doivent être insérées dans la publication même. On doit consulter le *Livre des feux* pour obtenir plus de détails sur les caractéristiques et les positions des feux, des bouées lumineuses et des signaux de brume.

Bouées

128 **Avertissement**. — Les **bouées** devraient être considérées comme des marques de danger seulement. Les navigateurs sont avertis qu'ils ne doivent pas se fier uniquement aux bouées pour naviguer. Toute bouée peut être déplacée de sa position indiquée sur la carte, ou ne pas toujours montrer sa caractéristique en raison du mauvais temps ou de toute autre circonstance. Les navigateurs devraient toujours, dans la mesure du possible, naviguer par relèvement ou angles d'amers, et des sondages, ou bien à l'aide de systèmes de positionnement par satellite ou de radionavigation.

129 Les bouées mouillées dans les eaux de l'Arctique doivent être considérées comme des aides à la navigation temporaires et très peu fiables. Il peut être impossible de les mouiller d'une manière précise par rapport à la côte ou aux dangers qu'elles devraient signaler. Les déplacements de la glace ou l'exploitation des brise-glace peuvent déplacer les bouées de leurs positions indiquées sur la carte.

130 Dans certains cas, alors qu'il est nécessaire de mouiller une bouée à proximité d'une aide déjà en place ou d'un danger à la navigation (haut-fond, profondeur minimale, récif ou barre rocheuse), il est possible que le symbole de la bouée soit légèrement déplacé sur la carte afin qu'il ne soit pas imprimé de façon à obstruer ou cacher le symbole de l'aide ou du danger réel représenté sur la carte.

Balisage

131 Le système canadien de balisage est fondé sur le *système de balisage maritime* de l'*Association internationale de signalisation maritime*, *région* « *B* », et il a été adopté par les principales nations maritimes du monde. Pour la région *B*, qui regroupe les Amériques du Nord et du Sud, le Japon, la République de Corée et les Philippines, un navire qui progresse dans le sens de la remontée doit laisser les bouées vertes à bâbord et les bouées rouges à tribord. La forme et la couleur de la bouée de même que les couleurs et les caractéristiques du feu surmontant la bouée en indiquent la fonction. Il est essentiel que les navigateurs utilisent, avec ce système, les cartes marines mises à jour. La *Carte n° 1 (signes conventionnels et abréviations)* explique les signes utilisés sur les cartes marines canadiennes. Le Système canadien comporte des bouées latérales, de danger isolé, cardinales et spéciales.

132 Le **système de balisage latéral** indique la route à suivre dans une voie navigable. Les côtés de la voie navigable sont indiqués par des bouées de formes, de couleurs ou de caractéristiques lumineuses définies par rapport à la direction vers l'amont. Cette direction vers l'amont est la direction qui mène du large vers les eaux d'amont dans un havre, dans une rivière ou la direction de la marée montante. Généralement, se diriger vers le Sud le long du littoral de l'Atlantique, vers le Nord le long du littoral du Pacifique et vers l'Est le long du littoral de l'Arctique c'est aller dans le sens de la remontée. Sur certaines cartes, le sens de la remontée est indiqué par des lignes et des flèches.

133 Les **bouées latérales** indiquent le côté sur lequel il est possible de les laisser en sécurité. Il existe cinq types de bouées latérales : *de bâbord*, *de tribord*, *de bifurcation de bâbord*, *de bifurcation de tribord* et *de mi-chenal*.

133.1 Les **bouées de danger isolé** jalonnent les dangers qui sont entourés d'eaux navigables, comme une roche ou une épave, qui devraient être laissés sur bâbord. Consultez la carte marine pour plus de détails sur l'obstacle.

134 Les **bouées cardinales** signalent l'emplacement du chenal le moins dangereux ou le plus profond par rapport aux points cardinaux. Il y a quatre bouées cardinales : Nord, Est, Sud et Ouest.

135 Les **bouées spéciales** servent à donner au navigateur des renseignements qui, bien qu'importants pour lui, n'ont pas principalement pour but de l'aider à naviguer. Ces bouées peuvent être lumineuses ou non lumineuses et de formes variées et peuvent présenter un matériau réfléchissant jaune. À l'exception de la bouée du *système d'acquisition de données océaniques (SADO)*, les bouées spéciales peuvent montrer un feu jaune à éclats; une bouée *SADO* peut montrer un feu jaune à éclats groupés.

136 Un grand nombre de bouées spéciales sont privées. En vertu du *Règlement sur les bouées privées*, ces bouées doivent porter les lettres d'identification « PRIV » et le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du propriétaire. Elles ne porteront pas de lettres ni de nombres correspondant au Système d'identification de la Garde côtière.

137 Les **bouées de contrôle** et les **bouées d'endroit interdit** balisent des zones où des restrictions à la conduite des embarcations ont été établies. Des limites de vitesse obligatoires sont en vigueur dans certaines eaux accessibles aux embarcations. Pour plus de détails, consulter le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*.

138 En janvier 1992, on a introduit les **bouées d'obstacle** servant à baliser les obstacles épars tels que des rochers ou des hauts-fonds. Les bouées d'obstacle diffèrent des bouées de danger isolé utilisées pour marquer les dangers isolés tels

les rochers et les épaves des navires qui se trouvent le long des routes balisées et entourées d'eaux saines. Les bouées d'obstacle servent à baliser les obstacles épars tels des rochers ou des hauts-fonds et peuvent ou ne pas être entourées d'eaux saines; de plus, les bouées d'obstacle devraient normalement être mouillées en dehors des routes balisées par la Garde côtière. Il est prévu que la bouée d'obstacle sera utilisée, de façon régulière, au même titre que celle d'une bouée privée, c.-à-d. qu'elle sera mouillée par des particuliers ou des organismes dans des régions où la Garde côtière ne peut fournir un service d'aides à la navigation à même les fonds publics.

139 La **numérotation des bouées** s'applique seulement aux bouées de tribord et de bâbord. 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 deux lettres pour faciliter l'identification du chenal. Tous les autres types de bouée sont identifiés par des lettres. Tous les numéros et lettres sont blancs ou d'un matériau réfléchissant argent.

140 Chaque type de bouée du système de balisage canadien peut être muni d'un **signal sonore** tel qu'une cloche ou un sifflet, actionné par le mouvement de la bouée dans l'eau. Ces bouées ne servent généralement que dans les eaux côtières où la bouée bouge suffisamment pour actionner le dispositif sonore et où un signal sonore est nécessaire pour permettre la localisation de la bouée par mauvaise visibilité.

Aides fixes

141 Les **balises de jour** sont parfois utilisées pour indiquer l'entrée d'un chenal, des approches ou des ponts; elles indiquent le chenal ou le meilleur chenal à suivre. Le « côté » d'une balise, soit bâbord ou tribord, est déterminé de la même façon que le côté d'une bouée latérale.

142 Dans l'intérêt de la sécurité, certaines stations phares sont dotées de **feux de secours** figurant dans le *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*. L'intensité du feu de secours est inférieure à celle du feu principal, qui est habituellement visible sur une distance de 5 milles lorsque la nuit est sombre et l'atmosphère dégagée. Le feu de secours présente le caractère standard suivant : éclats groupés (6) 15 s, c'est-à-dire 6 éclats suivis d'une période d'obscurité, répété quatre fois en une minute. En cas de panne du feu principal, le feu de secours s'actionne automatiquement; il peut donc fonctionner sans qu'un *Avis à la navigation* ne soit émis.

143 Pour plus de détails sur les aides à la navigation, consulter le fascicule *Le Système canadien d'aides à la navigation (TP 968)*, publié par la *Garde côtière canadienne*, que l'on peut se procurer en s'adressant au *SHC*, à la plupart des dépositaires de cartes et à tous les bureaux de la *Garde côtière canadienne*.

Radio

144 La *Garde côtière canadienne* exploite deux centres des *Services de communications et de trafic maritimes (SCTM)* – comprenant un système de stations radio périphériques et de répéteurs – pour les navires qui naviguent dans les eaux canadiennes qui sont décrites dans les fascicules des Instructions nautiques *ARC 401* à *ARC 404*.

145 Le centre des *SCTM* de ***Iqaluit*** *(63°44'N, 68°33'W)*, indicatif d'appel VFF – pourvu de répéteurs situés à Killenek *(60°25'N, 64°50'W)*, Coral Harbour *(64°09'N, 83°22'W)*, Resolute *(74°45'N, 94°58'W)*, Inuvik *(68°19'N, 133°35'W)*, Parson's Lake *(68°54'N, 133°56'W)*, Cambridge Bay *(69°07'N, 105°01'W)*, Hay River *(60°50'N, 115°47'W)*, Enterprise *(60°36'N, 116°13'W)* et Yellowknife *(62°26'N, 114°24'W)* – assure les communications dans la partie Nord de la baie d'Hudson, de Foxe Basin, de l'Arctique, et du réseau du Grand lac des Esclaves et du fleuve Mackenzie.

147 Le centre des *SCTM* de ***Thunder Bay*** *(48°26'N, 89°14'W)* – pourvu d'un répéteur situé à Churchill *(58°42'N, 94°15'W)* – assure les communications de la partie Sud de la baie d'Hudson et de la baie James.

148 Pour plus de renseignements sur ces centres et d'autres, consulter la plus récente édition des *Aides radio à la navigation maritime (Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, lac Winnipeg et Arctique de l'Est)* ainsi que des *Aides radio à la navigation maritime (Pacifique et Arctique de l'Ouest)*. Le capitaine qui ne possède pas un exemplaire de ces *Aides radio à la navigation maritime* devrait, sur une fréquence d'appel, rejoindre le centre des SCTM de la *Garde côtière canadienne* le plus proche afin de demander une fréquence de transmission pour obtenir de plus amples renseignements.

Consultation médicale par radio

149 Les navigateurs peuvent obtenir des conseils médicaux en appelant un centre des *Services de communications et de trafic maritimes (STCM)* et en demandant d'entrer en communication avec un professionnel de la santé. Le centre des *SCTM* reliera le navire avec un professionnel de la santé approprié au moyen du *service téléphonique maritime*. On peut aussi obtenir des conseils médicaux en adressant un message à « RADIOMÉDICAL » par l'entremise du centre des *SCTM* le plus proche qui, par la suite, l'expédiera à l'autorité médicale la plus proche et transmettra la réponse au navire.

Communication radio de détresse

150 Tous les centres des *Services de communications et de trafic maritimes* de la *Garde côtière canadienne* assurent une veille continue sur la fréquence internationale de détresse et d'appel 2182 kHz et toutes les stations radio portuaires

maintiennent une veille continue sur la fréquence de sécurité et d'appel 156,8 MHz (voie 16).

151 Les capitaines devraient se conformer aux procédures internationales et utiliser les fréquences désignées. Toutefois, s'il est impossible de transmettre sur les fréquences d'urgence internationales, toute autre fréquence disponible et susceptible d'attirer l'attention devrait être utilisée.

151.1 Les renseignements concernant l'appel sélectif numérique, le Signal d'alarme et les procédures radiotéléphoniques pour les communications de détresse, d'urgence et de sécurité se trouvent au chapitre 4 des *Aides radio à la navigation maritime*.

152 Le **Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)** stipule que : « Tout poste principal d'une station de navire doit être muni d'une fiche d'instructions, bien en vue, qui résume clairement les procédures radiotéléphoniques de détresse. »

Perturbations ionosphériques

153 Les communications radio dans l'Arctique au-delà de la « ligne d'horizon » entraînent des problèmes qui ne se posent que rarement dans les latitudes moindres. Les **perturbations ionosphériques** sont les principaux facteurs qui influent sur le comportement des ondes radio des basses (BF), moyennes (MF) et hautes fréquences (HF). Une connaissance des différents types de perturbations ionosphériques peut aider les responsables des communications à maintenir ces communications pendant les perturbations. Les perturbations qui influencent les communications radio sont de trois principaux types :

- Perturbations ionosphériques à début brusque (PIDB), les « extinctions polaires ».
- Absorption par la calotte polaire (ACP), causée par les « rayons cosmiques solaires ».
- Tempêtes ionosphériques, et phénomènes mixtes ACP et tempêtes.

154 La fréquence et la puissance de ces perturbations ionosphériques sont déterminées par des perturbations à la surface du soleil. Il est bien connu que l'activité solaire varie suivant un cycle d'une période de onze ans appelée le « cycle des taches solaires ». Les perturbations ionosphériques sont donc semblablement soumises à un cycle de onze ans avec le maximum observé près des années de taches solaires maximales (1979-1980, 1990-1991, 2001-2002, etc.).

155 Les perturbations ionosphériques à début brusque peuvent se produire n'importe où dans un hémisphère ensoleillé. Les cas d'absorption par la calotte polaire sont toutefois nettement des phénomènes des hautes latitudes et sont rarement observés aux latitudes moyennes et près de l'équateur. Les tempêtes ionosphériques influencent gravement les communications radio dans les moyennes et hautes latitudes.

156 Pendant une perturbation ionosphérique à début brusque, les ondes radio sont absorbées à la partie inférieure de l'ionosphère et il en résulte une atténuation des fréquences comprises entre 2 et 50 MHz. À l'intérieur de cette gamme de fréquences, l'atténuation est beaucoup plus forte pour les plus basses fréquences pendant une PIDB donnée. Des valeurs représentatives de l'atténuation pour un réseau de communications à un bond pendant une perturbation ionosphérique à début brusque modérée seraient de l'ordre de plusieurs centaines de décibels à 2 MHz et de 30 décibels à 10 MHz. À plus de 50 MHz toutefois, les PIDB peuvent parfois entraîner une amélioration de la propagation.

157 Une perturbation ionosphérique à début brusque est causée par le rayonnement X anormal résultant d'une éruption solaire. Le rayonnement émis lors de l'éruption atteint l'ionosphère où il produit une augmentation de l'ionisation dans la couche « D » à des altitudes de 40 à 55 km. L'atténuation résultante des ondes radio est la plus forte directement à la verticale du soleil et diminue progressivement à mesure que diminue l'angle d'incidence des rayons. Les PIDB sont par conséquent relativement faibles dans les hautes latitudes. L'atténuation des ondes radio atteint sa valeur maximale en moins de quelques minutes après le début de la PIDB. Le retour aux conditions normales dépend de la durée de l'éruption solaire et peut prendre de plusieurs minutes jusqu'à trois ou quatre heures.

158 Dans les cas d'absorption par la calotte polaire comme dans le cas d'une perturbation ionosphérique à début brusque, les ondes radio sont absorbées dans la partie inférieure de l'ionosphère et les basses fréquences sont beaucoup plus atténuées que les hautes fréquences. L'ACP diffère de la PEDB par plusieurs aspects importants; elle ne se produit que dans les régions polaires au-delà des 50^{e} au 60^{e} parallèles de latitude Nord ou Sud; elle dure beaucoup plus longtemps que la PIDB et influence une gamme plus étendue de fréquences (environ de 0,2 à 100 MHz). Pendant le cycle des taches solaires de 1949 à 1959, on a observé environ quarante ACP de modérées à fortes d'une durée moyenne de deux jours chacune. Près de la moitié de ces ACP se sont produites de 1957 à 1959, soit près du maximum d'activité du cycle des taches solaires, mais aucune n'a été observée pendant le minimum d'activité de ce cycle de 1952 à 1955. Les liaisons radio à hautes fréquences faisant intervenir des émetteurs et des récepteurs situés au-delà du cercle Arctique peuvent être interrompues pendant le jour au moment d'une ACP; la communication peut toutefois être rétablie plusieurs heures après le coucher du soleil, mais un deuxième silence radio peut se produire le jour suivant après le lever du soleil. Toutefois, ce rétablissement de la communication serait impossible dans le cas des liaisons dans le Haut-Arctique où le soleil ne se couche pas pendant les mois du milieu de l'été.

159 Le phénomène d'absorption par la calotte polaire est causé par l'émission sporadique par le soleil de particules d'énergie extrêmement élevée appelées « rayons cosmiques solaires ». En raison de la charge électrique des particules, les rayons cosmiques solaires sont déviés par le champ magnétique terrestre de l'équateur en direction des régions polaires où ils sont pour la plupart absorbés à des altitudes de 50 à 100 km. Les phénomènes d'ACP commencent généralement moins de quelques minutes ou de quelques heures après une éruption solaire puissante, mais se prolongent longtemps après la fin de cette éruption et dans certains cas pendant cinq ou six jours. L'atténuation des ondes radio dépend non seulement du flux de rayons cosmiques solaires, mais aussi de l'intensité de l'ensoleillement de la partie inférieure de l'ionosphère. L'atténuation atteint un maximum vers midi et devient souvent très faible la nuit.

160 Les tempêtes ionosphériques sont complexes et un peu moins bien comprises que les perturbations ionosphériques à début brusque ou les phénomènes d'absorption par la calotte polaire. Pendant ces tempêtes les ondes radio peuvent être absorbées, éparpillées, canalisées ou être réfléchies d'une manière inhabituelle. Tous ces effets varient en fonction des fréquences, du temps et de la latitude. Certaines de ces tempêtes durent quelques heures et d'autres jusqu'à une semaine. Certaines tempêtes ont tendance à se produire à des intervalles réguliers de vingt-sept jours (correspondant à la période de rotation du soleil), tandis que d'autres semblent être des phénomènes isolés.

161 Pendant une tempête ionosphérique non précédée d'un phénomène d'absorption par la calotte polaire, les coupures les plus graves des transmissions radio se produisent aux latitudes des zones aurorales, et l'atténuation à l'extrémité inférieure de la gamme des hautes fréquences est souvent suffisante pour interrompre les communications. À l'intérieur de la calotte polaire les communications peuvent en réalité être améliorées pendant de telles perturbations parce que le bruit et les interférences se propageant dans les zones aurorales peuvent être réduits par l'absorption aurorale. Ces perturbations de la zone aurorale se produisent beaucoup plus souvent que les phénomènes d'ACP.

162 Lorsqu'un phénomène d'ACP est suivi d'une tempête ionosphérique, on trouve des rayons cosmiques solaires à des latitudes sensiblement plus basses que celles des régions polaires, ce qui entraîne de graves coupures des transmissions radio sous ces latitudes. D'autres effets des tempêtes, comme l'affaiblissement rapide des signaux et des modifications des fréquences maximales utilisables, sont beaucoup plus répandus et peuvent se produire n'importe où, des basses latitudes jusqu'aux pôles.

163 La fréquence maximale utilisable dans l'Arctique est généralement réduite pour les longues distances, mais peut à certains moments être plus élevée pour des distances atteignant jusqu'à environ 2 500 km en raison de la propagation en un bond par la couche sporadique « E ». On devrait par conséquent essayer d'utiliser les plus hautes fréquences attribuées pendant les tempêtes. Le maintien des communications peut également nécessiter l'utilisation de voies de remplacement ou de relais pendant les tempêtes ionosphériques.

Règles de communications

164 Pendant les perturbations ionosphériques il existe des règles qui peuvent permettre de palier aux silences radio ou aux périodes de très mauvaise propagation. Il peut être possible d'établir la communication sur d'autres fréquences et en relayant les messages par l'entremise des stations mobiles ou fixes. En conséquence, les coordonnées, les puissances respectives, les indicatifs d'appel et les fréquences d'exploitation de toutes les installations de communication pour la recherche et le sauvetage et de toutes les stations radio fixes du secteur d'opération devraient être affichés dans les postes et salles de radiocommunications. Une liste des stations mobiles exploitées dans le secteur devrait également être affichée et modifiée immédiatement au besoin.

165 Il peut s'avérer nécessaire, en raison d'une diminution de l'intensité du signal reçu, d'exploiter à bord du navire deux circuits séparés sur des fréquences différentes et confiées à des opérateurs différents alors que ordinairement dans d'autres régions un seul circuit suffirait. En établissant les besoins en personnel et en équipement, on devrait prévoir une telle situation. Dans le cas des circuits à longue distance on a constaté que l'utilisation simultanée de deux transmetteurs ou plus avec fréquences très différentes facilite les communications.

166 Les installations de communication destinées aux hautes latitudes devraient comporter de l'équipement de transmission et de réception dont la fréquence maximale d'exploitation est d'au moins 26 MHz. On devrait également pouvoir exploiter dans l'Arctique plusieurs allocations de fréquences en fonction des renseignements sur la prévision des hautes fréquences. Lorsque la communication normale est perturbée sur une des voies, les fréquences de remplacement peuvent être essayées suivant un horaire pré-établi et il est souvent possible d'utiliser une fréquence plus élevée. Si la communication reste mauvaise on peut essayer d'utiliser des retransmetteurs. La formation des opérateurs en vue de l'application de ces règles s'effectue au mieux en l'absence de perturbations ionosphériques. Cette formation devrait inclure la syntonisation rapide des transmetteurs et récepteurs et l'anticipation des changements de fréquence au moyen d'équipement de réserve.

167 Pendant les perturbations ionosphériques, les fréquences inférieures à 200 kHz peuvent être utilisées pour les communications même si les ondes radio de la bande de 0,25 à 50 MHz sont absorbées dans la partie inférieure de

l'ionosphère. L'ionisation additionnelle dans l'ionosphère pendant une perturbation constitue un très bon réflecteur pour ces basses fréquences et ainsi l'absence de pénétration entraîne également une absorption moindre. De plus, l'onde de sol est très efficace pour toutes les fréquences inférieures à 1 MHz et peut permettre des communications fiables pendant les perturbations.

168 La communication à l'aide des très hautes fréquences est parfois impossible en raison de l'effet d'écran des montagnes, des fjords et des havres fermés. Pour les opérations en régions montagneuses les circuits VHF avec des aéronefs devraient être établis en parallèle avec des circtuis HF. La couverture VHF peut être sensiblement accrue par l'utilisation de transpondeurs sur une montagne voisine.

Aides radio à la navigation

Radiophares

169 La *Garde côtière canadienne* n'exploite plus le service de radiophares. Toutefois, toutes les collectivités du Nord canadien desservent une piste d'atterrissage dont la plupart exploitent un radiophare aéromaritime.

170 Les radiophares aéromaritimes, à double rôle, fonctionnent dans la bande de 200 à 405 kHz. Ils émettent une porteuse entretenue modulée à 1020 ou 400 Hertz qui est interrompue six fois par minute pour l'émission d'un signal d'identification d'une, de deux ou de trois lettres. Pour obtenir une description détaillée des radiophares dans l'Arctique, consulter les fascicules des *Instructions nautiques* de *ARC 401* à *ARC 404*.

172 **Avertissement**. — On attire l'attention des navigateurs sur les limitations des radiophares et de l'équipement récepteur, et les relèvements erronés qui peuvent en résulter.

173 Les navigateurs doivent prendre garde aux graves dangers que peut entraîner un mauvais usage des radiophares en temps de brume. On ne doit pas tenter de faire route sur une telle station de radiophare, tout en comptant entendre le signal sonore de brume de cette même sation en temps voulu pour changer de route et éviter un danger.

Radar

174 Le **radar** est une aide à la navigation particulièrement précieuse dans l'Arctique, mais il n'est pas infaillible en raison des pannes d'instruments et de l'erreur humaine associées à la possibilité d'une cartographie imprécise des masses de terre les unes par rapport aux autres.

175 Lorsque le radar est utilisé pour faire le point, on doit tenir compte des erreurs possibles au niveau de la mesure des relèvements et des distances. En général, les distances obtenues à l'aide du radar de navigation sont sensiblement plus précises que les relèvements. Il en résulte donc que si l'on ne dispose que de renseignements obtenus à l'aide du radar, les meilleurs points seront obtenus en utilisant trois distances radar ou plus comme arcs de position.

176 Un relèvement visuel devrait toujours être utilisé de préférence à un relèvement radar. Le point le plus précis peut parfois être obtenu en combinant le relèvement visuel et la distance radar d'un objet isolé comme un îlot rocheux. La distance radar de la terre la plus proche peut également parfois être utilisée comme vérification utile.

177 La précision du point effectué au radar dépend d'un choix convenable de cibles radar remarquables et de leur interprétation convenable sur un écran radar étalonné avec précision.

178 Dans l'Arctique toutefois, l'utilisation du radar pour faire le point posera certains problèmes. Lorsqu'une zone étendue de glace en dérive s'avance de la rive, il est extrêmement difficile de situer avec précision l'emplacement de la ligne de côte. Cette identification est encore plus problématique lorsque la ligne de côte se trouve au-delà de l'horizon radar et que la topographie n'est pas représentée avec précision sur la carte marine. Lorsque la topographie est insuffisamment représentée sur la carte marine, l'utilisation de cartes topographiques peut faciliter l'identification des échos radar par le navigateur.

179 Il peut arriver que les distances radar ne concordent pas. Cela peut être attribuable à des erreurs de mesure ou résulter d'imprécisions sur les cartes marines. Pour remédier à cette situation, il est recommandé de faire le point à partir de la masse de terre la plus rapprochée, mais non à partir des deux côtés d'un chenal, d'un détroit ou d'une baie.

180 Une bonne formation et une expérience considérable sont nécessaires à une interprétation précise des échos radar dans l'Arctique où la glace peut recouvrir les terres comme la mer. Un grand nombre d'icebergs près d'un rivage peuvent être trop rapprochés les uns des autres pour permettre la résolution, ce qui peut donner à la ligne de côte un aspect modifié, ou peuvent être pris par erreur pour des îles au large. On peut facilement confondre l'ombre d'un iceberg ou d'une crête de pression et l'absence d'écho attribuable à un chenal libre entre les glaces. La glace lisse peut apparaître comme de l'eau libre.

181 Toutefois, les avantages de la mesure de distances au radar pour faire le point dans l'Arctique compensent largement les limites décrites précédemment. Cette méthode pour faire le point peut être utilisée pendant les heures d'obscurité ou dans toutes les conditions de visibilité réduite et ne dépend d'aucune autre aide à la navigation comme les feux et les bouées.

182 De nombreuses bouées et quelques structures légères portent des **réflecteurs radar** qui augmentent leur surface réfléchissante et renforcent ainsi l'onde de retour du signal radar. Dans l'Arctique un certain nombre de balises munies de réflecteurs radar constituent des aides indépendantes à la navigation.

183 On peut se procurer un **réflecteur radar** auprès de la plupart des fournisseurs de navires. On encourage les conducteurs d'embarcations de se doter d'un radar réflecteur, qui devra être placé le plus haut possible sur l'embarcation, en vue de faciliter leur détection au radar, particulièrement en périodes de faible visibilité.

184 Les **balises radar (racons)** peuvent être montées sur de plus importantes aides à la navigation. La balise (ou racon) consiste en un émetteur de fréquence radar qui répond à un signal radar. La majorité des racons utilisés par la *Garde côtière canadienne* sont du type à agilité de fréquence et consistent en un émetteur qui émet sur les bandes X et S de fréquence radar. Le signal racon se présente sur l'indicateur radar sous la forme d'une ligne commençant à la portée du racon et s'étendant sur le relèvement pris du navire vers la limite de l'image. Cette ligne est constituée d'un code comprenant une série de points et de tirets comme l'indiquent les publications des *Aides radio à la navigation maritime*. Les racons sont indiqués sur les cartes marines canadiennes.

185 Lorsqu'un racon ne donne pas de réponse sur l'écran radar d'un navire, on doit en aviser le centre des *SCTM* le plus proche, afin que l'information soit diffusée par l'entremise d'un *Avis à la navigation*.

Système de positionnement global NAVSTAR (GPS)

186 Le **système de positionnement global** NAVSTAR **(GPS)** dispose d'une constellation d'au moins vingt-quatre satellites qui fournissent aux récepteurs les données nécessaires pour déterminer sans interruption, la latitude, la longitude et la hauteur de l'ellipsoïde. Les satellites sont situés dans l'espace à une hauteur et avec une séparation suffisantes qu'un minimum de quatre seront toujours visibles d'emplacements terrestres (sauf s'ils sont cachés par des montagnes, des bâtiments ou une partie du navire). En juillet 1995, le *US Department of Defence* a annoncé le GPS opérationnel et le signal de navigation est disponible à tous les utilisateurs. Comme tout système de positionnement pour la navigation, la précision dépend de l'équipement installé et de la façon dont il est utilisé.

187 Le **GPS différentiel (DGPS)** emploie les corrections en temps réel provenant d'un émetteur situé jusqu'à plusieurs centaines de kilomètres du navire afin d'augmenter la précision. Plusieurs pays, y compris le Canada, utilisent cette technique, permettant d'atteindre une précision de quelques mètres.

Systèmes d'identification automatique

188 Un système d'identification entre navires et avec les installations à terre, semblable aux transpondeurs d'identification des aéronefs, a été développé d'après les directives de l'Organisation maritime internationale (OMI), de l'Union internationale des télécommunications (UIT) et de la Commission électrotechnique internationale (CEI). Les transpondeurs du *système d'identification automatique (SIA)* utilisent la technologie du *GPS* pour transmettre aux autres navires dotés de matériel semblable ainsi qu'aux installations à terre, l'identité du navire, les renseignements sur son voyage, sa position, sa route et sa vitesse actuelles, à des fins de sécurité. De plus en plus, les aides à la navigation sont maintenant équipées de transpondeurs *SIA* pour améliorer la sécurité maritime en temps défavorable. Pour obtenir des renseignements sur les prescriptions relatives à l'emport d'un *SIA* à bord des navires, consulter la *règle 19* du chapitre V de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)* de 1974. Aux États-Unis et sur les Grands Lacs, le *SIA* est obligatoire sur la majorité des navires. Comme toute autre aide électronique à la navigation, le *SIA* doit être installé et entretenu de manière appropriée, et utilisé avec prudence.

188.1 Certains bâtiments qui effectuent des voyages internationaux doivent être munis d'équipement qui sert à transmettre les renseignements pour l'*identification et le suivi à distance d'un bâtiment (LRIT)* approuvé par l'OMI. Le système *LRIT*, utilisé à l'échelle mondiale dans la zone océanique A3 du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM), transmet dans un message radio, de façon sécuritaire, l'identité du bâtiment, sa latitude et sa longitude, la date et l'heure de la transmission, au moyen de satellites géostationnaires *Inmarsat* aux destinataires visés. Au Canada, la *Garde côtière canadienne* est responsable de recevoir les transmissions *LRIT* et d'informer les destinataires visés. L'objectif principal du système d'*identification et de suivi à grande distance (LRIT)* est d'améliorer la sûreté; toutefois, le système LRIT a été ajouté au Chapitre V de la *Convention SOLAS*, *Sécurité de la navigation*, à des fins de sécurité et de protection environnementale.

Garde côtière canadienne

189 La **Garde côtière canadienne** gère et exploite une flotte de navires et d'aéronefs et de services à terre par l'intermédiaire desquels *Pêches et Océans Canada* assume ses responsabilités relatives à la navigation maritime. Ils opèrent dans les eaux canadiennes, des Grands Lacs aux chenaux les plus septentrionaux des îles arctiques, et des îles

de la Reine-Charlotte du Pacifique jusqu'aux Grands Bancs de Terre-Neuve situés dans l'Atlantique.

190 Les navires de la *Garde côtière canadienne* assurent l'entretien et le ravitaillement des aides fixes et flottantes indispensables à la marine de commerce navigant en eaux canadiennes. La *GCC* est également responsable de la gestion des glaces pour toutes les eaux canadiennes. La *GCC* gère une flotte pour les recherches scientifiques du Secteur des sciences du *MPO*, et pour intervenir dans des situations de recherche et de sauvetage.

191 Les services comprennent des brise-glace lourds, moyens et légers, y compris des baliseurs renforcés contre les glaces, des baliseurs et des navires hydrographiques pour la recherche maritime. Plusieurs autres navires à fonctions spécialisées telles que la recherche et le sauvetage sont en service ainsi que ceux à faible tirant d'eau pour le réseau du fleuve Mackenzie et de l'Arctique.

192 En hiver, les brise-glace assistent les navires dans le golfe du Saint-Laurent et dans les eaux côtières orientales tout en assurant une navigation libre dans les glaces du fleuve Saint-Laurent.

193 En été, alors que l'activité de la majeure partie de la flotte se concentre sur la sécurité de la navigation dans les chenaux, les brise-glace sont dépêchés dans le Nord canadien pour réapprovisionner les installations gouvernementales dans tout l'Arctique, puis ils sont déployés pour escorter, au besoin, les navires de commerce qui acheminent les approvisionnements de l'année suivante destinés aux communautés civiles. Un grand nombre des navires de la *GCC* servent de bases flottantes pour les missions scientifiques d'autres ministères engagés dans des études océanographiques, hydrographiques et autres.

194 De plus, la flotte offre un service d'escorte de brise-glace aux navires de commerce qui suivent la route maritime d'été allant de l'Atlantique par la baie d'Hudson, jusqu'à Churchill au Manitoba et prête également son concours aux navires qui se rendent aux nouveaux centres miniers et de forage de l'Arctique.

195 La *Garde côtière canadienne* participe également en tant qu'élément maritime aux opérations de l'organisme de recherche et de sauvetage dont les *Forces canadiennes* assument la direction générale et l'entière responsabilité.

196 Les principales bases pour les navires de la GCC sont les bureaux de district du ministère situés à St. John's (T.-N.-L.), Dartmouth (N.-É.), Saint John (N.-B.), Charlottetown (Î.-P.-É.), Québec et Sorel (Québec), Prescott et Parry Sound (Ont.), Victoria et Prince Rupert (C.-B.) et à Hay River sur le Grand lac des Esclaves dans les Territoires du Nord-Ouest.

Recherche et sauvetage

197 Les *Forces canadiennes* sont responsables de la coordination de toutes les activités de **recherche et de sauvetage (SAR)** au Canada, y compris dans les eaux canadiennes et en haute mer au large des côtes canadiennes. Les **centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage *(JRCC)*** sont situés aux bases des *Forces canadiennes* à Halifax (N.-É.), Trenton (Ont.) et Victoria (C.-B.) et coordonnent les activités dans leur région. Chacun des *JRCC* est le quartier général d'un réseau coordonné d'organismes spécialisés responsables des recherches, de l'aide aux navires, aéronefs et personnes en détresse. Des officiers de la *Garde côtière canadienne* sont affectés à chacun des *JRCC* et veillent en permanence pour répondre aux incidents de recherche et de sauvetage maritimes.

198 Un **centre secondaire de sauvetage maritime** (MRSC) sera exploité à Québec jusqu'en 2013. Le *MRSC* est un centre secondaire relevant des *JRCC* et va coordonner les moyens d'intervention dans le cadre d'incidents *SAR* qui surviennent dans les eaux contiguës à la province de Québec.

199 Toutes les situations de détresse et toutes les demandes d'aide devraient être adressées au *MRSC* ou au *JRCC* qui convient par l'entremise d'un centre des *Services de communications et de trafic maritimes* de la *Garde côtière canadienne* ou d'un centre des *Services du trafic maritime* les plus proches ou par tout autre moyen disponible.

200 Tous les aéronefs et les navires du gouvernement du Canada, et également en vertu de la *Loi 2001 sur la marine marchande du Canada*, tous les navires enregistrés au Canada, sont disponibles aux fins de recherche et de sauvetage lorsque leurs services sont requis. De plus, la *Garde côtière canadienne* exploite un certain nombre de navires spécialisés qui ont pour mission première la recherche et le sauvetage.

201 Les *JRCC* disposent de renseignements à jour sur la position de tous les navires de l'État qui peuvent fournir de l'aide. Les *JRCC* peuvent obtenir du Système des *Services de trafic maritime*, du Système de trafic de l'Est du Canada, du Système de trafic de l'Arctique canadien et du *Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires (AMVER)* les renseignements sur la position des navires de commerce participants. Dès qu'une situation de détresse est portée à l'attention d'un *JRCC*, celui-ci prend immédiatement les mesures nécessaires pour assurer le sauvetage des personnes à bord et si possible pour prévenir les dégâts ou la perte de tout navire ou de sa cargaison jusqu'à ce que des entreprises privées ou commerciales de sauvetage puissent assurer ce service.

202 Le **système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)** est un système international qui utilise les toutes dernières technologies de communication par voie terrestre et par satellite ainsi que les systèmes de radiocommunication des navires. Grâce au *SMDSM*, dès qu'une situation d'urgence

se présente, les responsables à terre des communications et du sauvetage, de même que les navires qui se trouvent dans les environs immédiats du navire en difficulté sont alertés dans les plus brefs délais, améliorant ainsi considérablement les chances de localiser rapidement les survivants. Tous les navires régis par la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)* de 1974 devront se conformer aux exigences du *SMDSM*; tous les autres navires dotés d'une radio sont également touchés.

203 Pour obtenir plus de détails sur le *SMDSM*, y compris les zones maritimes de couverture, consulter la publication des *Aides radio à la navigation maritime* de la *Garde côtière canadienne*. Les navigateurs sont également priés de communiquer avec les bureaux de la Direction générale de la Sécurité maritime de *Transports Canada*, concernant les exigences relatives à l'équipement radio à bord pour profiter du service *SMDSM*.

204 Les **évacuations par hélicoptère** peuvent être dangereuses tant pour le patient que pour l'équipage de l'hélicoptère et on ne devrait y recourir qu'en dernier ressort pour prévenir une blessure permanente ou une perte de vie.

205 Lorsqu'une évacuation par hélicoptère s'avère nécessaire, on doit se préparer pour un vol à la portée maximale de l'hélicoptère. La plupart des hélicoptères de sauvetage ne peuvent s'envoler à plus de 150 milles au large et ce uniquement si les conditions météorologiques le permettent. Si vous êtes au-delà de la portée d'un hélicoptère, informez la *Garde côtière canadienne* de vos intentions de sorte qu'on puisse choisir un point de rendez-vous. Pour aider la *Garde côtière canadienne* à bien évaluer la nécessité d'une évacuation par hélicoptère, vous devez être prêt à donner les renseignements suivants :

- Nom du navire, indicatif d'appel, position, route et vitesse;
- Nom, âge et sexe du patient;
- État de conscience;
- Rythme respiratoire et difficulté ou douleur associée à la respiration;
- Pouls, force et régularité;
- Température du patient;
- Nature et endroit précis de la douleur. Est-elle sourde, vive, continue, intermittente, limitée à un endroit ou généralisée;
- Quand la blessure s'est-elle produite et mentionner la cause. Nature de la blessure, coupures ou meurtrissures. État si le patient a été déplacé;
- Déterminer l'importance du saignement;
- Décrire toute déformation ou tout fonctionnement anormal de la part du patient;
- Quel est le traitement qui a été donné et comment le patient y a-t-il réagi;
- HPA à destination et intentions;
- Nom de l'agent ou du propriétaire et addresse;
- La radio fréquence sur laquelle le navire garde l'écoute et autres fréquences disponibles.

206 Si l'on prévoit une évacuation de personnel par hélicoptère, préparer une zone appropriée pour le hissage, de préférence à l'arrière, et un pont libre de rayon minimal de 15 m si possible. Le pont-avant ne devrait être préparé que lorsque la poupe ou la partie milieu du navire ne peut être utilisée. Lorsque l'étrave est la seule section disponible du navire, il faut changer de cap pour que le vent soit de 15° à 30° sur la hanche de tribord. Assurez-vous que le pilote de l'hélicoptère est au courant pour qu'il puisse approcher le navire par l'avant, par le travers ou par l'arrière, selon le cas. Les feux de secours devraient être orientés à la verticale afin d'assister le pilote de l'hélicoptère à situer le navire et devraient être éteints lorsqu'il est sur les lieux.

207 Préparer une zone appropriée pour le hissage en enlevant tous les mâts de charge et de pavillon, les batayoles, le gréement et haubans d'antenne. Fixer tous les apparaux mobiles, les tauds et hisser les manœuvres courantes et les casques de sécurité devront être portés par l'équipage à la zone de hissage. De nuit, éclairer la zone de hissage de façon à ne pas aveugler le pilote mais en lui permettant de localiser les obstructions à proximité. Préparer un ensemble de signaux manuels à utiliser par les membres d'équipage qui aideront l'hélicoptère car, en raison du fort niveau de bruit sous l'hélicoptère, les communications vocales sur le pont seront pratiquement impossibles.

208 N'amarrer à bord aucun câble de l'hélicoptère mais conserver une tension raisonnable à la main. Attendre que le technicien de Recherche et sauvetage *(SAR)*, le panier ou la civière de l'hélicoptère ait touché le pont avant d'y prêter assistance afin d'éviter le choc électrique statique.

209 Laisser le patient dans un lieu chaud et sec. Un technicien *SAR* qui sera amené sur le pont du navire évaluera l'état du patient et organisera son hissage jusqu'à l'hélicoptère. Assurez-vous que la documentation concernant le patient est prête; le passeport, le visa, la carte d'assurance-maladie, etc., de même que son dossier médical devraient être dans une enveloppe ou un colis prêt à accompagner le patient. Un gilet de sauvetage doit être à la disposition du patient mais ne le mettez pas sur le patient tant que le technicien *SAR* n'aura pas examiné ce dernier.

210 Les aéronefs à voilure fixe des *Forces canadiennes* ainsi que les hélicoptères peuvent laisser tomber des **radeaux de sauvetage aéroportés** et de l'équipement de survie. L'ensemble du dispositif comprend une ligne de 305 m aux extrémités de laquelle sont amarrés des radeaux pouvant porter dix personnes avec entre eux des trousses de survie. Les radeaux sont lancés au vent du navigateur en détresse et se gonflent au contact de l'eau.

211 Des **systèmes de localisation d'urgence** tels que l'Émetteur de localisation d'urgence (ELT) pour les aéronefs, la bouée indicatrice de sous-marins ou la bouée de détresse à émission radio pour les sous-marins, la **Radiobalise de localisation des sinistres (RLS)** pour les navires de surface, lesquels émettent un signal de repérage sur les fréquences de détresse, et le **répondeur (radar) SAR (SART)** qui permet aux navires dotés de radar de se diriger sur son signal, augmentent considérablement la chance du navire en détresse ou des survivants d'être repérés dans une période minimale.

212 Les exigences relatives aux *RLS* à bord des navires sont fournies par le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*.

213 Les exigences relatives aux *répondeurs SAR* à bord des navires sont fournies par le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, le *Règlement sur l'équipement de sauvetage*, le *Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche* et le *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*.

214 Les *RLS* de 406 MHz, conçues pour fonctionner avec le système de satellites COSPAS et SARSAT, fournissent une très bonne précision de localisation en plus d'avertir automatiquement les stations terrestres par l'entremise de satellites en orbites polaires. D'autres avantages que renferme ce système sont une couverture mondiale y compris toutes les régions de l'Arctique canadien et sa capacité de transmettre aussi bien dans les eaux intérieures, côtières et hauturières.

215 En vertu de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS)* de 1974, les navires doivent avoir à bord des *RLS* fonctionnant sur la fréquence 406 MHz et compatibles avec les satellites.

Signaux d'aéronefs

216 Les manœuvres suivantes effectuées successivement par un aéronef signifieront que cet aéronef veut diriger un navire de surface vers un aéronef ou un autre navire de surface en détresse : a) l'aéronef effectue au moins un cercle autour du navire de surface; b) l'aéronef coupe la route du navire de surface à basse altitude et sur l'avant en balaçant ses ailes, ou en ouvrant et fermant les gaz ou encore en changeant le pas de l'hélice; du fait de l'intensité des bruits à bord du navire de surface, le balancement des ailes constitue le meilleur moyen d'attirer l'attention, les autres, qui font intervenir le son, sont moins effectifs et considérés comme supplémentaires; c) l'aéronef fait route dans la direction vers laquelle il veut diriger le navire de surface. La répétition de ces manœuvres garde la même signification.

217 Si un aéronef exécute les manœuvres suivantes, c'est que l'aide du navire de surface auquel le signal s'adresse n'est plus nécessaire : couper le sillage du navire de surface à basse altitude et sur l'arrière en balançant ses ailes, ou en ouvrant et fermant les gaz ou encore en changeant le pas de l'hélice.

218 Un **signal de détresse navire-air** pour utilisation en eaux canadiennes a été conçu en collaboration avec le *Secrétariat national de recherche et de sauvetage* des *Forces canadiennes*. Le signal est un tissu peint ou imprégné de peinture fluorescente portant un disque et un carré représentant la boule et le pavillon de la signalisation de détresse internationale. Des essais d'appréciation effectués par les aéronefs des *Forces canadiennes* indiquent que la combinaison de couleurs la plus perceptible est constituée de symboles noirs sur un fond de couleur rouge-orange fluorescent. La grandeur utile la plus petite est celle d'un tissu de 1,8 m sur 1,1 m portant des symboles de 46 cm éloignés de 46 cm. Des anneaux ou des boucles devraient être fixés aux quatre coins pour assujettir les cordages d'attache.

219 Vue que le signal a pour objet d'attirer l'attention des aéronefs, il devrait être fixé sur un panneau d'écoutille ou sur le toit d'une cabine. Dans le cas d'un naufrage, il devrait être déployé sur l'embarcation de sauvetage.

220 Les aéronefs qui effectuent les opérations de recherche et de sauvetage reconnaissent en ce signal un appel de détresse et tentent de l'apercevoir au cours de leurs recherches. Les autres aéronefs qui voient le signal doivent transmettre cette observation au *Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC)* ou au *Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC)*.

221 Ces signaux sont disponibles d'établissements commerciaux, mais ils peuvent être fabriqués facilement à bord du navire.

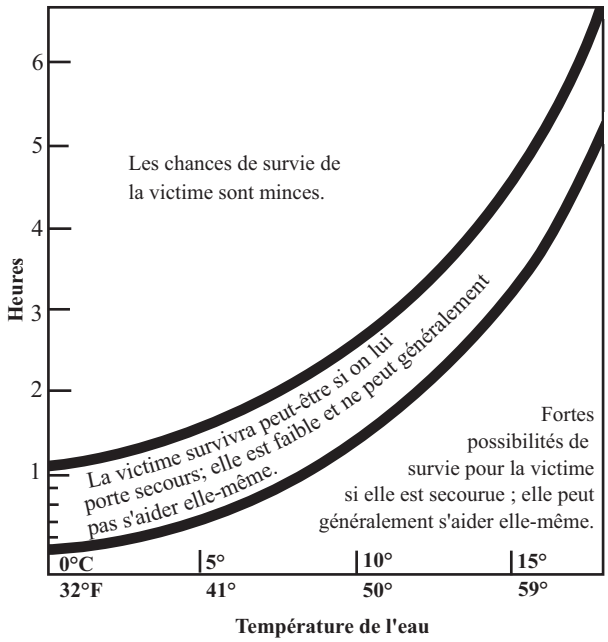
Survie en eau froide

222 Les eaux canadiennes sont froides, même si la température s'élève vers la fin de l'été. Toute immersion en eau froide sans vêtements de protection appropriés, même de courte durée, provoque l'**hypothermie**. L'hypothermie se caractérise par une baisse de la température interne de l'organisme, et peut être mortelle. Des vêtements de protection comme les tenues d'immersion ou les vêtements de flottaison individuels (VFI) avec un bon isolant thermique offrent une bonne protection contre l'hypothermie.

223 Dans l'eau froide, la peau et les tissus externes se refroidissent très rapidement, mais il faut de 10 à 15 minutes avant que la température du cœur, du cerveau et des autres organes internes ne s'abaisse. À ce moment, le corps se met à grelotter fortement, afin de contrecarrer l'importante perte de chaleur et d'accroître en même temps sa capacité d'en produire.

224 Une fois que les organes internes ont commencé à se refroidir, la température du corps s'abaisse progressivement et un état d'inconscience peut s'installer si la température interne passe de 37°C – température normale – à 32°C environ. La mort survient habituellement à moins de 30°C, par arrêt du cœur.

SURVIE EN EAU FROIDE



225 Dans une eau à 5°C, et ce, après 30 minutes environ, une personne qui n'est pas protégée contre le froid devient trop faible pour s'aider elle-même. Après une heure environ, ses chances de survie sont très faibles, même si elle est secourue.

226 Les temps de survie estimés dans une eau dont la température est de 10°C sont présentés dans le tableau suivant.

227 Dans pratiquement toutes les conditions météorologiques, l'organisme se refroidit beaucoup plus rapidement dans l'eau que dans l'air; la surface immergée doit donc être la plus petite que possible. Les parties du corps où la déperdition thermique est la plus importante, sont la tête et le cou, les côtés de la cage thoracique et le bas-ventre. Il faut protéger ces zones si l'on veut réduire les pertes de chaleur.

228 Les deux techniques permettant de réduire les pertes de chaleur sont :

- la position fœtale : les bras sont tenus fermement sur les côtés, les chevilles sont croisées et les cuisses sont accolées et remontées;
- la position du caucus : deux personnes ou plus se tiennent blotties en gardant leur poitrine en contact étroit.

Ces techniques réussissent seulement si les personnes portent un VFI. Comme le montre le tableau, le temps de survie s'accroît considérablement quand on porte une veste de flottaison qui protège du froid, y compris un capuchon évitant les pertes de chaleur par la tête.

229 Ne nagez pas pour vous réchauffer car cela occasionne une perte de chaleur supplémentaire due à l'accroissement de la circulation sanguine dans les bras, les jambes et la peau. Si vous ne portez pas de vêtement de flottaison, demeurez aussi immobile que possible en n'agitant les bras et les jambes que pour garder la tête hors de l'eau.

Temps de survie prévisible *

Situation	Temps (heures)
Sans engin flottant	
Surrescon	1,5
Nage debout	2,0
Avec engin flottant	
En nageant lentement	2,0
En position immobile	2,7
En position de caucus	4,0
En position fœtale	4,0
Avec veste de flottaison	7,0

* Dans l'eau à + 10°C
Vêtements portés : chemise en coton, pantalon, chaussettes et chaussures de toile.

230 **Réchauffement après une légère hypothermie**. — Si le sujet est conscient, parle de façon claire et cohérente, et grelotte fortement :

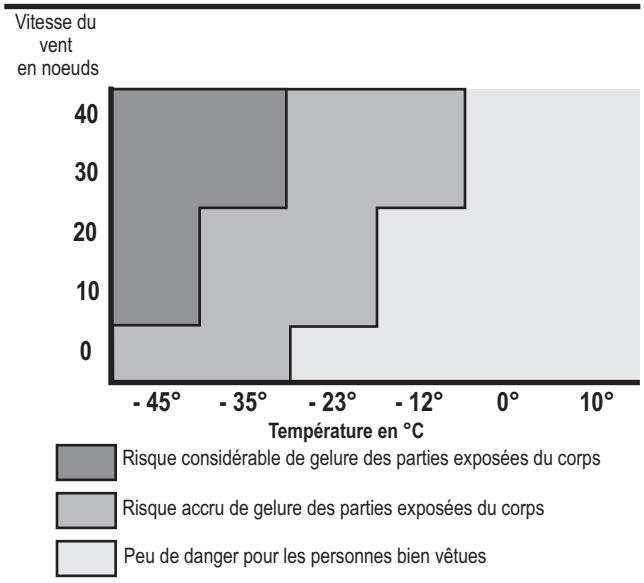
- sortir la personne de l'eau et la placer dans un endroit sec et abrité;
- enlever les vêtements mouillés et, si possible recouvrir la personne de plusieurs épaisseurs de vêtements secs; recouvrir la tête et le cou;
- placer des serviettes chaudes et mouillées et des bouillottes sur son bas-ventre, sa tête, son cou et les côtés de sa cage thoracique;
- utiliser des couvertures électriques et des coussins chauffants; la baigner ou la doucher dans l'eau chaude;
- donner des breuvages chauds, **jamais d'alcool**.

231 **Réchauffement après une hypothermie sévère**. — Si la personne se raidit et si elle est inconsciente ou si elle perd de sa lucidité – en parlant de façon incohérente, par exemple – ou présente tout autre signe d'affaiblissement, il faut alors la transporter le plus tôt possible à une unité de soins où l'on pourra procéder à un réchauffement thérapeutique.

232 **Avertissement**. — Il est inutile de recouvrir une personne qui ne grelotte plus, car cette méthode ne génère pas de chaleur et ne fait qu'empêcher de se réchauffer. Il faut alors recourir à d'autres moyens. On peut, par exemple :

- placer la personne dans un sac de couchage ou dans des couvertures avec une ou deux autres personnes (poitrine nue);
- utiliser des serviettes mouillées chaudes et des bouillottes, tel que mentionné ci-dessus;
- réchauffer les poumons du sujet en pratiquant le bouche à bouche.

Effet du vent sur les personnes exposées



- Il faut réchauffer la poitrine, le bas-ventre, la tête et le cou, mais non les extrémités. Le réchauffement des extrémités peut appeler la chaleur de la région cardiaque, ce qui peut être mortel. Pour cette raison, il ne faut pas frictionner le sujet. Il faut soigner le sujet doucement, et si possible le mettre dans la position ventrale, pour éviter d'endommager le coeur.

233 **Avertissement**. — Les risques de gelures des parties exposées du corps augmentent, d'une manière considérable, avec la vitesse du vent et il convient de prendre des mesures de protection.

234 **Survie dans l'Arctique**. — Consulter le chapitre 4.

Réglementation

235 Liste des lois, règlements, directives et conventions :

Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
- *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires*
- *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*
- *Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques (1995)*
- *Règlement sur la sécurité de la navigation*
- *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*
- *Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation*

Loi sur les douanes

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
- *Règlement sur les abordages*
- *Règlement sur les rapports relatifs au rejet de polluants (1995)*
- *Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux*
- *Règlement sur les rapports de sinistres maritimes (DORS/85-514)*
- *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
- *Règlement sur l'immersion en mer*

Code criminel

Santé Canada
- *Programme de certificats de contrôle sanitaire de navire*

Loi sur la sûreté du transport maritime
- *Règlement sur la sûreté du transport maritime*

Loi sur la responsabilité en matière maritime

Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs

Loi sur la quarantaine

Transports Canada
- *Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique (TP12259)*

236 En vertu de la **Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques** de 1970, le *gouvernement du Canada* veille à ce que les entreprises qui exploitent près des eaux arctiques, et les navires qui circulent dans les eaux arctiques, le fassent de manière à préserver et à protéger les écosystèmes aquatiques du Nord.

237 En vertu du **Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation**, les eaux de l'Arctique sont divisées en 16 zones; on trouve les conditions glacielles les plus rigoureuses dans la zone 1 et les moins rigoureuses dans la zone 16.

238 Le **Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires** établit les différentes catégories de navire selon leur capacité de manœuvre dans les glaces.

239 Le *Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires* prescrit également des normes relatives à l'équipement, à l'équipage du navire, aux qualifications nécessaires des officiers de navigation dans les glaces, aux exigences de comptes rendus et aux exemptions.

240 Des dates sont établies pour chacune des zones de contrôle de la sécurité de la navigation indiquant les conditions d'exploitation sécuritaires pour les catégories de navire. Ce système s'appelle communément le **Système des zones et des dates**.

241 Toutefois, le Système des zones et des dates ne tient pas compte des variations naturelles des conditions glacielles dont les navires peuvent rencontrer. *Transports Canada* a institué, à titre expérimental, le **Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique (SRGNA)** pour répondre à ce besoin. L'officier de navigation dans les glaces à bord d'un navire se sert des informations à jour sur les glaces et, en même temps qu'il planifie les routes, il détermine quels régimes de glaces seront rencontrés. En vertu du *SRGNA*, une valeur de « numéral glaciel » est établie pour chacun des régimes de glaces, en fonction de la catégorie de navire. Si le numéral glaciel est égal ou supérieur à zéro pour chacun des régimes de glaces devant être rencontrés, le navire peut envoyer un « Message de routage en régimes de glaces » à *NORDREG* et poursuivre sa route. Un rapport « postérieur » aux opérations doit être rempli et envoyé. Si le numéral glaciel d'un régime de glaces est négatif, envisager de choisir une autre route, demander l'aide d'un brise-glace ou attendre une amélioration des conditions glacielles. Pour plus de détails, consulter le document *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes, 1999 (TP 5064)* sur le Web : http://www.ccg-gcc.gc.ca/folios/00028/docs/icenav-fra.pdf et le document *Normes pour le système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique (TP 12259)* au http://www.tc.gc.ca/publications/FR/TP12259/PDF%5CHR/TP12259F.pdf.

242 Le **Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)** de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* prescrit l'équipement radio, y compris les *radiobalises de localisation des sinistres (RLS)* et les *répondeurs SAR*, et les normes relatives de leur présence à bord, les documents, les pièces de rechange et les sources d'énergie électriques nécessaires à bord des navires.

243 Il est interdit à tout navire, peu importe la catégorie, de naviguer dans une zone de contrôle de la sécurité de la navigation prescrit par la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* à moins que le navire ne satisfasse au **Règlement sur les abordages**. Il convient de remarquer qu'il existe dans le *Règlement sur les abordages* certaines modifications pour les eaux de compétence canadienne.

244 Le **Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux** interdit formellement aux navires de rejeter des hydrocarbures, des mélanges d'hydrocarbures, des liquides nocifs, des substances polluantes (figurant à l'annexe 1 du règlement), des eaux usées ou des boues d'épuration, des composés organostanniques et des ordures. Le règlement s'applique aux navires qui se trouvent en eaux canadiennes ou aux navires canadiens où qu'ils soient. Le règlement traite également de la pollution par la fumée occasionnée par les navires. Une infraction au règlement sera sanctionnée par une amende maximale de 1 000 000 $, un emprisonnement maximal de dix-huit mois, ou les deux.

245 Le **Règlement sur les rapports relatifs au rejet de polluants (1995)** requiert que le capitaine ou le propriétaire d'un navire qui se trouve en eaux canadiennes ou d'un navire canadien où qu'il soit, de faire rapport sans délai de tout rejet ou probabilité de rejet d'un polluant au fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, lorsque le rejet se produit dans les eaux canadiennes, ou au fonctionnaire compétent de l'État côtier le plus rapproché, lorsque le rejet de polluants se produit en dehors des eaux de compétence canadienne. Pour faire un rapport conformément au *Règlement sur les rapports relatifs au rejet de polluants (1995)*, dans le Nord canadien, communiquer avec le centre *SCTM* le plus rapproché ou téléphoner au 1-800-265-0237 ou bien, s'il y a lieu, composer le numéro de téléphone prescrit ci-dessous :

a. Si vous êtes dans les eaux limitrophes du Québec, communiquer avec la *Direction des activités de protection de l'environnement – Québec*, et *Environnement Canada* au 514-283-2333, ou si vous êtes au Québec, composer le 1-866-283-2333;
b. Si vous êtes dans les eaux limitrophes de l'Ontario, communiquer avec le *Centre d'intervention en cas de déversement*, *Ministère de l'environnement de l'Ontario*, en composant le 416-325-3000, ou si vous êtes en Ontario, composer le 1-800-268-6060;
c. Si vous êtes dans les eaux limitrophes du Manitoba ou au Manitoba, communiquer avec le *Ministère de la Conservation du Manitoba*, en composant le 204-944-4888;
d. Si vous êtes en Saskatchewan, communiquer avec *Saskatchewan Ministry of Environment*, en composant le 1-800-667-7525;
e. Si vous êtes en Alberta, communiquer avec *Alberta Ministry of Environment*, en composant le 780-422-4505 ou le 1-800-222-6514;
f. Si vous êtes dans les eaux limitrophes du Nunavut ou des Territoires du Nord-Ouest ou au Nunavut ou dans les Territoires du Nord-Ouest, communiquer avec le *Ministère de l'environnement et des ressources naturelles*, *Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest*, en composant le 867-920-8130, ou
g. Si vous êtes dans les eaux limitrophes du Yukon ou au Yukon, communiquer avec le *Ministère de l'environnement du Yukon*, en composant le 867-667-7244.

246 Le **Règlement sur les rapports de sinistres maritimes (DORS/85-514)** requiert que le capitaine de tout navire se trouvant dans les eaux canadiennes et le capitaine de tout navire canadien, quelles que soient les eaux où il se trouve, fassent rapport d'un sinistre maritime, d'un accident ou d'un événement dangereux. On rappelle aux capitaines

qu'ils peuvent encourir des sanctions s'ils ne signalent pas un sinistre maritime.

247 Le **Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments** renferme des restrictions sur les limites de vitesse des bâtiments ou des interdictions en ce qui a trait à la conduite de bâtiments à propulsion mécanique dans plusieurs voies navigables au Canada, pour des raisons de sécurité. Le Règlement prévoit des pancartes et des bouées indiquant des zones contrôlées, d'accès restreint ou d'endroit interdit.

248 La **Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)** interdit l'immersion en mer non autorisée de substances; toutefois, la *Loi* permet de procéder à l'immersion d'urgence de substances lorsqu'elle est nécessaire pour éviter une situation mettant en danger la vie humaine ou la sécurité d'un navire, d'un aéronef, d'une plateforme ou d'un autre ouvrage en mer, à condition qu'un rapport soit soumis tel que prescrit par le **Règlement sur l'immersion en mer**.

249 Le **Code criminel** renferme des interdictions de certains actes commis par les conducteurs de bateaux. Les infractions comprennent, entre autres, la conduite d'un bateau d'une manière dangereuse pour le public, la conduite dangereuse causant des lésions corporelles, la conduite dangereuse causant la mort, la capacité de conduite affaiblie, la conduite avec capacités affaiblies causant des lésions corporelles et la conduite avec capacités affaiblies causant la mort. Les sanctions peuvent aller jusqu'à l'emprisonnement à perpétuité.

250 Sous réserve des circonstances et des conditions prévues par règlement, la **Loi sur les douanes** requiert que le responsable d'un moyen de transport arrivant au Canada doit veiller à ce que les passagers et l'équipage soient aussitôt conduits à un bureau de l'*Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)* ou au bureau de la *Gendarmerie royale du Canada* le plus proche. Pour ce qui est d'un navire commercial ne transportant pas de passagers, son responsable, s'il entend faire une déclaration par téléphone, doit aviser l'*ASFC* au moins deux heures mais au plus 48 heures avant l'arrivée au Canada.

250.1 Le Programme de **certificats de contrôle sanitaire de navire** permet à Santé Canada de protéger la santé publique en s'assurant que les navires internationaux qui font escale au Canada sont exempts de toute contamination et infection qui pourraient introduire des maladies transmissibles au pays. En vertu du *Règlement sanitaire international* (2005), les navires affectés au commerce international sont tenus d'obtenir un certificat de contrôle sanitaire de navire ou un certificat d'exemption de contrôle sanitaire de navire tous les six (6) mois. Les certificats de contrôle sanitaire de navire remplacent le certificat de dératisation exigé par le *Règlement sanitaire international* de 1969. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les certificats de contrôle sanitaire de navire et pour demander un exemplaire gratuit du *Guide des politiques et procédures d'inspection du Programme de certificats de contrôle sanitaire de navire*, veuillez envoyer un courriel à l'adresse suivante : phb_bsp@hc-sc.gc.ca. Pour une demande d'inspection, communiquer par courriel aux adresses suivantes : gilles.chartrand@hc-sc.gc.ca ou janice.valliere@hc-sc.gc.ca, ou par télécopieur en composant le 514-283-4317.

251 La **Loi sur la responsabilité en matière maritime** définit la responsabilité et les limites de responsabilité des propriétaires de navires au sujet des dommages matériels, des passagers, de la cargaison et de la pollution. La responsabilité civile en ce qui a trait aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire est très claire, et grave, et des fonds spéciaux ont été établis pour le règlement des frais de nettoyage, s'il y a lieu. Une preuve de solvabilité garantissant les limites de responsabilité doit être déposée.

252 Le **Règlement sur la sûreté du transport maritime** requiert que tout navire se trouvant dans les eaux canadiennes et tout navire canadien, quelles que soient les eaux où il se trouve – avec certaines exceptions – possède un certificat international de sûreté du navire ou un certificat de sûreté pour navire canadien ainsi que d'autres documents, au besoin; un Plan de sûreté du navire doit être dûment approuvé et un agent de sûreté du navire doit se trouver à bord. On peut encourir une amende maximale de 25 000 $ en cas de non-conformité au règlement.

253 La **Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs** prévoit une amende maximale de 1 000 000 $, un emprisonnement maximal de trois ans, ou les deux, entre autres infractions, pour être illicitement en possession d'un oiseau migrateur, de l'œuf ou du nid d'un oiseau migrateur, ou même pour rejeter, sans excuse valable, dans des eaux fréquentées par les oiseaux migrateurs, toute substance qui est ou qui pourrait être nocive aux oiseaux migrateurs. Les refuges d'oiseaux migrateurs, y compris les limites maritimes, sont établis dans le *Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs*. Des permis sont nécessaires pour accéder aux refuges d'oiseaux migrateurs, sauf en cas d'urgence.

254 La **Loi sur la quarantaine** requiert que le capitaine d'un navire avise ou fait aviser l'agent de quarantaine, dès que possible avant son arrivée au Canada, de tout motif raisonnable qu'il a de soupçonner qu'une personne, des marchandises ou de tout autre chose à bord du véhicule risquent de propager une maladie transmissible. Le ministre de la Santé peut ordonner le déroutement de tout véhicule vers un autre lieu au Canada s'il a des motifs de croire que la mesure est nécessaire pour prévenir l'introduction et la propagation d'une maladie transmissible.

255 **Avertissement**. — On attire l'attention des navigateurs sur le fait que ces résumés de règlements ou de lois ne sont donnés qu'à titre d'**information générale** et aucune responsabilité n'est assumée en cas de citation

incomplète d'un règlement en particulier. Les navigateurs sont également mis en garde que des changements ou des modifications ont pu être apportés aux règlements ultérieurement à la publication de ce fascicule. Il est donc essentiel que les navigateurs prennent les dispositions voulues pour obtenir les règlements complets et les plus récents régissant les sujets susceptibles d'intérêt. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez vous adresser au bureau de la *Sécurité maritime* de *Transports Canada* le plus près de chez vous. Pour obtenir d'autres renseignements, entre autres concernant les documents obligatoires, la conservation des documents, les inspections et les exceptions, consulter la section « Règlements par titre » du site Web suivant : *http://laws.justice.gc.ca/fr/HOME*.

Renseignements sur la géographie

Photographie par: Myriam Gauthier – ArcticNet

Généralités

1 Le **Canada** est le plus vaste pays de l'hémisphère occidental et le deuxième au monde. Son territoire, d'une superficie de 9 970 610 km^2 de terre et d'eau douce, comprend les régions semi-tropicales de la péninsule des Grands Lacs et du SW de la côte du Pacifique, de vastes prairies fertiles, de grandes étendues montagneuses et rocheuses parsemées de lacs, ainsi que les régions sauvages du Nord et la toundra de l'Arctique. Le point le plus méridional du pays est Middle Island, dans le lac Érié, située par *41°41'N*. À 4 634 km au Nord, dans l'Arctique, se trouve Cape Columbia, sur l'île d'Ellesmere, point le plus septentrional du Canada, situé par *83°07'N*. D'Est en Ouest, dans la partie la plus large, la distance est de 5 514 km, de Cape Spear (T.-N.-L.), par *52°37'N*, à la frontière Yukon-Alaska. La marge continentale canadienne dont les zones maritimes, y compris la baie d'Hudson, s'étend sur plus de 6,5 millions de km^2, soit l'équivalent d'au-delà de 60 % de l'ensemble du territoire canadien.

2 La majorité de la population canadienne, 31,6 millions d'habitants *(2006)*, vit à moins de 300 km de la frontière méridionale qui est commune avec les États-Unis d'Amérique sur une distance de 6 415 km, et où le climat est généralement modéré et où depuis longtemps de grandes ressources territoriales, forestières, minières et hydrauliques sont exploitées et utilisées.

3 Politiquement, le Canada est divisé en dix provinces et trois territoires (le Territoire du Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut). Chaque province administre ses propres ressources naturelles. Le premier avril 1999, le Nunavut est devenu le troisième territoire canadien et il est né de la division des Territoires du Nord-Ouest en deux entités distinctes. La partie orientale de la division est devenue le Nunavut, alors que la partie occidentale est devenu un nouveau territoire qui conserve le nom de Territoires du Nord-Ouest. Pour obtenir des renseignements sur les cartes des divisions politiques du Canada, consulter le site Web suivant : http://atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/maps/reference/maptopic_view.

4 **Gouvernement du Canada**. — Au Canada, les pouvoirs exécutif et législatif sont fusionnés. La Reine y est investie du pouvoir exécutif formel et délègue son autorité au gouverneur général, qui en est le représentant. Le pouvoir législatif est dévolu au Parlement du Canada, qui se compose

de la reine, d'une chambre haute (le Sénat) dont les membres sont nommés, et d'une chambre basse (Chambre des communes) dont les membres sont élus au suffrage universel des citoyens adultes. Quant au pouvoir judiciaire, une disposition constitutionnelle en garantit l'indépendance, en vertu de laquelle les juges des tribunaux supérieurs sont nommés par le gouverneur en conseil (c.-à-d. le Gouverneur général, agissant sur l'avis du Cabinet) et demeurent en fonction tant qu'ils ont une bonne conduite et ne peuvent être destitués sans un commun accord des deux Chambres, du Cabinet et du gouverneur général.

5 **Gouvernements provinciaux et territoriaux**. — Dans chacune des provinces, un lieutenant-gouverneur, nommé par le gouverneur général en conseil, représente la reine. Le lieutenant-gouverneur agit sur l'avis et avec l'aide du premier ministre de la province, lequel est responsable devant la législature et démissionne dans des circonstances similaires à celles décrites relativement au gouvernement fédéral.

6 La législature de chaque province est constituée par une chambre unique comprenant le lieutenant-gouverneur et l'Assemblée législative dont les représentants sont élus par le peuple pour un mandat statutaire de cinq ans, mais le lieutenant-gouverneur peut la dissoudre sur la recommandation du premier ministre de la province avant la fin de cette période.

7 Le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest sont tous deux gouvernés par un commissaire nommé par le gouvernement fédéral et une assemblée législative élue par le peuple. Depuis le 1er avril 1999, le gouvernement du Nunavut assume de manière progressive les responsabilités qui jadis étaient exercées par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Le transfert de l'administration des programmes dans les domaines tels que la culture, le logement social et les services de santé sera achevé d'ici 2009.

8 L'état fédéral canadien qui se compose de dix provinces et de trois territoires a eu pour fondement initial une loi du Parlement britannique, soit l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique (AANB), 1867*. Cette loi fut élaborée, pour la plus grande partie, de soixante-douze résolutions ébauchées par les pères de la Confédération à Québec en 1864. L'AANB prévoyait l'union fédérale des trois provinces de l'Amérique du Nord britannique, soit la province du Canada (l'Ontario et le Québec), la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick en un dominion qui porterait le nom de Canada. L'Acte prévoyait aussi l'entrée éventuelle possible dans la Confédération des colonies ou provinces de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Colombie-Britannique ainsi que de la Terre de Rupert et du Territoire du Nord-Ouest, vaste région alors détenue par la Compagnie de la Baie d'Hudson. En 1870, la compagnie a cédé ses territoires à la Couronne britannique qui les transféra au Canada. À même ce nouveau territoire ont été découpés le Manitoba en 1870, alors beaucoup moins étendu qu'aujourd'hui, et, plus tard, la Saskatchewan et l'Alberta, en 1905. La Colombie-Britannique se joignait à l'Union en 1871 imitée par l'Île-du-Prince-Édouard en 1873 et il fallut attendre 1949 avant que Terre-Neuve fasse de même.

9 La *Loi de 1867 sur l'Acte de l'Amérique du Nord britannique*, qui reste le document constitutionnel de base du pays, et les amendements adoptés entre 1871 et 1975 ont été rebaptisés et portent aujourd'hui le nom de *Lois constitutionnelles de 1867 à 1975*. La Constitution écrite se compose des *Actes constitutionnels de 1867 à 1982* proclamés par la Reine au Canada en 1982. La *Loi constitutionnelle de 1982* comprend une *Charte des droits et libertés* et une formule permettant d'amender la Constitution.

10 La *Charte canadienne des droits et libertés* garantit les droits et les libertés fondamentales des individus; la liberté de parole, la liberté de réunion, la liberté de religion, la liberté de presse, la liberté de circulation et d'établissement, les garanties juridiques et des libertés du même ordre sont inscrits dans la charte. La charte prévoit également une protection constitutionnelle spécifique quant à l'usage de l'anglais et du français.

11 En plus de la Constitution écrite, il existe des dispositions non écrites qui ont une égale valeur; la common law ainsi que les conventions et coutumes qui furent importés de la Grande-Bretagne il y a plus de 200 ans restent essentiels au style démocratique du gouvernement canadien. Parmi ces dispositions on compte les principes régissant le système de gouvernement responsable par l'entremise d'un Cabinet et qui fonctionne en étroite collaboration avec les pouvoirs exécutif et législatif.

12 La Constitution, au sens le plus large, englobe également les lois du Parlement du Canada relatifs à des sujets comme la succession au Trône, les titres royaux, le gouverneur général, le Sénat, la Chambre des communes, la création des tribunaux, le droit électoral et les élections ainsi que les décisions juridiques interprétant la Constitution écrite et les autres lois à caractère constitutionnel. Les constitutions des provinces du Canada font partie de la Constitution canadienne globale et les lois provinciales fondamentalement constitutionnelles et du même ordre que celles énumérées plus haut font également partie de la Constitution, ce qui est également vrai des décrets semblablement fondamentaux des conseils fédéral et provinciaux.

13 La création de l'union fédérale mise à part, l'élément dominant de la *Loi constitutionnelle de 1867* et en réalité de la fédération canadienne fut la répartition des pouvoirs entre le gouvernement central ou fédéral d'une part et les gouvernements provinciaux constituants d'autre part. En bref, l'objectif fondamental était de conférer au Parlement du Canada la compétence législative pour toutes les questions d'intérêt général ou commun, tandis que les législatures provinciales obtenaient la compétence pour toutes les questions

d'intérêt régional ou particulier. Ces pouvoirs s'étendent à tout le champ administratif, tandis que chaque palier de gouvernement est souverain quant aux pouvoirs qu'il exerce. Par conséquent, les gouvernements provinciaux, lorsqu'ils agissent dans les limites de leurs compétences établies par les *Lois constitutionnelles de 1867 à 1982*, sont souverains tout comme le gouvernement fédéral lorsqu'il agit dans sa sphère de compétence.

Territoires du Nord-Ouest

14 La *Loi de 1869* sur le gouvernement provisoire fut le premier texte législatif qu'édicta le gouvernement fédéral en vue d'installer une administration dans les possessions nouvellement acquises de la Terre de Rupert et du Territoire du Nord-Ouest. Il fallut cependant attendre la *Loi de 1875* sur les Territoires du Nord-Ouest pour voir la constitution effective d'un gouvernement territorial. La création en 1905 des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, puis la modification, vers 1912, des limites septentrionales du Manitoba, de l'Ontario et du Québec, repoussèrent les Territoires au Nord du 60e parallèle. La *Loi de 1905* prévoyait la nomination par le gouvernement fédéral d'un commissaire investi de vastes pouvoirs exécutifs et législatifs, ainsi qu'un Conseil de quatre membres, mais pendant 16 ans aucun conseiller ne fut nommé. En 1921, le Conseil fut élargi à six membres et, jusqu'à la nomination d'un résidant des Territoires pour la première fois en 1946, il fut composé essentiellement de hauts fonctionnaires fédéraux.

15 L'installation aux fins de la défense de réseaux de préalerte, la radiodiffusion et l'amélioration considérable des transports aériens après la Seconde Guerre mondiale mirent fin à l'extrême isolement des régions septentrionales et il ne tarda pas à se faire des pressions en vue de l'amélioration de l'administration territoriale. Les principaux changements législatifs de 1951 et de 1952 portèrent à huit le nombre des membres du Conseil, trois d'entre eux, puis quatre à partir de 1954, devant être élus dans le district de Mackenzie. Le Conseil devait tenir au moins deux sessions par an, l'une dans les Territoires et les autres au siège du gouvernement à Ottawa. Le pouvoir législatif du commissaire en Conseil fut étendu et devint comparable à celui des législatures provinciales, sauf que les ressources naturelles (autres que le gibier) relevaient du gouvernement fédéral. Une Cour territoriale fut établie.

16 L'intérêt accru du gouvernement fédéral pour le Nord au cours des années 1950 l'a conduit à se préoccuper de la planification de son développement ainsi que de l'instauration d'un gouvernement territorial ayant son siège dans le territoire même. En 1966, une modification apportée à la *Loi sur les Territoires du Nord-Ouest* permit de découper trois nouvelles circonscriptions électorales dans l'Arctique oriental et, pour la première fois, conféra à tous les résidants des Territoires le droit d'élire leurs représentants. En outre, aux élections qui suivirent, un Inuit fut élu au Conseil territorial pour la première fois. Le Trésor des Territoires du Nord-Ouest fut créé et se vit en outre accordé des pouvoirs élargis dans d'autres domaines de l'administration financière.

17 Entre-temps, le gouvernement fédéral avait nommé, en 1965, une Commission consultative sur l'évolution du gouvernement dans les Territoires du Nord-Ouest, et celle-ci voyagea beaucoup dans le Nord afin d'étudier les conditions locales. Saisi des recommandations de la Commission en 1966, le gouvernement fédéral ne tarda pas à prendre des mesures pour doter les Territoires d'une administration territoriale résidante. La ville de Yellowknife fut désignée comme siège du gouvernement territorial et des dispositions furent prises dans la nouvelle capitale pour accommoder le commissaire et son personnel.

18 La **Loi de 1970 sur les Territoires du Nord-Ouest** prévoit une structure permettant l'exercice des pouvoirs exécutif, législatif et judiciaire. Le commissaire est l'agent administratif en chef; nommé par le gouvernement fédéral, il est chargé d'administrer les Territoires du Nord-Ouest sous la direction du *ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien*. Le commissaire peut dépenser les fonds votés par l'Assemblée législative et toute nouvelle mesure concernant le revenu est assujettie à l'approbation de l'Assemblée. Avant de soumettre les projets d'ordonnance et les mesures budgétaires à l'Assemblée, le commissaire obtient ordinairement l'agrément du gouvernement fédéral.

19 L'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest est investie des mêmes pouvoirs législatifs qu'une législature provinciale. Ainsi, la *Loi sur les Territoires du Nord-Ouest* l'autorise à légiférer dans la plupart des domaines de l'activité gouvernementale, sauf en ce qui concerne les ressources naturelles autres que le gibier, l'exploitation forestière et la lutte contre les incendies qui sont du ressort fédéral. Les mesures législatives doivent être soumises à trois lectures et recevoir la sanction du commissaire. Le gouvernement fédéral peut rejeter toute ordonnance dans un délai d'un an.

20 L'Assemblée législative des Territoires du Nord-Ouest comprend 19 membres élus pour quatre ans. Elle tient séance deux fois l'an, habituellement pour une période de six semaines à la session d'hiver et pour une période plus courte à la session d'automne. Elle peut aussi tenir une courte session au printemps ou à l'été. À l'heure actuelle, l'Assemblée législative ne fonctionne pas selon un système de partis. Ses membres essaient de rendre des décisions et de fournir des avis au Conseil exécutif par consensus. L'Assemblée législative choisit son président parmi ses membres, qui sont pour la plupart d'origine autochtone.

21 Le Conseil exécutif représente le principal organe de décision du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

Le commissaire demeure le chef officiel du gouvernement. L'Assemblée législative désigne un maximum de huit membres qui siègent au Conseil exécutif, et en choisit un pour faire fonction de leader du gouvernement et de président du Conseil. Chaque membre élu de ce dernier prend charge d'un ou plusieurs ministères du gouvernement territorial. Les membres du Conseil exécutif sont collectivement chargés de prendre des décisions concernant les politiques et les programmes, d'établir des relations avec les gouvernements fédéral et provinciaux et d'assurer le fonctionnement général du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest.

22 En vertu du *Code criminel du Canada*, le ministre fédéral de la *Justice* agit comme procureur général des Territoires du Nord-Ouest pour ce qui touche les affaires criminelles, mais non en ce qui concerne les affaires civiles ni la création ou l'organisation des tribunaux. L'application des lois est assurée par la *Gendarmerie royale du Canada*.

23 Yellowknife, située sur les rives de l'embranchement Nord du Grand lac des Esclaves, a été désignée la capitale en 1967.

24 Les Territoires du Nord-Ouest comptent 41 464 habitants *(2006)*.

25 En vertu de la **Loi sur l'organisation du gouvernement**, le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien est chargé de la mise en œuvre du Nord et de la coordination générale de l'activité fédérale dans la région. D'autres organismes du gouvernement du Canada, notamment les services de santé de la Région du Nord de *Santé Canada* et la *Gendarmerie royale du Canada*, sont chargés d'assurer les services de santé et de police; les frais sont partagés avec le gouvernement territorial. *Transports Canada* exploite des aéroports de ligne principale dans tout le Nord; la *Société Radio-Canada (SRC)* diffuse des émissions de radio et de télévision en direct par l'entremise de Anik, un satellite de communications; la *SRC* diffuse sur les ondes HF spéciales du Nord, et exploite également dans les Territoires un certain nombre de stations locales. Les programmes fédéraux d'assistance nationale à frais partagés convenant aux besoins des Territoires sont accessibles dans les mêmes conditions que dans les provinces.

26 Le gouvernement territorial bénéficie d'une aide financière substantielle en vertu d'accords spéciaux fédéraux-territoriaux. Ces accords servent à définir les obligations financières des deux gouvernements relativement à la prestation de services dans les Territoires.

Yukon

27 Au temps de la ruée vers l'or, l'afflux des mineurs dans le Yukon rendit nécessaire l'établissement d'un gouvernement local. C'est pour répondre à ce besoin qu'en 1898 le Yukon fut érigé en territoire distinct. La *Loi sur le Yukon* prévoyait la nomination par le gouverneur en conseil d'un Conseil d'au plus six membres et d'un commissaire. Le commissaire en conseil fut investi de pouvoirs législatifs analogues à ceux du lieutenant-gouverneur et de l'assemblée législative des provinces. À partir de 1902, le Conseil a admis cinq conseillers élus en plus des membres nommés et à partir de 1908, il était constitué de dix membres, tous élus. Mais la fin de la ruée vers l'or entraîna une diminution de la population du Yukon, phénomène qui fut accentué par les conséquences de la mobilisation pendant la Première Guerre mondiale. Aussi, en 1919, le Conseil fut-il réduit à trois membres élus; il en fut ainsi jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale, mais la construction de la *route de l'Alaska* donna lieu à une expansion de l'économie et de la population, de sorte qu'en 1960 le Conseil fut porté à sept membres élus, des dispositions étant prises d'autre part pour assurer la nomination d'un comité consultatif des finances.

28 Le gouvernement territorial se caractérise principalement par l'intensité de ses relations avec le gouvernement fédéral, aussi bien sur le plan constitutionnel que sur le plan exécutif. En effet, si la compétence et les pouvoirs des provinces et du gouvernement fédéral étaient à l'origine précisés par l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique*, en revanche, seules les lois fédérales définissent le pouvoir du gouvernement territorial. La *Loi sur le Yukon* détermine la structure et l'étendue des pouvoirs des trois branches (exécutive, législative, judiciaire) du gouvernement territorial; tout ce qui n'est pas compris demeure du domaine fédéral. Le gouvernement du Yukon est pleinement représentatif mais n'agit pas comme un gouvernement tel quel. La Loi a été modifiée afin de conférer une autorité accrue au gouvernement territorial et elle prévoit que le nombre de sujets sur lesquels l'Assemblée législative peut légiférer peut être augmenté par le Gouverneur en conseil. La *Loi sur le Yukon* prévoit également la désignation du siège du gouvernement et c'est ainsi que Whitehorse, le seul grand village du territoire, fut choisi en 1953.

29 La constitution du gouvernement du Yukon est fondée sur deux lois fédérales : la ***Loi sur le Yukon*** de 2002 et la *Loi sur l'organisation du gouvernement* de 1966. La *Loi sur le Yukon* prévoit un commissaire comme chef du gouvernement et un corps législatif appelé Assemblée législative du Yukon. Toutefois, en vertu de la *Loi sur l'organisation du gouvernement*, le ministre des *Affaires indiennes et du Nord canadien* est chargé (avec le concours du Gouverneur en conseil) de diriger le commissaire dans l'adminstration du Yukon.

30 Par un « transfert de responsabilités », le gouvernement fédéral a délégué certaines compétences au Yukon. Cela s'est fait progressivement sur une période d'une trentaine d'années. Dans les années 1970, le Yukon obtint la compétence en matière de justice, du personnel et des ressources pour l'entretien de la voirie et de la gestion de la pêche sportive en

eau douce. Dans les années 1980, suivirent le régime d'enregistrement des titres fonciers et les actifs de la *Commission d'énergie du Nord canadien*. Puis, dans les années 1990, ce fut le tour des ressources pétrolières et gazières, des soins de santé et des aéroports.

31 Le 1er avril 2003, les ressources naturelles passèrent sous la compétence du Yukon, un pouvoir qu'exercent les provinces, mais pas le Nunavut ni les Territoires du Nord-Ouest. Les terres domaniales (les terres qui appartiennent au gouvernement) restent de propriété fédérale, mais leur gestion et les redevances en provenance reviennent au Territoire. Dans les provinces, les terres domaniales appartiennent au gouvernement provincial.

32 Avec cette cession de compétences, l'Assemblée législative du Yukon exerce maintenant plus de pouvoir pour légiférer dans un plus grand nombre de domaines. Toutefois, cela ne change en rien le statut constitutionnel du Yukon. Les compétences du territoire relèvent toujours d'une loi fédérale, la *Loi sur le Yukon*, pas de la *Constitution du Canada*.

33 Il existe au Yukon deux villes, une municipalité, quatre villages, un hameau et huit collectivités non municipalisées. Les villes et villages constituent des municipalités à part entière, se chargeant eux-mêmes des impôts et de l'administration. Le gouvernement du Yukon assure les services municipaux aux collectivités non municipalisées. Le siège du gouvernement a déménagé de Dawson City à Whitehorse en 1953.

34 Le Yukon compte 30 372 habitants *(2006)*.

Nunavut

35 Le Nunavut compte environ 29 500 habitants *(2006)*, dont plus de 80 % parlent l'inuktitut, leur langue maternelle. La population entière réside dans l'une des 28 collectivités dont la plus grande est Iqaluit, la capitale.

36 Le Nunavut représente le cinquième du territoire canadien, ce qui constitue la région la plus étendue du pays. La superficie du Nunavut (continent et eau douce) couvre 2 093 190 de kilomètres carrés.

37 Pour obtenir de plus amples renseignements en ce qui concerne l'origine du Nunavut, sa structure gouvernementale et ses gens, consulter le site Web officiel du gouvernement du Nunavut : www.gov.nu.ca. Le site fournit également des liens vers d'autres sites du Nunavut.

38 Le site Web de l'Atlas du Canada : atlas.nrcan.gc.ca, renferme une importante série de cartes ainsi que d'autres renseignements au sujet du Nunavut. Deux sections se référant particulièrement au territoire :

- « Gens et société », puis cliquer sur « Nunavut »;
- « Cartes de référence », puis cliquer sur les « Provinces et territoires » pour obtenir une carte du Nunavut.

39 La section « Profils des communautés » sur le site Web de Statistique Canada (http://www.statcan.ca/), constitue une bonne source d'information.

40 Un autre site Web d'intérêt est la section « Visualisation cartographique » créée par le Centre d'information topographique de *Ressources naturelles Canada* : http://www.maps.nrcan.gc.ca/. Le site comprend plusieurs cartes intéressantes du Nunavut.

41 En 1999, lorsque le Nunavut est devenu un territoire, il avait déjà procédé à une élection de sa législature. Dix-neuf députés ont été élus soit un pour chacune des circonscriptions. Les députés élus ont gardé la tradition des Territoires du Nord-Ouest de ne pas avoir de parti politique.

42 La **Commission d'aménagement du Nunavut (CAN)** a été mise sur pied en vertu de l'*Accord sur les revendications territoriales du Nunavut* et est chargée de planifier l'utilisation des terres et des diverses facettes portant sur l'information et la gestion en matière d'environnement dans le nouveau territoire.

43 La fonction principale de la CAN consiste à élaborer des plans, des politiques et des objectifs en matière d'aménagement du territoire ayant pour objet de guider et de régir l'utilisation et la mise en valeur des ressources dans tout le Nunavut, tout en mettant au premier plan la protection et la promotion du bien-être actuel et futur des résidants et des collectivités de la région du Nunavut. Il convient de remarquer que sont comprises dans l'expression « aménagement du territoire » les eaux, les ressources fauniques et les zones extracôtières.

44 Au cours des dernières années, la CAN a procédé activement à la cartographie des populations fauniques, de la présence humaine, et des aires revêtant une importance particulière sur le plan archéologique, tout en examinant les questions relatives à l'aménagement du territoire. Ce travail de cartographie allie les connaissances indispensables des Inuits à la technologie informatique de pointe en matière de cartographie.

45 Les membres de la CAN sont nommés par les organisations inuites ainsi que par les gouvernements du Canada et du Nunavut.

46 La Commission d'établissement du Nunavut *(1993-1999)* était composée de neuf membres nommés par le gouvernement fédéral, dont six devaient être résidants du Nunavut. La Commission a conseillé toutes les parties sur le financement et les grandes lignes des plans de formation, le calendrier pour le transfert des services, ainsi que sur les modalités pour procéder à la première élection du gouvernement du Nunavut, qui eut lieu en février 1999. Cette première phase de transition s'est terminée au moment de l'élection.

47 Le Nunavut comprend trois régions culturelles distinctes : Qikiqtaaluk, y compris Melville Peninsula, l'île de Baffin et les îles de la Reine-Élisabeth; Kivalliq — y compris

la partie NW de la baie d'Hudson — et une grande proportion de son bassin hydrologique ainsi que Southampton Island; et Kitikmeot, comprenant les côtes de la terre ferme et les îles situées à l'Ouest de Gulf of Boothia et au Sud de Parry Channel. Au total, le territoire est composé de vingt-huit collectivités. La structure gouvernementale du Nunavut est décentralisée, formée de ministères et d'organismes situés d'un bout à l'autre du territoire, donnant lieu à la mise en commun des retombées économiques et permettant de répondre aux besoins particuliers de chaque région. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le gouvernement du Nunavut, consulter le site Web suivant : http://www.gov.nu.ca/.

48 Les aînés jouent un rôle consultatif déterminant dans les sphères de la société inuite et sur le plan politique.

49 **Système juridique**. — À une exception près, dans toutes les provinces ainsi que dans les deux territoires, le système juridique tire son origine du système du droit coutumier en Angleterre. L'exception est la province de Québec où le système a été influencé par les développements juridiques survenus en France. Le Québec possède ses propres Code civil et Code de procédure civile. Au fil des ans, la common law canadienne et le droit civil du Québec ont évolué d'une manière distinctive.

50 Le droit pénal au Canada est fondé sur le droit pénal coutumier anglais qui a évolué au fil du temps, qui se composait à l'origine des usages et coutumes et qui plus tard a été augmenté des principes énoncés par des générations de juges.

51 **Monnaie, poids et mesures**. — La monnaie légale canadienne est le dollar canadien et les pièces en circulation ont pour valeur 1, 5, 10, 25, 50 cents, et 1 et 2 dollars. Les billets de 5, 10, 20, 50, 100 et 1 000 dollars constituent la monnaie légale de la Banque du Canada.

52 Par le passé, le système impérial de poids et mesures était utilisé, sauf dans le cas de la tonne alors qu'à moins d'avis contraire la tonne courte de 2 000 livres était utilisée. Le Canada s'est converti au système métrique de poids et mesures.

53 **Jours fériés**. — Les dimanches ainsi qu'une liste des jours fériés suivants sont respectés.

- *Jour de l'An
- Vendredi Saint
- Lundi de Pâques
- La fête de la Reine (par proclamation)
- *La fête du Canada (le 1er juillet)
- Congé provincial (1er lundi du mois d'août)
- La fête du Travail (1er lundi de septembre)
- Le jour de l'Action de grâces (par proclamation)
- *Le jour du Souvenir (le 11 novembre)
- *Le jour de Noël
- *Le lendemain de Noël (le 1er jour de la semaine après Noël)

*Lorsque ces jours tombent un samedi ou un dimanche, les bureaux gouvernementaux les observent au lundi suivant.

54 Le Yukon a déclaré comme jour férié le « jour de la Découverte » généralement le troisième lundi du mois d'août afin de commémorer la découverte d'or au Klondike.

55 Des **bureaux de poste** sont situés dans tous les villages de l'Arctique canadien.

56 **Douanes**. — Il existe deux bureaux de douane de l'**Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)** et ils sont situés aux aéroports d'Iqaluit au Nunavut et d'Inuvik dans les Territoires du Nord-Ouest. Les services sont offerts aux deux endroits de 9 h à 17 h du lundi au vendredi, sauf les jours fériés. Si des services sont requis en dehors des heures normales d'ouverture, ou bien pour obtenir de plus amples renseignements, communiquer en composant le 1-800-461-9999. On n'offre pas de services d'immigration.

57 L'ASFC offre également aux navires un service des douanes saisonnier de déclaration d'entrée, au besoin, à Tuktoyaktuk et Churchill. On n'offre pas de services d'immigration.

58 En ce qui concerne les autres ports du Nord, un service des douanes est offert par les détachements de la *Gendarmerie royale du Canada*.

59 **Fuseaux horaires**. — Le Canada s'étend sur six fuseaux horaires de l'heure normale, reposant sur le temps universel coordonné (UTC), qui est l'équivalent moderne du temps moyen de Greenwich. D'Est en Ouest, ces fuseaux sont nommés heures normales de Terre-Neuve-et-Labrador, de l'Atlantique, de l'Est, du Centre, des Rocheuses et du Pacifique. Quatre de ces fuseaux sont en usage dans le Nord canadien. Pour obtenir des renseignements sur les fuseaux horaires, consulter la carte des fuseaux horaires du site Web suivant : http://atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/maps/reference/national/timezones/referencemap_view.

60 L'*heure normale de l'Est*, en retard de cinq heures sur le UTC, est en usage dans la partie du Nunavut qui est à l'Est du 85e méridien de longitude Ouest et dans Southampton Island et les îles qui lui sont attenantes.

61 L'*heure normale du Centre*, en retard de six heures sur le UTC, est en usage dans la partie du Nunavut qui est située entre les 85e et 102e méridiens de longitude Ouest, sauf de Southampton Island et les îles qui lui sont attenantes, ainsi que toutes les zones qui se trouvent à l'intérieur de la région de Kitikmeot.

62 L'*heure normale des Rocheuses*, en retard de sept heures sur le UTC, est en usage dans la partie du Nunavut qui est à l'Ouest du 102e méridien de longitude Ouest et toutes les zones qui se trouvent à l'intérieur de la région de Kitikmeot.

63 L'*heure normale des Rocheuses* est aussi en usage dans les Territoires du Nord-Ouest.

64 L'*heure normale du Pacifique*, en retard de huit heures sur le UTC, est en usage au Yukon.

65 L'*heure avancée* est en usage au Nunavut (à l'exception de Southampton Island et les îles qui lui sont attenantes), dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon à partir du deuxième dimanche de mars au premier dimanche de novembre. L'heure avancée est une heure en avance sur l'heure normale; l'*heure avancée du Centre*, par exemple, est en retard de cinq heures sur le UTC.

Les Inuits

66 Pendant plusieurs siècles, les gens de l'extérieur donnaient aux Inuits le nom d'« Esquimaux ». Désormais, les Inuits ne veulent plus être désignés ainsi. Ils préfèrent le nom qu'ils se sont toujours donné, soit celui d'Inuit, qui signifie « les gens » dans leur propre langue, l'inuktitut.

67 Les Inuits habitent de vastes étendues qui couvrent le Nunavut, les Territoires du Nord-Ouest, la côte Nord du Labrador et environ 25 % du Nord québécois. Traditionnellement, ils ont vécu au-dessus de la limite forestière, dans la région bordée à l'Ouest par l'Alaska, à l'Est par la côte du Labrador, au Sud par la pointe Sud de la baie d'Hudson et au Nord par les îles du Grand-Nord.

68 Environ 55 700 Inuits vivent dans 53 collectivités des quatre coins du Nord. La population inuite a connu une croissance rapide au cours des dernières décennies. Selon Statistique Canada, si la tendance actuelle se maintient, le Nord comptera près de 84 600 Inuits d'ici l'an 2016.

69 Les Inuits constituent l'un des trois peuples autochtones au Canada, comme l'indique la Constitution canadienne. Les deux autres peuples autochtones sont les Premières nations et les Métis.

Une culture enracinée dans la terre

70 Les Inuits sont arrivés au Canada il y a au moins 4 000 ans. Leur culture est profondément enracinée dans le vaste territoire qu'ils habitent. Pendant des milliers d'années, les Inuits ont observés de près le climat, les paysages terrestres et marins ainsi que les systèmes écologiques de leur vaste patrie. Grâce à cette connaissance intime de la terre et de ses formes de vie, les Inuits ont acquis des compétences et ont mis au point des techniques remarquablement adaptées à l'un des milieux les plus rigoureux et les plus difficiles au monde.

71 Les Inuits traitaient les êtres humains, la terre, les animaux et les plantes avec le même respect. Aujourd'hui, ils s'efforcent encore de maintenir ces rapports harmonieux. Ils cherchent à faire un usage intelligent des ressources de la terre et de la mer, afin de les préserver pour les générations à venir.

72 Des règles et des traditions de chasse strictes aident à maintenir cet équilibre. Par exemple, les Inuits au Labrador interdisent de tuer les animaux durant leur période de reproduction.

73 Avant la création d'établissements permanents au cours des années 1940 et 1950, les Inuits se déplaçaient au gré des saisons. Ils établissaient des campements d'hiver et d'été, où ils retournaient chaque année. Ces campements saisonniers permettaient aux Inuits d'utiliser les ressources terrestres et maritimes durant les périodes de l'année où elles étaient les plus abondantes.

74 Les connaissances traditionnelles de l'histoire inuite, de la terre, des plantes et de la faune ont été transmises de génération en génération. La famille est au cœur de la culture inuite, et la collaboration et le partage constituent des éléments fondamentaux de la société inuite. Les Inuits partagent les produits de la chasse, et chacun fait sa part pour venir en aide aux défavorisés.

75 Au cours du dernier siècle, la culture inuite a été exposée à de nombreuses influences provenant de l'extérieur. Néanmoins, les Inuits sont parvenus à préserver leurs valeurs et leur culture. Toutes les collectivités inuites parlent encore l'inuktitut, qui, en plus de faire partie du programme d'études, est d'ailleurs la principale langue en usage dans les émissions de radio et de télévision produites dans le Nord.

76 Bon nombre de collectivités inuites continuent à pratiquer la danse et le chant inuits traditionnels, notamment la danse du tambour et le chant guttural. La tradition orale et les séances de contes sont encore très vivantes dans la culture inuite, et les légendes ont été transmises au fil des siècles. Ces récits représentent souvent des esprits puissants qui habitent la terre et la mer. Ils ont été une source d'inspiration constante pour les artistes inuits dont les gravures et les sculptures sont appréciées des collectionneurs et des galeries d'art du monde entier.

La période des contacts

77 Les premiers rapports réguliers entre les Inuits et les Européens ont eu lieu au milieu du 17e siècle, lorsque les baleinières européennes sont arrivées dans l'Arctique. À la fin du 18e siècle, l'industrie de la baleine a commencé à décliner et a cédé le pas à la traite des fourrures. Dans les décennies qui ont suivi, des relations économiques fondées sur le commerce de la fourrure se sont établies entre les Inuits et les Européens.

78 Outre les rencontres avec les commerçants de fourrures et certains explorateurs, les Inuits ont eu très peu de contacts avec le reste du Canada avant les années 1940. C'est à cette époque que le gouvernement canadien a commencé à s'établir dans l'Arctique.

79 Le gouvernement a encouragé les Inuits à abandonner leurs campements saisonniers pour s'établir dans des

établissements permanents. Ces établissements ne tardèrent pas à recevoir l'appui de détachements de la *Gendarmerie royale du Canada (GRC)* et à offrir des services sociaux, des services de santé et un programme de logements.

80 Dans les années 1960, les Inuits ont commencé à former des coopératives de commercialisation pour faciliter la vente des produits locaux, notamment des reproductions d'œuvres d'art et de gravures, qui allaient acquérir une renommée mondiale. Dans les années 1970, les nouveaux établissements centralisés étaient devenus une partie intégrante de la vie des Inuits, avec leurs nouvelles écoles et leurs installations médicales améliorées. Les vols réguliers et les télécommunications ont contribué à relier les établissements les uns aux autres ainsi qu'au reste du monde.

81 Des conseils municipaux élus gouvernent les collectivités inuites. Ces conseils sont appuyés par des comités chargés de la chasse, de la pêche et du piégeage ainsi que de la santé et de l'éducation. Les écoles inuites d'aujourd'hui présentent un système éducatif moderne qui comprend les enseignements culturels, notamment l'enseignement de l'inuktitut, la langue des Inuits.

L'économie inuite d'aujourd'hui

82 De nos jours, les Inuits travaillent dans tous les secteurs de l'économie, notamment les mines, le pétrole et le gaz, la construction ainsi que les services gouvernementaux et administratifs. Un bon nombre d'Inuits ont encore recours à la chasse comme revenu d'appoint.

83 Le tourisme est une industrie en pleine croissance dans l'économie inuite. Les guides inuits travaillent pour des pourvoiries et amènent les touristes faire des excursions en traîneaux à chiens ou des expéditions de chasse. Environ 30 % de la population inuite tire des revenus de la sculpture, de la gravure et de la reproduction, des activités qui sont pratiquées à temps partiel.

84 Le règlement des revendications territoriales dans les Territoires du Nord-Ouest, qui a fait voir le jour au Nunavut, et les revendications territoriales dans le Nord québécois, connu par ses résidants inuits comme le Nunavik, a procuré aux Inuits de l'argent et un cadre pour l'élaboration et l'expansion des activités de développement économiques. De nouvelles entreprises font leur apparition, notamment dans l'immobilier, le tourisme, le transport aérien et la pêche au large.

Flore et faune

Végétation

85 Il existe trois régions principales de végétation ou écotones dans le Nord canadien : la toundra arctique, qui comprend la sous-région du Haut-Arctique de la côte et des îles arctiques, les terres intérieures nues de la sous-région du Bas-Arctique et de la péninsule d'Ungava; la région de la toundra forestière subarctique, une large zone de transition entre la toundra et la taïga au Sud de la limite forestière; et la taïga ou la forêt boréale de conifères qui se situe au Sud de la toundra forestière entourant les cours d'eau de Slave River, la partie supérieure du fleuve Mackenzie et Liard River, tous situés dans les Territoires du Nord-Ouest, jusqu'au Québec.

86 Les terres de la toundra arctique sont dépourvues d'arbres. Le sol de la toundra est remué sous l'action du gel que causent les basses températures, entravant ainsi à la décomposition des matières organiques et ne supportant que très peu la vie animale. Le pergélisol retarde la croissance des plantes et empêche la pénétration profonde des racines. Dans les régions où un surplus d'humidité est causé par un mauvais drainage, le sol demeure néanmoins sec pour les plantes en raison des températures basses ainsi qu'un pH bas ralentissant ainsi l'absorption par les racines. Finalement, la saison de croissance en été est de courte durée et l'hiver est long et rigoureux.

87 En dépit des difficultés redoutables, une gamme variée d'espèces de plantes survivent et se développent dans la toundra arctique. Un grand nombre s'adapte particulièrement au milieu arctique. Les plantes ont tendance à rester basses et compactes afin de capter l'énergie de rayonnement. Certaines possèdent des cuticules épaisses et cirées ou sont recouvertes de duvet. Les plantes de la toundra débutent quelquefois leur croissance sous la neige et peuvent souvent résister au gel. La plupart sont vivaces et capables de stocker leur nourriture durant l'hiver. Elles se reproduisent rapidement et se dispersent facilement.

88 La vie végétale est absente sur une grande partie du sol dans le Haut-Arctique. On peut retrouver des lichens crustacés, des tapis de lichens noirs et un amas d'avens sur les champs des hautes terres incultes érodées par le vent et composées de fragments rocheux soulevés par le gel. Des arbustes fruitiers bas et rabougris poussent dans les coins et recoins protégés des forts vents. On peut cependant retrouver une oasis arctique, recouverte entièrement de plantes resplendissantes le long des cours d'eau et des zones de suintement.

89 Le Bas-Arctique se caractérise par ses champs de hautes terres incultes et ses déserts rocheux, composées d'herbes et de lichens qui sont alimentés par l'eau provenant de la fonte des neiges. Ici par contre, les champs sont principalement entourés par les crêtres de montagnes sèches, balayées par le vent. Certaines zones plus humides sont recouvertes de tertres de linaigrette entremêlés de bouleaux glanduleux, de saules, de lichens et de mousses, tous tout aussi important pour alimenter les animaux de la toundra. L'herbe, la laîche et le jonc prédominent dans les zones de marécages; on retrouve à l'occasion des sections riches en végétation. Les arbustes

sont plus grands et créent parfois des petits couverts forestiers fonctionnels.

90 Parmi les espèces communes de la toundra arctique on compte la petite fougère, la camarine noire, la linaigrette ainsi que de resplendissantes plantes à fleurs telles le phlox de Hood, le pavot d'Islande, le saxifrage, l'oxytrope voyant, et l'astragale alpin qui se trouve dans les déserts rocheux. On retrouve une variété d'herbes et de linaigrettes, de lupins arctiques, de tussilages pas-d'âne ainsi qu'une variété d'espèces d'éricacées telles le thé du Labrador, le rhododendron de Laponie, le raison d'ours, la cassiope tétragone ainsi que l'airelle vigne-d'Ida, dans les zones de la toundra. Dans les zones méridionales les buissons et arbustes sont composés principalement de saules herbacés et de bouleaux glanduleux, et de quelques aulnes crispés.

91 La toundra forestière subarctique est une zone de transition de conifères éparpillés et souvent rabougris et d'arbustes mélangés avec la végétation de la toundra. Un « arbre » boréal, à l'opposé d'un arbuste, se défnit comme ayant un tronc central et unique d'une hauteur minimale de 2 m au-dessus de la neige. Une région varie en apparence où la forêt et le pergélisol subsistent; d'abord avec les masses compactes de forêts détachées entourées par la toundra, puis les arbres éparpillés, entremêlés de grands arbustes jusqu'à l'étendue considérable de saules et d'arbustes de bouleaux.

92 La disposition et la répartition des espèces des plantes dépendent de façon éminente des facteurs comme le type de sol et de roche de fond. Aussi, on remarquera qu'une accumulation de tourbe diminue la croissance des arbres.

93 Les basses températures et les sols imbibés d'eau résultant d'un mauvais drainage causé par le pergélisol, et acides, en raison de la présence des conifères et sphaignes, produisent un sol n'encourageant guère le développement des invertébrés et des micro-organismes. La végétation morte demeure intacte et ne se décompose point pendant de longues périodes. La tourbe est le produit d'une masse imbibée d'eau, acide, et comprimée par seulement un peu de végétation décomposée. Des tourbières ont tendance à se développer au détriment d'une forêt.

94 L'épaisseur du pergélisol dans cette région est aussi un point déterminant de la répartition d'espèces végétales. Les grands saules, les groupes isolés de peupliers baumiers indiquent l'existence de terres non gelées. Des saules, des trembles et épinettes blanches apparaissent là où la couche terrestre active est un peu moins épaisse et que le pergélisol se retrouve plus près de la surface. L'épinette blanche croît principalement sur une surface riche en argile et d'alluvions, alors que l'épinette noire rustique croît sur des sols acides que l'on retrouve dans les vallées tourbeuses et envahies par l'eau, où le pergélisol est assez près de la surface. Le mélèze laricin et l'airelle canneberge se retrouvent aussi dans ce milieu.

95 Il y a plus de végétation et d'accumulations de neige dans la toundra forestière que dans la toundra proprement dite. Les températures du pergélisol ne sont pas de beaucoup inférieures au point de congélation. La végétation procure des propriétés isolantes au sol mais lorsque celle-ci est perturbée, le thermokarst se produit et son effet est crucial. Le soulèvement par le gel, l'effondrement et autres types de mouvements terrestres associés soit au gel annuel ou au pergélisol sont tous des facteurs déterminants à la croissance d'espèces d'arbres, donnant l'apparence d'une forêt « d'arbres penchés ».

96 La majorité de la taïga, ou forêt boréale, se retrouve dans la zone de pergélisol discontinu. Les sols de la taïga sont formés sous l'effet des déchets d'aiguilles de conifères acides qui rendent les sols très acides et résultent en une réduction nutritive des plantes qui se trouvent aux couches supérieures, ce qui a pour conséquence d'un nombre limité d'espèces d'arbre prédominant dans l'écotone.

97 La couverture du sol, dans la partie développée de la taïga, contient un pourcentage élevé de lichens. Cependant, dans la taïga confinée, la couverture du sol peut contenir principalement que des hypnes. Une variété abondante d'arbustes produisant des fruits tels bleuets, viornes trilobée, viornes comestibles, camarines noires, fraises, ronces petit-mûriers et sorbiers des oiseleurs sont tous d'une grande importance pour la faune dans la région. On retrouve aussi une variété d'arbustes et d'herbes en fleurs.

98 La taïga est extrêmement susceptible aux incendies de forêt en raison de la présence de conifères qui sont très résineux. L'arrivée des pionniers européens a fait accroître considérablement la fréquence des feux de forêt même si ce phénomène existait au préalable. Cet écotone se régénère particulièrement à travers les stades de feux d'épilobes à feuilles étroites, de bouleaux et de trembles, tandis que sur le Bouclier canadien, le pin gris peut résister à ces feux pendant plusieurs années.

Poissons

99 Tout comme les autres espèces des règnes végétal et animal, on retrouve dans les eaux septentrionales une moins grande variété de poissons que dans les eaux méridionales. Comparativement à leurs voisins du Sud, les poissons nordiques croissent plus lentement; la couverture de la glace épaisse se formant pendant l'hiver, accompagnée des longs soirs d'hiver de l'Arctique, restreint de beaucoup la vie animale supportée par la lumière solaire. Une truite de lac (touladi) d'une dizaine d'annéee, pesant 1 kg dans les eaux nordiques, en pèserait 5 kg dans les eaux méridionales. Cette constatation, additionnée de l'ampleur du phénomène de la pêche sportive voulant que la plus grosse prise reçoive un trophée, font que le taux de remplacement du poisson dans les eaux nordiques soit extrêmement lent.

100 Néanmoins, un nombre d'espèces de poissons d'eau douce sont pêchés pour l'usage commercial, domestique ou récréatif. Quelques espèces de poissons vivent dans l'océan Arctique et, de ceux-ci, l'omble arctique anadrome est pêché commercialement. Toutefois, des espèces comme la morue polaire est une importante source d'alimentation pour les mammifères marins. Les poissons suivants sont les principales espèces réparties dans le Nord canadien.

101 *Famille de la morue*. — Mise à part la morue polaire de l'océan arctique, les espèces d'eau douce prédatrices connues sous différents noms comme la lotte (loche) habitent dans les réseaux drainés de la baie d'Hudson et du fleuve Mackenzie. À l'avant, son corps est arrondi et à l'arrière, allongé avec une queue arrondie et une barbe sous le menton. Sa couleur varie du brun foncé au jaune, selon l'endroit et il pèse en moyenne moins de 2 kg. Bien qu'il ne soit pas important comme nourriture et pour la pêche récréative, les Dénés du delta du Mackenzie l'apprécient pour le goût sucré du foie et des œufs.

102 *La famille de l'ombre*. — L'ombre arctique est le seul membre de cette famille qui se trouve au Canada. Il s'agit d'un véritable poisson du Nord que l'on retrouve particulièrement dans les cours d'eau du fleuve Mackenzie, de Coppermine River, Anderson River, Thelon River et Back River; il se nourrit principalement d'insectes ainsi que de leur larve. L'ombre arctique est considérée comme un des plus magnifiques poissons d'eau douce avec son dos de couleur bleu foncé, ses grands côtés violets, tachetés gris-pourpre et de ses grandes nageoires dorsales semblables à des voiles. Le pêcher peut devenir entraînant et le manger est un mets succulent. Il pèse en moyenne moins de 1 kg.

103 *La famille de la lamproie*. — La lamproie arctique est une espèce parasitaire et anadrome qui se trouve dans les eaux drainées du fleuve Mackenzie et la mer de Beaufort. Les lamproies ne sont pas de véritables poissons. En effet, ces poissons ont l'apparence d'une anguille, n'ayant aucune mâchoire, de nageoires paires, côtes ou d'écailles.

104 *La famille du méné*. — Le méné de lac et la queue à tache noire sont les espèces que l'on retrouve. Ces deux petits poissons s'alimentent principalement d'insectes aquatiques et de plancton. Ils sont d'une importance primordiale et servent de fourrage pour d'autres espèces de poissons et d'appâts vivants pour les pêcheurs à la ligne. L'omisco, bien qu'il ne fasse pas partie de la famille du méné, comporte des caractéristiques de la truite et de la perche.

105 *La famille de la laquaiche*. — Autrefois, on retrouvait abondamment de laquaiches aux yeux d'or ausi loin au Nord que le *parc national du Canada Wood Buffalo* et du Grand lac des Esclaves, où ils étaient pêchés pour le commerce. Le poisson ressemble au cisco qui se distingue particulièrement par ses yeux de couleur or ou jaune. Ils se nourrissent à la surface de l'eau d'une quantité importante d'insectes et c'est aussi un poisson auquel on s'adonne à la pêche sportive malgré leur petit poids moyen de moins de 0,5 kg. Fumé, ce poisson est des plus délicieux.

106 *La famille de la perche*. — La perchaude est une espèce récemment immigrée dans la région du Grand lac des Esclaves et qui est aussi commune dans le bassin hydrographique de la baie d'Hudson. Le doré jaune, aussi connu sous le nom de doré commun, voyageant en banc et atteignant une pesanteur de 5 kg, est en abondance dans des lacs plus petits se trouvant au Nord et au Sud du Grand lac des Esclaves mais sur une moins grande étendue plus au Nord. Les deux espèces sont considérées comme des poissons à nourriture et elles sont relativement faciles à attraper.

107 *La famille du brochet*. — Le grand brochet est un poisson long, élancé, ayant une grande tête plate et de larges mâchoires contenant plusieurs dents. Son dos est habituellement de couleur vert foncé et un peu plus pâle sur ses côtés tandis que son ventre est blanc avec des rangées de taches pâles. Les brochets sont en abondance dans les réseaux drainés du fleuve Mackenzie et du Grand lac des Esclaves. Ils s'alimentent en dévorant d'autres poissons, grenouilles, écrevisses, petits animaux et oiseaux. Bien qu'il s'agisse d'un poisson savoureux et remarquablement combatif, l'espèce est susceptible d'être négligée comme poisson à nourriture. Un brochet se situe habituellement entre 2 et 5 kg, mais il n'est pas rare d'en trouver allant jusqu'à 18 kg.

108 *La famille du saumon et de la truite*. — Trois espèces du genre *Salvelinus* de la famille des Salmonidae y sont présentes. Toutes sont importantes comme nourriture, pour la pêche récréative et commerciale.

109 L'omble chevalier est presque exclusivement un poisson des régions nordiques éloignées, de l'île de Baffin jusqu'à l'Ouest de la frontière du Yukon. L'omble, anadrome, passe l'été dans l'océan mais pendant l'hiver et au moment du frai il le passe dans l'eau douce qui coule dans l'océan Arctique ou la baie d'Hudson. On retrouve aussi une variété confinée aux eaux intérieures, c'est-à-dire qui habite dans des lacs septentrionaux, profonds et froids. Il est en apparence très effilé et son dos est vert foncé changeant aux couleurs argentées sur les côtés et sur le ventre, et des taches rosées sur le côté. Le mâle développe une couleur éclatante ainsi qu'une mâchoire en saillie lorsque arrive le temps de frayer. L'omble s'adonne très bien pour la pêche sportive; il pèse en moyenne entre 2 et 3 kg et il est semblable au saumon pour le goût.

110 Le Dolly Varden est un parent proche de l'omble chevalier. C'est un poisson prédateur délicieusement assaisonné lorsqu'on le mange et dont on peut retrouver des variétés anadromes ou d'eaux intérieures qu'on trouve seulement dans les régions arctiques et subarctiques de l'Ouest. Son corps long et arrondi est de couleur vert-brun avec de nombreuses taches rouges et orange sur ses côtés.

111 Le touladi (truite de lac) est un poisson excellent pour la pêche sportive, particulièrement dans les cours d'eau septentrionaux et il est important pour la pêche commerciale. Son corps est long, élancé et de couleur foncée avec des taches gris pâle ou blanches; il est aussi muni de dents très développées. le touladi est répandu dans les eaux drainées de tout le fleuve Mackenzie, ainsi que dans Thelon River, Back River et Coppermine River; et des poissons-trophées ont été attrapés dans le Grand lac de l'Ours et dans le Grand lac des Esclaves. Le poids moyen du touladi est de 5 kg et il est carnivore.

112 *La famille du chabot*. — Le chabot a un air grotesque, avec une grosse tête osseuse et de grandes nageoires pectorales. Une variété de chabots de plus grosse taille se retrouve dans l'océan Arctique tandis qu'une variété d'eau douce, de plus petite taille, habite les régions côtières. Ce ne sont pas des poissons à nourriture, toutefois ils sont importants pour servir de nourriture à d'autres poissons et mammifères marins.

113 *La famille de l'épinoche*. — On retrouve deux espèces d'épinoches dans les eaux de l'Arctique : l'épinoche à trois épines et celle à neuf épines. Ces poissons habitent l'eau de mer comme l'eau douce et ils atteignent une longueur de 7,5 cm. Ils servent de nourriture pour d'autres espèces et sont remarquables dans leur façon de faire leur nid.

114 *La famille du meunier*. — Le meunier noir, vendu sur le marché sous l'appellation de « mulet », se trouve couramment dans les lacs et rivières intérieurs de tout le Nord canadien. On retrouve le meunier rouge jusqu'à l'océan Arctique. Ces poissons servent de nourriture pour des plus gros poissons.

115 *La famille du cisco*. — Les trois espèces de cette famille sont pêchées commercialement ou sur une base individuelle et servent de nourriture pour d'autres poissons.

116 Le grand corégone est de forme ovale et ses côtés sont d'une couleur argent tirant sur le foncé ou le brun olive. Il se nourrit principalement de mollusques, d'insectes et d'invertébrés qui se trouvent au fond de l'eau. On en trouve dans tout le continent subarctique et arctique, sauf dans le secteur septentrional de Keewatin et de Melville Peninsula. Ce poisson de lac est le plus vendu et pêché commercialement mais il ne retient guère l'attention des adeptes de la pêche sportive.

117 L'« inconnu » ressemble à un grand hareng avec son dos foncé et ses côtés argentés et munis de grosses écailles. C'est un poisson principalement de nature nordique, répandu dans toute la région subarctique mais particulièrement commun dans Hay River, Big Buffalo River, Taltson River et Anderson River, ainsi que dans le delta du Mackenzie. Ce poisson, communément appelé « Coney », pèse en moyenne entre 4 et 9 kg.

118 Le cisco de lac, aussi appelé « tullibee » en anglais, est de couleur variant entre le bleu foncé et le gris-vert sur le dos et argenté sur ses côtés. Il est long et élancé et muni d'une mâchoire inférieure plus longue que la mâchoire supérieure; cette particularité le distingue du cisco. Il est parfois pêché commercialement avec le grand corégone dans le Grand lac des Esclaves.

Mammifères marins

119 L'Arctique canadien est une des rares régions du monde où l'on retrouve des mammifères marins en abondance. Une variété de phoques, morses et baleines fréquentent cette région pour la reproduction au large des côtes de l'île de Baffin, dans la baie d'Hudson, ainsi que les régions côtières de l'Arctique et du Haut-Arctique. Ces mammifères marins étaient tradionnellement le soutien de la vie des Inuits de ces régions nordiques éloignées.

120 Tous ces mammifères sont adaptés à l'existence aquatique et passent la plupart ou entièrement leur temps dans l'eau. Leurs membres sont adaptés pour servir de pagaies et de gouvernails. Ils possèdent une épaisse couche de graisse sous leur peau, ce qui les protège du temps froid et, de plus, sert comme réserve de nourriture lors de périodes de pénurie. Les espèces communes sont les suivantes :

121 *Le phoque commun*. — Le phoque commun de l'Atlantique Nord-Ouest est répandu aussi loin au Nord que l'île d'Ellesmere et dans les eaux côtières du détroit d'Hudson, de la baie d'Hudson et de Foxe Basin. Le phoque commun est brun, brun roux ou gris, pourvu de narines distinctes en forme de V. À l'âge adulte, il atteint une longueur de 1,85 m et une masse de 132 kg.

122 *Le phoque annelé*. — Le phoque annelé, espèce véritable de l'Arctique ne voyageant pas vers les eaux méridionales, est un petit animal brunâtre portant des anneaux ou taches foncées sur le dos. Son unique blanchon naît au printemps dans des trous de neige situés sur la glace de calmes baies et anses. Le phoque annelé se nourrit de petits invertébrés et de poissons. En hiver, il perce un petit trou dans la glace et vient respirer à la surface. Ces phoques se trouvent entre l'île d'Ellesmere, le Labrador et la baie d'Hudson au Sud, et longent les régions côtières arctiques de l'Alaska.

123 *Le phoque du Groenland*. — Ce phoque, de coleur gris pâle et de grandeur moyenne, portant des marques distinctives en forme de harpe, hiverne dans le golfe du Saint-Laurent. Ses blanchons naissent au printemps dans le golfe et sont recouverts alors, de longs poils blancs pendant les premières semaines. Le phoque du Groenland, qui peut peser jusqu'à 350 kg, se nourrit de petits poissons et de crustacés. Ils se répandent entre la côte Ouest du Groenland et l'île d'Ellesmere et, à l'été, entre la baie d'Hudson et l'île de Baffin, au Sud. Quelques-uns ont été observés dans la partie occidentale de l'Arctique.

124 *Le phoque barbu*. — Le phoque barbu se distingue par ses grandes moustacles brunes. Le mâle peut atteindre une longueur de 3 m et peser jusqu'à 430 kg. C'est une espèce

solitaire qui se regroupe pendant la période de reproduction seulement. Les bébés phoques naissent au début mai et passent une longue période avec leur mère avant de s'aventurer dans l'eau. La peau du phoque barbu est recherchée par les Inuits à cause de sa dureté et de l'usage qu'on en fait pour la fabrication des lignes de fusils lance-harpons. Ils sont répandus entre l'île d'Ellesmere et la baie d'Hudson, au Sud, ainsi que dans les régions côtières arctiques de l'Alaska, à l'Ouest.

125 *Le phoque à capuchon*. — Ce grand phoque, gris foncé ou noir, porte des taches blanches ou brunes sur ses flancs. Le mâle porte comme un sac qui se gonfle à l'extrémité du museau lorsqu'il est irrité; en effet, le mâle possède une réputation d'être féroce, particulièrement lorsqu'il doit se défendre pour sa femelle et ses jeunes phoques. Ces phoques vivent sur les floes de glace et se nourrissent principalement de poissons; ils émigrent au Sud pendant l'hiver. Ils n'utilisent pas les trous pour respirer à la surface mais demeurent plutôt dans les grands espaces dépourvus de glace. L'espèce se retrouve entre la partie Sud de l'île d'Ellesmere jusqu'au Labrador et on peut parfois la retrouver dans la partie occidentale de l'Arctique.

126 Le *morse* est en réalité un très grand phoque. Les morses utilisent leur défense particulièrement pour creuser les palourdes et d'autres mollusques et crustacés, qui constituent leur nourriture principale. Les mâles peuvent atteindre une longueur de 3,4 m et peuvent peser jusqu'à 1 360 kg. Les jeunes morses naissent sur des étendues de glace dans les baies et anses peu profondes et s'allaitent pour une période de près de deux ans, jusqu'à ce que leurs défenses soient développées. Les morses se retrouvent entre l'île d'Ellesmere et le Groenland jusqu'à la baie d'Hudson ainsi que dans le détroit d'Hudson, vers le Sud et jusqu'à Somerset Island et Barrow Strait, vers l'Ouest. Le morse est très vulnérable à la surchasse et par conséquent il possède le statut d'espèce protégée au Canada.

127 La pêche à la *baleine boréale*, aussi appelée baleine franche du Groenland, était autrefois un commerce régulier. Grosse et noire, elle peut atteindre une longueur de 18 m et est pourvue de fanons noirs et d'une grande mâchoire très courbée. La baleine boréale était jadis fréquente entre le Groenland vers le Sud jusqu'à l'île de Baffin et Southampton Island, ainsi que dans la baie d'Hudson et le détroit d'Hudson. On la retrouvait également dans les eaux avoisinantes de l'Alaska ainsi qu'à l'Est de Banks Island. La baleine boréale est une espèce menacée.

128 Le *rorqual commun* est une grande baleine élancée qui atteint une longueur de 24 m; de couleur grise sur son dos et blanche sur son ventre, elle porte une petite nageoire dorsale. Sur son côté droit, sa mâchoire inférieure et ses fanons sont blancs alors que de son côté gauche ceux-ci sont gris. On trouve cette espèce dans les détroits de Davis et d'Hudson et, vers le Sud, le long de la côte du Groenland. Le rorqual commun est une espèce menacée.

129 *Le petit rorqual*. — Cette petite baleine élancée se trouve entre la côte du Groenland vers le Sud jusqu'aux côtes de Terre-Neuve-et-Labrador, en passant par le détroit de Davis. Le dos est noir tandis que son ventre est blanc et elle porte une tache blanche sur la partie supérieure de ses nageoires antérieures.

130 *Le rorqual bleu*. — C'est le plus grand de tous les mammifères et peut parfois atteindre une longueur de plus de 30 m. Son dos est bleu-gris tacheté blanc sur son ventre. Le fanon est noir comme du jais alors que l'extrémité et la partie inférieure des nageoires antérieures sont blanches. Il a été aperçu dans la région côtière du Groenland et au Sud, en passant par le détroit de Davis. Le rorqual bleu est une espèce en voie de disparition.

131 *Le rorqual à bosse*. — Le rorqual à bosse possède de longues nageoires atteignant une longueur équivalant à presque le tiers de sa longueur totale. Les nageoires et la tête sont recouvertes de tubercules, infestés généralement d'anatifes. Son corps est noir sur le dos et blanc sur le ventre, et le fanon est noir. On le trouve le long de la côte du Groenland, et en petits groupes dans Cumberland Sound, dans les parages de l'île de Baffin.

132 *L'épaulard*. — L'épaulard est un grand marsouin muni d'une grande nageoire dorsale. Il est noir sur le dos et blanc sur le ventre et porte une tache blanche à l'arrière de l'œil ainsi que sur les flancs. C'est une espèce munie de dents, qui se nourrit de phoques et d'autres baleines. On les trouve entre la côte du Groenland et l'île de Baffin, au Sud, toutefois, ils sont rares dans la partie occidentale de l'Arctique.

133 *Le marsouin commun*. — Ce petit marsouin est gris sur le dos et blanc sur le ventre; ses nageoires pectorales et caudales sont noires et il possède un museau arrondi. On le trouve entre la côte du Groenland et Cumberland Sound, au Sud. Le marsouin commun est une espèce en péril.

134 *Le béluga*. — Aussi appelé baleine blanche, le béluga est prisé par les Inuits pour la préparation du mets fin appelé « muktuk ». C'est une baleine d'un blanc pur qui ne porte pas de nageoire dorsale et qui peut atteindre une longueur variant entre 3 et 4 m. On le trouve entre le Groenland et l'île d'Ellesmere, puis vers le Sud jusqu'à Lancaster Sound, la baie de Baffin, Foxe Basin, le détroit et la baie d'Hudson. On le retrouve aussi en petit nombre dans Coronation Gulf, à l'Ouest du delta du Mackenzie. Le béluga est une espèce en péril.

135 *Le narval*. — Le narval se distingue par la défense d'ivoire du mâle en forme de spirale. Ce petit marsouin marbré gris atteint une longueur de quelque 4,5 m, et il était autrefois chassé pour sa défense d'ivoire et aussi pour sa nourriture. On le trouve entre l'île d'Ellesmere et le Groenland jusqu'au Sud, en passant par le détroit de Davis, dans le détroit d'Hudson et

le long de la côte du Labrador, et à l'Ouest jusqu'à Somerset Island. Bien qu'il ait apparu dans les parages de Point Barrow en Alaska, il n'a toutefois pas été observé dans les eaux canadiennes de la partie occidentale de l'Arctique.

Petits mammifères terrestres

136 La musaraigne, petit mammifère insectivore muni d'un long museau pointu et de courtes pattes, vit dans les terres intérieures du Nord canadien. Les espèces que l'on trouve sont : la musaraigne cendrée qui se trouve dans la forêt boréale et dans la toundra; la musaraigne palustre ainsi que la musaraigne sombre qui habitent la partie méridionale du fleuve Mackenzie, et la région du Grand lac des Esclaves; la musaraigne arctique, sous-espèce distincte habitant le delta du Mackenzie et une autre, la vallée du Mackenzie; la musaraigne de Hoy qui se trouve dans la région de la forêt boréale ainsi que dans la zone de transition.

137 Deux espèces de chauve-souris habitent les Territoires du Nord-Ouest. La petite chauve-souris brune se trouve dans le Sud du fleuve Mackenzie et au Sud du Grand lac des Esclaves, de même que pour la rare chauve-souris cendrée, une espèce solitaire habitant dans les arbres. Bien qu'on ait observé une chauve-souris rousse égarée à Coral Harbour sur Southampton Island, les chauves-souris ne sont pas répandues plus loin au Nord. Elles proviennent des tropiques et requièrent des températures chaudes pour leurs activités. La petite chauve-souris brune hiberne dans des cavernes où la température demeure au-dessus du point de congélation.

138 Le pika est un petit mammifère trapu, sans queue, qui ressemble à un cochon d'Inde. C'est un animal particulier des montagnes et très adapté au milieu. Les pikas à collier se trouvent dans les montagnes à la frontière des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon, vivant dans les talus d'éboulis rocheux qui dominent la limite forestière. En hiver, ils creusent des galeries sous la neige et mettent la végétation, qui leur sert de nourriture, dans une cache.

139 Le lièvre est une importante source de nourriture pour les humains et les autres animaux. Le lièvre d'Amérique, qui blanchit en hiver, se trouve dans les régions forestières jusqu'à la limite forestière. Le lièvre arctique est un gros animal à corps épais qu'on trouve au-delà de la limite forestière, dans l'archipel Arctique; il a été aperçu sur la glace par 83°10'N, à plusieurs kilomètres de la pointe de terre la plus au Nord. Il s'adapte très bien au milieu nordique; il est muni de pattes rembourrées et de griffes lui permettant de creuser dans la neige; il est couvert de longs poils et est muni de longues incisives lui permettant d'extraire les plantes naines de la toundra qui se trouvent sous la neige. Son régime alimentaire est composé aussi de viande et d'algues.

140 Un petit tamia élancé, dénommé « tamia mineur », se trouve particulièrement dans les peuplements ouverts de pins gris et en bordure des régions incendiées de la forêt boréale. Un animal reconnu pour ramasser sa nourriture, il entre dans un état léthargique en hiver, mais n'hiberne pas véritablement. Sa nourriture se compose de graines, de noix, de baies, d'insectes et d'œufs d'oiseaux.

141 Parmi les marmottes septentrionales on compte : la marmotte commune, un spermophile muni d'un pelage grisonnant et répandu dans la région méridionale du Mackenzie. La marmotte commune se fait des réserves de graisse avant qu'elle hiberne, généralement dans les terriers, à la racine d'un arbre. Le fouissage de la marmotte augmente la fertilité du sol. La marmotte des Rocheuses est plus grosse que la marmotte commune et hiberne jusqu'à huit mois par année. C'est un animal de montagne qu'on trouve dans la toundra alpine, au-delà de la limite forestière, dans la Cordillère septentrionale.

142 Le « siksik », spermophile arctique, est une véritable espèce nordique habitant la toundra continentale. Une sous-espèce se trouve aussi dans les clairières de la zone de transition qui sont situées dans la région aval du fleuve Mackenzie. La période de reproduction du siksik est écourtée; il croît rapidement en s'alimentant de la végétation de la toundra et de la viande d'animaux morts. Il dépose ses provisions de végétation en cache et, au printemps, il sort de son terrier d'hibernation en faisant son chemin à travers la neige située à la hauteur de la ligne de pergélisol.

143 Les deux espèces d'écureuils que l'on trouve dans le Nord canadien sont occupées pendant l'hiver. L'écureuil roux, animal solitaire et arboricole, habite la taïga dense de conifères. Son régime se compose de pommes et de bourgeons de conifères, d'insectes, d'œufs d'oiseaux et de souris, contribuant ainsi au reboisement et à la lutte contre les insectes et les animaux nuisibles. Le grand polatouche, espèce que l'on rencontre moins fréquemment, se trouve le long du fleuve Mackenzie eu au Sud du Grand lac des Esclaves. Cet animal robuste et grégaire se nourrit — en plus du régime habituel de l'écureuil — de lichens et des restes d'appâts piégés.

144 Les souris et les campagnols sont des espèces cosmopolites que l'on retrouve à peu près partout. Parmi les espèces on compte la souris sylvestre qui se trouve dans les parages de la limite forestière; le campagnol à dos roux boréal qu'on trouve particulièrement dans la végétation composée d'arbustes ainsi que dans la zone de transition et la toundra; le campagnol à dos roux de Gapper, cousin de ceux que l'on trouve dans la taïga; le lemming brun, un rongeur indigène de la toundra que l'on trouve aussi au Nord de la partie méridionale de l'archipel Arctique; le lemming des tourbières, qui court la sphaigne, le thé du Labrador, les marais d'épinettes noires ainsi que le bois moussu, se trouvant tous dans la zone de transition et la taïga; le campagnol des bruyères, celui-ci préférant une forêt sèche de conifères et la bordure de la forêt; enfin, on trouve aussi le campagnol chanteur de la toundra alpine située à l'Ouest du fleuve Mackenzie, le campagnol des

prés, le campagnol nordique et le campagnol longicaude de la vallée de South Nahanni River, la souris sauteuse de la partie méridionale du Mackenzie, le campagnol à joues jaunes, la souris commune et finalement, le lemming variable. Ce dernier est aussi une espèce indigène de la toundra qui s'adapte à l'Arctique encore plus que n'importe quel autre rongeur. La couleur de son poil blanchit en hiver et il est muni de pattes poilues portant de longues griffes lui permettant de creuser dans les bancs de neige. Le lemming variable se trouve dans la toundra arctique seulement, aussi loin au Nord que les îles de la Reine-Élisabeth.

145 Le rat à queue touffue se trouve dans les Territoires du Nord-Ouest. C'est un animal préférant les milieux rocheux de la zone de transition, et se nourrit de brindilles et de feuillage. On ne rencontre pas de rats domestiques dans le Nord. On trouve des porcs-épics au Sud de la limite forestière.

146 Tous ces petits mammifères jouent un rôle important dans la chaîne alimentaire de leur milieu respectif. Ils sont la source principale de nourriture pour la plupart des animaux à fourrure ainsi que des oiseaux prédateurs.

Animaux à fourrure

147 On trouve de gros coyotes de couleur cannelle dans les régions forestières, aussi loin au Nord que dans le delta du Mackenzie. De toute évidence, on peut déduire que ces mangeurs de petits gibiers et de charognes sont une espèce immigrante relativement nouvelle puisqu'ils ont atteint le Mackenzie qu'au 19e siècle.

148 Le loup, originaire du Nord, est semblable en apparence au chien berger allemand et au chien de traîneau; son corps est efflanqué, sa poitrine rétrécie et il est pourvu de plus longues pattes et de pieds élargis. C'est un animal carnassier qui se promène en bande et dont les gros gibiers tels les orignaux et les caribous constituent leur proie. La couleur du loup varie d'un blanc pur dans les populations arctiques, à un mélange de gris, brun, cannelle et noir. En Amérique du Nord, la couleur habituelle du loup est blanche avec des ombres de noir, de gris et de brun sur les membres supérieurs de l'animal.

149 Le renard arctique, d'où son origine, se nourrit la plupart du temps de lemmings et de campagnols, mais poursuivra parfois des ours polaires, des loups et l'homme pour s'approprier de restes de charognes. Sa grosseur est comparable à celle d'un chien terrier et son poil blanchit — peut même « bleuir » (plus rarement) — en hiver. On le trouve au Nord de la limite forestière jusqu'aux îles de la Reine-Élisabeth. Les renards roux sont de couleurs variées, dont le renard croisé et le renard argenté (plus rare). Ces renards préfèrent les terrains découverts, y compris l'île de Baffin et Southampton Island.

150 Le rat musqué est le plus gros des rats, souris et lemmings de l'Amérique du Nord. Cet important animal à fourrure s'est adapté à la vie aquatique. Il vit dans des étangs et des marais au Sud de la limite forestière jusqu'au delta du Mackenzie.

151 La martre est une belette arboricole ayant la grosseur du vison; de couleur brun foncé à chamois, elle vit en solitaire. Elle mange des mammifères plus petits, des fruits et des insectes. La martre est une espèce plutôt rare qu'on rencontre seulement dans des habitats isolés de l'épaisse forêt de conifères.

152 Le pékan, autre espèce des martres, ressemble à un gros chat noir; c'est une des rares espèces animales qui fait de sa proie le porc-épic. Il est répandu plus au Sud que la martre et il atteint donc la limite forestière dans le Nord du Mackenzie.

153 La belette vivant au Nord est l'hermine circumpolaire ou simplement hermine, petit animal féroce et carnivore qui ne mange pas que les souris et campagnols mais les stockent comme vivres pour l'hiver. Sa peau qui blanchit en hiver — sauf pour la queue qui reste noire — est traditionnellement considérée comme une fourrure royale. L'hermine habite dans la majorité de la taïga nordique et la toundra, y compris l'archipel Arctique. Le vison est plus gros que l'hermine, son régime alimentaire se compose de lièvres et de rats musqués. Les sous-espèces du vison sont répandues entre le Nord et le Sud du Mackenzie jusqu'à la limite forestière. La belette pygmée est une espèce plutôt rare, semblable à l'hermine mais souvent plus petite et souvent l'extrémité de la queue n'est pas noire. D'une longueur de 20 cm, elle est un des plus petits carnivores de l'Amérique du Nord.

154 Le carcajou est une espèce de la belette qui atteint la taille d'un ourson; de couleur brun foncé, il est très fort et vit en solitaire. Il est connu dans tout le Nord comme un voleur de camp omnivore. Sa fourrure, dont le poil résiste au gel, est prisée pour la garniture de parka. Cet animal détrivore habite la taïga et la toundra, y compris l'archipel Arctique, jusqu'à l'île d'Ellesmere. Le carcajou est une espèce en situation préoccupante.

155 Le castor est répandu aussi loin que la limite forestière ainsi que dans le delta du Mackenzie. Bien qu'on ait aperçu des traînards dans la région de Coppermine River, le castor ne s'aventure que très rarement dans la toundra. Il se nourrit d'écorce et de plantes aquatiques et favorise les endroits dans la forêt et les fondrières de mousse où les cours d'eau sont d'écoulement faible.

156 La mouffette rayée commune se trouve au Sud du Grand lac des Esclaves et dans la partie méridionale du Mackenzie, aussi loin que Fort Simpson.

157 La loutre de rivière vit généralement dans la vallée du fleuve Mackenzie, au Sud de la limite forestière, bien qu'on la trouve parfois dans les lacs et rivières de la toundra.

158 Le lynx, de la taille d'un chat moyen, est muni de grosses pattes et d'un collier particulier. De nature nocturne et solitaire, il chasse silencieusement ses proies — composées principalement de lièvres, lemmings et lagopèdes — au coeur de la forêt. Il erre parfois dans la toundra, en quête de nourriture.

Grands mammifères

159 L'ours est commun dans le Nord canadien. L'ours noir vit dans la forêt, les marécages et les espaces de baies sauvages, situés au Sud de la limite forestière. Cet animal peut être nuisible dans les parages des dépotoirs et des camps. Le grand ours grizzli, de couleur jaune brunâtre, passe moins de temps à hiberner que l'ours noir. Cet animal omnivore, de beaucoup craint, préfère les espaces découverts des montagnes à l'Ouest du fleuve Mackenzie, et dans la toundra des parties Nord-Est du Mackenzie et centrale du Keewatin. Le gros ours polaire blanc, élancé, peut peser jusqu'à 700 kg. Il se promène en bordure de la banquise de l'Arctique, en quête de phoques, morses, poissons, charognes et oiseaux; il a même été aperçu aussi loin que par 88°N. L'ours polaire et l'ours grizzli sont deux espèces en situation préoccupante.

160 Le caribou est une espèce de la famille des cervidés, bien adapté au milieu arctique et subarctique. Il a un grand museau émoussé et poilu, avec des narines valvulaires, de courtes oreilles poilues, une longue et épaisse fourrure, et de grosses pattes avec des sabots jouant le rôle de raquettes en hiver. C'est un animal qui vit en troupeau et dont certains voyagent sur de grandes distances, depuis la toundra en été jusqu'aux forêts en hiver. La femelle, tout comme le mâle, peut être munie de bois; leur nourriture se compose principalement de lichens. Parmi les sous-espèces on compte : le caribou des bois de la forêt boréale qui est une espèce menacée; le caribou de la toundra — une espèce en situation préoccupante — de l'île de Baffin et de la toundra continentale qui voyage au Sud pendant l'hiver; le caribou de Peary — une espèce en voie de disparition — des îles de la Reine-Élisabeth; et le renne domestiqué du delta du Mackenzie et du Groenland.

161 Le cerf mulet, que l'on reconnaît à ses grandes oreilles, se trouve dans la forêt de conifères ouverte du Sud du Mackenzie jusqu'à Fort Simpson, et au Sud du Grand lac des Esclaves.

162 L'orignal, le plus grand de la famille des cervidés, a la taille d'un cheval. C'est un animal solitaire qui broute les arbustes situés au Sud de la limite forestière, toutefois, il se déplace beaucoup dans toute la toundra, atteignant les rives de l'océan Arctique au milieu de l'été.

163 Les quelques derniers bisons des bois — une espèce menacée — vivant sur la planète peuvent être aperçus près de Fort Providence dans la partie Sud du Mackenzie. Cette sous-espèce est de plus grande taille et munie de poils plus foncés et laineux que le bison des plaines. Le bison qu'on retrouve dans le *parc national du Canada Wood Buffalo*, à la frontière de l'Alberta, est un hybride d'espèce entre le bison des plaines et le bison des bois.

164 Le bœuf musqué est un grand animal à longs poils de l'époque glaciaire, qui revient, d'une manière encourageante, dans l'Arctique. Lorsqu'ils se sentent menacés, ceux-ci forment un cercle faisant face vers l'extérieur. Le bœuf musqué broute la végétation de la toundra préférant en été les prés humides. Il se trouve dans la toundra continentale jusqu'à la côte arctique ainsi que dans les îles de l'Arctique.

165 La chèvre de montagne est une antilope à barbe blanche qu'on peut souvent prendre pour le mouflon de montagne. Elle habite le terrain accidenté et montagneux recouvert de neige abondante dans la Cordillère septentrionale. En Amérique du Nord, il existe deux espèces de mouflons de montagne : le mouflon d'Amérique *(Ovis canadensis)* qui se trouve principalement dans les montagnes Rocheuses et le mouflon de Dall *(Ovis dalli)* qui se trouve plus au Nord. Il existe deux sous-espèces du mouflon de Dall : le mouflon de Dall *(Ovis dalli dalli)* et le mouflon de Stone *(Ovis dalli stonei)*. Le mouflon de Dall vit en Alaska, au Yukon, dans l'Ouest des Territoires du Nord-Ouest et dans l'extrême Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. Le pelage du mouflon est d'un blanc pur alors que ses cornes sont ambre. Le mouflon de Stone vit dans le Sud du Yukon et dans le Nord de la Colombie-Britannique; son pelage tire du gris argenté à noir, avec une tache blanche sur la croupe, le front, le museau et à l'arrière des pattes. Le mouflon gris a été aperçu à l'occasion dans les Territoires du Nord-Ouest, près de la frontière du Yukon, et il peut être un croisement entre le mouflon de Dall et le mouflon de Stone.

Oiseaux

166 La plupart des oiseaux qu'on trouve dans le Nord canadien sont migrateurs ou résidents d'été. Quarante et une familles et plus de deux cents espèces d'oiseaux se reproduisent et nichent dans le Nord, en commençant par le pélican d'Amérique habitant à la frontière de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest jusqu'à la sous-espèce *tundrius* du faucon pèlerin habitant dans les îles de l'Arctique.

167 Les rivières deltaïques telles que Slave River, Anderson River et le fleuve Mackenzie, jouent un rôle important pour l'habitat de la sauvagine et des oiseaux aquatiques. Un cinquième de la population de canards, d'oies et de cygnes du continent vit dans le Nord canadien. La moitié de la population des oies du continent Nord-Américain, y compris les populations mondiales de la grande oie des neiges, de la bernache cravant à ventre pâle et de l'oie de Ross, niche dans les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut. De plus, ces régions sont habitées par 90 % des populations « d'oies inuites » ou petites oies des neiges, de l'eider à duvet, de l'eider à tête grise, et 80 % de l'harelde kakawi.

168 Parmi les oiseaux vivant dans les régions éloignées du Nord, y compris quelques espèces résidentes dont le harfang des neiges, le lagopède alpin, le faucon gerfaut et le grand corbeau, s'adaptent à un certain climat froid. Dans l'Arctique, les espèces d'oiseaux, de taille aussi grande ou plus que le pigeon, représentent jusqu'à 60 % de toutes les espèces; cette représentation diminue à 30 % dans les régions plus tempérées. Les espèces d'oiseaux de plus grande taille permettent de se garder plus au chaud en portant une couche de graisse moindre. Les oiseaux du Nord ont tendance à posséder un plus grand plumage ainsi que plus de graisse que ceux des espèces du Sud.

169 Les oiseaux qui hibernent sur le continent Nord canadien ainsi que ceux de l'Arctique ont comme comportement physiologiques et d'adaptation au climat froid : de se serrer les uns contre les autres, d'hérisser leur plumage et de se replier, et d'avoir un métabolisme ralenti la nuit. La migration vers le Sud permet à certains oiseaux d'éviter le pire de l'hiver arctique, par contre ceux qui restent en partie ou entièrement pendant la période froide cherchent ordinairement à créer un « microclimat » — climat plus chaud — en s'abritant dans des ouvertures qu'ils trouvent dans la végétation, dans les falaises enneigées ou en cherchant les surfaces d'eau libre.

170 Tout comme d'autres formes de vies du Nord, les oiseaux sont répandus sur le territoire suivant la disposition géographique de la végétation. Les éperviers, gélinottes, pics, grives, roitelets, parulines, becs-croisés, pics maculés, moineaux et autres habitent la taïga. La nyctale de Tengmalm, le mésangeai du Canada et la mésange à tête brune se trouvent particulièrement dans le milieu forestier.

171 Les plages sont habitées par un grand nombre d'oiseaux migrateurs côtiers et aquatiques au cours de l'été et de l'automne. Les oiseaux aquatiques qui se nourrissent de poissons dont l'harle habitent les lacs et rivières tandis que le canard de surface, l'oie, la bécassine, le bruant des marais préfèrent les étangs et les marais. Le moucherolle des aulnes, les bécasseaux tels que le petit chevalier et la paruline des ruisseaux, prèfèrent aussi les habitats marécageux.

172 On compte quelques espèces d'oiseaux de moins habitant la toundra, même en été; ils sont quand même assez nombreux. Parmi les espèces types on compte : le bruant, le bruant des neiges, le pluvier, l'harfang des neiges, la buse pattue, l'aigle royal et le faucon gerfaut. Les régions marécageuses sont habitées par le canard, le cygne siffleur, l'oie, le huard, le phalarope, le bécasseau et le tournepierre.

173 La côte arctique ainsi que les détroits et les côtes des îles de l'Arctique sont fréquentés par une variété d'oiseaux de mer. Parmi ceux-ci, on compte la sterne arctique, le fulmar, le goéland argenté, le guillemot de Brünnich, l'eider à duvet et l'eider à tête grise, le goéland de Thayer, le goéland de bourgmestre, la bernache cravant à ventre pâle, l'oie des neiges et le labbe.

174 Rares sont les espèces d'oiseaux qui nichent dans le Nord. Toutes les espèces sont protégées de quelque façon. L'unique colonie de pélicans d'Amérique nichent en bordure des rapides de Slave River, près de Fort Smith. L'endroit fréquenté de la grue blanche pour la période de reproduction se situe dans le *parc national du Canada Wood Buffalo*. Le faucon pèlerin, la grue blanche, la mouette rosée et le courlis esquimeau sont toutes des espèces d'oiseaux menacées ou en voie de disparition.

175 Les espèces d'oiseaux comestibles constituent une ressource alimentaire saisonnière importante pour les habitants du Nord canadien.

Insectes

176 La vie des insectes dans le Nord canadien émane des régions plus tempérées. Plusieurs espèces communes qu'on retrouve dans la partie méridionale du Canada, représentant l'ensemble des insectes, se trouvent dans la taïga. Au-delà de la limite forestière, on rencontre quelques insectes, bien que différents, se rapprochant des espèces des régions boréales et tempérées.

177 La vie des insectes s'établit en fonction de la disposition géographique de la végétation du Nord. Plus de 10 000 espèces habitent la taïga ou les Territoires du Nord-Ouest. La zone de transition forêt-toundra comporte près de la moitié seulement des espèces. On compte environ 1 000 véritables espèces de l'Arctique, dont la moitié se regroupe dans l'ordre des mouches à deux ailes (Diptères). Des endroits abrités et ensoleillés du Haut-Arctique peuvent regrouper jusqu'à 250 espèces. Finalement, le nombre d'espèces diminue jusqu'à environ une demi-douzaine dans les parages de la bordure des champs de glace permanents.

178 Les insectes du Nord s'adaptent aux hivers rigoureux, semblablement à ceux des régions tempérées. Quelques espèces résistent au gel en développant dans leur sang un « antigel » de glycérol. Chez d'autres espèces, leurs sécrétions gèlent sans que cela nuise à l'insecte. À des températures très froides, le métabolisme de l'insecte s'arrête presque totalement et il peut demeurer dans cet état dormant pendant plusieurs années avant qu'il ne reprenne vie.

179 Plus rares sont les insectes qui se sont adaptés à la fraîche et courte saison d'été, particulièrement dans la toundra, ce qui a pour effet de restreindre la croissance et la période de reproduction. Un exemple d'adaptation manifesté par quelques insectes du Nord est sa transformation métabolique dont sa croissance qui est aussi rapide à une température plus froide. Contrairement à plusieurs reproductions qui surviennent, une seule se reproduit par saison ou même encore, le cycle biologique peut se prolonger sur deux saisons ou plus d'hibernation.

180 Presque tous les principaux groupes d'insectes des régions tempérées du Nord se trouvent dans la zone de la taïga.

Ceux-ci comprennent les espèces de papillons et les papillons nocturnes; les abeilles, guêpes, fourmis et tenthrèdes; les phryganes, éphéméroptères, lilbellules et perles; plusieurs espèces de véritables mouches; les poux, sauterelles, pucerons, thrips et autres. On retrouve des insectes aquatiques en abondance et c'est ce qui caractérise les deux écosystèmes, soit celui de la région boréale et celui de la toundra. Ces insectes constituent une source de nourriture importante pour les poissons, les oiseaux migrateurs et même les renards.

181 Les papillons, bourdons, mouches noires, moustiques et moucherons sont parmi les espèces qu'on trouve au Nord de la limite forestière. Les insectes de la toundra s'adaptent souvent de façon particulière, spécialement pendant du temps venteux, ce qui rend difficile leur vol normal. Les papillons volent près du sol et ils ouvrent leurs ailes pour accroître leur surface d'absorption énergétique. Quelques insectes se chauffent au soleil sur la terre afin d'obtenir une température appropriée d'envol. Les couleurs foncées aident à l'absorption énergétique du soleil. Les moustiques et les mouches noires modifient leur période d'activités au milieu de la journée afin de profiter des plus chaudes températures. Au cours des températures au-dessous du point de congélation, les bourdons se réchauffent en grelottant juste avant de s'envoler de leur nid.

182 D'autres espèces sont sans ailes, ou encore se maintiennent sans prendre l'envol. Le bourdon marche pour transporter le pollen sur les saxifrages de l'Arctique, sur l'île d'Ellesmere. Les mouches noires volent jusqu'à la limite forestière, en quête de repas sanguins, nécessaire au développement de l'œuf chez la femelle. Aucune des espèces de mouches noires de la toundra, à l'exception d'une, pique et elles dépendent de la nourriture entreposée dans l'état larvaire pour le développement de l'œuf. Quelques espèces préfèrent le sol au vol nuptial pour l'accouplement.

183 Les plus connus des insectes nuisibles sont les diverses mouches piquantes : moustique, mouche noire, mouche à chevreuil et brulot. Les espèces qui piquent sont plus prédominantes dans les zones forestières que dans la toundra, et elles ne vivent pratiquement pas dans le Haut-Arctique. De plus, la plus grande partie du territoire où les mouches noires piquent le plus se touve au Sud de 60°N, néanmoins, ces espèces peuvent être modérément à très nuisible dans les parties Sud des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut.

184 Parmi d'autres espèces nuisibles on compte les hypodermes qui infestent les caribous, quelquefois d'une manière nuisible; la tordeuse des bourgeons de l'épinette des vallées de Liard River et du fleuve Mackenzie; le tenthrède du mélèze; une variété de chenilles défoliatrices et de coléoptères; les insectes domestiques nuisibles, notamment la petite blatte germanique qui a été aperçue aussi loin au Nord que l'île d'Ellesmere; ainsi que les parasites qu'on trouve chez les animaux et les humains tels les poux. On ne trouve aucune araignée venimeuse et, à l'exception des poux et peut-être des mouches à chevreuil et des moucherons, aucune espèce d'insectes du Nord n'est porteuse de maladie pour l'espèce humaine.

185 Toutefois, la plupart des insectes du Nord jouent un rôle capital dans l'écosystème de la toundra ou de la forêt dans lequel ils vivent. Ils jouent un rôle essentiel dans la chaîne alimentaire et contribuent à la décomposition des matières organiques du sol et à la pollinisation des plantes.

Reptiles et amphibiens

186 Il n'existe qu'une espèce connue de reptiles et cinq d'amphibiens qui habitent le Nord du Canada. Il y a la couleuvre rayée, commune dans le Sud du Grand lac des Esclaves; la grenouille des bois qui se trouve dans toute la taïga et la région contiguë de la toundra aussi loin au Nord que le delta du Mackenzie; la rainette faux-criquet du Nord qui se trouve entre la frontière de l'Alberta et jusqu'au Nord du Grand lac de l'Ours; la grenouille léopard — espèce en situation préoccupante — et le crapaud du Canada, tous deux répandus dans la région de la frontière de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest. Le « crapaud de la baie d'Hudson » (sous-espèce du crapaud d'Amérique) habite les îles de la baie James, parties intégrantes du Nunavut. Aucun des reptiles et amphibiens n'habitent les îles de l'Arctique.

187 Ces animaux ne sont pas réputés pour être des colonisateurs du Nord; leur température du corps dépend des conditions climatiques extérieures. Exceptionnellement, on ne compte pas d'espèces arctiques et subarctiques. Les reptiles et amphibiens que l'on retrouve dans le Nord canadien appartiennent aux groupes des régions tropicales et tempérées et, sauf pour quelques petites adaptations, ils diffèrent quelque peu des espèces du Sud. Les températures du Nord, la disponibilité d'un habitat pour une hibernation convenable et particulièrement la courte durée de l'été sont des facteurs déterminants dans la distribution limitée du Nord.

188 La couleuvre rayée, l'unique reptile qui a atteint la région subarctique et qui s'est adaptée au Nord, est du type vivipare à l'opposé d'ovipare. À l'intérieur du ventre de la mère, il faut deux années au petit pour en arriver à sa pleine croissance. Ces couleuvres hibernent l'hiver en se rassemblant dans les fissures profondes des affleurements rocheux, sous la ligne du gel.

189 Les amphibiens, nocturnes dans les régions tempérées, concentrent plutôt leurs activités de la journée dans la période la plus chaude et la plus claire. La grenouille des bois, particulièrement, peut tolérer des températures plus froides que d'autres espèces, et ce, à n'importe quelle étape de son développement. Les amphibiens du Nord ont tendance à déposer leurs œufs sous l'eau, ce qui accroît leur chance de survie lorsque la surface gèle. Les œufs sont aussi plus gros et plus foncés, facilitant l'absorption d'énergie de rayonnement.

190 Les amphibiens ont aussi tendance à être plus petits et hauts en couleur. Ceci permet un échange rapide de chaleur entre l'animal ectotherme et son milieu, et une meilleure absorption de chaleur, de même qu'un meilleur camouflage contre les prédateurs pendant le jour. Par rapport à leur longueur ils sont plus pesants, ce qui permet à leur métabolisme de se garder en hibernation pendant des périodes prolongées; ils ont aussi des pattes plus courtes qui a pour effet de réduire la perte de chaleur et d'humidité.

191 En dépit du nombre restreint d'espèces, les reptiles et les amphibiens se trouvent souvent en abondance localement. Ils sont compris dans plusieurs régimes d'animaux des régions qu'ils habitent. À leur tour, ils se nourrissent d'insectes et dans le cas de la couleuvre rayée, elle se nourrit de vers et d'amphibiens.

Physiographie

Photographie par: Martin Fortier – ArcticNet

Généralités

Carte 7000

1 Les régions du Nord canadien accessibles par voie de mer comprennent les régions subarctiques de la baie d'Hudson et du Grand lac des Esclaves, la vallée du fleuve Mackenzie, la côte du continent de l'Arctique, de Point Barrow en Alaska vers l'Est jusqu'à Melville Peninsula et aux rivages NW de la baie d'Hudson, et toutes les îles au Nord du continent — généralement désignées comme étant l'**archipel Arctique canadien**. L'archipel est de forme à peu près triangulaire et d'une superficie approximative égale au tiers de la superficie totale du Canada.

2 Pour des raisons pratiques, les masses de terre de ce vaste territoire peuvent être réparties en cinq grands groupes :

- la région de la baie d'Hudson, accessible par voie de mer en passant par le détroit d'Hudson;
- le bloc de l'Arctique de l'Est, dont l'approche par voie de mer s'effectue généralement par le détroit de Davis et Lancaster Sound;
- le bloc de l'Arctique de l'Ouest, dont l'approche par voie de mer s'effectue généralement par Bering Strait et la mer de Beaufort;
- le bloc de l'Arctique septentrional, qu'on ne peut atteindre par mer que de l'Est par Smith Sound, et du Sud par Lancaster Sound, Parry Channel ou Jones Sound ainsi que par certains de leurs chenaux tributaires;
- le Grand lac des Esclaves et le bassin du fleuve Mackenzie, accessibles seulement à l'aide de navires à faible tirant d'eau.

3 La région de la baie d'Hudson comprend les rivages du détroit et de la baie d'Hudson, de la baie James, ainsi que de Foxe Channel, Roes Welcome Sound, Foxe Basin et Fury and Hecla Strait.

4 Le bloc de l'Arctique de l'Est comprend les rivages NW de Melville Peninsula et Boothia Peninsula, et l'île de Baffin, Bylot Island, Southampton Island et Somerset Island.

5 Le bloc de l'Arctique de l'Ouest comprend la côte du continent des environs de Point Barrow en Alaska jusqu'aux rives Est de Peel Sound, Franklin Strait, James Ross Strait et

Rae Strait, ainsi que Banks Island, Victoria Island, Prince of Wales Island et King William Island.

6 Le bloc de l'Arctique septentrional se compose du triangle de groupes d'îles situées au Nord de Parry Channel qui sont collectivement désignées par l'appellation îles de la Reine-Élisabeth.

7 La région du Grand lac des Esclaves et du fleuve Mackenzie comprend le Grand lac de l'Ours, Great Bear River, le lac et la rivière Athabaska, et Slave River.

8 Pour une carte détaillée présentant les régions physiographiques du Canada, visiter le site Web suivant : http://atlas.nrcan.gc.ca/site/francais/maps/archives/4thedition/environment/land/005_6.

9 Les caractéristiques physiques de l'Arctique canadien sont en grande partie influencées par les types de roches et les structures sous-jacentes, dont chaque combinaison particulière produit des paysages distinctifs.

- Les roches cristallines anciennes du Bouclier précambrien ou canadien donnent des paysages extrêmement accidentés et dénudés en terrain élevé et montagneux, comme le long des rivages Ouest du détroit de Davis et de la baie de Baffin, ou comme en terrain bas le long du rivage Sud de Queen Maud Gulf.
- Les strates sédimentaires des plus récents âges géologiques forment des paysages variés selon l'altitude et l'horizontalité ou le caractère plissé des couches. Lorsqu'elles sont horizontales et élevées, elles forment des plateaux remarquables; élevées et plissées, elles forment des montagnes d'aspect saisissant; lorsque basses et reposant à plat, elles constituent des plaines monotones comme celles bordant la côte de Foxe Basin sur l'île de Baffin. Dans de grandes étendues, en particulier dans les îles de l'Ouest, les couches calcaires horizontales ont été fracturées par le gel et leur surface est recouverte d'un manteau de fragments gélifs à arrêtes aiguës.

10 Les effets de la glaciation pendant la dernière période glaciaire sont très marqués dans une grande partie de cette région. Les régions de l'extrême Ouest et NW n'ont pas été recouvertes par la glace ce qui fut toutefois le cas des îles de l'Est et d'une bonne partie du continent. Sous le poids considérable de cette couverture de glace, les terres s'enfoncèrent et se trouvaient en conséquence en grande partie sous le niveau de la mer au moment de la fonte des glaces. Le relèvement progressif des masses de terre est illustré en un grand nombre d'endroits de l'Arctique par une succession de lignes de rivage ou de plages surélevées révélatrices de niveaux d'eaux plus élevés à divers stades de l'émergence des terres. Certaines de ces lignes de plages émergées se trouvent maintenant à environ 100 m au-dessus du niveau actuel des marées hautes. Les régions non englacées de l'Ouest ne semblent pas avoir été enfoncées pendant la période glaciaire, mais de nos jours tandis qu'il y a relèvement par rapport au niveau de la mer des régions de l'Est, les côtes Ouest de Banks Island et de Prince Patrict Island semblent s'enfoncer.

11 Les modifications du paysage résultant de cette glaciation sont variées. Dans les régions montagneuses, les glaciers ont effilé les pics et les crêtes en creusant et en arrondissant les anciennes vallées en forme de V. Dans les régions plus planes, il est difficile de déterminer l'importance de l'érosion par la glace, mais les lourdes charges de roches et de sédiments laissées sur place lors du retrait de la glace recouvrent de vastes étendues et prennent une gamme variée de formes. Dans certaines régions, ces débris glaciaires ont simplement étét déposés sous forme de grosses collines ou de champs de moraines non triées. Ailleurs, ils peuvent former d'immenses champs de gros galets desquels toutes les particules plus fines ont été emportées par les eaux de fonte glaciaire et redéposées plus bas sous forme de plaines alluviales, de grands deltas ou de sédiments au fond de lacs post-glaciaires. Sur de grandes étendues du continent et des îles les plus méridionales, les charges de la calotte glaciaire ont fréquemment été déposées dans des collines lisses et allongées appelées drumlins, dont l'orientation indique la direction du déplacement de la glace au moment de leur formation. Les eskers sont des crêtes de sédiments triés serpentant parfois sur des distances de plusieurs milles, qui formaient jadis les lits des cours d'eau alimentés par les eaux de fonte coulant dans la calotte glaciaire ou sous cette dernière et qui, depuis la disparition de la glace qui les enveloppait, dominent maintenant les terrains avoisinants comme les remblais de voies ferrées vagabondes.

12 Les conditions climatiques rigoureuses de l'ensemble de la région ont entraîné la congélation en permanence du sol à courte distance sous la surface ce qui empêche l'infiltration des eaux de surface. Les accumulations de débris glaciaires constituent des obstacles supplémentaires dans le réseau hydrographique, retenant les eaux de surface pour former des lacs peu profonds, obstruant et modifiant les cours des rivières existantes et, dans les régions de faible pente, causant l'imbibition de terrains comme ceux du continent en bordure de la rive Ouest de la baie d'Hudson.

13 De nos jours, la glace ne recouvre qu'une étendue relativement limitée dans l'Arctique canadien. On ne trouve des champs de glace permanents, quelle qu'en soit l'étendue, que sur les plus grandes îles de l'Est. Ailleurs, les terres sont trop basses ou les précipitations trop faibles pour produire une telle couverture glaciaire et à l'exception de plaques de neige ou de petits vestiges de masses de glace éparpillés et permanents, le terrain devient dénudé pendant le court été.

14 Quoique la neige commence à fondre en mai dans les parties méridionales de l'Arctique canadien et seulement en juin dans les parties septentrionales, c'est néanmoins au Nord qu'elle disparaît d'abord en raison de la plus longue

durée du jour et de son épaisseur relativement moindre. À l'arrivée du dégel, les cours d'eau septentrionaux ont tendance à se transformer soudainement en larges torrents tumultueux, mais une fois la neige disparue les cours d'eau non alimentés par le ruissellement glaciaire ne présentent généralement que de maigres filets lorsqu'ils ne s'assèchent pas complètement. En conséquence, pendant une bonne partie de l'été, un grand nombre de ces cours d'eau septentrionaux occupent des lits beaucoup plus grands et impressionnants que leur faible débit pourrait sembler justifier au premier coup d'œil.

Région de la baie d'Hudson

15 On peut considérer la **baie d'Hudson** comme une grande mer intérieure s'enfonçant profondément dans la partie NE du continent de l'Amérique du Nord. Sa longueur maximale est de quelque 720 milles, avec une largeur approximative de 540 milles sur le parallèle 60°N. Elle est presque complètement entourée de terre. Elle communique avec l'océan Atlantique par le détroit d'Hudson, et avec l'océan Arctique par Foxe Channel et Fury and Hecla Strait.

16 Les provinces de Québec, de l'Ontario et du Manitoba, ainsi que du territoire du Nunavut, sont tous en périphérie de la baie d'Hudson.

17 La baie James, d'une longueur de quelque 200 milles, a une largeur qui varie entre 80 et 100 milles.

18 La baie d'Hudson est entourée d'un vaste plateau en forme de fer à cheval, connu sous le nom de Bouclier précambrien, caractérisé par des affleurements de roches et une surface inégale et anfranctueuse. Ce plateau occupe presque tout le territoire canadien à l'Est de l'axe du Grand lac de l'Ours et du lac Winnipeg, exception faite de l'extrême Sud de l'Ontario et du Québec, des provinces maritimes et d'une région attenante aux rivages SW de la baie d'Hudson, appelée Basses-terres de la baie d'Hudson.

19 Dans les régions côtières de la baie d'Hudson, les collines atteignent des altitudes moyennes variant entre 30 et 61 m au-dessus du niveau de la mer. Le terrain est accidenté, rocheux et montagneux, interrompu par d'innombrables cours d'eau, rivières et lacs, et dépourvu de terre.

20 C'est à cause de ce manque de terre que la majeure partie de la région qui borde la baie d'Hudson est dépourvue d'arbres. Toutefois, du côté Est de la baie, la limite forestière s'étend aussi loin au Nord que la rivière Nastapoka, et une zone semblable, du côté Ouest, s'étend au Nord jusqu'à Churchill.

21 De nombreuses rivières, plus ou moins importantes, dont la plus grande est le fleuve Nelson, déversent leurs eaux dans la baie d'Hudson. Les rivières Nastapoka et de la Baleine débouchent du côté Est de la baie d'Hudson; La Grande Rivière, les rivières Eastmain, Broadback et Nottaway, ainsi que Moose River, Abitibi River, Albany River et Attawapiskat River débouchent dans la baie James; Winisk River et Severn River se déversent dans la partie SW de la baie d'Hudson; le fleuve Nelson, la rivière Churchill et Hayes River débouchent du côté Ouest de la baie; Thelon River, Quoich River et Dubawnt River se déversent dans Baker Lake qui, à son tour débouche dans la baie d'Hudson en passant par Chesterfield Inlet.

22 Les rives du **détroit d'Hudson** sont en général hautes, rocheuses et dénudées d'arbres. La rive Nord, échancrée par un grand nombre de bras de mer et baies, avec des îles innombrables au large, est beaucoup plus irrégulière que la rive Sud qui, à l'exception de la baie d'Ungava, présente un aspect plus uni et quelques bras de mer. Les altitudes du côté Nord du détroit varient entre 122 et 183 m sur la côte, et atteignent graduellement de 610 à 914 m vers l'intérieur, sauf pour la région de Foxe Peninsula où elles dépassent rarement 244 m.

23 À l'Ouest de la baie d'Ungava, la rive Sud est généralement plus haute que la rive Nord et s'élève brusquement de l'eau à des altitudes variant entre 305 et 457 m.

24 Des deux côtés du détroit, de nombreux cours d'eau débouchent dans les bras de mer et baies dont quelques-uns offrent d'excellents mouillages, bien que les vents aient tendance à s'engouffrer entre les rivages élevés des baies et y atteignent, par moments, de grandes vitesses; la prudence s'impose.

Bloc de l'Arctique de l'Est

25 La partie continentale du bloc de l'Arctique de l'Est s'étend des environs de Chesterfield Inlet jusqu'à Bellot Strait au Nord et Fury and Hecla Strait au NE. Il s'agit en général d'une région accidentée de roches précambriennes dont de vastes étendues ont été fortement englacées pendant la dernière période glaciaire. En un grand nombre d'endroits, les plis tourmentés du socle rocheux original sont exposés à la surface, leurs articulations et fractures constituant souvent les lits de lacs et de cours d'eau. Aux endroits où ces dépressions structuelles atteignent la côte, comme au fond de Committee Bay par exemple, elles forment des lignes de rivage aux échancrures complexes au large desquelles des crêtes forment une bordure d'îles rocheuses et de récifs dangereux. En d'autres endroits, un épais manteau de dépôts glaciaires recouvre le paysage et adoucit le profil des roches sous-jacentes. Le long des rivages bas de Roes Welcome Sound, entre Cape Fullerton et Repulse Bay, cette épaisse couverture de sédiments glaciaires a entraîné la formation d'une côte unie et régulière tout en enchevêtrant l'hydrographie en un réseau marécageux de lacs peu profonds et de rivières à méandres. Des vasières immergées s'avancent à une distance considérable au large.

26 **Boothia Isthmus** et **Rae Isthmus** sont bas, parsemés de lacs et de collines granitiques bosselées. Les deux isthmes ont subi la glaciation et Boothia Isthmus en particulier est recouvert d'épais sédiments glaciaires. Au Nord et au Sud de ces deux étroites langues de terre, le terrain s'élève jusqu'à une plaine accidentée dépourvue de particularités dont l'altitude varie entre 300 et 600 m au-dessus du niveau de la mer et qui est traversée par des crêtes arrondies d'orientation diverses qui se ressemblent tellement qu'elles ne présentent que peu de particularités distinctives dans un paysage monotone.

27 La côte Est de **Melville Peninsula** aux environs de Cape Wilson ainsi que la plus grande partie de sa côte Ouest sont escarpées, quoique rarement d'une altitude de plus de 120 à 180 m, et situées à courte distance devant des crêtes plus élevées à l'intérieur qui atteignent jusqu'à 450 m. Entre Parry Bay et Hooper Inlet, le paysage précambrien accidenté fait place à de basses couches sédimentaires plus récentes caractérisées par des pentes douces, des eaux peu profondes au large et des traits de côte lisses et dépourvus de particularités où les anciens niveaux d'eau plus élevés sont marqués par une succession de lignes de rivage émergées. **Wales Island** et les rivages attenants de Committee Bay, ainsi que la plus grande partie de **Simpson Peninsula**, présentent également des étendues identiques caractérisées par les mêmes roches sédimentaires basses et unies.

28 **Boothia Peninsula**, d'une superficie d'environ 30 000 km^2, est une large langue de roches précambriennes qui s'avance du continent en direction NNW et se prolonge dans les régions côtières de Somerset Island et Prince of Wales Island pour former les rives de Peel Sound jusqu'à Cape Granite et Browne Bay au Nord. Sur Boothia Peninsula, cette particularité s'étend sous la forme d'un plateau ondulé monotone d'une altitude de quelque 600 m le long de son axe central qui diminue au NE et au SW par des hautes terres extrêmement accidentées s'enfonçant sous des basses terres côtières formées de strates sédimentaires plus récentes. Cette zone précambrienne est la plus élevée et la plus accidentée au SE et présente un aspect des plus saisissant dans la région de Murchison Promontory où elle s'élève par des falaises à pic de quelque 200 m d'altitude et où elle est entaillée par d'étroites et longues dépressions à versants abrupts suivant une ligne de faille orientée NE-SW. Bellot Strait constitue la plus grande de ces dépressions et plusieurs autres s'étendent presque d'une côte à l'autre pour former de longs bras de mer qui sont en partie occupés par des lacs étroits et allongés.

29 Au NE, les régions de basses terres sédimentaires de Boothia Peninsula s'étendent à peu près des environs de Cape Palmerston jusqu'aux rivages de Brentford Bay, et elles s'étendent au SW du fond de Josephine Bay jusqu'à Weld Harbour. Elles sont dans l'ensemble unies et dépourvues de particularités et leurs côtes relativement régulières sont marquées sur une distance considérable vers l'intérieur par une large succession de plages surélevées. Dans la plus grande partie de cette région, les pentes sont douces et les eaux peu profondes au large, mais le terrain s'élève progressivement en direction du Nord pour former de basses collines à sommets plats le long du côté Sud de Brentford Bay.

30 L'**île de Baffin** est la plus grande des îles de l'archipel Arctique canadien et, de par son étendue, se classe au deuxième rang parmi les îles de l'hémisphère Nord et au cinquième rang parmi les îles au monde. D'une superficie de 507 451 km^2, elle est approximativement deux fois et demie plus grande que les îles Britanniques. Sa topographie présente des contrastes marqués allant des pics de 2 000 m d'altitude de Cumberland Peninsula à Great Plain of the Koukdjuak, plaine vaseuse unie qui émerge à peine au-dessus du niveau de la mer le long des rives de Foxe Basin. **Bylot Island**, d'une superficie de 11 067 km^2, se trouve dans la grande baie située à l'angle NE de l'île de Baffin.

31 Ces îles composées de roches précambriennes sont en partie recouvertes, au NW de l'île de Baffin et par endroits le long de la côte de Foxe Basin, par d'épaisses couches de roches sédimentaires plus récentes. Elles appartiennent à la bordure d'une vaste et ancienne pénéplaine qui a été inclinée par les mouvements de l'écorce terrestre de telle sorte que de nos jours elle se trouve, en direction de l'Est et du NE, à des altitudes voisines du niveau de la mer en bordure de Foxe Basin pour se terminer brusquement par les falaises escarpées et les hautes montagnes bordant le détroit de Davis et la baie de Baffin. La bordure Est de ces hautes terres a été entaillée par des fjords ravinés à versants abrupts et érodée à un point tel par le vent, l'eau et la glace que, du côté de la mer, le caractère uni de l'ancienne surface a fait place à l'aspect alpin des montagnes actuelles. La symétrie des sommets est le seul vestige qui reste de l'ancienne plaine. Toutefois, en direction de l'Ouest le nombre et l'étendue des secteurs de faible pente augmentent, les altitudes diminuent et, à l'exception des plateaux et des hautes terres des péninsules du NW, l'île présente des basses terres ondulées et accidentées relativement peu élevées.

32 La zone des hautes terres le long de la côte Est de l'île de Baffin ne s'avance à l'intérieur que jusqu'au fond des principaux fjords environ, et au Sud de Cumberland Sound le terrain présente plutôt les caractéristiques de hautes terres que celles d'une région véritablement montagneuse. Hall Peninsula et Meta Incognita Peninsula présentent un terrain qui s'élève en direction Est et NE, mais les altitudes maximales ne dépassent que rarement 900 m. Les côtes Sud et SW accidentées des deux péninsules présentent généralement une altitude inférieure à 300 m et sont bordées par des labyrinthes de récifs, de rochers et d'îles. D'une manière contrastante, les côtes Nord et NE sont accores et escarpées et forment l'impressionnant rivage SW de Frobisher Bay et le rivage de Hall Peninsula du côté du détroit de Davis.

33 La zone véritablement montagneuse s'étend de Cumberland Sound vers le NW et renferme tous les principaux champs de glace et glaciers de l'île de Baffin et de Bylot Island à l'exception de Barnes Ice Cap. Le plus grand et le plus élevé de ces champs de glace est Penny Ice Cap sur Cumberland Peninsula et les altitudes y sont de quelque 2 000 m dans sa partie centrale tandis qu'on les évalue à juste un peu plus de 2 100 m dans sa partie SE. De nombreux glaciers en descendent de tous les côtés. Le deuxième champ de glace en importance occupe la plus grande partie de Bylot Island et n'est que légèrement plus bas que Penny Ice Cap. Les pics qui en dépassent atteignent des altitudes de plus de 1 800 m.

34 Entre ces champs de glace, toute la côte Est est caractérisée par des pics escarpés d'une altitude variant entre 900 m et 1 500 m. Certains d'entre eux s'élèvent presque verticalement de la mer et sont entourés de champs de glace et de glaciers qui, quoique moins étendus que ceux de Bylot Island et de Cumberland Peninsula, sont néanmoins considérables et impressionnants. Il existe également de petits champs de glace dans les parties NE de Hall Peninsula et de Meta Incognita Peninsula.

35 De Cape Henry Kater environ jusqu'au voisinage de Cape Adair, la zone montagneuse est bordée à l'Est par une basse plaine côtière. À l'intérieur, les altitudes diminuent en général rapidement vers l'Ouest et les montagnes font bientôt place à une étroite zone de hautes terres qui à son tour se transforme presque imperceptiblement en basses terres accidentées.

36 Les grandes péninsules formant la partie NW de l'île de Baffin des environs de Navy Board Inlet jusqu'aux rives de Prince Regent Inlet sont composées de roches précambriennes légèrement inclinées vers le bas en direction Ouest et recouvertes de couches horizontales de roches sédimentaires plus récentes. L'épaisseur de ces strates sédimentaires augmente en direction Ouest jusque dans Brodeur Peninsula où elles forment un haut plateau uni se terminant à la mer par des falaises escarpées. Les principales caractéristiques du relief de ce plateau sont les étroits et profonds sillons des grandes vallées. Les altitudes diminuent d'Est en Ouest, de quelque 900 m à 1 200 m aux environs de Oliver Sound, entre 600 et 1 200 m sur Borden Peninsula, et de quelque 550 m sur Brodeur Peninsula. Quoique le terrain soit élevé et extrêmement accidenté autour de Oliver Sound et de Milne Inlet, c'est Borden Peninsula, avec ses roches précambriennes et sédimentaires, qui présente la topographie la plus complexe. À l'Est, la limite entre les hautes terres et le plateau est difficile à distinguer puisque les deux particularités ont tendance à s'amalgamer. La limite Sud de la région occupée par le plateau est également indistincte quoiqu'elle semble se situer à peu près le long d'une ligne Est-Ouest passant à quelques milles au Nord de Bernier Bay et de Berlinguet Inlet.

37 Les roches sédimentaires horizontales de Brodeur Peninsula ont formé un trait de côte abrupt et assez uni ne présentant que quelques échancrures relativement mineures du côté Ouest. En revanche, la côte Ouest de Borden Peninsula, plus complexe, est entaillée par un certain nombre de baies très étendues. On trouve quelques champs de glace et de petits glaciers résiduels dans les parties NE des deux péninsules.

38 Les basses terres sont une vaste étendue ondulée et monotone marquée çà et là de collines bosselées ou d'affleurements granitiques peu importants. Dans la partie centrale de Foxe Peninsula, les terres sont à peine à une altitude de 30 m au-dessus du niveau de la mer dans les environs de son bassin quoique celles-ci augmentent de nouveau jusqu'à un peu plus de 300 m au SW. Ailleurs, dans l'ensemble de la région des basses terres, les altitudes ont tendance à diminuer en direction de l'Ouest et du Sud. On trouve un très grand nombre de lacs sur une bonne partie de la surface des roches précambriennes sous-jacentes qui sont presque entièrement recouvertes d'un manteau de sédiments glaciaires. Les lignes accidentées des plis usés se prolongent au large de la rive Nord du détroit d'Hudson par le labyrinthe d'îles côtières qui s'étend de Markham Bay jusqu'à Andrew Gordon Bay.

39 La région renferme deux particularités majeures. L'une est Barnes Ice Cap, située à l'Ouest de la région montagneuse, de laquelle les cours d'eau descendent vers l'Est jusqu'aux fjords situés entre Clyde Inlet et Scott Inlet ainsi que vers l'Ouest jusqu'à Foxe Basin, au Nord et au Sud de Eqe Bay. La calotte glaciaire s'élève à quelque 1 100 m et est un vestige de l'inlandsis qui a déjà recouvert toute la région. Sur une distance de plusieurs milles, la calotte est encerclée par de hautes moraines et des champs de dépôts d'épandage glaciaires.

40 L'autre particularité majeure est Great Plain of the Koukdjuak, grande plaine qui s'étend de Hantzsch Bay jusqu'à Cory Bay et vers l'intérieur jusqu'aux rives Ouest de Nettilling Lake et Amadjuak Lake. Ici, les roches précambriennes ont été recouvertes de strates sédimentaires plus récentes ainsi que de dépôts glaciaires et marins, et toute la région semble n'avoir que récemment émergée des eaux de Foxe Basin. Sa pente douce se prolonge au large sur des distances considérables pour donner des eaux côtières peu profondes et des côtes basses dépourvues de particularités. Sur une distance de 10 à 30 milles vers l'intérieur, ces côtes sont bordées par une ceinture caractéristique de terres marécageuses, d'innombrables lacs circulaires peu profonds et drainées par un réseau saisissant de cours d'eau rectilignes parallèles coulant à angle droit par rapport à la côte. La limite Est de cette région marécageuse est marquée au Sud de Koukdjuak River par une succession de plages surélevées et à l'Est de Cape Dominion par un secteur caractérisé par des dépôts de surface de couleur pâle remaniés par la glace ou par l'eau, ou

par ces deux éléments, en un réseau remarquable de crêtes parallèles.

41 **Baird Peninsula** et les îles situées dans Foxe Basin au large de la côte de l'île de Baffin ressemblent beaucoup à la ceinture côtière de Great Plain of the Koukdjuak. Les mêmes formations rocheuses sédimentaires y présentent les mêmes faibles altitudes et sont difficiles à détecter du large que plusieurs des îles qu'elles composent n'ont été découvertes que lors des reconnaissances aériennes entreprises après la Deuxième Guerre mondiale pour les besoins de la cartographie par l'Aviation royale du Canada. Elles sont caractérisées par des successions d'anciennes lignes de rivage, par des regroupements de lacs circulaires peu profonds et par des rivages unis dépourvus de particularités. Les faibles profondeurs au large conjuguées aux pentes douces de la côte font que les marées d'amplitudes restreintes de la région découvrent néanmoins à marée basse des bancs asséchants étendus qu'il a parfois été difficile de distinguer avec précision les limites entre des masses de terres adjacentes comme Bray Island et Baird Peninsula.

42 **Southampton Island**, située au SW de l'île de Baffin et à la limite Nord de la baie d'Hudson, est d'une superficie de 41 214 km^2. Elle présente deux régions très contrastées séparées par un escarpement qui s'allonge du fond de Duke of York Bay vers le SE jusqu'au fond de South Bay et de là vers l'Est pour atteindre la côte aux environs de la limite Nord de East Bay. À l'Est de cette limite, on trouve un plateau ondulé monotone composé de roches précambriennes formant le trait de côte rocheux et accore de Foxe Channel. Les altitudes moyennes varient entre 300 et 450 m environ et parfois des bosses ou des groupes de collines arrondies peuvent atteindre entre 550 et 600 m. On trouve les altitudes maximales dans la partie NE entre les bassins versants de Mathiassen Brook et de Canyon River. Les lacs relativement peu nombreux de ce secteur sont pour la plupart situés près de la côte Est, et dans l'ensemble la région est drainée par les nombreux affluents de Kirchoffer River et Ford River qui se jettent dans South Bay. Une avant-butte de ce plateau précambrien accidenté forme la côte Est de Bell Peninsula. Son altitude est en général d'environ 150 m au-dessus du niveau de la mer et Mount Minto culmine à quelque 210 m au fond de Nalojoaq Bay.

43 À l'Ouest et au Sud de l'escarpement s'étend une basse plaine calcaire en pente douce dont l'altitude atteint peu souvent et ne dépasse que rarement les 150 m. Dans son prolongement au large, les eaux sont peu profondes et on trouve de larges vasières sur une distance considérable, en particulier le long des rives des plus grandes baies. Des côtes basses et dépourvues de particularités, les terres s'élèvent vers l'intérieur en direction de l'escarpement et leur surface est marquée par d'anciennes lignes de rivage parsemées d'innombrables étangs peu profonds qui forment la plus grande partie de son réseau hydrographique. Il n'y a que deux rivières d'une certaine importance dans cette région, Boas River et Sutton River, qui coulent vers le Sud pour déboucher respectivement dans Bay of Gods Mercy et Fisher Strait. Entre les eaux d'amont de ces rivières, la plaine est recouverte de sédiments glaciaires, mais ailleurs l'action du gel a fracturé la surface calcaire en petits fragments aux arêtes aiguës qui recouvrent le paysage sous forme de champs de gros gravier.

44 **Somerset Island** est d'une superficie de 24 786 km^2 et présente deux régions contrastées de part et d'autre d'une ligne qui s'allonge vers le SE de Cape Granite pour suivre la rive Est de Stanwell-Fletcher Lake et se prolonger au-delà du fond de Creswell Bay jusqu'au fond de Hazard Inlet. À l'Est, il y a un vaste plateau en pente douce de strates sédimentaires ressemblant à celles de Brodeur Peninsula, mais d'une altitude généralement moindre variant entre 335 et 400 m. Le plateau s'incline vers le bas de l'angle NE de l'île pour remonter le long de son extrême bordure Ouest jusqu'à son altitude maximale signalée de 488 m, un peu au Nord de la latitude de Howe Harbour. Le plateau est presque entièrement dépourvu de lacs et la particularité la plus remarquable de sa surface est le réseau de cours d'eau profondément encaissés qui le sillonnent. En bordure de Prince Regent Inlet, jusqu'à Creswell Bay au Sud, les falaises s'élèvent à pic jusqu'à quelque 300 m et le rebord du plateau forme un trait de côte abrupt et lisse, ressemblant à la côte de Brodeur Peninsula qui lui fait face, et elle n'est interrompue que par deux échancrures majeures, Elwin Bay et Batty Bay. Le long de Barrow Strait et de la rive Nord de Creswell Bay, le terrain s'incline moins abruptement jusqu'à la mer et présente des falaises isolées ou des groupes de collines arrondies dont l'altitude est celle du plateau dans lequel elles ont été sculptées par l'érosion attribuable au vent et à l'eau. Au Sud de Creswell Bay, les altitudes sont moindres et le terrain s'incline en pente douce en direction de Prince Regent Inlet, sa surface étant marquée jusqu'à une distance considérable vers l'intérieur par les crêtes de lignes de rivage émergées.

45 À l'Ouest de ce plateau sédimentaire, il y a des hautes terres accidentées et composées de roches précambriennes d'une altitude généralement supérieure à 300 m qui sont le prolongement de la ceinture précambrienne qui s'allonge en direction NW du continent pour former la plus grande partie de Boothia Peninsula. Entre cette région de hautes terres et le plateau situé à l'Est, il y a une dépression dont l'extrémité Sud est occupée par les principaux lacs de l'île, mais dont les limites Nord sont mal définies parce que le terrain s'élevant progressivement s'amalgame aux terres plus élevées à l'Est et à l'Ouest.

46 Dans la zone précambrienne, les altitudes maximales se trouvent au Sud et à l'Ouest où elles sont de quelque 300 m le long de la rive Nord de Bellot Strait et les terres sont interrompues par des falaises à pic comparables à celles de Murchison Promontory situé de l'autre côté du chenal. De

longues et étroites dépressions structurales orientées NE-SW marquent les limites Sud de Somerset Island. La plus importante dépression est celle qu'emprunte Bellot Strait tandis que les deux principales au Nord sont occupées par Fitz Roy Inlet et False Strait, ainsi que par Macgregor Laird Lake.

47 En général, même si Somerset Island présente une silhouette assez régulière, sa côte Ouest est extrêmement accidentée en détail puisqu'elle est échancrée par un grand nombre de minuscules baies et bordée en plusieurs endroits par des îles, y compris celles situées au large entre Four Rivers Bay et Howe Harbour ainsi que De la Roquette Islands au NW de l'entrée de Fitz Roy Inlet. À courte distance à l'intérieur, les altitudes dépassent 300 m, toutefois, celles le long de la côte accidentée sont en général d'au plus 150 m.

Bloc de l'Arctique de l'Ouest

48 La côte du continent dans l'Arctique de l'Ouest présente deux grands types de côtes, chacun comportant un certain nombre de subdivisions. Une basse plaine côtière saturée d'eau reposant sur des strates sédimentaires récentes s'allonge le long de la côte NE de l'Alaska et se prolonge vers l'Est jusqu'aux environs de Darnley Bay. À l'Est de Pearce Point s'étendent les vieilles roches du Bouclier précambrien. Entre le fond de Darnley Bay et Pearce Point, les roches précambriennes sont tellement basses et recouvertes d'une telle épaisseur de sédiments glaciaires que la topographie de la région ne diffère que très peu de celle des basses terres à l'Ouest.

49 La plaine côtière présente sa plus grande largeur dans les environs de Barrow Point où elle est de forme à peu près triangulaire et s'allonge approximativement sur 150 milles du sommet de ce triangle qu'est Barrow Point jusqu'à sa base située le long du versant septentrional des montagnes de Brooks Range. À l'Ouest du delta du Mackenzie, elle est caractérisée par de basses falaises côtières d'une altitude variant entre 6 et 12 m et bordée par des eaux peu profondes sur une distance considérable au large. Elle est recouverte d'un épais manteau de dépôts non consolidés et le sol gelé en permanence qui n'est qu'à une faible profondeur empêche l'infiltration des eaux de surface qui s'accumulent en conséquence en de nombreux lacs peu profonds et dans des cours d'eau à méandres. La plaine se rétrécit considérablement en direction de l'Est, le long de la côte arctique du Yukon et elle ne présente qu'une largeur de quelque 10 à 20 milles pour se terminer brusquement aux versants septentrionaux de British Mountains et de Richardson Mountains. Les repères les plus caractéristiques qu'elle présente sont les larges lits de grands cours d'eau anastomosés tels que Malcom River et Firth River qui prennent leur source dans les montagnes au-delà de la grande étendue presque plane. Le long de la côte, les sédiments de ces rivières s'accumulent en deltas et en épis de sable, enserrent des lagunes et forment des îles alluviales basses.

50 Le delta saturé d'eau du fleuve Mackenzie interrompt la plaine côtière et s'étend à peu près de la longitude des limites Est de Richardson Mountains vers l'Est jusqu'à Richards Island. C'est un incroyable labyrinthe de berges et d'îles alluviales, d'innombrables lacs peu profonds et de chenaux aux méandres fantastiques dont la forme et l'orientation peuvent être considérablement altérées au cours des ans par les inondations printanières et la redistribution des alluvions du fleuve qui s'ensuit. Le delta est recouvert d'arbres presque jusqu'à la côte et tellement bas qu'en certains endroits le long de sa bordure Ouest, les limites Sud de la plaine côtière le dominent de falaises à pic atteignant entre 30 et 60 m d'altitude. Les sédiments apportés en quantité par le fleuve Mackenzie créent de très faibles profondeurs au large dans Mackenzie Bay.

51 À l'Est du delta du Mackenzie, la basse plaine côtière s'étend en direction de Baillie Islands et de Cape Bathurst et elle est bordée par une vaste zone de petits fonds, d'épis et de barres de sable. Le trait de côte est extrêmement complexe en raison de l'affaissement progressif de cette région presque plane parsemée de très nombreux lacs. Des segments de rives d'anciens lacs dépassent encore en plusieurs endroits sous forme de pointes basses recourbées encerclant des baies côtières qui, en raison de l'affaissement des terres, occupent maintenant les anciens lits de lac. De basses collines coniques s'élevant à l'intérieur entre 30 et 60 m d'altitude constituent les seules élévations particulières de la région.

52 Des limites Est de cette plaine côtière parsemée de lacs, de monotones basses terres s'étendent vers le SE et sont recouvertes d'un épais manteau de dépôts non consolidés dans lesquels des rivières à méandres ont entaillé de profondes vallées. Les lacs sont peu nombreux et les grands méandres des principales rivières comme Anderson River et Horton River sont les particularités les plus remarquables de la région. L'altitude augmente légèrement en direction Nord et NE pouvant atteindre entre 150 et 240 m dans Smoking Hills qui ne forment pas véritablement une chaîne de montagne, mais qui sont le rebord du côté de la mer d'un plateau intérieur bas.

53 De Cape Bathurst vers le Sud, la rive Ouest accore de Franklin Bay est composée de vase et de matériaux non consolidés qui, sur de longues sections, se terminent à la mer par des falaises à pic n'atteignant parfois guère plus de 15 m d'altitude. Aux environs de Fitton Point, les altitudes atteignent quelque 60 m; au Sud de cette pointe, la côte est plus élevée et formée par la ligne de Smoking Hills composées de lits de schistes bitumineux dont les strates presque horizontales brûlent lentement depuis bien avant la découverte de ces côtes par Sir John Richardson en 1826. Près du fond de la baie, ces collines s'éloignent vers l'intérieur pour s'amalgamer

aux limites Ouest de Melville Hills atteignant plus de 300 m d'altitude. La fonte des couches de glace dans la vase et les matériaux non consolidés ainsi que la disparition par combustion des strates bitumineuses dans Smoking Hills ont entraîné à de nombreux endroits l'affaissement des falaises abruptes, mais même aux endroits où les talus élevés ont régressé vers l'intérieur et où le terrain s'incline maintenant en pente plus douce jusqu'à la mer au lieu d'y tomber à pic, la côte Ouest de Franklin Bay reste néanmoins bien délimitée.

54 Parry Peninsula qui sépare Franklin Bay et Darnley Bay s'élève d'un isthme bas parsemé de matériaux de transport glaciaire et d'innombrables lacs peu profonds pour atteindre une altitude de quelque 60 m près de sa limite Nord où des affleurements calcaires forment des falaises abruptes hautes variant entre 24 et 30 m à l'extrémité de la péninsule comme sur les îles au large. Ces falaises ont été érodées par l'action des vagues en un enchevêtrement d'arches, de cavernes, de baies et d'îles où des récifs immergés rendent les eaux dangereuses à plusieurs endroits. Au Sud, les eaux redeviennent moins profondes au large et des épis, des petits fonds et des bancs de vase bordent la côte.

55 La rive Est de Darnley Bay est formée par la bordure Ouest parsemée de matériaux de transport glaciaire du Bouclier précambrien dont l'aspect de la surface ne diffère pas tellement de celui des basses terres sédimentaires à l'Ouest, mais la structure sous-jacente est différente, le socle rocheux y affleure à l'occasion et l'altitude augmente progressivement vers l'Est.

56 De Pearce Point à Deas Thompson Point, les roches précambriennes présentent un aspect différent de l'habituelle topographie accidentée et usée du Bouclier. Il s'agit de très anciennes roches sédimentaires inclinées formant des escarpements abrupts devant des pentes douces. Ces cuestas sont des plus accentuées à l'intérieur de la région de Coppermine Mountains et de September Mountains où elles atteignent une altitude de 520 m ainsi qu'autour du fond de Bathurst Inlet où elles s'élèvent en rochers côtiers de 300 m d'altitude; le long du littoral de l'Arctique, elles n'apparaissent que sous forme de falaises intermittentes avec des altitudes variant entre 60 et 90 m. Ces roches stratifiées forment une large ceinture qui s'incurve vers le Sud de Amundsen Gulf pour réapparaître le long de la côte à Cape Kendall. De cet endroit, elles se prolongent vers l'Est en une bande se rétrécissant le long de la rive Sud de Coronation Gulf et du côté Est de Bathurst Inlet. Elles réapparaissent au large dans les chaînes d'îles qui traversent Coronation Gulf du SW au NE, y compris Richardson Islands au large de la côte Sud de Victoria Island, et forment la masse presque détachée de Kent Peninsula. Dans une bonne partie de la région, les escarpements font face au Sud et leurs pentes Nord douces forment la rive Sud rocheuse et légèrement inclinée de Coronation Gulf ainsi que les rives Nord basses de Kent Peninsula et des îles au large. Les eaux bordant ces rivages sont peu profondes mais le long des côtes Sud plus accores des îles, les falaises s'enfoncent verticalement dans des eaux profondes. En direction du SE, ces formes du terrain semblent changer d'orientation de sorte que du côté SW de Bathurst Inlet un grand nombre des escarpements élevés font face au SE ou à l'ESE pour former de hautes falaises côtières.

57 À l'Ouest de Bathurst Inlet, une partie importante de la région de l'intérieur est recouverte d'un épais manteau de sédiments glaciaires dont certains sont manifestement orientés en crêtes parallèles. Melville Hills, qui s'élèvent de quelque 760 m sur une grande partie de leur longueur et qui attteignent des altitudes de plus de 850 m à l'Est de Croker River, semblent principalement, sinon entièrement, composées de ces débris glaciaires accumulés en monticules allongés. Ces collines sont visibles de la côte dans les environs de Keats Point, au fond de Darnley Bay et à d'autres endroits plus à l'Est le long de Dolphin and Union Strait.

58 Entre Deas Thompson Point et Cape Kendall, les anciennes strates précambriennes sont recouvertes de roches sédimentaires plus récentes. Quoiqu'il existe peu de falaises côtières dans ce secteur, le trait de côte est abrupt et régulier aussi loin qu'à proximité de Clifton Point. De cette pointe vers l'Est, les altitudes diminuent, le trait de côte devient plus complexe et l'épaisseur de la couverture de sédiments glaciaires diminue.

59 Quoique située à l'Est de Bathurst Inlet, Kent Peninsula appartient à la zone de strates précambriennes inclinées. Ses côtes Ouest et Nord sont basses et régulières et les eaux au large sont peu profondes. À l'Est, la côte est marquée par des lignes de rivage émergées et le terrain s'élève en pente douce des eaux peu profondes de Queen Maud Gulf jusqu'à une succession d'escarpements qui font face au Sud et dont l'altitude varie entre 165 et 225 m. Le long de la côte Sud complexe, les altitudes diminuent vers l'Ouest de quelque 120 m à Elu Inlet jusqu'à environ 30 m près des limites extérieures de Melville Sound. L'isthme reliant Kent Peninsula au continent est une basse langue de terre montueuse d'une altitude de quelque 60 m dont les crêtes au large forment la bordure d'îles côtières.

60 À l'Est de Bathurst Inlet et de Kent Peninsula, la côte du continent marque les limites Nord de cette vaste étendue du Bouclier précambrien qui s'étend des rivages de la baie d'Hudson et de Roes Welcome Sound vers l'Ouest. Elle est formée d'anciennes roches cristallines plus caractéristiques et, d'une topographie ondulée et monotone, elle est traversée par des crêtes basses et des collines en forme de bosses éparpillées d'une altitude de quelque 150 ou 180 m. Le long de la rive Sud de Queen Maud Gulf, la côte est basse et rocheuse et en grande partie recouverte de sédiments marins récents. Les eaux peu profondes au large sont parsemées de rochers, de hauts-fonds et d'îles. La côte Ouest de Chantrey Inlet est basse et on y

trouve des affleurements rocheux parmi les dépôts glaciaires tandis que les collines du plateau intérieur s'élèvent à 60 m à courte distance à l'intérieur. La rive Est rocheuse de la baie présente comparativement un aspect régulier sur une bonne partie de sa longueur et s'élève à une altitude variant entre 90 et 150 m entre Hayes River et Cape Barclay.

61 Les roches précambriennes de Adelaide Peninsula et une partie considérable de la côte entre Chantrey Inlet et Spence Bay sont recouvertes de roches sédimentaires à plat, relativement lisses et plus récentes qui ont été à leur tour recouvertes d'un épais manteau de sédiments glaciaires. Cette couverture retient le ruissellement et confère à la région son caractère saturé d'eau tout en donnant le long de la côte des caps arrondis bas, des eaux peu profondes au large et un grand nombre d'îles basses dans Simpson Strait. Sur Adelaide Peninsula, ces dépôts glaciaires sont manifestement orientés suivant un axe SE-NW tandis que sur la rive Est de Rae Strait, ils sont alignés suivant un axe SW-NE.

62 **Banks Island**, la plus occidentale des îles de l'archipel Arctique canadien, est d'une superficie de 70 028 km^2. Elle est composée de strates sédimentaires datant de diverses époques géologiques et rayées de saisissantes bandes roses, blanches, chamois et noires. Toute la surface a été inclinée vers le bas en direction du milieu de l'île pour produire au Sud un plateau élevé s'abaissant en direction du Nord, un plateau légèrement plus bas s'abaissant vers le Sud au Nord et au NE et entre les deux une étroite bande de hautes terres montueuses le long de la côte Est. Les altitudes diminuent en direction de l'Ouest et la ceinture de hautes terres montueuses se transforme rapidement en une basse plaine dépourvue de particularités. Les côtes sont escarpées au Nord, à l'Est et au Sud, mais le long de la mer de Beaufort, la ligne de rivage est basse et irrégulière, marquée de barres, d'épis et d'îlots côtiers et bordée d'eaux peu profondes sur une distance considérable au large. Dans cette région, les terres semblent s'enfoncer et la ligne de rivage noyée ressemble à la côte arctique du continent à l'Est du delta du Mackenzie.

63 Les plus hautes altitudes sont celles du haut plateau méridional où les strates de diverses couleurs atteignent 670 m dans Durham Heights et forment le saisissant promontoire Nelson Head s'élevant à pic de la surface de l'eau jusqu'à quelque 365 m. La limite Nord de ce haut plateau se situe à peu près le long de la vallée de Masik River.

64 Le plateau NE atteint des altitudes maximales variant entre 300 et 450 m aux environs de Mercy Bay. Entre Cape Vesey Hamilton et Rodd Head, les falaises côtières presque verticales s'élèvent entre 240 et 300 m et restent escarpées quoique leur altitude diminue constamment vers l'Est en direction de Parker Point. À l'Ouest de Castel Bay, les altitudes côtières diminuent à moins de 150 m à Cape M'Clure et à 90 m à Cape Prince Alfred. À l'intérieur, au SE de Mercy Bay, le plateau devient disséqué en une région de collines à sommets plats et plus loin à l'Ouest, il se transforme en une région de basses collines rocheuses arrondies avant de s'amalgamer aux basses terres.

65 Dans la partie centrale, il y a une ceinture de hautes terres montueuses en forme de croisssant dont les altitudes atteignent par endroits quelque 380 m le long de la côte Est. Le principal bassin versant de l'île se trouve à environ 10 à 12 milles à l'intérieur depuis Prince of Wales Strait et à l'Ouest de ce bassin, les hautes terres font place aux prairies ondulées de basses terres. Pour la plus grande partie, cette zone de basses terres est dépourvue de particularités à l'exception des longues rivières rectilignes qui la traversent en provenance du bassin versant de l'Est et atteignent la côte Ouest sous forme de larges cours d'eau anastomosés. Une bonne partie de la surface des basses terres est recouverte d'un manteau de matériaux non consolidés et le sol est gelé en permanence sous toute la région, ce qui fait que le long de la côte Ouest où le terrain est mal drainé et s'enfonce, la surface est saturée d'eau et parsemée d'un grand nombre de petits lacs et d'étangs peu profonds.

66 **Victoria Island**, d'une superficie de 217 290 km^2, est la deuxième plus grande île de l'archipel Arctique canadien; elle est légèrement plus grande que l'île d'Ellesmere et à peu près deux fois plus petite que l'île de Baffin. On y trouve trois principales régions physiographiques : un plateau sédimentaire au NW qui ressemble au plateau NE de Banks Island, une vaste étendue de basses terres de roches sédimentaires parsemées de matériaux de transport glaciaire qui occupent à l'Est les deux tiers de l'île et, entre les deux, une zone de hautes terres composées de vieilles roches sédimentaires précambriennes inclinées ressemblant à celles de la zone marquée par des escarpements sur la rive Sud de Coronation Gulf.

67 La limite du plateau du Nord-Ouest suit à peu près une ligne reliant le côté Nord de Walker Bay aux rives Ouest de Glenelg Bay. Le terrain plat ou ondulé s'élève à une altitude variant entre 300 et 450 m et une bonne partie de la surface est recouverte de matériaux non consolidés. Les deux principales rivières de la région prennent leur source à courte distance au Nord de Walker Bay et coulent vers le Nord et le NE jusqu'au fond de Richard Collison Inlet tandis que la plupart des autres cours d'eau plus petits coulent vers le NW pour déboucher dans Prince of Wales Strait ou du côté SE de Richard Collison Inlet. Dans ce plateau, les lacs sont assez petits et se trouvent pour la plupart dans une bande large d'environ 10 à 15 milles qui est parallèle à la côte de Prince of Wales Strait, mais située à une certaine distance à l'intérieur. Il existe également une autre petite zone de lacs éparpillés près de la limite Est de la région. Les côtes présentent une silhouette assez régulière et des altitudes généralement faibles, mais le terrain devient plus élevé à courte distance à l'intérieur.

68 Les limites Ouest de la région des basses terres orientales s'étendent des environs de Investigator Island dans Prince Albert Sound jusqu'à la rive Ouest de Hadley Bay à courte distance au Sud de son entrée. Le terrain s'élève progressivement des côtes extrêmement basses à l'Est et au SE pour atteindre des altitudes générales de quelque 300 m dans Wollaston Peninsula et dans la ceinture montueuse accidentée bordant la zone précambrienne au Nord de Prince Albert Sound. Des plages de gravier surélevées marquent d'anciens niveaux des hautes eaux le long des côtes, et toute la région est recouverte d'un épais manteau de dépôts glaciaires qui sont pour la plupart répartis au hasard sur la surface presque unie. Les basses crêtes arrondies de sédiments glaciaires associées à la présence d'un sol sous-jacent gelé en permanence ont retenu les eaux de surface en d'innombrables lacs peu profonds et dans des cours d'eau à méandres paresseux. Les altitudes les plus distinctives de ce paysage monotone sont Mount Pelly, atteignant 210 m à courte distance au NE de Cambridge Bay, et une colline rocheuse d'une altitude de 224 m du côté NW de Stefansson Island.

69 Dans Wollaston Peninsula, on a signalé une altitude de 518 m et plusieurs autres approchent probablement les 450 m. Le terrain le plus élevé ressemble ici à celui de la région située entre Deas Thompson Point et Cape Kendall sur la terre ferme et présente le même trait de côte assez régulier ainsi que la même surface légèrement ondulée. Le long de la rive Sud de Prince Albert Sound, le trait de côte régulier s'incline rapidement vers le haut jusqu'à des falaises escarpées tandis qu'au Nord du détroit, dans la ceinture montueuse de terrain accidenté bordant la zone précambrienne, les altitudes peuvent atteindre 300 m. Dans cette partie Ouest plus élevée des basses terres, les dépôts glaciaires ont formé des groupes éparpillés de basses collines arrondies comme celles de la chaîne de montagnes Colville Range qui présente des similitudes marquées avec Melville Hills sur la terre ferme.

70 Quoique les basses terres soient principalement composées de strates sédimentaires non plissées et presque unies, on y trouve en un certain nombre d'endroits des affleurements de roches précambriennes dont les plus remarquables sont situés sur la côte où Richardson Islands et les rives attenantes sont un prolongement des strates sédimentaires précambriennes que l'on trouve le long de la rive Sud de Coronation Gulf. Ailleurs, dans les basses terres, les affleurements précambriens sont plus difficiles à distinguer en raison de l'épaisse couverture de matériaux de transport glaciaire. Toutefois, cette couverture s'amincit en direction du Nord et de l'Ouest quoique la région autour de Goldsmith Channel et la partie Sud de Stefansson Island soient recouvertes de dépôts orientés. Le socle rocheux affleure depuis la rive Nord de Stefansson Island jusqu'à Hadley Bay à l'Ouest et forme de basses falaises escarpées le long de Viscount Melville Sound pour donner un trait de côte régulier et relativement distinct qui contraste beaucoup avec les côtes complexes et en pente douce à l'Est et au SE.

71 La zone des hautes terres précambriennes s'étend de Prince Albert Sound vers le NE jusqu'à la péninsule séparant Wynniatt Bay et Hadley Bay. Comme la zone sédimentaire précambrienne au Sud de Coronation Gulf, elle se compose de vieilles roches stratifiées qui ont été inclinées et désagrégées pour former des escarpements abrupts. Autour de Minto Inlet au Sud, ces plateaux asymétriques n'atteignent des altitudes que de quelque 300 m, mais aux environs de Wynniatt Bay et de Glenelg Bay, les altitudes atteignent quelque 550 m. En revanche, avec la zone continentale, la plupart des escarpements sur Victoria Island semblent faire face au Nord, mais leur orientation n'est aucunement uniforme et dans certaines régions ils font face au NW, au Sud ou, à l'occasion, à l'Est. Les lacs sont peu nombreux et situés pour la plupart soit au NE dans les environs de Glenelg Bay, soit au SW près du fond de Minto Inlet. Les côtes sont abruptes et accidentées s'élevant à 300 m aux endroits où les escarpements atteignent le bord de la mer, comme le long des rives escarpées du côté Est de Glenelg Bay et du côté SE de Minto Inlet où certaines des falaises atteignent plus de 300 m. La rive NW de Minto Inlet, formée du revers bas en pente douce de la ligne d'escarpement suivante, forme un trait de côte rugueux en pente douce ressemblant à la rive Sud de Coronation Gulf. Les sommets émergés des crêtes au large forment des groupes d'îlots rocheux côtiers.

72 **Prince of Wales Island** est d'une superficie de 33 338 km^2 et se trouve à mi-chemin entre les limites Est et Ouest de l'archipel Arctique canadien. Elle est probablement la moins accessible et la moins fréquentée des plus grandes îles au Sud de Parry Channel. En règle générale, sa rive Nord peut être atteinte pendant l'été, du moins par les brise-glace, et on peut habituellement s'approcher de sa côte Est par Peel Sound. Certaines années toutefois, une barrière de glace peut se former à l'entrée Nord de Peel Sound et dans ce cas, on ne peut s'approcher de sa côte Est que par Prince Regent Inlet et Bellot Strait. Les conditions glacielles rébarbatives dans M'Clintock Channel et Victoria Strait empêchent toute approche par mer de l'Ouest sauf pour les puissants brise-glace.

73 L'île est partagée en deux zones principales. Au Nord et à l'Est se trouve une partie du grand plateau sédimentaire uni qui forme Brodeur Peninsula et une bonne partie de Somerset Island. L'Ouest et le SW de l'île constituent un prolongement des basses terres sédimentaires saturées d'eau et parsemées de matériaux de transport glaciaire qui s'étendent de la terre ferme pour former King William Island et l'Est de Victoria Island. La limite sinueuse entre ces deux zones s'allonge à peu près en direction SW de l'extrémité Ouest de Baring Channel en travers de l'isthme reliant Cape Dundas et Cape Berkeley à la partie principale de l'île et de là le long d'une ligne de collines basses vers le SW jusqu'à Drake Bay.

Elle suit ensuite la bordure de l'escarpement situé au Nord de Drake Bay et Smith Bay pour se prolonger vers l'Est du fond de Smith Bay jusqu'au fond de Browne Bay où elle s'incurve vers le SE jusqu'aux environs de Coningham Bay.

74 La partie la plus élevée du plateau se trouve au NE. Le long de la rive à Cape Walker sur Russell Island et à Bellot Cliff, la côte s'élève abruptement à plus de 240 m et à courte distance à l'intérieur, les altitudes atteignent plus de 300 m. Les vallées du plateau sont plus larges que celles des cours d'eau profondément encaissés de Somerset Island et de Brodeur Peninsula; en fait, dans la région disséquée au Sud de Browne Bay, elles deviennent tellement larges et leurs versants présentent des pentes si douces que les vestiges très espacés de la surface plane du plateau les dominent sous forme de mésas.

75 Au Sud et à l'Ouest du plateau s'étendent les basses terres planes ou légèrement ondulées et présentant de larges étendues recouvertes de sédiments glaciaires qui, en un grand nombre d'endroits, sont orientés suivant les mêmes axes que les dépôts avoisinants sur King William Island et les parties adjacentes de la terre ferme. Toutfois, sur Prince of Wales Island, cette couverture n'est pas aussi épaisse et les étendues où le socle rocheux est exposé ne sont pas rares. Une de ces étendues s'allonge vers le NW sur une distance de quelque 30 milles du fond de Guillemard Bay et semble composée de lisses tertres allongés de débris glaciaires d'une altitude de quelque 120 m. Dans la zone de basses terres, les côtes sont dans l'ensemble en pente douce, marquées en un grand nombre d'endroits par des lignes de rivage émergées et présentent des eaux peu profondes au large.

76 Sur la côte Est de l'île, depuis Prescott Island jusqu'aux environs de Transition Bay juste au Sud de Strzelecki Harbour, une étroite et rugueuse bande de vieilles roches cristallines forme le rivage Ouest de Peel Sound. C'est la bordure NW de la large langue de roches précambriennes qui s'avance de la terre ferme vers le NW pour former la plus grande partie de Boothia Peninsula et la partie SW de Somerset Island. Du côté Ouest de Peel Sound, elle atteint son altitude maximale de 350 m sur Prescott Island.

77 **King William Island** est d'une superficie de 13 111 km^2. Comme le secteur SE de Victoria Island, elle est formée d'une plaine calcaire basse, unie et monotone qui est recouverte d'épais dépôts glaciaires et où le sol sous-jacent gelé en permanence nuit à l'écoulement des eaux de surface et donne un paysage saturé d'eau composé de collines arrondies et d'innombrables lacs peu profonds. En certains endroits, les sédiments glaciaires sont orientés généralement dans la même direction que les dépôts des parties avoisinantes de la terre ferme. Le long de Humboldt Channel et de James Ross Strait, et sur une certaine distance au Sud de Cape Felix, la côte est formée d'une succession de falaises basses qui s'inclinent en pente douce de la surface de la mer et sont marquées de lignes de rivage émergées parallèles. Ailleurs, les côtes basses et bordées d'îles présentent des pentes douces et sont dépourvues de particularités ce qui les rend souvent difficiles à distinguer en hiver des détroits recouverts de glace qui les bordent. L'île présente son altitude maximale de 120 m près de son centre. L'amer le plus remarquable y est Mount Matheson situé à l'extrême SE et qui atteint 73 m.

Bloc de l'Arctique septentrional

78 Les **îles de la Reine-Élisabeth** renferment une variété de paysages et de formations géologiques que l'on peut répartir sommairement en cinq régions principales.

79 La partie la plus à l'Est appartient au Bouclier précambrien et s'étend en une zone conique à l'Est de Devon Island et de l'île d'Ellesmere jusqu'aux environs de Bache Peninsula au Nord. Sur Devon Island, elle forme des hautes terres élevées, recouvertes de glace dont les côtes sont régulières et relativement escarpées, mais sur l'île d'Ellesmere, elle donne un saisissant trait de côte entaillé par des fjords profonds et qui ressemble à la côte de l'île de Baffin aux environs de Cape Eglinton.

80 À l'Ouest de cette zone précambrienne se trouve un plateau de roches sédimentaires plus récentes s'abaissant en pente douce qui s'étend sur l'Ouest de Devon Island et la moitié Ouest de la partie Sud de l'île d'Ellesmere.

81 Une région de roches sédimentaires plissées, à laquelle on a donné le nom de zone « Inuitienne », s'étend à l'Est de Kellett Strait dans les îles situées du côté Nord de Parry Channel jusqu'à Wellington Channel où elle s'incurve pour former Grinnell Peninsula, la plus grande partie de Axel Heiberg Island et toute la partie de l'île d'Ellesmere au Nord d'une ligne reliant approximativement Blue Fiord à Bache Peninsula. Elle est la plus élevée et accidentée au Nord et au NE de l'île d'Ellesmere et sur Axel Heiberg Island et quoique les altitudes diminuent au Sud et à l'Ouest alors que les plis semblent plus usés et désagrégés, le terrain reste dans l'ensemble ondulé et d'accès difficile.

82 Au Nord de la zone Inuitienne, la plaine côtière de l'Arctique s'étend des côtes de la partie Ouest de la terre ferme par l'Ouest de Banks Island, Prince Patrick Island et Eglinton Island ainsi que les péninsules septentrionales de Melville Island et de Bathurst Island. Elle englobe également plusieurs îles du groupe Sverdrup Islands et toutes les îles découvertes pendant l'expédition canadienne dans l'Arctique dirigée par Stefansson de 1913 à 1918. Les côtes sont basses, planes et habituellement dépourvues de particularités, en particulier celles bordant l'océan Arctique. Les altitudes augmentent quelque peu vers l'Est et le Sud en direction de la partie centrale des îles de la Reine-Élisabeth, et la plus grande étendue

de terrain plus élevé de plus accidenté est située sur Ellef Ringnes Island.

83 Un prolongement septentrional de la zone sédimentaire qui forme les plateaux du NE de Banks Island et du NW de Victoria Island apparaît au Nord de Parry Channel dans Dundas Peninsula sur Melville Island et le long d'une étendue considérable sur la rive Nord de Liddon Gulf.

84 Dans les îles de la Reine-Élisabeth, la glaciation semble n'avoir été importante qu'à l'Est et au NE. De nos jours, il n'existe des champs de glace importants que sur Devon Island, l'île d'Ellesmere et Axel Heiberg Island quoique l'on trouve une petite calotte glaciaire sur Meighen Island et certains petits champs de neige permanents sur Melville Island.

85 **Devon Island**, d'une superficie de 55 247 km^2, est la cinquième plus grande île de l'archipel Arctique canadien. On y trouve trois régions physiographiques distinctes. À l'Est, presque entièrement enveloppées de glace, il y a des hautes terres irrégulières de roches cristallines précambriennes ressemblant à celles que l'on trouve le long de la côte Est de l'île de Baffin. Les côtes, quoique escarpées, ne sont pas en règle générale élevées, mais l'altitude augmente rapidement entre 1 200 et 1 500 m à courte distance à l'intérieur et une altitude maximale de 1 920 m a été mesurée sur la calotte glaciaire. Au SE, entre Croker Bay et Hyde Inlet, les pics de Cunningham Mountains et des crêtes plus basses à peine submergées percent la surface unie de la couverture de glace, mais ailleurs, la calotte en forme de dôme étend ses pentes douces, lisses et régulières sur toute la surface des hautes terres et des glaciers en descendant jusqu'à la mer. Coburg Island, au large de l'angle NE de Devon Island, appartient également à cette zone de hautes terres précambriennes et l'épaisseur de la couverture de glace y est telle que ses côtes Ouest et Nord sont principalement composées des extrémités extérieures des langues des nombreux glaciers.

86 À l'Ouest d'une ligne orientée NNW et reliant à peu près les environs de Dundas Harbour à Cape Skogn sur la côte Nord, les roches précambriennes accidentées sont recouvertes de strates sédimentaires plus lisses dont l'épaisseur augmente en direction de l'Ouest comme sur Borden Peninsula et Brodeur Peninsula. À l'Est, où cette couverture est mince au-dessus des roches précambriennes, le terrain est accidenté et montueux, mais vers l'Ouest sa surface devient unie et les couches plus épaisses de roches sédimentaires sont profondément entaillées par les rivières. Les altitudes atteignent quelque 1 200 m à l'Est, où une langue de la calotte glaciaire s'étend vers le SW en travers du plateau, mais diminuent à quelque 600 m dans la zone montueuse juste à l'Ouest de la glace, et entre 150 et 240 m le long de la côte Ouest. La plus grande partie de l'île est plane et dépourvue de particularités si l'on fait exception des entailles des rivières et de la langue de glace qui atteint le côté Ouest de Blanley Bay. Les régions libres de glace et les champs de glace isolés alternent le long de la côte Sud aussi loin à l'Ouest qu'aux environs de Maxwell Bay. Le long de Lancaster Sound, le plateau forme un trait de côte impressionnant avec ses falaises abruptes à sommets plats marquées de strates horizontales unies saisissantes de diverses couleurs et bordées à leur base de talus d'éboulis élevés ou d'étroites étendues de lignes de rivage émergées. Le trait de côte rectiligne régulier est entaillé par de nombreuses échancrures présentant de hautes falaises remarquables. Au large de l'angle SW de l'île, et relié à celle-ci à marée basse par une longue barre de gravier, se trouve la minuscule Beechey Island où hivernait Franklin en 1845-1846 et où se sont arrêtés depuis, les membres de presque toutes les expéditions qui ont emprunté Lancaster Sound.

87 Au Nord d'une ligne reliant à peu près Dragleybeck Inlet à Viks Fiord, les strates sédimentaires unies ont été perturbées et légèrement inclinées ce qui fait que le terrain prend l'aspect plus accidenté et montueux typique de la zone Inuitienne plissée. Un escarpement remarquable bordé par une basse plaine côtière s'étend de Dragleybeck Inlet jusqu'à Point Hogarth mais, à l'exception de cette étendue, les côtes sont généralement plutôt basses à la ligne de rivage et s'élèvent abruptement à courte distance à l'intérieur dans cette zone du NW. Du côté Nord de Colin Archer Peninsula, elles s'élèvent à plus de 300 m par endroits tandis que du côté Sud, un escarpement qui s'allonge de Arthur Fiord vers l'Est confère également à la côte un aspect escarpé. Il y a quatre petits champs de glace sur Colin Archer Peninsula; du plus oriental de ceux-ci descend un grand glacier qui atteint la mer sur la côte Nord. Les altitudes maximales sont de quelque 450 m dans Grinnell Peninsula tandis que celles de Colin Archer Peninsula, plus accidentées, atteignent généralement entre 360 et 550 m et quelques sommets y dépassent probablement les 600 m. Les deux péninsules sont reliées par un isthme bas qui s'étend du fond de Arthur Fiord jusqu'à Prince Alfred Bay. À l'origine, cette étendue fut portée sur les cartes comme étant un détroit et Grinnell Peninsula était représentée comme une île.

88 L'**île d'Ellesmere** est la troisième plus grande île de l'archipel Arctique canadien et d'une superficie de 196 236 km^2. Au Sud, sa structure géologique ressemble à celle de Devon Island et une zone de hautes terres composées de roches précambriennes s'étend vers le Nord en une large bande depuis Jones Sound jusqu'à Buchanan Bay. À l'Ouest de cette zone, les roches précambriennes qui s'enfoncent en direction de l'Ouest sont recouvertes par des strates sédimentaires plus récentes de plus en plus épaisses qui s'étendent de Jones Sound vers l'intérieur sur une courte distance au-delà de l'extrémité intérieure des fjords. Ce plateau méridional est considérablement plus disséqué que la zone sur Devon Island et les strates qui le composent s'inclinent légèrement vers le bas en direction du Nord au lieu d'être horizontales.

Les altitudes diminuent de quelque 1 500 m à l'Est à environ 300 m aux environs de Hell Gate.

89 Le reste de l'île appartient à la zone Inuitienne composée de strates sédimentaires plissées et est subdivisé en deux parties distinctes par un plateau élevé qui s'étend en une large bande des extrémités intérieures de Greely Fiord et de Tanquary Fiord vers le NE jusqu'à Archer Fiord et aux environs de Alert. Dans la partie située au SE du plateau, l'axe de plissement est généralement orienté NE-SW et les altitudes maximales se trouvent dans les crêtes bien alignées de Victoria Mountain et de Albert Mountain recouvertes de glace. La partie Nord, où les altitudes dépassent les 2 000 m, renferme les plus hauts sommets en Amérique du Nord à l'Est de la Cordillère pacifique et ses côtes sont profondément entaillées par de magnifiques fjords.

90 L'île d'Ellesmere est de nos jours la partie la plus englacée de l'archipel Arctique canadien. Au SE, la zone précambrienne est presque entièrement recouverte de glace et des glaciers impressionnants descendent jusqu'à la côte Est où ils vêlent un grand nombre d'icebergs dans le courant portant au Sud dans la baie de Baffin. Cette calotte glaciaire est divisée en deux parties distinctes par Makinson Inlet. Les plus hautes altitudes dans la calotte méridionale sont inférieures à 1 500 m et ici la glace ne forme pas un dôme dépourvu de particularités comme sur Devon Island, mais elle est plutôt percée par un grand nombre de nunataks et, en un grand nombre d'endroits, sa surface inégale et ondulée révèle les silhouettes des crêtes sous-jacentes. Au Nord de Makinson Inlet, la calotte est plus élevée et atteint presque 2 100 m à courte distance à l'Est du fond de Bay Fiord. La zone de plateau du Sud renferme également une calotte glaciaire qui s'élève de quelque 1 000 m et s'étend du fond de Harbour Fiord vers l'Ouest jusqu'au fond de Baad Fiord. Il y a de plus petites calottes à des altitudes de quelque 760 m près de la base de toutes les péninsules de l'Ouest et sur North Kent Island.

91 Dans les hautes terres ondulées de Raanes Peninsula et de Fosheim Peninsula où les altitudes atteignent quelque 1 200 m, les quelques minuscules champs de glace sont situés loin à l'intérieur. Un petit champ de glace compacte, où les altitudes atteignent quelque 1 700 m, s'y trouve entre le fond de Cañon Fiord et la région de Bache Peninsula sur la côte Est. Il s'agit probablement d'un segment détaché d'un champ plus grand et plus élevé qui s'étend au NE entre Cañon Fiord et Archer Fiord et qui traverse, à l'exception des régions côtières immédiates, toute l'île, de Greely Fiord à la côte Est. Les altitudes atteignent quelque 2 000 m par endroits et les pics des crêtes parallèles de Victoria Mountain et de Albert Mountain percent la surface pour former des rangées de nunataks. D'immenses glaciers coulent jusqu'au fond de presque tous les principaux fjords le long de la côte Est très entaillée au Sud de Rawlings Bay ainsi que jusqu'aux rives de Cañon Fiord et de Greely Fiord. La couverture de glace n'occupe que le côté Ouest de Judge Daly Promontory et ne s'avance vers le Nord que jusqu'à mi-chemin environ le long de la rive Est de Archer Fiord. Quoique structuralement une partie de cette zone montagneuse se compose de roches sédimentaires, les strates ont été inclinées mais non plissées dans Bache Peninsula et Knud Peninsula ainsi qu'aux environs de Cape Field. Par contre, avec les régions avoisinantes, ces dernières forment des plateaux relativement unis et libres de glace où les altitudes diminuent de quelque 900 m à l'intérieur jusqu'à quelque 450 m à leurs limites Est.

92 La zone plissée au Nord de la ceinture de plateau, qui s'étend entre le fond de Greely Fiord et Alert, est recouverte par une énorme calotte glaciaire séparée en trois segments distincts par deux grandes vallées encaissées. Une des vallées s'allonge vers le SE du fond de Clements Markham Inlet et l'autre relie les extrémités intérieures de Yelverton Bay et de Tanquary Fiord. Le plus petit segment de cette calotte glaciaire se trouve à l'Est de la première vallée et présente des altitudes maximales de quelque 2 000 m. Le segment central, qui est le plus grand, se trouve entre les deux vallées et présente des altitudes maximales de quelque 2 600 m. Un grand nombre d'impressionnants glaciers coulent jusqu'à la côte de l'océan Arctique tandis qu'un certain nombre de glaciers plus petits descendent vers l'Est par-dessus la zone de plateaux en direction de Lake Hazen. Le segment SW de la calotte glaciaire présente également des altitudes de quelque 2 600 m et un grand nombre de ses glaciers coulent jusqu'au fond des grandes baies qui échancrent les rivages de Nansen Sound et de Greely Fiord. On trouve de petits lambeaux d'érosion de ce champ de glace sur un grand nombre des promontoires de la côte Nord. Les segments de la calotte septentrionale ne forment pas des dômes lisses, mais sont percés par les pics des crêtes sous-jacentes ou suivent leurs ondulations. Les altitudes maximales semblent se trouver le long d'une large ceinture qui s'étend vers le NE des extrémités intérieures de Hare Fiord et de Otto Fiord. À l'Ouest et au NW de cette ceinture, le terrain s'incline vers le bas jusqu'à Nansen Sound et jusqu'aux promontoires bas de la côte de l'océan Arctique au NW. Entre Yelverton Bay et Cape Joseph Henry, la côte est extrêmement escarpée et élevée, et elle est en grande partie bordée par une plateforme de glace très marquée de crêtes et dont se détachent de temps à autre de grands fragments qui deviennent des « îles de glace », persistantes caractéristiques du bassin polaire. La plupart des baies renferment également des zones de glace de plusieurs années qui peuvent rester en place pendant des décennies pouvant atteindre des épaisseurs de plus de 5 m par endroits.

93 Sauf dans des secteurs limités au Sud de Baumann Fiord et de Slidre Fiord, et dans un secteur de l'extrême NW, les côtes de l'île d'Ellesmere sont généralement élevées, bordées de falaises abruptes et impressionnantes. Dans certaines régions, le terrain s'incline abruptement jusqu'à des altitudes

considérables à très courte distance à l'intérieur et ailleurs, il tombe presque verticalement dans la mer. Les altitudes côtières maximales semblent se trouver près de la base de Judge Daly Promontory où les crêtes plissées profondément disséquées forment une succession de falaises en forme de V hautes de 1 500 m.

94 **Axel Heiberg Island**, d'une superficie de 43 178 km^2, appartient principalement à la zone de strates sédimentaires plissées qui forme la plus grande partie de l'île d'Ellesmere. L'axe de plissement est toutefois orienté Nord-Sud par contraste avec l'orientation générale NE-SW des crêtes sur l'île d'Ellesmere. Sauf au SE, les côtes sont en général assez basses et interrompues çà et là par des falaises rocheuses escarpées qui, sans être très élevées, sont néanmoins remarquables par contraste avec les terrains bas avoisinants. À l'intérieur, l'altitude augmente jusqu'aux hauteurs recouvertes de glace d'une altitude variant entre 1 200 et 1 500 m et au SE, entre Wolf Fiord et Whitsunday Bay, même les falaises côtières s'élèvent par endroits presque verticalement jusqu'à 600 m et on trouve presque immédiatement à l'intérieur des altitudes plus grandes encore. Dans ce secteur du SE, l'alignement Nord-Sud des crêtes plissées est très évident dans les hautes terres montueuses et se manifeste par l'orientation des principaux fjords.

95 La côte Ouest et l'extrémité NW de l'île appartiennent à la plaine côtière de l'Arctique et sont quelque peu plus élevées et plus accidentées que la plupart des parties de cette zone. En un grand nombre d'endroits, les étendues de vasières et de plages de gravier unies font place à courte distance à l'intérieur à un éparpillement de collines coniques et à un certain nombre de crêtes et d'affleurements rocheux remarquables. La mieux connue de ces crêtes est la sombre ligne de falaises située à l'extrémité NE de l'île, qui s'élève par des pentes raides du côté de la mer comme du côté de la terre, et que Sverdrup dénommait Svartevaeg Cliffs. On trouve également des indices de la présence de plis diapirs avec leurs centres accidentés et érodés entourés d'escarpements concentriques sur les côtes Est et Ouest qui suggèrent la possibilité de gisements de pétrole dans les strates sous-jacentes.

96 La calotte glaciaire de Axel Heiberg Island est séparée en deux parties principales. Celle du Sud qui est la plus accidentée se trouve au Sud de Strand Fiord et son altitude maximale estimée à quelque 1 800 m se situerait légèrement au NW du fond de Glacier Fiord. Plusieurs glaciers coulent de cette calotte, mais aucun n'atteint la mer. La partie Nord occupe la plus grande partie de la région centrale de l'île; elle ressemble à un dôme d'une altitude d'environ 1 800 m et présente un long prolongement en forme de doigt vers le SE le long de la crête séparant les bassins versants entre Skaare Fiord et Wolf Fiord. Un de ses nombreux glaciers atteint la mer et y vêle des icebergs à sommet plat dans la baie sans nom de la côte Ouest située au Nord de South Fiord.

97 **Cornwallis Island**, d'une superficie de 6 996 km^2, même si de par sa géologie elle appartient à la zone Inuitienne de roches sédimentaires plissées, elle présente une surface relativement unie et en forme de dôme aux pentes douces. Le terrain s'élève à près de 360 m dans sa partie SE et il y a des falaises aux altitudes variant entre 240 et 300 m par endroits le long de la côte. Les côtes Est et Sud sont relativement régulières et les quelques baies sont très espacées et nettement marquées. Les côtes Nord et Ouest sont beaucoup plus basses, marquées par endroits de plages de galets et présentent, comme la basse Little Cornwallis Island située au NW, des contours complexes et profondément entaillés. Une bonne partie de la région est recouverte d'un épais manteau de matériaux de surface non consolidés qui sont probablement des fragments gélifs provenant du socle rocheux sous-jacent. Les rivières sont bien encaissées dans la surface presque unie, en particulier au SE.

98 **Bathurst Island et Byam Martin Island**. — Le groupe de Bathurst Island est d'une superficie de quelque 21 000 km^2 et appartient pour la plus grande partie à la zone sédimentaire Inuitienne. Au Sud d'une ligne s'éloignant vers l'Est des environs de Hooker Bay, les strates sont restées relativement non plissées et forment un plateau d'une altitude variant entre 240 et 300 m dans la partie Est. Dans cette zone relativement non plissées, les altitudes diminuent tellement vers le Sud et vers l'Ouest qu'une colline d'une altitude de 120 m située à l'angle SW de l'île constitue un amer distinctif. Ce secteur SW renferme également quelques collines à sommets plats dont certaines sont d'une altitude estimée à quelque 300 m quoique la majorité d'entre elles soient considérablement plus basses. Dans la partie Est de cette région, les côtes sont escarpées, présentent des échancrures complexes le long de McDougall Sound, mais sont plus régulières le long de la côte Sud aussi loin à l'Ouest que Allison Inlet. Entre Allison Inlet et De la Beche Bay, la côte reste basse et régulière et de cette dernière baie jusqu'à Bracebridge Inlet, elle ressemble à celle de McDougall Sound, mais elle est plus basse.

99 Dans la moitié Nord de Bathurst Island, les strates sédimentaires ont été plissées et les crêtes sont orientées ENE-WSW. Cette tendance du relief se manifeste nettement par l'alignement des détroits et des baies de la côte Ouest ainsi que le long des rives de Erskine Inlet et de May Inlet. Ces côtes échancrées sont pour la plupart, les extrémités noyées par la mer des vallées situées entre les crêtes plissées ou les embouchures noyées des rivières qui empruntent ces vallées. Erskine Inlet et May Inlet qui entaillent la région à angle droit par rapport à l'alignement des crêtes sont peut-être les estuaires noyés de rivières qui descendaient de la crête la plus méridionale et la plus élevée et qui ont maintenu leurs vallées Nord-Sud malgré les plissements. La plupart des crêtes ont été tellement usées que la surface de l'île, quoique montueuse, forme une pénéplaine plutôt qu'une zone montagneuse. Les

altitudes sont en moyenne de quelque 300 m et, d'un peu plus basses au Nord et à l'Ouest, elles augmentent progressivement en direction de l'Est et du Sud. Une altitude de 410 m se trouve à l'Est de l'entrée de Erskine Inlet et une autre de 305 m se trouve sur la rive Sud de Stuart Bay. Dans une étroite bande en bordure de la côte Est de cette région, l'axe de plissement devient brusquement orienté Nord-Sud et une des crêtes se prolonge de Goodsir Inlet vers le Sud pour former Truro Island. Ce plissement donne une côte escarpée régulière tandis qu'ailleurs dans la zone de hautes terres, les côtes présentent une alternance de falaises et de vallées évasées résultant de la topographie de crêtes et de vallées et du parallélisme des plis.

100 Les altitudes en général plus basses de la partie Ouest de Bathurst Island ont entraîné une inondation complète des principales vallées de la péninsule du NW les transformant ainsi en détroits et faisant des crêtes intercalées des îles dont Cameron Island située à l'extrême NW est la plus grande. La partie Sud de Cameron Island appartient à la zone de strates sédimentaires plissées et le point le plus élevé de l'île, 193 m, est situé à l'extrême SE. La partie Nord des îles a été recouverte par des dépôts sédimentaires plus récents et forme une partie de la plaine côtière de l'Arctique. Ici, les altitudes ne dépassent pas les 60 m et les côtes de ce paysage bas et dépourvu de particularités s'inclinent en pente douce jusqu'à des eaux peu profondes. Byam Martin Island présente une silhouette légèrement en forme de dôme et ses côtes basses s'inclinent en pente douce d'eaux peu profondes jusqu'à des altitudes variant entre 120 et 135 m à l'intérieur. Sauf du haut des airs, où l'orientation Est-Ouest des strates plissées apparaît nettement, l'île ne présente aucune particularité.

101 **Melville Island** est d'une superficie de 42 149 km^2 et peut être divisée en trois grandes régions topographiques. La plus grande englobe toute l'île à l'exception de la péninsule et de la presqu'île les plus septentrionales et des deux péninsules les plus au SW. Cette région fait partie de la zone Inuitienne plissée qui par désagrégation a évolué en un paysage usé extrêmement accidenté présentant une topographie de crêtes et de vallées. Pour la plus grande partie, le relief est orienté soit Est-Ouest soit SE-NW. Les rivières ont taillé des lits profonds dans les vallées en auges et ont, à plusieurs endroits, creusé leurs ravins le long du sommet des crêtes. Les altitudes augmentent généralement en direction de l'Ouest et du Nord pour atteindre un maximum de quelque 700 m dans la région située entre les extrémités intérieures de Murray Inlet et de Ibbett Bay où trois petits champs de neige persistent pendant tout l'été. Le long des limites Sud de Canrobert Hills, aux plis serrés, au Nord de Ibbett Bay, les altitudes atteignent quelque 600 m. Les côtes Nord et Est de cette région sont basses mais généralement bien délimitées et présentent des falaises remarquables à intervalles. Cela vaut également pour la côte Sud, mais dans le cas de cette dernière, les crêtes des plis se prolongent au large sous forme de crêtes barrières dans Skene Bay et Bridport Inlet pour former l'avancée rocheuse de Wakeham Point près de Winter Harbour et constituer des amers distinctifs additionnels.

102 Au Nord d'une ligne s'allongeant à peu près vers le SE du fond de Marie Bay jusqu'aux limites de Eldridge Bay et de Sherard Bay, les strates plissées sont recouvertes par des sédiments plus récents et la région forme une partie de la plaine côtière de l'Arctique. Les altitudes sont généralement basses, mais la région n'est pas entièrement dépourvue de particularités puisque les pentes unies du côté de la mer sont interrompues par d'occasionnelles basses crêtes ou collines isolées et par les deltas allongés que les larges cours d'eau anastomosés poussent à des distances considérables dans les eaux peu profondes au large.

103 Au SW, Dundas Peninsula et la péninsule séparant Liddon Gulf de Purchase Bay forment une région de plateaux composés de roches sédimentaires à plat ou légèrement inclinées ressemblant à celles des plateaux plus méridionaux qui bordent la partie Nord de Prince of Wales Strait. La région est caractérisée par des vallées fluviales profondément encaissées et des côtes escarpées présentant soit des falaises à pic s'élevant de la mer, soit des pentes abruptes atteignant le niveau du plateau. Les altitudes de la côte sont de quelque 600 m près du fond de Murray Inlet, mais diminuent en direction de l'Ouest et le long de la côte Nord de Dundas Peninsula où des falaises escarpées s'élèvent à une altitude variant entre 150 et 180 m. Entre Cape Ross et Cape Providence sur les côtes Sud et SW, les falaises restent à une altitude moyenne de quelque 300 m.

104 Les **îles de la plaine côtière de l'Arctique** sont, en général, basses et dépourvues de particularités. Les plus petites présentent généralement la forme de dômes s'élevant progressivement des eaux côtières peu profondes jusqu'à des altitudes variant entre 90 et 200 m dans leur partie centrale. Les plus grandes s'élèvent en pente douce de leurs côtes inclinées jusqu'à leurs bassins versants généralement orientés parallèlement à leur plus grand axe, NE-SW sur Prince Patrick Island, Est-Ouest sur Borden Island. On trouve des lagunes ou d'occasionnelles régions d'étangs côtiers, mais les lacs sont rares ou inexistants. Les rivières présentent des cours rectilignes des bassins versants jusqu'aux côtes les plus proches et sont parfois profondément encaissées vers l'amont mais deviennent peu profondes vers l'aval et atteignent fréquemment la côte sous forme de cours d'eau anastomosés et à larges embouchures traversant des terrains plats. Les côtes extérieures de l'archipel Arctique canadien sont dans certains cas tellement basses qu'elles prennent la forme de larges vasières au niveau de la mer sur lesquelles les hauts-fonds, les îlots et les barres au large donnent un trait de côte confus et complexe. Une bonne partie de la surface des

îles est recouverte de matériaux non consolidés probablement issus de fragments gélifs du socle rocheux sous-jacent.

105 L'altitude et la rugosité de l'ensemble de la région tendent à augmenter vers le Sud et l'Est en direction du centre de l'archipel Arctique canadien. La partie Nord de Ellef Ringnes Island présente l'aspect caractéristique de la plaine côtière et, en fait, son terrain bas dépourvu de particularités constitue l'une des côtes à vasières les plus étendues de tout l'archipel. Toutefois, environ au tiers de la distance de son extrémité NW, l'île est traversée par une bande de strates horizontales unies qui forment un plateau d'une altitude de quelque 240 m disséqué en blocs à sommets plats par de larges rivières. Au Sud de cette particularité, les altitudes générales diminuent de nouveau quoique des affleurements individuels peuvent atteindre 300 m ou plus. Dans cette partie Sud de Ellef Ringnes Island et dans la plus grande partie de Amund Ringnes Island, ainsi que de Cornwall Island, le fil structural de la région est apparent en dépit de la présence des terrains de couverture. Sauf dans la ceinture de plateaux de Ellef Ringnes Island où les falaises côtières peuvent atteindre par endroits une altitude de près de 180 m, les côtes sont basses et en pentes douces même dans la partie SE de la plaine côtière de l'Arctique.

106 La petite calotte glaciaire à une altitude de 240 m, qui occupe la partie centrale en forme de dôme de Meighen Island, est le seul champ de glace de la plaine côtière de l'Arctique.

Grand lac des Esclaves — Région du fleuve Mackenzie

107 Le **Grand lac des Esclaves** est, en grandeur, le cinquième en Amérique du Nord, et le dixième dans le monde, si l'on compte comme lacs la mer Caspienne et la mer d'Aral. Sa superficie est de quelque 28 500 km^2, dont 27 000 d'eau, le reste étant couvert par des îles. On y a enregistré des sondes de plus de 610 m, ce qui fait du Grand lac des Esclaves le lac d'Amérique du Nord le plus profond. Il draine les eaux d'une région de 985 000 km^2 et c'est la source du fleuve Mackenzie.

108 La ligne de démarcation entre le Bouclier canadien et les formations géologiques plus récentes coupe le lac en direction NW-SE, entre l'embouchure de Slave River et le village de Behchok situé au fond de North Arm. Au SW de cette ligne de démarcation, le rivage est bas et régulier, avec peu d'îles, si bien que toute cette région constitue une vaste étendue d'eau libre. Au NE de la ligne, le rivage est très irrégulier, avec de longues péninsules et baies et des milliers d'îles de toutes dimensions.

109 Le **fleuve Mackenzie** prend sa source à l'extrémité SW du Grand lac des Esclaves. Le fleuve s'étend de la pointe Desmarais *(61°01'N, 116°28'W)*, dans la direction générale du NW, sur une distance de quelque 1 080 milles jusque dans Mackenzie Bay et Kugmallit Bay soit dansla mer de Beaufort par 69°40'N. De sa source à son embouchure le fleuve s'abaisse de quelque 156 m. De nombreux cours d'eau drainent le bassin du Mackenzie et se déversent dans le fleuve.

Caractéristiques naturelles

Généralités

1 Le Nord canadien représente un vaste territoire très peu peuplé au climat extrême. C'est pour ces raisons, parmi d'autres, que l'exploitation des ressources, l'exploration scientifique et la cartographie hydrographique sont très coûteuses et difficiles à mener. Toutefois, ces activités se poursuivent.

Photographie par: Caroline Sevigny – ArcticNet

Topographie sous-marine

2 On doit souligner que la connaissance de la topographie sous-marine de l'Arctique n'est pas aussi approfondie que celle des eaux canadiennes plus fréquentées. La plupart des routes de navigation ont fait l'objet de levés satisfaisants aux normes modernes et faisant intervenir des réseaux serrés de profils de sondages et leur topographie sous-marine est bien connue. Des régions étendues n'ont fait l'objet que de levés hydrographiques reposant sur un quadrillage de sondages ponctuels effectués au travers de la glace; quoique chacun des sondages ponctuels soit très précis, la distance entre les sondages, qui est généralement de 6 à 12 km, ne permet pas une représentation détaillée du fond marin. Troisièmement, certaines régions n'ont fait l'objet de levés hydrographiques modernes ni de sondages ponctuels et n'ont été traversées par des navires de passage qui ont enregistré des profondeurs le long des routes suivies. Ces profondeurs sont généralement réparties suivant des configurations irrégulières et leur validité est très variable. Dans ces régions le fond marin peut être assez bien représenté, mais il est souvent impossible de déterminer la validité des connaissances. Enfin, il existe encore certaines régions de l'Arctique où aucun sondage n'a été effectué jusqu'ici où l'aspect général du fond marin ne peut être qu'estimé.

Région de la baie d'Hudson

3 Le détroit d'Hudson ne présente aucun danger pour la navigation quant aux bancs, et il est profond dans toute sa longueur. À l'exception des bancs isolés qu'on trouve par fond de 18,3 m entre Coats Island et Mansel Island, ainsi que les eaux peu profondes près des chaînes d'îles qui longent le rivage Est de la baie d'Hudson, il n'existe aucun danger connu.

La baie James est relativement peu profonde avec des hauts-fonds gisant dans sa partie NW et le long de la rive Est.

Archipel Arctique

4 Les îles de l'Arctique canadien et les bassins océaniques adjacents forment un réseau apparamment désorganisé de chenaux entrecroisés, séparant un ensemble d'îles de toutes tailles et formes. L'altitude varie de moins de 800 m au-dessous du niveau de la mer à plus de 2 000 m au-dessus de ce dernier et la configuration de la surface varie de presque plane à extrêmement accidentée. Du point de vue géomorphologique, la région semble presque unique sur terre et a été formée par l'interaction complexe de processus géologiques qui ont influencé une partie considérable de l'histoire du globe. Les paragraphes qui suivent présentent une description très générale de cette région complexe; on trouvera une représentation graphique complète de la région sur la *Carte générale bathymétrique des Océans (GEBCO)* 5.17, publiée par le *Service hydrographique du Canada*.

5 À l'Est, l'Arctique est limité par la mer du Labrador et la baie de Baffin, deux petits océans profonds séparés par un important seuil en travers du détroit de Davis. Ce seuil marque l'extrémité Nord du bassin du Labrador qui est prolongé en direction de l'Ouest et du Nord par quatre voies navigables majeures : le détroit d'Hudson, Frobisher Bay, Cumberland Sound et le détroit de Davis. Le détroit d'Hudson, chenal plutôt profond, est prolongé au NW par Foxe Channel, qui constitue la limite Sud de Foxe Basin; ce bassin est en grande partie inexploré, mais semble plat et d'une profondeur inférieure à 50 m sauf le long de son rebord Ouest où il est un peu plus profond. Frobisher Bay et Cumberland Sound sont tous deux de grands fjords profonds qui entaillent l'île de Baffin en direction du NW tandis que le détroit de Davis se prolonge vers le Nord jusqu'à la baie de Baffin. La plateforme continentale adjacente à l'île de Baffin est étroite et très disséquée par des cuvettes marginales et transversales dont on attribue généralement l'origine à l'action des glaciers.

6 La limite septentrionale de la baie de Baffin est un banc étendu entaillé par un chenal menant dans Nares Strait, longue cuvette d'origine incertaine, qui la relie à l'océan Arctique par Lincoln Sea. Lancaster Sound est une cuvette profonde à fond plat et à versants raides qui constitue l'extrémité Est de Parry Channel et qui mène en direction Ouest à partir de la baie de Baffin. La profondeur de Parry Channel diminue considérablement dans Barrow Strait à l'endroit où il traverse le soulèvement de Boothia, pour augmenter de nouveau dans Viscount Melville Sound et M'Clure Strait. Au Nord de Parry Channel, la plupart des voies navigables ont été sondées suivant des quadrillages et semblent être des cuvettes profondes assez lisses occasionnellement interrompues par des seuils reliant les îles.

7 Tous les chenaux menant de Parry Channel en direction Sud sont assez profonds mais M'Clintock Channel n'a été que très peu exploré. Victoria Strait, Queen Maud Gulf, Coronation Gulf et Dolphin and Union Strait, qui forment ensemble une voie navigable entre Victoria Island et la terre ferme, présentent tous des fonds extrêmement accidentés parsemés de nombreux hauts-fonds. Cette voie navigable mène en direction de l'Ouest jusque dans Amundsen Gulf, une baie large et profonde qui constitue la limite Est de Beaufort Shelf.

Mer de Beaufort — Pingos

8 Beaufort Shelf, plateforme large de quelque 70 milles, peu profonde, s'incline en pente très douce jusqu'à son rebord qui se trouve à une profondeur de quelque 70 m.

9 **Avertissement**. — Des hydrographes à bord du *NGCC John A. Macdonald* — brise-glace canadien escortant le pétrolier SS *Manhattan* dans sa traversée de l'Arctique canadien — constataient pour la première fois en 1969 une diminution rapide de la profondeur du fond marin de Beaufort Shelf. Ce haut-fond, ressemblant à un pingo, prenait la forme d'une élévation rapide du fond de la mer de 49 à 23 m sous le niveau de la mer sur une distance horizontale de 200 m. Cette brusque dénivellation étant immédiatement suivie par une autre, également abrupte, qui ramenait la profondeur à 49 m, on baptisa ce haut-fond du nom de « Admirals Finger ».

10 Plus tard un levé de Admirals Finger et de la région environnante effectué par le Service hydrographique du Canada révélait l'existence d'un grand nombre d'entités ressemblant à des pingos éparpillés sur un fond marin par ailleurs uni. Chacun de ces tertres ressemblait par sa forme et sa taille à Admirals Finger. Des examens topographiques détaillés à bord de vedettes permirent de déduire que les tertres étaient généralement asymétriques et de forme irrégulière, l'un des côtés étant plus abrupt que l'autre. Leur diamètre à la base était en moyenne de 400 m et leur hauteur de la base au sommet de 30 m. Dans la plupart des cas un fossé peu profond ou une dépression atteignant jusqu'à 10 m entourait la base de l'entité.

11 Le levé mentionné ci-dessus permettait de situer soixante-dix-huit de ces tertres au-dessus du sommet desquels les profondeurs minimales variaient entre 15,4 m et plus de 45 m et qui semblaient répartis au hasard. Plusieurs d'entre eux étaient regroupés, on en trouvait d'autres par couples et d'autres encore étaient éparpillés individuellement à l'intérieur de l'isobathe de 70 m.

12 D'autres levés hydrographiques effectués à peu près pendant la même période permettaient de découvrir des tertres similaires à l'extérieur de la zone de levés mentionnée ci-dessus. Ces découvertes indiquent qu'il peut exister d'autres hauts-fonds dans les parties non cartographiées de Beaufort Shelf puisque sept tertres en particulier, localisés à l'aide du

sonar à balayage latéral, n'ont pas été détectés au moyen de l'échosondeur.

13 Les similitudes morphologiques entre ces tertres sous-marins et les pingos (collines avec noyau central de glace) sur Tuktoyaktuk Peninsula, située au Sud, suggèrent qu'ils ont probablement la même origine que ces pingos émergés.

14 Les sérieuses conséquences de ce qui précède quant à la navigation des navires de fort tirant d'eau dans l'Arctique de l'Ouest ont amené le *Service hydrographique du Canada* à amorcer de nouveaux levés avec des lignes d'espacement de 100 m afin d'établir un couloir de navigation à travers les régions parsemées d'entités ressemblant aux pingos. Ce couloir de navigation, recommandé pour les navires naviguant dans la région, est porté sur la *carte 7620*. On remarquera que plusieurs de ces entités apparentées aux pingos, couvertes de moins de 20 m d'eau, gisent dans le couloir.

Voie navigable Athabasca—Mackenzie

15 La voie navigable Athabasca—Mackenzie, d'une longueur de 2 763 km, entre Fort McMurray et Tuktoyaktuk, se trouve en majeure partie dans les Territoires du Nord-Ouest. La partie méridionale de la voie navigable, soit une longueur de 512 km, entre Fort McMurray et Fort Smith, est située dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. Le réseau communique aussi avec la Colombie-Britannique et le Yukon par les rivières navigables tributaires du fleuve Mackenzie. La route de navigation la plus éloignée sur la voie navigable, de Fort Smith à Tuktoyaktuk, atteint 2 216 km.

16 Le fleuve Mackenzie est navigable sur toute sa longueur, mais présente toutefois plusieurs sections d'eaux vives peu profondes qui peuvent présenter des problèmes pour la navigation, en particulier en périodes de basses eaux.

Marée

Région de la baie d'Hudson

17 Les plus grands marnages dans l'Arctique canadien sont observés dans la partie Est du détroit d'Hudson. Dans Leaf Basin de la baie d'Ungava, on a enregistré un marnage maximal de vive eau de 14,8 m. À Acadia Cove sur Resolution Island, à l'entrée Est du détroit d'Hudson, le marnage de vive eau est de 8 m. Le long de la rive Nord du détroit d'Hudson, près de sa partie centrale, on observe un marnage maximal de 12,6 m à Lake Harbour. Le marnage diminue ensuite en direction de l'extrémité Ouest du détroit pour n'être plus que de 5,1 m à Nottingham Island.

18 Dans la partie SE de Foxe Basin, aux environs de Bowman Bay, le marnage maximal est de quelque 9 m. Le marnage diminue progressivement au Nord et à l'Ouest et n'est que de 1,4 m à Hall Beach.

Archipel Arctique

19 Le marnage atteint 13,1 m dans la partie intérieure de Frobisher Bay à Resor Island tandis qu'au Nord de Resolution Island le long de la côte Est de l'île de Baffin, il diminue progressivement pour atteindre 6,5 m à Brevoort Harbour, 7,3 m près du fond de Cumberland Sound et 2,8 m à Cape Dyer. Plus loin au Nord, toujours le long de la côte Est de l'île de Baffin, le marnage diminue encore jusqu'à 1,6 m à Broughton Island et à 1,1 m à Cape Hooper. Au NW de ce point, le long des côtés Ouest de la baie de Baffin et du détroit de Davis, le marnage ne change plus beaucoup. On a toutefois mesuré, à Pim Island dans Smith Sound, un marnage de 4,8 m qui diminue plus loin au Nord à quelque 2,2 m dans Hall Basin et à 1 m près de l'entrée de Lincoln Sea, à Cape Sheridan.

20 Dans Lancaster Sound et Barrow Strait le marnage maximal est de 2,9 m et plus loin à l'Ouest, à Cape Capel sur Bathurst Island, il diminue à 1,6 m. Le marnage est de 1,5 m à Winter Harbour (Viscount Melville Sound).

21 Au fond de Milne Inlet et dans Admiralty Inlet, on relève un marnage maximal de 2,7 m. À l'extrémité Sud de Gulf of Boothia, dans Committee Bay, le marnage maximal est de 4,1 m.

22 Le long de la côte de la terre ferme dans l'Arctique de l'Ouest, le marnage est très faible et inférieur à 0,6 m presque partout. L'influence des conditions météorologiques est toutefois un facteur important pour la détermination des niveaux d'eau. Cela est particulièrement vrai dans le cas des eaux peu profondes de la mer de Beaufort où de forts vents du large peuvent soulever les niveaux d'eau jusqu'à 2,3 m au-dessus du zéro des cartes tandis que de forts vents de terre abaissent les niveaux d'eau jusqu'à 0,8 m sous le zéro des cartes.

23 En général, d'un bout à l'autre de l'Arctique où des observations on été effectuées, les marées sont semi-diurnes avec deux pleines mers et deux basses mers chaque jour. Dans la partie centrale de l'archipel Arctique, les hauteurs de pleines et basses mers successives sont considérablement inégales.

Courants de marée et courants généraux

Détroit d'Hudson

24 Les marées et courants dans le détroit d'Hudson furent observés par les premiers navigateurs qui entrèrent dans ces eaux. En 1587, John Davis écrivait dans son journal de bord ceci : « ...où, à notre grand émerveillement, nous vîmes la mer se précipiter dans le golfe en un raz puissant et rugissant et

avec des mouvements circulaires tels des tourbillons, comme en forment des courants violents qui s'engouffrent entre les piles d'un pont ». Des courants de cette violence constituaient un grave danger pour les petits voiliers de cette époque, et donnent à réfléchir sur la nécessité, pour les capitaines, d'étudier avec soin les marées et de profiter des courants favorables et de l'étale des eaux pour naviguer dans les détroits.

25 Les courants de marée principaux dans le détroit d'Hudson sont forts et bien définis, sans courants traversiers portant vers l'une ou l'autre rive. Le courant de flot qui pénètre dans le détroit est, néanmoins, dévié quelque peu vers le Sud par l'écoulement entrant dans la baie d'Ungava; en conséquence, la progression de l'onde de marée est plus rapide le long de la rive Sud du détroit que le long de la rive Nord. La pleine mer se produira donc dans Wakeham Bay peu après celle de Port Burwell, alors qu'à Ashe Inlet, vis-à-vis de Wakeham Bay, la pleine mer aura lieu beaucoup plus tard. Le même décalage subsiste pour la basse mer en ces lieux, mais il est probable que le courant de jusant principal se tienne plus au Nord de la baie d'Ungava que le flot.

26 Dans le détroit d'Hudson, il existe des mouvements généraux progressifs, ou circulation des eaux, qui renforcent les oscillations normales de la marée. Les icebergs ne peuvent y entrer qu'en contournant Resolution Island et par Gabriel Strait. Dans leur déplacement vers le Sud, les icebergs sont attirés par le flot depuis le détroit de Davis et certains ne ressortent pas avec le jusant; ils continuent vers l'Ouest, ce qui indique un mouvement général des eaux dans cette direction dans la partie Nord du détroit. On en rencontre aussi loin à l'Ouest que Charles Island, et les officiers de l'expédition du détroit d'Hudson, 1927-1928, en ont signalé un plus à l'Ouest, dans les parages de Nottingham Island. Ceux qui sont charriés du côté Sud de détroit dériveront vers l'Est.

27 Les observations du mouvement des glaces au Sud de Resolution Island portant sur plusieurs mois ont montré que le flot et le jusant sont à peu près d'égale durée. Cela ne prouve pas, cependant, l'absence d'un mouvement entrant supérieur des eaux du côté Nord du détroit, car cet excédent provient vraisemblablement de Gabriel Strait ou d'un courant sous-marin profond.

28 L'écoulement sortant de la baie d'Hudson est évident, du fait de l'existence d'un courant dominant portant à l'Est, le long du côté Nord de Digges Islands et au large du cap Wolstenholme, où il devient local, et peut-être sur une certaine distance, un courant sortant permanent. Ce mouvement continue sans aucun doute du côté Sud du détroit.

29 Les cartes indiquent des courants de marée d'une vitesse de 5 nœuds, entre Resolution Island et Cape Chidley, mais nulle part ailleurs dans les détroits, on a procédé à d'autres estimations.

30 Les courants dans la passe Digges (Sound) et ses approches ne sont pas considérés comme un danger pour la navigation. Entre Cape Digges et le cap Wolstenholme, le flot et le jusant atteignent une vitesse variant entre 2 et 3 nœuds. Le flot arrive du NE, comme courant sous-marin, dans les approches de la passe Digges (Sound), puis tourne vers le Sud à l'entrée de la passe. Le jusant porte au NE jusqu'après le cap Wolstenholme, puis tourne à l'Est en devenant un courant sortant et constant de l'extrémité Ouest de Digges Islands jusque passé Erik Cove. À Erik Cove, il atteint 3 nœuds mais sous l'effet du flot, sa vitesse diminue considérablement.

31 Au large de Erik Cove et jusque dans l'Ouest du cap Wolstenholme, un plateau déborde la côte de quelque 0,5 mille ou plus, avec des profondeurs variant entre 91 et 128 m (50 et 70 brasses). Au-delà de ce plateau, les ondes indiquent un abaissement brutal des fonds, avec des profondeurs approchant 457 m (250 brasses). Le mouvement de cette masse d'eau profonde qui se déplace dans une seule direction produit sur le plateau de forts ridins, des tourbillons et des remous qui, avec de forts vents, constituent un danger pour les embarcations.

32 Au milieu de la passe Digges, à l'Est de Digges Islands et au large de Staffe Islet, le jusant porte dans l'axe du chenal, mais on ne dispose d'aucun renseignement sur la direction du flot. Au large de la pointe d'Ivujivik et de Nuvuk Harbour, le jusant suit le chenal; le flot est variable et tourne parfois vers Nuvuk Islands. Les mêmes conditions existent, à un degré moindre, au Sud de Fairway Island. À un mille au Sud des îles North Skerries, le flot et le jusant portent respectivement à l'Ouest et à l'Est.

33 Des renseignements dont on dispose, il semble que le courant de jusant dure beaucoup plus longtemps que le flot. Entre Nuvuk Harbour et Fairway Island, le flot durerait 4 h 45 min et le jusant près de 8 h. Il est impossible de préciser le moment où se produit la renverse des courants de marée, mais à l'Est de la pointe d'Ivujivik, l'étale de pleine mer peut se produire 3 à 4 heures après l'heure de la pleine mer (heure normale de l'Est), et celle de basse mer 4 à 5 heures après l'heure de la basse mer, tel qu'indiqué dans les Tables des marées pour Diana Bay.

34 De même, des approches Ouest du détroit jusqu'à Fairway Island, l'étale de pleine mer peut se produire 5 à 6 heures après l'heure de la plein mer, et l'étale de la basse mer, approximativement à l'heure de la basse mer, tel qu'indiqué dans les Tables des marées pour Diana Bay.

35 L'amplitude des marées océaniques s'accroît grandement le long de la côte SE de l'île de Baffin et à l'entrée du détroit d'Hudson. Au SW de cette entrée, le marnage augmente davantage, du fait de la topographie de la baie d'Ungava, au fond de laquelle il atteint son maximum de 15,2 m. Dans le détroit même, le plus grand marnage se produit du côté Nord de Big Island où il atteint un maximum de 12,2 m, alors que sur la rive opposée, près de Wales Island, il n'est que de 10,1 m.

36 La différence de marnage des deux côtés du détroit est due à l'effet gyroscopique, connu sous le nom de force de Coriolis, engendrée par la rotation de la Terre autour de son axe, et au fait que les courants atteignent leur vitesse maximale vers l'Ouest à marée haute, et vers l'Est à marée basse. La force de Coriolis impose une déviation des particules d'eau vers la droite dans l'hémisphère Nord. Dans un détroit, cette force crée un gradient de dénivellation en travers du détroit, de pente ascendante vers le côté situé à droite de la direction de l'écoulement de l'eau; en conséquence, à marée haute et lorsque le courant porte à l'Ouest, le niveau de l'eau s'élève du côté Nord, et s'abaisse du côté Sud. L'inverse se produit à marée basse et lorsque le courant porte à l'Est. Il s'ensuit que du côté Nord le marnage est augmenté par l'élévation du niveau de la pleine mer et l'abaissement du niveau de la basse mer, tandis que, du côté Sud, le marnage est diminué par l'abaissement du niveau de la pleine mer et l'élévation du niveau de la basse mer. C'est la raison pour laquelle le marnage le long de la rive Nord du détroit d'Hudson et du côté Est de Foxe Channel est sensiblement plus grand que sur la rive opposée. La seule exception concerne l'entrée Est du détroit, où l'étale des courants est très rapprochée des heures de pleine et de basse mer; à ce moment, aucun gradient ne modifie le marnage. Dans cette zone, le marnage est plus fort du côté Sud, à cause de la topographie de la baie d'Ungava.

Baie d'Hudson

37 Sur une masse d'eau de la superficie de la baie d'Hudson, la force génératrice des marées due à l'attraction du soleil et de la lune pourrait produire des marnages de l'ordre de quelques centimètres, même en l'absence de toute communication avec l'océan. De plus, la communication avec l'océan Arctique, par Foxe Channel et Fury and Hecla Strait, pourrait aussi produire quelque effet, bien que faible, sur le régime des marées et courants de la baie d'Hudson. De fait, ces effets mineurs n'ont que peu de rapport avec les marées puissantes qui s'engouffrent deux fois par jour, par le détroit d'Hudson.

38 À cause de la forme, de la dimension et de la profondeur de la baie d'Hudson, de l'effet gyroscopique et des forces gravitationnelles sur les masses d'eau, il existe une zone dans le milieu de la baie où les variations de niveau d'eau, au cours du cycle de marées semi-diurnes, sont faibles. D'un point situé par 60°30'N, 87°W, cette crête s'étend en direction SE vers Inukjuak.

39 En dedans des limites de cette zone, le marnage est presque nul, alors qu'autour des rivages de la baie il peut atteindre 5,2 m à Churchill, et n'être que de 0,5 m à Inukjuak.

40 La marée progresse par un mouvement à peu près circulaire, suivant le contour de la côte de la partie NW de la baie, se dirigeant vers le Sud le long de la côte Ouest, et s'affaiblissant sur la côte Est. À l'entrée de la baie, la hauteur moyenne de la marée au-dessus du zéro des cartes (niveau au-dessous duquel la marée tombe rarement) est de 3 m, pour atteindre 4,1 m le long de la côte Ouest, et diminue graduellement le long de la côte Sud, puis de la côte Est, et n'est plus que de quelque 0,5 m à Inukjuak.

41 L'onde de marée qui progresse le long de la rive SW de la baie d'Hudson est réfractée autour de Cape Henrietta Maria et pénètre dans la baie James; environ 7 heures plus tard, la marée atteint l'extrémité Sud de la baie. L'amplitude des grandes marées sur les côtes Ouest et Sud de la baie James est supérieure à celle des marées de la côte Est, atteignant 3 m à Cape Henrietta Maria et à Sand Head, tandis que le marnage n'est que de 1,1 m à la rivière Eastmain, et de 2,1 m à Fort George et à Chisasibi.

42 Des levés effectués à l'embouchure de la baie James ont révélé que les courants portent généralement vers le Sud et pénètrent dans la baie du côté Ouest, et qu'ils portent vers le Nord et sortent de la baie du côté Est.

43 Des facteurs météorologiques tels que des vents prolongés et de brusques changements de pression atmosphérique peuvent avoir d'énormes effets sur le niveau moyen de l'eau comme sur la nature des marées et des courants de marée dans la baie James.

44 Cette progression des marées autour de la baie d'Hudson engendre des courants de marée correspondants, et l'écoulement dans la baie, avant d'être observé par les capitaines des navires de notre époque, l'avait déjà été par les premiers explorateurs, comme on l'a déjà mentionné.

45 Malheureusement, les courants de marée sont encore insuffisamment connus. Il est néanmoins possible d'affirmer qu'ils sont plus forts dans la partie Ouest de la baie, et qu'ils sont faibles et irréguliers dans les parages de Povungnituk et de Inukjuak. Les marées et les courants de marée étant étroitement reliés, la forme de la partie septentrionale de la baie d'Hudson et son orientation par rapport à l'embouchure du détroit d'Hudson donnent à penser que l'écoulement devrait, dans l'ensemble, s'effectuer en sens contraire des aiguilles d'une montre. De fait, c'est bien ce qui a été constaté.

46 L'écoulement observé dans la baie d'Hudson n'est pas sous la dépendance exclusive des marées; il est influencé par les grandes masses d'eau douce que les nombreuses rivières déversent dans la baie. Le débit de ces rivières étant soumis à de grandes variations saisonnières, il est impossible de prédire avec précision son influence sur l'écoulement. Cet écoulement, comme les marées, est également soumis aux perturbations météorologiques, en particulier par les forts vents qui, souvent, soufflent dans la baie.

47 Les courants de marée dans Chesterfield Narrows atteignent quelque 8 nœuds en marées de vive eau et à peu près 6 nœuds en marées de morte eau. L'étale se produit avant et après une période prolongée de pleine mer. Le courant de flot porte à l'Ouest durant quelque 4 heures. Le courant

de jusant dure quelque 8 heures et atteint, à basse mer, une vitesse maximale. La renverse des courants se produit donc à la pleine mer et à la basse mer.

48 Les conditions météorologiques telles que forts vents de longue durée, changements brusques de la pression atmosphérique, ou périodes prolongées de pressions très hautes ou très basses, se traduisent par des variations du niveau moyen des eaux de la baie d'Hudson et de la baie James. Il est impossible de prédire ces variations, car elles diffèrent d'une année à l'autre aussi bien qu'à intervalles plus courts.

Archipel Arctique

49 Dans les eaux de l'Arctique canadien les courants résultent directement ou indirectement de l'échappement d'eau du bassin Arctique. Cet écoulement résulte du fait que l'entrée d'eau dans ce bassin, attribuable aux ramifications du courant de l'Atlantique Nord coulant en direction du Nord, à l'apport des grandes rivières et aux précipitations de neige, dépasse largement les pertes par évaporation qui sont faibles en raison de la basse température de l'air. La partie la plus importante de cette eau excédentaire s'écoule par le courant de l'Est du Groenland, mais il y a également sortie d'eau par les divers chenaux de l'archipel Arctique, une partie de cette eau sortant dans la baie de Baffin et une partie empruntant Foxe Basin et la baie d'Hudson pour sortir par le détroit d'Hudson dans la mer du Labrador.

50 Sauf dans quelques régions, les données sur les courants dans ces eaux sont très limitées et en grande partie reposant sur des observations occasionnelles et discontinues dont la précision est parfois douteuse. Dans un grand nombre de détroits et de chenaux entre les îles, l'écoulement de surface dominant peut être presque annulé par les courants de marée locaux dont les directions alternent, et il est grandement influencé par les conditions météorologiques non seulement à l'emplacement des observations mais aussi dans les eaux adjacentes. Ainsi, ces observations occasionnelles et au hasard peuvent n'avoir aucune valeur quant à l'estimation de l'écoulement dominant ou moyen dans une région donnée.

51 Les courants de marée sont semi-diurnes dans Robeson Channel, Barrow Strait, Prince of Wales Strait, M'Clure Strait et Byam Channel. Dans Lancaster Sound, Crozier Strait, Pullen Strait, Fury and Hecla Strait et Austin Channel, les courants de marée sont principalement diurnes. L'écoulement moyen peut s'effectuer dans des directions opposées le long des rives des larges chenaux de l'archipel Arctique.

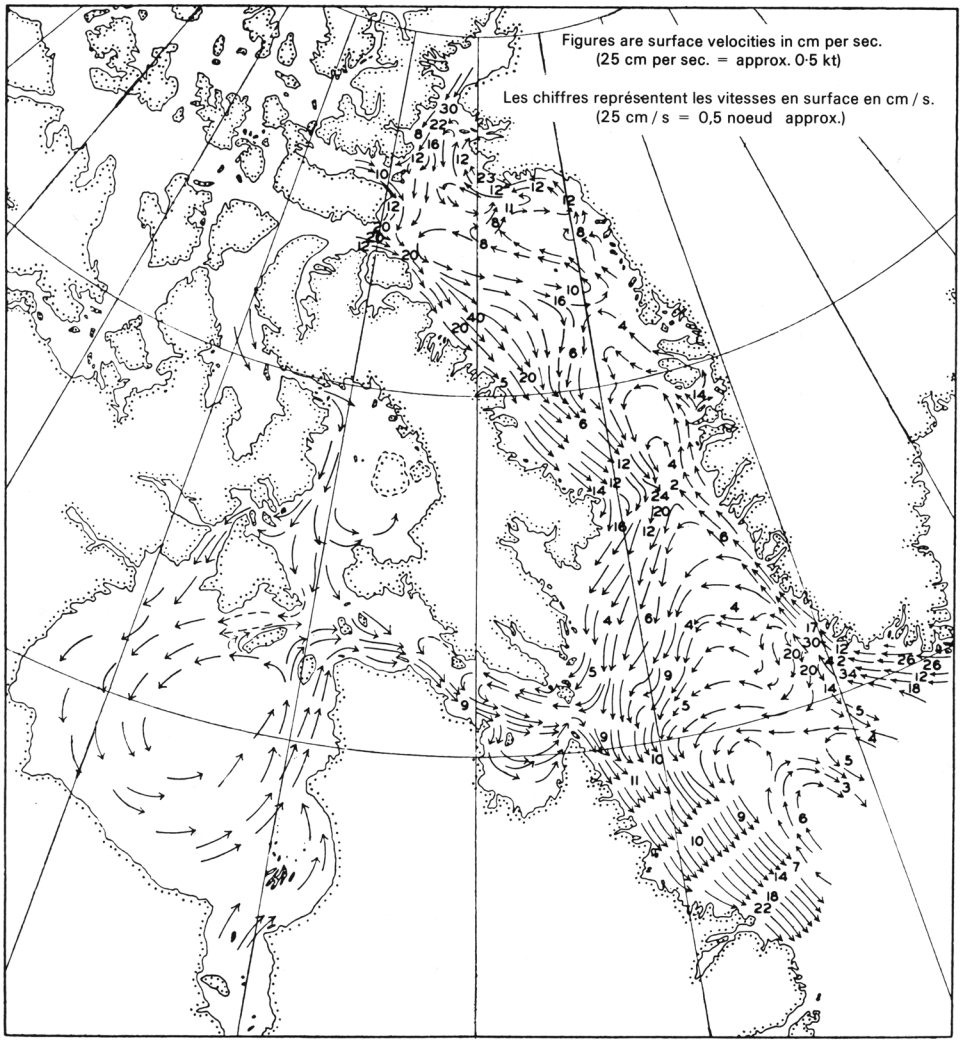
52 La configuration de la circulation dans toutes les principales nappes d'eau de l'Arctique de l'Est est cyclonique ou anti-horaire. Dans la mer du Labrador, les courants de l'Ouest du Groenland et du Labrador coulent respectivement en direction du NW et du SE. Une partie importante du courant de l'Ouest du Groenland s'incurve vers l'Ouest à la latitude d'environ 63°N, juste au Sud de la crête du détroit de Davis, puis au SW pour rejoindre le courant — désigné par divers noms tels que le courant Canadien, le courant de Baffin ou le courant de l'île de Baffin — qui coule en direction du Sud le long de la côte de l'île de Baffin et le courant du Labrador coulant en direction du SE le long de la côte du Labrador.

53 Dans le détroit de Davis, la configuration générale de la circulation est simple; un courant puissant coule en direction du Sud le long du côté Ouest (courant Canadien) et un courant plus faible coule en direction du Nord le long du côté Est (courant de l'Ouest du Groenland). Le courant Canadien coule à des vitesses variant entre 5 et 12 milles par jour à la surface. D'après les résultats de « Godthaab », la vitesse et le volume du courant de l'Ouest du Groenland augmentent considérablement dans le détroit de Davis pendant l'été; ils sont de deux à trois fois plus importants en septembre qu'au début de l'été (juin). De façon générale, le courant Canadien occupe plus de la moitié de l'entrée Nord du détroit de Davis.

54 Dans la baie de Baffin le prolongement du courant chaud de l'Ouest du Groenland coule en direction du Nord pour s'incurver vers le NW à l'extrémité Nord de cette baie tandis que le courant Canadien froid porte les eaux polaires de Lancaster Sound, Jones Sound et Smith Sound en direction du Sud et du SE. Le courant du Labrador est composé des eaux du détroit d'Hudson, du courant Canadien et du courant de l'Ouest du Groenland. Les vitesses des courants de l'Ouest du Groenland et du Labrador sont indiquées sur le diagramme. On y représente les vitesses moyennes en surface dans les nombreuses régions identifiées.

55 La baie de Baffin reçoit des eaux en quantité approximativement égale du SE par l'Ouest du Groenland et du NW par Lancaster Sound, Jones Sound et Smith Sound. Même si on constate un écoulement net important par chacun de ces trois détroits, il existe des contre-courants en direction de l'Ouest le long des côté Nord de Lancaster Sound et de Jones Sound, et en direction du Nord le long du côté Est de Smith Sound. La présence de gros icebergs dans Prince Regent Inlet indique que le contre-courant dans Lancaster Sound pénètre, dans une certaine mesure, aussi loin à l'Ouest qu'à l'entrée de ce premier détroit. Ces icebergs ne peuvent provenir que des côtes Ouest ou NW du Groenland ou peut-être des glaciers de Devon Island et de l'île d'Ellesmere, et le seul trajet raisonnable par lequel ils ont pu atteindre Prince Regent Inlet passe par Lancaster Sound.

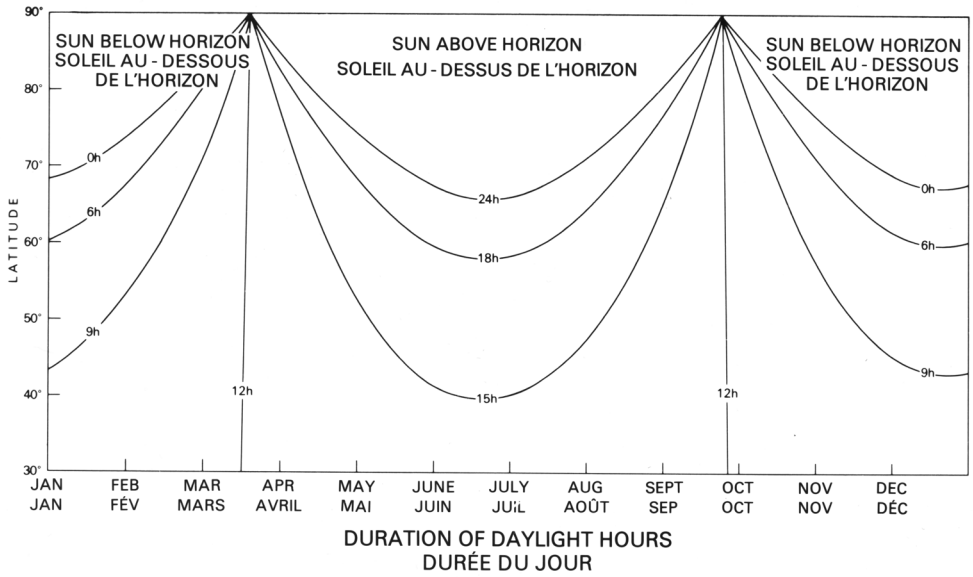
56 Dans Prince Regent Inlet et Gulf of Boothia, il y a déplacement d'eau vers le Sud le long du côté Ouest et vers le Nord le long du côté Est. Dans Fury and Hecla Strait, l'écoulement de surface dominant s'effectue en direction de l'Est et porte les eaux de Gulf of Boothia dans Foxe Basin où elles s'écoulent en direction du Sud le long du côté Ouest du bassin pour s'incurver en une faible circulation anti-horaire en direction de la côte de l'île de Baffin. Ce courant porte



SURFACE CURRENTS IN THE EASTERN ARCTIC
COURANTS DE SURFACE DANS L'ARCTIQUE ORIENTAL

également vers l'extérieur de Foxe Basin par Frozen Strait et Roes Welcome Sound, pour circuler dans le sens anti-horaire dans la baie d'Hudson et porte également vers l'extérieur par Foxe Channel. L'écoulement dominant de l'eau dans le détroit d'Hudson s'effectue en direction de l'Est en provenance de la baie d'Hudson et de Foxe Channel pour rejoindre et renforcer le courant du Labrador au large de l'entrée du détroit. Toutefois, il y a du côté Nord du détroit d'Hudson un contre-courant alimenté par le courant Canadien et qui porte à l'Ouest, depuis l'entrée Est aussi loin à l'Ouest que Big Island, où il s'incurve en direction du Sud pour rejoindre le courant sortant qui porte à l'Est le long du côté Sud du détroit.

57 Le long des côtes NW des îles de la Reine-Élisabeth, l'écoulement de surface dominant s'effectue en direction du SW. Ce courant se prolonge vers le SW et le Sud jusqu'à Banks Island au large de laquelle il s'incurve en direction de l'Ouest le long de la côte Nord de l'Alaska. Stefansson croyait qu'il existait un grand tourbillon dans la mer de Beaufort puisqu'il avait découvert un courant portant à l'Est à 300 milles au Nord de la côte de l'Alaska, courant qui s'incurve en direction du Sud lorsqu'il atteint la côte de Prince Patrick Island. Une ramification du courant sortant du bassin Arctique semble s'incurver en direction du SE aux environs de Cape Columbia, point le plus septentrional de l'île d'Ellesmere, et il existe un écoulement très marqué en direction du Sud dans la baie de Baffin par les chenaux entre l'île d'Ellesmere et le Groenland. D'autres ramifications de ce courant s'infiltrent en direction du Sud et du SE entre les diverses îles de la Reine-Élisabeth ainsi qu'en direction de l'Est par M'Clure Strait et le reste de Parry Channel pour sortir dans la baie de Baffin respectivement par Jones Sound et Lancaster Sound.



58 Pour la plus grande partie de l'Arctique de l'Ouest canadien, on ne dispose que de données restreintes concernant la direction et la dérive des courants dominants. Dans la mer de Beaufort, sur la plateforme, le courant a tendance à porter vers l'Est quoique les courants de surface soient fortement influencés par le vent. Lorsque la glace domine, il existe un assez fort courant vers l'Est autour de Baillie Island. Dans Amundsen Gulf, la circulation peut être considérée comme anti-horaire dans la mesure où un courant de surface porte vers l'Est le long de la terre ferme et que même si une ramification de ce courant pénètre dans Dolphin and Union Strait, une autre ramification s'incurve vers le Nord le long de la côte Ouest de Victoria Island, puis vers le NE le long du côté Est de Prince of Wales Strait. Un courant côtier portant au Sud pénètre dans Amundsen Gulf par le côté Ouest de Prince of Wales Strait pour éventuellement se déplacer vers l'Ouest, soit vers Cape Kellett.

59 Une faible dérive portant vers l'Est est observée de Dolphin and Union Strait par Coronation Gulf et Queen Maud Gulf, et un courant portant au Sud emprunte M'Clintock Channel et Victoria Strait pour pénétrer dans la partie NE de Queen Maud Gulf.

60 De façon générale, dans Peel Sound la glace semble se déplacer vers le Sud mais ce phénomène est probablement attribuable aux vents et n'est pas constant.

61 Pour plus de renseignements concernant les courants dans les eaux de l'Arctique canadien, consulter les fascicules géographiques des *Instructions nautiques* de la série du Nord canadien, *ARC 401*, *ARC 402 (Arctique canadien, vol. II)*, *ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3) et ARC 404 (Grand lac des Esclaves et fleuve Mackenzie)*.

Climat de l'Arctique canadien

62 La présente section examine les éléments importants du climat qui peuvent influencer directement ou indirectement les activités de l'année dans les voies navigables de l'Arctique canadien. La région considérée est exposée à des conditions météorologiques extrêmes et dangereuses qui nécessitent une planification prudente et une certaine attention quant à la conception robuste de l'équipement et aux opérations.

63 Pour obtenir des renseignements sur les prévisions actuelles de météo maritime et sur les marées, au Nord de la latitude 60°N, consulter les sites Web suivants : http://www.meteo.gc.ca/canada_f.html et http://www.waterlevels.gc.ca/french/Canada.shtml. Pour obtenir des renseignements sur les normales climatiques de stations situées au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest, consulter le site Web suivant : http://www.climate.weatheroffice.ec.gc.ca/climate_normals/index_f.html?&.

Régulateurs du climat

64 Les facteurs dominants qui influencent le climat sont les caractéristiques de l'apport en énergie solaire, la nature des surfaces, les systèmes météorologiques et la topographie.

65 Le cycle annuel et quotidien de l'énergie solaire reçue par une unité de surface dans l'Arctique est très différent de celui qui subit une surface similaire à des latitudes moindres; consulter le diagramme. Toutefois, le diagramme ne donne pas une véritable indication de la quantité de lumière utile aux latitudes septentrionales. Le crépuscule arctique est très prolongé et au pôle l'obscurité n'est pas complète pendant au moins un mois après le coucher du soleil à la fin de septembre. La réflexion de la lumière de la lune sur la surface enneigée

ajoute également à la luminance du paysage pendant la nuit polaire.

66 Puisque l'angle d'incidence des rayons du soleil est relativement faible même en été, la quantité d'énergie reçue par une unité de surface horizontale pendant une unité de temps dans l'Arctique est également beaucoup plus faible, ce qui est toutefois compensé par une durée du jour accrue. En conséquence, l'énergie calorifique totale reçue du soleil en juin et en juillet est approximativement la même qu'aux latitudes tempérées, mais en raison du coefficient de réflexion élevé des surfaces dans l'Arctique, seule une petite fraction de l'énergie disponible contribue au réchauffement de la surface de la terre et de l'atmosphère. Par exemple, les couches de nuages étendues et les mers polaires congestionnées par la glace en été réfléchissent plus de 50 % du rayonnement incident.

67 À grande échelle les configurations du vent dans l'hémisphère résultent d'un réchauffement inégal de la terre et de son atmosphère par le soleil aux basses latitudes et aux latitudes élevées. Ces vents subissent évidemment des modifications régionales attribuables aux barrières que constituent les chaînes de montagnes et aux contrastes importants du réchauffement par le soleil de surfaces couvertes de forêts, de toundra, de neige, de glace ou par la mer. On note évidemment aussi les configurations saisonnières de la circulation de l'atmosphère qui s'ajustent aux variations de la chaleur reçue du soleil.

68 En hiver, la particularité dominante dans l'Arctique de l'Ouest est l'anticyclone arctique qui est centré sur la vallée du Mackenzie et dont l'influence s'étend vers le Nord dans l'Est de la mer de Beaufort. Toutefois, en été cette particularité se réduit à une faible zone de haute pression étendue. Dans l'Arctique de l'Ouest, les plus violentes tempêtes se produisent pendant l'automne alors que les systèmes, qui naissent généralement dans la vallée du Mackenzie, se déplacent vers l'Est et le NE pour influencer la mer de Beaufort et les îles du centre-Sud de l'Arctique.

69 Le creux barométrique plutôt permanent sur la baie de Baffin s'associe à l'anticyclone arctique qui s'installe sur l'Arctique de l'Ouest en hiver pour maintenir une circulation générale du NW au SE au-dessus de l'Arctique de l'Est canadien. Pendant cette période, les zones de basse pression traversent généralement le Canada à des latitudes bien au Sud de la baie d'Hudson et n'influencent l'Arctique que lorsqu'elles remontent vers le Nord dans une région d'intense activité cyclonique sur la baie de Baffin. Puisque la plupart de ces tempêtes ne recèlent pas suffisamment d'humidité pour causer des précipitations dans l'Arctique, leur principale conséquence est de produire de forts vents du Nord lorsqu'elles atteignent la baie de Baffin.

70 On observe au printemps une baisse générale des pressions moyennes et en été les trajectoires suivies par les zones de basse pression passent bien au Nord de leurs trajectoires d'hiver. Un grand nombre de tempêtes se déplacent directement en travers de la baie d'Hudson en provenance de l'Ouest et du SW et il existe une deuxième trajectoire fréquemment empruntée dans le détroit de Davis. Ces zones de basse pression se comparent, par leur comportement, les configurations des nuages et des précipitations qu'elles apportent, à celles qui touchent les régions côtières du Sud du Canada au printemps. Le mois de septembre est une période de transition assez rapide entre les conditions qui prévalent pendant l'été et les forts gradients et les configurations météorologiques caractéristiques de l'hiver.

71 Les mers et innombrables chenaux qui entourent toutes les îles situées au Nord du Canada continental couvrent plus de la moitié de la région arctique et ont une influence dominante sur le climat des côtes et des terres adjacentes. La fonte de la neige et de la glace nécessite une quantité considérable d'énergie thermique. Ce processus, associé aux coefficients de réflexion élevés de la neige, retarde l'arrivée du printemps dans l'Arctique. Les vastes champs de neige et de glace influencent également les caractéristiques et les déplacements des zones de basse et de haute pression et des systèmes frontaux.

72 Les caractéristiques de la surface sous-jacente sont d'une importance particulière pour le climat en été et en automne alors qu'il y a une quantité considérable d'eau libre disponible pour la formation de nuages bas et de brouillard en été ainsi que de fréquents grains de neige en automne. Le Groenland et les hautes chaînes de montages recouvertes de glace le long du trait de côte Est de l'île de Baffin, de Devon Island et de l'île d'Ellesmere, constituent des barrières limitant la pénétration d'air tiède et humide en provenance de l'Atlantique Nord. Le relief accidenté entraîne une augmentation considérable des précipitations, en particulier le long de la côte SE de l'île de Baffin.

Les saisons

73 D'un bout à l'autre de l'Arctique canadien, la période pendant laquelle le terrain en général est libre de neige se limite aux mois de juillet et d'août sauf dans les régions de l'extrême Sud où elle s'étend de la mi-juin à la mi-septembre. Pour des raisons pratiques, cette période est désignée comme étant l'été dans les lignes qui suivent; les deux ou trois premières semaines du début de cette période peuvent être appelées le printemps et celles de la fin, l'automne; l'hiver dure le reste de l'année. La date à laquelle la température moyenne de l'air s'élève au-dessus de 0 °C constitue un indice de l'arrivée du printemps et celle à laquelle la température moyenne de l'air tombe sous 0 °C marque l'arrivée de l'hiver.

74 Dans l'Arctique de l'Est, le printemps ne commence pas avant le 1er juin et, en fait, dans le centre et le Nord-Est de l'île de Baffin ainsi que dans les territoires au Nord de

Lancaster Sound, le printemps ne commence qu'après le 15 juin. En général, à l'exception peut-être de la région du détroit de Davis, l'automne prend fin vers le 1er octobre dans l'ensemble de l'Arctique de l'Est canadien, mais il peut se terminer vers le 1er septembre en des endroits comme l'île d'Ellesmere et Devon Island. Dans l'Arctique de l'Ouest, le printemps ne commence qu'après le 1er juin, et pour les régions situées au Nord de Parry Channel, il ne commence qu'après le 15 juin. Dans l'ensemble de l'Arctique de l'Ouest canadien, l'automne prend fin vers le 1er septembre.

Vents

75 Il y a prédominance d'une circulation de l'air du secteur Nord à NW pendant une bonne partie de l'année dans l'ensemble de l'Arctique à l'exception des parties Ouest. Les influences cycloniques sont moindres au-dessus de la mer de Beaufort, ce qui entraîne des fréquences à peu près égales pour les vents du SE et du NW. Alors que les vitesses du vent au-dessus des mers s'expliquent par les gradients de pression associés aux zones de basse et de haute pression et par la stabilité de l'air présent au-dessus de la surface de la mer, les influences locales sont particulièrement importantes comme causes de forts vents. Il y a deux types d'influence locale importante.

76 Le long des côtes les vents du large sont déviés dans des directions presque parallèles au rivage et leur vitesse est accrue. Semblablement, les directions prédominantes dans les détroits et les fjords sont généralement parallèles au chenal et la vitesse augmente à mesure que le chenal se rétrécit.

77 Le long des traits de côtes escarpées où une région à l'intérieur couverte de neige entraîne la formation d'un lac d'air relativement froid, de forts vents peuvent être observés lorsque cet air froid et dense s'écoule vers la mer. Ces vents ne sont souvent que de courte durée, mais peuvent s'avancer sur plusieurs milles en mer.

78 Les endroits abrités (comme Eureka) ne connaissent que des vents légers, qui ne sont pas représentatifs des vents au large; d'autre part, les vitesses horaires maximales de plus de 70 nœuds signalées à des stations comme Alert, Cape Dyer, Iqaluit, Isachsen et Resolute, reflètent l'influence de la topographie locale. De tels vents super-gradients sont souvent attribuables à la topographie le long de la côte et peuvent s'avancer à plus de 20 milles au large. Ce sont principalement des phénomènes d'hiver.

79 Pour la plupart des stations les vitesses du vent sont les plus élevées à l'automne et varient en moyenne entre 10 et 13 nœuds. Pendant les autres mois les vitesses moyennes peuvent baisser de 3 nœuds.

80 En hiver, certaines stations signalent des conditions calmes jusqu'à 30 % du temps, mais en été, quoique la vitesse moyenne du vent à la plupart des stations côtières ne soit pas trop différente des valeurs d'hiver, les conditions calmes sont rares et par conséquent on observe un pourcentage moins élevé de vents dont les vitesses sont supérieures à 16 nœuds. Habituellement, il n'y a qu'un ou deux jours de coups de vent chaque mois pendant l'été. La direction des vents de surface est également plus variable en été qu'en hiver puisque leurs configurations sont compliquées par les zones de basse pression qui influencent la région. L'inversion quotidienne complète de direction, caractéristique du régime ordinaire des brises de terre et de mer, commune le long des côtes sous les latitudes méridionales, n'est pas toujours observée dans l'Arctique quoique lorsque le gradient de pression est faible et que le ciel est dégagé à la fin de l'été on puisse observer l'apparition d'une brise de mer au cours de l'après-midi.

Température de l'air

81 Les températures arctiques sont en moyenne bien inférieures à -15 °C pour tous les mois de décembre à mars et, dans le cas des îles de la Reine-Élisabeth, également pendant le mois d'avril. La température la plus froide de l'année peut être observée en tout temps pendant cette période quoique en moyenne le mois de février soit le mois le plus froid.

82 Sur une base annuelle ou mensuelle les régions arctiques sont les plus froides du Canada. Dans le Sud de l'Arctique, les températures moyennes en mars sont d'environ 6 °C plus élevées qu'en février. L'élément important de l'hiver dans l'Arctique est la faible température mensuelle moyenne (-35 °C) de la région centrale qui s'étend de Isachsen à Mould Bay au Nord jusqu'à la terre ferme au Sud de Gladman Point. Dans l'Arctique de l'Est, le Nord de l'île d'Ellesmere et les plus petites îles adjacentes subissent des températures comparables.

83 La présence d'une couverture de glace et de neige sur les mers et chenaux interrompt à toute fin utile l'échange de chaleur entre l'eau et l'atmosphère. Aux endroits où il y a de l'eau libre, les températures de l'air sont considérablement plus élevées que celles mentionnées ci-dessus. Le détroit de Davis et le Sud de la baie de Baffin en sont des exemples.

84 Les fréquences des basses températures des stations dans l'Arctique fournissent un autre indice du froid persistant de la région. Pendant les quatre mois les plus froids (décembre, janvier, février et mars), on peut s'attendre à ce que les températures tombent jusqu'à -23 °C de 85 à 100 % des jours, jusqu'à -29 °C de 60 à 85 % des jours, et jusqu'à -34 °C de 30 à 70 % des jours (les fréquences les plus basses touchant la région de Mackenzie Bay et les plus élevées la région de Resolute). Plusieurs stations de l'Arctique n'ont pas enregistré de températures plus élevées que -34 °C pendant des périodes atteignant 20 jours consécutifs. À l'opposé, quoique les températures ne s'élèvent que rarement au-dessus du point de congélation pendant l'hiver, de l'air tiède en provenance de l'Atlantique Nord atteint occasionnellement les îles Est de l'archipel Arctique.

85 Si l'on tient compte que des minimums extrêmes de température, plusieurs régions du Canada situées bien au Sud des limites des îles de l'Arctique sont plus froides. Seulement une station de l'Arctique sur deux a déjà enregistré une basse température record plus froide que -51 °C tandis que plusieurs d'entre elles n'ont jamais enregistré de températures aussi basses que -46 °C. (À des endroits à l'intérieur des plus grandes îles, on pourrait s'attendre à des températures plus basses.)

86 Les basses températures sont évidemment plus faciles à tolérer lorsque les vents sont légers. L'expression « refroidissement éolien » est souvent utilisée pour décrire l'incommodité pour l'homme des effets combinés du vent et du froid. Selon l'indice du refroidissement éolien, les régions qui subissent des conditions extrêmes ne sont pas situées dans le Haut-Arctique, mais plutôt dans les terres stériles au NW de la baie d'Hudson.

87 Avec l'allongement des jours, les températures s'élèvent lentement en mars et au début d'avril pour finalement atteindre des valeurs au-dessus du point de congélation vers la fin de mai ou le début de juin. Toutefois, même à ces dernières dates, de brusques baisses de la température atteignant les -20 °C sont possibles. Pendant le mois d'avril, le régime familier des températures « maximales pendant le jour et minimales pendant la nuit » des latitudes méridionales apparaît dans l'Arctique également.

88 Les températures de l'air dans l'Arctique pendant les mois de juillet et d'août se conforment de près à la nature de la surface sous-jacente. À l'intérieur des terres, les longues heures d'ensoleillement produisent des températures relativement élevées, mais les mers et chenaux en partie recouverts de glace ont une influence stabilisatrice et la température ne s'y écarte jamais beaucoup de 1 °C à 4 °C. Le long des côtes on peut s'attendre à ce que la température baisse près du point de congélation dès que le vent souffle du large, mais lorsque les vents soufflent des grandes étendues terrestres on peut plus vraisemblablement s'attendre à des valeurs de 7 °C à 13 °C.

89 L'uniformité des températures estivales est subitement interrompue à la fin d'août et au début de septembre par l'arrivée du temps froid et vers la mi-octobre des températures inférieures à -18 °C prédominent dans toutes les parties septentrionales.

90 Pendant l'hiver, une inversion de température marquée persiste au-dessus des surfaces uniformément recouvertes de neige et de glace en général jusqu'à une altitude variant entre 900 et 1 200 m. En été, cette inversion disparaît au-dessus des terres, mais persiste, quoique moins marquée qu'en hiver, au-dessus des mers et chenaux froids.

Nébulosité et précipitations

91 Les mois de septembre et d'octobre sont les plus tempétueux de l'année dans la plus grande partie de l'Arctique. Avec le raccourcissement des journées en automne et le déplacement annuel vers le Sud des trajectoires suivies par les centres d'activité orageuse, des invasions d'air progressivement plus froid provenant des mers polaires touchent l'Arctique canadien. Pendant ces mois, les eaux des baies et des chenaux sont en grande partie non gelées, et la chaleur et l'humidité relatives qui s'en dégagent entraînent une instabilité de l'air et de fréquentes chutes de neige. La plus grande partie de la moyenne annuelle des chutes de neige se produit pendant ces mois. Ces valeurs augmentent de 50 cm dans l'Arctique de l'Ouest et à 300 cm dans l'Arctique de l'Est, sauf les endroits exposés plus hauts où la moyenne annuelle peut atteindre 600 cm (comme à Cape Dyer). Vers le 15 septembre, les terres de l'Arctique sont pour la plus grande partie recouvertes de neige.

92 À mesure que l'hiver progresse et que les étendues terrestres et marines deviennent uniformément recouvertes de neige et de glace les nuages sont relativement absents de l'Arctique et les chutes de neige sont légères. Toutefois, même à cette époque on signale de la neige légère de 10 à 15 % du temps. Quoique les chutes de neige puissent être assez uniformément réparties dans une région donnée, elles sont rapidement redistribuées par le vent. La densité de la neige fraîchement tombée augmente rapidement et la couverture neigeuse devient bientôt assez compacte pour porter le poids d'une personne. En général, l'épaisseur moyenne de neige augmente d'environ 25 cm à l'Ouest à plus de 70 cm à l'Est et on trouve localement des épaisseurs plus importantes le long des côtes Est de l'île de Baffin. Le mois de mai marque une transformation soudaine des caractéristiques de la nébulosité quoique les précipitations tombent encore sous forme de neige. Deux systèmes fondamentalement différents, le système frontal et le système maritime, causent la formation de nuages, influent sur leur répartition, et s'associent pour donner un ciel en grande partie couvert pendant l'été. On doit également au premier de ces systèmes presque toutes les précipitations mesurables.

93 À l'exception du Sud-Est de l'île de Baffin, où il peut tomber de petites quantités de pluie ou de pluie verglaçante pendant presque tous les mois de l'année, les chutes de pluie dans l'Arctique canadien ne surviennent généralement que du mois de juin au début de septembre. Les mois de juillet et d'août sont généralement les plus humides, les chutes de pluie mensuelles totales étant d'environ 25 à 35 mm dans les parties Sud de l'Arctique de l'Ouest et de quelque 50 mm dans les parties Sud de l'Arctique de l'Est, pour diminuer en direction du Nord jusqu'à moins de 20 mm dans les îles de la Reine-Élisabeth. Le nombre de jours avec précipitations est plus élevé que l'on ne serait porté à le croire d'après les faibles chutes de pluie mensuelles totales. Pendant juillet et août, des périodes de pluie légère ou de bruine surviennent en moyenne un jour sur trois. Les chutes de pluie sont extrêmement variables d'une année à l'autre et malgré le fait qu'elles sont en

moyenne faibles, on a, à l'occasion, signalé de fortes pluies dans l'Arctique. Par exemple, en août 1960, plusieurs stations, y compris celle de Mould Bay dans l'Arctique de l'Ouest, ont signalé des précipitations de pluie de plus de 25 mm pour une seule journée et, en juillet 1973, des précipitations de pluie de 49 mm ont été enregistrées à Vendom Fiord dans le centre-Sud de l'île d'Ellesmere également en une seule journée.

94 Sur les îles de la Reine-Élisabeth, les chutes de pluie pendant le court été sont à peu près égales à l'équivalent en eau de la neige qui tombe pendant les neuf mois d'hiver. Les deux types de précipitations réunies donnent en moyenne un total de quelque 100 mm d'eau. Les précipitations annuelles augmentent en direction du Sud jusqu'à environ 150 à 200 mm sur la terre ferme à l'Ouest et à plus de 600 mm le long de la côte de l'île de Baffin (Cape Dyer).

Visibilité et brouillard

95 La visibilité varie énormément dans l'Arctique. Les masses d'air ne transportent pas de polluants et en l'absence de précipitations, de poudrerie, de cristaux de glace en suspension ou de brouillard, la visibilité est bonne. La forme et les caractéristiques d'objets éloignés se distinguent très nettement.

96 La glace, qui par sa seule présence reflète la rigueur du climat de la région, constitue le principal facteur limitant les opérations maritimes dans l'Arctique. La brume est le deuxième des dangers pour la navigation quoique le radar et les aides modernes à la navigation, ainsi que les systèmes de navigation électroniques aient réduit l'ampleur de ce problème au cours des dernières années. Pendant la période qui s'étend de juin à septembre, le brouillard d'advection (marin) limite souvent la visibilité dans les voies navigables de l'Arctique et le bassin polaire. Dans l'ensemble de la région, même les masses d'air chaud qui s'avancent du Sud du Canada subissent le refroidissement attribuable à de grandes étendues d'eau glacée. L'évaporation à la surface des étendues d'eau libre et des terrains saturés produit un refroidissement supplémentaire des niveaux inférieurs de la maisse d'air. L'inversion de température résultante empêche le brassage par turbulence avec l'air plus sec situé en altitude. Sous l'inversion l'air est humide et lorsqu'il se déplace au-dessus d'eau plus froide ou de glace de mer à la dérive l'excès d'humidité se condense pour former du brouillard ou de la brume. Le brouillard est répandu au-dessus des mers pendant la période de fonte de la glace. À mesure que la saison progresse, le brouillard devient plus dispersé et a tendance à être fréquent et dense en bordure des glaces flottantes et moins fréquent au-dessus des eaux libres de glace et des terres.

97 En règle générale, dans des conditions qui produisent des vents de terre, il ne se forme généralement pas de brouillard dans les zones immédiatement adjacentes aux grandes étendues terrestres. De même, les chenaux étroits peuvent rester relativement libres de brouillard lorsque le vent souffle perpendiculairement au chenal, mais il y aura plus vraisemblablement du brouillard si les vents sont légers et parallèles au chenal. Les brouillards d'advection sont très liés à la force des vents de surface. Le brouillard se forme plus fréquemment au-dessus des mers par vents légers que par forts vents. À mesure que le vent forcit, le brouillard s'élève mais juste suffisamment pour former des nuages bas.

98 Aux stations côtières le long de la route maritime de l'Arctique, on enregistre généralement du brouillard de 15 à 20 % au moment de toutes les observations en juillet. Les moyennes se rapprochent de 25 % en août tandis qu'une certaine amélioration survient en septembre. Puisque le brouillard se forme typiquement en mer, il est probablement un peu plus fréquent et dense à proximité des floes de glace à la dérive, dans les mers et les chenaux. En réalité, les statistiques provenant des stations sur des îles de glace à la dérive indiquent que les valeurs mentionnées ci-dessus dans le cas des stations côtières correspondent d'assez près aux fréquences du brouillard au-dessus de la glace de dérive en été.

99 D'après les tableaux météorologiques pour chaque station, il semble que les régions côtières en bordure du détroit d'Hudson soient celles qui sont le plus fréquemment touchées par le brouillard marin en été. En outre, à Resolution Island, à l'entrée Est du détroit, on signale en moyenne du brouillard un jour sur deux. Dans les environs des îles adjacentes à l'océan Arctique au NW, le brouillard est également très fréquent.

100 Le brouillard d'évaporation (fumée de mer arctique) se forme lorsque de l'air très froid passe au-dessus d'étendues d'eau libre en hiver. Dans cette situation le taux d'évaporation à la surface de l'eau reste relativement élevé alors que la capacité de rétention d'humidité de l'air est limitée par sa faible température. L'excès d'humidité dans l'air se condense rapidement pour former du brouillard. On observe fréquemment du brouillard d'évaporation dans l'Arctique pendant la période d'octobre à avril, mais celui-ci est relativement localisé et ne persiste pas généralement à plus de quelques milles sous le vent des chenaux libres de glace ou des crevasses de marée. Ce brouillard peut être utile au navigateur en le renseignant sur la présence d'eau libre au loin.

101 Le brouillard glacé qui se forme typiquement en hiver est une autre cause de visibilité réduite. Le brouillard de ce genre est plutôt peu fréquent dans l'Arctique canadien en raison de la faible quantité d'humidité présente dans l'air très froid. Toutefois, à mesure que les municipalités grossissent et que les activités industrielles et les transports prennent de l'importance, la consomation de combustible peut ajouter suffisamment d'humidité à l'air pour produire des bancs locaux de brouillard glacé. La configuration du terrain est importante dans la formation de brouillard glacé

quoique l'étendue touchée soit généralement étroitement liée à l'étendue de la région où se déroulent les activités humaines.

102 Pendant la période qui s'étend de novembre à avril, la poudrerie est la plus fréquente cause de visibilité réduite pour la plupart des endroits dans l'Arctique. Sous ces latitudes, la neige qui tombe en hiver est fine comme de la poudre et, selon qu'elle est nouvelle ou tassée par le vent, même des vents relativement légers peuvent causer de la poudrerie basse ou élevée.

103 Quoique la poudrerie puisse être soulevée par des vents de 8 à 17 nœuds, les recherches ont démontré qu'en des emplacements exposés, moins de 5 % des vents de cette gamme de vitesses causent de la poudrerie. On peut s'attendre à ce que la moitié des vents de 18 à 25 nœuds causent de la poudrerie, phénomène qui est associé à près de 90 % des forts vents (26 nœuds ou plus). Dans le cas de forts vents, plus de la moitié des visibilités signalées sont inférieures à 0,5 mille. Lorsque la vitesse du vent dépasse 35 nœuds, la visibilité dans la poudrerie est presque invariablement réduite à quelques mètres. Des tempêtes de vent de deux ou trois jours accompagnées de poudrerie ne sont pas rares pendant l'hiver dans l'Arctique de l'Est.

104 On devrait également mentionner le voile blanc arctique. Pendant le printemps et l'automne, alors que le soleil est près de l'horizon et que la surface de la neige ainsi que les nuages sont d'une blancheur uniforme, il est souvent difficile de distinguer soit l'horizon ou les objets situés à portée de la main. Dans ces conditions la navigation à vue devient difficile.

105 **Avertissement**. — De forts vents conjugués à des températures froides peuvent causer la formation d'embruns qui gèlent au contact de la superstructure du navire. Des accumulations d'embruns verglaçants peuvent avoir un effet sur la stabilité du navire et peut être même l'amener à chavirer. Pour obtenir de plus amples renseignements concernant les opérations des navires dans les glaces, ainsi que sur la navigation dans les eaux recouvertes de glace, consulter la publication de la *Garde Côtière canadienne* intitulée *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes, 1999 (TP 5064)*.

Régime des glaces — Région de la baie d'Hudson

Détroit d'Hudson et baie d'Ungava

106 La glace dans le détroit d'Hudson et la baie d'Ungava est principalement de la glace d'origine locale, mais les vents et les courants peuvent entraîner des floes en provenance de Foxe Basin ou du détroit de Davis dans ces régions. Le gel commence généralement vers la fin d'octobre dans les eaux occidentales du détroit d'Hudson et se poursuit dans le détroit, vers l'Est, que la glace couvre entièrement au début de décembre.

107 Pendant l'hiver, la banquise côtière s'étend entre les îles, de Lake Harbour à Cape Dorset, et dans les baies et bras de mer de la baie d'Ungava.

108 En mai, les chenaux libres de glace persistent plus longtemps à mesure que les températures s'élèvent et que le regel devient moins fréquent. La fonte de la glace est lente jusqu'en juillet, mais progresse ensuite rapidement. Vers la deuxième moitié de juillet, la banquise se confine habituellement dans la baie d'Ungava et du côté Sud du détroit d'Hudson.

109 Le dégagement complet de la glace de mer se produit généralement pendant la deuxième semaine d'août, et pendant le reste de la saison de navigation les seuls dangers sont les icebergs provenant du détroit de Davis et les pénétrations occasionnelles de glaces de mer de Foxe Basin.

Baie d'Hudson

110 Le gel est un processus lent à cause de la grande superficie de la baie d'Hudson. La glace commence à se former dans les bras de mer du secteur NW habituellement vers la fin d'octobre. À mesure que la température baisse, la glace s'étend vers le Sud le long du rivage plus rapidement que vers la mer. La baie d'Hudson est généralement recouverte de glace vers la mi-décembre.

111 Au cours de l'hiver, une ceinture de banquise côtière large de 5 à 10 milles se forme le long de la plus grande partie du trait de côte. En plus de la banquise côtière, la baie d'Hudson est presque complètement envahie par la banquise dérivant sous l'action du vent.

112 À mesure que les températures s'élèvent en mai et juin, des chenaux de séparation de la partie NW restent ouverts. Le processus normal du dégagement de la glace est le recul de la banquise vers le Sud, de la zone Chesterfield Inlet—Southampton Island, et vers l'Ouest, de la côte du Québec bordant la baie. La fonte de la glace est un processus lent qui s'accentue en juillet pour donner vers la fin du mois, une route de navigation en eau libre jusqu'à Churchill. La banquise se morcelle souvent en quelques grands bancs de glace avant de fondre complètement au cours de la seconde quinzaine du mois d'août.

Baie James

113 La baie James est connue pour sa décoloration, due au gel des eaux boueuses à l'automne, et que favorisent la faible profondeur de la baie et le régime des vents en novembre. Au printemps, le dégel provoque la concentration des sédiments à la surface, fait auquel contribue l'écoulement des rivières sur la glace.

114 Le gel de la baie James se produit généralement durant la deuxième moitié de novembre. Du fait de la faible profondeur de la baie, la glace s'étend rapidement et couvre entièrement la baie au début de décembre.

115 La fonte débute à la fin d'avril, mais le dégagement de la baie ne débute qu'au cours de la seconde quinzaine de mai. La baie se dégage généralement du Sud au Nord. La disparition complète de la glace se produit normalement au cours de la dernière semaine de juillet, mais il n'est pas rare que quelques glaces persistent jusqu'au début d'août.

Foxe Basin

116 Dans Foxe Basin, la glace se distingue par sa surface extrêmement accidentée et son apparence boueuse; de plus, il existe de grandes étendues de banquise côtière et la glace y est constamment en mouvement. Le caractère accidenté de la glace est attribuable aux déplacements et aux contraintes provoqués par les courants, les vents, l'expansion thermique, et en particulier les grands marnages. Son apparence boueuse est attribuable au gel d'eau boueuse, aux grands marnages, et aux vents qui maintiennent en suspension une quantité importante de dépôts de fond.

117 La nouvelle glace se forme généralement au cours de la deuxième semaine d'octobre dans la partie septentrionale de Foxe Basin. Elle s'étend vers le Sud le long du rivage plus rapidement que vers la mer pour complètement recouvrir Foxe Basin et Foxe Channel au début de novembre.

118 Au début de mars, le régime des glaces est typiquement caractérisé par la présence de la banquise côtière le long de la plupart des rivages. Celle-ci est particulièrement étendue entre les îles du NE en raison de sa faible profondeur.

119 La fonte commence à la fin de mai ou au début de juin et entraîne la formation de mares et le début de l'affaiblissement de la glace. L'affaiblissement se poursuit et la banquise se décompose pour principalement devenir en petits floes, mais elle ne se désintègre rapidement qu'en août. De petits bancs de glace détachée restent en septembre et fondent vers la fin du mois ou bien ils restent jusqu'au début de l'englacement en octobre pour ainsi durer jusqu'à l'année suivante.

Régime des glaces — Détroit de Davis et baie de Baffin

120 Voici les principaux facteurs qui règlent le régime des glaces de cette région :

- Un courant relativement chaud porte au Nord le long de la côte du Groenland. Ce courant retarde la formation de la glace à l'Est du détroit de Davis, ce qui hâte la débâcle le long de la côte du Groenland jusqu'à Cape York, et ouvre hâtivement une route d'accès à la « North Water ».
- Un courant froid porte au Sud le long de la côte de l'île de Baffin. Ce courant hâte la formation de glace le long de la côte de l'île de Baffin, retarde la débâcle printanière dans la même région et prolonge l'étendue recouverte de glace vers le Sud, bien au-delà des limites du détroit de Davis.
- Une polynie majeure dans Smith Sound, à l'extrémité Nord de la baie de Baffin appelée couramment la « North Water ». Cette polynie est maintenue dégagée par les vents du Nord, les courants, et par la présence d'un pont de glace dans la partie Nord de Smith Sound. Le mélange vertical de la colonne d'eau peut également avoir une influence sur la formation de la « North Water ». Tout au long des mois d'hiver, la glace recouvre la plus grande partie de la baie de Baffin. La polynie « North Water » se forme de nouveau chaque année et est toujours apparente quoiqu'elle puisse être brièvement revouverte de nouvelle ou de jeune glace pendant les périodes calmes du milieu de l'hiver. Puisqu'elle se forme chaque année, on l'a qualifiée de polynie récurrente.

121 Pendant les mois d'hiver, la banquise côtière devient bien développée le long des côtes de l'île de Baffin et du Groenland en raison de la fréquence de vents dont la direction comporte une composante du large. La banquise côtière se déplace continuellement pendant tout l'hiver et les floes dont la taille varie de petits à immense sont à plusieurs reprises soudés par le gel puis séparés.

122 La région commence à se dégager au printemps dès que les températures commencent à s'élever pour faire fondre la glace mince de la polynie « North Water ». Ce secteur libre de glace s'allonge vers le Sud en travers des approches de Jones Sound vers la fin de la deuxième semaine de juin, en travers des approches de Lancaster Sound vers la fin de juin, et vers le SE jusqu'à proximité de Cape York vers le milieu de juillet.

Régime des glaces — Archipel Arctique

123 À quelques exceptions près, les voies navigables de l'archipel Arctique sont recouvertes pendant les mois d'hiver de glace massive et immobile.

124 En mai, à mesure que les températures s'élèvent, les étendues d'eau libre commencent lentement à s'agrandir. Au cours du mois de juin, les glaces disparaissent progressivement dans Lancaster Sound à partir de l'Ouest. Bien que le détroit lui-même soit généralement libre de glaces de mer au début de juillet, la débâcle ultérieure dans les voies navigables adjacentes peut entraîner des floes à la dérive dans ce secteur au cours du mois de juillet et au début d'août.

125 La couverture massive de glace qui recouvre de nombreuses voies navigables se disloque complètement vers la fin de juillet. Les derniers secteurs à subir la débâcle sont ceux des voies navigables entre les îles de la Reine-Élisabeth et celle-ci les touche généralement vers la fin d'août.

126 Au cours de la première semaine de septembre, la nouvelle glace commence généralement à se former parmi les anciens floes dans le secteur des îles de la Reine-Élisabeth. Vers le milieu de septembre, la glace commence à s'étendre vers le Nord et l'Ouest pour couvrir un grand nombre de voies navigables vers la fin du mois. Lancaster Sound est le dernier à se recouvrir de glaces, généralement vers le milieu d'octobre. À la fin du mois d'octobre, les glaces se sont déjà agglutinées dans nombre de voies navigables.

Régime des glaces — Arctique de l'Ouest

127 En hiver, la couverture glacielle est pratiquement de 100 % et la glace en mouvement se limite à la mer de Beaufort et à l'océan Arctique. Une ceinture étendue de banquise côtière se forme le long de la côte de la terre ferme, entre Point Barrow (Alaska) et Amundsen Gulf.

128 La glace de mer commence à se dégager à la fin de juin dans le secteur du fleuve et du delta du Mackenzie. Une semaine ou deux plus tard, la banquise côtière le long de Tuktoyaktuk Peninsula devient complètement fragmentée et une route de navigation en eau libre s'ouvre alors au cours de la quatrième semaine de juillet, depuis Mackenzie Bay jusqu'à la partie occidentale de Amundsen Gulf. La circulation de l'eau dans l'océan Arctique est un facteur qui retarde la débâcle de la glace le long de la côte entre Point Barrow (Alaska) et Herschel Island. Bien que la banquise côtière devienne complètement mobile vers le début de juillet, elle ne devient lâche qu'au cours de la première semaine d'août et une route de navigation en eau libre n'existe pas avant la première semaine de septembre.

129 Les derniers secteurs à connaître la débâcle sont ceux qui s'étendent de Queen Maud Gulf jusqu'à St. Roch Basin. La couverture massive de glace se fracture normalement pendant la deuxième semaine de juillet et une bonne partie de la région devient principalement libre de glace vers le milieu d'août.

130 Le mois de septembre est normalement le mois au cours duquel il existe le plus d'eau libre dans l'Arctique de l'Ouest. Le moment du gel dans la mer de Beaufort dépend dans une très grande mesure de l'emplacement de la lisière Sud de la banquise polaire puisque initialement la glace se forme entre les floes plus vieux d'où elle s'étend vers le Sud.

131 Dans le secteur St. Roch Basin—Rasmussen Basin, la nouvelle glace commence à apparaître au cours de la première semaine d'octobre et s'étend rapidement. Le dernier secteur où commence à se former de la nouvelle glace, normalement pendant la dernière semaine d'octobre, est la partie centrale de Amundsen Gulf.

Régime des glaces — Athabasca — Fleuve Mackenzie

Rivière Athabasca et Slave River

132 La débâcle sur ces rivières progresse du Sud au Nord dans la seconde quinzaine d'avril et, en 8 à 12 jours, la totalité de la voie d'eau est libre de glaces dérivantes, bien qu'il puisse en rester beaucoup sur les bancs, où elles fondent. Les variations saisonnières sont de l'ordre de une à deux semaines à Fort McMurray, mais seulement de sept à dix jours à Embarras et Fort Smith. C'est ainsi que la date moyenne des eaux libres à Fort McMurray est le 2 mai, mais peut être avancée jusqu'au 18 avril, ou retardée jusqu'au 20 mai. À Fort Smith, la date moyenne, le 14 mai, peut varier du 3 au 21 mai.

133 Le gel s'étend également, en moyenne, sur une période de deux semaines mais, du Nord au Sud, la variation est faible. À Fort Smith et à Fort McMurray, on observe les premières glaces le 2 novembre et le gel complet de la rivière, le 18 novembre. La date du gel complet varie beaucoup d'un endroit à l'autre car elle est en relation étroite avec les conditions météorologiques. À Fort Smith, la date moyenne du gel complet peut se situer entre le 18 octobre et le 6 décembre. À Fort McMurray, la date moyenne varie du 27 octobre au 31 décembre.

134 On observe habituellement la première glace à la fin d'octobre, mais son importance est insignifiante car elle se forme aux températures minimales des clairs matins d'automne. Au cours de l'hiver, son épaisseur augmente pour atteindre 60 cm le 1er janvier et un maximum de quelque 100 à 115 cm en mars.

Grand lac des Esclaves

135 Couvert complètement de glace à la fin d'avril, d'une épaisseur moyenne de 135 à 140 cm à Yellowknife, le lac devient presque complètement libre en six semaines, à la mi-juin.

136 Les signes de la fonte apparaissent sous la forme d'aires d'eaux libres à l'embouchure des rivières, comme à la mi-mai, et la glace de la masse principale du lac se disloque et commence à se déplacer sous l'effet du vent dans les premiers jours de juin. Elle disparaît, en général, complètement le 15 juin dans la partie principale du lac et dans North Arm, mais dans Hearne Channel et la partie NE du lac, les dates

moyennes sont le 24 juin dans Charlton Bay (Fort Reliance) et le 3 juillet dans McLeod Bay.

137 Les archives indiquent une variation dans ces dates de une à deux semaines, mais le fait qu'une zone se dégage de bonne heure ne signifie pas qu'il en sera de même pour la totalité du lac. Les reconnaissances aériennes ont observé que les floes cassés dérivent sous l'action du vent et que les dernières glaces peuvent, d'une année à l'autre, se trouver dans de nombreuses parties différentes du lac. Ces reconnaissances ont clairement montré que la dérive des glaces, du Grand lac des Esclaves dans le fleuve Mackenzie, est loin d'être normale et ne se produit qu'avec des vents d'Est. La plus grande proportion (probablement plus de 95 %) des glaces fondent dans le lac même.

138 Le lac est ouvert à la navigation 4 mois et demi à 5 mois chaque année, la glace commençant à se former par les froids matins d'automne de la mi-octobre. Le gel complet constitue un long processus car les tempêtes automnales peuvent briser facilement la glace nouvellement formée et la masse principale du lac reste probablement en mouvement jusqu'en décembre. À Yellowknife (Back Bay), la date moyenne du gel complet est le 31 octobre avec une variation allant du 17 octobre au 18 novembre. À Fort Reliance, la date moyenne varie du 11 au 15 novembre, mais pour des lieux exposés tels que Fort Resolution et Hay River, on a signalé les dates des 18 novembre et 13 décembre. Ces différences réflètent le temps nécessaire au gel de la masse principale du lac, en opposition avec la formation précoce de la glace dans les plus petits bras de mer et baies. De toute manière, la navigation dans le lac se termine à la fin d'octobre ou au début de novembre.

139 Durant l'hiver, l'épaisseur de la glace atteint 60 à 75 cm le 1er janvier et 1,2 m le 1er mars. Des crêtes formées par le mouvement ou l'expansion des glaces découlant des variations de températures peuvent atteindre une hauteur de 3 m et une longueur de plusieurs milles.

Fleuve Mackenzie

140 La débâcle sur le fleuve Mackenzie se produit dans des conditions radicalement différentes que sur le Grand lac des Esclaves; sur le lac, le processus est graduel, alors qu'il est soudain et spectaculaire sur le fleuve. Comme on peut s'y attendre, les premières eaux libres apparaissent dans le Sud, et habituellement à l'embouchure de Liard River plutôt qu'à la source du fleuve Mackenzie. Dans Liard River, les glaces commencent à se déplacer, en moyenne, dès le 5 mai et la rivière est libre après le 18 mai. Sur le fleuve Mackenzie, le mouvement débute dans le secteur supérieur, de Wrigley à Fort Providence, entre les 10 et 15 mai, et les eaux libres apparaissent dans la dernière semaine de mai. Toutefois, à Fort Providence, à cause de la glace qui demeure dans le Grand lac des Esclaves et qui peut dériver dans le fleuve, les dernières glaces sont présentes en moyenne le 13 juin. Après cette date, il est évident que la fonte se produit dans le fleuve car ces glaces n'atteignent jamais Fort Simpson, à quelque 100 milles en aval.

141 Le premier mouvement de progression de la glace vers la mer ne se produit pas régulièrement mais habituellement entre les 10 et 20 mai. Le mouvement peut débuter à Norman Wells, par exemple avant qu'il se produise à Tulita (Fort Norman). Dès qu'il a commencé, l'apparition des eaux libres se poursuit régulièrement, de Wrigley le 27 mai, à Fort Good Hope le 1er juin, et à Inuvik le 6 juin. La fonte des glaces à mesure qu'elles progressent vers l'aval est également évidente car cela représente une dérive moyenne de 2 nœuds pour toutes les glaces, y compris celles qui sont retardées par les petits fonds et les contre-courants.

142 En ce qui concerne le premier mouvement des glaces, les variations d'une année à l'autre sont modérées, avec des avances de 2 à 3 semaines et des retards de 1 à 2 semaines. Pour le dégagement des glaces, les différences sont beaucoup plus faibles. À Wrigley, la variation se situe entre les 18 et 31 mai, date moyenne 27 mai, soit un maximum de 13 jours, et à Fort Good Hope, entre le 19 mai et le 9 juin, date moyenne 1er juin, soit un maximum de 3 semaines.

143 Sur la côte Arctique, l'état des glaces en mer devient une condition importante pour la navigation car la dislocation des glaces est beaucoup plus tardive. Bien que le chenal à Inuvik soit en moyenne libre le 6 juin, en de rares occasions pendant la dernière semaine du même mois, la date moyenne est le 1er juillet à Tuktoyaktuk, et la navigation côtière commence rarement avant la mi-juillet.

144 La saison de navigation sur le fleuve Mackenzie dure de la mi-juin à la fin octobre, lorsque la glace commence à se former dans les petits fonds et les zones à très faible courant. Les premières glaces sont très instables et elles se forment progressivement de la côte articque à la mi-octobre, à la région de Fort Simpson à la fin du même mois. Une progression vers l'amont, similaire mais plus lente, est confirmée par les dates moyennes du gel complet, le 12 octobre à Aklavik, et le 22 octobre à Inuvik. Sur la côte arctique, à Tuktoyaktuk, dans Kugmallit Bay, la date moyenne, 15 octobre, s'accorde bien avec celle des autres gels complets de la région, le courant du fleuve compensant apparemment, l'effet de la salinité. La progression vers l'amont s'effectue régulièrement; elle atteint Fort Good Hope le 8 novembre, Tulita (Fort Norman) le 14 et Fort Simpson le 27.

145 Les variations annuelles de ces dates sont approximativement de deux semaines en avance ou en retard sur la date moyenne, avec peu de différence d'un endroit à l'autre. La navigation sur le fleuve s'effectuant, en majeure partie, du Grand lac des Esclaves à la mer, la fin de la saison de navigation est en rapport étroit avec le gel de l'embouchure, soit la fin octobre.

146 La période sans glaces commence en juin et sa durée varie de 180 jours dans le Sud à 100 jours près de Tuktoyaktuk. La débâcle dans les rivières précède celle des petits lacs de une à deux semaines mais plus tard encore au centre du Grand lac de l'Ours et du Grand lac des Esclaves, à cause de la plus grande étendue et de l'épaisseur de leurs glaces. Le gel se produit d'abord dans les petits lacs puis, environ deux semaines plus tard dans les rivières; la partie centrale des deux plus grands lacs de la région gèle en dernier lieu.

147 La rigueur de l'hiver est telle dans l'Arctique canadien que même d'inhabituelles variations climatiques d'une année à l'autre ne modifient que très peu la couverture glacielle totale. Par conséquent, les variations se mesurent en termes d'épaisseur de la glace plutôt que d'étendue qu'elle recouvre ou de sa nature; toutefois, même dans le cas de ce paramètre, les différences d'une saison à l'autre sont mineures. Une glace épaisse de 180 cm n'est généralement pas sensiblement plus facile à pénétrer pour un navire qu'une glace épaisse de 200 cm. Toutefois, afin que l'épaisseur de la glace diminue de 200 à 180 cm, les températures quotidiennes doivent s'élever à environ 9 °C au-dessus des normales pendant trois mois entiers, ce qui constituerait une variation appréciable.

148 Pour plus de renseignements concernant les conditions glacielles dans l'Arctique canadien, consulter l'*Atlas climatique des glaces de mer — Eaux du Nord canadien 1971-2000*, publié par le *Service canadien des glaces*, *Environnement Canada*, sur le site Web suivant : http://ice-glaces.ec.gc.ca.

Survie dans l'Arctique

149 Les notes et recommandations ont été établies d'après des sources des *Forces Canadiennes* par *Recherche et développement pour la défense Canada*, et d'autres sources.

150 De vastes régions de l'Arctique canadien sont occupées par l'eau et la toundra. Une partie importante de ces régions est inhospitalière pour l'homme et de grands secteurs sont inhabitables. Les navigateurs qui se trouvent dans l'obligation d'abandonner leur navire peuvent être confrontés à la nécessité de survivre dans un environnement hostile jusqu'à ce qu'ils soient secourus.

151 En dépit de l'excellente qualité des services canadiens de recherche et de sauvetage, dans certaines situations un sauvetage rapide ne pourra être effectué. Les paragraphes suivants traitent de l'équipement, des initiatives et des attitudes qui aideront une personne à survivre et accroîtront la probabilité de sauvetage rapide.

152 On a effectué beaucoup de recherches sur la survie dans des conditions froides et humides au cours des quelques dernières années et de nouvelles méthodes ont été mises au point. On peut maintenant se procurer de nouveaux matériaux pour des vêtements et des abris qui rendent plus certaine la survie dans des conditions extrêmes et dans certains cas qui la facilitent. Toutefois, les plus importantes améliorations dans l'Arctique canadien au cours des quelques dernières années ont été l'expansion et l'amélioration des installations de communication radio et l'augmentation du nombre et des possibilités des aéronefs et des navires exploités dans l'Arctique. La possibilité d'établir un contact dans le cas d'un désastre et la disponibilité des aéronefs de secours permettent, dans des circonstances normales, de compléter en quelques heures des sauvetages qui jadis auraient pris des jours ou des semaines. En plus de la veille radio continue des centres des *Services de communications et de trafic maritimes* de la *Garde côtière canadienne*, les terrains d'aviation et les centres industriels, il y a, en particulier au printemps et pendant les mois d'été, plusieurs douzaines de petits groupes sur le terrain qui sont tous en communication radio les uns avec les autres et avec leurs bases suivant des horaires préétablis chaque jour tandis que des aéronefs survolent également chaque jour de grandes étendues. Par exemple, l'*Étude du plateau continental polaire* de *Ressources naturelles Canada* a un grand nombre de petits groupes éparpillés dans tout l'Arctique. En conséquence, le plus important élément individuel de l'équipement de survie est une radio, qu'il s'agisse du transmetteur principal du navire ou d'un émetteur-récepteur VHF portatif sur la glace, dans une embarcation ou transporté à terre.

153 La première préoccupation pour un navire en détresse doit être d'établir et de maintenir la communication radio et les activités d'un groupe de survivants doivent dépendre du maintien d'une telle communication. Si le contact radio n'est pas immédiatement établi ou si le mauvais temps retarde le décollage des appareils, les survivants doivent être prêts à se rendre du navire à la plage ou à un secteur sûr de la glace de mer et à survivre jusqu'à l'arrivée des secouristes. Leur aptitude à ce faire, en particulier en hiver, dépend de leur connaissance des méthodes de survie ainsi que de l'équipement et des vêtements à leur disposition. L'équipement de sauvetage prescrit par la réglementation sur l'exploitation normale des navires et les vêtements épais habituellement disponibles à bord ne suffiront pas à empêcher d'extrêmes épreuves et peut-être même la mort de certains des membres du groupe. La gamme de l'équipement qui devient actuellement la norme pour les navires exploités dans l'Arctique, comme les navires de forage des compagnies pétrolières, inclut des combinaisons d'immersion, des parkas additionnels, des chaussures et mitaines isolées et des sacs de couchage. Les trousses de rations d'urgence des radeaux de sauvetage devraient également inclure des petits réchauds à gaz ou à combustible liquide avec

des provisions de combustible dans des contenants scellés. La fourniture de ces trousses peut faire la différence entre la vie et la mort pour un équipage forcé d'abandonner son navire. Un grand nombre de remarques des sections suivantes s'appliquent aux survivants qui ne disposent que de l'équipement de sauvetage actuellement prescrit par la réglementation de *Transports Canada*, mais les capitaines et officiers de navires se rendant dans l'Arctique devraient faire tout leur possible afin d'améliorer le matériel de survie.

Attitude face à la survie

154 S'ils ont reçu un accusé de réception de message de détresse avant que le navire ait été abandonné, ou par la suite, au moyen d'une radio portative sur la plage ou dans un camp sur la glace, les survivants savent que les efforts de sauvetage sont entrepris et le groupe ne devrait pas être trop démoralisé. Si tel n'est pas le cas, ou si les secours seront vraisemblablement retardés par l'obscurité ou le mauvais temps, les survivants devront faire face à la possibilité d'une attente de plus longue durée avant d'être repérés et secourus. Le survivant d'un naufrage n'a évitablement d'autre choix que de lutter pour continuer à survivre et doit faire face aux tourments physiques et psychologiques que lui imposent la température, la faim et la soif. La solitude ajoute considérablement à cet inconfort psychologique.

155 Le survivant d'un naufrage dans l'Arctique, antérieurement bien nourri et habitué à une vie relativement bien ordonnée et confortable à bord du navire, sera confronté à un brusque réajustement physique et psychologique. Toutefois, malgré le caractère inhospitalier de l'Arctique, son sort peut ne pas être aussi désespéré qu'il peut le sembler au premier abord. Il peut trouver des sources de nourriture et d'eau ainsi qu'un abri et faire face à ses problèmes physiques et psychologiques. Une fois que le survivant comprend les dérangements et le manque de confort d'une existence primitive et qu'il est prêt à les accepter, il pourra en s'aidant un peu permettre à son corps de se réadapter progressivement.

156 On ne peut toutefois en dire autant de l'aspect psychologique de la survie. Un navigateur naufragé, et en particulier un survivant solitaire, devra appliquer toute sa volonté et toute sa discipline intellectuelle au contrôle d'accablants sentiments de dépression, d'inquiétude, de désarroi, de désespoir et dans certains cas de panique. Afin de contrôler ces sentiments, le navigateur devrait se concentrer sur le travail qu'il y a à faire. Il devrait avoir confiance en son équipement ainsi qu'en ses propres aptitudes. Par-dessus tout il devrait avoir la conviction qu'il sera secouru. Un réajustement psychologique à des conditions physiques anormales devrait s'effectuer pendant les quatre ou cinq premiers jours. Une évaluation quotidienne de son état psychologique devrait permettre au survivant de traverser cette période critique.

157 Il est à signaler que personne ne réagit exactement de la même manière face à une même situation. On doit également signaler que certaines personnes confrontées aux problèmes de la survivance ont survécu à des épreuves presque inimaginables tandis que d'autres ont succombé dans des conditions beaucoup moins éprouvantes.

158 Les paragraphes suivants renferment certains conseils sur la survie à l'intention des navigateurs qui doivent se rendre dans les eaux de l'Arctique.

Dans l'eau

159 Le danger immmédiat lorsque l'on pénètre dans l'eau est la noyade. Un bon **vêtement de flottaison individuel (VFI)** devrait maintenir au-dessus de la surface de l'eau le visage d'un survivant avec un minimum d'activité physique de la part de celui-ci. La posture optimale que devrait adopter un survivant qui porte un VFI consiste à se pencher de 45 degrés vers l'arrière et à faire face aux vagues qui approchent. Le VFI recherché devrait maintenir hors de l'eau le nez et la bouche d'un survivant inconscient tout en le gardant face aux vagues.

160 Les gilets de sauvetage sont d'une utilité très restreinte dans des conditions du Nord canadien. Si une personne se retrouve dans l'eau, un gilet de sauvetage le gardera à flot mais après à peine quelques minutes cela n'aura plus la moindre importance puisque cette personne sera morte. Même si on la retire de l'eau vivante, ses chances de survivre aux conditions qui prévalent dans la région sub-artique et dans l'Arctique sont minimes à moins que l'on puisse immédiatement la conduire dans un endroit chauffé et lui fournir des vêtements secs et chauds. Le premier objectif doit donc être de garder tout le monde hors de l'eau lors de l'abandon du navire et des tentatives pour atteindre la terre. S'il n'existe aucune meilleure alternative, il est recommandé d'utiliser des gilets de sauvetage de type veste gonflable, se gonflant au moyen d'une capsule de CO_2 qui sont moins gros, moins encombrants et plus confortables pour les personnes qui sont à bord de radeaux de sauvetage pneumatiques. Ces gilets de sauvetage sont munis d'un tube de gonflage permettant de les dégonfler et de les regonfler ultérieurement par la bouche au besoin.

161 Les **combinaisons d'immersion** ont été conçues dans la même veine que les combinaisons de plongée étanches. Elles font partie de l'équipement obligatoire à bord de la plupart des navires exploités dans les eaux canadiennes. L'efficacité d'une combinaison d'immersion est tributaire des connaissances et aptitudes de la personne qui l'utilise. Plusieurs pratiques sont nécessaires pour être en mesure de revêtir une combinaison rapidement et correctement.

162 La combinaison d'immersion sert principalement à protéger des effets paralysants de l'immersion dans les eaux du Nord canadien à une température voisine du point de

congélation tout en assurant la flottabilité pendant une période prolongée.

163 La meilleure protection contre les éléments et l'exposition est celle qu'offrent les **radeaux de sauvetage** pour 15 ou 20 personnes avec tendelets incorporés. On devrait faire très attention pour ne pas endommager le radeau dans les eaux infestées de glace. Des essais ont démontré que ces radeaux entreposés dans des contenants de plastique se dégageront après dégoupillage des bouteilles de CO_2 même si le contenant est enchâssé dans plusieurs centimètres de glace massive. Il peut toutefois être impossible de jeter par-dessus bord le contenant si celui-ci est fixé au navire à cause du gel et il devrait par conséquent être entreposé en un endroit permettant le gonflement du radeau sur le pont. Les trousses d'urgence ordinaires devraient être adéquates; toutefois, elles devraient de plus comporter des « appareils de dessalinisation de l'eau de mer », d'un rendement égal à la ration quotidienne en eau potable puisque l'eau douce des contenants peut se congeler.

164 Quoique plus manœuvrables que les radeaux de sauvetage pneumatiques, les **embarcations de sauvetage** ouvertes n'offrent que peu de protection contre les éléments. Ils devraient, si possible, être utilisés comme « bergers » pour les radeaux de sauvetage et n'être occupés que par des équipages restreints relevés aussi souvent que nécessaire par les gens des radeaux de sauvetage. Des embarcations de sauvetage motorisées, complètement recouvertes, assurant une protection considérable aux équipages, sont maintenant couramment utilisées et devraient offrir la même fonction de « berger » lorsque des radeaux de sauvetage sont présents.

165 Même si les « chauffe-mains » assurent à court terme confort et flexibilité pour les mains, ils sont au mieux utilisés avec les mitaines isolantes et, des deux articles, les mitaines sont les plus importantes. Tous les membres de l'équipage devraient avoir des mitaines adéquates et des mitaines de rechange devraient être disponibles dans les embarcations et radeaux de sauvetage.

166 **Avertissement**. — On doit prendre le plus grand soin d'empêcher que la glace lâche n'endommage radeaux et embarcations de sauvetage. Dans certaines circonstances lorsque le radeau de sauvetage n'est pas lourdement chargé, il peut être possible de libérer un peu de gaz de gonflement; cela diminuera les risques de déchirure sur les arêtes de glace flottante.

167 Dans des conditions arctiques il est très important de regrouper les radeaux de sauvetage et de les garder ensemble afin qu'ils puissent mutuellement se prêter assistance. S'il y a plus d'un radeau, ceux-ci devraient être reliés par au moins 8 m de ligne; ne relier les radeaux que par les sauvegardes déployées à la périphérie extérieure. À moins que la mer ne soit très grosse, raccourcir les lignes lorsque l'on entend ou que l'on voit un aéronef; deux radeaux ou plus rapprochés les uns des autres sont plus faciles à apercevoir que des radeaux éparpillés.

168 Après avoir atteint le rivage ou la glace massive, les radeaux de sauvetage constitueront d'excellents abris s'ils sont halés encore gonflés sur la glace ou la rive. L'humidité accumulée à l'intérieur de ces radeaux limite toutefois leur utilisation comme abri de longue durée.

169 En raison de l'accumulation de CO_2 produit par les occupants d'un radeau de sauvetage fermé, on devrait en tout temps prévoir une ventilation adéquate de ces radeaux, en particulier si des mesures additionnelles ou une couverture de neige sont utilisées pour isoler davantage le tendelet.

170 Comme dans le cas des autres activités entreprises dans des conditions arctiques, les préparatifs en vue de l'**abandon du navire** ne diffèrent des préparatifs comparables entrepris dans des zones plus tempérées que par leur ampleur. Lorsque c'est possible, on doit prendre tôt la décision de se préparer à abandonner le navire. Les chances de survie seront grandement accrues si l'équipage est psychologiquement prêt et convenablement vêtu pour faire face aux éléments. Les préparatifs devraient comporter le revêtement des tenues les plus chaudes possibles ne limitant toutefois pas les mouvements. Si le temps disponible permet de manger avant l'exposition, la consommation de sucre accroît la résistance au refroidissement et la récupération ultérieure. Les tablettes de chocolat et autres bonbons constituant une bonne source de sucre ainsi que tous les approvisionnements facilement disponibles devraient être retirés du navire. L'alcool est à éviter avant, pendant et après l'exposition. Dans les cas d'immersion, plusieurs couches de vêtement permettront de diminuer les pertes immédiates de chaleur du corps. Des vêtements adéquats seront également essentiels à la survie sur la glace ou sur le rivage.

171 L'immersion dans les eaux arctiques présente les mêmes dangers initiaux que dans l'Atlantique Nord ou ailleurs, mais sont ici accentués par la température plus froide de l'eau. Il est important de noter que certaines personnes peuvent survivre à une exposition considérable à l'eau froide. Des personnes ont été recueillies vivantes après avoir passé une heure dans de l'eau de mer à moins de 0 °C et d'autres ont survécu 90 minutes dans de l'eau de mer à 2,8 °C. Toutefois, si la température de l'eau est inférieure à 20 °C, le corps perd plus de chaleur qu'il en produit. Lorsque la température du corps tombe sous les 35 °C, sa production de chaleur elle-même diminue et, à des températures plus basses encore, il se produit un ralentissement de la respiration et de la circulation. Même une immersion de très courte durée dans de l'eau extrêmement froide entraînera l'hypothermie et peut être fatale. Dans l'Arctique, les dangers de l'immersion dans de l'eau froide ne sont écartés que lorsqu'une personne est retirée de l'eau; en hiver ou au printemps, à moins que l'on puisse lui fournir rapidement des vêtements secs dans le radeau ou sur

la plage, ses chances de survie sont très réduites. Il est par conséquent de la plus grande importance que l'abandon du navire s'effectue sans que l'équipage (tous revêtus de leur combinaison d'immersion) pénètre dans l'eau au moment du passage dans les embarcations de sauvetage. Si possible, ce transfert devrait s'effectuer à bord avant de mettre les embarcations à la mer ou au moyen de filets de débarquement.

Dans les embarcations

172 Voici la succession des événements après s'être embarqué dans les radeaux ou les embarcations de sauvetage :

(a) Rester à bonne distance du navire (loin des eaux saturées du mazout), mais dans les environs jusqu'à ce qu'il coule.

(b) Rechercher les personnes manquant à l'appel.

(c) Récupérer l'équipement qui flotte. Ranger et arrimer tous les articles et vérifier le gonflement des radeaux, s'assurer qu'il n'y a pas de fuites ni de points de raquage. Écoper en prenant soin de ne pas heurter le radeau avec les souliers ou des objets pointus.

(d) Si ce n'est pas déjà fait, revêtir les combinaisons d'immersion si elles sont disponibles et commencer à lutter contre le froid, l'hypothermie ou les autres affaiblissements physiques. Par exemple, installer un brise-vent, un capot d'embarcation ou un tendet. En groupe, se serrer les uns contre les autres et faire régulièrement des exercices. Vérifier l'état de santé de tous ceux qui sont à bord; prodiguer les premiers soins au besoin. Prendre des pillules contre le mal de mer si elles sont disponibles; se laver et nettoyer les vêtements afin de les débarrasser du mazout et des autres combustibles.

(e) S'il y a plus d'un radeau, relier les radeaux ou embarcations à l'aide d'une ligne d'au moins 8 m.

(f) Faire fonctionner la radio de secours (s'il y en a une). Préparer les autres dispositifs de signalisation pour être en mesure de les utiliser instantanément.

(g) Mettre à l'abri dans des contenants étanches — comme des sacs de plastique — les articles comme les boussoles, les allumettes, les montres et les briquets. Faire calmement un examen soigné de la situation et élaborer un plan d'action.

(h) Mettre à l'abri et en sécurité l'eau et les rations; assigner des tâches à l'équipage.

(i) Prendre soin de
- rédiger un journal,
- établir un inventaire de tout l'équipement,
- conserver l'eau et la nourriture tout en se concentrant sur l'économie d'énergie,
- respecter un horaire de distribution des rations,
- rester calme, et par-dessus tout,
- conserver le sens de l'humour et l'utiliser à profusion!

(j) Se rappeler que le sauvetage est un projet collectif. Utiliser tous les dispositifs disponibles pour attirer l'attention.

À terre ou sur la glace

173 Succession des événements après avoir atteint le rivage ou un floe massif :

(a) Tout l'équipement disponible devrait être transporté sur le rivage ou sur de la glace massive et y être mis en sécurité. Par beau temps, il peut être suffisant d'empiler l'équipement en un endroit convenable, mais par mauvais temps avec poudrerie prendre soin que l'équipement ne soit pas perdu ou endommagé. Des vêtements de rechange provenant des trousses de survie devraient être fournis à quiconque en éprouve le besoin immédiat.

(b) L'ordre dans lequel les choses doivent être faites dépend beaucoup des circonstances, par exemple du fait qu'on ait ou non accusé de réception d'un message de détresse et de la durée prévue d'un éventuel sauvetage. En général, l'ordre des priorités pourrait bien être le suivant :
- prodiguer les premiers soins aux malades et aux blessés et commencer immédiatement à assurer la protection de chacun;
- fournir un abri temporaire même s'il ne s'agit que d'un brise-vent pour les malades et les blessés;
- installer l'antenne et établir la communication radio;
- choisir un emplacement pour le camp et construire un abri plus permanent;
- fournir des boissons chaudes, de la nourriture et de la chaleur;
- disposer ou préparer les signaux de détresse;
- choisir et baliser une piste d'atterrissage d'urgence.

174 La plupart de ces activités peuvent être effectuées simultanément et leur importance relative ainsi que la nécessité de gestes individuels dépendront du temps ou du type de sauvetage auquel on peut s'attendre. Par exemple, si le navire a coulé en été par beau temps, si l'équipage atteint le rivage sans que personne ne soit blessé ou ne tombe à l'eau et si on a accusé réception d'un signal de détresse, la tâche la plus urgente pourrait bien être de trouver et de baliser une piste d'atterrissage pour l'aéronef de secours dont on peut prévoir l'arrivée dans environ une heure. Dans la pire situation alors que le navire a été perdu en hiver, qu'aucun accusé de réception des signaux de détresse n'a été reçu et qu'il a été impossible d'établir la communication radio à l'aide des installations portatives, les survivants doivent se préparer à

une période prolongée de conditions difficiles et l'abri ainsi que la chaleur deviennent les plus importants.

175 On ne peut surestimer l'importance de prodiguer immédiatement les **premiers soins** à toute blessure dans des conditions de survie. Puisqu'on ne dispose que d'une quantité limitée de fournitures médicales, il est doublement important que les blessures mineures soient traitées immédiatement afin d'éviter des complications éventuelles et une utilisation d'une plus grande quantité de fournitures. Les coupures et éraflures mineures de la peau rendent la région touchée sensible aux engelures.

176 De plus, chacun devrait immédiatement se protéger le corps et les extrémités des effets de l'exposition au froid et aux conditions rigoureuses. On devrait constamment porter un chapeau puisque c'est par la tête que se produisent les plus grandes pertes de chaleur. Les mains sont en particulier d'une importance exceptionnelle pour le survivant. Une blessure aux mains rend impuissant celui qui la subit et fait de lui une proie facile pour les éléments. On devrait constamment porter des gants même pour les travaux délicats. Il faut prendre soin de ne pas mettre la peau en contact avec des objets métalliques froids. Le contact avec de l'acier à des températures de -20 °C ou moins causera instantanément des ampoules. Les pieds devraient être protégés des effets des ampoules, des engelures et du « pied d'immersion », une enflure douloureuse avec inflammation et lésions causées par une exposition prolongée à de basses températures et à l'humidité. Le pied d'immersion peut être évité en gardant les pieds au chaud et au sec, ce qui est également le seul traitement possible après l'apparition du mal.

177 Les engelures prennent la forme de taches grises ou blanches, présentant un aspect cireux et ligneux. Elles ne sont pas nécessairement douloureuses mais entraîneront généralement engourdissements et raideurs. L'engelure est causée par une perte de chaleur et peut être provoquée par le facteur de refroidissement d'un fort vent à des températures qui ne sont que modérément froides ainsi que par un froid extrême. La protection contre les engelures consiste à protéger ou à couvrir les parties du corps les plus sensibles, les mains, les pieds, le nez, les joues, le front et les oreilles. Le meilleur traitement pour les engelures consiste à les éviter. Puisqu'on ne peut pas toujours sentir de petites engelures sur la figure et les mains, chacun devrait surveiller chez les autres l'apparition des symptômes.

178 Ne pas frictionner la partie du corps touchée par une engelure. Il faut se mettre à l'abri. Si la région gelée se trouve sur la figure, les oreilles ou le tronc, la couvrir avec une main chaude retirée du gant. Si la région touchée est sur la main, placer cette dernière contre le corps à l'intérieur de la chemise. Dans le cas d'une engelure au pied, enlever le soulier et la chaussette et placer le pied sous le vêtement et contre le corps de quelqu'un d'autre. Traiter l'engelure comme une brûlure en l'enveloppant dans des pansements stériles et en la gardant au chaud. Ne faites pas dégeler une partie du corps si elle risque de geler de nouveau. Les tissus de la peau sont davantage endommagés lorsqu'ils sont gelés, réchauffés, puis de nouveau gelés alors que s'ils restaient gelés la première fois. Lorsqu'elle dégèle, la peau devient rouge, il y a apparition d'œdème et la région atteinte devient assez douloureuse.

179 Un survivant dans l'Arctique devrait éviter de transpirer puisque les vêtements s'imbibent de sueur ce qui leur fait perdre leurs propriétés isolantes comme toute forme d'humidité d'ailleurs. Avant d'entreprendre un travail ardu on devrait retirer ou ouvrir ses vêtements afin de commencer le travail « à froid ». À mesure que le travail avance, on doit remettre ses vêtements ou les rattacher jusqu'à ce qu'une température confortable soit atteinte.

180 L'essouflement et l'inspiration de masses importantes d'air froid peuvent entraîner des engelures internes et doivent par conséquent être évités. De fréquentes pauses entre les périodes de travail et le fait de ne respirer que par le nez aideront à cet égard, tout comme le port d'un cache-nez ou d'un foulard sur la partie inférieure de la figure. Par temps froid et sec alors qu'un survivant dépense beaucoup d'énergie, on devrait surveiller les symptômes de la déshydratation; celle-ci est attribuable à un taux plus élevé de perte d'humidité des poumons en raison de la sécheresse de l'air et à une cadence accélérée d'une respiration plus profonde.

181 La cécité des neiges, causée par un excès de rayonnement ultraviolet dans les régions polaires où l'angle d'incidence des rayons du soleil est faible, peut provoquer une démangeaison et une douleur extrême aux yeux et aux paupières. Les paupières ont tendance à devenir enflammées et enflées et la vue peut être considérablement réduite ou même perdue tant que les conditions persistent. La cécité des neiges peut être prévenue par le port de lunettes de soleil ou de visières polarisées et teintées. Si l'on ne peut se procurer ces articles, on peut se protéger dans une certaine mesure en portant un masque fait de carton ou de tissus dans lequel d'étroites fentes sont découpées pour les yeux ou en se noircissant de poussière, de charbon de bois ou de suie la figure autour des yeux, du nez et des joues.

182 L'hygiène est par-dessus tout essentielle. Quelle que soit la situation dans laquelle peut se trouver un survivant, il est des plus importants qu'il tente de garder son corps aussi propre que possible.

Séjour de longue durée

183 Après avoir atterri et avoir prodigué les premiers soins immédiatement nécessaires, le survivant devrait tenter de s'orienter et, si possible, reconnaître la région immédiate avant d'établir son camp. De toute évidence, le seul recours du navigateur naufragé dans les régions arctiques est de s'installer dans une forme ou une autre d'abri où il pourra trouver

chaleur et aliments pour survivre en attendant les secours. Cette tâche devrait être entreprise dès que possible, avant que ses forces et sa vigueur ne l'abandonnent davantage. De plus, elle constituera une préoccupation psychologique et une occupation qui aideront à éviter le désespoir ou le désarroi.

184 Dans le choix d'un emplacement convenable pour le camp, on devrait considérer les abris et brise-vents naturels ainsi que les sources de nourriture, d'eau et d'autres nécessités.

185 Le **feu** est l'une des commodités de la civilisation que l'on peut apporter avec soi en situation de survie. À part les avantages éminemment pratiques que sont l'éloignement des prédateurs et la chaleur nécessaire à la cuisson des aliments, le feu est un grand réconfort et un soutien psychologique. Il est par conséquent des plus souhaitable de rapidement faire un feu.

186 Les quatres éléments fondamentaux nécessaires pour faire et entretenir un feu sont une étincelle, un matériau inflammable, du combustible et de l'oxygène.

187 La manière la plus facile d'enflammer du matériau est avec la flamme d'une allumette. Une allumette humide peut être séchée au soleil ou en la passant plusieurs fois dans les cheveux. Toutefois, si un briquet est disponible, on devrait d'abord utiliser ce dernier afin d'économiser les allumettes puisqu'il se videra rapidement. Si l'on ne dispose pas d'une flamme, il faut produire une étincelle pour enflammer le matériau. La manière la plus facile de produire une étincelle est une fois de plus d'utiliser un briquet. On peut également produire une étincelle en court-circuitant les pôles d'un accumulateur en les reliant par deux morceaux de métal ou de gros fil. On peut toucher tour à tour directement à chacun des pôles avec un morceau de métal mais cette méthode est dangereuse. La méthode fondamentale pour produire une étincelle consiste à utiliser une roche dure comme une pierre à feu et à la heurter de biais avec un couteau ou de l'acier pour projeter des étincelles sur le matériau inflammable.

188 Le matériau peut être constitué de toute substance sèche qu'il est facile d'enflammer au moyen d'une étincelle. On peut utiliser du tissu ou du coton, en particulier s'il est imbibé d'essence ou de mazout, ou du papier si disponible. Les étincelles amorcent une combustion lente du matériau. Le fait de souffler accroît l'apport en oxygène ainsi que le tirage nécessaires pour que le matériau brûlant lentement s'enflamme.

189 On peut utiliser comme combustible le bois dont sont fabriquées ou équipées les embarcations de sauvetage. Dans la toundra le bois est rare. On doit rechercher toute broussaille ou arbuste ligneux et en brûler les racines ainsi que les tiges. Le long des côtes, on peut rechercher du bois flotté. On peut utiliser le gras animal ainsi que les os comme combustible. Dans l'Arctique, le gras des animaux est utilisé comme combustible naturel. Celui-ci brûle plus facilement dans un contenant peu profond comme une boîte de fer-blanc pour les rations ou un poêlon. On devrait utiliser comme mèche un morceau de tissu placé sur le gras enflammé. La chaleur de la flamme autour de la mèche réchauffera le gras qui deviendra liquide et imbibera la mèche, ce qui entretiendra la combustion comme dans le cas d'une lampe à l'huile. On peut également utiliser de l'huile de cette manière mais celle-ci produira plus de fumée que le gras animal. Si l'on peut disposer d'un pansement et de vaseline provenant d'une trousse de premiers soins, on pourra respectivement les utiliser comme mèche et comme combustible pendant une courte durée. On devrait prévoir une provision convenable de combustible si possible avant d'allumer un feu.

190 Pour entretenir un feu à l'intérieur d'un abri, il est essentiel que ce dernier soit bien aéré tant pour assurer une quantité d'oxygène suffisante pour la combustion que pour éliminer les gaz toxiques produits.

191 Dans la plupart des cas, les survivants dans le Haut-Arctique constateront qu'il est difficile de faire du feu et les combustibles naturels peuvent être difficiles à trouver. Même si l'on dispose de graisse de phoque ou de baleine, la production d'une flamme propre requiert une grande habileté sans laquelle les lampes sont inefficaces et donnent des sous-produits de combustion qui peuvent causer une irritation grave des yeux. Puisque des boissons et des aliments chauds sont essentiels par temps très froid, il est beaucoup plus pratique d'avoir sous la main un poêle portatif pour la cuisson dont il existe un grand nombre de types dans le commerce et qui peuvent fournir immédiatement de l'eau et de la chaleur lorsqu'on en a le plus besoin. Ces poêles peuvent être très petits et d'un faible encombrement tout en n'ajoutant que peu au poids d'une trousse de survie, même avec un nombre suffisant de contenants scellés de combustible pour une durée de 20 à 30 heures. Le fonctionnement de ces poêles dans un abri fermé nécessite également une bonne aération.

192 La rapidité avec laquelle la chaleur est perdue par le corps dépend de la température de l'air et du carré de la vitesse du vent. Il est très important de se mettre d'une manière ou d'une autre à l'**abri** du vent en particulier pendant l'état de choc qui suit une blessure. On peut disposer d'un radeau de sauvetage ou de la voile d'une embarcation, mais pendant la plus grande partie de l'année, la neige tassée constituera le meilleur matériau isolant disponible. On trouve la meilleure neige pour construire des abris dans des bancs relativement peu profonds, d'une épaisseur de 0,5 à 1 m. Les bancs de neige sur lesquels on peut marcher sans laisser de traces et sans faire de bruit ou faire crisser la neige renferment la meilleure neige pour la construction. On peut facilement découper des blocs à l'aide d'un couteau à neige muni d'une lame rectangulaire mince et plate, large d'environ 5 cm et longue d'environ 40 cm, dont la pointe est arrondie et qui est modérément effilée des deux côtés et encastrée dans un manche plat fabriqué de

bois et assez long pour permettre une manipulation aisée avec d'épaisses mitaines. À défaut d'un couteau à neige, l'outil qui convient le mieux est une petite scie à panneaux de menuisier. Afin d'élever rapidement un brise-vent, il faut découper des blocs d'environ 50 cm^2 d'une épaisseur de 20 à 30 cm. Pour protéger les blessés, on peut rapidement ériger un mur de deux blocs de haut qui pourra être recourbé et prolongé plus tard pour former une « maison ronde » décrite plus loin. Les interstices entre les blocs sont bouchés avec de la neige légère. Même si un radeau de sauvetage est utilisé comme abri initial, on peut en améliorer les propriétés isolantes en l'entourant de blocs de neige.

193 Dans l'Arctique en hiver, l'abri le plus efficace est l'igloo ou maison de neige. Les caractéristiques de sa construction sont présentées dans diverses publications. Fondamentalement, il s'agit de creuser dans un banc de neige une tranchée d'une porfondeur minimale de 50 cm de laquelle on retire les blocs nécessaires à la construction de l'igloo. Les blocs devraient être d'une épaisseur de 50 cm et d'une largeur approximative de 116 cm. Un cercle de 4 m de diamètre donnera un igloo de dimension convenable pour cinq personnes. Pour moins de cinq personnes, un diamètre de 0,3 m plus petit par personne conviendra. On donne à l'igloo la forme d'une ruche d'abeilles en disposant les blocs suivant une étroite spirale ascendante avec un dernier bloc en clef de voûte au sommet. L'entrée est un tunnel bas en forme de L habituellement fermé à chaque extrémité par des tissus ou des peaux. L'aération est assurée par un trou près du sommet, mais non précisément à l'emplacement de ce dernier. À l'intérieur, une plateforme de neige, qui n'est pas inférieure au sommet du tunnel d'entrée, sert de lit. Des banquettes de neige servent également de tablettes pour les ustensiles, les aliments et la lampe pour la cuisson dans laquelle on brûle du gras ou de l'huile. Cette dernière devrait être placée sur un support afin d'empêcher que la chaleur qu'elle dégage ne fasse fondre la neige sur laquelle elle se trouve. L'igloo est à l'épreuve du vent, protège contre le bruit et est facile à chauffer au moyen d'une seule lampe à l'huile. Dans un igloo bien construit, on peut sans difficulté maintenir à 4 °C la température moyenne au-dessus de la plateforme qui sert de lit.

194 Quoique l'igloo constitue la meilleure forme d'abri dans l'Arctique et qu'il puisse être érigé en quelques heures par un homme seul, des survivants qui n'ont pas l'expérience de ce type de construction pourront trouver plus facile d'ériger une variante de ce type d'abri; on élève jusqu'à hauteur d'épaule environ des murs verticaux circulaires composés de blocs de neige sur lesquels on dispose une toile, ou tout autre matériau du tendelet qui convient, que l'on maintient en place par d'autres blocs de neige. Si la toile du tendelet est assez grande, on devrait installer deux toits entre lesquels on laisse une couche isolante d'air.

195 La forme la plus simple d'abri de neige, qui est également très efficace, s'obtient en creusant dans un banc de neige ou congère d'épaisseur convenable, une caverne percée d'un trou d'aération près du toit et dont l'entrée sera fermée à l'aide de peaux, de toile ou d'un autre matériau. L'épaisseur du banc de neige ou congère devrait être suffisante pour permettre de creuser une caverne dans laquelle une personne penchée peut se tenir debout.

196 Un abri efficace pour une ou deux personnes peut être obtenu facilement en creusant dans un banc de neige peu profond une tranchée longue de 4 m et large de 1 m environ et en utilisant les blocs retirés pour dresser des murs de chaque côté. On bouche ensuite les extrémités et on dispose des blocs en travers sur le dessus des murs pour former un toit plat. Après avoir bouché les interstices de l'abri, on dispose deux sacs de couchage sur le plancher de neige et on ferme l'entrée au moyen d'un bloc que l'on déplace dans la tranchée de l'intérieur. Une telle tranchée couverte assurera un certain confort pendant des jours ou des semaines, la chaleur corporelle suffisant à elle seule à élever à l'intérieur la température de 20° ou plus au-dessus de la température extérieure.

197 On ne pourra trouver sur la glace lisse de neige convenant au découpage des blocs mais celle-ci est généralement présente sous le vent des crêtes de pression ou des hummocks. S'il n'y a pas de neige, il peut être possible de construire un abri à l'aide de minces plaques de glace. Il faut construire l'abri le plus petit possible afin d'avoir un volume moins important à chauffer et utiliser au besoin le côté sous le vent d'une crête de pression. À l'intérieur de l'abri, disposer l'équipement de manière à pouvoir partir à la hâte. Tout floe peut se disloquer et des chenaux peuvent se former en tout temps. Sur la glace, il faut être prêt à déplacer son camp à quelques minutes d'avis.

198 Même lorsqu'on a accusé réception d'un signal radio de détresse avant l'abandon du navire, il est très important que le groupe sur le rivage reste en **communication radio** avec l'organisme de sauvetage. Cela est généralement possible au moyen d'un petit émetteur-récepteur HF portatif puisque pendant une bonne partie de la saison de navigation, en plus des centres des *Services de communications et de trafic maritimes* de la *Garde côtière canadienne*, plusieurs douzaines de petites équipes sur le terrain utilisent les radios HF; à titre d'exemple, mentionnons le réseau de l'*Étude du plateau continental polaire*, *Ressources naturelles Canada*, dont le siège est situé à Resolute Bay. Les groupes de chasseurs inuits se servent également de la radio HF pour communiquer. Les compagnies aériennes d'affrètement dans l'Arctique maintiennent une veille sur les fréquences VHF. L'officier radio du navire devrait veiller à se procurer, au besoin, les bons cristaux pour les fréquences les plus couramment utilisées. Au moins un appareil radio complet, pourvu de cristaux au besoin, comportant accumulateur et antenne, devrait

faire partie de l'équipement à apporter en cas d'abandon du navire et si le tout est gardé en bon état dans un emballage étanche, il ne devrait pas être difficile de le transporter à terre en bon état. L'antenne en T peut être accrochée à des poteaux dressés temporairement ou, en cas d'urgence, disposée à plat sur une étendue de neige unie. Si aucun accusé de réception des messages de détresse n'a été entendu avant l'abandon du navire, il est de toute évidence de la plus grande importance d'établir la communication radio au moyen de l'appareil radio portatif, mais même si on a réussi à transmettre le message de détresse, il reste très important de maintenir la communication radio avec l'organisme de sauvetage. Des conseils médicaux peuvent être nécessaires pour sauver des vies, et des renseignements sur les conditions météorologiques locales sont de la plus haute importance pour les aréronefs de secours. Les renseignements reçus par radio auront une influence sur toutes les activités à terre. Par exemple, si un aéronef de secours est immédiatement disponible, la première préoccupation de l'équipe à terre ne sera pas de se mettre à l'abri, mais plutôt de trouver et de baliser une piste d'atterrissage et de préparer l'évacuation des blessés. On ne peut trop insister sur l'importance d'une radio en bon état qui est la pièce d'équipement la plus indispensable pour la survie d'un groupe dans l'Arctique. L'utilisation du téléphone satellite, s'il y a lieu, peut servir de deuxième option pour communiquer avec l'organisme de sauvetage.

199 Tous les **signaux de détresse** disponibles devraient être utilisés au besoin. Les fusées éclairantes et les pièces pyrotechniques récupérées du navire, d'un radeau ou d'une embarcation de sauvetage devraient être conservées pour n'être utilisées que lorsqu'un aéronef est dans les environs et situé à un endroit d'où il peut les observer. Toutefois, les signaux de détresse permanents devraient être déployés dès que possible. On trouvera près de la fin du présent chapitre des indications de certains signaux sol-air standards.

200 Une des méthodes les plus simples pour signaler sa détresse dans l'Arctique en hiver consiste à écrire les lettres SOS dans la neige, ce qui peut être effectué en piétinant de larges sentiers pour former des lettres couvrant au moins 3 mètres carrés et situés à 3 m les unes des autres. Si possible, placer dans les sentiers ainsi formés des roches, des débris du naufrage ou toute autre chose disponible permettant d'accentuer les lettres.

201 Si elle n'a pas déjà été utilisée pour la construction d'un abri, la voile d'une embarcation de sauvetage ou le tendelet d'un radeau de sauvetage constitueront un repère remarquable et coloré lorsque étendus sur la neige. On devrait étendre ces articles dans un espace dégagé adjacent au camp.

202 Tout repère non naturel et manifestement construit par l'humain comme des tas de roches et des débris de naufrage disposés symétriquement sera remarquable dans l'Arctique et attirera l'attention des équipages des aéronefs. À l'approche d'un aéronef, on devrait utiliser des signaux plus voyants comme les fusées éclairantes, les pièces pyrotechniques et les miroirs de signalisation. Si possible préparer, en vue d'une telle occasion, des feux qui pourront dégager une abondante quantité d'épaisse fumée.

203 Puisque le corps humain est composé aux deux tiers d'**eau**, une perte de 10 % de l'eau du corps entraînera de graves symptômes de déshydratation et une perte d'efficacité. Le volume d'eau que renferme le corps est maintenu constant par l'équilibre qui s'établit entre l'eau ingérée et les pertes dans la sueur, l'urine, les fèces et par les voies respiratoires. Même dans un milieu froid, il y a transpiration imperceptible constante à un taux de 500 ml par 24 heures. L'air expiré est toujours entièrement saturé et la quantité d'eau perdue dans celui-ci est en moyenne de 500 ml par jour. Afin d'éliminer les déchets du corps, on doit éliminer un volume d'urine d'au moins 250 à 500 m par jour. Ainsi, même sans transpirer les pertes d'eau quotidiennes minimales s'élèvent à environ 1 500 ml. Le métabolisme produit de 300 à 500 ml d'eau par jour. Par conséquent, une ingestion d'environ 1 500 ml par 24 heures sera plus que suffisante pour maintenir l'équilibre en eau dans les régions arctiques.

204 L'obtention d'une eau de bonne qualité ne devrait poser aucun problème en situation de survie dans l'Arctique. Presque toute eau douce trouvée loin d'habitations ne présentera aucun danger, quel qu'en soit l'aspect. S'il y a de l'écume, celle-ci devrait être écartée et l'eau puisée plus bas. Dans l'Arctique, on peut se procurer de l'eau potable des sources suivantes :

(a) eau de fonte de glace d'eau douce ou de neige tassée;
(b) vieille glace de mer dont le sel a été extrait par la lixiviation attribuable au dégel et à la recongélation, que l'on distingue par sa couleur bleue ou par sa transparence, non grisâtre;
(c) mares d'eau de fonte des neiges que l'on trouve sur la glace de mer à la fin du printemps ou au début de l'été;
(d) mares d'eau autour de la végétation dans les régions de muskeg;
(e) icebergs pris dans la glace de mer arctique; la mince couche d'embruns d'eau salée gelés devrait être écaillée pour atteindre la glace de l'iceberg située en dessous;
(f) eau de mer, à condition qu'un appareil de dessalinisation soit disponible.

205 Il convient de noter qu'il faut approximativement 50 % moins de combustible pour obtenir une quantité donnée d'eau en faisant fondre de la glace d'eau douce plutôt que de la neige.

206 La neige et les mares d'eau de fonte de la neige qui ont reposé sur la glace de mer pendant de longues périodes peuvent renfermer du sel.

207 Il est préférable d'utiliser de la neige très tassée plutôt que de la neige légère et folle. Si on utilise de la neige folle, elle devrait être tassée dans le contenant. En faisant fondre de la neige, on devrait brasser le contenu à l'aide d'un couteau ou d'une cuillère jusqu'à ce qu'il y ait plus d'eau au fond que n'en peut absorber la neige au-dessus. Cela empêchera le fond du contenant de sécher et de brûler ce qui confère à la neige un goût de brûlé.

208 On ne devrait pas manger de neige directement. Si on ne dispose pas d'une source de chaleur, faire fondre de petites quantités de neige dans la bouche ou dans les mains avant d'avaler l'eau.

209 Si l'on a des doutes concernant la qualité de l'eau, on devrait la faire bouillir pendant environ 5 minutes puis l'agiter afin de lui rendre son oxygène et d'en éliminer le goût fade. Si elles sont disponibles, on peut utiliser en suivant les instructions, des pastilles brevetées de traitement de l'eau qui sont fournies dans les trousses de secours. À défaut de n'avoir rien d'autre sous la main, trois gouttes d'iode par litre permettent également de purifier l'eau potable. Des effets secondaires peuvent surgir à la suite d'une utilisation répétée de l'iode.

210 En mer, alors que des quantités d'eau limitées peuvent être disponibles pour les survivants, les rations doivent être conçues afin d'économiser autant que possible l'eau du corps. Le métabolisme des protéines et des graisses produit des déchets qui doivent être excrétés. Cela augmente la quantité d'urine éliminée. Les hydrates de carbone constituent une forme d'énergie facilement assimilable et n'ajoutent pas aux déchets qui doivent être excrétés par les reins. Si la ration d'eau est inférieure à la perte quotidienne de fluides, on ne devrait consommer que des hydrates de carbone.

211 Une alimentation composée en poids d'une partie de protéines pour trois parties de graisse et sept parties d'hydrates de carbone est très efficace en situation de survie. On trouve généralement ces aliments emballés sous forme de rations appétissantes de quelque 3000 calories par repas. En situation de survie on souffre couramment d'un malaise intense, mais une alimentation acceptable peut sensiblement améliorer le moral, en particulier si la nourriture peut être chauffée.

212 Les principales sources de nourriture seront d'origine animale et pourront être relevées le cas échéant par les rations apportées à terre. Selon l'époque de l'année et l'endroit où il se trouve, un survivant dans l'Arctique pourra ne trouver que très peu de végétation. Toutefois, on peut préparer du thé à l'aide des feuilles du bouleau glanduleux dans la toundra.

213 En présence de végétation on devrait observer les règles de sécurité suivantes avant de la consommer comme nourriture :

(a) éviter toutes les plantes apparentées aux champignons à moins d'être absolument certain de leur cosmestibilité;
(b) éviter de consommer toutes les baies blanches et toutes les baies qui poussent en grappes; les baies rouges devraient être consommées avec prudence;
(c) en général, les plantes qui ne goûtent pas amer ne sont pas dangereuses à consommer;
(d) tout ce que mangent les oiseaux ou les animaux ne présente habituellement aucun danger;
(e) en cas de doute, consommer une petite quantité et observer, le cas échéant, les conséquences pendant les prochaines 24 heures avant de consommer en plus grande quantité;
(f) au Nord de la limite forestière, il n'existe aucune plante vénéneuse connue.

214 Parmi les sources alimentaires d'origine animale mentionnons la chair de la plupart des poissons, des oiseaux et des animaux terrestres et amphibies des régions arctiques. Toutefois, dans ce cas, on devrait également respecter les règles de sécurité suivantes :

(a) La viande de l'ours polaire contient une présence élevée de parasites et on doit la faire cuire à fond; on devrait éviter de consommer le foie de l'ours polaire et de l'otarie puisqu'ils renferment un excès considérable de vitamine « A », sous forme de rétinol, ce qui vous rendra malade ou causera la mort;
(b) Le poisson devrait être bien cuit puisqu'un grand nombre peut s'attaquer à l'homme après consommation;
(c) On ne devrait pas manger exclusivement du lièvre quoique celui-ci soit probablement le gibier le plus facile à tuer. Une consommation continue de chair de lièvre — absence quasit totale de gras — entraînera en moins de dis jours une grave diarrhée et la mort en moins de quelques semaines. Même après quelques jours d'un tel régime, un survivant souffrira de malaises et ne pourra satisfaire sa faim en dépit d'une consommation accrue. Ce paradoxe s'appelle « famine du lapin ».

215 On peut capturer de petits animaux comme le lièvre à l'aide d'un piège simple composé d'une boucle de fil de fer ou de ficelle avec un nœud coulant attaché à un bâton ou à une potence fabriquée à l'aide de bâtons. Le piège devrait être placé en travers de sentiers visibles ou connus et la boucle devrait être d'un diamètre de quelque 11,5 cm.

216 Les plus gros animaux, les oiseaux et les amphibiens peuvent être tués à l'aide d'un gourdin ou d'un javelot. Un gourdin choisi ou aiguisé avec soin peut s'avérer une arme mortelle dans les mains d'un chasseur à l'affût patient. On devrait s'exercer à lancer le gourdin ainsi qu'à l'utiliser tenu en main. On peut fabriquer un javelot à lancer ou à utiliser à la main en attachant un couteau à un bâton ou à une perche.

Si un couteau n'est pas disponible, on peut utiliser une perche de bois dur dont une des extrémités aura été préalablement effilée en pointe puis durcie sur le feu.

217 Il est très simple de fabriquer une fronde permettant de lancer de petites roches ou des galets au moyen de deux cordes dont l'une des extrémités est fixée à un morceau de cuir carré de 5 à 7 cm de côté. L'autre extrémité de l'une des cordes devrait porter un nœud de bonne grosseur permettant de retenir la fronde lorsque l'autre corde est lâchée au moment du lancer. Avec un peu d'entraînement, une telle arme, quoique primitive, peut s'avérer d'une grande puissance et d'une précision comparable au lancer à la main. Elle serait des plus efficaces pour la chasse au petit gibier et aux oiseaux sauvages.

218 On peut capturer du poisson à l'aide d'un filet, d'un javelot ou d'une ligne et d'un hameçon. Pour le survivant, la méthode la plus simple consiste à utiliser la ligne et l'hameçon. Cette méthode nécessite peu de surveillance puisque la ligne, une fois installée, permet de pêcher tout le jour et toute la nuit sans soins autres que d'enlever les poissons. Au besoin, elle peut être fabriquée entièrement à partir de matériaux naturels lorsque ceux-ci sont disponibles. L'une de ses extrémités est fixée à la rive et l'autre est dans l'eau. Entre ces deux extrémités, une série d'hameçons sont suspendus à la ligne principale au moyen de courtes lignes d'environ 60 cm. On peut appâter les hameçons avec presque n'importe quoi et en particulier avec du gras, des vers, des restes de poisson ou de gibier et même avec des bouts de tissus colorés enduits de graisse.

219 Si des hameçons ne sont pas disponibles, on peut fabriquer un substitut appelé « hameçon droit » à l'aide d'un éclat d'os, de bois ou de métal long de 2,5 cm et aiguisé aux deux extrémités. La ligne est attachée au milieu de l'éclat et les deux extrémités sont appâtées. Une fois avalé, l'hameçon droit s'accrochera dans la gorge ou la bouche du poisson où ses pointes s'enfoncent d'un côté ou de l'autre.

220 Si des filets sont disponibles, ils peuvent s'avérer des plus précieux pour capturer du poisson et on peut également les utiliser pour attraper des oiseaux; dans ce dernier cas, le filet devrait être déployé à une faible hauteur par rappport au sol; des appâts placés en dessous attireront les oiseaux qui se prendront dans le filet en tentant de les atteindre.

221 La friture, la cuisson au four ou au grilloir n'ont pas leur place dans une maison de neige où toute cuisson devrait être faite à l'eau ou à l'étuvée. Ces deux dernières méthodes s'avéreront plus faciles et les résultats obtenus seront plus profitables au survivant.

222 Toute l'eau utilisée pour la cuisson à l'eau ou à l'étuvée devrait être conservée et consommée puisqu'en plus de constituer une boisson chaude, elle renferme des éléments nutritifs provenant de la nourriture qu'elle a servi à faire cuire.

223 **Avertissement**. — Les déplacements devraient être évités à moins d'être absolument nécessaires ou que tout espoir de sauvetage ait disparu. Il est probable que le naufragé sera au mieux mal préparé à se déplacer dans l'Arctique puisque cela nécessite un équipement, des vêtements et une nourriture convenables en plus d'une connaissance du point de départ et de la direction précise de l'objectif à atteindre. Si en dernier recours on décide de se déplacer, la route à suivre devrait si possible être marquée afin de faciliter le travail des groupes de recherches et on devrait laisser à chaque « camp » un récit des événements survenus jusque-là. On devrait se déplacer lentement et, si une boussole est disponible, suivre rigoureusement les indications qu'elle donne.

224 Les **signaux sol-air** suivants sont donnés à titre de renseignements. Tous les symboles devraient être d'au moins 3 m^2 et tracés sur le sol de la manière la plus apparente possible à l'aide des matériaux disponibles.

- Besoin d'un médecin, blessures graves |
- Besoin de fournitures médicales ||
- Incapable de continuer X
- Besoin de nourriture et d'eau F
- Je continue dans cette direction →
- Vous pouvez probablement atterrir ici sans danger Δ

225 Selon la disponibilité des aéronefs, les conditions météorologiques, les communications, etc., l'organisme de secours peut décider d'évacuer les survivants par hélicoptère, par aéronef à voilure fixe ou par les deux types d'appareil. L'hélicoptère peut généralement se poser beaucoup plus près du camp que l'aéronef à voilure fixe, sur une aire d'atterrissage ne nécessitant que peu de préparation; il suffit de trouver une étendue raisonnablement de niveau d'environ 20 m de rayon et qui n'est pas recouverte de neige légère, qui pourrait être soulevée et aveugler le pilote pendant l'atterrissage. Dans l'Arctique, les hélicoptères sont normalement équipés de patins gonflables et peuvent atterrir en toute sécurité sur des roches détachées, d'un diamètre atteignant jusqu'à environ 30 cm. Le type d'hélicoptère utilisé peut généralement transporter un pilote et trois passagers ou un panier pour civière et un autre passager. Un hélicoptère dont les rotors tournent ne devrait être approché que de l'avant (c.-à-d. en vue du pilote), au signal du pilote et en position accroupie. Si l'aire d'atterrissage est située sur une pente, s'approcher de l'appareil du bas de la pente.

226 L'aéronef à voilure fixe qui sera le plus vraisemblablement utilisé lors d'un sauvetage dans l'Arctique est le De Havilland Twin Otter — un avion à décollage et atterrissage courts (ADAC) — équipé de roues surdimensionnées et qui peut atterrir en terrain comparativement inégal ou sur la glace de mer. Lorsqu'il y a de la neige molle, ces appareils doivent être équipés de skis à leur base, ce qui peut prendre de 3 à 4 heures. Dans chaque cas, une piste d'atterrissage

longue de 200 à 300 m suffit amplement. En été, on peut généralement trouver une zone convenant à l'atterrissage sur une plage surélevée ou un delta; l'aire d'atterrissage devrait être de niveau, libre de gros (5 à 10 m) accidents de terrain de plus de quelque 30 cm de haut, et d'une largeur d'au moins 20 m. Sa préparation peut par exemple nécessiter le remplissage du lit d'un cours d'eau peu profond situé en travers de la piste. On devrait ensuite autant que possible dégager la piste des roches détachées d'un diamètre de plus de quelque 20 cm et la marquer aussi bien qu'on le peut. Idéalement, on devrait placer un drapeau se substituant à un indicateur de direction du vent à chacun des angles, mais on pourra utiliser presque tout ce qui pourrait être aperçu par le pilote du haut des airs. Dans le cas d'un atterrissage au printemps ou en hiver sur la glace de mer, on doit trouver une piste libre d'accidents comme les petites crêtes de pression, le rebord soulevé d'une fissure ou les blocs de glace détachés. Le Twin Otter peut atterrir sur des roues surdimensionnées dans une couverture de neige atteignant une épaisseur de quelque 20 cm. Si la neige est plus épaisse, l'atterrissage devra s'effectuer sur skis et il est important que toute l'étendue de la bande soit examinée à pied afin de s'assurer que la neige ne cache pas de danger éventuel. Le Twin Otter peut évacuer environ une douzaine de survivants d'une courte piste.

227 Il est possible qu l'on puisse utiliser un aéronef Douglas DC3. Cet appareil peut évacuer environ 25 personnes à la fois mais nécessite une piste d'atterrissage plus longue que pour le Twin Otter et, s'il doit atterrir sur skis, on devrait examiner à pied une aire d'au moins 400 m afin d'y découvrir les dangers éventuels. Quelles que soient les conditions, le sauvetage s'accomplira plus rapidement et d'une manière beaucoup plus sécuritaire si le groupe au sol est en communication radio avec l'aéronef. Dans l'Arctique, le temps varie très localement et les conditions météorologiques au camp des survivants peuvent vraisemblablement être très différentes de celles à la base de l'aéronef. La tâche du pilote sera grandement facilitée s'il peut discuter des conditions d'atterrissage avant de se poser. Il peut avoir aperçu du haut des airs un emplacement beaucoup plus prometteur que celui choisi par le groupe au sol et on peut éviter beaucoup de confusion si la radio portative est dotée de bons cristaux pour la fréquence de la radio de l'aéronef.

Infrastructure

Photographie par: Martin Fortier – ArcticNet

Généralités

1 La recherche de pétrole, de gaz et de minéraux dans l'Arctique canadien a énormément stimulé la demande dans le domaine des transports au cours des dernières années. Les routes aériennes et maritimes sont les seules voies de communication permettant d'atteindre la plupart des régions de l'Arctique canadien. Il existe trois terminaux ferroviaires qui sont situés à Hay River (Territoires du Nord-Ouest), Churchill (Manitoba) et Moosonee (Ontario); des routes accessibles à l'année longue sont limitées au Grand lac des Esclaves et de la région supérieure du fleuve Mackenzie. Des routes d'hiver continentales arctiques et subarctiques sont plus courantes.

2 Le **transport maritime**, qui est la forme la plus économique de transport dans l'Arctique canadien, est sérieusement limité par les conditions glacielles qui font que la saison de transport par mer ne dure que de la fin juillet au début d'octobre. La *Garde côtière canadienne* s'occupe de la coordination du trasnport à destination de l'Arctique de l'Est pour tous les ministères et organismes fédéraux et pour divers autres organismes. Chaque année pendant la courte saison de navigation, les brise-glace de la *Garde côtière canadienne* escortent les divers navires transportant les approvisionnements destinés aux communautées civiles, aux entreprises commerciales et aux installations des *Forces canadiennes*. Les navires de ravitaillement affrétés partent généralement de Montréal alors que les navires appartenant au gouvernement fédéral partent d'habitude de Québec ou des ports plus à l'Est.

3 La *Garde côtière canadienne* transporte des marchandises pour le gouvernement aussi loin au Nord que Grise Fiord dans Jones Sound et aussi loin à l'Ouest que Rae Point sur Melville Island. Les brise-glace de la *Garde côtière canadienne* transportent également, lorsque les conditions glacielles sont favorables, des approvisionnements jusqu'aux stations météorologiques de l'île d'Ellesmere.

4 Les ports de l'Arctique de l'Ouest jusqu'à Spence Bay à l'Est sont desservis par plusieurs compagnies via le fleuve Mackenzie. À Tuktoyaktuk, les cargaisons sont transbordées de chalands aux navires côtiers ou bien les chalands sont pris en remorque par des remorqueurs de haute mer. Il faut compter environ neuf jours pour parcourir les 1 100 milles du trajet séparant Hay River en bordure du Grand lac des Esclaves et Tuktoyaktuk sur la mer de Beaufort. Des

brise-glace spécialisés à faible tirant d'eau de la *Garde côtière canadienne* se trouvent généralement dans les parages pour toute demande d'escorte.

5 Des navires renforcés contre les glaces ont apporté les approvisionnements et expédié le minerai des mines plombo-zincifères de Nanisivik, située en bordure de Strathcona Sound et sur Little Cornwallis Island (Parry Islands); ces deux mines sont présentement fermées.

6 Le transport commercial du pétrole de l'Arctique — effectué au moyen de pétroliers renforcés pour la navigation dans les glaces — a débuté en 1985 avec le projet *Panarctic Bent Horn*, situé sur Cameron Island, et s'est poursuivi jusqu'en 1996.

7 Le **transport aérien** est d'une importance capitale pour toutes les opérations et les mises en valeur dans le Nord. Des pistes d'atterrissage dans chacune des collectivités, exploitées à l'année longue, permettent l'accessibilité en tout temps aux aéronefs à trains d'atterrissage à roues ainsi qu'aux avions transportant passagers et frêt. Les aéronefs pourvus de flotteurs permettent de desservir presque toutes les régions en été et pour un grand nombre de vols l'hiver les flotteurs et les roues sont remplacés par des skis. Un aéronef à décollage et atterrissage courts (ADAC), tel le Twin Otter, offre un service de transport de passagers et de frêt à l'année longue en utilisant des trains d'atterrissage interchangeables. L'utilisation des hélicoptères est omniprésente. En hiver, pendant les périodes d'obscurité les vols ne relient généralement que les stations équipées d'installations permanentes pour les atterrissages; avec le retour de la lumière du jour, l'étendue des opérations est accrue et les lacs gelés et autres étendues de glace plane sont utilisés comme pistes d'atterrissage. La flexibilité et la facilité d'adaptation du transport aérien rendent celui-ci particulièrement utile d'un bout à l'autre de cette vaste région.

8 Il existe des vols réguliers à destination du Nord canadien à partir de Calgary, Edmonton, Winnipeg, Ottawa et Montréal. De l'intérieur des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, des vols réguliers et nolisés sont assurés. On peut également noliser des hélicoptères.

9 Les navires de la *Garde côtière canadienne* utilisent leurs hélicoptères pour les missions de reconnaissance des glaces, pour le transport de passagers ou de marchandises d'un navire à la rive ou d'un navire à un autre.

10 Le **transport routier** entre les hameaux des Territoires du Nord-Ouest est limité, et inexistant au Nunavut. La Dempster Highway relie Inuvik dans le delta du fleuve Mackenzie au réseau routier continental à Dawson dans le Yukon. L'hiver, des routes sur la glace ou sur la neige sont construites annuellement et servent de routes temporaires pour les principaux centres, les villages isolés ainsi que les sites miniers. Des écarts considérables de température peuvent créer de larges fissures et ouvertures dans la glace et des crêtes de pression peuvent aussi se former sur les routes qui sont complétées. Le voyage sur ces routes se fait par conséquent à vos propres risques.

11 Le **transport non traditionnel** tel que la motoneige, le véhicule tout-terrain et l'attelage de chiens sont utilisés pour voyager dans les régions où il n'existe pas de routes.

12 Des aéroglisseurs ont été mis à l'épreuve et se sont bien comportés dans l'Arctique. Les conditions météorologiques ou la nature du terrain, terre ou glace de mer à l'exception d'objets verticaux d'une hauteur prohibitive, ne limitent pas leur déplacement.

13 **Radio**. — **Télévision**. — **Téléphone**. — **Internet**. — Tous les villages captent par satellite les émissions radiodiffusées et télédiffusées en anglais et en français. On exploite également des chaînes de télévision et de radio privées et communautaires locales; l'anglais, le français et les langues autochtones sont utilisées pour ces émissions. Tous les villages peuvent communiquer avec toutes les régions du monde au moyen d'un service téléphonique par satellite. Un raccordement à haute vitesse à Internet par satellite est désormais disponible pour les applications sur ordinateur.

Développement économique

14 À l'origine les principaux produits de l'Arctique canadien ayant une valeur commerciale étaient les fourrures, le poisson, les fanons de baleine, l'ivoire et le gras. Aujourd'hui, seuls les fourrures et le poisson sont exportés et ce, en quantité limitée. La production d'énergie hydroélectrique des rivières qui se déversent dans la partie Ouest de la baie d'Hudson et la partie Est de la baie James est importante. Le tourisme, favorisé par le service du transport aérien et des navires de croisière, est une industrie en pleine croissance. L'exploration et l'exploitation des minéraux, du pétrole et du gaz naturel sont les principales activités économiques malgré les difficultés occasionnées par les transports.

15 **Minéraux**. — L'Arctique canadien renferme une grande variété de minéraux. La recherche des minéraux par les premiers explorateurs comme Hearne et Frobisher et plus tard par des prospecteurs a joué un rôle de premier plan dans le développement économique de l'Arctique. Non seulement les découvertes de minéraux ont-elles attiré plus de gens dans le Nord, mais elles constituent la base d'une nouvelle économie du Nord axée sur les minéraux plutôt que sur la chasse, le piégeage et la pêche.

16 En plus du minerai plombo-zincifère, on exploite dans le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest des gisements d'or, d'argent, de cuivre, de tungstène et de cadmium. La pierre de savon est très répandue, mais les droits d'exploitation des gisements connus ont été réservés pour les Inuits qui travaillent ce minéral depuis longtemps. Le diamant est une

ressource minérale qui a été mise en valeur récemment dans les Territoires du Nord-Ouest.

17 **Pétrole et gaz naturel**. — La découverte d'importants champs de pétrole et de gaz à Prudhoe Bay sur le versant Nord de l'Alaska en 1968 a stimulé la recherche de pétrole et de gaz dans le Nord canadien. En 1970, on a découvert du pétrole et un peu plus tard du gaz dans la région du delta du Mackenzie et de la mer de Beaufort. Les îles du Haut-Arctique constituent une autre région présentant des possibilités de mise en valeur. On a découvert du gaz sur Melville Island, King Christian Island et Ellef Ringnes Island, et du pétrole sur Cameron Island et l'île d'Ellesmere. Le champ de pétrole de Bent Horn, situé sur Cameron Island, était en production de 1985 à 1996.

18 La *Commission géologique du Canada* estime un potentiel de production dans les îles de l'Arctique à 686 000 000 mètres cubes de pétrole et à 2 257 000 000 mètres cubes de gaz (estimation moyenne). Le potentiel de production de pétrole et de gaz est plus élevé dans Sverdrup Basin.

19 Le transport du gaz et du pétrole, de manière sécuritaire et économique des îles de l'Arctique à destination des marchés, constitue le problème clé dans la mise en valeur de ces produits.

20 La **chasse et le piégeage** sont les activités traditionnelles dans le Nord canadien. Chasser pour se nourrir est très représentatif des autochtones; cela les rapproche sur leur passé et leur identité. Les espèces chassées comme denrées alimentaires sont le caribou, l'orignal, le boeuf musqué, le petit gibier et les oiseaux. Un permis général de chasse est requis.

21 La chasse au gros gibier dans le Nord est régie de près par une réglementation spécifique s'appliquant pour les résidents et les non résidents.

22 Alors que les possibilités d'emploi sont limitées, le piégeage de la fourrure constitue une part importante d'emploi dans la plupart des villages des Territoires du Nord-Ouest. Les trappeurs récoltent les fourrures des animaux suivants : castor, renard arctique, renard roux, lynx, martre, vison, rat musqué, loup et glouton.

23 La **chasse des mammifères marins** consiste en une économie traditionnellement importante pour les villages inuits. On y chasse le béluga, le narval, le morse et le phoque pour se nourrir (les humains et les chiens), se vêtir, pour l'artisanat, pour lier ou attacher tout genre de matériaux. L'Europe qui proscrivait en 1982-1983 l'importation des peaux de phoques, a eu pour conséquence du presque effondrement de l'industrie du commerce des peaux de phoques de tout l'Arctique, l'unique, virtuellement, source de revenus pour certains villages.

24 La **pêche** domestique est économiquement importante et traditionnelle. L'omble chevalier qui se trouve au-delà de la limite forestière et le cisco, en deçà de la limite forestière, sont les plus pêchés pour la consommation humaine; on pêche le grand brochet pour nourrir les chiens.

25 La pêche sportive constitue le fondement de l'industrie touristique des Territoires du Nord-Ouest. De nombreux centres de villégiature pour la pêche sportive y sont exploités (normalement de juin à septembre) et un permis de pêche est requis.

26 La pêche commerciale de l'omble chevalier constitue une part importante de l'économie, et des usines de transformation du poisson se trouvent dans les villages de Cambridge Bay et Rankin Inlet.

27 La pêche aux pétoncles, turbots et crevettes, au large de l'île Baffin, est une activité relativement nouvelle.

28 Le **tourisme** est une industrie florissante et contribue grandement à l'économie des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut. Les magnifiques paysages naturels, la pêche, la faune et les modes de vie de régions éloignées figurent parmi les attraits qu'offrent le Nord. On y exploite plus de quatre-vingts hôtels, soixante centres de villégiature, quatre-vingt-dix pourvoiries (expéditions) et deux cents voyages à forfait.

29 On compte plus de 4 000 artisans s'adonnant à l'**art et l'artisanat**, une importante industrie dans l'Arctique canadien. Les œuvres d'art et de pièces d'artisanat sont reconnues pour leur authenticité par la façon dont les artistes en gardent les techniques de fabrication traditionnelles. Les produits disponibles comprennent une grande variété de vêtements et jouets traditionnels, des articles ménagers, des souvenirs, des tableaux, des impressions et des sculptures.

30 Les **coopératives** sont des entreprises privées desservant leurs membres et leurs propriétaires; elles constituent le plus grand secteur économique qui soit dirigé par des autochtones du Nord. Les coopératives ont souvent des activités polyvalentes. En effet, elles ne s'étendent non seulement aux arts et à l'artisanat, mais également à la commercialisation au détail, aux contrats de services locaux, à la construction, aux transports et à l'industrie du tourisme d'accueil.

Principaux ports et mouillages

31 On trouvera ci-après un résumé des **principaux ports et mouillages** dans l'Arctique canadien. Des renseignements détaillés sur ces ports et mouillages sont présentés dans les chapitres géographiques appropriés des *ARC 401*, *ARC 402 (Artique canadien, vol. II)*, *ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3)* et *ARC 404 (Grand lac des Esclaves et fleuve Mackenzie)*.

32 **Akulivik** *(60°49'N, 78°10'W)* est situé sur la rive NE de la baie d'Hudson. On trouve de bons mouillages à proximité dans Babs Bay et Knight Harbour. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

33 **Alert** *(82°30'N, 62°20'W)*, situé sur la rive de Dumbell Bay sur Lincoln Sea, est l'emplacement d'une station radio des *Forces canadiennes*, d'une station météorologique d'*Environnement Canada*, d'une piste d'atterrissage et d'une plage de débarquement. Le village peut être atteint en août par les brise-glace. On peut mouiller en autant que les conditions de glaces soient favorables. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

34 Il y a une piste d'atterrissage et une plage de débarquement dans le village de **Arctic Bay** *(73°02'N, 85°08'W)*, situé du côté Nord de Adams Sound dans Admiralty Inlet. On trouve un mouillage d'excellente tenue et la plage de débarquement est protégée par un brise-lames. La débâcle se produit vers la mi-juillet et le gel, au début d'octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

35 **Arviat (Eskimo Point)** *(61°07'N, 94°04'W)* est un village situé sur la rive Ouest de la baie d'Hudson. Les petits navires d'un tirant d'eau de 2,4 m peuvent s'y rendre aux environs de la pleine mer. À 6 milles du village, on dispose d'un mouillage abrité des vents du Nord, par 13 m d'eau. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

36 **Attawapiskat** *(52°55'N, 82°27'W)* est un village situé à 6 milles en amont de Attawapiskat River, dans la partie Ouest de la baie James. Les petits navires d'un tirant d'eau de 2,1 m peuvent s'y rendre à pleine mer. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

37 **Aupaluk** *(59°21'N, 69°41'W)* est un village situé dans Hopes Advance Bay, sur la côte Ouest de la baie d'Ungava. On dispose d'un bon mouillage par 18,3 m d'eau. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

38 **Baker Lake** *(64°19'N, 96°02'W)* est un village situé à 170 milles de la baie d'Hudson près de Baker Lake (lac), à l'extrémité intérieur de Chesterfield Inlet. Le village est ravitaillé annuellement par un train de chalands d'un tirant d'eau de quelque 2,4 m et des petits navires d'un tirant d'eau de 4,6 m s'y sont déjà rendus. Un mouillage de bonne tenue se trouve à 0,5 mille au large de la rive Ouest. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

39 **Baychimo Harbour** *(67°42'N, 107°56'W)*, l'emplacement du village abandonné *(2006)* de **Umingmaktok**, est un bon havre apparemment bien abrité en tout temps sauf du Sud. Il y a une piste d'atterrissage abandonnée et une plage de débarquement. On peut mouiller dans la partie NW du havre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

40 **Bernard Harbour** *(68°47'N, 114°45'W)*, situé sur la côte continentale de la partie Sud de Dolphin and Union Strait, est l'emplacement d'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord*, d'un poste de traite et d'une piste d'atterrissage abandonnés. Les grands navires peuvent mouiller à 1 mille au Nord de Chipman Point. Il existe un mouillage secondaire où la tenue n'est qu'assez bonne, à 0,8 mille à l'ENE de North Star Point. Les petits navires peuvent mouiller à 0,3 mille à l'Est de Bernard Creek et à 0,2 mille au SE de North Star Point. Tous les mouillages sont intenables par coups de vent du NW. L'ancienne plage de débarquement de North Star Point est molle et ne convient qu'aux chalands pour le débarquement. La débâcle se produit généralement au début de juillet et le gel, à la mi-octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

41 **Bridport Inlet** *(75°02'N, 108°44'W)*, situé sur la côte SE de Melville Island, était prévu pour l'emplacement d'une usine de liquéfaction des gaz et d'un terminal de vraquiers pour GNL. Il existe un bon mouillage pour les grands navires au large du rivage Sud du bras de mer. Le bras de mer est généralement libre de glace après la mi-août et le gel y débute vers la mi-septembre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

42 **Broughton Island** *(67°32'N, 64°03'W)*, située sur la côte Est de l'île de Baffin, est l'emplacement du village inuit Qikiqtarjuak, d'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord*, d'une piste d'atterrissage et de deux plages de débarquement. Il existe un mouillage abrité de très bonne tenue. La saison de navigation dure de la mi-juillet à la mi-octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

43 Le village de **Cambridge Bay** *(69°07'N, 105°03'W)* est l'un des principaux centres pour les communications, les transports et l'approvisionnement dans l'Arctique, ainsi que le centre administratif de la région de Kitikmeot du Nunavut. On y trouve les installations suivantes : une station radio télécommandée de la *Garde côtière canadienne* qui est exploitée au cours de la saison de navigation par le centre *SCTM Iqaluit*, une station habitée et un Centre du soutien logistique du *Système d'alerte du Nord*, un quai public et une piste d'atterrissage. Le village est situé en bordure de l'embranchement NE de la baie. Un mouillage de bonne tenue se trouve dans la partie centrale de cet embranchement. De forts vents du NW soulèvent des vagues atteignant jusqu'à 2 m de haut généralement tard dans la saison. Il existe également un bon mouillage à courte distance au large de la plage de débarquement située du côté Nord de l'entrée de l'embranchement NW; cette plage convient à tous les types de chalands pour le débarquement. La baie est généralement libre de glace vers la fin juillet quoiqu'une barrière de glace persiste souvent à l'extérieur jusqu'au début d'août. Le gel commence à la fin de septembre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

44 **Cape Dorset** *(64°14'N, 76°33'W)* est un village situé à l'extrémité NW du détroit d'Hudson qui offre un mouillage peu abrité par 18,3 m d'eau. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

45 **Cape Dyer** *(66°36'N, 61°18'W)*, extrémité la plus à l'Est de l'île de Baffin, est l'emplacement d'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord*, d'une station abandonnée du *Réseau d'alerte avancée* et d'une piste d'atterrissage abandonnée. L'ancienne aire de débarquement est située dans Sunneshine Fiord à quelque 9 milles à l'Ouest du cap. Il existe un mouillage d'assez bonne tenue qui est toutefois mal abrité. La débâcle commence généralement vers la mi-juillet. On considère que la mi-août est le meilleur moment pour circuler mais la banquise de la baie de Baffin peut s'avancer en tout temps. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

46 **Cape Cooper** *(68°24'N, 66°36'W)*, situé sur l'île de Baffin à 43 milles au Sud de Cape Henry Cater, est l'emplacement d'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord*. Il existe une piste d'atterrissage abandonnée et des des plages de débarquement qui étaient utilisées pour une ancienne station du *Réseau d'alerte avancée*. On dispose d'un mouillage de mauvaise tenue et exposé aux vents du NE. La débâcle se produit vers la première semaine d'août et le gel, vers la troisième semaine d'octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

47 **Cape Parry** *(70°12'N, 124°32'W)* est situé sur Parry Peninsula, au NE de Cape Buchan. Il existe une station abandonnée du *Réseau d'alerte* avancée, une piste d'atterrissage abandonnée, ainsi qu'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord*. On dispose d'un mouillage de mauvaise tenue mais bien abrité des vents d'Est dans Cow Cove mais les vents d'Ouest y soulèvent de gros brisants et peuvent envahir la baie de glaces de dérive. L'aire de débarquement est située à l'extrémité Nord de l'anse. Il existe d'autres plages qui sont peu abritées dans Bath Bay où le fond est de mauvaise tenue; celle de l'Est était autrefois utilisée pour le déchargement du carburant d'aviation. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

48 **Cape Young** *(68°57'N, 116°59'W)* est l'emplacement d'une station abandonnée du *Réseau d'alerte avancée* et d'une piste d'atterrissage abandonnée. Il existe un mouillage exposé à 0,5 mille au large de l'ancienne plage de débarquement. Les chalands n'abordaient la plage que par temps calme; dans d'autres conditions les cargaisons étaient débarquées au moyen d'allèges. Une baie qui s'ouvre à l'Ouest de Cape Young pourrait permettre de s'abriter sauf des vents de Nord à Ouest, mais on ne sait rien de la tenue du fond à cet endroit. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

49 **Chesterfield Inlet** *(63°20'N, 90°42'W)* est un village inuit situé sur le rivage NW de la baie d'Hudson, à l'embouchure de Chesterfield Inlet. On y trouve un assez bon mouillage par 15 m d'eau. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

50 **Chisasibi (Fort George)** *(53°50'N, 79°00'W)* est un village cri situé près de l'embouchure de La Grande Rivière, dans la partie NE de la baie James. Le niveau de l'eau et les courants de la rivière sont influencés par le *Projet hydroélectrique de la baie James*. De nombreux mouillages exposés, par fonds de 11 à 36 m, se trouvent au large de l'entrée de La Grande Rivière. Une route asphaltée relie Chisasibi à la *route de la Baie-James*. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

51 **Churchill** *(58°47'N, 94°12'W)*, située dans la partie SW de la baie d'Hudson, est une ville et constitue un port majeur pour le chargement du grain en provenance des Prairies canadiennes. Churchill offre un havre bien abrité; on y trouve de l'eau douce, des quantités limitées de combustibles, et on dispose d'un atelier d'usinage. Le transport ferroviaire est la seule liaison terrestre vers le Sud. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

52 Le village de **Clyde River** *(70°27'N, 68°35'W)*, situé sur le rivage NE de l'île de Baffin, dispose d'une piste d'atterrissage et d'une plage de débarquement. On y trouve un mouillage sur fond de très bonne tenue et qui est abrité de tous les vents, sauf ceux du Sud. La saison de navigation dure de la mi-août à octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

53 **Coral Harbour** *(64°08'N, 83°10'W)* est un village situé sur le rivage Sud de Southampton Island. Les petits navires d'un tirant d'eau de 2,4 m peuvent s'y rendre à pleine mer. Les plus grands navires disposent d'un mouillage au large du village, par 11 à 18,3 m d'eau. Un pilote est disponible. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

54 **Deception Bay** *(62°09'N, 74°42'W)*, situé sur le rivage Sud près de l'extrémité Ouest du détroit d'Hudson, est l'emplacement d'un terminal de chargement du minerai. On y trouve deux coffres d'amarrage, distants de quelque 76 m. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

55 **De Salis Bay** *(71°27'N, 121°37'W)* échancre sur la côte Sud de Banks Island. Il existe un mouillage, abrité de tous les vents sauf de ceux du secteur Nord à Ouest, du côté Est de la baie au Nord et à quelque 1 mille à l'Est de l'extrémité Ouest de l'épi de sable et de gravier. Il y a un autre mouillage que l'on peut utiliser dans la partie NW de la baie. La débâcle débute vers la fin de juin et la glace disparaît pendant la première semaine d'août. Le gel commence généralement vers la deuxième semaine d'octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

56 **Dundas Harbour** *(74°32'N, 82°26'W)*, situé sur le rivage SE de Devon Island, est l'emplacement d'un poste éloigné et désaffecté de la *GRC*. Dundas Harbour offre deux postes de mouillage. Une plage de débarquement est située dans la partie SE du havre. La saison de navigation dure du début d'août à la fin de septembre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

57 **Eastmain** *(52°15'N, 78°30'W)* est situé à 2 milles en amont de la rivière Eastmain, dans la partie SE de la baie James. Des changements du débit d'eau de la rivière se sont produits à la suite du *Projet hydroélectrique de la baie James*. Les petits navires d'un tirant d'eau de 2,4 m peuvent se rendre à pleine mer à Eastmain. À quelque 15 milles du village se trouve un mouillage par fond de 12 m, de bonne tenue et peu abrité. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

58 **Eureka** *(79°59'N, 85°55'W)*, situé sur le rivage Nord de Slidre Fiord, abrite une station météorologique et une piste d'atterrissage. Une jetée de gravier a été construite en aval de la station météorologique. Il existe un mouillage. La débâcle se produit vers la mi-juillet et le gel, pendant les deux dernières semaines de septembre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

59 **False Strait** *(71°59'N, 95°11'W)* offre un mouillage aux navires en attente de conditions favorables pour franchir Bellot Strait en direction de l'Est. Ce mouillage est abrité de tous les vents, sauf ceux de l'Ouest, et offre une bonne tenue à quelque 1 mille à l'intérieur de l'entrée. Au-delà de ce point, les profondeurs diminuent assez rapidement dans la baie. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

60 **Fort Albany** *(52°12'N, 81°41'W)* et **Kashechewan**, en bordure de la partie SW de la baie James, sont des villages situés respectivement à 9 milles en amont sur le chenal Sud et à 5 milles en amont sur le chenal Nord de Albany River. Les petits navires d'un tirant d'eau de 2,1 m peuvent s'y rendre à pleine mer. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

61 **Fort Severn** *(56°00'N, 87°38'W)* est un village situé sur la côte Sud de la baie d'Hudson, à 6 milles en amont de Severn River. Les petits navires d'un tirant d'eau de 2,4 m peuvent s'y rendre à pleine mer. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

62 **Gjoa Haven** *(68°37'N, 95°53'W)* est un village situé du côté Ouest de Rasmussen Basin. Il abrite une piste d'atterrissage et on y trouve un excellent havre pour les petits navires et les navires de taille moyenne. On peut mouiller sur fond de bonne tenue et à l'abri de tous les vents à courte distance au large de la plage de débarquement. La saison de navigation dure normalement de la fin de juillet au début d'octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

63 **Gladman Point** *(68°39'N, 97°44'W)*, qui forme le côté Ouest de M'Clintock Bay, est l'emplacement d'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord* et d'une piste d'atterrissage abandonnée. Les navires mouillent au Sud de l'entrée de la baie et au large de l'ancienne plage de débarquement située à l'intérieur de la baie, à l'extrémité de Gladman Point. La plage de débarquement convenait à tous les types de navires de débarquement. La région est normalement libre de glace au début d'août et le gel se produit au début d'octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

64 **Grise Fiord** *(76°25'N, 82°54'W)* abrite un village — collectivité la plus septentrionale du Canada — une piste d'atterrissage et une plage de débarquement. On y trouve un bon mouillage. La saison de navigation dure normalement de la mi-août à la mi-septembre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

65 Le village inuit de **Hall Beach** *(68°46'N, 81°13'W)*, situé sur le rivage Ouest de Foxe Basin, abrite une station habitée et un Centre du soutien logistique du *Système d'alerte du Nord*, une piste d'atterrissage et des plages de débarquement. Une jetée en ruine se trouve à Hall Beach. Les antennes paraboliques d'une ancienne station du *Réseau d'alerte avancée* sont remarquables. Les navires disposent d'une rade foraine d'assez bonne tenue. Le période recommandée pour le ravitaillement dure de la fin août à la mi-septembre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

66 **Hat Island** *(68°20'N, 100°03'W)*, située dans Queen Maud Gulf, est l'emplacement d'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord*. On y trouve un mouillage de bonne tenue. Une plage de débarquement est située sur le côté Est de l'île. En général, cette zone est libre de glace vers la mi-août, mais les vents d'Est peuvent apporter d'importantes concentrations de glace dans le mouillage. Le gel commence au début d'octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

67 Le village inuit de **Holman** *(70°44'N, 117°48'W)*, situé sur la côte Ouest de Victoria Island, abrite une piste d'atterrissage et une plage de débarquement. Les approches n'ont été sondées que partiellement et on devrait y naviguer avec prudence. Un mouillage, de mauvaise tenue et exposé aux vents du Sud, se trouve au large du côté Ouest de Kings Bay. La glace disparaît généralement de la baie à la mi-juillet et le gel suit au début d'octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

68 **Igloolik** *(69°23'N, 81°48'W)*, situé dans l'île du même nom, dans la partie NW de Foxe Basin, est un village constitué d'un Centre de ressources scientifiques, d'une piste d'atterrissage et de plages de débarquement. On trouve dans la partie extérieure de Turton Bay un mouillage exposé au Sud et au SE. Les navires de faible tirant d'eau peuvent trouver un mouillage bien abrité dans la partie intérieure de la baie. La débâcle survient généralement vers la mi-juillet et le gel, à la mi-octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

69 **Inukjuak (Inoucdjouac ou Port-Harrison)** *(58°27'N, 78°06'W)*, un village sur le rivage Est de la baie d'Hudson, offre un mouillage par 20 m d'eau, fond argileux. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

70 **Inuvik**, une plaque tournante du transport dans l'Arctique de l'Ouest, est une ville située en bordure de East Channel du delta du fleuve Mackenzie. On signale que les

profondeurs le long du quai public sont inférieures à 3 m. *(Voir les Instructions nautiques ARC 404 (Grand lac des Esclaves et fleuve Mackenzie).)*

71 **Iqaluit (Frobisher ou Frobisher Bay)** *(63°44'N, 68°31'W)*, en bordure de Koojesse Inlet, est la plus importante collectivité de l'Arctique de l'Est et le principal centre pour l'administration, les communications et les transports du Nunavut. On y trouve un centre saisonnier des *Services de communications et du trafic maritimes* de la *Garde côtière canadienne* et un aéroport. Il existe des mouillages abrités sauf des vents du SE. Du diesel, des approvisionnements et de l'eau sont disponibles en quantités limitées. La débâcle commence vers la fin de juin et le gel, vers la mi-octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

72 **Ivujivik** *(62°25'N, 77°55'W)* est un village situé dans le coin NE de la baie d'Hudson. On y trouve un mouillage peu abrité par 55 m. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

73 **Jenny Lind Bay** *(68°39'N, 101°46'W)* est l'emplacement d'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord*, d'une station abandonnée du *Réseau d'alerte avancée* et d'une piste d'atterrissage abandonnée. Un mouillage, bien abrité sauf des vents du Sud et du SE, se trouve dans Jenny Lind Bay. Des rampes d'accès situées à chacune des extrémités de la plage de débarquement ne sont pas entretenues. Le havre est généralement libre de glace au début d'août, mais peut à nouveau se trouver envahi par celle-ci sous l'effet des vents du Sud à n'importe quel moment de la saison de navigation. Le gel commence généralement à la fin de septembre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

74 **Kangiqsualujjuaq (Port-Nouveau-Québec)** *(58°41'N, 65°56'W)* est un village situé en bordure de la rivière George dans la partie SE de la baie d'Ungava. Les navires disposent d'une rade foraine. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

75 **Kangiqsujuaq (Maricourt)** *(61°36'N, 71°57'W)* est un village situé en bordure de Wakeham Bay, sur la côte Sud du détroit d'Hudson. On trouve un assez bon mouillage par 55 m d'eau. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

76 **Kangirsuk (Bellin) (Payne Bay)** *(60°01'N, 70°01'W)* est un village situé en bordure du bassin Payne à 9 milles en amont sur la rivière Arnaud, dans la partie NW de la baie d'Ungava. On dispose d'un bon mouillage par 22 m. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

77 **Kimmirut (Lake Harbour)** *(62°51'N, 69°52'W)* est situé sur le rivage Nord du détroit d'Hudson. Les navires peuvent mouiller par 48 m d'eau, avec les amarres de bout de l'arrière fixées à la rive. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

78 **Komakuk Beach** *(69°36'N, 140°10'W)* est l'emplacement d'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord* et d'une piste d'atterrissage abandonnée. La plage de débarquement est exposée aux vents du large. Les navires mouillent dans une rade foraine sur fond de bonne tenue. Un autre mouillage se trouve à Thetis Bay, sur Herschel Island, à 25 milles plus à l'Est. La débâcle se produit généralement à la fin de juin et le gel, pendant la première semaine d'octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

79 **Kugluktuk** *(67°50'N, 115°05'W)* est un centre de communications et de commerce local. On y trouve un quai public et une piste d'atterrissage. Un mouillage de bonne tenue, dont on devrait s'approcher avec prudence, se trouve à 0,8 mille au NNW du village. Il est exposé à la glace et aux vents du Nord mais il existe des mouillages secondaires. La glace disparaît généralement de la région à la fin de juin et le gel commence au début d'octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

80 **Kuujjuaq (Fort-Chimo)** *(58°06'N, 68°24'W)* est un village situé à 31 milles en amont sur la rivière Koksoak. C'est le centre administratif du Nunavik. Un mouillage se trouve à 2 milles en aval du village; on ne doit y accéder qu'entre la mi-marée et la pleine mer. Des navires calant jusqu'à 5,5 m naviguent régulièrement dans la rivière. Un pilote est disponible. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

81 **Kuujjuarapik** *(55°17'N, 77°46'W)* et **Whapmagoostui** sont des villages inuits et cris partageant un lieu à l'embouchure de la Grande rivière de la Baleine, dans le SE de la baie d'Hudson. Le village était anciennement connu sous le nom de **Poste-de-la-Baleine**. Les navires disposent d'une rade foraine par 31 m d'eau. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

82 **Lady Franklin Point** *(68°31'N, 113°09'W)* est l'emplacement d'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord* et d'une piste d'atterrissage abandonnée. Quelques bâtiments d'une station abandonnée du *Réseau d'alerte avancée* s'y trouvent. On peut mouiller à 0,4 mille au large de la plage de débarquement sur fond de sable et de galets. Les chalands y mouillent avec les amarres de bout de l'arrière fixées à la rive. Les marchandises sèches sont transportées à terre au moyen d'allèges. Un chenal permet de traverser une barre au large pour atteindre une rampe d'accès — qui n'est plus entretenue — sur la plage de débarquement. Les vents du large peuvent soulever des vagues et empiler la glace. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

83 **Longstaff Bluff** *(68°53'N, 75°10'W)* est l'emplacement d'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord*, d'une station abandonnée du *Réseau d'alerte avancée* et d'une piste d'atterrissage abandonnée. Les navires mouillent dans une rade foraine sur fond de bonne tenue. Un mouillage mieux abrité peut être utilisé tout près de cet endroit. La débâcle se produit vers la fin de juillet, mais les floes ne s'éloignent que

vers la fin de septembre. Le gel survient généralement vers la mi-octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

84 **McDougall Sound**, s'ouvrant sur la côte SE de Bathurst Island, offre une grande baie qui se trouve du côté Ouest entre Lacey Point *(75°19'N*, *97°53'W)* et Bass Point, située à 4 milles au Nord; cette baie offre des mouillages abrités de tous les vents. On y trouve de bonnes plages pour effectuer le débarquement à sec. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

85 On accède à l'emplacement de **McKinley Bay** *(69°57'N*, *131°11'W)* par un chenal dragué, permettant la réparation et l'hivernage des navires utilisés pour l'exploration pétrolière, ainsi que des navires de service et de ravitaillement. Afin de protéger le bassin des déplacements de la glace, on a construit dans la baie une île artificielle sur laquelle une base terrestre et une piste d'atterrissage abandonnée sont utilisées pour les activités d'entretien, d'appoint et de réapprovisionnement. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

86 **Moosonee** *(51°16'N*, *80°38'W)* et **Moose Factory** sont deux villages situés à 10 milles en amont sur Moose River, dans le Sud de la baie James. Les petits navires d'un tirant d'eau de 2,4 m peuvent s'y rendre à pleine mer. Il existe un terminal ferroviaire à Moosonee. On peut mouiller en rade foraine au large de l'embouchure de la rivière, par fonds de 7,3 à 9,1 m. Le quai flottant de la *Moosonee Transportation Company*, à Moosonee, est utilisé par les chalands de 52 m de long et d'un tirant d'eau de 1,8 m. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

87 **Nanisivik** *(73°04'N*, *84°33'W)* est un village abandonné situé en bordure de Strathcona Sound; le village avait vu le jour pour soutenir une mine plombo-zincifère. Il existe une piste d'atterrissage et un quai près de l'ancienne mine. On peut mouiller à 2,5 milles à l'Est du quai. Il existe un bon mouillage à 2 milles plus à l'Est dans English Bay. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

88 **Nicholson Island** *(69°55'N*, *128°58'W)* est l'emplacement d'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord* et d'une piste d'atterrissage abandonnée. Les navires peuvent mouiller à courte distance au large du côté extérieur de Hepburn Spit. On devrait exercer la plus grande prudence à proximité de Hepburn Spit en raison d'une vaste étendue de petits fonds. Il existe une plage de débarquement pourvue d'une rampe d'accès de gravier — non entretenue — pour les chalands qui s'amarrent par l'avant. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

89 Le village inuit de **Pangnirtung** *(66°09'N*, *65°44'W)*, situé en bordure Sud de Cumberland Sound, est desservi par une piste d'atterrissage et une plage de débarquement. Le mouillage recommandé pour un navire transportant des marchandises sèches se trouve à quelque 0,6 mille au NW de la plage de débarquement, fond de mauvaise tenue et est sujet aux coups de vent soudains. La période recommandée pour le ravitaillement est à la fin d'août ou le début de septembre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

90 Le village inuit de **Paulatuk** *(69°21'N*, *124°02'W)*, situé en bordure de Darnley Bay, abrite une piste d'atterrissage; il n'est accessible qu'aux chalands d'un tirant d'eau de quelque 1 m. Un mouillage de bonne tenue se trouve à 2 milles au NW du village. Le havre est généralement libre de glace de la mi-juillet à la mi-octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

91 **Pearce Point Harbour** *(69°49'N*, *122°44'W)*, qui est inoccupé, offre un mouillage sur fond de bonne tenue, abrité de tous les vents sauf ceux du Nord. C'est le seul mouillage abrité sur une distance de 200 milles à l'Est de Darnley Bay. On trouve une plage de débarquement du côté Ouest du havre et une piste d'atterrissage abandonnée du côté Sud. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

92 **Peawanuck** *(55°01'N*, *85°28'W)* est un village situé à quelque 20 milles en amont de l'entrée de Winisk River *(55°16'N*, *85°14'W)*. Seuls les canots peuvent s'y rendre. Le mouillage à l'entrée de Winisk River est médiocre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

93 Le village de **Pelly Bay** *(68°53'N*, *90°12'W)* abrite une piste d'atterrissage. Une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord* est située à 6,5 milles au SSE du village. En raison des conditions glacielles difficiles, tous les réapprovisionnements sont effectués par les brise-glace ou la voie des airs. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

94 Le village inuit de **Pond Inlet** *(72°42'N*, *78°00'W)* abrite une piste d'atterrissage. On y trouve un mouillage exposé et constamment menacé par la venue de floes épais. La saison de navigation dure normalement de la mi-août à la fin septembre. On trouve dans Albert Harbour, situé à 10 milles au NE du village, un bon mouillage protégé de tous les vents mais non de la glace. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

95 **Port Burwell** *(60°25'N*, *64°51'W)* est l'emplacement de la station radio télécommandée *« Killinek »* de la *Garde côtière canadienne*. On peut mouiller par 29 m d'eau, fond de bonne tenue. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

96 Le village abandonné de **Port Epworth** *(67°43'N*, *111°56'W)* offre un excellent havre abrité qui a été utilisé pour l'hivernage. Les voies d'approche sont indiquées sur les cartes et des mouillages se trouvent respectivement dans les embranchements Ouest et Est. Toutefois, les approches de ces mouillages, qui ne conviennent qu'aux navires de faible tirant d'eau, recèlent de nombreux **dangers**. Le havre est généralement libre de glace à la fin de juillet et le gel y

commence au début d'octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

97 **Puvirnituq (Povungnituk)** *(60°02'N, 77°16'W)* est un village situé en bordure de Povungnituk Bay, dans la partie NE de la baie d'Hudson. On y trouve un mouillage sans abri par 29 m d'eau. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

98 **Quaqtaq (Koartac)** *(61°03'N, 69°38'W)* est un village situé sur le rivage NE de Diana Bay. On peut mouiller par beau temps, par 27,4 m d'eau, fond de mauvaise tenue. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

99 **Rankin Inlet** *(62°49'N, 92°05'W)* est une collectivité et un centre de communications situés sur le rivage NW de la baie d'Hudson. C'est également le centre administratif de la région de Kivalliq au Nunavut. Un mouillage exposé, par 12,8 m d'eau, se trouve au large du village. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

100 Le village inuit de **Repulse Bay** *(66°31'N, 86°15'W)*, situé dans Talun Bay, sur le rivage SW de Foxe Basin, abrite une piste d'atterrissage et des plages d'embarquement. Les navires transportant des marchandises sèches peuvent mouiller à l'Ouest de Netchik Point par fond d'assez bonne tenue, mais le mouillage est peu abrité. Un navire d'une longueur inférieure à 46 m pourrait profiter d'un meilleur mouillage à l'intérieur du havre. La débâcle survient généralement tôt en juillet et le gel, vers la fin de septembre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

101 Le village inuit de **Resolute** *(74°41'N, 94°53'W)*, situé en bordure de Resolute Bay, est un centre pour les transports, les communications et l'administration dans le Haut-Arctique. On y trouve une station radio télécommandée de la *Garde côtière canadienne*, des plages de débarquement et une piste d'atterrissage. La baie offre aux navires d'un tirant d'eau de moins de 8,5 m un mouillage sur fond de mauvaise tenue; les navires d'un tirant d'eau plus important disposent d'une rade foraine. Le havre est généralement ouvert par un brise-glace tôt en août et le dernier passage d'un de ces brise-glace a lieu tard en septembre. La période de réapprovisionnement dure généralement de la mi-août à la mi-septembre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 402 (Arctique canadien, vol. II).)*

102 Le village inuit de **Sachs Harbour** *(71°58'N, 125°15'W)*, situé sur la côte SW de Banks Island, abrite une plage de débarquement dotée d'une rampe d'accès de gravier, et une piste d'atterrissage. La barre à l'entrée du havre ne devrait pas être franchie par des vents plus que modérés du secteur Ouest à SE. Les navires peuvent mouiller dans des eaux très limpides, mais si les vents d'Ouest ou du NW surviennent, la barrière de glace au large peut rapidement se rapprocher de la terre. Pendant les périodes de forts vents du Nord, les navires trouvent un meilleur mouillage à 6 milles à l'Ouest. On signale que les navires d'un tirant d'eau de 1,8 m peuvent mouiller le long de la plage située près de la pointe. La glace disparaît du havre à la mi-juillet et le gel commence en octobre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

103 **Salluit (Sugluk)** *(62°13'N, 75°39'W)* est un village situé sur le rivage Sud de la partie Ouest du détroit d'Hudson. On y trouve un mouillage par 27,4 à 55 m d'eau, fond de bonne tenue. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

104 **Sanikiluaq** *(56°33'N, 79°l4'W)* est un village situé dans Belcher Islands. On trouve un mouillage au large du village dans Eskimo Harbour. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

105 **Shingle Point** *(68°56'N, 137°15'W)*, en bordure de Trent Bay, est l'emplacement d'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord*, d'une station abandonnée du *Réseau d'alerte avancée* et d'une piste d'atterrissage abandonnée qui se trouve à proximité. Il existe un bon mouillage du côté Sud de Escape Reef. Une rampe d'accès de gravier aménagée sur la plage de débarquement n'est plus entretenue. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

106 **Sinclair Creek** *(68°44'N, 108°58'W)* est situé sur le rivage Nord de Dease Strait, au Nord de Cape Flinders. On y trouve une plage de débarquement pour la station abandonnée du *Réseau d'alerte avancée* de *Byron Bay*. On dispose d'un mouillage non abrité sur fond de roches et de galets. Une rampe d'accès aménagée pour les petits navires de débarquement n'est plus entretenue. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

107 **Summer's Harbour** *(70°08'N, 125°03'W)*, situé sur le côté Sud de Booth Island, offre un excellent mouillage sur fond de bonne tenue, et est protégé de la mer et de la glace. Les plages de débarquement sont situées dans les coins NE et NW du havre. Summer's Harbour est généralement libre de glace pendant que d'autres mouillages se trouvent bloqués par la glace de dérive. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

108 Le village de **Taloyoak (Spence Bay)** *(69°32'N, 93°31'W)* est situé au fond de Spence Bay. C'est un centre d'activités pour les autochtones et on y trouve une piste d'atterrissage. Il existe un bon mouillage, sauf par vents du SW, à courte distance au large de la plage de débarquement au fond de la baie où les navires mouillent avec leurs amarres de bout de l'arrière fixées à la rive. Il existe une autre plage de débarquement du côté Sud d'une basse péninsule située du côté NW de la baie. Le havre est généralement libre de glace à la fin de juillet et le gel commence vers la fin de septembre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

109 **Tasiujaq** *(58°42'N, 69°56'W)* est un petit village en bordure du lac aux Feuilles qui est situé dans l'angle SW de la baie d'Ungava. On y trouve un excellent mouillage par 31 m d'eau. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

110 **Tuktoyaktuk** *(69°27'N, 133°02'W)* est situé à courte distance de East Channel du delta du fleuve Mackenzie. Son havre est relativement profond et abrité et c'est un lieu stratégique pour le transbordement de marchandises. On y trouve une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord*, une piste d'atterrissage ainsi que des camps de base de groupes d'exploration et d'exploitation du Nord. Les approches sont balisées et très peu profondes. Des quais publics et commerciaux ainsi que des bouées d'amarrage permettent d'accueillir les navires. Des installations de réparation, y compris une cale sèche, peuvent être utilisées si des dispositions sont prises au préalable. Du combustible pour moteur diesel et des approvisionnements sont disponibles en quantités limitées; l'eau est apportée par camion-citerne. La débâcle se produit généralement à la fin de juin et le gel, à la fin de septembre. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3)* et *ARC 404 (Grand lac des Esclaves et fleuve Mackenzie).)*

111 **Tysoe Point** *(69°36'N, 120°46'W)* est l'emplacement de la station abandonnée du *Réseau d'alerte avancée* de *Clinton Point* et d'une piste d'atterrissage abandonnée. Les navires peuvent mouiller à 0,4 mille au large mais ils seront exposés aux vents et aux glaces. Une plage de débarquement est souvent exposée à de gros brisants. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

112 **Umiujaq** *(56°33'N, 76°33'W)* est un village situé sur la côte continentale de Nastapoka Sound, dans l'Est de la baie d'Hudson. Un mouillage se trouve au large par 29 m d'eau. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

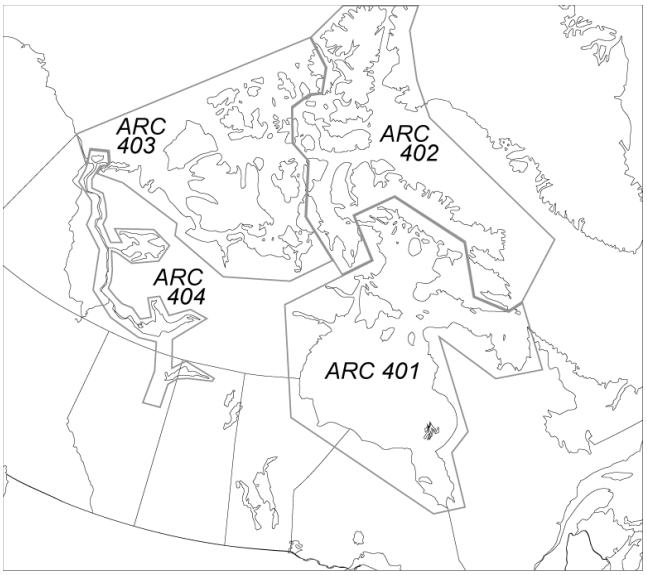
113 Les petits navires d'un tirant d'eau de 2,4 m peuvent se rendre à **Waskaganish (Fort-Rupert)** *(51°12'N, 78°46'W)* à pleine mer. Une route de gravier relie Waskaganish à la route de la Baie-James. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

114 **Wemindji (Nouveau-Comptoir)** *(52°55'N, 78°47'W)* est un village cri indien implanté sur le rivage Est de la baie James; les navires d'un tirant d'eau de 2,4 m peuvent s'y rendre. On peut mouiller à 6 milles du village par 7,3 à 9,1 m d'eau mais des profondeurs de 6,4 m se trouvent dans les approches du mouillage. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

115 **Whale Cove** *(62°10'N, 92°34'W)* est un village inuit situé à 58 milles au Sud de Rankin Inlet. On trouve un mouillage quelque peu abrité par 38 m d'eau, au large de l'anse. *(Voir les Instructions nautiques ARC 401.)*

116 **Wilkins Point** *(68°48'N, 93°38'W)* est située dans **Shepherd Bay** qui s'ouvre dans Rasmussen Basin. Elle est l'emplacement d'une station inhabitée du *Système d'alerte du Nord*, de la station abandonnée du *Réseau d'alerte avancée* de *Shepherd Bay* ainsi que d'une piste d'atterrissage abandonnée. Les plus gros navires peuvent mouiller sur un fond de bonne tenue — mais non abrité — à quelque 0,4 mille au large de la plage et les navires à faible tirant d'eau à 0,15 mille au large de celle-ci. La plage de débarquement comporte une rampe d'accès de terre mais elle n'est plus entretenue. La glace disparaît généralement de Shepherd Bay au début de juillet et le gel y commence à la fin de septembre, mais ces événements peuvent se produire jusqu'à un mois plus tôt ou plus tard. *(Voir les Instructions nautiques ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3).)*

Répertoire géographique



1 Les noms de lieux figurant dans ce répertoire s'appliquent aux régions de l'Arctique — y compris une partie de la côte Ouest du Groenland, de Kap York à Lincoln Sea — décrites dans les fascicules des *Instructions nautiques ARC 401*, *ARC 402 (Arctique canadien, vol. II)*, *ARC 403 (Arctique canadien, vol. 3)* et *ARC 404 (Grand lac des Esclaves et fleuve Macienzie)*.

2 Les noms proviennent des plus récentes éditions des cartes canadiennes, avec des ajouts ou des corrections conformément aux décisions prises par la *Commission de toponymie du Canada*.

3 Pour obtenir une liste détaillée des noms de lieux, y compris les entités qui se trouvent à l'intérieur des terres, consulter le site Web suivant : http://toponymes.nrcan.gc.ca.

Abandon Bay	ARC 402
Abbé River	ARC 402
Abbott River	ARC 402
Aberdeen Bay	ARC 401
Aberdeen, Cape	ARC 402
Abernathy, Kap	ARC 402
Abernethy Bay	ARC 402
Abernethy River	ARC 402
Abernethy, Cape	ARC 403
Abloviak Fiord	ARC 401
Abraham Bay	ARC 402
Abruyuk Islands	ARC 401
Academy Bugt	ARC 402
Acadia Cove	ARC 401
Acadia Passage	ARC 401
Acadia, Cape	ARC 401
Access Passage	ARC 401
Ace Island	ARC 404
Acheron Head	ARC 403
Ackland, Kap	ARC 402
Acland Bay	ARC 403
Acland Point	ARC 403
Acland, Mount	ARC 402
Acworth, Cape	ARC 403
Ad Astra Ice Cap	ARC 402
Adair, Cape	ARC 402
Adam Cabin Creek	ARC 404
Adam Range	ARC 403

Adam River ARC 403
Adams Island *(Dexterity Fiord)* ARC 402
Adams Island *(Navy Board Inlet)* ARC 402
Adams River *(Adams Sound)* ARC 402
Adams River *(Lake Hazen)* ARC 402
Adams Sound ARC 402
Adams, Cape ARC 403
Adamson River ARC 402
Adamson, Mount ARC 402
Adderley Bluff ARC 401
Addington Point ARC 403
Adelaide Peninsula ARC 403
Adelaide Regina, Cape ARC 403
Adelaide, Cape ARC 403
Admiral Collinson, Cape ARC 403
Admiral M'Clintock, Cape ARC 402
Admirals Finger ARC 403
Admiralty Inlet ARC 402
Admiralty Island ARC 403
Adolf Jensen Sound ARC 401
Adoption Point ARC 404
Advance Bluff ARC 402
Advance Bugt ARC 402
Adventure Mountain ARC 403
Adversary Bank ARC 401
Aeeraktoo Island ARC 401
Agassiz Ice Cap ARC 402
Agassiz, Kap ARC 402
Agate Fiord ARC 403
Agate River ARC 403
Aggakjuk Point ARC 401
Aggidjen Island ARC 402
Agglerojaq Ridge ARC 402
Agitator Reef ARC 402
Agnes Monument ARC 402
Agnew River ARC 402
Agu Bay ARC 402
Agvik Island ARC 401
Ahigik Island ARC 401
Ahnighito, Cape ARC 403
Aiguille Shoal ARC 402
Ailsa Island ARC 402
Aiqqujat Islands ARC 401
Air Force Island ARC 401
Air Force River ARC 402
Aird Point ARC 402
Airstrip Point ARC 402
Airy, Cape *(Boothia Peninsula)* ARC 402
Airy, Cape *(M'Clure Strait)* ARC 403
Airy, Cape *(McDougall Sound)* ARC 402
Aisavartalik, pointe ARC 401
Aivilik Point ARC 401
Aiyohok Islands ARC 403
Ajaqutalik River ARC 401
Akaitcho Bay ARC 404
Akalukjuk Island ARC 401
Akilahaarjuk Mountain ARC 401
Akilahaarjuk Point ARC 401
Akilasakallak, anse ARC 401
Akimiski Island ARC 401
Akimiski Strait ARC 401
Akiuk Point ARC 403
Aklavik ARC 404
Aklavik Channel ARC 404
Akpatok Island ARC 401
Akreavenek Island ARC 401
Aktijartukan Fiord ARC 402
Aktineq Creek ARC 402
Aktineq Glacier ARC 402
Akuglek Island ARC 402
Akulagok Island ARC 402
Akuliakata Point ARC 402
Akuliaqattak Peninsula ARC 402
Akuliaruserssuak ARC 402
Akuling Inlet ARC 401
Akulivik ARC 401
Akulivik, baie ARC 401
Akulivik, pointe ARC 401
Akulliak Passage ARC 402
Akuna Point ARC 402
Akunak Bay ARC 401
Akunak Islet ARC 401
Akunok Islet ARC 401
Akuuniq Bay ARC 401
Akvitlak Islands ARC 403
Akwatuk Bay ARC 401
Alakakvik, colline ARC 401
Alakratiak Fjord ARC 402
Alareak Island ARC 401
Alaska Point ARC 403
Albany Island ARC 401
Albany River ARC 401
Albert Bay ARC 403
Albert Edward Bay ARC 403
Albert Edward, Cape ARC 402
Albert Harbour ARC 402
Albert Island ARC 403
Albert Islands ARC 403
Albert Shoal ARC 401
Albert, Cape ARC 402
Alberta, Cape ARC 401
Albert-Low, mont ARC 401
Alda Lake ARC 402
Alden, Mount ARC 402

Aldrich, Cape *(Byam Martin Channel)*	ARC 403
Aldrich, Cape *(Lincoln Sea)*	ARC 402
Alert	ARC 402
Alert Creek	ARC 402
Alert Inlet	ARC 402
Alert Point	ARC 402
Alexander Baillie Point	ARC 402
Alexander Bank	ARC 402
Alexander Bay	ARC 404
Alexander Bay	ARC 402
Alexander Island	ARC 404
Alexander Island	ARC 403
Alexander Milne Point	ARC 403
Alexander Point	ARC 404
Alexander Point	ARC 403
Alexander, Cape *(Dease Strait)*	ARC 403
Alexander, Cape *(Larsen Sound)*	ARC 403
Alexander, Kap	ARC 402
Alexandra Fiord	ARC 402
Alexandra Lake	ARC 402
Alexandra Strait	ARC 403
Alexandra, Cape	ARC 402
Alfred Ernest, Cape	ARC 402
Alfred Island	ARC 401
Alfred Newton Glacier	ARC 402
Alfred Point	ARC 402
Alfred, Cape	ARC 403
Algak Island	ARC 403
Algerine Channel	ARC 401
Algerine Island	ARC 402
Algerine Passage	ARC 402
Algerine, passe de l’	ARC 401
Algerine, pointe de l’	ARC 401
Alianakuluk, Lake	ARC 402
Alicia Island	ARC 403
Alida Sø	ARC 402
Alikdjuak Island	ARC 402
Allan, Mount	ARC 401
Allard Island	ARC 403
Allard, Cape	ARC 402
Allatalik, pointe	ARC 401
Alle Harbour	ARC 401
Alle Island	ARC 401
Alle Reefs	ARC 401
Allen Bay	ARC 402
Allen Glacier	ARC 402
Allen Island	ARC 402
Allen Lake	ARC 403
Allen River	ARC 402
Allen Young Point	ARC 403
Alligator Island	ARC 402
Alligators Teeth	ARC 402
Allington, Cape	ARC 402
Allison Bluff	ARC 401
Allison Inlet	ARC 403
Allison, Cape	ARC 403
Allman Bay	ARC 402
Alluviaq Fiord	ARC 401
Alpha River	ARC 402
Altavik Summit	ARC 401
Alukpaluk Bay	ARC 401
Amadjuak Bay	ARC 401
Amagok Creek	ARC 403
Amagok Island	ARC 401
Amagokvik Channel	ARC 404
Amarok River	ARC 403
Ambush Rock	ARC 403
American Harbour	ARC 402
Amherst Island	ARC 401
Amitioke Peninsula	ARC 401
Amittok Inlet	ARC 401
Amittoq Inlet	ARC 401
Amittuq Point	ARC 403
Amituryouak Lake	ARC 403
Amitut Lake	ARC 402
Ammen, Kap	ARC 402
Ammonite Mountain	ARC 402
Amor Smith Inlet	ARC 402
Amund Ringnes Island	ARC 402
Amundsen Gulf	ARC 403
Amundsen Island	ARC 403
Anabusko River	ARC 401
Anchor Cove	ARC 401
Anchor Island	ARC 401
Anchor Island	ARC 403
Anchorage Island	ARC 402
Andersen Point	ARC 403
Anderson Bay	ARC 403
Anderson Bluff	ARC 401
Anderson Brook	ARC 401
Anderson Channel	ARC 402
Anderson Island *(Albany River)*	ARC 401
Anderson Island *(Longstaff Bluff)*	ARC 401
Anderson Island *(Nastapoka Islands)*	ARC 401
Anderson Point	ARC 404
Anderson Point	ARC 401
Anderson Point	ARC 403
Anderson River	ARC 403
Andersons Landing	ARC 404
Andersrag Beach	ARC 402
Anderton Channel	ARC 404
Andreasen Head	ARC 403
Andreasen, Cape	ARC 403
Andrew Gordon Bay	ARC 401

Angijak Island ARC 402
Angimajuq River ARC 403
Angle River ARC 403
Angmaat Mountain ARC 402
Angmagraluit Mountain ARC 402
Angmallik Harbour ARC 402
Angna Mountain ARC 402
Angusko Point ARC 401
Anialik River ARC 403
Aniguq River ARC 401
Anik Islands ARC 401
Anker, Cape ARC 403
Ankle Passage ARC 401
Anna Maria Port ARC 402
Annapolis Strait ARC 401
Annapolis Strait ARC 402
Anne, Cape ARC 402
Annie Point ARC 403
Anse Akilasakallak ARC 401
Anse aux Refuges ARC 401
Anse De Villiers ARC 401
Anse Kanik ARC 401
Anse Merganser ARC 401
Anse Nascopie ARC 401
Anstead Point ARC 402
Antler Cove ARC 403
Antoinette Bay ARC 402
Antoinette Glacier ARC 402
Antrobus, Cape ARC 402
Apalooktook Point ARC 401
Apex Hill ARC 402
Apex, colline ARC 401
Apiskutikutasich, pointe ARC 401
Appel, Cape ARC 402
Apqusiurniq Island ARC 401
Apujauvik Headland ARC 402
Aqiarurnak Bay ARC 402
Aquiatulavik Point ARC 401
Aquttutalik, pointe ARC 401
Arabella Bay ARC 403
Arbuthnot Island ARC 402
Arcedeckne Island ARC 403
Archer Fiord ARC 402
Archer River ARC 402
Archibald Bay ARC 401
Archibald Promontory ARC 402
Archie Channel ARC 404
Arctic Bay ARC 402
Arctic Harbour ARC 402
Arctic Island ARC 401
Arctic Red River ARC 404
Arctic Shoal ARC 402
Arctic Sound ARC 403
Argo Bay ARC 403
Arguyartu Point ARC 402
Argvagtut River ARC 402
Arlagnuk Point ARC 401
Arlug Island ARC 401
Armark River ARC 403
Armshow River ARC 402
Armstrong Island ARC 401
Armstrong Point ARC 403
Armstrong, Cape ARC 402
Arnaquaksaat Islands ARC 402
Arnaud, rivière ARC 401
Arnhem, Point ARC 403
Arnott Strait ARC 403
Arnoux, Cape ARC 402
Arran Mountain ARC 402
Arrow River ARC 402
Arrowsmith Bay ARC 403
Arrowsmith Plains ARC 403
Arrowsmith River ARC 402
Arrowsmith, Cape ARC 402
Arthur Fiord ARC 402
Arthur Laing Peninsula ARC 402
Arthur Pass ARC 402
Artists Bay ARC 403
Arundell, Cape ARC 402
Arvalik, îles ARC 401
Arvavik Bay ARC 401
Arviat ARC 401
Arvik Island ARC 401
Arvoknar Channel ARC 403
Ascension Islands ARC 401
Ashe Inlet ARC 401
Ashington Point ARC 403
Ashuna Lake ARC 402
Asiak River ARC 403
Asiak Rock ARC 402
Askew Islands ARC 404
Assistance Bay ARC 402
Assistance Islet ARC 402
Assomption Harbour ARC 402
Asta Lake ARC 401
Astarte River ARC 402
Aston Bay ARC 403
Aston River ARC 402
Aston, Cape ARC 402
Astronomical Society Islands ARC 402
Astrup Island ARC 403
Asuqaaq, pointe ARC 401
Asuraaq, pointe ARC 401
Asuuqaaq Island ARC 401

Athabasca Delta	ARC 404
Athabasca, rivière	ARC 404
Athabasca, lac	ARC 404
Athole Point	ARC 402
Atholl, Kap	ARC 402
Atitok River	ARC 403
Atkinson Point *(mer de Beaufort)*	ARC 403
Atkinson Point *(Queen Maud Gulf)*	ARC 403
Atorquait River	ARC 402
Attawapiskat	ARC 401
Attawapiskat River	ARC 401
Attikuan, pointe	ARC 401
Attiquane, pointe	ARC 401
Atwood Point	ARC 402
Aua River	ARC 401
Aubrey Island	ARC 402
Aubrey, Mount	ARC 402
Audhild Bay	ARC 402
Augarnar Point	ARC 401
Aughterston, Cape	ARC 402
Augusta Bay	ARC 402
Augustus Hills	ARC 403
Augustus Island	ARC 402
Augustus River	ARC 403
Augustus, Mount	ARC 403
Auk Island	ARC 401
Aukpar River	ARC 401
Aukpik Island	ARC 401
Aulasivik Peninsula	ARC 401
Aulassivik Island	ARC 401
Aulatsevik	ARC 401
Aulatsivik Point	ARC 401
Aulatsivittuaq Bay	ARC 401
Aulitivik Island	ARC 402
Aulitiving Island	ARC 402
Auniakvik Bay	ARC 402
Aupaluk	ARC 401
Aupaluktok Island	ARC 402
Aupaluktut Island	ARC 402
Aupartuapik, cap	ARC 401
Aurland Fiord	ARC 403
Austin Bay	ARC 403
Austin Channel	ARC 403
Austin Island	ARC 401
Austin, Cape	ARC 402
Autridge Bay	ARC 401
Ava Inlet	ARC 401
Avadlek Spit	ARC 403
Avalikuarjuk River	ARC 402
Avatdliarssuk	ARC 402
Aveltkok Inlet	ARC 404
Aveltkok Inlet	ARC 403
Axe Creek	ARC 404
Axe Point	ARC 404
Axel Creek	ARC 404
Axel Heiberg Island	ARC 402
Axel Island	ARC 404
Ayde Point	ARC 402
Ayles Fiord	ARC 402
Ayles Ice Shelf	ARC 402
Ayles Point	ARC 402
Ayles, Mount	ARC 402
Ayr Lake	ARC 402
Ayuak Island	ARC 401
Baad Fiord	ARC 402
Babbage Bay	ARC 402
Babbage Bight	ARC 403
Babbage River	ARC 403
Babs Bay	ARC 401
Bache Peninsula	ARC 402
Back Bay	ARC 404
Back Bay *(Peel Sound)*	ARC 403
Back Bay *(Victoria Strait)*	ARC 403
Back Peninsula	ARC 401
Back Point *(M'Clure Strait)*	ARC 403
Back Point *(Queen Maud Gulf)*	ARC 403
Back River	ARC 403
Back, Cape *(Kennedy Channel)*	ARC 402
Back, Cape *(Prince Albert Sound)*	ARC 403
Backhouse Point	ARC 403
Backhouse River	ARC 403
Bad Weather Cape	ARC 403
Baffin Bay	ARC 402
Baffin Island	ARC 402
Baffin, Cape	ARC 401
Bag Island	ARC 401
Bagdad, Cape	ARC 403
Bagnall River	ARC 402
Baie Akulivik	ARC 401
Baie aux Baleines	ARC 401
Baie Boulder	ARC 401
Baie Brochant	ARC 401
Baie de Bonnard	ARC 401
Baie De Rozière	ARC 401
Baie d'Hudson	ARC 401
Baie d'Ungava	ARC 401
Baie Héricart	ARC 401
Baie Nanuttuvik	ARC 401
Baie Profonde	ARC 401
Baie Sèche *(Kap Inuksutujuq)*	ARC 401
Baie Sèche *(lac aux Feuilles)*	ARC 401
Baie Tasiujaaluk	ARC 401
Bailey Islands	ARC 401
Bailey Point	ARC 403

Baillarge Bay ARC 402
Baillie Bay ARC 403
Baillie Islands ARC 403
Baillie Knolls ARC 403
Baillie-Hamilton Island ARC 402
Baird Bay ARC 401
Baird Inlet ARC 402
Baird Island ARC 402
Baird Peninsula ARC 401
Baird, Cape ARC 402
Baker Bay ARC 404
Baker Bay ARC 402
Baker Creek ARC 404
Baker Foreland ARC 401
Baker Island ARC 404
Baker Island ARC 402
Baker Lake ARC 401
Baker Point ARC 404
Baker, Cape ARC 402
Bakers Dozen Islands ARC 401
Balaena Bay ARC 403
Balcarres Island ARC 403
Balcom Inlet ARC 401
Baldpate Island ARC 401
Baldpate Rock ARC 401
Baldwin Head ARC 403
Baldwin River ARC 403
Baldwin Walker Range ARC 403
Baleen Island ARC 401
Baleine Blanche, pointe de la ARC 401
Baleine, Grande rivière de la ARC 401
Baleine, Petite rivière de la ARC 401
Baleine, rivière à la ARC 401
Baleines, baie aux ARC 401
Balfour Bay ARC 403
Ball Island ARC 401
Ballantyne Strait ARC 403
Ballast Beach ARC 403
Ballast Brook ARC 403
Bals Fiord ARC 403
Bamse Gletscher ARC 402
Bance Point ARC 403
Bancroft Bugt ARC 402
Banks Island ARC 403
Banks Peninsula ARC 403
Banksland Islet ARC 403
Banksland, Cape ARC 403
Bannerman Island ARC 401
Bar Harbour ARC 403
Bar, île ARC 401
Bar, The *(Moose River)* ARC 401
Bar, The *(Sugluk Inlet)* ARC 401
Barboteau Rock ARC 401
Barbour Bay ARC 401
Barbour Point ARC 401
Barclay, Cape *(Chantrey Inlet)* ARC 403
Barclay, Cape *(Committee Bay)* ARC 402
Barden Bugt ARC 402
Bardin Point ARC 403
Bare Banks ARC 401
Bare Island ARC 401
Bare Pingo ARC 404
Bare Pingo ARC 403
Barge Shoal ARC 401
Baring Bay ARC 402
Baring Channel ARC 403
Baring Island ARC 402
Baring, Cape ARC 403
Barkla Point ARC 402
Barlow Inlet ARC 402
Barn Range ARC 403
Barnard Point ARC 403
Barnett Point ARC 402
Barney Fisher's Trading Post ARC 404
Barnston Point ARC 402
Barra, Hill of ARC 403
Barrel Crossing ARC 404
Barrell, Mount ARC 402
Barrier Glacier ARC 402
Barrier Inlet ARC 401
Barrier Islands ARC 401
Barrier Mountain ARC 402
Barrier Shoals ARC 401
Barrow Falls ARC 401
Barrow Harbour ARC 402
Barrow Inlet ARC 403
Barrow Lake ARC 402
Barrow Peninsula ARC 402
Barrow Range ARC 403
Barrow River ARC 401
Barrow Strait ARC 402
Barrow, Cape ARC 403
Barrow, Mount ARC 403
Barry Bay ARC 403
Barry Islands ARC 403
Barry Rock ARC 401
Barth Island ARC 403
Bartlett Bay ARC 402
Bartlett Inlet ARC 402
Bartlett Island ARC 401
Bartlett Narrows ARC 402
Bartlett Point ARC 401
Bartlett, Cape ARC 401
Bartlett, Mount ARC 402

Basil Bay ARC 403
Basile Bay ARC 404
Basking, île ARC 401
Bass Point ARC 402
Basses, îles ARC 404
Basset Point ARC 402
Bassin Payne ARC 401
Bastion Pynt ARC 402
Bastion Ridge ARC 403
Bastions, The ARC 402
Bate Island ARC 403
Bate Islands *(Coronation Gulf)* ARC 403
Bate Islands *(Frobisher Bay)* ARC 402
Bateman Bay ARC 402
Bates, péninsule ARC 401
Bath Bay ARC 403
Bathurst Bay ARC 402
Bathurst Inlet ARC 403
Bathurst Island ARC 403
Bathurst Lake ARC 403
Bathurst Ridge ARC 403
Bathurst, Cape ARC 403
Battery Bay ARC 401
Batty Bay ARC 402
Batty River ARC 402
Baumann Fiord ARC 402
Bay Fiord ARC 402
Bay of Gods Mercy ARC 401
Bay of Shoals ARC 401
Baychimo ARC 403
Baychimo Harbour ARC 403
Bayley, Mount ARC 402
Bazin, Cape ARC 401
Beach Island ARC 401
Beach Point ARC 401
Beacon Island ARC 402
Beacon Island *(Cape Dorset)* ARC 401
Beacon Island *(Lake Harbour)* ARC 401
Beacon Island *(rivière George)* ARC 401
Beacon Point ARC 404
Beacon Reefs ARC 402
Beads Island ARC 403
Beak Point ARC 401
Beams Brook ARC 403
Bear and Cubs ARC 403
Bear Bay ARC 402
Bear Corner ARC 402
Bear Cove ARC 401
Bear Cove Point ARC 401
Bear Creek Hills ARC 403
Bear Glacier ARC 402
Bear Head ARC 402
Bear Island ARC 404
Bear Island *(baie James, partie Nord)* ARC 401
Bear Island *(Bathurst Inlet)* ARC 403
Bear Island *(Coral Harbour)* ARC 401
Bear Island *(Exeter Bay)* ARC 402
Bear Island *(Frobisher Bay)* ARC 402
Bear Island *(Peel Sound)* ARC 403
Bear Islands *(baie d'Hudson, partie SE)* ARC 401
Bear Islands *(Hurd Channel)* ARC 401
Bear Lake ARC 402
Bear Point ARC 402
Bear Strait ARC 402
Beare Sound ARC 402
Beartooth Island ARC 404
Beartrack Bay ARC 401
Beatrice Point ARC 402
Beatrix Bay ARC 402
Beaufort River ARC 403
Beaufort, mer de ARC 404
Beaufort, mer de ARC 403
Beaufort, Cape ARC 402
Beaufort, Mount *(Grinnell Peninsula)* ARC 402
Beaufort, Mount *(île d'Ellesmere)* ARC 402
Beaulieu Bay ARC 401
Beaulieu Island ARC 404
Beaumont Harbour ARC 401
Beauty Bay ARC 402
Beaver Dam ARC 404
Beaver Lake ARC 404
Beavertail Point ARC 404
Becher Bay ARC 402
Becher Peninsula ARC 402
Becher Point ARC 403
Becher River ARC 402
Becher, Cape ARC 402
Bedford Bay ARC 403
Bedford Harbour ARC 401
Beechey Island ARC 402
Beechey, Cape *(Liddon Gulf)* ARC 403
Beechey, Cape *(Robeson Channel)* ARC 402
Beechy Point ARC 403
Beekman Peninsula ARC 402
Beitstad Fiord ARC 402
Bélanger Island ARC 401
Belcher Channel ARC 402
Belcher Glacier ARC 402
Belcher Island ARC 402
Belcher Islands ARC 401
Belcher Point ARC 402
Belford, Point ARC 401
Belknap, Cape ARC 402
Bell Bay ARC 402

Bell Bluff ARC 403
Bell Cove ARC 401
Bell Harbour ARC 401
Bell Inlet ARC 401
Bell Island ARC 403
Bell Peninsula ARC 401
Bell Rock ARC 404
Bell, Mount ARC 402
Bellevue Mountain ARC 402
Bellin ARC 401
Bellot Cliff ARC 403
Bellot Island ARC 402
Bellot Point ARC 402
Bellot Strait ARC 402
Bellows Valley, The ARC 402
Beloeil Island ARC 402
Beluga Bay ARC 403
Beluga Point ARC 404
Beluga Point *(mer de Beaufort)* ARC 403
Beluga Point *(Resor Island)* ARC 402
Beluga Reef ARC 404
Beluga Reef ARC 403
Beluga Shoals ARC 403
Bencas Island ARC 401
Benedict Glacier ARC 402
Beniah Islands ARC 404
Beniah Rocks ARC 404
Benjamin Smith, Cape ARC 402
Bennett Bay ARC 401
Bennett Point ARC 403
Benoe Point ARC 402
Benoit Creek ARC 404
Bent Arm ARC 404
Bent Arrow Hill ARC 402
Bent Glacier ARC 402
Bent Horn Creek ARC 403
Benton Bugt ARC 402
Bentzen, Cape ARC 403
Bérard, rivière ARC 401
Bere Bay ARC 402
Berens Islands ARC 403
Berens Landing ARC 404
Berens, Cape ARC 403
Bergesen Island ARC 402
Bergy Bar ARC 402
Berkeley Bay ARC 402
Berkeley Group ARC 403
Berkeley Passage ARC 402
Berkeley Point ARC 403
Berkeley Trough ARC 403
Berkeley, Cape ARC 403
Berlingskes Gletscher ARC 402
Berlinguet Inlet ARC 402
Berlinguet River ARC 402
Bernard Creek ARC 403
Bernard Harbour ARC 403
Bernard Island ARC 403
Bernard River ARC 403
Bernard, Cape ARC 403
Bernheimer Bay ARC 401
Bernheimer Bay ARC 402
Bernier Bay ARC 402
Bernier, pointe ARC 401
Berry Island ARC 404
Berthe Cove ARC 401
Berthé Islet ARC 401
Berthie Harbour ARC 401
Bertrand Point ARC 401
Beschel Lakes ARC 402
Bessels Fjord ARC 402
Best Point ARC 402
Beta River ARC 402
Bethel Peak ARC 402
Bethune Inlet ARC 402
Bettison Point ARC 403
Betzold Point ARC 403
Beuchat, Cape ARC 403
Beveridge Island ARC 402
Beverley Inlet ARC 403
Beverley, Mount ARC 402
Beverly Islands ARC 403
Bex Point ARC 402
Bexley, Cape ARC 403
Beyts Cove ARC 401
Bibby Island ARC 401
Bicknor, Cape ARC 402
Biederbick Lake ARC 402
Big Bay ARC 401
Big Duck Island ARC 401
Big Eddy Bend ARC 404
Big Finger, pointe ARC 401
Big Hips Island ARC 401
Big Horn Point ARC 403
Big Island ARC 404
Big Island *(baie James)* ARC 401
Big Island *(baie d'Ungava)* ARC 401
Big Island *(Chesterfield Inlet)* ARC 401
Big Island *(détroit d'Hudson)* ARC 401
Big Jim Channel ARC 404
Big Lake ARC 403
Big Owl Creek ARC 401
Big Piskwanish Point ARC 401
Big Pod Rock ARC 401
Big Point ARC 401

Big Point *(fleuve Mackenzie)* ARC 404
Big Point *(lac Athabasca)* ARC 404
Big Point Channel ARC 404
Big River ARC 403
Big Rock Point ARC 403
Big Smith Creek ARC 404
Big Snye, The ARC 404
Big Swallow Hill ARC 401
Big Willow River ARC 401
Big, île *(rivière de Puvirnituq)* ARC 401
Biggs Point ARC 403
Bigler Bay ARC 402
Bigstone Point ARC 404
Bilge Rocks ARC 401
Bill of Portland Island ARC 401
Binstead Island ARC 403
Birch Island *(fleuve Mackenzie)* ARC 404
Birch Island *(Grand lac des Esclaves)* ARC 404
Birch Islands ARC 404
Birch Point ARC 403
Bird Cove ARC 401
Bird Fiord ARC 402
Bird Island ARC 404
Bird Island ARC 402
Bird Islands ARC 401
Bird Point ARC 402
Bird, Cape ARC 403
Birmingham Bay ARC 403
Birthday Bay ARC 403
Biserial Reefs ARC 402
Bishop Island ARC 402
Bittern, îlet ARC 401
Bitumount ARC 404
Bjare Bay ARC 403
Bjare Strait ARC 403
Bjarnason Island ARC 403
Bjørlings Ø ARC 402
Bjorne Peninsula ARC 402
Blaa Mountain ARC 402
Black Bay ARC 404
Black Bear Point ARC 401
Black Berry Islands ARC 403
Black Bluff *(Edgell Island)* ARC 401
Black Bluff *(Patricia Bay)* ARC 402
Black Bluff Island ARC 401
Black Boulder Point ARC 401
Black Cape ARC 402
Black Cliffs ARC 402
Black Cliffs Bay ARC 402
Black Duck River ARC 401
Black Horn Klint ARC 402
Black Island *(Grimmington Bay)* ARC 401
Black Island *(La Grande Rivière)* ARC 401
Black Ledge ARC 402
Black Mountain ARC 402
Black Point *(Crozier Strait)* ARC 402
Black Point *(Pond Inlet)* ARC 402
Black Rock ARC 404
Black Rock *(Deception Bay)* ARC 401
Black Rock *(Duke of York Bay)* ARC 401
Black Rock *(Hopes Advance Bay)* ARC 401
Black Rock Vale ARC 402
Black Rocks Point ARC 401
Black Spruce Island ARC 404
Black Stone Bay ARC 401
Black Stripe Head ARC 402
Black Top Creek ARC 402
Black Top Ridge ARC 402
Black Whale Harbour ARC 401
Black Whale Island ARC 401
Blacklead Island ARC 402
Blackley Haven ARC 403
Blacks Inlet ARC 402
Blackwater River ARC 404
Blackwater, The ARC 404
Blackwelder Mountains ARC 402
Blackwood Næs ARC 402
Blackwood Point ARC 403
Blairs, The ARC 402
Blake Bay ARC 401
Blanchard Island ARC 402
Blanche Mountain ARC 402
Blanche, Mount ARC 402
Blanchet Island ARC 404
Blandford Bay ARC 401
Blanky, Cape ARC 402
Blanley Bay ARC 402
Blaze Island ARC 403
Blenky Island ARC 403
Blind Fiord ARC 402
Blind Reef ARC 401
Blind Rock ARC 401
Blizzard River ARC 403
Block Island ARC 402
Blocked Passage ARC 401
Bloody Fall ARC 403
Bloomfield Bay ARC 404
Bloomfield Point ARC 404
Blow River ARC 403
Bloxsome Bay ARC 403
Blubber Point ARC 402
Blue Fiord ARC 402
Blue Fox Harbour ARC 403
Blue Hills ARC 403

Blue Man Cape ARC 402
Blue Mountains ARC 402
Bluegoose Prairie ARC 401
Bluegoose River ARC 401
Bluff Head ARC 402
Bluff Island ARC 401
Bluff, pointe ARC 401
Bluff, The ARC 401
Bluhme Island ARC 401
Blunt Peninsula ARC 402
Boas Fiord ARC 402
Boas River ARC 401
Boat Beach ARC 403
Boat Cove ARC 401
Boat Island ARC 401
Boat Opening ARC 401
Boat Passage ARC 401
Boat Point ARC 402
Boatswain Bay ARC 401
Boatswain Bay ARC 402
Boatswain Island ARC 401
Boger Bay ARC 402
Boger Point ARC 402
Boggild, Mount ARC 402
Boiler Creek ARC 402
Bois Brûlé, pointe du ARC 401
Bold Bluff ARC 403
Bold Point *(Chesterfield Inlet)* ARC 401
Bold Point *(King George Archipelago)* ARC 401
Boldon Bay ARC 403
Bolduc Creek ARC 403
Bols Point ARC 403
Bolton, Mount ARC 402
Bombardier, plage du ARC 401
Bon Accord Harbour ARC 402
Bond Inlet ARC 401
Bond Point ARC 402
Boniface, rivière ARC 401
Bonnard, baie de ARC 401
Bonney Island ARC 401
Bonnieville Point ARC 403
Bonsall Øer ARC 402
Boot Inlet ARC 403
Booth Island ARC 401
Booth Island ARC 403
Booth Islands ARC 403
Booth Point ARC 403
Booth River ARC 403
Booth Sund ARC 402
Boothia Isthmus ARC 402
Boothia Peninsula ARC 403
Boothia, Gulf of ARC 402
Borden Island ARC 403
Borden Peninsula ARC 402
Borden River ARC 401
Bordø ARC 402
Borealis Reef ARC 401
Borel, rivière ARC 401
Borge Island ARC 403
Borgen Mountain ARC 402
Borup Fiord ARC 402
Borup Point ARC 402
Bosanquet Harbour ARC 401
Bossard Island ARC 401
Bosuns Reef ARC 401
Bosworth Creek ARC 404
Boucher, pointe ARC 401
Boucherville, port de ARC 401
Boulder Falls ARC 403
Boulder Hills ARC 402
Boulder Island ARC 401
Boulder Island ARC 403
Boulder, baie ARC 401
Boule, cap la ARC 401
Bounty, Cape ARC 403
Bourassa Bay ARC 402
Bourjoli, pointe ARC 401
Bourlamaque, pointe ARC 401
Bourne, Cape ARC 402
Bouton, Mount ARC 402
Bouverie Islands ARC 401
Bouvier River ARC 404
Bowden Point ARC 402
Bowdoin Fjord ARC 402
Bowdoin Gletscher ARC 402
Bowdoin Point ARC 401
Bowell Islands ARC 401
Bowen River ARC 402
Bowen, Cape ARC 402
Bowen, Port ARC 402
Bowers Island ARC 403
Bowery Inlet ARC 402
Bowes Point ARC 403
Bowl Cove ARC 403
Bowles Bay *(Devon Island)* ARC 402
Bowles Bay *(Gulf of Boothia)* ARC 402
Bowman Bay ARC 401
Bowman Island ARC 402
Bowman, Mount ARC 402
Bowser Island ARC 401
Bowser Point ARC 401
Boyer Strait ARC 403
Brabant Bluffs ARC 403
Brabant Island ARC 404

Brabant, Port *(Tuktoyaktuk)*	ARC 403	Brock Lagoon	ARC 403
Bracebridge Inlet	ARC 403	Brock River	ARC 403
Bracebridge River	ARC 403	Brodeur Peninsula	ARC 402
Bradbury Island	ARC 401	Brodeur River	ARC 402
Bradford Island	ARC 403	Brodie Bay	ARC 402
Bradford Point	ARC 403	Brodie, Cape	ARC 403
Brae Bay	ARC 402	Broken Islands	ARC 401
Brae Island	ARC 401	Bromley Bay	ARC 403
Brainard, Cape	ARC 402	Bromley Island	ARC 402
Braithwaite Point	ARC 403	Bromley Peak	ARC 402
Brands Island	ARC 402	Bronson Island	ARC 401
Brands Point	ARC 403	Brook Island	ARC 402
Brant Island	ARC 401	Brooks Bluff	ARC 401
Brant Island	ARC 403	Brooman Point	ARC 402
Brant Island Channel	ARC 401	Broomfield Island	ARC 401
Brant River	ARC 403	Brother John Gletscher	ARC 402
Braskeruds Plain	ARC 402	Broughton Channel	ARC 402
Bray Inlet	ARC 401	Broughton Harbour	ARC 402
Bray Island	ARC 401	Broughton Island *(île de Baffin)*	ARC 402
Breaker Shoal	ARC 401	Broughton Island *(Nastapoka Islands)*	ARC 401
Breakwater Island	ARC 402	Broughton, Cape	ARC 402
Breakwater Islands	ARC 403	Brown Bluff	ARC 403
Breakwater Point	ARC 402	Brown Harbour	ARC 402
Breakwater Spit	ARC 403	Brown Inlet	ARC 402
Breakwater, pointe	ARC 401	Brown Island	ARC 402
Brenda Island	ARC 403	Brown Lake	ARC 401
Brentford Bay	ARC 402	Brown Point	ARC 403
Brevoort Harbour	ARC 402	Brown River	ARC 401
Brevoort Island *(île de Baffin)*	ARC 402	Brown Sound	ARC 403
Brevoort Island *(Smith Sound)*	ARC 402	Brown, Cape *(Nuvorak Point)*	ARC 403
Brevoort River	ARC 402	Browne Bay	ARC 403
Brevoort, Kap	ARC 402	Browne Island	ARC 402
Brewer Bay	ARC 401	Browning Point	ARC 404
Brewster Point	ARC 402	Brownings Landing	ARC 404
Breynat Bight	ARC 404	Browns Harbour	ARC 403
Breynat Islet	ARC 404	Bruat, Mount	ARC 403
Breynat Point	ARC 404	Bruce Harbour	ARC 401
Bridgman, Mount	ARC 402	Bruce Head	ARC 402
Bridport Inlet	ARC 403	Bruce Island	ARC 402
Briggs, Cape *(Belcher Channel)*	ARC 402	Bruce Mountains	ARC 402
Briggs, Cape *(Peel Sound)*	ARC 403	Bruce Point	ARC 402
Brigus Island	ARC 402	Brûlé Point	ARC 404
Britannia Cliffs	ARC 402	Brule, Point *(lac Athabaska)*	ARC 404
Britannia, Cape	ARC 403	Brule, Point *(rivière Athabaska)*	ARC 404
Britannia, Mount	ARC 402	Brume Point	ARC 402
British Empire Range	ARC 402	Brunton Island	ARC 403
British Mountains	ARC 403	Bryan Island	ARC 404
Broad River	ARC 401	Bryan, Kap	ARC 402
Broadback, rivière	ARC 401	Bryde Island	ARC 403
Brochant, baie	ARC 401	Buchan Bay	ARC 403
Brochant, rivière	ARC 401	Buchan Gulf	ARC 402
Brock Island	ARC 403	Buchan Hills	ARC 403

Buchan Trough ARC 402
Buchan, Cape ARC 403
Buchanan Bay ARC 402
Buchanan Lake ARC 402
Buchanan River ARC 403
Buckingham Island ARC 402
Budington, Mount ARC 402
Buerger Point ARC 402
Buff Island ARC 401
Buffalo River ARC 404
Buffalo Rocks ARC 404
Bukken Fiord ARC 403
Bukken River ARC 403
Bullen, Cape ARC 402
Bulleys Lump ARC 402
Bullock, Mount ARC 403
Bumpus, Mount ARC 403
Bun Island ARC 401
Bunde Fiord ARC 403
Bunde River ARC 403
Bunn Inlet ARC 402
Bunting Island ARC 401
Burdick Cove ARC 404
Burdick Point ARC 404
Burgoyne Bay ARC 401
Burgoyne, Cape ARC 402
Burial Island ARC 404
Burial Point ARC 401
Burke Bay ARC 402
Burnett Bay ARC 403
Burnett Inlet ARC 402
Burnett Point ARC 403
Burney, Cape ARC 402
Burns Island ARC 402
Burnside Bay ARC 403
Burnside Falls ARC 403
Burnside Inlet ARC 403
Burnside River ARC 403
Burnt Creek ARC 403
Burnt Island ARC 401
Burnt Island *(Approches de Yellowknife)* ARC 404
Burnt Island *(Pine Point, Grand lac des Esclaves)* ARC 404
Burnt Island *(fleuve Mackenzie)* ARC 404
Burnt Point *(fleuve Mackenzie, cours d'eau supérieur)* ARC 404
Burnt Point *(Grand lac des Esclaves)* ARC 404
Burntwood Island ARC 404
Burpee, Cape ARC 401
Burrill, Mount ARC 402
Burrow Islands ARC 403
Bursting Brook ARC 401
Burton Bay ARC 402
Burwash Point ARC 404
Burwash Point ARC 401
Burwash Point ARC 403
Burwell, Port ARC 401
Bury Cove ARC 401
Bush Island ARC 401
Bushell ARC 404
Bushnan Cove ARC 403
Bushnan Island ARC 401
Bushnan Rock ARC 401
Bushnan, Cape ARC 401
Bushy Island ARC 401
Busse, Point ARC 404
Bustard Island ARC 404
Bute Island ARC 402
Buteo, pointe ARC 401
Butler Bay ARC 402
Butler Island ARC 401
Butler, Cape ARC 402
Butte Island ARC 404
Butte, La ARC 404
Butter Bay ARC 403
Butter Porridge Point ARC 402
Butterfly Bay ARC 402
Button Bay ARC 401
Button Point ARC 402
Buttress Island ARC 401
Buttress Islands ARC 401
Byam Channel ARC 403
Byam Martin Channel ARC 403
Byam Martin Island ARC 403
Byam Martin Mountains ARC 402
Byam Martin, Cape ARC 402
Byam River ARC 403
Bylot Island ARC 402
Bylot Sund ARC 402
Bylot, Cape ARC 401
Byron Bay ARC 403
C.L. Von Buch ARC 402
Cabbage Willows Bay ARC 401
Cabin Islands ARC 404
Cache Creek ARC 402
Cache Island ARC 404
Cache Point ARC 404
Cache Point *(Dolphin and Union Strait)* ARC 403
Cache Point *(Tuktoyaktuk Harbour)* ARC 403
Cache Point Channel ARC 403
Cache Pynt ARC 402
Cachechu, pointe ARC 401
Cadogan Glacier ARC 402
Cadogan Inlet ARC 402
Caen, Point ARC 403
Cairn Bluffs ARC 403

Cairn Cove	ARC 401
Cairn Island	ARC 402
Cairn Islet	ARC 401
Cairn Pynt	ARC 402
Cairn, île	ARC 401
Cairns, Isle of	ARC 401
Cairo, Cape	ARC 403
Cake Bay	ARC 404
Cake Island	ARC 401
Calanus Bay	ARC 401
Caldwell, Cape	ARC 402
Caledon, Cape	ARC 402
Caledonia, Cape	ARC 403
Caledonian Bay	ARC 402
Calf Island	ARC 402
Calhoun, Kap	ARC 402
Callaghan Point	ARC 403
Calthorpe Islands	ARC 402
Calton Point	ARC 403
Cam, Cape	ARC 403
Cambridge Bay	ARC 403
Cambridge Fiord	ARC 402
Cambridge Point	ARC 402
Cambridge, Cape	ARC 403
Camel Island	ARC 402
Camels Neck	ARC 402
Cameron Bay	ARC 404
Cameron Bay	ARC 403
Cameron Hills	ARC 404
Cameron Inlet	ARC 402
Cameron Island	ARC 403
Cameron Island Rise	ARC 403
Cameron Point	ARC 404
Camp Bay	ARC 401
Camp Cove Island	ARC 401
Camp Farewell	ARC 403
Camp Five Creek	ARC 403
Camp Island	ARC 402
Camp Islands	ARC 401
Camp Islet	ARC 401
Campbell Bay	ARC 404
Campbell Bay	ARC 403
Campbell Island	ARC 403
Campbell Point	ARC 403
Campbell River	ARC 404
Campbell, Mount	ARC 402
Camperdown, Cape	ARC 402
Camping Island	ARC 403
Camsell Bend	ARC 404
Camsell Island	ARC 401
Camsell Range	ARC 404
Camsell River	ARC 404
Canada Point	ARC 402
Canaille Point	ARC 402
Cancolim Harbour	ARC 403
Canning, Cape	ARC 403
Canoe Island	ARC 403
Canol	ARC 404
Cañon Fiord	ARC 402
Canon Inlet	ARC 401
Canon, pointe au	ARC 401
Canrobert Hills	ARC 403
Canso Channel	ARC 402
Cantley, pointe	ARC 401
Canyanek Inlet	ARC 404
Canyanek Inlet	ARC 403
Canyon Creek	ARC 404
Canyon River	ARC 401
Cap Hopes Advance	ARC 401
Cap William-Smith	ARC 401
Cap Aupartuapik	ARC 401
Cap Colmer	ARC 401
Cap Dalmas	ARC 401
Cap Daulat	ARC 401
Cap De Châteauguay	ARC 401
Cap de Nouvelle-France	ARC 401
Cap du Long-Sault	ARC 401
Cap du Prince-de-Galles	ARC 401
Cap Fox	ARC 401
Cap Halfway	ARC 401
Cap Hébert	ARC 401
Cap Inuksutujuq	ARC 401
Cap Jagged	ARC 401
Cap Kattaktoc	ARC 401
Cap Kattatuuq	ARC 401
Cap Kernertut	ARC 401
Cap la Boule	ARC 401
Cap La Potherie	ARC 401
Cap Neptune	ARC 401
Cap Nuvukallak	ARC 401
Cap Pain	ARC 401
Cap Qairtualuk	ARC 401
Cap Sarvak	ARC 401
Cap Siakkaaluk	ARC 401
Cap Siukkaaluk	ARC 401
Cap Tavernier	ARC 401
Cap Valets	ARC 401
Cap Whales	ARC 401
Cap Wolstenholme	ARC 401
Cape Acadia	ARC 401
Cape Alberta	ARC 401
Cape Baffin	ARC 401
Cape Bartlett	ARC 401
Cape Bazin	ARC 401

Cape Bexley Shoal ARC 403
Cape Burpee ARC 401
Cape Bushnan ARC 401
Cape Bylot ARC 401
Cape Churchill ARC 401
Cape Clarence Peninsula ARC 402
Cape Clarke ARC 401
Cape Comfort ARC 401
Cape Deas ARC 401
Cape Digges ARC 401
Cape Dobbs ARC 401
Cape Dominion ARC 401
Cape Donovan ARC 401
Cape Dorchester ARC 401
Cape Dorset *(collectivité)* ARC 401
Cape Dorset Harbour ARC 401
Cape Dufferin ARC 401
Cape Duncan ARC 401
Cape Edwards ARC 401
Cape Elwyn ARC 401
Cape Enauolik ARC 401
Cape Englefield ARC 401
Cape Fisher *(Southampton Island)* ARC 401
Cape Fisher *(Winter Island)* ARC 401
Cape Frigid ARC 401
Cape Fullerton ARC 401
Cape Griffith ARC 401
Cape Hallowell ARC 401
Cape Henrietta Maria ARC 401
Cape Hope ARC 401
Cape Hope Islands ARC 401
Cape Hotham Escarpment ARC 402
Cape James ARC 401
Cape Jensen ARC 401
Cape Jermain ARC 401
Cape Jones ARC 401
Cape Jones Island ARC 401
Cape Kendall ARC 401
Cape Ketoria ARC 401
Cape Konig ARC 401
Cape Lamprenen ARC 401
Cape Lilly ARC 401
Cape Lindenwald ARC 401
Cape Lookout ARC 401
Cape Low ARC 401
Cape Martineau ARC 401
Cape Matthew Smith ARC 401
Cape McLaren ARC 401
Cape Merry ARC 401
Cape Montagu ARC 401
Cape Montague ARC 401
Cape Moses Oates ARC 401
Cape Munn ARC 401
Cape Netchek ARC 401
Cape Novoa ARC 401
Cape Ossory ARC 401
Cape Pembroke ARC 401
Cape Penrhyn ARC 401
Cape Prefontaine ARC 401
Cape Prince of Wales ARC 401
Cape Queen ARC 401
Cape Reid ARC 401
Cape Robert Brown ARC 401
Cape Sadlek ARC 401
Cape Shackleton ARC 401
Cape Silumiut ARC 401
Cape Smith ARC 401
Cape Southampton ARC 401
Cape Tanfield ARC 401
Cape Tatnam ARC 401
Cape Thalbitzer ARC 401
Cape Tordenskjold ARC 401
Cape Warwick ARC 401
Cape Welsford ARC 401
Cape Weston ARC 401
Cape Weymouth ARC 401
Cape Wight ARC 401
Cape Willingdon ARC 401
Cape Willoughby ARC 401
Cape Wilson ARC 401
Capel, Cape ARC 402
Captain Island ARC 401
Carcajou Ridge ARC 404
Carcajou River ARC 404
Cardigan Strait ARC 402
Cardwell Brook ARC 403
Cardwell, Cape ARC 403
Careenage Arm ARC 401
Carew Bay ARC 401
Carey Harbour ARC 402
Carey Island ARC 401
Carey Øer ARC 402
Carey, Mount ARC 402
Cargenholm, Cape ARC 402
Caribou Bay ARC 404
Caribou Hills ARC 404
Caribou Hills ARC 403
Caribou Island *(baie James)* ARC 401
Caribou Island *(Foxe Channel)* ARC 401
Caribou Islands *(Grand lac des Esclaves)* ARC 404
Caribou Islands *(Slave River)* ARC 404
Caribou Point ARC 404
Caribou River ARC 401
Carl Ritter Bay ARC 402

Carmichael, Cape	ARC 402	Chapman, Cape	ARC 402
Caroline Island	ARC 401	Char Point	ARC 403
Carolyn Lake	ARC 402	Charles Bay	ARC 401
Carque's Cabin	ARC 404	Charles Dickens Point	ARC 403
Carter Bay	ARC 403	Charles Francis Hall Bay	ARC 402
Carter Islands	ARC 402	Charles Inlet	ARC 401
Carter, Cape	ARC 402	Charles Island	ARC 402
Cartmel Point	ARC 402	Charles Island *(baie James)*	ARC 401
Carys Swan Nest	ARC 401	Charles Island *(détroit d'Hudson)*	ARC 401
Casey Islands	ARC 402	Charles Point	ARC 403
Cass Fjord	ARC 402	Charles Richards Point	ARC 403
Cassette Rapids	ARC 404	Charles Yorke River	ARC 402
Castel Bay	ARC 403	Charles Yorke, Cape	ARC 402
Castle Bay	ARC 402	Charlton Bay	ARC 404
Castle Bluff	ARC 403	Charlton Depot	ARC 401
Castle Cliff	ARC 402	Charlton Harbour	ARC 401
Castle Gables, The	ARC 402	Charlton Island	ARC 401
Castle Island	ARC 401	Charybdis Reef	ARC 402
Castle Island	ARC 402	Chase Island	ARC 402
Castle, presqu'île	ARC 401	Chase, Cape	ARC 402
Castor and Pollux River	ARC 403	Chaunsler, Mount	ARC 401
Castor Island	ARC 403	Checkered Islands	ARC 401
Castor, rivière au	ARC 401	Cheere Islands	ARC 403
Caswall Tower	ARC 402	Chenal des Quatre Fourches	ARC 404
Catfish Channel	ARC 404	Chenal Nakirtuq	ARC 401
Catherine Bay	ARC 401	Chenille Island	ARC 403
Catherine Island	ARC 403	Cheops, Mount	ARC 402
Catherine Point	ARC 403	Chester Bay	ARC 403
Cator Harbour	ARC 403	Chester Bjerg	ARC 402
Caution Channel	ARC 403	Chesterfield Anchorage	ARC 401
Caution Point	ARC 401	Chesterfield Inlet	ARC 401
Caution Shoals	ARC 401	Chesterfield Narrows	ARC 401
Central Hill	ARC 401	Chevalier Bay	ARC 403
Centre Island	ARC 401	Cheyne Islands	ARC 402
Centrum, Mount	ARC 402	Cheyne Point *(Griffith Island)*	ARC 402
Chads Point	ARC 403	Cheyne Point *(Melville Peninsula)*	ARC 401
Chain Islet	ARC 401	Chickney Channel	ARC 401
Challenger Mountains	ARC 402	Chidliak Bay	ARC 402
Chalmers Island	ARC 401	Chidliak Point	ARC 402
Chalon, Kap	ARC 402	Chien Rouge, rivière au	ARC 401
Chamberlain Island	ARC 401	Chimo, Fort	ARC 401
Chamberlin Gletscher	ARC 402	Chipman Point	ARC 403
Chandler Fiord	ARC 402	Chisasibi	ARC 401
Channel of Four Forks	ARC 404	Chiyask Bay	ARC 401
Channel Rock	ARC 401	Chiyask Point	ARC 401
Chantrey Inlet	ARC 403	Chorkbak Inlet	ARC 401
Chantry Island	ARC 403	Chrissie Thomey Passage	ARC 401
Chapel, Cape	ARC 402	Christian Frederick, Cape	ARC 403
Chapel, colline	ARC 401	Christian, Cape	ARC 402
Chapell Inlet	ARC 402	Christie Bay	ARC 404
Chapman Glacier	ARC 402	Christie Island	ARC 401
Chapman Islands	ARC 403	Christopher Hall Island	ARC 402

Christopher Inlet ARC 401
Christopher Island ARC 401
Christopher Peninsula ARC 403
Christopher Rocks ARC 401
Christophers Pocket ARC 404
Christy, Cape ARC 402
Chubb Point ARC 403
Chudliasi Bay ARC 401
Chukotat, rivière ARC 401
Church Peak ARC 402
Churchill ARC 401
Churchill, base de lancement de fusées de recherche de ARC 401
Churchill Harbour ARC 401
Churchill River ARC 401
Churchill Shoals ARC 401
Churchill Sound ARC 401
Churchill, Cape ARC 401
Churchill's Thumb ARC 402
Cincinnati Press Channel ARC 402
Circle Lake ARC 402
Claire Point ARC 403
Clapperton Island ARC 403
Clara, Cape ARC 402
Clarence Head ARC 402
Clarence Islands ARC 403
Clarence Lagoon ARC 403
Clarence River ARC 403
Clarence, Cape ARC 402
Clarendon, Cape ARC 403
Clarendon, Mount ARC 403
Clark Bay ARC 402
Clark Fiord ARC 402
Clark Harbour ARC 402
Clark Island ARC 404
Clark Island ARC 401
Clarke Island ARC 401
Clarke Sound ARC 401
Clarke, Cape ARC 401
Clausen Point ARC 403
Claw Point ARC 401
Claw Rock ARC 401
Claxton Point ARC 402
Clay Island ARC 401
Clay Point ARC 401
Clay, Kap ARC 402
Clear Water River ARC 401
Clear, Cape ARC 402
Clearwater Fiord ARC 402
Clearwater River ARC 404
Cleft Island ARC 401
Clements Markham Glacier ARC 402
Clements Markham Gletscher ARC 402
Clements Markham Inlet ARC 402
Clements Markham River ARC 402
Clephane Bay ARC 402
Clergue, rivière ARC 401
Clerk, Cape ARC 403
Clestrain Point ARC 403
Cleveland Harbour ARC 401
Cleveland River ARC 401
Cleveland, Kap ARC 402
Cleverly Point ARC 403
Cliff Point ARC 403
Clifton Point ARC 403
Clinton Point ARC 403
Cloette Island ARC 403
Clog Island ARC 403
Clouston Bay ARC 403
Clouston Points ARC 402
Clove Island ARC 403
Club Island ARC 403
Clumber Point ARC 403
Clutterbuck Head ARC 401
Clyde Inlet ARC 402
Clyde River ARC 402
Coal Mine Bluffs ARC 403
Coal River ARC 402
Coast Point ARC 403
Coastguard, Cape ARC 402
Coates Inlet ARC 401
Coats Bay ARC 401
Coats Island ARC 401
Coburg Island ARC 402
Cockade Island ARC 401
Cockburn Bay ARC 403
Cockburn Islands ARC 403
Cockburn Point ARC 403
Cockburn, Cape *(Bathurst Island)* ARC 403
Cockburn, Cape *(Philpots Island)* ARC 402
Cocked Hat Island ARC 402
Cockispenny Point ARC 401
Cockram Strait ARC 401
Cockscomb Peak ARC 402
Coffey, Mount ARC 402
Coffin Island ARC 402
Coffin Islet ARC 401
Colan Bay ARC 402
Colan, Cape ARC 402
Colbert, promontoire ARC 401
Colborne, Cape ARC 403
Colby, Cape ARC 402
Cold Island ARC 403
Colgate, Cape ARC 402
Colin Archer Peninsula ARC 402

Colline Alakakvik	ARC 401	Constitution, Kap	ARC 402
Colline Apex	ARC 401	Contact River	ARC 403
Colline Chapel	ARC 401	Contour River	ARC 403
Colline Inuksulik	ARC 401	Conway Point	ARC 401
Colline Qikirtaujaq	ARC 401	Cony Bay	ARC 404
Colline Sherrick	ARC 401	Conybeare Fiord	ARC 402
Collines Jagged	ARC 401	Conybeare, Mount	ARC 403
Collingwood Range	ARC 403	Cook Bay	ARC 401
Collingwood, Cape	ARC 403	Cook Creek	ARC 402
Collins, Cape *(Bernard Island)*	ARC 403	Cook Passage	ARC 401
Collins, Cape *(Dundas Island)*	ARC 402	Cook Peninsula	ARC 402
Collinson Head	ARC 403	Cooper Key, Mount	ARC 402
Collinson Inlet	ARC 403	Copeland Islands	ARC 402
Collinson Peninsula	ARC 403	Copeland Point	ARC 402
Collinson, Cape *(Banks Island)*	ARC 403	Copenhagen, Cape	ARC 403
Collinson, Cape *(île d'Ellesmere)*	ARC 402	Copes Bay	ARC 402
Colmer, cap	ARC 401	Copper, pointe	ARC 401
Colour Peak	ARC 403	Coppermine	ARC 403
Colquhoun Point	ARC 403	Coppermine Hill	ARC 403
Colquhoun, Cape	ARC 403	Coppermine River	ARC 404
Columbia, Cape	ARC 402	Coppermine River	ARC 403
Colvile Mountains	ARC 403	Copperneedle River	ARC 401
Colville Bay	ARC 402	Copter Island	ARC 401
Colville, Cape	ARC 403	Cora Harbour	ARC 403
Comb Islands	ARC 401	Coral Harbour	ARC 401
Comb Islands	ARC 403	Corbett Inlet	ARC 401
Combermere, Cape	ARC 402	Corcoran Point	ARC 402
Come Again, Cape	ARC 402	Cormack Arm	ARC 402
Comer Strait	ARC 401	Cormack Bay	ARC 402
Comfort Cove	ARC 403	Cormorant Rock	ARC 401
Comfort, Cape	ARC 401	Cornelia Channel	ARC 402
Committee Bay	ARC 402	Cornelius Grinnell Bay	ARC 402
Commodore Island	ARC 401	Cornwall Island	ARC 402
Commonwealth Mountain	ARC 402	Cornwallis Island	ARC 402
Cone Hill	ARC 401	Cornwell Bay	ARC 403
Cone Island	ARC 401	Coronation Fiord	ARC 402
Cone Island	ARC 402	Coronation Glacier	ARC 402
Cône, île en	ARC 401	Coronation Gulf	ARC 403
Confederation Fiord	ARC 402	Corral Bay	ARC 403
Confederation Point	ARC 402	Corridor Shoal	ARC 401
Conger Range	ARC 402	Corrigal River	ARC 402
Congnarauya Point	ARC 401	Cory Bay	ARC 401
Congress Highlands	ARC 402	Cory Glacier	ARC 402
Conical Rock	ARC 402	Cosens Island	ARC 403
Coningham Bay	ARC 403	Cosens Point	ARC 403
Conn Island	ARC 404	Cotter Island	ARC 401
Conn Island	ARC 403	Cotter Point	ARC 401
Conn River	ARC 401	Cotterell, Mount	ARC 402
Conolly Bay	ARC 403	Couch Passage	ARC 402
Conroy Islet	ARC 404	Coulman, Cape	ARC 403
Consett Head	ARC 403	Countess of Warwick Sound	ARC 402
Consolation, pointe de la	ARC 401	Couper Islands	ARC 403

Court, Cape ARC 403
Coutlée, pointe ARC 401
Coutts Inlet ARC 402
Coutts Island ARC 403
Coutts Lindsay Island ARC 402
Coutts, Cape ARC 402
Cow Cove ARC 403
Cowie Point ARC 402
Cowie, Mount ARC 403
Cowper Point *(Prince of Wales Island)* ARC 403
Cowper Point *(Wynniatt Bay)* ARC 403
Cox Inlet ARC 401
Cox Island ARC 401
Cox Island ARC 403
Coxe Islands ARC 401
Crab Claw Hills ARC 403
Crackingstone Point ARC 404
Cracroft Bay ARC 403
Cracroft Island ARC 402
Cracroft Sound ARC 403
Cracroft, Cape *(Frobisher Bay)* ARC 402
Cracroft, Cape *(Kennedy Channel)* ARC 402
Cracroft, Cape *(Penny Strait)* ARC 402
Crag Point ARC 403
Crag Rock ARC 401
Craig Creek ARC 403
Craig Lake ARC 402
Crane Island ARC 401
Crane Mountain ARC 402
Crane Peninsula ARC 403
Crash Point ARC 402
Crauford, Cape ARC 402
Crawford Island ARC 401
Crescent Bank ARC 403
Crescent Harbour ARC 403
Crescent Island ARC 404
Crescent Island ARC 402
Cresswell, Cape ARC 402
Creswell Bay ARC 402
Creswell River ARC 402
Crimmins Island ARC 402
Crimson Cliffs ARC 402
Croal Shoal ARC 402
Crochet River ARC 403
Croker Bay ARC 402
Croker River ARC 403
Croker, Cape ARC 403
Crooked Channel ARC 404
Crooked Lake ARC 403
Crooks Inlet ARC 401
Cross Bay ARC 401
Cross Bay ARC 402
Cross Bay Channel ARC 401
Crowell Harbour ARC 402
Crowell Island ARC 402
Crown Prince Frederik Island ARC 402
Crozier Bay ARC 403
Crozier Channel ARC 403
Crozier Island *(James Ross Bay)* ARC 402
Crozier Island *(Queens Channel)* ARC 402
Crozier Ø ARC 402
Crozier Point ARC 402
Crozier River ARC 401
Crozier Strait ARC 402
Crozier, Cape *(Banks Island)* ARC 403
Crozier, Cape *(Melville Peninsula)* ARC 402
Crumbling Point ARC 403
Crusoe Glacier ARC 403
Crying Fox Creek ARC 403
Cub Islet ARC 403
Culbertson Island ARC 402
Culgruff Inlet ARC 401
Cumberland Peninsula ARC 402
Cumberland Sound ARC 402
Cuming Inlet ARC 402
Cunningham Inlet ARC 402
Cunningham Landing ARC 404
Cunningham Mountains ARC 402
Cunningham River ARC 402
Cunningham West Glacier ARC 402
Cunningham, Cape ARC 402
Cur Island ARC 401
Curran Island ARC 401
Currie, Cape ARC 403
Curry Island ARC 402
Curtis Island ARC 404
Curtis River ARC 402
Cusson, pointe ARC 401
Custance Inlet ARC 402
Cutaway Channel ARC 401
Cy Peck Inlet ARC 403
Cyclops, Cape ARC 403
Cypress Point ARC 404
Cyrus Field Bay ARC 402
d'Iberville Bay ARC 402
d'Iberville Fiord ARC 402
d'Iberville Glacier ARC 402
d'Iberville Rocks ARC 402
D'Urville, Cape ARC 402
D''Aeth Point ARC 401
Dahadinni River ARC 404
Dalgety, Cape ARC 403
Dalhousie, Cape ARC 403
Dalkin Island ARC 404

Dallas Bugt	ARC 402	De Lacy Head	ARC 402
Dalmas, cap	ARC 401	De Martigny, promontoire	ARC 401
Dalrymple Rock	ARC 402	De Ros Islands	ARC 402
Daly Bay	ARC 401	De Rozière, baie	ARC 401
Daly River	ARC 402	De Salis Bay	ARC 403
Daly, Cape	ARC 402	De Salis River	ARC 403
Dames Point	ARC 403	De Stael Point	ARC 402
Dampier Bay	ARC 403	De Villiers, anse	ARC 401
Dana Bay	ARC 402	De Villiers, pointe	ARC 401
Danby Island	ARC 401	Dead Duck Bay	ARC 401
Danger Island	ARC 404	Deadman Island	ARC 401
Danger Passage	ARC 401	Deadman Islands	ARC 403
Dangerous Point	ARC 401	Dealy Island	ARC 403
Daniel Island	ARC 402	Dealy Point	ARC 402
Daniel Island Harbour	ARC 402	Dean Hill	ARC 402
Daniel Moore Bay	ARC 403	Dean Islet	ARC 401
Daniell Point	ARC 402	Dean Point	ARC 403
Daniell, Cape	ARC 402	Deans Dundas Bay	ARC 403
Danish Island	ARC 401	Deas Thompson Point	ARC 403
Danish River	ARC 402	Deas, Cape	ARC 401
Danish Strait	ARC 403	Dease Arm	ARC 404
Daphne Island	ARC 404	Dease Peninsula	ARC 402
Dark Head	ARC 402	Dease Point	ARC 403
Dark Island	ARC 401	Dease Strait	ARC 403
Dark Point	ARC 401	Decca River	ARC 403
Darling Peninsula	ARC 402	Déception	ARC 401
Darnley Bay	ARC 403	Deception Bay	ARC 401
Daryl Rock	ARC 401	Deception Reef	ARC 402
Daulat, cap	ARC 401	Deception, rivière	ARC 401
Davids Island	ARC 402	Deceptive Bay	ARC 401
Davidson Point	ARC 402	Decision Point	ARC 402
Davidson, Cape	ARC 403	Deep Bay	ARC 404
Davie Island	ARC 404	Deep Cove	ARC 402
Davieau Island	ARC 401	Deep Creek	ARC 403
Davies Island	ARC 401	Deep Passage	ARC 402
Davis Inlet	ARC 401	Deer Bay	ARC 403
Davis Strait	ARC 402	Deer Island *(Chesterfield Inlet)*	ARC 401
Davis, Cape	ARC 403	Deer Island *(Foxe Basin)*	ARC 401
Davis, Mount	ARC 402	Deer Island Channel	ARC 401
Davison, Point	ARC 403	Deer River	ARC 403
Davy, Mount	ARC 403	Defosse, Cape	ARC 402
Dawson Bay	ARC 404	Degerböls Island	ARC 402
Dawson Inlet	ARC 401	Dehcho Island	ARC 404
De Bray, Cape	ARC 403	Delano Bay	ARC 402
De Châteauguay, cap	ARC 401	Delano, Cape	ARC 402
De Dodes Fjord	ARC 402	Delight Anchorage	ARC 402
De Haven Island	ARC 403	Déline	ARC 404
De Haven Point *(Victoria Strait)*	ARC 403	Delta Island	ARC 403
De Haven Point *(Wellington Channel)*	ARC 402	Delta River	ARC 403
De la Beche Bay	ARC 403	Demarcation Point	ARC 403
De la Guiche Point	ARC 403	Demers, pointe	ARC 401
De la Roquette Islands	ARC 403	Demicharge Rapids	ARC 404

Demon Point ARC 401
Denis High Hill ARC 403
Denis Lagoon ARC 403
Denis Pingo ARC 403
Denmark Bay ARC 403
Denmark Fiord ARC 403
Dens Island ARC 403
Departure Point ARC 403
Deposit Cove ARC 401
Depot Bay ARC 402
Depot Island ARC 401
Depot Island ARC 403
Depot Point *(Axel Heiberg Island)* ARC 402
Depot Point *(Wellington Channel)* ARC 402
Derby, Cape ARC 402
Des Voeux Island ARC 402
Desbarats Basin ARC 403
Desbarats Inlet ARC 403
Desbarats Point ARC 403
Desbarats Strait ARC 403
Desgoffe Point ARC 401
Desmarais, île ARC 404
Desmarais, pointe ARC 404
Despins, pointe ARC 401
Detah ARC 404
Detention Harbour ARC 403
Détroit d'Hudson ARC 401
Detroit Island ARC 401
Devereux Point ARC 403
Devil Island ARC 402
Devils Channel ARC 404
Devon Ice Cap ARC 402
Devon Island ARC 402
Devon Point ARC 403
Dexterity Fiord ARC 402
Dexterity Harbour ARC 402
Dexterity Island ARC 402
Diamond Islands ARC 401
Diamond Jenness Peninsula ARC 403
Diamond Rock ARC 403
Diana Bay ARC 401
Diana Island ARC 401
Diana River ARC 401
Dickens Point ARC 403
Diebitsch Gletscher ARC 402
Diener Creek ARC 402
Dietrichsen Point ARC 403
Difficult Creek ARC 403
Digarmulen Point ARC 402
Digges Harbour ARC 401
Digges Islands ARC 401
Digges Islet ARC 401
Digges, Cape ARC 401
Digges, passe ARC 401
Dillon Channel ARC 404
Dillon, Mount ARC 402
Disappointment Bay ARC 402
Disappointment Point ARC 403
Discovery Harbour ARC 402
Discovery Mountain ARC 402
Discovery Point ARC 403
Discovery, Cape ARC 402
Disraeli Creek ARC 402
Disraeli Fiord ARC 402
Disraeli Glacier ARC 402
Disraeli, Cape ARC 402
Disraeli, Mount ARC 402
Distant Cape ARC 402
Ditchburn Point ARC 402
Divergent River ARC 403
Dixon Island ARC 401
Dixon Island ARC 403
Doak Island ARC 403
Dobbin Bay ARC 402
Dobbs, Cape ARC 401
Dobell Point ARC 402
Doctor Island ARC 401
Dodge Gletscher ARC 402
Dodge Mountain ARC 402
Dodge River ARC 402
Dog Head ARC 404
Dog Island ARC 401
Dog Island ARC 402
Doidge Bay ARC 402
Dolomite Creek ARC 404
Dolomite Lake ARC 404
Dolphin and Union Strait ARC 403
Dolphin Island ARC 403
Dolphin River ARC 403
Dome Bay ARC 403
Dome Island ARC 401
Dome Islet ARC 401
Dôme, Le ARC 401
Domett Point ARC 403
Dominick Island ARC 402
Dominion, Cape ARC 401
Domville Island ARC 402
Domville Point *(Prince Patrick Island)* ARC 403
Domville Point *(Wellington Channel)* ARC 402
Donard, Mount ARC 402
Donnelly River ARC 404
Donner River ARC 403
Donnett Hill ARC 403
Donnett, Cape ARC 402

Donninghausen, Cape	ARC 402	Dufferin, Cape	ARC 401
Donovan Beach	ARC 402	Dufour Inlet	ARC 402
Donovan, Cape	ARC 401	Dufour Point	ARC 402
Dorchester Bay	ARC 401	Dufourmentel Rocks	ARC 401
Dorchester, Cape	ARC 401	Dufrost, pointe	ARC 401
Dorset Island	ARC 401	Duke of York Archipelago	ARC 403
Dorset, Cape	ARC 401	Duke of York Bay	ARC 401
Dory Point	ARC 404	Dumbbells Dome	ARC 403
Double Island *(King George Archipelago)*	ARC 401	Dumbbells River	ARC 403
Double Island *(Loon Islands)*	ARC 401	Dumbell Bay	ARC 402
Douglas Bay	ARC 403	Dummit Islands	ARC 404
Douglas Harbour *(détroit d'Hudson)*	ARC 401	Duncan Island	ARC 401
Douglas Harbour *(Wager Bay)*	ARC 401	Duncan Island	ARC 403
Douglas Island	ARC 403	Duncan Passage	ARC 401
Douglas Islet	ARC 401	Duncan, Cape	ARC 401
Douglas Peninsula	ARC 404	Dundalk Point	ARC 402
Douglas River	ARC 403	Dundas	ARC 402
Douglas Rock	ARC 401	Dundas Fjeld	ARC 402
Douglas, Mount	ARC 402	Dundas Harbour	ARC 402
Douro Range	ARC 402	Dundas Island *(Spence Bay)*	ARC 403
Dove Island	ARC 401	Dundas Island *(Wellington Channel)*	ARC 402
Dragleybeck Inlet	ARC 402	Dundas Peninsula	ARC 403
Drake Bay	ARC 403	Dundas, Cape *(Baring Channel)*	ARC 403
Drake Point	ARC 403	Dundas, Cape *(M'Clure Strait)*	ARC 403
Draulette Island	ARC 401	Dundee Bight	ARC 403
Drayton Island	ARC 401	Dungeness, Cape	ARC 402
Drever Arm	ARC 402	Dunn Point	ARC 401
Drewry River	ARC 402	Dunne Foxe Island	ARC 401
Drift Point	ARC 403	Dunne Foxe Shoal	ARC 401
Drift Punkt	ARC 402	Dunne River	ARC 401
Driftwood Island	ARC 404	Dunsterville, Cape	ARC 402
Driftwood Island	ARC 401	Duport River	ARC 404
Driftwood Point	ARC 403	Durban Island	ARC 402
Drinkard Bluff	ARC 402	Durban Harbour	ARC 402
Drown Bugt	ARC 402	Durham Heights	ARC 403
Drum Islands	ARC 402	Duval, Mount	ARC 402
Dry Bay	ARC 401	DuVernet River	ARC 403
Dry Cove	ARC 401	Dwarf Island	ARC 401
Dry Island	ARC 404	Dyas Island	ARC 402
Drybones Bay	ARC 404	Dybbol Harbour	ARC 401
Drybones Rocks	ARC 404	Dyer Bay	ARC 403
Dryden Point	ARC 403	Dyer Island	ARC 402
Duart Bay	ARC 402	Dyer, Cape	ARC 402
Duchesnau, pointe	ARC 401	Dyers Cove	ARC 402
Duck Bay	ARC 403	Dyke Acland Bay	ARC 403
Duck Hawk Bluff	ARC 403	Dymond Islands	ARC 402
Duck Island *(Middle Savage Islands)*	ARC 401	Eagle Beach	ARC 402
Duck Island *(baie d'Hudson, côte SE)*	ARC 401	Eardley Bay	ARC 402
Duck Islands	ARC 402	Eardley Wilmot, Cape	ARC 402
Duckett Cove	ARC 401	Earthquake Island	ARC 401
Duckling Island	ARC 401	East Bar	ARC 401
Dudley Digges, Kap	ARC 402	East Bay	ARC 401

East Bluff ARC 401
East Bluff ARC 402
East Cape *(Cañon Fiord)* ARC 402
East Cape *(Fury and Hecla Strait)* ARC 401
East Cape *(Jones Sound)* ARC 402
East Channel *(Deception Bay)* ARC 401
East Channel *(delta du Mackenzie)* ARC 403
East Channel *(delta de Slave River)* ARC 404
East Channel *(delta du Mackenzie)* ARC 404
East Channel *(Hay River)* ARC 404
East Channel *(Murray Maxwell Bay)* ARC 401
East Cove ARC 401
East Cub Island ARC 401
East Fiord ARC 403
East Mirage Island ARC 404
East Mirage Islands ARC 404
East Mountain ARC 404
East Mussel Island ARC 401
East Pen Island ARC 401
East Point *(Chesterfield Inlet)* ARC 401
East Point *(Hannah Bay)* ARC 401
East Sound ARC 402
Easter Cape ARC 402
Easter Island ARC 402
Easter Sound ARC 402
Eastern Entrance ARC 404
Eastern Entrance ARC 403
Eastern Glacier ARC 402
Eastern Passage ARC 401
Eastmain ARC 401
Eastmain, rivière ARC 401
Eastwind Bay ARC 402
Ebenezer Harbour ARC 402
Ebierbing Bay ARC 402
Echo Bay ARC 404
Eclipse Harbour ARC 402
Eclipse Sound ARC 402
Écueils, pointe aux ARC 401
Edaloh Inlet ARC 401
Edderfugleøer ARC 402
Eddy Island ARC 401
Eddy Point ARC 401
Ede Point ARC 403
Eden Bay *(Boothia Peninsula)* ARC 402
Eden Bay *(Melville Island)* ARC 403
Eden Island ARC 402
Eden Point *(Wellington Channel)* ARC 402
Eden Point *(Wynniatt Bay)* ARC 403
Eden, Cape ARC 403
Edgar Bay ARC 404
Edgar Point ARC 404
Edge, île ARC 401
Edgecombe, Mount ARC 403
Edgell Island ARC 401
Edgell Island ARC 402
Edgeworth Island ARC 403
Edgeworth, Cape ARC 403
Edinburgh Channel ARC 403
Edinburgh Island ARC 403
Edmund Lyons Hills ARC 403
Edmund Point ARC 402
Edmund Walker Island ARC 403
Edna Island ARC 402
Edwards, Cape *(Cumberland Sound)* ARC 402
Edwards, Cape *(Liddon Gulf)* ARC 403
Edwards, Cape *(Lyon Inlet)* ARC 401
Edwards, Point ARC 403
Edzo ARC 404
Eegaiyo ARC 401
Eegatuak Hill ARC 401
Eetseemoday River ARC 404
Egerton Bjerg ARC 402
Egerton Lake ARC 402
Egerton, Cape ARC 402
Egg Island ARC 401
Egg Island *(Grand lac des Esclaves)* ARC 404
Egg Island *(lac Athabaska)* ARC 404
Egg River ARC 401
Egg River ARC 403
Egg Rock ARC 401
Eggleston Bay ARC 402
Egingwah Bay ARC 402
Egingwah Creek ARC 402
Eglinton Fiord ARC 402
Eglinton Island ARC 403
Eglinton, Cape ARC 402
Eider Island ARC 401
Eider Islands ARC 401
Eids Fiord ARC 402
Eidsbotn ARC 402
Eight Bears Island ARC 403
Ejnar Mikkelsen, Cape ARC 402
Ejooreeta ARC 401
Ekalluk River ARC 403
Ekallulik Island ARC 402
Ekalugad Fiord ARC 402
Ekalulia Island ARC 403
Ekatuvik Point ARC 401
Ekblaw Glacier ARC 402
Ekins Island ARC 402
Ekkik Cove ARC 401
Ekwe Island ARC 404
Elbow, Grande île ARC 401
Elbow, Petite île ARC 401

Elbow, The *(Moose River)* ARC 401
Elbow, The *(rivière Koksoak)* ARC 401
Elder Island ARC 401
Elder Point ARC 401
Eldorado ARC 404
Eldridge Bay ARC 403
Eleanor Lake ARC 402
Eleanor River ARC 402
Elizabeth Bank ARC 401
Elizabeth Harbour ARC 402
Elizabeth Reef ARC 401
Elizabeth, Point ARC 401
Ell Bay ARC 401
Ella Bay ARC 402
Ellef Ringnes Island ARC 403
Ellice Hills ARC 402
Ellice Island ARC 404
Ellice Island ARC 403
Ellice River ARC 403
Ellice, Cape ARC 402
Elliot Bay ARC 404
Elliot Bay ARC 403
Elliot Point ARC 403
Ellis Creek ARC 402
Ellis Island ARC 401
Ells River ARC 404
Elmerson Peninsula ARC 402
Elphinstone, Cape ARC 403
Elsa Hill ARC 403
Elsa May Island ARC 402
Elsie Island ARC 401
Elson, pointe ARC 401
Elu Inlet ARC 403
Elve Point ARC 403
Elvina Island ARC 403
Elwin Bay ARC 402
Elwin Inlet ARC 402
Elwin River ARC 402
Elwyn, Cape ARC 401
Embarras ARC 404
Embarras River ARC 404
Emelia Passage ARC 401
Emerald Isle ARC 403
Emerick Island ARC 402
Emery Bay ARC 402
Emikutailaq Island ARC 402
Emily Bay *(Baring Channel)* ARC 403
Emily Bay *(Frobisher Bay)* ARC 402
Emily Rock ARC 401
Emma Fiord ARC 402
Emma Island ARC 401
Emma Island ARC 402
Emma Point ARC 403
Emma, Mount ARC 402
Emmerson Island ARC 402
Enauolik, Cape ARC 401
Encampment Bay ARC 402
Enchantress Island ARC 402
Englefield, Cape ARC 401
English Bay ARC 402
English Island ARC 404
Ennuyeuse, pointe *(Slave River)* ARC 404
Ennuyeuse, pointe ARC 404
Enoch Channel ARC 404
Ensorcellement River ARC 402
Enterprise Point ARC 403
Enterprise, Cape ARC 403
Entrance Island ARC 401
Entrance, pointe ARC 401
Entry Islands ARC 401
Entry Islands ARC 402
Enukso Point ARC 401
Ephemeral Cove ARC 401
Epworth, Port ARC 403
Eqalulik River ARC 402
Eqe Bay ARC 401
Eqeperiaqtalik Point ARC 402
Era Island ARC 401
Erebus and Terror Bay ARC 402
Erebus Bay ARC 403
Erichsen Lake ARC 402
Erik Cove ARC 401
Erik Harbour ARC 402
Erik Point ARC 402
Erik River ARC 402
Erlandson Bay ARC 402
Ermine Harbour ARC 403
Ernest Kendall, Cape ARC 403
Erratics Island ARC 403
Erskine Inlet ARC 403
Esau Channel ARC 404
Esayoo Bay ARC 402
Escape Reef ARC 403
Escarpement Eyrie ARC 401
Escarpement Tryon ARC 401
Esker Island ARC 401
Eskimo Bluff ARC 402
Eskimo Harbour ARC 401
Eskimo Inlet ARC 402
Eskimo Island ARC 401
Eskimo Lakes ARC 403
Eskimo Point *(Arviat)* ARC 401
Eskimo Point *(Churchill)* ARC 401
Esquimaux River ARC 402

Esther, Cape ARC 402
Eta Island ARC 403
Etah ARC 402
Etthen Island ARC 404
Etukashoo River ARC 402
Etuksit Point ARC 401
Eugenie Glacier ARC 402
Euphemia Hill ARC 403
Eureka ARC 402
Eureka Sound ARC 402
Evans Bay ARC 403
Evans Strait ARC 401
Evans, Cape *(île d'Ellesmere)* ARC 402
Evans, Cape *(McDougall Sound)* ARC 402
Eveeska ARC 401
Everett Mountains ARC 402
Everitt Point ARC 403
Ewerat Point ARC 401
Exaluin Fiord ARC 402
Executioner Cliffs ARC 402
Exeter Bay ARC 402
Exeter Sound ARC 402
Exmouth Island ARC 402
Expectation Point ARC 401
Expedition Fiord ARC 403
Expedition River ARC 403
Expeditor Cove ARC 403
Expeditor Reefs ARC 404
Eyre, Cape ARC 403
Eyrie, escarpement ARC 401
Fabricius Fiord ARC 402
Face Channel ARC 401
Face Point ARC 403
Fafard Island ARC 401
Fair Cape ARC 402
Fair Island ARC 401
Fair Ness ARC 401
Fairbairn Lake ARC 404
Fairchild Point ARC 404
Fairholme Harbour ARC 402
Fairholme Island *(Penny Strait)* ARC 402
Fairholme Island *(Victoria Strait)* ARC 403
Fairman Point ARC 402
Fairway Island *(Algerine Channel)* ARC 401
Fairway Island *(Chesterfield Inlet)* ARC 401
Fairway Island *(passe Digges)* ARC 401
Fairway Shoals ARC 401
Fairweather Bay ARC 402
Fairweather Harbour ARC 401
Fairweather Sound ARC 401
Falaise Bay ARC 403
Falcon Anchorage ARC 401
Falcon Inlet ARC 403
Falcon Strait ARC 401
Falk Island ARC 402
Falk Point ARC 402
Fall River ARC 402
False Bight ARC 401
False Cove ARC 401
False Haven ARC 402
False Inlet ARC 401
False Islet ARC 401
False Knoll ARC 401
False Passage ARC 401
False Point ARC 404
False Strait ARC 403
False, pointe ARC 401
False, rivière ARC 401
Falsen Island ARC 403
Falstaff Island ARC 401
Fanshawe Martin, Cape ARC 402
Fanshawe Point ARC 403
Fanshawe, Cape ARC 402
Faraday, Cape ARC 402
Farbusher Point ARC 402
Farhill Point ARC 401
Faris Island ARC 402
Farley Point ARC 401
Farmer Island ARC 401
Farqhar Gletscher ARC 402
Farragut Inlet ARC 403
Farrand, Cape ARC 402
Farrar, Cape ARC 403
Farrington, Cape ARC 402
Farther Hope Point ARC 401
Fat Rabbit Creek ARC 404
Fat, île ARC 401
Fay Islands ARC 403
Feachem Bay ARC 402
Fearnall Bay ARC 402
Fee Peninsula ARC 401
Feilden Peninsula ARC 402
Felix Harbour ARC 402
Felix, Cape ARC 403
Fellfoot Point ARC 402
Fer, pointe au ARC 401
Ferguson Lake ARC 403
Ferguson River ARC 401
Fernald, Cape ARC 402
Feuilles, lac aux ARC 401
Feuilles, passage aux ARC 401
Feuilles, rivière aux ARC 401
Field Bjerg ARC 402
Field Island ARC 402

Field, Cape ARC 402
Field, Kap ARC 402
Fielder Point *(Devon Island)* ARC 402
Fielder Point *(Starnes Fiord)* ARC 402
Fife Point *(Frustration Bay)* ARC 401
Fife Point *(Winter Harbour)* ARC 403
Fife Rock ARC 401
Figgures Point ARC 401
Fiji Island ARC 403
Findlay Group ARC 403
Finger Island ARC 403
Finger Land ARC 402
Finger Point *(Chesterfield Inlet)* ARC 401
Finger Point *(Longstaff Bluff)* ARC 401
Fingernail Island ARC 401
Fingers, The ARC 403
Finlayson Bay ARC 402
Finlayson Islands ARC 403
Finlayson, Cape ARC 402
Finnie Bay ARC 401
Finsterwalder Glacier ARC 403
Fiona Lake ARC 403
Fire Bay ARC 402
Firebag River ARC 404
Fireø ARC 402
Firkin Point ARC 402
Firth River ARC 403
Fish Bay ARC 403
Fish Bay *(Ranger Seal Bay)* ARC 401
Fish Bay *(Sakpik Bay)* ARC 401
Fish Creek ARC 403
Fish Island ARC 403
Fish Point ARC 404
Fish Trap Creek ARC 404
Fish, pointe ARC 401
Fisher Bay ARC 401
Fisher Harbour ARC 401
Fisher Island ARC 403
Fisher Lake ARC 403
Fisher River ARC 403
Fisher Rock ARC 401
Fisher Strait ARC 401
Fisher, Cape *(Hecla and Griper Bay)* ARC 403
Fisher, Cape *(Southampton Island)* ARC 401
Fisher, Cape *(Winter Island)* ARC 401
Fishers Island ARC 403
Fishery Channel ARC 404
Fishhook Point ARC 402
Fishing Creek ARC 403
Fist Point ARC 401
Fitton Bay ARC 402
Fitton Point ARC 403
Fitz Roy Inlet ARC 403
Fitz Roy, Cape ARC 402
Fitz Roy, Mount ARC 402
Fitzclarence Rock ARC 402
Fitzgerald ARC 404
Fitzgerald Bay ARC 402
Fitzgerald Islands ARC 403
Fitzjames Island ARC 403
Fitzjames Point ARC 402
Fitzwilliam Owen Island ARC 403
Fitzwilliam Strait ARC 403
Five Hundred Lake ARC 403
Five Islands ARC 401
Five Mile Inlet ARC 401
Five-Hawser Bay ARC 401
Fjeldholmen Island ARC 403
Flagler Bay ARC 402
Flagpole Point ARC 404
Flagpole Point ARC 403
Flagstaff Hill ARC 403
Flagstaff Island ARC 403
Flagstaff Point ARC 401
Flagstaff Point ARC 403
Flagstone Point ARC 402
Flaherty Island ARC 401
Flamborough Head ARC 401
Flat Island ARC 403
Flat Island *(Diana Bay)* ARC 401
Flat Island *(Killiniq Island)* ARC 401
Flat Island *(King George Archipelago)* ARC 401
Flat Point ARC 401
Flat Sound ARC 402
Flat, pointe ARC 401
Flattop Island ARC 401
Fleetwood, Cape ARC 403
Fleming Inlet ARC 402
Fleming Lake ARC 402
Fleming River ARC 402
Fletcher Channel ARC 404
Fletcher Channel ARC 402
Fletcher Island ARC 402
Fletcher Reefs ARC 402
Fleuve Mackenzie ARC 404
Fleuve Mackenzie ARC 403
Flexure Bay ARC 403
Flinders, Cape ARC 403
Flint Island ARC 401
Flint Lake ARC 402
Flock Geese Islands ARC 401
Floe Bay ARC 401
Floeberg Beach ARC 402
Flood Brook ARC 402

Flora Island ARC 402
Florence Point ARC 402
Foam Point ARC 404
Foellmer Point ARC 403
Fog Bay ARC 402
Foggy Bay ARC 403
Foley Island ARC 401
Folly Reefs ARC 402
Folster Lake ARC 402
Fond du Lac ARC 404
Fond du Lac River ARC 404
Fond-du-Lac ARC 404
Foothills Creek ARC 403
Footprint Island ARC 403
Footprint River ARC 403
Forbes Sound ARC 401
Forbes, Kap ARC 402
Force Bugt ARC 402
Ford Bay ARC 404
Ford Channel ARC 401
Ford Island ARC 401
Ford Lake ARC 401
Ford River ARC 401
Ford, île ARC 401
Ford, pointe ARC 401
Foreman Island ARC 401
Forsyth Bay ARC 403
Forsyth Point ARC 403
Fort Albany ARC 401
Fort Chimo ARC 401
Fort Chipewyan ARC 404
Fort Collinson ARC 403
Fort Conger ARC 402
Fort Franklin ARC 404
Fort George ARC 401
Fort George Anchorage ARC 401
Fort George, île de ARC 401
Fort Good Hope ARC 404
Fort Hearne Island ARC 404
Fort Hearne Island ARC 403
Fort Hearne Point ARC 403
Fort Hope ARC 401
Fort Liard ARC 404
Fort MacKay ARC 404
Fort McMurray ARC 404
Fort McPherson ARC 404
Fort Nelson ARC 404
Fort Norman ARC 404
Fort of the Forks ARC 404
Fort Prince-de-Galles ARC 401
Fort Providence ARC 404
Fort Reliance ARC 404
Fort Resolution ARC 404
Fort Ross ARC 402
Fort Ross Islands ARC 404
Fort Ross Islands ARC 403
Fort Severn ARC 401
Fort Simpson ARC 404
Fort Smith ARC 404
Fort-George ARC 401
Fortress Island ARC 404
Fort-Rupert ARC 401
Fortune, Cape ARC 403
Fosheim Peninsula ARC 402
Foss Fiord ARC 402
Fossil Bugt ARC 402
Fossil Creek ARC 404
Fossil Lake ARC 404
Fossil Point ARC 403
Foster Bay ARC 401
Foster Point ARC 403
Foster, Mount ARC 402
Fougère Rouge, pointe de la ARC 401
Foul Bay ARC 401
Foul Inlet ARC 402
Foul Passage ARC 401
Foulke Fjord ARC 402
Foulke Havn ARC 402
Found Island ARC 404
Four Mile Lake ARC 404
Four Rivers Bay ARC 403
Four Steps Hill ARC 401
Fournier Channel ARC 402
Fowler Bay ARC 403
Fox Den Island ARC 403
Fox Harbour ARC 401
Fox Islands *(baie d'Hudson)* ARC 401
Fox Islands *(Gulf of Boothia)* ARC 402
Fox Trap Island ARC 401
Fox, cap ARC 401
Foxe Basin ARC 401
Foxe Channel ARC 401
Foxe Peninsula ARC 401
Fraley Island ARC 401
Fram Fiord ARC 402
Fram Haven ARC 402
Fram Point ARC 403
Fram Sound ARC 402
Francis Crozier, Cape ARC 403
Francis Herbert Point ARC 403
Francis, Cape ARC 403
Francis, Kap ARC 402
François Bay ARC 404
Frank Channel ARC 404

Frankfield Bugt	ARC 402	Funnel Cove	ARC 401
Franklin Bay *(Amundsen Gulf)*	ARC 403	Furlough Island	ARC 404
Franklin Bay *(Gulf of Boothia)*	ARC 402	Fury and Hecla Strait	ARC 401
Franklin Inlet	ARC 402	Fury Beach	ARC 402
Franklin Mountains	ARC 404	Fury Point	ARC 402
Franklin Ø	ARC 402	Gabbro Peninsula	ARC 403
Franklin Pierce Bay	ARC 402	Gable Cliff	ARC 402
Franklin Point	ARC 403	Gable, pointe	ARC 401
Franklin Strait	ARC 403	Gabriel Island	ARC 402
Franklin Trough	ARC 403	Gabriel Strait	ARC 401
Franklin, Cape	ARC 403	Gabriel Strait	ARC 402
Franklin's Cairn	ARC 402	Gale Point	ARC 402
Fraser Bay	ARC 404	Galena Island	ARC 403
Fraser Bay	ARC 402	Galena Point	ARC 403
Fraser Island	ARC 401	Gallery Point	ARC 402
Fraser, Cape	ARC 402	Gallery, The	ARC 402
Frazer Point	ARC 403	Gambier Point	ARC 403
Frazier Island	ARC 401	Gamma River	ARC 402
Freakly Point	ARC 401	Gander Islet	ARC 402
Frechette Island	ARC 402	Gandolf Head	ARC 402
Frederick VII, Cape	ARC 402	Gandy Island	ARC 402
Frederick, Cape	ARC 403	Gap Mountain	ARC 402
Fredericks Island	ARC 401	Gap Skotrende	ARC 402
Frederik VII, Kap	ARC 402	Gap, The	ARC 404
Frederikshald Bay	ARC 403	Gardiner Island	ARC 402
Freemans Cove	ARC 402	Gardiner Point	ARC 403
Freeston Island	ARC 404	Garfield Range	ARC 402
French Headland	ARC 402	Garnet Bay	ARC 401
Frenchman Cove	ARC 402	Garnet Island	ARC 401
Frenchy Island	ARC 404	Garnier Bay	ARC 402
Fresh Water Creek	ARC 404	Garnier River	ARC 402
Fresh Water Creek	ARC 403	Garnier, ruisseau	ARC 401
Freshwater Bay	ARC 403	Garrett Island	ARC 403
Freshwater Creek	ARC 403	Garry Bay	ARC 402
Freshwater Lake	ARC 402	Garry Falls	ARC 403
Freuchen Bay	ARC 401	Garry Island	ARC 404
Freuchen Point	ARC 401	Garry Island	ARC 403
Frezie Lake	ARC 404	Garry Knolls	ARC 403
Friday Point	ARC 401	Garry Lakes	ARC 403
Frigid, Cape	ARC 401	Garry River	ARC 403
Frobisher Bay	ARC 402	Garry Trough	ARC 403
Frobisher's Farthest	ARC 402	Garry, Cape	ARC 402
Frontenac, pointe	ARC 401	Garry, pointe	ARC 401
Frozen Strait	ARC 401	Gascoyne Inlet	ARC 402
Frustration Bay	ARC 402	Gashoday Creek	ARC 404
Frustration Point	ARC 401	Gasket Island	ARC 401
Fuller Point	ARC 403	Gasket Rock	ARC 401
Fullerton Harbour	ARC 401	Gateshead Island	ARC 403
Fullerton Harbour	ARC 402	Gatter Island	ARC 402
Fullerton, Cape	ARC 401	Gaudet Bay	ARC 404
Fullerton, Cape	ARC 402	Gaudet Island	ARC 404
Fulmar Channel	ARC 402	Gay Island	ARC 402

Geddes, Cape ARC 403
Geelmuyden, Cape ARC 403
Geillini River ARC 401
Gell, Cape ARC 402
Gell, Point ARC 403
Geologist Bay ARC 403
George Bay *(Markham Bay)* ARC 401
George Bay *(pointe Louis-XIV)* ARC 401
George Henry Island ARC 402
George Island ARC 403
George Richards, Cape ARC 403
George, Mount ARC 403
George, rivière ARC 401
Georgina Island ARC 401
Germain, Cape ARC 403
Gernon Bay ARC 403
Ghost Island ARC 404
Giants Castle ARC 402
Giants Causeway ARC 403
Gibbons Point ARC 401
Gibbs Fiord ARC 402
Gibraltar Point ARC 404
Gibs Fiord ARC 402
Gibson Bay ARC 401
Gibson Cove ARC 401
Gibson Island ARC 403
Gibson Peninsula ARC 401
Gibson Peninsula ARC 403
Giddie Point ARC 403
Giddy River ARC 403
Giffard Peak ARC 402
Giffard Point ARC 402
Gifford Fiord ARC 401
Gifford Point ARC 402
Gifford River ARC 401
Gillam, pointe ARC 401
Gillet Bay ARC 403
Gillian, Lake ARC 401
Gillies Island *(Grande rivière de la Baleine)* ARC 401
Gillies Island *(Nastapoka Islands)* ARC 401
Gillis River ARC 404
Gillman, Cape ARC 403
Gilmour Island ARC 401
Gilmour Peninsula ARC 401
Gjoa Haven ARC 403
Glacier Fiord ARC 402
Glacier Lake ARC 402
Glacier Strait ARC 402
Gladman Island ARC 402
Gladman Point ARC 403
Gladstone, Mount ARC 402
Glascow Bay ARC 401
Glascow Island ARC 401
Glasgow Falls ARC 401
Glasgow Inlet ARC 401
Gleason, Cape ARC 402
Glen Island ARC 402
Glencoe Island ARC 401
Glenelg Bay ARC 403
Glentworth, Mount ARC 402
Gloucester Hills ARC 403
Gloucester, Cape ARC 403
Gobin, île ARC 401
Goddard Island ARC 401
Godfred Hansen, Cape ARC 402
Godfred Hansen, Kap ARC 402
Goding Bay ARC 402
God's Mercie, Islands of ARC 401
Gods Mercy, Bay of ARC 401
Gold Cove ARC 402
Goldsmid Point ARC 403
Goldsmith Channel *(Gibson Island)* ARC 403
Goldsmith Channel *(Stefansson Island)* ARC 403
Good Friday Bay ARC 403
Good Point ARC 402
Goodsir Creek ARC 402
Goodsir Inlet ARC 402
Goose Bay ARC 401
Goose Creek ARC 401
Goose Fiord ARC 402
Goose Island *(fleuve Mackenzie)* ARC 404
Goose Island *(lac Athabasca)* ARC 404
Goose Island Channel ARC 404
Goose Islands ARC 401
Goose Neck ARC 404
Goose Point ARC 404
Goose Point ARC 402
Gooseberry Brook ARC 401
Gooseberry Island ARC 404
Gorden Bay ARC 401
Gordon Bay ARC 403
Gordon Head ARC 402
Gordon Island ARC 401
Gordon Point ARC 401
Gordon Point ARC 403
Gordon River ARC 401
Gore Bay ARC 401
Gore Islands ARC 403
Gore Point *(Collinson Inlet)* ARC 403
Gore Point *(Foxe Channel)* ARC 401
Gore Point *(Sabine Peninsula)* ARC 403
Gosling Islet ARC 402
Gossage River ARC 404
Goulburn Lake ARC 403

Goulburn Peninsula	ARC 403	Grayling Creek	ARC 404
Gould Bay	ARC 402	Grays Bay	ARC 403
Gould Point	ARC 403	Great Bear Cape	ARC 402
Goulet Bay	ARC 404	Great Bear Lake	ARC 404
Goulet, îles du	ARC 404	Great Bear River	ARC 404
Goulet, Le	ARC 401	Great Plain of the Koukdjuak	ARC 401
Gourdeau Point	ARC 403	Great Slave Lake	ARC 404
Govan Point	ARC 402	Grebe Point	ARC 401
Governor Island	ARC 401	Grebe Shoals	ARC 401
Goyeau, pointe	ARC 401	Greely Fiord	ARC 402
Graham Bay	ARC 402	Greely Haven	ARC 403
Graham Gore Peninsula	ARC 403	Green Bay	ARC 403
Graham Gore Point	ARC 402	Green Glacier	ARC 402
Graham Harbour	ARC 402	Green Island *(fleuve Mackenzie, cours d'eau inférieur)*	ARC 404
Graham Island *(Franklin Strait)*	ARC 403	Green Island *(fleuve Mackenzie, cours d'eau supérieur)*	ARC 404
Graham Island *(Norwegian Bay)*	ARC 402	Green Island *(Grand lac des Esclaves)*	ARC 404
Graham Moore Bay	ARC 403	Green Island Rapids	ARC 404
Graham Moore, Cape	ARC 402	Green Point	ARC 401
Grand Detour	ARC 404	Green River	ARC 402
Grand View, The	ARC 404	Greene Point	ARC 403
Grande île Elbow	ARC 401	Greenrock River	ARC 402
Grande Ravine, La	ARC 401	Greens Island	ARC 403
Grande rivière de la Baleine	ARC 401	Greenwich Hill	ARC 402
Grande Rivière, La	ARC 401	Greenwich, Mount	ARC 402
Granite Hills	ARC 402	Gregory Peninsula	ARC 402
Granite, Cape	ARC 403	Gregson Inlet	ARC 401
Grant Ice Cap	ARC 402	Greiner Lake	ARC 403
Grant Point	ARC 404	Grenadier Island	ARC 403
Grant Point *(May Inlet)*	ARC 403	Gretha Islands	ARC 402
Grant Point *(Storis Passage)*	ARC 403	Grey Goose Island	ARC 401
Grant Point Reef	ARC 404	Grey, Cape	ARC 403
Grant, Cape	ARC 403	Grey, Mount	ARC 403
Grant, Mount	ARC 402	Griffin Bay	ARC 402
Grant-Suttie Bay	ARC 401	Griffin Inlet	ARC 402
Granville Fjord	ARC 402	Griffith Island	ARC 402
Graptolitnaesset	ARC 402	Griffith, Cape	ARC 401
Grass Island	ARC 401	Griffiths Bay	ARC 401
Grassy Bay	ARC 403	Griffiths Point	ARC 403
Grassy Island	ARC 404	Grimble Islands	ARC 402
Grassy Islands	ARC 404	Grimmington Bay	ARC 401
Grassy Point	ARC 403	Grinnel, Kap	ARC 402
Grassy, Cape	ARC 403	Grinnell Glacier	ARC 402
Grave Point	ARC 401	Grinnell Lake	ARC 402
Grave, Mount	ARC 402	Grinnell Peninsula	ARC 402
Grave, pointe	ARC 401	Grinnell Ridge	ARC 403
Gravel Islets	ARC 401	Grinnell, Cape	ARC 402
Gravell Point	ARC 401	Grinnell, Mount *(Hass Basin)*	ARC 402
Graves Strait	ARC 401	Grinnell, Mount *(île de Baffin)*	ARC 402
Graveyard Bay	ARC 403	Grise Fiord	ARC 402
Graveyard Point	ARC 402	Grogan Morgan Range	ARC 403
Gray Goose Islands	ARC 401	Gros Cap *(fleuve Mackenzie)*	ARC 404
Gray Strait	ARC 401	Gros Cap *(Grand lac des Esclaves)*	ARC 404

Gross Island ARC 402
Grosvenor Island ARC 403
Ground Squirrel Island ARC 401
Grouse Cape ARC 404
Grouse Island ARC 404
Grover Bay ARC 403
Gryte Bay ARC 402
Guard Island ARC 403
Guard Rock ARC 401
Gudrun Rich, Mount ARC 403
Guide Hill ARC 402
Guillaume, rivière ARC 401
Guillaume-Delisle, lac ARC 401
Guillemard Bay ARC 403
Guillemot Bank ARC 401
Guillemot Island ARC 401
Guillemot Rocks ARC 401
Guillemot Shoal ARC 401
Guindon, île ARC 401
Gull Bay ARC 401
Gull Creek ARC 404
Gull Glacier ARC 402
Gull Head ARC 402
Gull Island ARC 401
Gull Island ARC 403
Gull Islets ARC 403
Gull Point ARC 401
Gull Reef ARC 404
Gullery Island ARC 401
Gully Channel ARC 404
Gunnars Island ARC 402
Gurling Point ARC 403
Gushie Point ARC 401
Gushue Island ARC 401
Gustaf Adolf Trough ARC 403
Gutway, The ARC 401
Guys Bight ARC 402
Gypsum Bay ARC 404
Gypsum Island ARC 404
Gypsum Point ARC 404
Gypsum Point ARC 403
Gypsum River ARC 402
Gyrfalcon Bluff ARC 403
Gyrfalcon Islands ARC 401
H.M.C.S. Mackenzie Island ARC 404
Haa Island ARC 402
Haakon Fiord ARC 403
Haakon River ARC 403
Haddington Range ARC 402
Hadley Bay ARC 403
Hadwen Island ARC 403
Haight Island ARC 404
Haig-Thomas Island ARC 403
Hakluyt Ø ARC 402
Halcro Point ARC 403
Halford Island ARC 402
Halfway Island ARC 402
Halfway Islands ARC 404
Halfway Point *(approaches de Churchill)* ARC 401
Halfway Point *(baie James)* ARC 401
Halfway, Cap ARC 401
Halifax Island ARC 404
Halkett Inlet ARC 402
Halkett Point ARC 402
Halkett, Cape ARC 403
Hall Basin ARC 402
Hall Bay ARC 401
Hall Beach ARC 401
Hall Bjerg ARC 402
Hall Cove ARC 401
Hall Island ARC 402
Hall Islands ARC 401
Hall Lake ARC 401
Hall Land ARC 402
Hall Peninsula ARC 402
Hall Point *(Austin Channel)* ARC 403
Hall Point *(Foxe Basin)* ARC 401
Hall's Rest ARC 402
Hallé Rock ARC 401
Halliday Point ARC 402
Hallowell, Cape ARC 401
Halpern River ARC 402
Halse, Cape ARC 403
Hamelin, Mount ARC 403
Hamilton Bluff ARC 402
Hamilton Fish Peak ARC 402
Hamilton Island ARC 403
Hamilton Point *(Committee Bay)* ARC 402
Hamilton Point *(M'Clintock Channel)* ARC 403
Hamilton, Cape ARC 403
Hamilton, Kap ARC 402
Hamlen Bay ARC 402
Hanbury Island ARC 401
Hancock Harbour ARC 402
Hand Bugt ARC 402
Handkerchief Inlet ARC 401
Handkerchief Point ARC 401
Hanerok River ARC 403
Hanna Island ARC 404
Hanna River ARC 404
Hannah Bay ARC 401
Hannah Island ARC 401
Hannah Ø ARC 402
Hans Bay ARC 403

Hans Ø ARC 402
Hansen Harbour ARC 403
Hansen Point ARC 402
Hansen, Cape ARC 403
Hansine Lake ARC 402
Hanson Island ARC 404
Hansteen Lake ARC 403
Hantzsch Bay ARC 401
Hantzsch River ARC 401
Haodlon Island ARC 403
Harald Moltks Bræ ARC 402
Harbour Bay ARC 401
Harbour Fiord ARC 402
Harbour Islands ARC 401
Harbour Islands ARC 402
Harder River ARC 401
Hardie Island ARC 404
Harding Point ARC 403
Harding River ARC 403
Hardinge Bay ARC 403
Hardinge Mountains ARC 403
Hardisty Island ARC 404
Hardy Bay ARC 403
Hardy, Cape *(Barrow Strait)* ARC 403
Hardy, Cape *(James Ross Strait)* ARC 403
Hardy, Cape *(Jones Sound)* ARC 402
Hare Cape ARC 402
Hare Fiord ARC 402
Hare Indian River ARC 404
Hare Islet ARC 401
Hare Point *(Eureka Sound)* ARC 402
Hare Point *(Frobisher Bay)* ARC 402
Hargrave River ARC 403
Hargrave, Point ARC 402
Harkin Bay ARC 401
Harkness Island ARC 403
Harlequin Rock ARC 401
Harmsworth Bay ARC 402
Harp Cove ARC 401
Harp Rock ARC 401
Harper Islands ARC 402
Harricanaw River ARC 401
Harris Highlands ARC 402
Harris Island ARC 404
Harris Island ARC 402
Harris River ARC 404
Harrison Island ARC 404
Harrison Island ARC 401
Harrison Islands ARC 402
Harrison Point *(Cumberland Sound)* ARC 402
Harrison Point *(Ommanney Bay)* ARC 403
Harrison, Cape *(Norfolk Inlet)* ARC 402
Harrison, Cape *(Princess Marie Bay)* ARC 402
Harrowby Bay ARC 403
Harry Channel ARC 404
Harry Channel ARC 403
Hart Gletscher ARC 402
Hartstene Bugt ARC 402
Hartstene Point ARC 403
Hartz Mountains ARC 402
Harvey Peninsula ARC 403
Harvey Point *(M'Clintock Channel)* ARC 403
Harvey Point *(Sherard Osborn Island)* ARC 403
Harward Øer ARC 402
Harwood Island ARC 403
Hassel Sound ARC 403
Haswell Point ARC 403
Hat Island *(Bay Fiord)* ARC 402
Hat Island *(Markham Strait)* ARC 403
Hatherton Bugt ARC 402
Hatherton, Kap ARC 402
Hatoayok Island ARC 403
Hatt, Cape ARC 402
Hatton Headland ARC 401
Hauge Mountains ARC 402
Haughton, Cape ARC 403
Haven Island ARC 401
Haven, Cape ARC 402
Havetug Island ARC 403
Haviland Bay ARC 401
Hawes, Cape ARC 402
Hawker Bay ARC 402
Hawker, Mount ARC 402
Hawkes Point ARC 403
Hawks, Cape ARC 402
Hay Bay ARC 403
Hay Islands ARC 403
Hay Point *(Melville Sound)* ARC 403
Hay River ARC 404
Hay River Point ARC 404
Hay, Cape *(Bylot Island)* ARC 402
Hay, Cape *(Chantrey Inlet)* ARC 403
Hay, Cape *(M'Clure Strait)* ARC 403
Hay, Point *(Prince of Wales Strait)* ARC 403
Hayes Channel ARC 403
Hayes Fiord ARC 402
Hayes Point ARC 402
Hayes River ARC 401
Hayes River ARC 403
Hayes, Cape ARC 402
Hazard Inlet ARC 402
Hazen Strait ARC 403
Hazen, Lake ARC 402
Hazy Cape ARC 403

Hazy Islet ARC 401
Head, Cape ARC 403
Head-of-the-line ARC 404
Headwind Point ARC 401
Hearn Island ARC 401
Hearne Channel ARC 404
Hearne Point ARC 403
Hearne, Cape ARC 403
Heart Lake ARC 403
Hébert, cap ARC 401
Hecla and Fury Islands ARC 402
Hecla and Griper Bank ARC 402
Hecla and Griper Bay ARC 403
Hecla and Gripper Trough ARC 402
Hecla, Cape ARC 402
Hector Island ARC 401
Heel Cove ARC 401
Heel, The ARC 401
Heilprin Gletscher ARC 402
Heim Peninsula ARC 402
Heimen Bay ARC 402
Heimen Island ARC 402
Heintzelman Lake ARC 402
Helen Haven ARC 402
Helen Island ARC 402
Helena Island ARC 403
Helicopter Bay ARC 403
Helicopter Island ARC 401
Hélicoptère, île de l’ ARC 401
Helix Point ARC 401
Hell Gate ARC 401
Hell Gate ARC 402
Hell Point ARC 401
Helmer Hansen Point ARC 403
Helmet, The ARC 401
Helpman Head ARC 402
Hemphill, Cape ARC 403
Hen and Chicks ARC 401
Henderson Harbour ARC 401
Henderson Inlet ARC 402
Henderson, pointe ARC 401
Hendrickson Island ARC 403
Hendriksen Strait ARC 402
Hendry, île ARC 401
Henrietta Maria, Cape ARC 401
Henrietta Nesmith Glacier ARC 402
Henrietta Range ARC 403
Henrietta River ARC 402
Henry Kater Peninsula ARC 402
Henry Kater, Cape ARC 402
Henry Kellett, Cape ARC 403
Henry, Cape ARC 402
Henryk Arctowski Iskappe ARC 402
Henson Bay ARC 402
Henson, Kap ARC 402
Hepburn Island ARC 403
Hepburn Point ARC 403
Hepburn Spit ARC 403
Herbert Island ARC 402
Herbert Ø ARC 402
Herbert Point ARC 403
Héricart, baie ARC 401
Herodier, Mount ARC 402
Héron, pointe au ARC 401
Herschel Basin ARC 403
Herschel Bay ARC 402
Herschel Island ARC 403
Herschel Sill ARC 403
Herschel, Cape ARC 402
Hettash Island ARC 401
Hewett, Cape ARC 402
Heytesbury, Cape ARC 402
Hiawatha Gletscher ARC 402
Hiccles Cove ARC 403
Hiccles Creek ARC 403
Hidden Bay ARC 402
Hidden Icefield ARC 403
Hidden River ARC 403
Hidden Rock ARC 401
Hiding Rock ARC 401
High Bluff ARC 404
High Bluff Island ARC 401
High Island ARC 404
High Point ARC 404
High Rock Island ARC 401
Hilgard Bay ARC 402
Hilgard River ARC 402
Hilgard, Cape ARC 402
Hilgard, Mount ARC 402
Hill Island ARC 402
Hill Point ARC 402
Hillock Islet ARC 401
Hillock Point ARC 403
Hingston Harbour ARC 403
Hiukitak River ARC 403
Ho Hum Bay ARC 404
Hoare Bay ARC 402
Hoare, Cape ARC 403
Hobart Island ARC 401
Hobday Island ARC 403
Hobhouse Inlet ARC 402
Hobson Island ARC 403
Hobson, Cape ARC 403
Hodgson Creek ARC 404

Hodgson Head	ARC 402
Hodgson, Cape	ARC 403
Hoey, Cape	ARC 402
Hogarth, Point	ARC 402
Hogback Mountain	ARC 402
Hokagon Island	ARC 403
Holder Hills	ARC 402
Hole in the Wall	ARC 404
Hollist Point	ARC 403
Holloænderhatten	ARC 402
Holman	ARC 403
Holman Island	ARC 403
Holmes Creek	ARC 404
Holy Cross Point	ARC 402
Homan Bay	ARC 403
Home Bay	ARC 402
Home Islands	ARC 403
Home Point	ARC 403
Home, Cape	ARC 402
Honeyman Island	ARC 402
Hood River	ARC 403
Hoodoo Dome	ARC 403
Hoodoo River	ARC 403
Hook Island	ARC 401
Hook Island	ARC 403
Hook Point	ARC 401
Hooker Bay	ARC 403
Hooker Islands	ARC 402
Hooker, Mount	ARC 403
Hooper Inlet	ARC 401
Hooper Island *(Liddon Gulf)*	ARC 403
Hooper Island *(mer de Beaufort)*	ARC 403
Hooper, Cape *(Erskine Inlet)*	ARC 402
Hooper, Cape *(île de Baffin)*	ARC 403
Hoosier Ridge	ARC 404
Hope Bay	ARC 403
Hope Monument	ARC 402
Hope, Cape *(Dolphin and Union Strait)*	ARC 403
Hope, Cape *(Repulse Bay)*	ARC 401
Hopes Advance Bay	ARC 401
Hopes Advance, cap	ARC 401
Hopewell Islands	ARC 401
Hopewell Narrows	ARC 401
Hopewell Sound	ARC 401
Hopkins Inlet	ARC 402
Hoppner Inlet	ARC 401
Hoppner Næs	ARC 402
Hoppner River	ARC 403
Hoppner Strait	ARC 401
Hoppner, Cape	ARC 403
Horizon Hill	ARC 403
Horizon Islands	ARC 401
Horizon Islets	ARC 403
Horn Mountains	ARC 404
Horn Plateau	ARC 404
Horn River	ARC 404
Hornaday River	ARC 403
Hornby Channel	ARC 404
Hornby Head	ARC 402
Hornby Island *(Penny Strait)*	ARC 402
Hornby Island *(Victoria Strait)*	ARC 403
Hornby Point	ARC 403
Hornby, Cape	ARC 402
Hornby, Mount	ARC 402
Horncastle Point	ARC 404
Hornet Point	ARC 401
Horsburgh, Cape	ARC 402
Horseshoe Bend	ARC 404
Horseshoe Deep	ARC 401
Horseshoe Island	ARC 404
Horseshoe Islands	ARC 401
Horseshoe Shoals	ARC 401
Horton River	ARC 403
Hosken Islands	ARC 403
Hospital Bay	ARC 403
Hotchkiss Island	ARC 401
Hotham, Cape	ARC 402
Hotspur, Cape	ARC 403
Hottes Terrace	ARC 402
Houghton Head	ARC 403
Hourglass Bay	ARC 402
House Island	ARC 401
House Point	ARC 403
Houston Point	ARC 401
Houston Stewart Island	ARC 402
Houston Stewart Point	ARC 403
Hoved Island	ARC 402
Hovgaard Islands	ARC 403
Howard Bay	ARC 403
Howard Peninsula	ARC 401
Howard Point	ARC 401
Howe Harbour	ARC 403
Howe, Cape	ARC 402
Hoyle Bay	ARC 403
Hozier Islands	ARC 402
Huard, pointe au	ARC 401
Hub Islet	ARC 403
Hubbard Gletscher	ARC 402
Hubbard, pointe	ARC 401
Hubbart Point	ARC 401
Hubbel Point	ARC 402
Hudson, baie d'	ARC 401
Hudson, détroit d'	ARC 401
Hudson Island	ARC 402

Hudson's Bay Point ARC 404
Huff Ridge ARC 402
Huggett River ARC 402
Hull Bay ARC 403
Humboldt Channel ARC 403
Humboldt Gletscher ARC 402
Hume Island ARC 404
Hume River ARC 404
Hummock Point ARC 403
Hump Island ARC 404
Hump Island ARC 401
Humphries Head ARC 403
Humphries Hill ARC 403
Hungry Bay ARC 402
Hunter, Cape *(Dexterity Harbour)* ARC 402
Hunter, Cape *(Princess Marie Bay)* ARC 402
Hunting River ARC 403
Hurd Channel ARC 401
Hurd Islands ARC 403
Hurd, Cape *(Barrow Strait)* ARC 402
Hurd, Cape *(Talbot Inlet)* ARC 402
Hurditch Peninsula ARC 403
Hurin Throughlet ARC 401
Hurlbut Gletscher ARC 402
Husky Bend ARC 403
Husky Channel ARC 404
Husky Island ARC 401
Husky Lakes *(Eskimo Lakes)* ARC 403
Hut Point ARC 401
Hutchison Bay ARC 403
Hvalsund ARC 402
Hvatum Channel ARC 404
Hvitland Peninsula ARC 402
Hyde Inlet ARC 402
Hyde Parker Island ARC 402
Hyde Parker Point ARC 402
Hyperite Point ARC 402
Ibbett Bay ARC 403
Ibyuk Pingo ARC 404
Ibyuk Pingo ARC 403
Ice Breaker Islet ARC 401
Ice Breaker Point ARC 401
Ice Cutter Point ARC 401
Ice Harbour ARC 401
Ice Hunter Rock ARC 401
Ice Lake ARC 403
Iceberg Bay ARC 403
Iceberg Glacier ARC 403
Iceberg Point ARC 402
Iceberg Shoal ARC 401
Icebreaker Channel ARC 403
Icy Arm ARC 402
Ida Bay ARC 402
Ida River ARC 402
Idjuniving Island ARC 402
Idlout Point ARC 402
Igdlorssuit ARC 402
Igdluluarssuit ARC 402
Igloo Island ARC 401
Igloo Point *(Pork Peninsula)* ARC 401
Igloo, pointe de l' *(bassin Payne)* ARC 401
Igloolik ARC 401
Igloolik Island *(Dolphin and Union Strait)* ARC 403
Igloolik Island *(Fury and Helca Strait)* ARC 401
Iglorsuit Island ARC 402
Iglorua Island ARC 403
Igludjat Islands ARC 402
Iglujat Hills ARC 401
Iglukjuak Point ARC 401
Iglunaksuak Pynt ARC 402
Ignerit Point ARC 401
Ignertok Peninsula ARC 402
Ignertok Point ARC 401
Iinguaq Mountain ARC 402
Ijjurittiak Island ARC 401
Ikalupilinak Point ARC 401
Ikardloq ARC 402
Ikattok Bay ARC 401
Ikerasak ARC 402
Ikerasak River ARC 401
Ikeraussak ARC 402
Ikirasak Narrows ARC 402
Ikkaguaq Island ARC 402
Ikpik Bay ARC 401
Ikpik River ARC 401
Ikpikittuarjuk Bay ARC 402
Ikpisugyuk Point ARC 403
Ikpit Bay ARC 402
Iktotat, rivière ARC 401
Ikuma Bay ARC 401
Ilaunnalik Bay ARC 402
Île Bar ARC 401
Île Basking ARC 401
Île Big *(rivière de Puvirnituq)* ARC 401
Île Cairn ARC 401
Île de Fort George ARC 401
Île de l'Hélicoptère ARC 401
Île d'Ellesmere ARC 402
Île Desmarais ARC 404
Île du Mort ARC 404
Île Edge ARC 401
Île en Cône ARC 401
Île Fat ARC 401
Île Ford ARC 401

Île Gobin ARC 401
Île Guindon ARC 401
Île Hendry ARC 401
Île Illutalialuk ARC 401
Île Inussuliapik ARC 401
Île Lemoine ARC 401
Île Lodestone ARC 401
Île Mackays ARC 401
Île Middleton ARC 401
Île Midway ARC 401
Île Pakkivik ARC 401
Île Pikiulirjuakallak ARC 401
Île Qikirtaapik ARC 401
Île Qirnilik ARC 401
Île Rowe ARC 401
Îles Arvalik ARC 401
Îles Basses ARC 404
Îles du Goulet ARC 404
Îles du Large ARC 404
Îles Naujakallak ARC 401
Îles Nauyut ARC 401
Îles Radisson ARC 401
Îles Smoky ARC 401
Îlet Bittern ARC 401
Îlets Sitamat ARC 401
Iligliak Point ARC 401
Ilikok Island ARC 402
Illukotat, rivière ARC 401
Illukuluttalik, pointe ARC 401
Illusion Sound ARC 401
Illusive Islands ARC 401
Illutialuk, île ARC 401
Îlot Irqituq ARC 401
Îlot Mandarin ARC 401
Îlot Poly ARC 401
Ilutalik Island ARC 402
Imarujuk Island ARC 401
Imek Point ARC 402
Imigen Island ARC 402
Imiligaarjuk Island ARC 401
Imilijjuaq Island ARC 401
Imilik Island ARC 403
Imiliq Island ARC 401
Imilit Islands ARC 401
Imnak Island ARC 401
Inalugssuaq *(Naujapaluk)* ARC 402
Inconnu Channel ARC 404
Independence, Kap ARC 402
Index Peninsula ARC 403
Index Point ARC 401
Inenew Passage ARC 401
Ingersoll, Kap ARC 402
Ingilik Point ARC 401
Inglefield Bredning ARC 402
Inglefield Hill ARC 402
Inglefield Land ARC 402
Inglefield Mountains ARC 402
Inglefield, Kap ARC 402
Inglis Bay *(Exeter Sound)* ARC 402
Inglis Bay *(Queens Channel)* ARC 402
Inglis Bay *(Rasmussen Basin)* ARC 403
Inglis Island ARC 404
Inglis River ARC 403
Inglis Sound ARC 402
Ingnit Fiord ARC 402
Ingrid, Cape ARC 402
Ings Island ARC 404
Inman Harbour ARC 403
Inman Island ARC 401
Inman River ARC 403
Innelatevik Island ARC 401
Inner Browne Bay ARC 403
Inner Flock Geese Islands ARC 401
Inner Island ARC 404
Inner Whaleback Rocks ARC 404
Innes Point ARC 402
Innetalling Island ARC 401
Inniq Point ARC 401
Innirit Hills ARC 403
Innirit Point ARC 403
Innuit Head ARC 402
Innuksuac, rivière ARC 401
Inooksulik Island ARC 401
Inoucdjouac ARC 401
Intrepid Bay ARC 402
Intrepid Inlet ARC 403
Intrepid Passage ARC 403
Inuarfigssuak ARC 402
Inugsuin Fiord ARC 402
Inuit Islet ARC 401
Inukjuak ARC 401
Inuksulik Lake ARC 402
Inuksulik, colline ARC 401
Inuksutujuq, cap ARC 401
Inukuk Point ARC 401
Inungnait Hills ARC 402
Inunnait Point ARC 402
Inussuliapik, île ARC 401
Inuunnaq Point ARC 402
Inuutiq, Lake ARC 402
Inuvik ARC 404
Investigator Island ARC 403
Investigator Point ARC 403
Invincible Point ARC 403

Ipiolik Point ARC 403
Ipiotit Isthmus ARC 402
Ipitalik Peninsula ARC 402
Ipiullik Point ARC 403
Ippijjuaq Bay ARC 401
Ippiugaq Cliff ARC 403
Iqaijuq Cove ARC 401
Iqalualuit Fiord ARC 402
Iqaluit ARC 402
Irby and Mangles Bay ARC 403
Ireland's Eye ARC 403
Irene Bay ARC 402
Irik Island ARC 401
Iripajuk Island ARC 401
Iron Islands ARC 404
Iron Shoal ARC 401
Irqituq, îlot ARC 401
Irvine Bay ARC 402
Irvine Inlet ARC 402
Irving Bay ARC 401
Irving Island ARC 402
Irving Islands ARC 403
Isabella Bank ARC 402
Isabella Bay ARC 402
Isabella, Cape *(Devon Island)* ARC 402
Isabella, Cape *(Spence Bay)* ARC 403
Isachsen ARC 403
Isachsen Dome ARC 403
Isachsen Glacier ARC 402
Isachsen Peninsula ARC 403
Isachsen Point ARC 403
Isachsen River ARC 403
Isachsen, Cape ARC 403
Isbjorn Havn ARC 402
Isbjorn Strait ARC 402
Isbjørneø ARC 402
Iserhoff Island ARC 401
Ishluktuk Lake ARC 403
Iskoyaskweyau Point ARC 401
Island Inlet ARC 403
Island Lake ARC 402
Island, Detroit ARC 401
Islands of God's Mercie ARC 401
Isle of Cairns ARC 401
Isortoq Fiord ARC 401
Iteh K'ee Island ARC 404
Iterdlak Bay ARC 401
Iterdlugssuak ARC 402
Itibiak Lake ARC 403
Itijjagiaq Trail ARC 401
Itirbilung Fiord ARC 402
Itittaviit Islands ARC 401
Itivdlek ARC 402
Itivirk Bay ARC 401
Iurjuaq Point ARC 402
Ivaluarjuk Island ARC 401
Ivar Berenden Gletscher ARC 402
Ives Bay ARC 404
Ives Point ARC 404
Ivik Island ARC 401
Ivisa Island ARC 402
Ivisaat Island ARC 401
Ivisarak Lake ARC 402
Ivonayak Island ARC 403
Ivugivik Harbour ARC 401
Ivujivik ARC 401
Ivujivik, pointe d' ARC 401
Ivuniraarjuq Island ARC 401
J. Gordon Island ARC 401
Jackfish Cove ARC 404
Jackfish Creek *(fleuve Mackenzie)* ARC 404
Jackfish Creek *(rivière Athabasca)* ARC 404
Jackfish Islands ARC 404
Jackman Sound ARC 402
Jacks Bay ARC 403
Jackson Bay ARC 403
Jackson Inlet ARC 402
Jackson Island ARC 401
Jackson Island ARC 402
Jackson Islands ARC 404
Jackson River ARC 402
Jackson, Kap ARC 402
Jacob Island ARC 401
Jaeger Point ARC 401
Jaeger River ARC 402
Jagged, cap ARC 401
Jagged, collines ARC 401
Jago Bay ARC 403
Jago Islet ARC 403
Jakeman Glacier ARC 402
James Anderson, Cape ARC 402
James Bay ARC 401
James Beer Peninsula ARC 402
James Island ARC 403
James Point ARC 401
James River ARC 403
James Ross Bay ARC 402
James Ross Point ARC 403
James Ross River ARC 402
James Ross Strait ARC 403
James Ross, Cape ARC 403
James Shoal ARC 403
James, Cape *(détroit d'Hudson)* ARC 401
James, Cape *(Greely Fiord)* ARC 402

James, Mount ARC 402
Jameson Bay ARC 403
Jameson Islands ARC 403
Jameson, Cape *(Ragged Point)* ARC 402
Jamieson Channel ARC 404
Jane Franklin, Cape ARC 403
Janes Creek *(Bernier Bay)* ARC 402
Janes Creek *(Pond Inlet)* ARC 402
Janes Hill ARC 402
Janes, Mount ARC 402
Jauge, pointe de la ARC 401
Jaynes Inlet ARC 402
Jean Island ARC 402
Jean Marie River ARC 404
Jean River ARC 404
Jean-Talon, pointe ARC 401
Jeffers Islet ARC 401
Jeffers, Mount ARC 402
Jefferson, Kap ARC 402
Jeffries Range ARC 403
Jekyll, Lake ARC 403
Jenness Island ARC 403
Jenness River ARC 402
Jenny Lind Bay ARC 403
Jenny Lind Island ARC 403
Jens Munk Island ARC 401
Jensen Pynt ARC 402
Jensen, Cape *(Foxe Basin)* ARC 401
Jensen, Cape *(M'Clintock Channel)* ARC 403
Jenvey Island ARC 402
Jermain, Cape ARC 401
Jesse Bay ARC 403
Jesse Harbour ARC 403
Jessiman Islet ARC 401
Jigging Point ARC 401
Jim Fiji Harbour ARC 403
Joe Ø ARC 402
Johan Peninsula ARC 402
Johansen Bay ARC 403
John Barrow Island ARC 402
John Barrow, Cape ARC 402
John Bay ARC 404
John Brown Iskappe ARC 402
John Brown Kyst ARC 402
John Brown Point ARC 402
John Dyer, Cape ARC 403
John Evans Glacier ARC 402
John Halkett Island ARC 403
John Herschel, Cape ARC 403
John Point ARC 404
John Point ARC 403
John Richardson Bay ARC 402
John Ross, Mount ARC 402
John Sibthorpe, Cape ARC 403
Johnke, Cape ARC 403
Johnnys Island ARC 401
Johns Island ARC 402
Johnson Bay *(Dundas Harbour)* ARC 402
Johnson Bay *(Liverpool Bay)* ARC 403
Johnson Island ARC 401
Johnson Point *(Devon Island)* ARC 402
Johnson Point *(Prince of Wales Strait)* ARC 403
Johnson Point *(Queen Maud Gulf)* ARC 403
Johnson River ARC 404
Johnston Cove ARC 401
Johnston Harbour ARC 402
Johnston Island ARC 402
Johnston Reef ARC 402
Joiner Bay ARC 402
Joiner Creek ARC 402
Jokel Fiord ARC 402
Jolicoeur, rivière ARC 401
Joliffe Island ARC 404
Jolliffe Glacier ARC 402
Jolliffe, Cape ARC 402
Jolly Islands ARC 401
Joma Rock ARC 404
Jones Bay ARC 404
Jones Landing ARC 404
Jones Point ARC 404
Jones Sound ARC 402
Jones Tower ARC 402
Jones, Cape ARC 401
Jones, Cape ARC 402
Jordan River ARC 402
Joseph Good, Cape ARC 402
Joseph Henry, Cape ARC 402
Josephine Bay ARC 403
Josephine Hoved ARC 402
Josephine Peary Ø ARC 402
Josephine River ARC 401
Josephine River ARC 403
Joy Bay ARC 401
Joy Point ARC 402
Joy, Cape ARC 402
Joy, Mount *(Kane Basin)* ARC 402
Joy, Mount *(Liddon Gulf)* ARC 403
Jubilee Island ARC 401
Judge Daly Promontory ARC 402
Judith Island ARC 404
Juet Island ARC 401
Jugeborg Fiord ARC 402
Julia, Mount ARC 402
Julian Point ARC 401

Junction Bay ARC 401
Jungersen Bay ARC 402
Jungersen River ARC 402
Jungle Ridge Creek ARC 404
Kabiskaubakau River ARC 401
Kabviukvik Island ARC 403
Kaglik Lake ARC 403
Kagloryuak River ARC 403
Kagssigssalik ARC 402
Kahochella Peninsula ARC 404
Kaigosuit Islands ARC 402
Kaigosuiyat Islands ARC 402
Kairolik Fiord ARC 402
Kakachischuan, pointe ARC 401
Kakachischuane, pointe ARC 401
Kakago Island ARC 401
Kakassitug, pointe ARC 401
Kakiak Point ARC 402
Kakisa River ARC 404
Kaleet River ARC 403
Kalinek Channel ARC 404
Kalivik Island ARC 402
Kam Point ARC 404
Kamakark Island ARC 403
Kamarvik Creek ARC 401
Kamarvik Harbour ARC 401
Kamik Bay ARC 401
Kanangnaaqslirjuaq Island ARC 401
Kane Basin ARC 402
Kane Channel ARC 402
Kangeeak Point ARC 402
Kangek ARC 402
Kangeq *(Beaufort Bluff)* ARC 402
Kangeq *(Iglunaksuak Pynt)* ARC 402
Kangerdluarssuk ARC 402
Kangerk Fiord *(Cumberland Sound)* ARC 402
Kangert Fiord *(île de Baffin, côte NE)* ARC 402
Kangigutsak Island ARC 402
Kangilo Fiord ARC 402
Kangiq Creek ARC 402
Kangiqsualujjuaq ARC 401
Kangiqsujuaq ARC 401
Kangirlugag Fiord ARC 402
Kangirlujjuaq Point ARC 403
Kangirlukutaak Inlet ARC 403
Kangirsuk ARC 401
Kango Island ARC 401
Kangok Fiord ARC 402
Kanguk Peninsula ARC 403
Kangursiit Bay ARC 402
Kanik, anse ARC 401
Kanuyak Island ARC 403
Kaparoqtalik Glacier ARC 402
Kapiskau River ARC 401
Kapitattalik, pointe ARC 401
Kapsaouis, rivière ARC 401
Karlay Island ARC 401
Kasegalik Lake ARC 401
Kasegalik River ARC 401
Kashechewan ARC 401
Kaskattama River ARC 401
Kasook Channel ARC 404
Kate Hill ARC 403
Kate Island ARC 402
Kater Point ARC 403
Kater River ARC 402
Kater, Cape ARC 402
Kattaktoc, cap ARC 401
Kattatuuq, cap ARC 401
Kavivau Lake ARC 402
Kaxodluin Island ARC 402
Kay Point *(Byam Channel)* ARC 403
Kay Point *(Phillips Bay)* ARC 403
Kayak Island ARC 401
Kaye, Cape ARC 402
Kayser Bjerg ARC 402
Kazan River ARC 401
Kean Point ARC 403
Kearney Cove ARC 402
Keats Point ARC 403
Keeka Hill ARC 401
Keel Bay ARC 402
Keel River ARC 402
Keele River ARC 404
Keene Bank ARC 403
Keglo Bay ARC 401
Keith Arm ARC 404
Keith Bay ARC 402
Keith Island ARC 404
Keith Islands ARC 403
Kekertal Island ARC 402
Kekertaluk Island *(Brodie Bay)* ARC 402
Kekertaluk Island *(Hoare Bay)* ARC 402
Kekertelung Island ARC 402
Kekerten Harbour ARC 402
Kekerten Island ARC 402
Kekertuk Island ARC 402
Kekertukdjuak Island ARC 402
Kekerturnak Island ARC 402
Kellett River *(Banks Island)* ARC 403
Kellett River *(Pelly Bay)* ARC 402
Kellett Shoal ARC 404
Kellett Strait ARC 403
Kellett, Cape ARC 403

Kelly Point	ARC 403	Kikkertoksoak Islands	ARC 401
Kelp Rock	ARC 401	Kiklilitavik Mountain	ARC 402
Keltie Inlet	ARC 401	Kiktoreak Point	ARC 404
Kendall Inlet	ARC 403	Kiktoreak Point	ARC 403
Kendall Island	ARC 404	Kilbourne Lake	ARC 402
Kendall Island	ARC 403	Kilian Island	ARC 403
Kendall Strait	ARC 402	Killinek Island	ARC 401
Kendall, Cape	ARC 401	Killiniq Island	ARC 401
Kendall, Cape *(Coronation Gulf)*	ARC 403	Kilutea River	ARC 402
Kendall, Cape *(Southampton Island)*	ARC 402	Kilwinning Island	ARC 403
Kendall, Point	ARC 402	Kimakto Peninsula	ARC 402
Kennedy Bay	ARC 403	Kimialuk Lake	ARC 403
Kennedy Channel	ARC 402	Kimmirut	ARC 401
Kennedy Point	ARC 401	Kinak Island	ARC 401
Kennedy, Cape	ARC 403	Kind Islet	ARC 401
Kennedy, Mount	ARC 402	King Charles Cape	ARC 401
Kennedy, pointe	ARC 401	King Christian Island	ARC 403
Kennedy, Port	ARC 402	King Edward Point	ARC 402
Kenrick, Kap	ARC 402	King George Archipelago	ARC 401
Kent Bay	ARC 403	King George Islands	ARC 401
Kent Peninsula	ARC 403	King George Sound	ARC 401
Kent, Kap	ARC 402	King George V Mountain	ARC 402
Kentra Bay	ARC 402	King Island	ARC 403
Kenyon Lake	ARC 403	King Point *(Byam Channel)*	ARC 403
Keppel Head	ARC 402	King Point *(mer de Beaufort)*	ARC 403
Kernertut, cap	ARC 401	King William Island	ARC 403
Kerr Island	ARC 402	King, Cape	ARC 402
Kerswill Island	ARC 403	Kingak Island	ARC 403
Kesagami River	ARC 401	Kingardjuak Point	ARC 402
Ketoria, Cape	ARC 401	Kingarut Hill	ARC 402
Kettle Cove	ARC 403	Kingatnaaq Hill	ARC 401
Kettle Island	ARC 403	Kingittuq Island	ARC 402
Kettle Passage	ARC 403	Kingmik Point	ARC 402
Kettle River	ARC 401	Kingmitokvik Point	ARC 401
Kettlestone Bay	ARC 401	Kingnait	ARC 401
Ketyet River	ARC 401	Kingnait Fiord	ARC 402
Kew Bay	ARC 403	Kingnait Harbour	ARC 402
Key Point	ARC 403	Kingnait Hill	ARC 401
Keyhole Lake	ARC 403	Kingnait Range	ARC 401
Khemig Island	ARC 401	Kingnait Range	ARC 402
Kidlapait Range	ARC 402	Kingnektak Island	ARC 401
Kidlikpait Islet	ARC 401	Kingnelling Fiord	ARC 402
Kidlikpait Reefs	ARC 401	Kings Bay	ARC 403
Kidluit Bay	ARC 403	Kinley Point	ARC 402
Kidney Bay	ARC 402	Kinoje River	ARC 401
Kidney Island	ARC 401	Kinosheo River	ARC 401
Kidney Lake	ARC 403	Kintyre Point	ARC 402
Kigirktaryuk Island	ARC 403	Kinushseo River	ARC 401
Kihl Bay	ARC 401	Kipalu Inlet	ARC 401
Kikastan Islands	ARC 402	Kipisa	ARC 402
Kikiktaluk Island	ARC 402	Kirchoffer River	ARC 401
Kikkerteluc, rivière	ARC 401	Kirkwall Island	ARC 403

Kisarvik, pointe ARC 401
Kissel Gletscher ARC 402
Kit Island ARC 401
Kitdliat Islet ARC 401
Kitdliat Reefs ARC 401
Kite Island ARC 401
Kitiga Lake ARC 403
Kitson River ARC 403
Kitson, Cape ARC 402
Kittigazuit ARC 404
Kittigazuit Bay ARC 404
Kittigazuit Bay ARC 403
Kittiwake Rocks ARC 402
Kitty Channel ARC 404
Kivitoo ARC 402
Kjer, Cape ARC 403
Klengenberg Bay ARC 403
Kleybolte Peninsula ARC 402
Klutschak Peninsula ARC 403
Kluziai Island ARC 404
Kneeland Bay ARC 402
Knife Delta ARC 401
Knife Edge Mountain ARC 402
Knight Harbour ARC 403
Knight Harbour *(baie d'Hudson, côte Est)* ARC 401
Knight Harbour *(Marble Island)* ARC 401
Knights Hill ARC 401
Knob Hill ARC 401
Knoll, The ARC 401
Knorr, Cape ARC 402
Knot Bay ARC 402
Knox Point ARC 402
Knud Inlet ARC 403
Knud Jorgensen, Cape ARC 402
Knud Peninsula ARC 402
Knud Rasmussen Gletscher ARC 402
Knut Lang Island ARC 403
Koartac ARC 401
Koch Island ARC 401
Kodlunarn Island ARC 402
Kogalu River ARC 402
Kogaluc, lac ARC 401
Kogaluc, rivière ARC 401
Kogaluk Bay ARC 401
Kogaluk, ruisseau ARC 401
Koignuk River ARC 403
Koka Lake ARC 403
Kokittwa Hill ARC 401
Koksoak, rivière ARC 401
Koktac, rivière ARC 401
Kokumiak Harbour ARC 401
Kola, Mount ARC 402
Koldewey Point ARC 402
Kolik River ARC 402
Koluktoo Bay ARC 402
Komakuk Beach ARC 403
Komaluk Islands ARC 401
Kommanik River ARC 401
Kongut, rivière ARC 401
Konig Cape ARC 401
Koodloo Point ARC 402
Koojesse Inlet ARC 402
Kootyuk Point ARC 401
Korak Bay ARC 401
Korak, rivière ARC 401
Koroc, rivière ARC 401
Korok Inlet ARC 401
Korsgaard Bjerg ARC 402
Korvigdjuak Island ARC 402
Kotuko Point ARC 401
Koukdjuak River ARC 401
Koukdjuak, Great Plain of the ARC 401
Kovic, rivière ARC 401
Kovik Bay ARC 401
Krabbé Point ARC 403
Krabbé, Cape ARC 403
Krag Mountains ARC 402
Kraut Channel ARC 403
Krekovik Landing ARC 403
Kresik Island ARC 401
Krieger Mountains ARC 402
Kringaun Hill ARC 403
Kristoffer Bay ARC 403
Kriterk Point ARC 404
Kriterk Point ARC 403
Krueger Island ARC 403
Krueger River ARC 403
Krusenstern Lake ARC 402
Krusenstern, Cape ARC 403
Kudlago Island ARC 402
Kudloovik Point ARC 401
Kudlulik Peninsula ARC 401
Kugajuk River ARC 402
Kugaluk River ARC 403
Kugaryuak River ARC 403
Kugluk Cove ARC 401
Kugluktuk ARC 403
Kuglukvik Point ARC 401
Kugmallit Bay ARC 404
Kugmallit Bay ARC 403
Kugmallit Pingos ARC 403
Kugmallit Valley ARC 403
Kugong Island ARC 401
Kuhulu Lake ARC 402

Kukaluk Lake	ARC 402	Lady Hamilton Bay	ARC 402
Kukaluk River	ARC 402	Lady Jane Bay	ARC 404
Kukjuktuk Bay	ARC 403	Lady Murchison Bay	ARC 403
Kuksik River	ARC 402	Lady Parry Island	ARC 402
Kull Island	ARC 402	Lady Pelly, Cape	ARC 402
Kumlien Fiord	ARC 402	Lady Richardson Bay	ARC 403
Kungo Island	ARC 402	Lady Simpson, Cape	ARC 402
Kungo Reef	ARC 402	Lafayette Bugt	ARC 402
Kunguk Peninsula	ARC 402	Lafont Island	ARC 404
Kunivvik Point	ARC 403	Laird Peninsula	ARC 402
Kuugaarjuk River	ARC 403	Laity Island	ARC 404
Kuujjaq	ARC 401	Lajus, pointe	ARC 401
Kuujjua River	ARC 403	Lake Cove	ARC 401
Kuujjuaq	ARC 401	Lake Gillian	ARC 401
Kuujjuarapik	ARC 401	Lake Harbour	ARC 401
Kuuk River	ARC 403	Lake Pingo	ARC 404
Kuurujjuaq	ARC 401	Lake Pingo	ARC 403
Kuuruluk River	ARC 402	Lakitusaki River	ARC 401
Kuururjuaq Point	ARC 403	Lamb Point	ARC 402
Kuviku Lake	ARC 402	Lambert Channel	ARC 403
Kwaunang, Cape	ARC 402	Lambert Island	ARC 403
Kyak Bay	ARC 401	Lambert, Cape	ARC 403
L. Von Buch, Cape	ARC 402	Lambton, Cape	ARC 403
La Boule	ARC 401	Lamprenen, Cape	ARC 401
La Butte	ARC 404	Lancaster Sound	ARC 402
La Duke Island	ARC 401	Landfall Island	ARC 403
La Grande Ravine	ARC 401	Landfall Point	ARC 403
La Grande Rivière	ARC 401	Landlocked Harbour	ARC 401
La Longue Pointe	ARC 401	Landry, Cape	ARC 402
La Pérouse Bay	ARC 401	Lands End *(Hell Gate)*	ARC 402
La Petite Ile	ARC 401	Lands End *(Prince Patrick Island)*	ARC 403
La Petite Ravine	ARC 401	Lands Lokk Point	ARC 402
La Potherie, cap	ARC 401	Landseer, Cape	ARC 403
Labrador Channel	ARC 401	Landslip Island	ARC 402
Labrador Head	ARC 402	Lane Point	ARC 402
Labrador Narrows	ARC 402	Lang River	ARC 402
Labyrinth Bay	ARC 403	Langley Inlet	ARC 401
Lac Athabasca	ARC 404	Langley Island	ARC 404
Lac aux Feuilles	ARC 401	Langley Island	ARC 403
Lac Guillaume-Delisle	ARC 401	Langley Point	ARC 403
Lac Kogaluc	ARC 401	Langton Bay	ARC 403
Lac, pointe du	ARC 404	Lansdowne, Mount	ARC 401
Lacey Point	ARC 402	Lanyard Passage	ARC 401
Laconte Island	ARC 402	Laperrière, port de	ARC 401
Laddie Harbour	ARC 401	Lapointe Rock	ARC 402
Laddie Island	ARC 401	Laprade Reef	ARC 402
Lady Ann Strait	ARC 402	Larch Reef	ARC 401
Lady Evelyn Falls	ARC 404	Large, îles du	ARC 404
Lady Franklin Bay	ARC 402	Larsen Sound	ARC 403
Lady Franklin Island	ARC 402	Larsen, Cape	ARC 403
Lady Franklin Point	ARC 403	Lasard Creek	ARC 403
Lady Franklin, Cape	ARC 403	Latham Island	ARC 404

Latourette, rivière ARC 401
LaTrobe Bay ARC 403
Lauchlan River ARC 403
Laura Lakes ARC 402
Laverock Bay ARC 401
Lavoie Islands ARC 402
Lavoie Point ARC 402
Lawabiskau River ARC 401
Lawashi River ARC 401
Lawford Islands ARC 403
Lawrence, Cape *(Frobisher Bay)* ARC 402
Lawrence, Cape *(Kennedy Channel)* ARC 402
Lawson, Mount ARC 402
Lax Harbour ARC 402
Lax Island ARC 402
Le Dôme ARC 401
Le Feuvre Inlet ARC 403
Le Goulet ARC 401
Le Moyne Passage ARC 401
Le Vesconte Point *(Baillie-Hamilton Island)* ARC 402
Le Vesconte Point *(Victoria Strait)* ARC 403
Lea, Kap ARC 402
Leach Bay ARC 402
Leader Island ARC 403
Leaf Bay ARC 401
Leaf Bay ARC 402
Leah Point ARC 402
Leask Point ARC 403
Leconte Island ARC 402
Lee Island ARC 401
Lee Point ARC 402
Lee, Kap ARC 402
Lee, Mount ARC 402
Leeds, Mount ARC 402
Lefaivre Island ARC 401
Leffert Glacier ARC 402
Lefferts Island ARC 402
Leffingwell Crags ARC 403
Lefroy Bay ARC 402
Lefroy, rivière ARC 401
Leftfoot Islet ARC 401
Leidy Gletscher ARC 402
Leiningen, Kap ARC 402
Leiper, Kap ARC 402
Leith, Mount ARC 402
Leiven Bay ARC 403
Leland Channel ARC 404
Lemieux Islands ARC 402
Lemieux Point ARC 402
Lemieux Shoal ARC 402
Lemming Harbour ARC 402
Lemming Island ARC 401
Lemming Islets ARC 403
Lemoine, île ARC 401
Lennie Harbour ARC 403
Lennie River ARC 403
Lenz Strait ARC 401
Leo Islands ARC 403
Leonard Island ARC 401
Leopold Glacier ARC 403
Leopold Island ARC 402
Leopold M'Clintock, Cape ARC 403
Leopold, Port ARC 402
Ler Cove ARC 402
Leroux Island ARC 404
Les Îles Terribles ARC 404
Lethbridge Lakes ARC 402
Letty Harbour ARC 403
Levasseur Inlet ARC 402
Levesque Harbour ARC 402
Levvel, Cape ARC 403
Levy Island ARC 401
Lewes Island ARC 403
Lewis Bay ARC 402
Lewis Channel ARC 404
Leybourne Islands ARC 402
Leyson Point ARC 401
Li Fiord ARC 403
Li Point ARC 403
Liard River ARC 404
Liardet, Point ARC 403
Liddon Gulf ARC 403
Liddon Island ARC 401
Liddon, Cape ARC 402
Lieber, Cape ARC 402
Lifeboat Vig ARC 402
Lightfoot River ARC 402
Lillico Point ARC 401
Lilly, Cape ARC 401
Limestone Hill ARC 403
Limestone Island ARC 402
Linaluk Island ARC 403
Linckens Island ARC 402
Lincoln Bay *(Frobisher Bay)* ARC 402
Lincoln Bay *(Robeson Channel)* ARC 402
Lincoln Sea ARC 402
Lindenwald, Cape ARC 401
Lindsay Head ARC 403
Lindstreom Creek ARC 402
Lindström Island ARC 403
Lindström Peninsula ARC 402
Linklater Island ARC 401
Linklater Island ARC 403
Liot Point ARC 403

Lisbon Rocks	ARC 401	Lona Bay	ARC 401
Liston Island	ARC 403	Londesborough Harbour	ARC 402
Little Bear Cape	ARC 402	London Rock	ARC 401
Little Bear Island	ARC 404	Lone Island	ARC 402
Little Bear River	ARC 404	Lone Island Shoal	ARC 402
Little Big Island	ARC 401	Lone Shoal	ARC 402
Little Buffalo River	ARC 404	Lonebutte Bay	ARC 401
Little Camping Island	ARC 403	Lonely Bay	ARC 404
Little Cape	ARC 401	Lonely Point	ARC 404
Little Chicago	ARC 404	Lonely Point Shoal	ARC 404
Little Cornwallis Island	ARC 402	Lonesome Creek	ARC 402
Little Duck Bar	ARC 401	Loney Island	ARC 402
Little Duck Island	ARC 401	Loney Point	ARC 402
Little Hall Island	ARC 402	Long Cove	ARC 401
Little Islands	ARC 401	Long Finger	ARC 404
Little Lake Cove	ARC 401	Long Island *(baie d'Hudson)*	ARC 401
Little Moose Channel	ARC 404	Long Island *(Chesterfield Inlet)*	ARC 401
Little Pod Rock	ARC 401	Long Island *(fleuve Mackenzie)*	ARC 404
Little Point *(Melville Island)*	ARC 403	Long Island *(Frobisher Bay)*	ARC 402
Little Point *(Victoria Strait)*	ARC 403	Long Island *(Grand lac des Esclaves)*	ARC 404
Little Rapids	ARC 404	Long Island *(Gulf of Boothia)*	ARC 402
Little Seal River	ARC 401	Long Island Shoals	ARC 404
Little, Point *(Dundas Island)*	ARC 402	Long Island Sound	ARC 401
Littlecote Channel	ARC 402	Long Lake *(Cambridge Bay)*	ARC 403
Littleton Ø	ARC 402	Long Lake *(Spence Bay)*	ARC 403
Liver Creek	ARC 402	Long Point	ARC 401
Liverpool Bars	ARC 403	Long Point *(Cambridge Bay)*	ARC 403
Liverpool Bay	ARC 403	Long Point *(Hecla and Griper Bay)*	ARC 403
Liverpool, Cape	ARC 402	Long Reach Island	ARC 401
Livingstone Fiord	ARC 402	Long, récif	ARC 401
Livingstone Island	ARC 402	Longfellow Inlet	ARC 403
Livingstone Point	ARC 403	Longford Point	ARC 403
Lloyd Point	ARC 401	Longland, rivière	ARC 401
Loaf Island	ARC 401	Longridge Point	ARC 401
Lobstick Island *(fleuve Mackenzie)*	ARC 404	Long-Sault, cap du	ARC 401
Lobstick Island *(Grand lac des Esclaves)*	ARC 404	Longspur Island	ARC 401
Lobstick Island *(lac Athabasca)*	ARC 404	Longstaff Bluff	ARC 401
Loch Point	ARC 403	Longue Pointe, La	ARC 401
Lock Island	ARC 403	Lookout Island	ARC 401
Locker Point	ARC 403	Lookout, Cape	ARC 401
Lockhart River	ARC 404	Loon Bay	ARC 404
Lockwood, Cape	ARC 402	Loon Islands	ARC 401
Lockwood, Mount	ARC 402	Loon River	ARC 404
Lockyer, Mount	ARC 403	Loon, pointe	ARC 401
Lodestone, île	ARC 401	Lopez Point	ARC 403
Lodestone, récif	ARC 401	Lord Lindsay River	ARC 402
Lofthouse Hill	ARC 401	Lord Mayor Bay	ARC 402
Lofthouse Point	ARC 401	Lord Rutherford, Cape	ARC 402
Logan, Port	ARC 402	Lorillard River	ARC 401
Login Bay	ARC 402	Lorna Island	ARC 404
Lois Island	ARC 402	Lost Channel	ARC 404
Loks Land	ARC 402	Lougheed Island	ARC 403

Lougheed Island Basin ARC 403
Louis Napoleon, Cape ARC 402
Louise Bay ARC 403
Louise Fiord ARC 403
Louise Islands ARC 404
Louis-XIV, pointe ARC 401
Lousy Point ARC 404
Louth Bay ARC 403
Loutit Island ARC 404
Lovell Point ARC 402
Low Inlet ARC 401
Low Island *(Eclipse Sound)* ARC 402
Low Island *(Frobisher Bay)* ARC 402
Low Islands ARC 401
Low Point ARC 402
Low Point *(Baker Lake)* ARC 401
Low Point *(Chesterfield Inlet)* ARC 401
Low, Cape ARC 401
Low, Mount ARC 402
Lower Island ARC 404
Lower Ramparts ARC 404
Lower Savage Islands ARC 401
Lower Savage Islands ARC 402
Lowrie Island ARC 403
Lowther Island ARC 403
Lowther Shoal ARC 403
Lucas Point ARC 404
Lucie Marie, Kap ARC 402
Lucy Point ARC 401
Ludlow Rich, Cape ARC 403
Ludwig, Cape ARC 402
Luella Island ARC 402
Luigi d'Abruzzi Cape ARC 403
Luker Channel ARC 404
Lukisee Islands ARC 401
Lunan Point ARC 401
Lund Islet ARC 403
Lupton Channel ARC 402
Lupton, Kap ARC 402
Lutselk'e ARC 404
Luttit Island ARC 401
Lyall Island ARC 402
Lyall Point ARC 403
Lyall River ARC 402
Lyman Glacier ARC 402
Lyngback Hill ARC 402
Lyon Inlet ARC 401
Lyon Rocks ARC 401
Lyon, Cape ARC 403
Lyons Point ARC 403
Lyons, Cape ARC 402
M'Clintock Bay ARC 403
M'Clintock Channel ARC 403
M'Clintock Glacier ARC 402
M'Clintock Ice Shelf ARC 402
M'Clintock Inlet ARC 402
M'Clintock Point *(Prince Patrick Island)* ARC 403
M'Clintock Point *(Victoria Strait)* ARC 403
M'Clintock, Cape ARC 402
M'Clintock's Cairn ARC 402
M'Clure Bay ARC 403
M'Clure Point ARC 401
M'Clure Strait ARC 403
M'Clure, Cape *(Banks Island)* ARC 403
M'Clure, Cape *(Peel Sound)* ARC 403
M'Leay Point ARC 403
Mac Island ARC 404
MacAlpine Islands ARC 403
Macartney Point ARC 402
MacCormick Fjord ARC 402
Macculloch, Cape ARC 402
MacCullogh Glacier ARC 402
Macdonald Island ARC 401
Macdonald River ARC 402
Macdougal Island ARC 402
Macdougall Point ARC 403
Mace Bight ARC 404
Macgregor Laird Lake ARC 403
Macinnes, Cape ARC 403
Mackar Inlet ARC 402
Mackay Bluff ARC 401
Mackay Point ARC 403
MacKay River ARC 404
Mackay, Cape ARC 403
Mackays, île ARC 401
Mackenzie Bay ARC 404
Mackenzie Bay ARC 403
Mackenzie Creek ARC 403
Mackenzie Delta ARC 403
Mackenzie King Island ARC 403
MacKenzie Lake ARC 403
Mackenzie Point ARC 403
Mackenzie Rock ARC 404
Mackenzie Trough ARC 403
Maclean Strait ARC 403
MacMillan Glacier ARC 402
MacNabb Lake ARC 402
Maconochie Island ARC 403
Macormick Bay ARC 402
Macoun, Cape ARC 402
Macready Point ARC 403
Mactavish, Mount ARC 402
Madison, Kap ARC 402
Magda River ARC 402

Magic Finger	ARC 404
Magnet Island	ARC 401
Magpie Rock	ARC 402
Maguire, Cape	ARC 403
Maguse Point	ARC 401
Maguse River	ARC 401
Mahogany Point	ARC 403
Maiden Island	ARC 401
Maidmans Islands	ARC 401
Main Channel	ARC 401
Mair Island	ARC 402
Maitland Point	ARC 403
Majendie, Cape	ARC 402
Majuriarvik, pointe	ARC 401
Makalu Point	ARC 401
Makinson Inlet	ARC 402
Makok Reefs	ARC 401
Maktak Fiord	ARC 402
Maktaktujanak Island	ARC 402
Mala River	ARC 402
Malcolm River	ARC 403
Malerualik Lake	ARC 403
Malerualik River	ARC 403
Mallet Cove	ARC 401
Malley, Cape	ARC 402
Mallik Island	ARC 401
Malloch Dome	ARC 403
Malloch Hill	ARC 403
Malloch, Cape	ARC 403
Maloney Islands	ARC 401
Malrok Point	ARC 404
Malrok Point	ARC 403
Malrok, récifs	ARC 401
Mamawi Lake	ARC 404
Mamen, Cape	ARC 403
Mandarin Passage	ARC 402
Mandarin, îlot	ARC 401
Maneetkalig Mountain	ARC 402
Maneetok Island	ARC 401
Mangak Island	ARC 403
Manico Point	ARC 401
Maniittur Cape	ARC 401
Manimaniit Hills	ARC 401
Manitou Island	ARC 404
Manitounuk Islands	ARC 401
Manitounuk Sound	ARC 401
Manitung Island	ARC 402
Mann Bay	ARC 402
Mann Point	ARC 402
Mannik Islet	ARC 401
Manning Islands	ARC 401
Manning Point	ARC 403
Manning, Cape *(Prince Patrick Island)*	ARC 403
Manning, Cape *(Wellington Channel)*	ARC 402
Mansel Island	ARC 401
Manson Icefield	ARC 402
Manson Øer	ARC 402
Manson Point	ARC 403
Manson, Cape	ARC 402
Manussaq	ARC 402
Maori Point	ARC 403
Maquatua River	ARC 401
Mara River	ARC 403
Marble Island	ARC 401
Marc, île	ARC 403
Marcet Island	ARC 403
Marcil Creek	ARC 402
Marcil Lake	ARC 402
Marcopeet Islands	ARC 401
Marcus Channel	ARC 404
Margaret Island	ARC 403
Margaret, Cape	ARC 402
Maria da Gloria, Cape	ARC 403
Maria Louisa, Cape	ARC 403
Maria Point	ARC 403
Marian Lake	ARC 404
Marian River	ARC 404
Maricourt	ARC 401
Marie Bay	ARC 403
Marie Gletscher	ARC 402
Marie Heights	ARC 403
Marie Island	ARC 402
Marina Peninsula	ARC 402
Mark Island	ARC 401
Mark Island	ARC 402
Marker Island	ARC 401
Marker Islets	ARC 403
Markham Bay	ARC 401
Markham Fiord	ARC 402
Markham Point	ARC 402
Markham Strait	ARC 403
Marryatt Point	ARC 403
Marsh Point	ARC 401
Marshall Bugt	ARC 402
Marshall Peninsula	ARC 402
Marshall River	ARC 402
Martin Island	ARC 404
Martin Islands	ARC 402
Martin River	ARC 404
Martineau, Cape	ARC 401
Martyr, Cape	ARC 402
Marvin Islands	ARC 402
Marvin Peninsula	ARC 402
Mary Cleverly, Kap	ARC 402

Mary Island *(détroit d'Hudson)* ARC 401
Mary Island *(Frobisher Bay)* ARC 402
Mary Jones Bay ARC 402
Mary Peak ARC 402
Mary River ARC 402
Mary Rock ARC 401
Mary, Cape ARC 403
Mary, pointe ARC 401
Masik River ARC 403
Mason Bay ARC 403
Mason River ARC 403
Massey Island ARC 403
Massey Sound ARC 403
Mata Island ARC 401
Mathe Point ARC 402
Matheson Island ARC 404
Matheson Point ARC 403
Matheson River ARC 402
Matheson, Mount ARC 403
Mathiassen Brook ARC 401
Matlack Island ARC 402
Matonabbee Point ARC 404
Matthew Smith, Cape ARC 401
Matthias, Mount ARC 403
Matty Island ARC 403
Maud Bight ARC 402
Maud Harbour ARC 402
Maufelly Point ARC 404
Maundy Thursday, Cape ARC 403
Maurepas, promontoire ARC 401
Maurice Point ARC 404
Maurice Point ARC 401
Maury Bay ARC 402
Maury Channel ARC 402
Maver Islands ARC 401
Mavor Island ARC 401
Maxwell Bay ARC 402
May Cove ARC 403
May Creek ARC 402
May Inlet ARC 403
May Island ARC 402
May Point ARC 404
May Point ARC 402
Maynard, Kap ARC 402
Mayogiak Inlet ARC 404
Mayogiak Inlet ARC 403
Mayortolik Lake ARC 402
Maze Islands ARC 403
McAllister Island ARC 402
McBain, Cape ARC 402
McBean Bay ARC 402
McBeth Fiord ARC 402
McBeth River ARC 402
McCaig Bay ARC 401
McCaig Bay ARC 402
McConnell Island ARC 404
McConnell Island ARC 403
McConnell Range ARC 404
McConnell River ARC 401
McCormack Island ARC 401
McCormick Bugt ARC 402
McCormick Inlet ARC 403
McCrary Isthmus ARC 403
McDermott Island ARC 404
McDonald Island ARC 404
McDonald Lake ARC 403
McDoual, Cape ARC 402
McDougall Sound ARC 402
McGary Ø ARC 402
McGern Island ARC 404
McGill Islet ARC 401
McGill Mountain ARC 402
McGillivray Bay ARC 403
McIver Bay ARC 404
McIver Point ARC 404
McKay Island ARC 404
McKay Island ARC 402
McKay Lake ARC 404
McKeand River ARC 402
McKellar Bay ARC 401
McKenzie Inlet ARC 402
McKinlay Lake ARC 403
McKinlay Point ARC 403
McKinley Bay *(mer de Beaufort)* ARC 403
McKinley Bay *(Tanquary Fiord)* ARC 402
McKinley Pingos ARC 403
McKinley Point ARC 404
McKinley Ridge ARC 403
McLaren Island ARC 402
McLaren, Cape ARC 401
McLean Island ARC 402
McLeary Point ARC 401
McLelan Strait ARC 401
McLeod Bay ARC 404
McLeod Head ARC 402
McLoughlin Bay ARC 403
McLoughlin, Cape ARC 402
McMaster River ARC 402
McMurdo Point ARC 401
McNab Rocks ARC 401
McNabb Lake ARC 401
McNaughton River ARC 403
McTavish Arm ARC 404
McTavish Island ARC 401

McTavish Point ARC 403
McTavish, Cape ARC 402
McVicar Arm ARC 404
Meadow River ARC 402
Mecham Island ARC 403
Mecham River *(Bridport Inlet)* ARC 403
Mecham River *(Resolute Bay)* ARC 402
Mecham, Cape ARC 403
Meehan Gletscher ARC 402
Meek Point ARC 403
Meeko Point ARC 401
Meighen Ice Cap ARC 403
Meighen Island ARC 403
Melbourne Island ARC 403
Melby, Cape ARC 402
Mellemø ARC 402
Melville Gletscher ARC 402
Melville Hills ARC 403
Melville Island ARC 403
Melville Peninsula ARC 401
Melville Sound ARC 403
Melvin Bay ARC 401
Menchikoff Bay ARC 402
Merchants Bay ARC 402
Mercy Bay ARC 403
Mercy, Cape ARC 402
Mer de Beaufort ARC 404
Mer de Beaufort ARC 403
Merganser, anse ARC 401
Merganser, pointe ARC 401
Merganser, rivière ARC 401
Meridian Island ARC 404
Meridian, Point ARC 401
Merles Harbour ARC 401
Mermaid Fiord ARC 402
Merritt Point ARC 403
Merry Headland ARC 401
Merry Island ARC 401
Merry Rock ARC 401
Merry, Cape ARC 401
Mésaconane, pointe ARC 401
Message Island ARC 401
Meta Incognita Peninsula ARC 401
Meta Incognita Peninsula ARC 402
Metela Island ARC 402
Meteorologist Peninsula ARC 403
Michael Point ARC 401
Michelsen, Cape ARC 403
Micklesham, Cape ARC 402
Midbay Shoal ARC 401
Middle Channel ARC 403
Middle Channel *(delta de Slave River)* ARC 404
Middle Channel *(delta du Mackenzie)* ARC 404
Middle Cranberry Island ARC 404
Middle Fiord ARC 403
Middle Island ARC 404
Middle Island ARC 401
Middle Island ARC 403
Middle Lake ARC 402
Middle Point ARC 403
Middle Rocks ARC 404
Middle Savage Islands ARC 401
Middle Shoals ARC 401
Middleton Island ARC 401
Middleton, île ARC 401
Midshipman Bay ARC 402
Midway, île ARC 401
Migeon, pointe ARC 401
Mikitok Narrows ARC 401
Mikittuq, passe ARC 401
Mikkelsen Islands ARC 403
Mikoalat Island ARC 401
Mildred Lake ARC 404
Miles Islands ARC 403
Miles, Cape ARC 402
Miliakdjuin Island ARC 402
Milky Bay ARC 402
Mill Island ARC 401
Miller Island ARC 401
Miller Island ARC 402
Mills Lake ARC 404
Mills Landing ARC 404
Mills, Cape ARC 402
Millut Bay ARC 402
Milne Fiord ARC 402
Milne Glacier ARC 402
Milne Ice Shelf ARC 402
Milne Inlet ARC 402
Milne Island ARC 402
Milne Peak ARC 402
Milne Peninsula ARC 402
Milne Point ARC 403
Milne, Kap ARC 402
Mineau River ARC 402
Miner Point ARC 402
Mingnuk Point ARC 403
Minim Reef ARC 403
Minion Rock ARC 401
Ministicoog Channel ARC 404
Ministicoog Channel ARC 403
Ministikawatin, péninsule ARC 401
Minna Island ARC 403
Minor Island ARC 403
Minto Head ARC 403

Minto Inlet ARC 403
Minto Islands ARC 403
Minto, Mount ARC 401
Minturn Bay ARC 402
Minturn River ARC 402
Mirage Islands ARC 401
Mirage Point ARC 404
Misfortune Shoals ARC 401
Mission Cove *(Diana Bay)* ARC 401
Mission Cove *(Port Burwell)* ARC 401
Mission Island *(fleuve Mackenzie, cours d'eau supérieur)* ARC 404
Mission Island *(Grand lac des Esclaves)* ARC 404
Mission Point ARC 404
Missisicabi River ARC 401
Mistake Bay *(baie d'Hudson, côte Est)* ARC 401
Mistake Bay *(Whale Cove)* ARC 401
Mistake Creek ARC 401
Mists, Isle of ARC 402
Misty Island ARC 402
Misty River ARC 403
Mitalik Peninsula ARC 403
Mitchell Bluff ARC 402
Mitchell Island ARC 402
Mitchell Point ARC 402
Mitres, The ARC 402
Mittie Island ARC 402
Mittik Island ARC 401
Mittilik Island ARC 401
Mizzen Island ARC 401
Moar Bay ARC 401
Moat, The ARC 404
Mocklin Islands ARC 401
Mocklin Point ARC 403
Moffet Inlet ARC 402
Moffet River ARC 402
Mogg Bay ARC 401
Mokka Fiord ARC 402
Moltke Island ARC 403
Monark Reef ARC 401
Monkey Hill ARC 401
Monkey Islands ARC 401
Mont Albert-Low ARC 401
Mont Young ARC 401
Mont de la Table ARC 401
Mont Sugar Loaf ARC 401
Montagu, Cape ARC 401
Montague, Cape ARC 401
Montcalm Point ARC 402
Montreal Island ARC 403
Monts d'Youville ARC 401
Monty Peak ARC 402
Monument Bay ARC 401
Monument Bay ARC 402
Monument Island ARC 402
Monumental Island ARC 402
Moodie Island ARC 402
Mooneshine Fiord ARC 402
Mooneshine Island ARC 401
Moor Island ARC 401
Moore Bay ARC 403
Moore Channel ARC 404
Moore Island ARC 403
Moore Island *(Belcher Islands)* ARC 401
Moore Island *(Hopewell Islands)* ARC 401
Moore Island *(Rupert Bay)* ARC 401
Moore Islands ARC 403
Moore, Mount ARC 402
Moose Bay ARC 404
Moose Channel ARC 404
Moose Channel ARC 403
Moose Deer Island ARC 404
Moose Deer Rocks ARC 404
Moose Factory ARC 401
Moose Factory Island ARC 401
Moose Flats ARC 401
Moose Lakes ARC 403
Moose River ARC 401
Moose River ARC 403
Moosehead Island ARC 401
Mooshof Point ARC 403
Moosonee ARC 401
Moraine Bay ARC 404
Moraine Harbour ARC 402
Moraine Point ARC 404
Moreton Bay ARC 403
Morgan Bluffs ARC 403
Morin Point *(Dundas Harbour)* ARC 402
Morin Point *(Gulf of Boothia)* ARC 402
Morin, Mount ARC 402
Morin, pointe ARC 401
Morris Bugt ARC 402
Morris Island ARC 402
Morris Jesup Gletscher ARC 402
Morris Jesup, Kap ARC 402
Morrisey Creek ARC 404
Morrisey Point ARC 401
Morrissey Harbour ARC 401
Morse, pointe du ARC 401
Morshead Point ARC 403
Morso Islands ARC 401
Mort, île du ARC 404
Morton Island ARC 404
Morton, Kap ARC 402
Moses Island ARC 401

Moses Oates, Cape ARC 401
Mosher Island ARC 404
Mosisee Point ARC 401
Mosquito Bay ARC 401
Moss Bay ARC 402
Moss Cove ARC 402
Moss Island ARC 401
Moss, Point ARC 402
Mossviken Point ARC 402
Mottley Island ARC 403
Mouat, Cape ARC 402
Mould Bay ARC 403
Mount Allan ARC 401
Mount Chaunsler ARC 401
Mount Gaudet ARC 404
Mount Lansdowne ARC 401
Mount Minto ARC 401
Mount Sabine ARC 401
Mount Scotch Tom ARC 401
Mountain People Creek ARC 404
Mountain Rapids ARC 404
Mountain River *(fleuve Mackenzie)* ARC 404
Mountain River *(Grand lac des Esclaves)* ARC 404
Mouse Island ARC 404
Mouse, The ARC 403
Mouton, rivière au ARC 401
Mowat Island ARC 401
Moyle Bay ARC 402
Mudge, Cape ARC 403
Muingmak Island ARC 402
Mukpollo Peninsula ARC 401
Mulroak Islands ARC 403
Mundy Harbour ARC 402
Munn Bay ARC 401
Munn, Cape ARC 401
Munro Harbour ARC 401
Munroe Inlet ARC 402
Murchison Promontory ARC 402
Murchison River ARC 403
Murchison Sund ARC 402
Murchison, Cape *(Brevoort Island)* ARC 402
Murchison, Cape *(Hall Basin)* ARC 402
Murchison, Mount ARC 402
Murky Channel ARC 404
Murky Lake ARC 404
Murphy Point ARC 402
Murray Bay ARC 402
Murray Harbour ARC 401
Murray Harbour ARC 403
Murray Hills ARC 403
Murray Inlet ARC 403
Murray Island ARC 401
Murray Island ARC 403
Murray Lake ARC 402
Murray Maxwell Bay ARC 401
Murray Point ARC 403
Murray River ARC 401
Murray, Cape ARC 403
Mushroom Point ARC 402
Musk-ox Bay ARC 402
Muskox Fiord ARC 402
Muskox Hill ARC 403
Musk-ox Lake ARC 403
Muskox Pond ARC 402
Muskwa River ARC 404
Mylius Island ARC 403
Nabukjuak Bay ARC 401
Nadia Creek ARC 404
Nadluardjuk River ARC 402
Nagle Bay ARC 404
Nagle Channel ARC 404
Nagle Creek ARC 404
Nahanni Butte ARC 404
Najjuttuuq Fiord ARC 402
Nakertok Narrows ARC 401
Nakirtuq, Chanel ARC 401
Nakyoktok River ARC 403
Nallok Point ARC 404
Nallok Point ARC 403
Nallulik Fiord ARC 402
Nallussiaq Fiord ARC 402
Nalojoaq Bay ARC 401
Nanertak Island ARC 401
Nanertak Reefs ARC 401
Nanisivik ARC 402
Nannuk Harbour ARC 401
Nannuk Rock ARC 401
Nanook Islet ARC 401
Nanortut Island ARC 403
Nansen Sound ARC 402
Nansen, Cape ARC 403
Nanuk Islet ARC 401
Nanukton Island ARC 403
Nanuttuvik, baie ARC 401
Naoyat Cliff ARC 403
Napaaktoktok River ARC 403
Naparotalik Spit ARC 404
Naparotalik Spit ARC 403
Napatak Island ARC 401
Napier Bay ARC 402
Napoiak Channel ARC 404
Napoleon Bay ARC 402
Napparti Point ARC 401
Nappatak Island ARC 401

Nares Strait ARC 402
Nares, Cape *(Eglinton Island)* ARC 403
Nares, Cape *(Markham Fiord)* ARC 402
Narpaing Fiord ARC 402
Narrow Island ARC 404
Narrow Island ARC 401
Narrow Passage ARC 401
Narrows, The ARC 404
Narrows, The ARC 402
Narrows, The *(rivière George)* ARC 401
Narrows, The *(rivière Koksoak)* ARC 401
Narrows, The *(Wakeham Bay)* ARC 401
Narruriat Islands ARC 401
Narsarsuk Glacier ARC 402
Narssurssuk ARC 402
Narwhal Anchorage ARC 401
Nasauya Point ARC 402
Nascopie Point ARC 401
Nascopie Reefs ARC 401
Nascopie, anse ARC 401
Nasissaturarvik, pointe ARC 401
Nasogaluak River ARC 403
Nastapoka Falls ARC 401
Nastapoka Islands ARC 401
Nastapoka Sound ARC 401
Nastapoka, rivière ARC 401
Nathorst, Cape ARC 403
Native Bay ARC 401
Native Point ARC 401
Natkusiak Peninsula ARC 403
Natsek Islet ARC 401
Natsik Islet ARC 401
Nattabisha Point ARC 401
Nauja Bay ARC 401
Nauja Cove ARC 401
Nauja Harbour ARC 401
Naujaalik Island ARC 402
Naujaat Hills ARC 403
Naujakallak, îles ARC 401
Naujan Escarpment ARC 402
Naujapaluk ARC 402
Nautilus Mountain ARC 402
Nauyan Islands ARC 403
Nauyat Cliff ARC 402
Nauyut, îles ARC 401
Navarana Lake ARC 402
Navy Board Inlet ARC 402
Navy Channel ARC 401
Naylor Island ARC 404
Naylors Landing ARC 404
Ne Ultra Strait ARC 401
Neakok Lake ARC 401
Neakongut Bay ARC 401
Neal Islands ARC 402
Nebel, Mount ARC 402
Nedlik Island ARC 401
Nedlukseak Fiord ARC 402
Nedlukseak Island ARC 402
Needle Cove ARC 402
Needle Point *(Chesterfield Inlet)* ARC 401
Needle Point *(Rowley Island)* ARC 401
Needle, The ARC 402
Neergaard Lake ARC 402
Neerlonakto Island ARC 401
Negus Bay ARC 401
Negus Point ARC 404
Neil Lake ARC 403
Neil Peninsula ARC 402
Neill, Point ARC 402
Neill, Port ARC 402
Neilsen Island ARC 401
Neklek Channel ARC 404
Nelson Forks ARC 404
Nelson Griffiths Point ARC 403
Nelson Head ARC 403
Nelson River ARC 401
Nelson River ARC 403
Nelson Shoal ARC 401
Neptune Bay ARC 402
Neptune Island ARC 401
Neptune Reef ARC 402
Neptune Rock ARC 402
Neptune, cap ARC 401
Neqe ARC 402
Nero Island ARC 401
Nesmith River ARC 402
Nest Island ARC 402
Nesters Islet ARC 402
Net Island ARC 401
Net Point ARC 404
Neta Islands ARC 401
Netchek, Cape ARC 401
Netchik Point ARC 401
Netitishi Point ARC 401
Netsiksiuvik Inlet ARC 402
Netsilik Lake ARC 403
Nettichi River ARC 401
Nettilling Fiord ARC 402
Nettilling Lake ARC 401
Neumayer Peninsula ARC 403
Nevill Bay ARC 401
Neville, Mount ARC 402
Newell Sound ARC 402
Newland Island ARC 402

Newman Smith, Cape	ARC 402	Noovoserparalo	ARC 401
Newmann Bugt	ARC 402	Norah Island	ARC 402
Newton Fiord	ARC 402	Norberg Islands	ARC 403
Ney Harbour	ARC 402	Nordenskiold Islands	ARC 403
Ney Island	ARC 401	Nordenskiold River	ARC 403
Niakolik Point	ARC 403	Nordenskiold, Cape	ARC 402
Niante Harbour	ARC 402	Nordlyset, Mount	ARC 402
Niaqunnguut, pointe	ARC 401	Nordstrand Point	ARC 402
Niaqurnak Point	ARC 402	Nordvestø	ARC 402
Niarkrok Harbour	ARC 403	Norem, Cape	ARC 403
Nias Island	ARC 401	Norfolk Inlet	ARC 402
Nias Point	ARC 403	Norman Inlet	ARC 401
Nicholas, Cape	ARC 403	Norman Lockyer Island	ARC 402
Nicholls Island	ARC 401	Norman Range	ARC 404
Nichols Bluff	ARC 401	Norman Wells	ARC 404
Nichols Islands	ARC 403	Normand, pointe	ARC 401
Nichols, pointe	ARC 401	North Arm	ARC 402
Nicholson Channel	ARC 403	North Arm, *(Grand lac des Esclaves)*	ARC 404
Nicholson Island	ARC 401	North Bay	ARC 401
Nicholson Island	ARC 403	North Bear Island	ARC 401
Nicholson Point	ARC 403	North Belcher Islands	ARC 401
Nicol Island	ARC 403	North Belcher Shoals	ARC 401
Nicolaj Neilsen Kyst	ARC 402	North Bluff	ARC 401
Nicolay, Mount	ARC 402	North Channel	ARC 404
Nicolson Rock	ARC 401	North Channel *(Albany River)*	ARC 401
Nielson Bar	ARC 401	North Channel *(Baker Lake)*	ARC 401
Nigitorvik Lake	ARC 403	North Channel *(Moose River)*	ARC 401
Niglik Valley	ARC 403	North Cove	ARC 402
Niglintgak Island	ARC 403	North Cranberry Island	ARC 404
Nijadluk Harbour	ARC 402	North Elwin River	ARC 402
Nikoluk Channel	ARC 404	North Fiord	ARC 403
Nimigen Island	ARC 402	North Foreland	ARC 402
Nina Bang Bjerg	ARC 402	North Hanna Island	ARC 404
Ningiuluit Islands	ARC 401	North Head	ARC 404
Nipin Bay	ARC 404	North Head	ARC 401
Nipper Island	ARC 401	North Head	ARC 403
Nipper Reef	ARC 401	North Hendon, Cape	ARC 402
Nipper Rock	ARC 402	North Hill	ARC 403
Nisbet Point	ARC 403	North Kent Island	ARC 402
Niskibi River	ARC 401	North Knife River	ARC 401
Niutungiak Peninsula	ARC 403	North Kopak Island	ARC 401
Noble Inlet	ARC 402	North Midway Island	ARC 401
Noel Harbour	ARC 401	North Nahanni River	ARC 404
Noel Point	ARC 403	North Ooglit Islands	ARC 401
Noice Peninsula	ARC 403	North Pangnirtung Fiord	ARC 402
Noice Point	ARC 403	North Peak	ARC 404
Noire, pointe	ARC 401	North Peak	ARC 403
Nokaluk River	ARC 403	North Point	ARC 401
Nomansland Point	ARC 401	North Point	ARC 403
Nonook Pond	ARC 402	North Pole River	ARC 401
Nookap Island	ARC 402	North Quadyuk Island	ARC 403
Noovoksit	ARC 401	North Rapids	ARC 404

North River ARC 401
North Skerries ARC 401
North Spicer Island ARC 401
North Star Bugt ARC 402
North Star Harbour *(Banks Island)* ARC 403
North Star Harbour *(Liverpool Bay)* ARC 403
North Star Point ARC 403
North Star Shoal ARC 401
North Tweedsmuir Island ARC 401
North Twin Island ARC 401
North Walrus Island ARC 401
Northbluff Point ARC 401
Northeast Cape ARC 401
Northeast Cliff ARC 401
Northeast Hill ARC 403
Northeast Point ARC 402
Northpost Island ARC 403
Northumberland Ø ARC 402
Northumberland Sound ARC 402
Northwest Point ARC 404
Northwest, Cape ARC 403
Norton Island ARC 401
Norton Shaw, Cape ARC 402
Norton, Cape ARC 403
Norway Bay ARC 403
Norway Island ARC 403
Norwegian Bay ARC 402
Nottaway, rivière ARC 401
Nottingham Island ARC 401
Nouvelle-France, cap de ARC 401
Nouyarn Island ARC 402
Nova Zembla Island ARC 402
Novoa, Cape ARC 401
Novoalojuak ARC 401
Nowashe Creek ARC 401
Nudlukta Inlet ARC 402
Nudlukta Lake ARC 402
Nudlung Fiord ARC 402
Nudlung Island ARC 402
Nugsanarsuk Point ARC 401
Nukap, Mount ARC 402
Nunagiak Point ARC 401
Nunalla ARC 401
Nunaluk Spit ARC 403
Nunaritgak Island ARC 403
Nunatak Island ARC 402
Nunatami ARC 402
Nunatarssuaq ARC 402
Nunatsiaq Point ARC 402
Nunavik, région de ARC 401
Nunavut ARC 401
Nuvorak Point ARC 403
Nuvua Island ARC 402
Nuvualujjuaq Peninsula ARC 401
Nuvuc, pointe ARC 401
Nuvudlik Island ARC 401
Nuvugapik Point ARC 401
Nuvuit Peninsula ARC 401
Nuvujen Island ARC 402
Nuvuk Harbour ARC 401
Nuvuk Islands ARC 401
Nuvuk Point *(Cumberland Sound)* ARC 402
Nuvuk Point *(Roes Welcome Sound)* ARC 401
Nuvukallak, cap ARC 401
Nuvuktik Island ARC 402
Nuvukuluk Point ARC 402
Nuvursirpaaraaluk Island ARC 401
Nuvuruaq Point ARC 402
Nuvuttuaq Point ARC 401
Nuwata ARC 401
Nyeboe Fiord ARC 402
Nyeboe Land ARC 402
Nygaard Bugt ARC 402
Nygaard, Cape ARC 403
O'Brien, Cape ARC 402
O'Connell Reef ARC 402
O'Reilly Island ARC 403
Oaqulluk Rock ARC 401
Observation Cove ARC 401
Observation Point ARC 401
Observation Point ARC 403
Ocean Eagle Point ARC 401
Ochre River ARC 404
Octave, rivière ARC 401
October Island ARC 401
October Shoal ARC 402
Octopus Reef ARC 401
Offley Ø ARC 402
Ogden Bay ARC 403
Ogden Island ARC 402
Ogilvie Island ARC 404
Ogle Point ARC 403
Ogle, Cape ARC 402
Ohlsen, Kap ARC 402
Oirogue Island ARC 403
Okak Island ARC 403
Okalik Bay ARC 402
Okalik Island ARC 402
Okivik Island ARC 401
Okoa Bay ARC 402
Okolli Island ARC 401
Okse Bay ARC 402
Old Factory Bay ARC 401
Old Fort ARC 404

Old Fort Island *(fleuve Mackenzie)* ARC 404
Old Fort Island *(Grand lac des Esclaves)* ARC 404
Old Fort Point ARC 404
Old Fort Rae ARC 404
Old Horton Channel ARC 403
Old Horton Creek ARC 403
Old Squaw Islands ARC 402
Old Steamboat Channel ARC 404
O'Leary Island ARC 401
Oliver Harbour ARC 403
Oliver Lake ARC 402
Oliver Sound ARC 402
Oliver, Mount ARC 402
Olivier Islands ARC 404
Olivier Islands ARC 403
Olrik Fjord ARC 402
Olsen Island ARC 402
Oman Point ARC 401
Omarolluk Sound ARC 401
Omega Bay ARC 402
Omingmak Mountain ARC 402
Ommanney Bay ARC 403
Ongalaota ARC 401
Oniak Channel ARC 404
Onitkok Island ARC 403
Ontaratue River ARC 404
Ooblooyah Creek ARC 402
Ooblooyah Glacier ARC 402
Oobloyah Bay ARC 402
Oogah River ARC 402
Ooglukjuak Island ARC 401
Ooligbuck Point ARC 403
Oopik Island ARC 402
Ootah Bay ARC 402
Opera Glass Cape ARC 402
Opingivik Island ARC 401
Opinnagau River ARC 401
Opposite Island ARC 401
Oracha Falls ARC 404
Orbit Rock ARC 401
Orca Cove ARC 403
Organ Heights ARC 402
Orkney Point ARC 403
Ormonde Island ARC 401
Orne Island ARC 402
Osbon Bay ARC 402
Osborn Point ARC 403
Osborn Range ARC 402
Osborn, Cape *(Frobisher Bay)* ARC 402
Osborn, Cape *(Wellington Channel)* ARC 402
Oscar Bay ARC 403
Osmer Bay ARC 402
Ossory, Cape ARC 401
Otaska Harbour ARC 401
Oterkvik Point ARC 403
Otrick Island ARC 403
Ottawa Islands ARC 401
Otter River ARC 403
Otto Fiord ARC 402
Otto Glacier ARC 402
Oulouksione Point ARC 402
Ours Noir, pointe à l' ARC 401
Outcast Islands ARC 403
Outcrop Point ARC 401
Outer Island ARC 401
Outer Island ARC 402
Outer Peak Reef ARC 402
Outer Shoals ARC 401
Outer Whaleback Rocks ARC 404
Outpost Islands ARC 404
Outpost Islands ARC 403
Outremont Point ARC 402
Outwash River ARC 403
Overflow Lake ARC 401
Ovibos, Mount ARC 402
Owen Lake ARC 402
Owen Point ARC 402
Owl River ARC 401
Owlitteeweek Island ARC 401
Oxford Bay ARC 403
Oyster Creek ARC 403
Pâ ARC 402
Paaraluk Bay ARC 403
Packdog Creek ARC 402
Paddy Hamilton Peninsula ARC 402
Padle Fiord ARC 402
Padle River ARC 402
Padliak Inlet ARC 403
Padloping Island ARC 402
Padloping Trough ARC 402
Page River ARC 402
Paget Point ARC 402
Pain, cap ARC 401
Paine Bluff ARC 402
Paine Point ARC 402
Paint Hills Bay ARC 401
Paint Hills Islands ARC 401
Paint Islands ARC 401
Pakington, Cape ARC 402
Pakkivik, île ARC 401
Palander Strait ARC 403
Palgrave River ARC 403
Paliak Islands ARC 401
Palisade Cliffs ARC 401

Palmated Bay	ARC 401
Palmer Bay	ARC 401
Palmer Island	ARC 402
Palmer Point *(Bathurst Island)*	ARC 403
Palmer Point *(Melville Island)*	ARC 403
Palmer Reef	ARC 402
Palmer Shoal	ARC 402
Palmerston Point	ARC 403
Palmerston, Cape	ARC 402
Pamialluk, pointe	ARC 401
Pamiok Island	ARC 401
Pamiok Point	ARC 401
Pamiuq, pointe	ARC 401
Pan Island	ARC 402
Panalik Point	ARC 401
Pandora Havn	ARC 402
Pandora Island	ARC 403
Pangertot Peninsula	ARC 401
Pangnirtung	ARC 402
Pangnirtung Fiord	ARC 402
Panorama Island	ARC 401
Papik Island	ARC 401
Papik Point	ARC 401
Paquet Bay	ARC 402
Parachute Bay	ARC 403
Parke Hills	ARC 402
Parker Bay *(Clements Markham Inlet)*	ARC 402
Parker Bay *(Cyrus Field Bay)*	ARC 402
Parker Bay *(Queen Maud Gulf)*	ARC 403
Parker Point	ARC 403
Parker River	ARC 403
Parker Snow Bugt	ARC 402
Parker Snow Pynt	ARC 402
Parker, Cape	ARC 402
Parker, Mount	ARC 402
Parkes Bluff	ARC 403
Parketuk Bay	ARC 401
Parr Bay	ARC 402
Parrish Glacier	ARC 402
Parry Bay *(Foxe Basin)*	ARC 401
Parry Bay *(Melville Sound)*	ARC 403
Parry Channel	ARC 403
Parry Islands	ARC 403
Parry Peninsula *(Amundsen Gulf)*	ARC 403
Parry Peninsula *(Clements Markham Inlet)*	ARC 402
Parry Point *(Foxe Basin)*	ARC 401
Parry Point *(James Ross Strait)*	ARC 403
Parry Point *(Viscount Melville Sound)*	ARC 403
Parry Rock	ARC 403
Parry, Cape	ARC 403
Parry, Kap	ARC 402
Parry, Mount	ARC 402
Parry, Port	ARC 403
Parsons Island	ARC 401
Parsons Lake	ARC 403
Partridge Island	ARC 401
Paskwachi Point	ARC 401
Pasley Bay	ARC 403
Pasley Cove	ARC 403
Pasley River	ARC 403
Pass Brook	ARC 403
Passage aux Feuilles	ARC 401
Passage Island	ARC 401
Passage Point	ARC 403
Passe de l'Algerine	ARC 401
Passe Digges	ARC 401
Passe Mikittuq	ARC 401
Passe Smoky	ARC 401
Patch Island	ARC 401
Patchepawapoka River	ARC 401
Paterson Inlet	ARC 402
Patricia Bay	ARC 402
Patricia Island	ARC 404
Patricia River	ARC 402
Patrol Point	ARC 402
Patsy Klengenberg Island	ARC 403
Pattee Island	ARC 401
Patterson Bay	ARC 402
Patterson Island	ARC 401
Patterson Island	ARC 403
Patterson River	ARC 402
Patterson, Mount	ARC 402
Pattinson Harbour	ARC 403
Paugnang Island	ARC 402
Pauktorvik Island	ARC 401
Paul Bay	ARC 401
Paulatuk	ARC 403
Paulatuk Harbour	ARC 403
Paulette Island	ARC 404
Pauline Cove	ARC 403
Pauline, île	ARC 403
Paunraqtuuq Hill	ARC 401
Pavy River	ARC 402
Paw Island	ARC 401
Payer Harbour	ARC 402
Payer Point	ARC 403
Payne Bay	ARC 401
Payne Creek	ARC 404
Payne River	ARC 401
Payne, bassin	ARC 401
Peabody Bugt	ARC 402
Peabody Point	ARC 403
Peace River	ARC 404
Peak Island *(détroit d'Hudson)*	ARC 401

Peak Island *(Frobisher Bay)*	ARC 402
Peak Valley	ARC 402
Peaked Hill	ARC 403
Peale Point	ARC 402
Pearce Point	ARC 403
Pearce Point Harbour	ARC 403
Pearse Strait	ARC 403
Pearson Island	ARC 402
Pearson Point	ARC 404
Peary Bay	ARC 402
Peary Channel	ARC 403
Peary, Kap	ARC 402
Peawanuck	ARC 401
Pebble Brook	ARC 402
Pebble Island	ARC 401
Pechell Point	ARC 403
Peck Inlet	ARC 401
Peck Point	ARC 401
Peckham Island	ARC 401
Pecten Harbour	ARC 401
Pedder Point	ARC 403
Peddie Bay	ARC 403
Peddie Point	ARC 403
Pederson Channel	ARC 404
Peel Channel	ARC 404
Peel Inlet	ARC 403
Peel Point	ARC 403
Peel River	ARC 404
Peel Sound	ARC 403
Peel, Cape	ARC 403
Peffer River	ARC 403
Peglar Point	ARC 403
Pekanatui Point	ARC 404
Pelham Bay	ARC 402
Pelican Rapids	ARC 404
Pelican Rock	ARC 401
Pell Inlet	ARC 403
Pell Point	ARC 402
Pelletier Bay	ARC 401
Pelletier Point	ARC 401
Pelly Bay	ARC 402
Pelly Island	ARC 403
Pelly Lobe	ARC 403
Pelly Point	ARC 403
Pelly, Mount	ARC 403
Pembroke, Cape	ARC 401
Pemmican Point	ARC 403
Pemmican Rock	ARC 403
Peninsula Point	ARC 404
Peninsula Point	ARC 403
Péninsule Bates	ARC 401
Péninsule Ministikawatin	ARC 401
Pennell Point *(Banks Island)*	ARC 403
Pennell Point *(Northumberland Sound)*	ARC 402
Penny Bay	ARC 403
Penny Ice Cap	ARC 402
Penny Islet	ARC 401
Penny Strait	ARC 402
Penrhyn, Cape	ARC 401
Pentamerus Bjerge	ARC 402
Percy, Mount	ARC 402
Peregrine Point	ARC 401
Peregrine Sound	ARC 401
Peril Island	ARC 401
Peril Point	ARC 401
Perkins Rock	ARC 401
Perley Island	ARC 401
Perley Island	ARC 403
Pérouse Bay, La	ARC 401
Perrett Island	ARC 401
Perry Island	ARC 404
Perry Island	ARC 403
Perry River	ARC 403
Perseverance Point	ARC 403
Pete's Creek	ARC 404
Peter Bank	ARC 404
Peter Force Sound	ARC 402
Peter Ledge	ARC 402
Peter Richards Islands	ARC 402
Peter Richards, Cape	ARC 403
Peterhead Inlet	ARC 402
Peterhead Islands	ARC 403
Petermann Fjord	ARC 402
Petermann Gletscher	ARC 402
Petermann Halvo	ARC 402
Peters Point *(York Sound)*	ARC 402
Peters, Point *(Clarke Sound)*	ARC 401
Petersen Bay *(Frozen Strait)*	ARC 401
Petersen Bay *(île d'Ellesmere)*	ARC 402
Petersen Bay *(Rasmussen Basin)*	ARC 403
Petersen Island	ARC 403
Petersen Point	ARC 402
Pethei Peninsula	ARC 404
Petite île Elbow	ARC 401
Petite Ile, La	ARC 401
Petite Ravine, La	ARC 401
Petite rivière de la Baleine	ARC 401
Petitot Islands	ARC 404
Petitot River	ARC 404
Peuplier, pointe du	ARC 401
Peuplier, rivière du	ARC 401
Phantom Lake	ARC 403
Phayre, Mount	ARC 403
Phillipps Island	ARC 403

Phillips Bay ARC 403
Phillips Channel ARC 404
Phillips Creek ARC 404
Phillips Creek ARC 402
Phillips Inlet ARC 402
Phillips Island *(Banks Island)* ARC 403
Phillips Island *(McKinley Bay)* ARC 403
Phillips Point ARC 402
Phillips, Cape ARC 402
Philpots Island ARC 402
Phipps, Cape ARC 403
Phoque, rivière au ARC 401
Piagochioui, rivière ARC 401
Pichit Island ARC 402
Pichit Peninsula ARC 402
Piercey Islands ARC 403
Pierre Creek ARC 404
Pike Island ARC 402
Pike-Resor Channel ARC 402
Pikiolik Lake ARC 403
Pikiulirjuakallak, île ARC 401
Pikiyulik Island ARC 401
Piksimanik River ARC 401
Pikuk Rock ARC 401
Pilektuak Island ARC 402
Piling Bay ARC 401
Piling Lake ARC 401
Piliravijuk Bay ARC 402
Pillage Point ARC 403
Pillsbury, Cape ARC 402
Pilon Island ARC 401
Pilot Islands ARC 404
Pilot Reef ARC 404
Pim Island ARC 402
Pim Point ARC 402
Pim Ravine ARC 403
Pin Rock ARC 401
Pine Channel ARC 404
Pine Island ARC 404
Pine Point ARC 404
Pinger Point ARC 401
Pingorssuit ARC 402
Pingualuk Hill ARC 402
Pink Island ARC 401
Pink Lady Island ARC 402
Pinnacle Bluff ARC 401
Pinnacle Islands ARC 401
Pintail Island ARC 401
Pioneer Bay ARC 402
Pioneer Channel ARC 402
Pioneer Island ARC 402
Piper Bay ARC 403
Piper Pass ARC 402
Pipowitan River ARC 401
Pirujiningit Islands ARC 402
Piscapecassy River ARC 401
Pisiktarfik Island ARC 402
Pissiulaarsitik Island ARC 401
Pissiulaarsitik Islands ARC 401
Pistol Bay ARC 401
Pitchforth Fiord ARC 402
Pitok River ARC 403
Pitoravik ARC 402
Pitt Island ARC 403
Pitufgiup Kugssua ARC 402
Pitugfik Gletscher ARC 402
Piulip Nunâ *(Red Cliff Halvo)* ARC 402
Plage du Bombardier ARC 401
Plateau Lake ARC 402
Playfair Point ARC 403
Pleasant Inlet ARC 401
Plover Islands ARC 401
Pod Rock ARC 401
Podolsky, Mount ARC 402
Poillon Point ARC 401
Poillon Point ARC 402
Poillon, Cape ARC 402
Point à Tuer ARC 404
Point Belford ARC 401
Point Brule *(rivière Athabaska)* ARC 404
Point Brule *(lac Athabaska)* ARC 404
Point Busse ARC 404
Point Elizabeth ARC 401
Point Henderson ARC 401
Point Islands ARC 401
Point Meridian ARC 401
Point of the Woods ARC 401
Point Peters ARC 401
Point Sarristo ARC 404
Point Separation ARC 404
Pointe à l'Ours Noir ARC 401
Pointe Aisavartalik ARC 401
Pointe Akulivik ARC 401
Pointe Allatalik ARC 401
Pointe Apiskutikutasich ARC 401
Pointe Aquttutalik ARC 401
Pointe Asuqaaq ARC 401
Pointe Asuraaq ARC 401
Pointe Attikuan ARC 401
Pointe Attiquane ARC 401
Pointe au Canon ARC 401
Pointe au Fer ARC 401
Pointe au Héron ARC 401
Pointe au Huard ARC 401

Pointe au Sable	ARC 401	Pointe Hubbard	ARC 401
Pointe aux Écueils	ARC 401	Pointe Illukuluttalik	ARC 401
Pointe Bernier	ARC 401	Pointe Jean-Talon	ARC 401
Pointe Big Finger	ARC 401	Pointe Kakachischuan	ARC 401
Pointe Bluff	ARC 401	Pointe Kakachischuane	ARC 401
Pointe Boucher	ARC 401	Pointe Kakassitug	ARC 401
Pointe Bourjoli	ARC 401	Pointe Kapitattalik	ARC 401
Pointe Bourlamaque	ARC 401	Pointe Kennedy	ARC 401
Pointe Breakwater	ARC 401	Pointe Kisarvik	ARC 401
Pointe Buteo	ARC 401	Pointe Lajus	ARC 401
Pointe Cachechu	ARC 401	Pointe Loon	ARC 401
Pointe Cantley	ARC 401	Pointe Louis-XIV	ARC 401
Pointe Copper	ARC 401	Pointe Majuriarvik	ARC 401
Pointe Coutlée	ARC 401	Pointe Mary	ARC 401
Pointe Cusson	ARC 401	Pointe Merganser	ARC 401
Pointe d'Ivujivik	ARC 401	Pointe Mésaconane	ARC 401
Pointe de l'Algerine	ARC 401	Pointe Migeon	ARC 401
Pointe de l'Igloo	ARC 401	Pointe Morin	ARC 401
Pointe de la Baleine Blanche	ARC 401	Pointe Nasissaturarvik	ARC 401
Pointe de la Consolation	ARC 401	Pointe Niaqunnguut	ARC 401
Pointe de la Fougère Rouge	ARC 401	Pointe Nichols	ARC 401
Pointe de la Jauge	ARC 401	Pointe Noire	ARC 401
Pointe de la Rivière	ARC 401	Pointe Normand	ARC 401
Pointe de Roche	ARC 404	Pointe Nuvuc	ARC 401
Pointe de Sainte-Hélène	ARC 401	Pointe Pamialluk	ARC 401
Pointe de Tracy	ARC 401	Pointe Pamiuq	ARC 401
Pointe De Villiers	ARC 401	Pointe Qilalugarsiuvik	ARC 401
Pointe Demers	ARC 401	Pointe Qirniraujaq	ARC 401
Pointe Desmarais	ARC 404	Pointe Radisson	ARC 401
Pointe Despins	ARC 401	Pointe Ragged	ARC 401
Pointe du Bois Brûlé	ARC 401	Pointe Range	ARC 401
Pointe du Lac	ARC 404	Pointe Reef	ARC 401
Pointe du Morse	ARC 401	Pointe Rouge	ARC 401
Pointe du Peuplier	ARC 401	Pointe Saouayane	ARC 401
Pointe du Poste	ARC 401	Pointe Savik	ARC 401
Pointe du Profond	ARC 401	Pointe Shave	ARC 401
Pointe Duchesnau	ARC 401	Pointe Short	ARC 401
Pointe Dufrost	ARC 401	Pointe Skidoo	ARC 401
Pointe Elson	ARC 401	Pointe Spur	ARC 401
Pointe Ennuyeuse *(lac Athabasca)*	ARC 404	Pointe Stony	ARC 401
Pointe Entrance	ARC 401	Pointe Takiyok	ARC 401
Pointe False	ARC 401	Pointe Taliruq	ARC 401
Pointe Fish	ARC 401	Pointe Tasker	ARC 401
Pointe Flat	ARC 401	Pointe Théron *(Deception Bay)*	ARC 401
Pointe Ford	ARC 401	Pointe Théron *(Diana Bay)*	ARC 401
Pointe Frontenac	ARC 401	Pointe Tikiraassiaq	ARC 401
Pointe Gable	ARC 401	Pointe Tikirakallaaluk	ARC 401
Pointe Garry	ARC 401	Pointe Tupialuviniq	ARC 401
Pointe Gillam	ARC 401	Pointe Vauquelin	ARC 401
Pointe Goyeau	ARC 401	Pointe Walton	ARC 401
Pointe Grave	ARC 401	Pointe Wedgehead	ARC 401
Pointe Henderson	ARC 401	Points, The	ARC 401

Poirier Island ARC 402
Pokiak Channel ARC 404
Polar Bear Bay ARC 403
Polar Bear Pass ARC 403
Polar Point ARC 401
Polaris ARC 402
Polaris Bay ARC 402
Polaris Bugt ARC 402
Polaris Forland ARC 402
Polaris Narrows ARC 401
Polaris Reef ARC 402
Polecat Point ARC 401
Polemond, rivière ARC 401
Police Flat ARC 403
Police Island ARC 404
Police Point ARC 403
Politikens Gletscher ARC 402
Pollock Head ARC 402
Pollux Island ARC 403
Polunin Inlet ARC 401
Poly, îlot ARC 401
Polynia Islands ARC 403
Polynia Lake ARC 403
Pomona Islands ARC 402
Pond Inlet ARC 402
Pond Rock ARC 402
Pontax, rivière ARC 401
Pontchartrain, promontoire ARC 401
Poodlatee Island ARC 401
Poole Point ARC 401
Pope Island ARC 402
Pope, Mount ARC 402
Popham Bay ARC 402
Poplar Island ARC 404
Porden Islands ARC 403
Porden Point ARC 402
Pork Peninsula ARC 401
Porphyry Lake ARC 404
Porpoise Cove ARC 401
Porsild Mountains ARC 401
Porsild, Cape ARC 402
Port Burwell ARC 401
Port de Boucherville ARC 401
Port de Laperrière ARC 401
Port Harrison ARC 401
Port Nelson ARC 401
Port Radium ARC 404
Portage Bay ARC 401
Portage Bay ARC 403
Portage Inlet ARC 404
Portage Point ARC 403
Porter Bay ARC 402
Porter Inlet ARC 402
Porter, Cape ARC 403
Porter, Kap ARC 402
Portland, promontoire ARC 401
Port-Nouveau-Québec ARC 401
Position Rock ARC 401
Possession Bay ARC 402
Possession Point ARC 402
Possession, Mount ARC 402
Post Island ARC 404
Poste, pointe du ARC 401
Poste-de-la-Baleine ARC 401
Poston Point ARC 401
Potato Island ARC 404
Potter Island ARC 402
Poulsen Klint ARC 402
Pouncet Island ARC 402
Povungnituk ARC 401
Povungnituk Bay ARC 401
Povungnituk, rivière de ARC 401
Powell Inlet ARC 402
Powell, Kap ARC 402
Powlett, Kap ARC 402
Prairie Bay ARC 401
Prairie Point ARC 401
Preble Island ARC 404
Precipice Island ARC 402
Precipitous Mountains ARC 402
Prefontaine, Cape ARC 401
Prescott Island ARC 403
Prescott, Cape ARC 402
President's Seat ARC 402
Presqu'île Cove ARC 404
Presqu'île Point ARC 404
Presqu'île Castle ARC 401
Pressure Point ARC 402
Price Cove ARC 404
Price Point ARC 404
Pricket Point ARC 401
Primrose Island ARC 401
Primrose Rapids ARC 404
Prince Albert Hills ARC 402
Prince Albert Peninsula ARC 403
Prince Albert Sound ARC 403
Prince Alfred Bay ARC 402
Prince Alfred, Cape ARC 403
Prince Charles Island ARC 401
Prince-de-Galles, fort ARC 401
Prince Edward Point ARC 402
Prince George Bay ARC 403
Prince Gustaf Adolf Sea ARC 403
Prince Imperial Island ARC 402

Prince Leopold Island ARC 402
Prince of Wales Island ARC 403
Prince of Wales Strait ARC 403
Prince of Wales, Cape ARC 401
Prince Patrick Island ARC 403
Prince Regent Inlet ARC 402
Prince Regent Valley ARC 402
Prince River ARC 401
Prince-de-Galles, cap du ARC 401
Princess Charlotte Monument ARC 402
Princess Margaret Range ARC 403
Princess Marie Bay ARC 402
Princess Royal Island ARC 402
Princess Royal Islands ARC 403
Pritzler Harbour ARC 401
Probe Lake ARC 403
Profond, pointe du ARC 401
Profonde, baie ARC 401
Prohibition Creek ARC 404
Promise Island ARC 401
Promise Point ARC 401
Promontoire Colbert ARC 401
Promontoire De Martigny ARC 401
Promontoire Maurepas ARC 401
Promontoire Pontchartrain ARC 401
Promontoire Portland ARC 401
Prophet Island ARC 401
Prospect Hills ARC 402
Prospect Point ARC 402
Prosperous Lake ARC 404
Providence Island ARC 404
Providence Mountain ARC 402
Providence Narrows ARC 404
Providence Point ARC 403
Providence Rapids ARC 404
Providence, Cape ARC 403
Prudhoe Land ARC 402
Prudhomme Point ARC 402
Ptarmigan Bay ARC 403
Ptarmigan Fiord ARC 402
Ptarmigan Island *(Chesterfield Inlet)* ARC 401
Ptarmigan Island *(Frobisher Bay)* ARC 402
Ptarmigan Islet ARC 401
Ptarmigan Point *(Tuktoyaktuk Harbour)* ARC 403
Ptarmigan Point *(Grand lac des Esclaves)* ARC 404
Ptarmigan Point *(Tuktoyaktuk Harbour)* ARC 404
Ptarmigan, Cape ARC 403
Puck Rock ARC 401
Pudla Inlet ARC 401
Puffin Rock ARC 401
Pugh Island ARC 402
Pugh Point ARC 402
Pullen Island ARC 403
Pullen Pingos ARC 403
Pullen Point ARC 402
Pullen Strait ARC 402
Pullen, Mount ARC 402
Pulsating Pingo ARC 403
Pungnertuk Point ARC 401
Purcell Bay ARC 403
Purchase Bay ARC 403
Purfur Cove ARC 401
Pursuit Point ARC 401
Pusingnajojaq Hill ARC 402
Putlersuak Ø ARC 402
Putnam Highland ARC 401
Putnam Island ARC 401
Puvirnituq ARC 401
Puvirnituq, rivière de ARC 401
Pym Point ARC 403
Pyramid, Cape ARC 402
Qabvigjuaq Point ARC 402
Qairtualuk, cap ARC 401
Qairtuinnaq Rock ARC 401
Qairulik Reef ARC 401
Qakutaak Bay ARC 401
Qammarjuit Point ARC 402
Qãnãq ARC 402
Qaqaluit Island ARC 402
Qarsau Island ARC 402
Qavvialuk Point ARC 401
Qeqertarssuaq ARC 402
Qeqertat ARC 402
Qiajivik Mountain ARC 402
Qiggutuq Islands ARC 401
Qikertajuak Island ARC 403
Qikiqtaujaq Island ARC 401
Qikirqtaukat Mountain ARC 402
Qikirrarnaq Bluff ARC 403
Qikirtaajuit Islands ARC 401
Qikirtaaluk Island ARC 401
Qikirtaaluk Island ARC 402
Qikirtaaluk Islands ARC 401
Qikirtaapik, île ARC 401
Qikirtaarjuk Island ARC 403
Qikirtaarjuk Islands ARC 403
Qikirtaguluk Island ARC 401
Qikirtajuaq Island ARC 401
Qikirtaq Island ARC 403
Qikirtaruujaq Island ARC 402
Qikirtaujaq, colline ARC 401
Qikirtaukkat Islands ARC 402
Qikqiktajuak Island ARC 402
Qilalugarsiuvik, pointe ARC 401

Qingmiuneqarfik ARC 402
Qirnilik, île ARC 401
Qirniraujaq, pointe ARC 401
Qorbignaluk Headland ARC 402
Quadrifid Island ARC 402
Quadyuk Island ARC 403
Quajon Fiord ARC 402
Quaqtaq ARC 401
Quaratit ARC 402
Quarman Point ARC 401
Quartzite Island ARC 401
Quasaqtog Lake ARC 402
Quatre Fourches, chenal du ARC 404
Queen Elizabeth Foreland ARC 402
Queen Elizabeth Islands ARC 403
Queen Harbour ARC 402
Queen Maud Gulf ARC 403
Queen, Cape ARC 401
Queens Bay ARC 403
Queens Cape ARC 402
Queens Channel ARC 402
Queenston, Cape ARC 403
Quernbiter Fiord ARC 402
Quernbiter River ARC 402
Quickstep Harbour ARC 402
Quilliam Bay ARC 401
Quinn Reef ARC 402
Qulaituijarvik River ARC 401
Quoich River ARC 401
Quorik Point ARC 401
Qurlutuq, rivière ARC 401
Raanes Peninsula ARC 402
Rabbit Hay River ARC 404
Rabbit Island *(Ashe Inlet)* ARC 401
Rabbit Island *(Baird Bay)* ARC 401
Rabbit Island *(Banks Island)* ARC 403
Rabbit Island *(Franklin Bay)* ARC 403
Rabbitskin River ARC 404
Racing Island ARC 403
Radar Island ARC 401
Radcliff Pynt ARC 402
Radcliff, Kap ARC 402
Raddi Lake ARC 403
Rader Island ARC 404
Radio Island ARC 401
Radisson, îles ARC 401
Radisson, pointe ARC 401
Radmore Harbour ARC 402
Radstock Bay ARC 402
Rae ARC 404
Rae Island ARC 404
Rae Island ARC 403
Rae Isthmus ARC 402
Rae Point ARC 404
Rae Point ARC 402
Rae River ARC 403
Rae Strait ARC 403
Rae, Mount ARC 402
Ragged Island ARC 401
Ragged Island ARC 402
Ragged Point ARC 401
Ragged, pointe ARC 401
Raglan Range ARC 403
Rainbow Point ARC 401
Rainy Island ARC 403
Rakes Hill ARC 402
Raleigh, Mount ARC 402
Rambow Hill ARC 402
Rammelsberg, Cape ARC 402
Rampart Island ARC 404
Ramparts Rapids ARC 404
Ramparts River ARC 404
Ramparts, The ARC 404
Ramsay Island ARC 403
Ramsay River ARC 401
Rancher River ARC 402
Randall, Mount ARC 402
Range Island ARC 404
Range Island ARC 401
Range, pointe ARC 401
Ranger Brook ARC 401
Ranger Island ARC 401
Ranger Reef ARC 401
Ranger River ARC 402
Ranger Seal Bay ARC 401
Rankin Inlet ARC 401
Rannoch Arm ARC 402
Raper Point ARC 402
Raper, Cape ARC 402
Rapid Creek ARC 403
Rapid Point ARC 402
Rapids of the Drowned ARC 404
Rascal Rock ARC 401
Rasmussen Basin ARC 403
Rat Lake ARC 403
Rat River ARC 404
Ratcliffe Arm ARC 402
Ration Bay ARC 403
Ravenscraig Harbour ARC 402
Ravine Bay ARC 402
Ravine Creek ARC 402
Ravn River ARC 401
Rawlings Bay ARC 402
Rawlinson Hills ARC 403

Rawson Island ARC 401
Rawson, Cape ARC 402
Raymond Channel ARC 404
Rayuka Island ARC 404
Razor Top Point ARC 403
Razorback Point ARC 402
RCAF Lake ARC 403
Rea Cove ARC 403
Rea Point ARC 403
Read Bay ARC 402
Read Island ARC 403
Récif Lodestone ARC 401
Récif Long ARC 401
Récifs Malrok ARC 401
Record Point ARC 402
Red Bay ARC 403
Red Fox Cove ARC 401
Red Islands ARC 403
Red Loon Lake ARC 402
Red Point *(Baker Lake)* ARC 401
Red Point *(Lyon Inlet)* ARC 401
Red Valley ARC 402
Redan Island ARC 402
Redclay Creek ARC 404
Redcliff Island ARC 404
Redfish Lake ARC 403
Redknife Lakes ARC 404
Redknife River ARC 404
Redoubt, The ARC 403
Redrock Creek ARC 402
Redrock Lake ARC 403
Redrock Point ARC 404
Redstone River ARC 404
Reef Bay ARC 401
Reef Point ARC 403
Reef, pointe ARC 401
Reeves Harbour ARC 401
Reference Island ARC 401
Refuge Cove ARC 403
Refuge Harbour ARC 402
Refuge Havn ARC 402
Refuge, Port ARC 402
Refuges, anse aux ARC 401
Regina Narrows ARC 401
Region of Nunavik ARC 401
Reid Bay ARC 402
Reid Island ARC 403
Reid Islet ARC 402
Reid Point *(Baird Peninsula)* ARC 401
Reid Point *(Sabine Bay)* ARC 403
Reid Point *(Wrottesley Inlet)* ARC 403
Reid, Cape *(Lyon Inlet)* ARC 401
Reid, Cape *(Queens Channel)* ARC 402
Reindeer Bay ARC 402
Reindeer Cape ARC 403
Reindeer Channel ARC 404
Reindeer Channel ARC 403
Reindeer Islands ARC 403
Reindeer Peninsula ARC 403
Reindeer Point ARC 404
Reindeer Point ARC 403
Reindeer Station ARC 404
Reliance ARC 404
Reliance Bay ARC 403
Relief Islet ARC 403
Remote Lake ARC 402
Remote Peninsula ARC 402
Remus Creek ARC 402
Remus Rock ARC 402
Ren Bay ARC 402
Rendalen River ARC 402
Rendel, Cape ARC 403
Rendezvous Bay ARC 402
René Point ARC 404
Rengleng River ARC 404
Rennell, Cape ARC 402
Renny Point ARC 401
Renouf Island ARC 401
Rens Fiord ARC 403
Rensselaer Bugt ARC 402
Repulse Bay ARC 401
Repulse Havn ARC 402
Requisite Channel ARC 403
Rescue, Cape ARC 402
Resdelta Channel ARC 404
Resolute ARC 402
Resolute Bay ARC 402
Resolute Creek ARC 402
Resolute Lake ARC 402
Resolute Mountain ARC 402
Resolute Passage ARC 402
Resolution Bay ARC 404
Resolution Harbour ARC 401
Resolution Island ARC 401
Resolution Tickle ARC 401
Resor Island ARC 402
Resser, Kap ARC 402
Rest Punkt ARC 402
Reversing Falls ARC 401
Revillon Coupé ARC 404
Revillon Island ARC 401
Revoir Pass ARC 402
Reynolds Ø ARC 402
Reynolds Point ARC 403

Ricards Island ARC 403
Rice Strait ARC 402
Richard Collinson Inlet ARC 403
Richard Collinson, Cape ARC 403
Richards Bay ARC 401
Richards Island ARC 404
Richards Island ARC 403
Richards Point ARC 403
Richards, Cape ARC 402
Richards, Mount ARC 403
Richardson Bay ARC 403
Richardson Islands ARC 403
Richardson Mountains ARC 404
Richardson Mountains ARC 403
Richardson Point *(Melville Island)* ARC 403
Richardson Point *(Simpson Strait)* ARC 403
Richardson River ARC 403
Richardson, Cape *(Committee Bay)* ARC 402
Richardson, Cape *(Patterson Bay)* ARC 402
Ricker Glacier ARC 402
Ricketts, Cape ARC 402
Riddle Point ARC 402
Riddle, Cape ARC 402
Rideout Island ARC 403
Ridge Passage ARC 401
Rigby Bay ARC 402
Rightfoot Islet ARC 401
Riley Bay ARC 403
Riley, Cape ARC 402
Rio Island ARC 401
Riot Rock ARC 401
Ripon Island ARC 403
Ristvedt Island ARC 403
Ristvedt Point ARC 403
River Between Two Mountains ARC 404
Rivière à la Baleine ARC 401
Rivière à la Truite ARC 401
Rivière Arnaud ARC 401
Rivière au Castor ARC 401
Rivière au Chien Rouge ARC 401
Rivière au Mouton ARC 401
Rivière au Phoque ARC 401
Rivière aux Feuilles ARC 401
Rivière Bérard ARC 401
Rivière Boniface ARC 401
Rivière Borel ARC 401
Rivière Broadback ARC 401
Rivière Brochant ARC 401
Rivière Chukotat ARC 401
Rivière Clergue ARC 401
Rivière de Povungnituk ARC 401
Rivière de Puvirnituq ARC 401
Rivière Deception ARC 401
Rivière des Rochers ARC 404
Rivière du Peuplier ARC 401
Rivière du Vieux Comptoir ARC 401
Rivière Eastmain ARC 401
Rivière False ARC 401
Rivière George ARC 401
Rivière Guillaume ARC 401
Rivière Iktotat ARC 401
Rivière Illukotat ARC 401
Rivière Innuksuac ARC 401
Rivière Jolicoeur ARC 401
Rivière Kapsaouis ARC 401
Rivière Kikkerteluc ARC 401
Rivière Kogaluc ARC 401
Rivière Koksoak ARC 401
Rivière Koktac ARC 401
Rivière Kongut ARC 401
Rivière Korak ARC 401
Rivière Koroc ARC 401
Rivière Kovic ARC 401
Rivière Latourette ARC 401
Rivière Lefroy ARC 401
Rivière Longland ARC 401
Rivière Merganser ARC 401
Rivière Nastapoka ARC 401
Rivière Nottaway ARC 401
Rivière Octave ARC 401
Rivière Piagochioui ARC 401
Rivière Polemond ARC 401
Rivière Pontax ARC 401
Rivière Qurlutuq ARC 401
Rivière Roggan ARC 401
Rivière Rupert ARC 401
Rivière Sabascunica ARC 401
Rivière Saint-Fond ARC 401
Rivière Sorehead ARC 401
Rivière Tuttutuuq ARC 401
Rivière Vauquelin ARC 401
Rivière Wakeham ARC 401
Rivière, pointe de la ARC 401
Road Island ARC 404
Robb Peninsula ARC 402
Robert Brown, Cape ARC 401
Robert Harbour ARC 403
Robert Peel Inlet ARC 402
Robert Point ARC 401
Robert Smart, Cape ARC 403
Robertson Bay ARC 401
Robertson Fjord ARC 402
Robertson Point ARC 403
Robertson River ARC 402

Robertson, Kap	ARC 402
Robeson Channel	ARC 402
Robillard Island	ARC 403
Robin Point	ARC 402
Robinhood Bay	ARC 401
Robinson Bay	ARC 402
Robinson Sound	ARC 402
Roche Bay	ARC 401
Roche Point	ARC 403
Roche qui-trempe-à-l'eau	ARC 404
Roche, pointe de	ARC 404
Rocher River	ARC 404
Rocher Tulugarnaq	ARC 401
Rochers, rivière des	ARC 404
Rock Bjerge	ARC 402
Rock Island	ARC 401
Rock Island	ARC 402
Rock Passage	ARC 401
Rocke Island	ARC 404
Rockhouse Island	ARC 401
Rocknoser Fiord	ARC 402
Rocky Brook	ARC 401
Rocky Island	ARC 404
Rocky Point	ARC 404
Rocky Point	ARC 402
Rococo Point	ARC 402
Rodberg Bay	ARC 402
Rodd Bay	ARC 402
Rodd Head	ARC 403
Rodwell Bay	ARC 402
Roes Welcome Sound	ARC 401
Rogers Island	ARC 402
Roggan River *(camp de pêche)*	ARC 401
Roggan, rivière	ARC 401
Roland Bay	ARC 403
Roland Creek	ARC 403
Rollrock River	ARC 402
Romulus Lake	ARC 402
Romulus Rock	ARC 402
Rondon, Cape	ARC 403
Rookery Creek	ARC 402
Root Creek	ARC 401
Root River	ARC 404
Roquette, rivière de la	ARC 403
Rosamond, Cape	ARC 402
Rosamond, Mount	ARC 402
Roscoe River	ARC 403
Ross Bay	ARC 401
Ross Inlet	ARC 402
Ross Island	ARC 401
Ross Peninsula	ARC 402
Ross Point *(Coronation Gulf)*	ARC 403
Ross Point *(Melville Island)*	ARC 403
Ross, Mount	ARC 402
Ross's Cairn	ARC 402
Rosse Bay	ARC 402
Rosse, Cape	ARC 402
Rotten Creek	ARC 403
Rouge, pointe	ARC 401
Round Hill	ARC 402
Round Island	ARC 401
Round Island	ARC 402
Round Island *(fleuve Mackenzie)*	ARC 404
Round Island *(Grand lac des Esclaves)*	ARC 404
Round Rocks Island	ARC 401
Rowan Bay	ARC 402
Rowatt Harbour	ARC 401
Rowe, île	ARC 401
Rowley Island	ARC 401
Rowley River	ARC 401
Roxborough, Cape	ARC 403
Royal Geographical Society Islands	ARC 403
Royal Society Fiord	ARC 402
Royer Cove	ARC 402
Royle Point	ARC 402
Rubble Rock	ARC 401
Rufus Lake	ARC 403
Rufus River	ARC 403
Ruggles River	ARC 402
Ruin Point	ARC 401
Ruins Lake	ARC 402
Ruisseau Garnier	ARC 401
Ruisseau Kogaluk	ARC 401
Rum Cove	ARC 402
Rum Islands	ARC 403
Running River	ARC 403
Rupert Bay	ARC 401
Rupert Creek	ARC 401
Rupert, rivière	ARC 401
Rushmore Bay	ARC 401
Russel, Kap	ARC 402
Russell Channel	ARC 404
Russell Inlet	ARC 403
Russell Island *(Barrow Strait)*	ARC 403
Russell Island *(Penny Strait)*	ARC 402
Russell Lake	ARC 404
Russell Point	ARC 403
Russell, Cape	ARC 403
Ruth Island	ARC 404
Rutherford Bay	ARC 402
Rutherford, Cape	ARC 402
Ryan Island	ARC 404
Ryder Inlet	ARC 402
Rymer Point	ARC 403

Saaqu River ARC 402
Saatuq Island ARC 403
Sabascunica, rivière ARC 401
Sabine Bay *(Frobisher Bay)* ARC 402
Sabine Bay *(Hecla and Griper Bay)* ARC 403
Sabine Island ARC 402
Sabine Peninsula ARC 403
Sabine Point ARC 403
Sabine River ARC 403
Sabine, Cape *(James Ross Strait)* ARC 403
Sabine, Cape *(Smith Sound)* ARC 402
Sabine, Mount ARC 401
Sable, pointe au ARC 401
Sabourin Bay ARC 404
Sachowia Point ARC 404
Sachs Harbour ARC 403
Sachs River ARC 403
Sackville Point ARC 402
Saddle Island ARC 401
Saddleback Island ARC 401
Saddleback Point *(Amundsen Gulf)* ARC 403
Saddleback Point *(Brevoort Harbour)* ARC 402
Sadlek, Cape ARC 401
Saeglorsoak Island ARC 401
Safety Channel ARC 403
Safety Cove ARC 401
Saffron Hill ARC 403
Sagliq Island ARC 401
Sagvak Inlet ARC 402
Sail Harbour ARC 402
Sainsbury Point ARC 401
Sainte-Hélène, pointe de ARC 401
Saint-Fond, rivière ARC 401
Sakiak Fiord ARC 402
Sakkiak Island ARC 401
Sakpik Bay ARC 401
Sakpik Channel ARC 401
Sakpik Island ARC 401
Sakvalunat Point ARC 403
Sala Point ARC 401
Sale Island ARC 402
Salikuit Islands ARC 401
Saline Island ARC 404
Saline River ARC 404
Salisbury Gletscher ARC 402
Salisbury Island ARC 401
Sallijuaq Islands ARC 401
Sallijukak Islet ARC 401
Salliq Island ARC 403
Salliqpaaq Island ARC 402
Salluit ARC 401
Salmon Creek ARC 401
Salmon Point ARC 403
Salmon River ARC 402
Salor Creek ARC 402
Salt Lake ARC 402
Salt River ARC 404
Salty Bill Hill ARC 401
Sam Ford Fiord ARC 402
Sam Ford River ARC 402
Sam Island ARC 401
Samson Point ARC 402
Samuel Peninsula ARC 402
Samuel Point ARC 403
Sand Bay ARC 403
Sand Head ARC 401
Sand Head Beacon ARC 401
Sand Hills ARC 403
Sand Island ARC 404
Sanda Island ARC 402
Sanderling Island ARC 401
Sanders Creek ARC 403
Sanderson Island ARC 401
Sandhill River ARC 403
Sandhook Bay ARC 402
Sandpiper Island ARC 401
Sandpiper Islet ARC 401
Sands Glacier ARC 402
Sandspollen ARC 402
Sandy Island ARC 401
Sandy Islets ARC 401
Sandy Point ARC 401
Sandy Point ARC 403
Saneruarsuk Islands ARC 402
Sangro, Cape ARC 403
Sanigut Islands ARC 402
Sanikiluaq ARC 401
Sans Sault Rapids ARC 404
Santianna Point ARC 401
Saouayane, pointe ARC 401
Saputing Lake ARC 402
Saputing River ARC 402
Sarah Island ARC 402
Sarah, Cape ARC 402
Sardlat Island ARC 403
Sarfak Point ARC 401
Sargent Point *(Lancaster Sound)* ARC 402
Sargent Point *(Queens Channel)* ARC 402
Sarristo, Point ARC 404
Sarvaartuuq River ARC 403
Sarvak Channel ARC 402
Sarvak, cap ARC 401
Sarvalik Fiord ARC 402
Sarvaq Island ARC 403

Satah River ARC 404
Satellite Bay ARC 403
Satigsun Island ARC 402
Saumarez, Kap ARC 402
Saunders Ø ARC 402
Saunders Point ARC 401
Saunik Island ARC 402
Savage Harbour ARC 401
Savage Head ARC 403
Savage Islands ARC 401
Savage Point ARC 403
Savik, pointe ARC 401
Saviktok Point ARC 404
Saviktok Point ARC 403
Saw Teeth Hills, The ARC 402
Sawmill Channel ARC 404
Sawmill Island ARC 404
Sawpit Island ARC 401
Sawtooth Bay ARC 401
Sawtooth Ledge ARC 402
Sawtooth Mountain ARC 402
Sawtooth Range ARC 402
Sawtooth Reef ARC 401
Sawyer Bay ARC 402
Saxe-Coburg Island ARC 402
Scalene Island ARC 402
Scallon Cove ARC 402
Scallon Point ARC 403
Scarab Point ARC 401
Scarp Brook ARC 403
Scaur Point ARC 402
Schei Peninsula ARC 402
Schei Point ARC 402
Schnak Cove ARC 401
Schomberg Point ARC 403
School of Whales ARC 403
Schooner Channel ARC 404
Schooner Cove ARC 401
Schooner Harbour *(Chesterfield Inlet)* ARC 401
Schooner Harbour *(détroit d'Hudson)* ARC 401
Schooner Opening ARC 401
Schott, Cape ARC 402
Schuchert, Mount ARC 402
Schuckert, Kap ARC 402
Schuyter Point ARC 403
Schwatka Bay ARC 403
Schwatka Islands ARC 403
Scoresby Bay ARC 402
Scoresby Hills ARC 402
Scoresby Point ARC 403
Scoresby, Cape ARC 402
Scotch Tom, Mount ARC 401
Scott Bay ARC 403
Scott Inlet ARC 402
Scott Island ARC 402
Scott Keltie Island ARC 403
Scott Trough ARC 402
Scott, Cape ARC 403
Scott, Kap ARC 402
Scott's Arm ARC 404
Scott's Fortress ARC 402
Scowlake Channel ARC 403
Scree Point ARC 401
Sculpin Island ARC 401
Scylla Reef ARC 402
Sea Horse Gully ARC 401
Sea Otter Harbour ARC 403
Sea Otter Island ARC 403
Sea Otter River ARC 403
Seaforth, Cape ARC 403
Seagull Island ARC 404
Seahorse Point ARC 401
Seal Bay *(mer de Beaufort)* ARC 403
Seal Bay *(Royal Society Fiord)* ARC 402
Seal Bay *(Victoria Strait)* ARC 403
Seal Cove ARC 402
Seal Island ARC 402
Seal Islands ARC 401
Seal Point ARC 401
Seal River ARC 401
Sealer Narrows ARC 401
Searle, Cape ARC 402
Secchi Bay ARC 403
Sèche, baie *(Kap Inuksutujuq)* ARC 401
Sèche, baie *(lac aux Feuilles)* ARC 401
Seekoo Island ARC 401
Selkirk Bay ARC 402
Selkirk, Cape *(James Ross Strait)* ARC 403
Selkirk, Cape *(Rasmussen Basin)* ARC 403
Sellwood Bay ARC 403
Selwyn, Cape ARC 403
Senecal, Mount ARC 402
Sentinel Island ARC 401
Sentinel Reef ARC 401
Sentry Island ARC 401
Sentry Island Shoal ARC 401
Sentry Islet ARC 401
Separation Point ARC 402
Separation Shoals ARC 401
Separation, Cape ARC 402
Separation, Point ARC 404
Sepiment Rocks ARC 402
Seppings, Cape ARC 402
Sermilik Glacier ARC 402

Sesqui Islands ARC 403
Seton Island ARC 404
7 Miles Point ARC 403
Seven Fathom Bank ARC 401
Seven Mile Island ARC 403
Severn Harbour ARC 401
Severn Point ARC 401
Severn River ARC 401
Sévigny Point ARC 401
Seymour Island ARC 403
Shackleton, Cape ARC 401
Shaftesbury Inlet ARC 401
Shagstone Reef ARC 402
Shakshukowshee Island ARC 402
Shakshukuk Island ARC 402
Shaler Mountains ARC 403
Shallow Bay ARC 404
Shallow Bay ARC 401
Shallow Bay ARC 403
Sham Bay ARC 401
Shamrock Bay ARC 403
Sharat, Mount ARC 402
Shark Fiord ARC 402
Sharko Peninsula ARC 402
Sharp Gletscher ARC 402
Sharp Peak ARC 402
Shartowitok Bay ARC 401
Shave, pointe ARC 401
Shearpin Creek ARC 403
Shears Beacon ARC 401
Sheep Island *(Inukjuak)* ARC 401
Sheep Island *(Cape Dorset Harbour)* ARC 401
Sheep River ARC 401
Sheills Peninsula ARC 402
Sheldrake Shoal ARC 401
Shell Brook ARC 401
Shell Island ARC 401
Shell Landing ARC 404
Shellabear Creek ARC 402
Shellabear Point ARC 403
Shelter Bay ARC 404
Shelter Creek ARC 403
Shelter Island ARC 403
Shemia Islands ARC 401
Shepard Island ARC 402
Shepherd Bay ARC 403
Shepherd Island ARC 401
Sheppard Island ARC 401
Sherard Bay ARC 403
Sherard Head ARC 403
Sherard Osborn Island ARC 403
Sherard Osborn Point ARC 403
Sherard, Cape ARC 402
Sherer Inlet ARC 401
Sheridan River ARC 402
Sheridan, Cape ARC 402
Sheriff Harbour ARC 402
Sheringham Point ARC 402
Sherman Basin ARC 403
Sherman Inlet ARC 403
Sherrick, colline ARC 401
Sherwood Beach ARC 402
Sherwood Head ARC 402
Shilmilik Bay ARC 402
Shiltee Rock ARC 404
Shimik Island ARC 402
Shingle Point ARC 403
Ship Island ARC 403
Ship Point ARC 402
Ship Sands ARC 401
Ship Sands Island ARC 401
Shoal Bay ARC 403
Shoal Harbour ARC 401
Shoal Point ARC 404
Shoals, Bay of ARC 401
Shoalwater Bay ARC 404
Shoalwater Bay ARC 403
Shoe Island ARC 403
Shomeo Point ARC 402
Shoran Bay ARC 401
Shore Pingo ARC 404
Shore Pingo ARC 403
Short, pointe ARC 401
Shortland Channel ARC 403
Shott Island ARC 404
Shugba Bay ARC 401
Shukbuk Bay ARC 401
Shuke Islands ARC 401
Siakkaaluk, cap ARC 401
Sibbald, Cape ARC 402
Sickle Point ARC 402
Sidebriks Fjord ARC 402
Sidjegiak Point ARC 401
Sidney, Cape ARC 403
Sievright Point ARC 402
Sight Point ARC 402
Signal Hill ARC 402
Sikosak Bay ARC 401
Siksik Lake ARC 403
Siksik Point ARC 403
Silas Bay ARC 403
Silene Creek ARC 402
Silent Cove ARC 401
Sillem Island ARC 402

Silt Point	ARC 402	Skua Reef	ARC 401
Silumiut, Cape	ARC 401	Skybattle Bay	ARC 403
Simmonds Point	ARC 403	Slab Island	ARC 401
Simmons Bay	ARC 402	Slate Island	ARC 401
Simmons Peninsula	ARC 402	Slater River	ARC 404
Simonton, Cape	ARC 402	Slave Bay	ARC 404
Simpkinson, Cape	ARC 402	Slave River, delta de	ARC 404
Simpson Bay	ARC 403	Slave Point	ARC 404
Simpson Islands	ARC 404	Slave Point	ARC 403
Simpson Peninsula	ARC 402	Slave Point Shoals	ARC 404
Simpson Point	ARC 403	Slave River	ARC 404
Simpson River	ARC 403	Sled Island	ARC 404
Simpson Rock	ARC 403	Sledge Pointers	ARC 402
Simpson Strait	ARC 403	Sleeper Islands	ARC 401
Simpson, Cape	ARC 402	Slidre Fiord	ARC 402
Sinclair Creek	ARC 403	Slidre River	ARC 402
Sinclair Island	ARC 404	Slim Island	ARC 401
Sinclair Island	ARC 401	Slime Peninsula	ARC 403
Sinclair Point	ARC 402	Slippery Point	ARC 401
Singer Inlet	ARC 401	Sliver Island	ARC 402
Singer Point	ARC 401	Small Glacier	ARC 402
Singialuk Peninsula	ARC 403	Small Lake	ARC 402
Sinking Bay	ARC 404	Smellie Point	ARC 402
Siorapaluk	ARC 402	Smith Arm	ARC 404
Siorarsuk Peninsula	ARC 401	Smith Bay *(île d'Ellesmere)*	ARC 402
Sir F. Nicholson, Cape	ARC 403	Smith Bay *(M'Clintock Channel)*	ARC 403
Sir Graham Moore Islands	ARC 403	Smith Channel	ARC 402
Sir John Barrow Monument	ARC 402	Smith Island	ARC 404
Sir John Franklin, Cape	ARC 402	Smith Island	ARC 401
Sir William Parker Strait	ARC 403	Smith Island *(Frobisher Bay)*	ARC 402
Siskin Point	ARC 401	Smith Island *(Jones Sound)*	ARC 402
Sister Islets	ARC 401	Smith Peninsula	ARC 402
Sisters Islands	ARC 403	Smith Point	ARC 403
Sitamat, îlets	ARC 401	Smith Sound	ARC 402
Siukkaaluk, cap	ARC 401	Smith, Cape	ARC 401
Siurartujuq Point	ARC 402	Smoke River	ARC 403
Six Mile Island	ARC 404	Smoking Hills	ARC 403
Skaare Fiord	ARC 402	Smoky, îles	ARC 401
Skead Bluff	ARC 403	Smoky, passe	ARC 401
Skelton Bay	ARC 401	Smooth Island *(Diana Bay)*	ARC 401
Skene Bay	ARC 403	Smooth Island *(King George Archipelago)*	ARC 401
Skeoch Bay	ARC 401	Smooth Island *(Rankin Inlet)*	ARC 401
Skerries	ARC 402	Smyth Harbour	ARC 401
Skidoo, pointe	ARC 401	Smyth, Cape	ARC 403
Skiff Point	ARC 403	Snafu Beaches	ARC 401
Skogn Creek	ARC 402	Snape Island	ARC 401
Skogn, Cape	ARC 402	Snape Point	ARC 401
Skraeling Island	ARC 402	Snare River	ARC 404
Skraeling Point	ARC 402	Snelgrove Rock	ARC 401
Skrugar Point	ARC 403	Snow Goose River	ARC 402
Skruis Point	ARC 402	Snow Hill	ARC 403
Skua Point	ARC 402	Snowbank River	ARC 401

Snowblind Bay ARC 402
Snowblind Creek ARC 402
Snowfield Iskappe ARC 402
Snowgoose Passage ARC 403
Snowpatch Point ARC 403
Snuff Channel ARC 404
Snug Harbour ARC 403
Snye, The ARC 404
Sock Peninsula ARC 403
Sock Point ARC 403
Sokongen Bay ARC 401
Solomon Island ARC 401
Solomons Temple Islands ARC 401
Somerset Island ARC 402
Somerville Island ARC 402
Sonntag Bugt ARC 402
Sons of the Clergy Islands ARC 402
Sooloosoogut ARC 401
Soper Lake ARC 401
Sophia Bay ARC 402
Sophia Channel ARC 402
Sophia Cove ARC 402
Sophia Island ARC 403
Sophia Lake ARC 402
Sophia, Cape *(Bathurst Island)* ARC 403
Sophia, Cape *(James Ross Strait)* ARC 403
Sophie Point ARC 403
Sor Fiord ARC 402
Sorehead, rivière ARC 401
Sorry Harbour ARC 401
Sosan Island ARC 404
Soto Creek ARC 404
Sounding Island ARC 403
South Bay ARC 401
South Bay ARC 402
South Bear Island ARC 401
South Cape ARC 402
South Cape Fiord ARC 402
South Channel ARC 404
South Channel *(Albany River)* ARC 401
South Channel *(Baker Lake)* ARC 401
South Channel *(Moose River)* ARC 401
South Cranberry Island ARC 404
South Fiord ARC 403
South Fiord Dome ARC 403
South Island ARC 401
South Island ARC 402
South Knife River ARC 401
South Kopak Island ARC 401
South Midway Island ARC 401
South Nahanni River ARC 404
South Ooglit Island ARC 401
South Passage ARC 401
South Reefs ARC 401
South Shoals ARC 401
South Skerries ARC 401
South Spicer Island ARC 401
South Tweedsmuir Island ARC 401
South Twin Island ARC 401
South Walrus Island ARC 401
Southampton Island ARC 401
Southampton, Cape ARC 401
Southeast Arm ARC 401
Southeast Point ARC 401
Southpost Island ARC 403
Souths Bay ARC 403
Southwest Arm ARC 401
Southwest, Cape ARC 402
Southwind Fiord ARC 402
Spade Island ARC 403
Spalding Islets ARC 403
Spar Islands ARC 403
Sparbo, Cape ARC 402
Sparks Glacier ARC 402
Spath Creek ARC 402
Spence Bay ARC 403
Spence Harbour ARC 401
Spence River ARC 404
Spencer Island ARC 401
Spencer Range ARC 403
Spencer, Cape *(Coburg Island)* ARC 402
Spencer, Cape *(Wellington Channel)* ARC 402
Sphinx ARC 403
Spicer Island ARC 401
Spit Island *(Penney Strait)* ARC 402
Spit Island *(James Bay)* ARC 401
Spline Reef ARC 403
Split Island ARC 401
Split Pingo ARC 404
Split Pingo ARC 403
Spracklin Point ARC 401
Spring River ARC 403
Springs Reef ARC 401
Sproule Peninsula ARC 403
Spruce Creek ARC 404
Spruce Island *(delta du Mackenzie)* ARC 404
Spruce Island *(fleuve Mackenzie)* ARC 404
Spruce Point ARC 404
Spur, pointe ARC 401
Squirrel River ARC 403
St. Andrew, Cape ARC 402
St. Arnaud Hills ARC 403
St. Catherine, Cape ARC 402
St. Charles Rapids ARC 404

St. David, Cape	ARC 402	Steensby Land	ARC 402
St. Georges Society Cliffs	ARC 402	Steensby Peninsula	ARC 402
St. Hans, Mount	ARC 402	Steep Bank Bay	ARC 401
St. Helena Island	ARC 402	Steepbank River	ARC 404
St. Magnus Island	ARC 403	Stefansson Island	ARC 403
St. Patrick Bay	ARC 402	Stefansson Point	ARC 403
St. Patrick Canyon	ARC 402	Stenkul Fiord	ARC 402
St. Peter Bay	ARC 402	Stepanow Creek	ARC 402
St. Roch Basin	ARC 403	Stephens Headland	ARC 402
St. Roch Harbour	ARC 402	Stephens Island	ARC 402
St. Roch Island	ARC 404	Sterry Tower Island	ARC 402
St. Roch Island	ARC 403	Stevens Head	ARC 403
Staff Island	ARC 401	Stevens Island	ARC 401
Staffe Islet	ARC 401	Stevens, Cape *(Frobisher Bay)*	ARC 402
Stafford Point	ARC 403	Stevens, Cape *(Kane Basin)*	ARC 402
Stafford, Mount	ARC 402	Stevenson Inlet	ARC 402
Stag Island	ARC 401	Stewart Islands	ARC 402
Stag Rock	ARC 401	Stewart Point *(Prince of Wales Strait)*	ARC 403
Staith Point	ARC 402	Stewart Point *(Queen Maud Gulf)*	ARC 403
Stallworthy, Cape	ARC 402	Stewart Point *(Queens Channel)*	ARC 402
Stanfield Point	ARC 402	Stick Pingo	ARC 404
Stang Bay	ARC 402	Stick Pingo	ARC 403
Stang, Cape	ARC 403	Stickle Islet	ARC 401
Stanley Creek	ARC 403	Stilwell Bay	ARC 402
Stanley Harbour	ARC 401	Stirks Islands	ARC 402
Stanley Head	ARC 402	Stivens, Point	ARC 403
Stanley Island	ARC 404	Stock Island	ARC 401
Stanley Island	ARC 403	Stockport Islands	ARC 403
Stanley Point	ARC 402	Stokes Point	ARC 403
Stanley Reef	ARC 401	Stokes Range	ARC 403
Stanley River	ARC 402	Stokes, Cape	ARC 402
Stanley, Cape	ARC 402	Stolz Peninsula	ARC 402
Stanton	ARC 403	Stony Cape	ARC 402
Stanton Channel	ARC 403	Stony Creek	ARC 404
Stanton, Kap	ARC 402	Stony Island *(Grand lac des Esclaves)*	ARC 404
Stanwell-Fletcher Lake	ARC 402	Stony Island *(rivière Athabasca)*	ARC 404
Stapylton Bay	ARC 403	Stony Islands	ARC 404
Star Island	ARC 401	Stony Islands	ARC 401
Starbird Cove	ARC 404	Stony Knoll	ARC 401
Stares Bay	ARC 402	Stony Pass	ARC 403
Starfish Bay	ARC 402	Stony Point	ARC 401
Stark Lake	ARC 404	Stony Rapids	ARC 404
Stark River	ARC 404	Stony Shoals	ARC 401
Starnes Fiord	ARC 402	Stony, pointe	ARC 401
Starnes Point	ARC 402	Stor Island	ARC 402
Starvation Cove *(Dease Strait)*	ARC 403	Store Island	ARC 401
Starvation Cove *(Simpson Strait)*	ARC 403	Store Island	ARC 402
Station Bay	ARC 403	Storer Island	ARC 402
Station Creek	ARC 402	Storis Passage	ARC 403
Steacie Ice Cap	ARC 403	Storkerson Bay	ARC 403
Steel Island	ARC 402	Storkerson Peninsula	ARC 403
Steensby Inlet	ARC 401	Storkerson River	ARC 403

Storm, Cape ARC 402
Straits Bay ARC 401
Strand Bay ARC 402
Strand Fiord ARC 403
Strathcona Fiord ARC 402
Strathcona Islands ARC 401
Strathcona River ARC 402
Strathcona Sound ARC 402
Strathcona, Cape ARC 402
Stratigrapher River ARC 402
Stratton Inlet ARC 402
Strip Lake ARC 402
Strivewell Island ARC 401
Strivewell Narrows ARC 401
Strom Point ARC 402
Stromness Bay ARC 403
Stromness Harbour ARC 401
Stromness Island ARC 401
Strong Point ARC 404
Structural River ARC 403
Strutton Harbour ARC 401
Strutton Islands ARC 401
Strzelecki Harbour ARC 403
Stuart Bay *(Maury Channel)* ARC 402
Stuart Bay *(May Inlet)* ARC 403
Stuart Point ARC 402
Stuart River ARC 403
Stubbs Point ARC 402
Stuckberry Point ARC 402
Stupart Bay ARC 401
Stupart Bay ARC 402
Stupart Island ARC 403
Sturges Bourne Islands ARC 401
Sturges Islands ARC 401
Sturt Point ARC 403
Stygge Glacier ARC 402
Styrmann Islands ARC 402
Sub Islands ARC 404
Success Island ARC 401
Success Point ARC 403
Sugar Loaf, mont ARC 401
Sugarloaf ARC 402
Sugarloaf Hill ARC 402
Sugarloaf Mountain ARC 401
Sugluk ARC 401
Sugluk Basin ARC 401
Sugluk Inlet ARC 401
Sugluk Island ARC 401
Suilven Island ARC 402
Sukause Island ARC 402
Sullivan Bay ARC 403
Sulphur Bay ARC 404
Sulphur Cove ARC 404
Sulphur Islet ARC 404
Suluk Islet ARC 401
Sulussugut Peninsula ARC 401
Sulut Bay ARC 402
Summer Island ARC 403
Summer's Harbour ARC 403
Summit Lake *(Cumberland Peninsula)* ARC 402
Sumner Island ARC 402
Sumner, Kap ARC 402
Sun Bay ARC 402
Sun Cape ARC 402
Sun Cape Peninsula ARC 402
Sun Gletscher ARC 402
Sun Island ARC 401
Sunatalik Point ARC 402
Sunday Bay ARC 402
Sunday Island ARC 401
Sunken Lake ARC 404
Sunneshine Fiord ARC 402
Sunrise Pynt ARC 402
Surge Islands ARC 401
Surprise Fiord ARC 402
Surprise Point ARC 402
Surprise Reef ARC 404
Surprise Reef ARC 403
Survey Point ARC 401
Survey Reef ARC 404
Survey Reef ARC 403
Susanna Island ARC 402
Sussex Hills ARC 403
Sussex, Cape ARC 403
Sutherland Island ARC 404
Sutherland Ø ARC 402
Sutherland Point ARC 403
Sutherland River ARC 402
Sutton Island ARC 403
Sutton River *(Little Cape)* ARC 401
Sutton River *(Southampton Island)* ARC 401
Svarte Fiord ARC 402
Svarten, Cape ARC 402
Svartevaeg Cliffs ARC 402
Svartfjeld Peninsula ARC 402
Sven Hedin Glacier ARC 402
Svendsen Peninsula ARC 402
Svenson Shoal ARC 404
Sverdrup Channel ARC 403
Sverdrup Glacier ARC 402
Sverdrup Inlet ARC 402
Sverdrup Islands ARC 403
Sverdrup, Cape ARC 403
Sverre, Cape ARC 403

Swaffield Harbour	ARC 401
Swan Bay	ARC 404
Swan Channel	ARC 403
Swan Island	ARC 401
Swan Lakes	ARC 403
Swan Point	ARC 404
Swan River	ARC 401
Swansea Point	ARC 402
Swansea, Cape	ARC 402
Swanston Point	ARC 402
Sweeney Island	ARC 403
Sweetwater Lake	ARC 401
Swimming Point	ARC 404
Swinburne, Cape	ARC 403
Swinnerton Peninsula	ARC 402
Swirlers, The	ARC 401
Swiss Bay	ARC 402
Sybil Island	ARC 402
Sydkap Glacier	ARC 402
Sydkap Ice Cap	ARC 402
Sydney Webb Point	ARC 403
Sylph Reef	ARC 402
Sylvia Grinnell River	ARC 402
Sylvia Island	ARC 402
Sylvia Mountain	ARC 402
Taaluttat Peninsula	ARC 402
Table Hill	ARC 402
Table Hills	ARC 403
Table Island	ARC 402
Table, mont de la	ARC 401
Taconite Inlet	ARC 402
Taconite River	ARC 402
Tadlukotit Hills	ARC 402
Tadman Island	ARC 402
Tagliabue Mountain	ARC 402
Taglu Island	ARC 403
Takeyooala	ARC 401
Takhoalok Island	ARC 403
Takijuq Island	ARC 401
Takiyok Reef	ARC 401
Takiyok, pointe	ARC 401
Taktuk Island	ARC 401
Talbot Glacier	ARC 402
Talbot Inlet	ARC 402
Taligok Point	ARC 401
Talilenguak Klipper	ARC 402
Taliruq, pointe	ARC 401
Talon Reefs	ARC 401
Taloyoak	ARC 403
Taltheilei Narrows	ARC 404
Taltson Bay	ARC 404
Taltson Delta	ARC 404
Taltson River	ARC 404
Talun Bay	ARC 401
Tanataluk Islands	ARC 401
Taney, Kap	ARC 402
Tanfield, Cape	ARC 401
Tangle Island	ARC 401
Tanner Bay	ARC 402
Tanquary Camp	ARC 402
Tanquary Fiord	ARC 402
Tanquary Glacier	ARC 402
Tar Island	ARC 404
Tar River	ARC 404
Tareoknitok Lagoon	ARC 403
Target Rock	ARC 401
Tariujaq Arm	ARC 401
Tarr Inlet	ARC 402
Tarrionituk Lake	ARC 402
Tasiujaaluk Bay	ARC 401
Tasiujaaluk, baie	ARC 401
Tasiujaq	ARC 401
Tasiujaq Bay	ARC 401
Tasker, pointe	ARC 401
Tasmania Islands	ARC 403
Tasseoyak Bay	ARC 401
Tasseriuk Lake	ARC 403
Tassijuak River	ARC 403
Tatnam Shoal	ARC 401
Tatnam, Cape	ARC 401
Tattiggaq Point	ARC 401
Taupe Island	ARC 403
Tavani	ARC 401
Taverner Bay	ARC 401
Tavernier, cap	ARC 401
Tawsig Fiord	ARC 402
Tay Bay	ARC 402
Tay River	ARC 402
Tay Sound	ARC 402
Taylor Channel	ARC 404
Taylor Island	ARC 401
Taylor Island	ARC 403
Taylor Point	ARC 403
Taylor River	ARC 402
Taylor, Cape	ARC 402
Teardrop Lake	ARC 402
Teddy Bear Island	ARC 403
Tees Bay	ARC 401
Tellik Bay	ARC 401
Tellik Inlet	ARC 401
Temperance Bay	ARC 403
Temperance River	ARC 402
Templeton Bay	ARC 402
Ten Foot Patch	ARC 401

Ten Mile Island ARC 404
Tennent Islands ARC 403
Tennyson, Cape ARC 402
Tent Bay ARC 401
Tent Island ARC 404
Tent Island ARC 401
Tent Island ARC 403
Tent Ring Creek ARC 402
Term Point ARC 401
Tern Island ARC 404
Tern Island *(Fury and Hecla Strait)* ARC 401
Tern Island *(Munn Bay)* ARC 401
Tern Island *(Tuktoyaktuk)* ARC 403
Tern Lake *(Sherman Basin)* ARC 403
Terra Nivea ARC 402
Terra Nivea Ice Cap ARC 401
Terrace Hill ARC 401
Terrace Lake ARC 402
Terrace, Cape ARC 403
Terreoukchuk Bay ARC 401
Terribles, Les Îles ARC 404
Terror Bay ARC 403
Terror Island ARC 403
Terror Point *(Chesterfield Inlet)* ARC 401
Terror Point *(Southampton Island)* ARC 401
Terry Point ARC 402
Tesseralik Island ARC 402
Tessialuk Lake ARC 402
Tha-anne River ARC 401
Thackeray Point ARC 403
Thalbitzer, Cape ARC 401
Thank God Havn ARC 402
The Bar *(Moose River)* ARC 401
The Bar *(Sugluk Inlet)* ARC 401
The Big Snye ARC 404
The Blackwater ARC 404
The Bluff ARC 401
The Elbow *(Moose River)* ARC 401
The Elbow *(rivière Koksoak)* ARC 401
The Gap ARC 404
The Grand View ARC 404
The Gutway ARC 401
The Heel ARC 401
The Helmet ARC 401
The Knoll ARC 401
The Moat ARC 404
The Narrows ARC 404
The Narrows *(rivière George)* ARC 401
The Narrows *(rivière Koksoak)* ARC 401
The Narrows *(Wakeham Bay)* ARC 401
The Points ARC 401
The Ramparts ARC 404
The Snye ARC 404
The Swirlers ARC 401
The Throat ARC 401
The Wart ARC 401
Thelon River ARC 401
Theron Bay ARC 401
Theron Island ARC 401
Theron Reefs ARC 402
Théron, pointe *(Deception Bay)* ARC 401
Théron, pointe *(Diana Bay)* ARC 401
Thesiger Bay ARC 403
Thetis Bay ARC 403
Thibert Point ARC 401
Thiboult Bay ARC 402
Thirday Bay ARC 404
Thlewiaza River ARC 401
Thom Bay ARC 402
Thomas Honey Island ARC 402
Thomas Hubbard, Cape ARC 403
Thomas Island ARC 403
Thomas Lee Inlet ARC 402
Thomas Work Island ARC 402
Thompson Glacier ARC 403
Thompson Harbour ARC 401
Thompson Island ARC 401
Thompson Island ARC 402
Thompson Landing ARC 404
Thompson Point ARC 401
Thompson Point ARC 403
Thompson, Mount ARC 402
Thomsen River *(Duke of York Bay)* ARC 401
Thomsen River *(M'Clure Strait)* ARC 403
Thomson Island ARC 401
Thomson Passage ARC 401
Thor Island ARC 403
Thorndike Peaks ARC 402
Thornton Point ARC 403
Thorstein, Cape ARC 403
Thorvald Peninsula ARC 402
Thrasher Bay ARC 403
Thrasher Channel ARC 404
Three Sister Bees ARC 402
Throat, The ARC 401
Thuban Point ARC 401
Thule Air Base ARC 402
Thule, Mount ARC 402
Thumb Island ARC 403
Thumb Mountain ARC 402
Thunder Cove ARC 403
Thunder River ARC 404
Tibjak Point ARC 404
Tibjak Point ARC 403

Tideflat Bay	ARC 401	Topkak Point	ARC 404
Tiders Islands	ARC 401	Topkak Point	ARC 403
Tieda River	ARC 404	Topkak Shoal	ARC 404
Tiercel Island	ARC 401	Topkak Shoal	ARC 403
Tigumiavik Harbour	ARC 402	Topsail Head	ARC 401
Tikerakdjuak Mountain	ARC 402	Tor Peninsula	ARC 403
Tikerarsuk Point	ARC 401	Tor Point	ARC 403
Tikigakjuak Point	ARC 402	Tordenskjold, Cape	ARC 401
Tikigayok Point	ARC 403	Tornait Bay	ARC 402
Tikilak Point	ARC 401	Torrens, Cape	ARC 402
Tikiraaluk Island	ARC 401	Torup Point	ARC 403
Tikiraassiaq, pointe	ARC 401	Totnes Road	ARC 402
Tikirakallaaluk, pointe	ARC 401	Touak Fiord	ARC 402
Tikirakuluk Point	ARC 401	Tower, The	ARC 402
Tikiraq Point	ARC 402	Townsend, Mount	ARC 402
Tikiraq River	ARC 402	Towson Point	ARC 403
Tikko Peninsula	ARC 401	Tozer Headland	ARC 402
Tikkuut Peninsula	ARC 401	Tracy Gletscher	ARC 402
Tiktalik Channel	ARC 404	Tracy, pointe de	ARC 401
Tiktalik Channel	ARC 403	Trading Post Cove	ARC 401
Tiller Island	ARC 403	Trafalgar Lakes	ARC 402
Timmia, Mount	ARC 402	Tragedy Point	ARC 401
Tingaujaqtujut Islands	ARC 401	Trail River	ARC 404
Tingin Fiord	ARC 402	Traill Point	ARC 403
Tingmiark Valley	ARC 403	Transection River	ARC 403
Tininerk Bay	ARC 404	Transition Bay	ARC 403
Tininerk Bay	ARC 403	Trap Point	ARC 403
Tinney Cove	ARC 403	Trappers Cove	ARC 402
Tinney Hills	ARC 403	Trautwine, Kap	ARC 402
Tinney Point	ARC 403	Travaillant River	ARC 404
Tiny Island *(Diana Island)*	ARC 401	Travers, Kap	ARC 402
Tiny Island *(La Grande Rivière)*	ARC 401	Treadwell, Cape	ARC 403
Tiny Rock	ARC 401	Tree River	ARC 404
Tiriganialaaq River	ARC 402	Tree River	ARC 403
Tochatwi Bay	ARC 404	Trefoil Bay	ARC 403
Todd Island	ARC 403	Tremblay Bay	ARC 401
Toker Pingo	ARC 404	Tremblay Sound	ARC 402
Toker Pingo	ARC 403	Trent Bay	ARC 403
Toker Point	ARC 404	Treuter Mountains	ARC 402
Toker Point	ARC 403	Triangle Island	ARC 403
Tokyo Snye Channel	ARC 404	Triangle Peninsula	ARC 403
Tom Cod Bay	ARC 403	Trident Island	ARC 401
Tomisidenik Island	ARC 401	Trident Lake	ARC 401
Toms Harbour	ARC 401	Trident River	ARC 401
Toms Island *(Franklin Strait)*	ARC 403	Trinitie Rock	ARC 401
Toms Island *(Penny Strait)*	ARC 402	Trinity Glacier	ARC 402
Toms Point	ARC 403	Trinity Islands	ARC 401
Tonge Klippe	ARC 402	Trio Island	ARC 403
Tongue Cape	ARC 402	Triple Islands	ARC 403
Tookoolito Inlet	ARC 402	Triple Pingo	ARC 404
Toothbrush Island	ARC 404	Triple Pingo	ARC 403
Top Hill	ARC 401	Triton Bay	ARC 402

Trodely Island ARC 401
Troedsson Klipper ARC 402
Trold Fiord ARC 402
Troll Fiord ARC 402
Tromso Fiord ARC 402
Trout River ARC 404
Trowel Island ARC 403
True, Cape ARC 402
Truelove Inlet ARC 402
Truelove River ARC 402
Truesdell Island ARC 404
Truite, rivière à la ARC 401
Truro Island ARC 402
Tryon, escarpement ARC 401
Tschernyschew River ARC 402
Tsiigehtchic ARC 404
Tsintu River ARC 404
Tuapait Island ARC 402
Tuborg, Lake ARC 402
Tucker Point ARC 402
Tucker River ARC 402
Tudlik Peninsula ARC 401
Tuer, Point à ARC 404
Tuft Point ARC 403
Tugaat River ARC 402
Tugghittug Island ARC 403
Tugghittug Point ARC 403
Tugto Gletscher ARC 402
Tukarak Island ARC 401
Tuktoyaktuk ARC 404
Tuktoyaktuk ARC 403
Tuktoyaktuk Harbour ARC 404
Tuktoyaktuk Harbour ARC 403
Tuktoyaktuk Island ARC 404
Tuktoyaktuk Island ARC 403
Tuktoyaktuk Peninsula ARC 404
Tuktoyaktuk Peninsula ARC 403
Tuktu Bay ARC 402
Tulita ARC 404
Tullett Point ARC 403
Tulloch Point ARC 403
Tulugak Point ARC 401
Tulugaq River ARC 403
Tulugarnaq, rocher ARC 401
Tuluria Mountain ARC 402
Tumma Channel ARC 404
Tundra Lake ARC 402
Tunitjuak Island ARC 401
Tunuiaqtalik Point ARC 402
Tununek Mountain ARC 402
Tununuk Point ARC 404
Tupialuviniq, pointe ARC 401
Tupiuyak Island ARC 402
Turnabout Point ARC 403
Turnagain Point ARC 403
Turnback, Cape ARC 402
Turnbull Point ARC 403
Turner Cliffs ARC 402
Turner Point ARC 401
Turning Island ARC 401
Turnstone Glacier ARC 402
Turton Bay ARC 401
Turton Island ARC 401
Tusk Island ARC 401
Tuttle Point ARC 401
Tuttutuuq, rivière ARC 401
Tuvak Bay ARC 401
Tuvak Reefs ARC 401
Tuvakutaaq Channel ARC 401
Tuvalik Bay ARC 401
Tuvalik Point ARC 401
Tuwak Reefs ARC 401
Tver Sound ARC 402
Twelve Mile Lake ARC 402
Twin Cairns Island ARC 401
Twin Gletscher ARC 402
Twin Knolls ARC 401
Twin Pack Island ARC 401
Twin Rivers Point ARC 402
Twin Rocks ARC 401
Twist Point ARC 401
Two Craters, The ARC 403
Two Cubs Islands ARC 401
Two Grave Bay ARC 403
Two Islands ARC 404
Two Rivers Bay ARC 402
Two Rivers, Bay of ARC 402
Tyne Bay ARC 403
Tyrconnel, Kap ARC 402
Tysoe Point ARC 403
Tyson, Kap ARC 402
Ugjuk Island ARC 402
Uglik Islands ARC 401
Uguhivig Island ARC 403
Ujagasukjulik Point ARC 401
Ujararmuit Hill ARC 402
Ujarat Island ARC 403
Ujuktuk Fiord ARC 402
Ukpillik Lake ARC 403
Ukpillik River ARC 403
Ullit Island ARC 401
Ulrich, Kap ARC 402
Uluksan Peninsula ARC 402
Uluksartok Bluff ARC 403

Ulvingen Island	ARC 402	Vendom River	ARC 402
Umanak	ARC 402	Vera, Cape	ARC 402
Umiak Cove	ARC 401	Verhoeff Gletscher	ARC 402
Umiak Island	ARC 401	Vermilion Creek	ARC 404
Umiartalik Cove	ARC 402	Vermilion Creek Narrows	ARC 404
Umiavinitalik Island	ARC 402	Vermilion Rapids	ARC 404
Umiligaarjuk Point	ARC 402	Very River	ARC 402
Umiligurvik River	ARC 402	Vesey Hamilton Island	ARC 403
Umingmaktok	ARC 403	Vesey Hamilton, Cape	ARC 403
Umiujaq	ARC 401	Vesle Fiord	ARC 402
Unahitak Island	ARC 403	Victor Bay	ARC 402
Ungava, baie d’	ARC 401	Victor Point	ARC 402
Unhealing Brook	ARC 401	Victoria and Albert Mountains	ARC 402
Union Bay	ARC 402	Victoria Bay	ARC 402
Union Island	ARC 404	Victoria Harbour	ARC 402
Union River	ARC 402	Victoria Head	ARC 402
Union, Cape	ARC 402	Victoria Headland	ARC 403
United States Range	ARC 402	Victoria Island	ARC 403
Unthank Cove	ARC 402	Victoria Strait	ARC 403
Uperngavigssuak	ARC 402	Victoria, Cape *(James Ross Strait)*	ARC 403
Upirngivik Cove	ARC 402	Victoria, Cape *(M’Clure Strait)*	ARC 403
Upper Savage Islands	ARC 401	Victoria, Mount	ARC 402
Uranium City	ARC 404	Victory Point	ARC 403
Ursula, Cape	ARC 402	Vieux Comptoir, rivière du	ARC 401
Usualuk Mountain	ARC 402	View Hill	ARC 402
Utsigni Reach	ARC 404	Viewforth, Mount	ARC 402
Utsingi Point	ARC 404	Viking Ice Cap	ARC 402
Utsusivik Island	ARC 402	Viks Fiord	ARC 402
Utuk Lake	ARC 402	Village Bay	ARC 402
Uugalautiit Island	ARC 401	Village Point	ARC 404
Uvaajuuq Hill	ARC 403	Village Point	ARC 402
Uvajo Mountain	ARC 402	Viola Bay	ARC 401
Uvauk Inlet	ARC 401	Viscount Melville Sound	ARC 403
Uvdlisaitunguak	ARC 402	Vista River	ARC 402
Uvillutuuq Islands	ARC 401	Vittrekwa River	ARC 404
Uyarukaluk Rock	ARC 403	Vivi Harbour	ARC 402
Vale Island	ARC 404	Vivian Island	ARC 403
Vale Point	ARC 404	W.G. Smith Bay	ARC 402
Valets, cap	ARC 401	Wabuk Point	ARC 401
Van Hauen Pass	ARC 402	Wachi Creek	ARC 401
Van Koenig Point	ARC 402	Waddell Bay	ARC 402
Van Royen Ridges	ARC 402	Wade Point	ARC 402
Vanase Point	ARC 403	Wadworth Island	ARC 403
Vanderbilt, Cape	ARC 402	Wag Islands	ARC 401
Vanier, île	ARC 403	Wager Bay	ARC 401
Vansittart Island	ARC 401	Wager Bay Narrows	ARC 401
Vantage Hill	ARC 403	Waite Island	ARC 404
Variscan River	ARC 403	Wakeham	ARC 401
Varsity Mountain	ARC 402	Wakeham Bay	ARC 401
Vauquelin, pointe	ARC 401	Wakeham Point	ARC 403
Vauquelin, rivière	ARC 401	Wakeham, rivière	ARC 401
Vendom Fiord	ARC 402	Waldegrave Bluff	ARC 402

Waldegrave, Cape ARC 402
Waldron Islands ARC 403
Wales Island ARC 401
Wales Island ARC 402
Wales Point ARC 401
Wales Rock ARC 401
Wales Sound ARC 401
Walker Arm ARC 402
Walker Bay *(Bathurst Inlet)* ARC 403
Walker Bay *(Prince Albert Peninsula)* ARC 403
Walker Hill ARC 402
Walker Inlet ARC 403
Walker Island ARC 401
Walker, Cape ARC 403
Walker, Mount ARC 402
Walker, Point ARC 403
Wall Bay ARC 403
Wallace Bay ARC 403
Wallace Creek ARC 404
Wallace Head ARC 401
Wallace Point ARC 403
Wallis Point ARC 402
Wallis River ARC 403
Walrus Cape ARC 402
Walrus Fiord ARC 402
Walrus Island *(Allen Bay)* ARC 402
Walrus Island *(Bathurst Inlet)* ARC 403
Walrus Island *(Daly Bay)* ARC 401
Walrus Island *(Fisher Strait)* ARC 401
Walrus Island *(Hall Lake)* ARC 401
Walrus Island *(Repulse Bay)* ARC 401
Walrus Island *(Wakeham Bay)* ARC 401
Walrus Island *(Whale Cove)* ARC 401
Walrus Island Reef ARC 401
Walrus Islands ARC 401
Walrus Point ARC 401
Walrus Shoal ARC 402
Walsingham, Cape ARC 402
Walter Bathurst, Cape ARC 402
Walter Island ARC 401
Walton Island ARC 401
Walton, pointe ARC 401
Ward Hunt Ice Shelf ARC 402
Ward Hunt Island ARC 402
Ward Inlet ARC 402
Ward Island ARC 401
Ward Point ARC 402
Ward River ARC 402
Ward, Mount ARC 402
Ware Point ARC 403
Ware, Cape ARC 402
Wareham Island ARC 402
Warren Point *(Byam Martin Channel)* ARC 403
Warren Point *(mer de Beaufort)* ARC 403
Warrender Bay ARC 403
Warrender, Cape ARC 402
Warrington Bay ARC 403
Wart, The ARC 401
Warwick, Cape ARC 401
Warwick, Mount ARC 402
Washington Bay ARC 403
Washington Irving Island ARC 402
Washington Islands ARC 403
Washington Land ARC 402
Washington Point ARC 402
Waskaganish ARC 401
Wastikun Island ARC 401
Water Sound ARC 402
Watercourse Bay ARC 402
Waterfall Cove ARC 401
Watering Cove ARC 401
Waters Island ARC 401
Watson Islands ARC 402
Watson Point ARC 401
Watt Islands ARC 401
Watt, Cape ARC 402
Watts Bay ARC 402
Wavy Creek ARC 401
Wayne Bay ARC 402
Weasel River ARC 402
Weatherall Bay ARC 403
Web Island ARC 404
Webb Point *(Sir William Parker Strait)* ARC 403
Webb Point *(M'Clintock Channel)* ARC 403
Webber Glacier ARC 402
Webster, Kap ARC 402
Wechmar Næs ARC 402
Wedd Islet ARC 401
Wedge Island *(Bathurst Inlet)* ARC 403
Wedge Island *(Frobisher Bay)* ARC 402
Wedgehead, pointe ARC 401
Weeks Bay ARC 401
Weggs Island ARC 401
Weld Harbour ARC 403
Weld, Cape ARC 402
Welles Point ARC 403
Wellington Bay ARC 403
Wellington Channel ARC 402
Wellington Strait ARC 403
Welsford, Cape ARC 401
Wemindji ARC 401
Wentzal Headland ARC 402
Wentzel River ARC 403
West Arm ARC 403

West Cape Fiord	ARC 403	White Head	ARC 401
West Channel	ARC 403	White Island	ARC 401
West Channel *(delta du Mackenzie)*	ARC 404	White Man's Point	ARC 404
West Channel *(Hay River)*	ARC 404	White Mountain	ARC 402
West Creswell River	ARC 402	White Point	ARC 402
West Fiord	ARC 402	White Rock	ARC 401
West Foxe Islands	ARC 401	White Sand Creek	ARC 404
West Hill	ARC 403	White Strait	ARC 401
West Inlet	ARC 401	White Top Ledge	ARC 402
West Mirage Islands	ARC 404	White Whale River	ARC 401
West Mountain	ARC 404	Whitebeach Point	ARC 404
West Mussel Island	ARC 401	Whitebear Point	ARC 403
West Pen Island	ARC 401	Whitefish Pingo	ARC 404
West Point	ARC 401	Whitefish Pingo	ARC 403
West Point	ARC 403	Whitefish Station	ARC 404
Westbourne Bay	ARC 401	Whitehead Point	ARC 403
Western Entrance	ARC 404	Whitehead, Cape	ARC 403
Western Entrance	ARC 403	Whitley Bay	ARC 401
Western Passage	ARC 401	Whitlock Island	ARC 404
Western Reefs	ARC 401	Whitmore Point	ARC 402
Western River	ARC 403	Whitney Inlet	ARC 401
Westhead Islands	ARC 404	Whitney Island	ARC 401
Weston Escarpment	ARC 401	Whitney Rock	ARC 404
Weston Island	ARC 401	Whitsunday Bay	ARC 402
Weston, Cape	ARC 401	Whyte Inlet	ARC 401
Wetalltok Bay	ARC 401	Wicked Reef	ARC 401
Weymouth Inlet	ARC 401	Wiegand Island	ARC 401
Weymouth, Cape	ARC 401	Wiel, Cape	ARC 403
Weynton, Cape	ARC 402	Wight Inlet	ARC 401
Weyprecht Islands	ARC 402	Wight, Cape	ARC 401
Whale Bay	ARC 403	Wigle Islands	ARC 402
Whale Bluffs	ARC 403	Wignick Island	ARC 403
Whale Cove	ARC 401	Wiik Island	ARC 403
Whale Point *(Eskimo Lakes)*	ARC 403	Wilbank Bay	ARC 403
Whale Point *(Roes Welcome Sound)*	ARC 401	Wilberforce Falls	ARC 403
Whale Sound	ARC 401	Wilberforce Hills	ARC 403
Whaleback Reef	ARC 401	Wilcox Glacier	ARC 402
Whaler Point	ARC 402	Wildbird Islands	ARC 401
Whale's Back Rock	ARC 401	Wildbread Bay	ARC 404
Whales, cap	ARC 401	Wilfred Brown Island	ARC 403
Whapmagoostui	ARC 401	Wilkes Point	ARC 402
Wharton Harbour	ARC 401	Wilkes, Cape	ARC 402
Wharton Point	ARC 403	Wilkie Point	ARC 403
Wheeler Island	ARC 404	Wilkins Bay	ARC 403
Whiffen Inlet	ARC 402	Wilkins Point	ARC 403
Whiskukun Channel	ARC 402	Wilkins Strait	ARC 403
Whiskukun Island	ARC 402	Willard Island	ARC 404
Whisler Island	ARC 402	Willersted Inlet	ARC 403
Whistler Point	ARC 402	William Herschel, Cape	ARC 402
White Bay	ARC 402	William Point	ARC 404
White Bear Bay	ARC 401	William River	ARC 404
White Glacier	ARC 403	Williams Island	ARC 404

Williams Island ARC 402
Williams Peninsula ARC 402
Williams Point ARC 403
William-Smith, cap ARC 401
Willingdon, Cape ARC 401
Willis Bay ARC 403
Williscroft Island ARC 404
Willoughby Point ARC 403
Willoughby, Cape ARC 401
Willow Island ARC 404
Willow Point *(fleuve Mackenzie, cours d'eau supérieur)* ARC 404
Willow Point *(Grand lac des Esclaves)* ARC 404
Willowlake River ARC 404
Willows Channel ARC 404
Willows Island ARC 402
Wilmer Bay ARC 402
Wilmot and Crampton Bay ARC 403
Wilmot Islands ARC 403
Wilmot, Mount ARC 403
Wilson Bay *(Whale Cove)* ARC 401
Wilson Bay *(Brentford Bay)* ARC 402
Wilson Bluff ARC 402
Wilson Cove ARC 402
Wilson Island ARC 404
Wilson, Cape ARC 401
Winchester Inlet ARC 401
Windrum Lagoon ARC 403
Windsor, Mount ARC 402
Windy Bay ARC 404
Windy Island ARC 404
Windy Point ARC 404
Winisk ARC 401
Winisk River ARC 401
Winter Cove ARC 403
Winter Harbour ARC 403
Winter Island *(Foxe Channel)* ARC 401
Winter Island *(Queen Maud Gulf)* ARC 403
Winton Bay ARC 402
Wise Bay ARC 403
Wise Point ARC 403
Wiswell Inlet ARC 402
Witch Bay ARC 401
With, Cape ARC 402
Witzanskys Bræ ARC 402
Wivanhoe Island ARC 401
Woe, Bay of ARC 402
Wolf Fiord ARC 402
Wolf Islet ARC 401
Wolf River ARC 403
Wolf Valley ARC 402
Wolki, Cape ARC 403
Wollaston Islands ARC 402
Wollaston Peninsula ARC 403
Wollaston Point ARC 403
Wollaston, Cape ARC 403
Wolley Bay ARC 403
Wolley Point ARC 403
Wolstenholme ARC 401
Wolstenholme Fjord ARC 402
Wolstenholme Ø ARC 402
Wolstenholme, cap ARC 401
Woman Islands ARC 401
Wood Bay ARC 403
Wood Creek ARC 401
Wood Glacier ARC 402
Wood Island ARC 402
Wood Point ARC 402
Wood River ARC 402
Wood, Kap ARC 402
Wood, Mount ARC 402
Woods, Cape ARC 402
Woods, Point of the ARC 401
Woodward Bay ARC 402
Wool Bay ARC 404
Woollen, Cape ARC 402
Wordie Bay ARC 401
Workboat Passage ARC 403
Worksop Point ARC 403
Worth Point ARC 403
Wrangel Bay ARC 402
Wright Bay ARC 403
Wright Bugt ARC 402
Wrigley ARC 404
Wrigley Harbour ARC 404
Wrigley Point ARC 404
Wrigley River ARC 404
Wrottesley Inlet ARC 403
Wrottesley River ARC 403
Wrottesley, Cape ARC 403
Wulff River ARC 402
Wykeham Glacier ARC 402
Wynne-Edwards Bay ARC 402
Wynniatt Bay ARC 403
Wyville Thomson Glacier ARC 402
Yaya Lake ARC 404
Yaya River ARC 404
Yellow Beach ARC 401
Yellow Bluff ARC 401
Yellow Valley ARC 402
Yellowknife ARC 404
Yellowknife Bay ARC 404
Yellowknife River ARC 404
Yellowledge Creek ARC 403
Yellowstone Creek ARC 402

Yelverton Bay	ARC 402	Young Island *(Hopewell Islands)*	ARC 401
Yelverton Inlet	ARC 402	Young Islands	ARC 403
Yeoman Island	ARC 402	Young Point	ARC 401
York Factory	ARC 401	Young Point	ARC 403
York River	ARC 402	Young Shoal	ARC 403
York Roads	ARC 401	Young, Cape	ARC 403
York Sound	ARC 402	Young, mont	ARC 401
York, Cape	ARC 402	Youville, monts d’	ARC 401
York, Kap	ARC 402	Zebra Cliffs	ARC 402
Young Bay *(Loks Land)*	ARC 402	Zed Creek	ARC 403
Young Bay *(Prince of Wales Island)*	ARC 403	Zed Lake	ARC 403
Young Inlet	ARC 401	Zenith Point	ARC 402
Young Inlet	ARC 403	Zeta Island	ARC 403
Young Island	ARC 403	Zigzag Island	ARC 403
Young Island *(Hopes Advance Bay)*	ARC 401	Zigzag River	ARC 402

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.)
jrcctrenton@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.)
jrcchalifax@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.*

Abandon du navire *(survie dans l'Arctique)*, C4/P170
Abri *(survie dans l'Arctique)*, C4/P192
Agence des services frontaliers du Canada, C2/P56
Aides à la navigation, C1/P125
Aides radio à la navigation maritime, C1/P81
Akulivik, C5/P32
Alert, C5/P33
Animaux à fourrure, C2/P147
Archipel Arctique *(courants de marée et courants généraux)*, C4/P49
Archipel Arctique *(marée)*, C4/P19
Archipel Arctique *(régime des glaces)*, C4/P123
Archipel Arctique *(topographie sous-marine)*, C4/P4
Archipel Arctique canadien *(physiographie)*, C3/P1
Arctic Bay, C5/P34
Arctique, archipel *(courants de marée et courants généraux)*, C4/P49
Arctique, archipel *(marée)*, C4/P19
Arctique, archipel *(régime des glaces)*, C4/P123
Arctique, archipel *(topographie sous-marine)*, C4/P4
Arctique, îles de la plaine côtière de l' *(physiographie)*, C3/P104
Arctique, océan, C1/P11
Arctique de l'Ouest *(régime des glaces)*, C4/P127
Art et artisanat, C5/P29
Arviat, C5/P35
ASFC, C2/P56
Athabasca—Mackenzie, voie navigable *(topographie sous-marine)*, C4/P15
Attawapiskat, C5/P36
Aupaluk, C5/P37
Avis à la navigation, C1/P85
Avis aux navigateurs, édition annuelle des, C1/P82
Avis aux navigateurs, éditions mensuelles des, C1/P84
Avis aux navigateurs préliminaires (P), C1/P96
Avis aux navigateurs temporaires (T), C1/P96
Axel Heiberg Island *(physiographie)*, C3/P94

Baffin, île de *(physiographie)*, C3/P30
Baie d'Hudson *(courants de marée et courants généraux)*, C4/P37
Baird Peninsula *(physiographie)*, C3/P41
Baker Lake, C5/P38
Balisage, C1/P131
Balises de jour, C1/P141
Balises radar, C1/P184
Banks Island *(physiographie)*, C3/P62
Bathurst Island *(physiographie)*, C3/P98
Baychimo Harbour, C5/P39
Bellin, C5/P76
Bernard Harbour, C5/P40
Bloc de l'Arctique de l'Est *(physiographie)*, C3/P25
Bloc de l'Arctique de l'Ouest *(physiographie)*, C3/P48
Bloc de l'Arctique septentrional *(physiographie)*, C3/P78
Boothia Isthmus *(physiographie)*, C3/P26
Boothia Peninsula *(physiographie)*, C3/P28
Bouées, C1/P128
Bouées cardinales, C1/P134
Bouées de contrôle, C1/P137
Bouées d'endroit interdit, C1/P137
Bouées d'obstacle, C1/P138
Bouées latérales, C1/P133
Bouées spéciales, C1/P135
Bourguignons, C1/P25
Bridport Inlet, C5/P41
Broughton Island, C5/P42
Bureau de distribution des cartes hydrographiques, C1/P79
Bureaux de poste, C2/P55
Burwell, Port, C5/P95
Byam Martin Island *(physiographie)*, C3/P98
Bylot Island *(physiographie)*, C3/P30

Câbles, C1/P50
Câbles sous-marins, C1/P56
Cambridge Bay, C5/P43
Canada, C2/P1
CAN, C2/P42
Cape Dorset, C5/P44
Cape Dyer, C5/P45
Cape Hooper, C5/P46
Cape Parry, C5/P47
Cape Young, C5/P48
Carte n° 1, C1/P76
Carte n° 1, Signes conventionnels et abréviations, C1/P91
Cartes côtières, C1/P92
Cartes d'approche, C1/P92
Cartes de port, C1/P92
Cartes du SHC, C1/P90
Cartes générales, C1/P92
Cartes internationales, C1/P104
Cartes marines, C1/P75
Cartes marines, C1/P92
Cartes pour embarcations, C1/P92
Cartographie, C1/P106
Catalogues des cartes marines et des publications connexes, C1/P74
Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage, C1/P197
Centres secondaires de sauvetage maritime, C1/P198
Certificats de contrôle sanitaire de navire, C1/P250.1
Chasse des mammifères marins, C5/P23
Chasse et piégeage, C5/P20
Chesterfield Inlet, C5/P49
Chisasibi, C5/P50
Churchill, C5/P51
Climat, C4/P62
Climat, régulateurs du, C4/P64
Clyde River, C5/P52
Code criminel, C1/P249
Code international de signaux, C1/P71
Code recommandé des méthodes et pratiques nautiques, C1/P88
Combinaisons d'immersion *(survie dans l'Arctique)*, C4/P161
Comité international pour la protection des câbles, C1/P60
Commission d'aménagement du Nunavut, C2/P42
Communication radio de détresse, C1/P150
Communications radio *(survie dans l'Arctique)*, C4/P198
Compas magnétique, C1/P28
Conduites sous-marines, C1/P64
Consultation médicale par radio, C1/P149
Coopératives, C5/P30
Coral Harbour, C5/P53
Cornwallis Island *(physiographie)*, C3/P97
Corrections des cartes, C1/P93

Dangers attribuables aux glaces et à la brume, C1/P24
Deception Bay, C5/P54
Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation, C1/P237
De Salis Bay, C5/P55
Détroit de Davis et baie de Baffin *(régime des glaces)*, C4/P120
Détroit d'Hudson, C1/P2
Détroit d'Hudson *(courants de marée et courants généraux)*, C4/P24
Détroit d'Hudson *(physiographie)*, C3/P22
Développement économique, C5/P14
Devon Island *(physiographie)*, C3/P85
DGPS, C1/P187
Distances, C1/P17
Douanes, C2/P56
Dundas Harbour, C5/P56
Dyer, Cape, C5/P45

Eastmain, C5/P57
Eau potable *(survie dans l'Arctique)*, C4/P203
Échelle numérique, C1/P92
Ellesmere, île d' *(physiographie)*, C3/P88
Embarcations de sauvetage *(survie dans l'Arctique)*, C4/P164
Epworth, Port, C5/P96
Esclaves, Grand lac des *(physiographie)*, C3/P107
Eskimo Point, C5/P35
Eureka, C5/P58
Évacuations par hélicoptère, C1/P204
Exploration pétrolière et gazière, C1/P66

False Strait, C5/P59
Feu *(survie dans l'Arctique)*, C4/P185
Feux de secours, C1/P142
Fleuve Mackenzie *(physiographie)*, C3/P109
Flore et faune, C2/P85
Fort Albany, C5/P60
Fort-Chimo, C5/P80
Fort George, C5/P50
Fort-Rupert, C5/P113
Fort Severn, C5/P61
Frobisher, C5/P71
Frobisher Bay, C5/P71
Fuseaux horaires, C2/P59

C = Chapitre/P = Paragraphe

Garde côtière canadienne, C1/P189
Givrage des navires, C1/P26
Givrage des navires, C4/P105
Gjoa Haven, C5/P62
Gladman Point, C5/P63
Gouvernement du Canada, C2/P4
Gouvernements provinciaux et territoriaux, C2/P5
GPS, C1/P186
GPS différentiel, C1/P187
Grand lac des Esclaves *(physiographie)*, C3/P107
Grands mammifères, C2/P159
Grise Fiord, C5/P64
Guide de la sécurité nautique, C1/P87

Hall Beach, C5/P65
Hat Island, C5/P66
Hauteurs libres, C1/P51
Holman, C5/P67
Hooper, Cape, C5/P46
Hudson, baie d' *(courants de marée et courants généraux)*, C4/P37
Hudson, détroit d', C1/P2
Hudson, détroit d' *(courants de marée et courants généraux)*, C4/P24
Hudson, détroit d' *(physiographie)*, C3/P22
Hudson, région de la baie d' *(marée)*, C4/P17
Hudson, région de la baie d' *(physiographie)*, C3/P15
Hudson, région de la baie d' *(régime des glaces)*, C4/P106
Hudson, région de la baie d' *(topographie sous-marine)*, C4/P3
Hypothermie, C1/P222

ICPC, C1/P60
Igloolik, C5/P68
Île de Baffin *(physiographie)*, C3/P30
Île d'Ellesmere *(physiographie)*, C3/P88
Îles artificielles, C1/P67
Îles de la plaine côtière de l'Arctique *(physiographie)*, C3/P104
Îles de la Reine-Élisabeth *(physiographie)*, C3/P78
Infrastructure, C5/P1
Inoucdjouac, C5/P69
Insectes, C2/P176
Instructions nautiques, C1/P77
Instructions nautiques *(généralités)*, C1/P121
Internet, C5/P13
Inuits, C2/P66
Inukjuak, C5/P69
Inuvik, C5/P70
Iqaluit, C5/P71
Ivujivik, C5/P72

Jenny Lind Bay, C5/P73
Jours fériés, C2/P53
JRCC, C1/P197

Kangiqsualujjuaq, C5/P74
Kangiqsujuaq, C5/P75
Kangirsuk, C5/P76
Kashechewan, C5/P60
Kimmirut, C5/P77
King William Island *(physiographie)*, C3/P77
Koartac, C5/P98
Komakuk Beach, C5/P78
Kugluktuk, C5/P79
Kuujjuaq, C5/P80
Kuujjuarapik, C5/P81

Lady Franklin Point, C5/P82
Lake Harbour, C5/P77
Liste des lois, règlements, directives et conventions, C1/P235
Livre des feux, des bouées et des signaux de brume – Eaux intérieures, C1/P127
Livres des feux, des bouées et des signaux de brume, C1/P80
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), C1/P248
Loi de 1970 sur les Territoires du Nord-Ouest, C2/P18
Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs, C1/P253
Lois, C1/P235
Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, C1/P236
Loi sur la quarantaine, C1/P254
Loi sur la responsabilité en matière maritime, C1/P251
Loi sur les douanes, C1/P250
Loi sur l'organisation du gouvernement, C2/P25
Longstaff Bluff, C5/P83

Mackenzie, fleuve *(physiographie)*, C3/P109
Mammifères marins, C2/P119
Manhattan, S. S., C1/P14
Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes, vol. III (IAMSAR III), C1/P71
Marées et courants de marée, C1/P118
Maricourt, C5/P75
Marques de jour, C1/P126
McDougall Sound, C5/P84
McKinley Bay, C5/P85
Melville Island *(physiographie)*, C3/P101
Melville Peninsula *(physiographie)*, C3/P27
Minéraux, C5/P15
Monnaie, poids et mesures, C2/P51
Moose Factory, C5/P86
Moosonee, C5/P86
MRSC, C1/P198

NAD83, C1/P110
Nanisivik, C5/P87
Navigation dans les glaces en eaux canadiennes, 1999 (TP 5064), C1/P83
Nébulosité et précipitations, C4/P91
Nicholson Island, C5/P88
Nord-Ouest, passage du, C1/P4
NORDREG, C1/P18
Northwind, USCGS, C1/P8
Nourriture *(survie dans l'Arctique)*, C4/P211
Nouveau-Comptoir, C5/P114
Numérotation des bouées, C1/P139
Nunavut, C2/P35

Océan Arctique, C1/P11
Officiers de navigation dans les glaces, C1/P23
Oiseaux, C2/P166
Ouest, arctique de l' *(régime des glaces)*, C4/P127

Pangnirtung, C5/P89
Parry, Cape, C5/P47
Passage du Nord-Ouest, C1/P4
Paulatuk, C5/P90
Payne Bay, C5/P76
Pearce Point Harbour, C5/P91
Peawanuck, C5/P92
Pêche, C5/P24
Pelly Bay, C5/P93
Perturbations ionosphériques, C1/P153
Petits mammifères terrestres, C2/P136
Pétrole et gaz naturel, C5/P17
Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes, C1/P71
Pilotage, C1/P22
Pingos, C1/P27
Pingos sous-marins, C4/P9
Pistes d'atterrissage d'urgence *(survie dans l'Arctique)*, C4/P225
Poissons, C2/P99
Pond Inlet, C5/P94
Port Burwell, C5/P95
Port Epworth, C5/P96
Port-Harrison, C5/P69
Port-Nouveau-Québec, C5/P74
Poste-de-la-Baleine, C5/P81
Povungnituk, C5/P97
Précision d'une carte, C1/P98
Premiers soins *(survie dans l'Arctique)*, C4/P175
Prince of Wales Island *(physiographie)*, C3/P72
Principaux ports et mouillages, C5/P31
Publications de la Garde côtière canadienne (GCC), C1/P80
Publications de l'OMI, C1/P70
Publications du Service hydrographique du Canada (SHC), C1/P74
Publications nautiques, C1/P68
Puvirnituq, C5/P97

Quaqtaq, C5/P98

Racons, C1/P184
Radar, C1/P174
Radeaux de sauvetage *(survie dans l'Arctique)*, C4/P163
Radeaux de sauvetage aéroportés, C1/P210
Radiobalise de localisation des sinistres, C1/P211
Radio, C1/P144
Radio, C5/P13
Radiophares, C1/P169
Rae Isthmus *(physiographie)*, C3/P26
Rankin Inlet, C5/P99
Recherche et sauvetage, C1/P197
Réflecteurs radar *(aides à la navigation)*, C1/P182
Réflecteurs radar *(pour éviter un abordage)*, C1/P183

C = Chapitre/P = Paragraphe

Réfraction anormale, C1/P38
Région de la baie d'Hudson *(marée)*, C4/P17
Région de la baie d'Hudson *(physiographie)*, C3/P15
Région de la baie d'Hudson *(régime des glaces)*, C4/P106
Région de la baie d'Hudson *(topographie sous-marine)*, C4/P3
Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio) – *Fiche sur les procédures de détresse*, C1/P152
Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio) – *Généralités*, C1/P242
Règlements, C1/P235
Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires, C1/P238
Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux, C1/P244
Règlement sur la sûreté du transport maritime, C1/P252
Règlement sur les abordages, C1/P243
Règlement sur les rapports de sinistres maritimes (DORS/85-514), C1/P246
Règlement sur les rapports relatifs au rejet de polluants (1995), C1/P245
Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, C1/P247
Règlement sur l'immersion en mer, C1/P248
Règles de communications, C1/P164
Régulateurs du climat, C4/P64
Reine-Élisabeth, îles de la *(physiographie)*, C3/P78
Répondeur (radar) SAR, C1/P211
Reptiles et amphibiens, C2/P186
Repulse Bay, C5/P100
Réseau du Grand lac des Esclaves et du fleuve Mackenzie *(régime des glaces)*, C4/P132
Resolute, C5/P101
RLS, C1/P211

Sachs Harbour, C5/P102
Saisons, les, C4/P73
Salluit, C5/P103
Sanikiluaq, C5/P104
SAR, C1/P197
SART, C1/P211
SCTM Inuvik, C1/P146
SCTM Iqaluit, C1/P145
SCTM Thunder Bay, C1/P147
Shepherd Bay, C5/P116
Shingle Point, C5/P105
SIA, C1/P188
Signal de détresse navire-air, C1/P218
Signaux d'aéronefs, C1/P216
Signaux de détresse *(survie dans l'Arctique)*, C4/P199
Signaux sol-air *(survie dans l'Arctique)*, C4/P224
Signaux sonores, C1/P140
Simpson Peninsula *(physiographie)*, C3/P27
Sinclair Creek, C5/P106
SMDSM, C1/P202
Somerset Island *(physiographie)*, C3/P44
Southampton Island *(physiographie)*, C3/P42
Spence Bay, C5/P108
SRGNA, C1/P241
Sugluk, C5/P103
Sujet des fascicules de l'Arctique, C1/P1
Summer's Harbour, C5/P107
Survie dans l'Arctique, C4/P149
Survie en eau froide, C1/P222
Système canadien d'aides à la navigation, C1/P86
Système de balisage latéral, C1/P132
Système de positionnement global, C1/P186
Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983, C1/P110
Système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique, C1/P241
Système des zones et des dates, C1/P240
Système de trafic de l'Arctique canadien, C1/P18
Système juridique, C2/P49
Système mondial de détresse et de sécurité en mer, C1/P202
Systèmes de localisation d'urgence, C1/P211
Systèmes d'identification automatique, C1/P188

Tableau illustré des signaux de sauvetage, C1/P73
Tables des marées et courants du Canada, C1/P78
Taloyoak, C5/P108
Tasiujaq, C5/P109
Téléphone, C5/P13
Télévision, C5/P13
Température de l'air, C4/P81
Territoires du Nord-Ouest, C2/P14
Tourisme, C5/P28
Transport aérien, C5/P7
Transport maritime, C5/P2
Transport non traditionnel, C5/P11
Transport routier, C5/P10
Tuktoyaktuk, C5/P110
Tysoe Point, C5/P111

Umingmaktok, C5/P39
Umiujaq, C5/P112

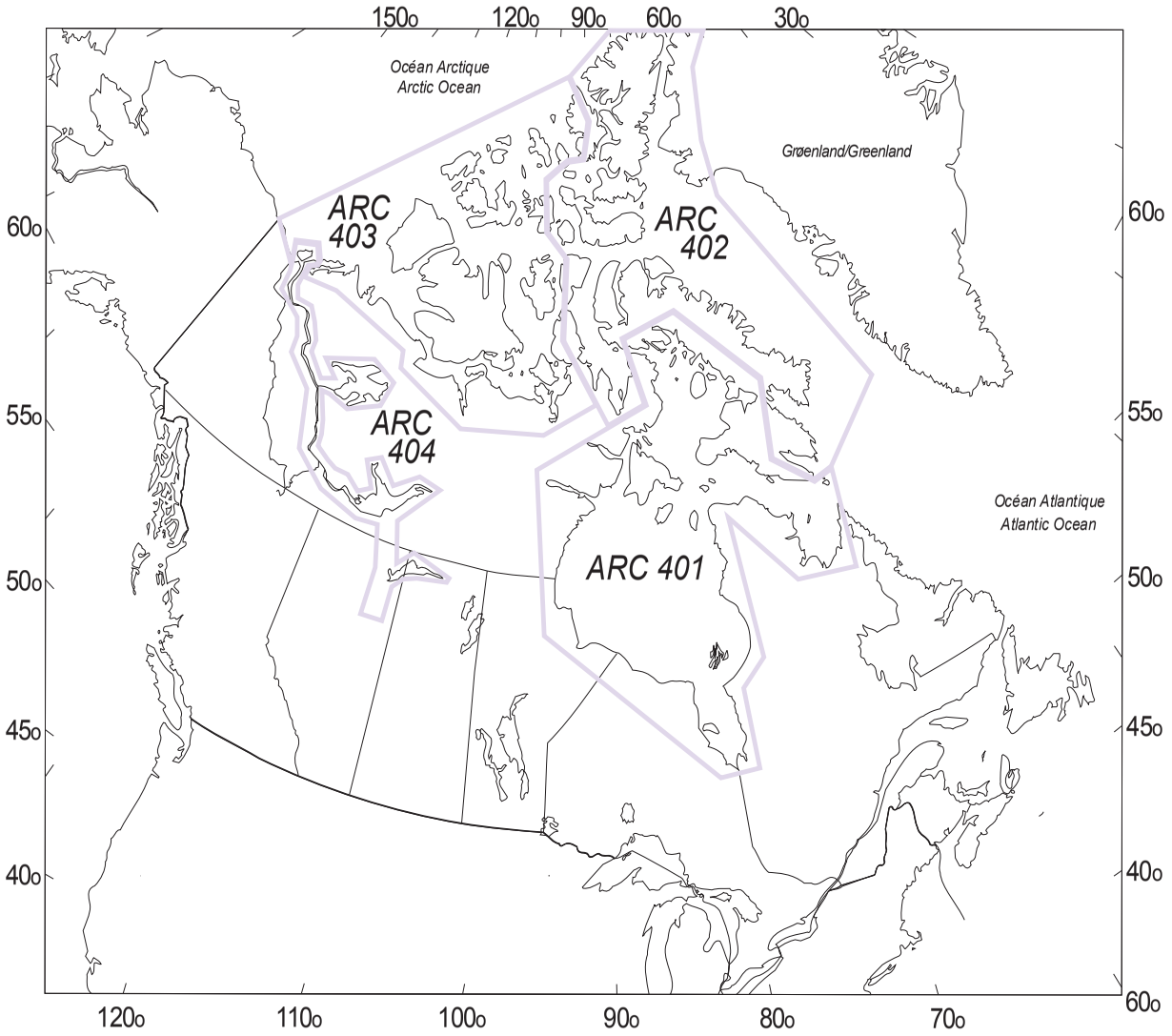
Végétation, C2/P85
Vents, C4/P75
Vêtement de flottaison individuel, C4/P159
Victoria Island *(physiographie)*, C3/P66
Visibilité et brouillard, C4/P95
Voie navigable Athabasca—Mackenzie *(topographie sous-marine)*, C4/P15

Wales Island *(physiographie)*, C3/P27
Waskaganish, C5/P113
Wemindji, C5/P114
Whale Cove, C5/P115
Whapmagoostui, C5/P81
Wilkins Point, C5/P116

Young, Cape, C5/P48
Yukon, C2/P27
Yukon, Loi sur le, C2/P29

Zéro des cartes, C1/P117

C = Chapitre/P = Paragraphe



Instructions nautiques

ARC 400
Renseignements généraux,
Nord canadien

ARC 401
Détroit d'Hudson, baie d'Hudson
et eaux limitrophes

ARC 402
Arctique de l'Est

ARC 403
Arctique de l'Ouest

ARC 404
Grand lac des Esclaves et
fleuve Mackenzie

CANADIAN HYDROGRAPHIC SERVICE
SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA