Garde côtière canadienne | Canadian Coast Guard

Avis aux navigateurs 1 à 46

Sécurité d'abord, Service constant

Édition annuelle 2026

Canada

Avis aux navigateurs 1 à 46
Édition annuelle 2026

Also available in English:
Notices to Mariners 1 to 46
Annual Edition 2026

Publié sous l'autorité de :
Programmes de la Garde côtière canadienne
Aides à la navigation et Voies navigables
Montréal QC H2Y 2E7

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec DFO.Notmar-Notmar.MPO@dfo-mpo.gc.ca.

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada,
représenté par la Garde côtière canadienne, 2026.

No de cat. Fs151-4F-PDF (fichier PDF, français)
ISSN 1498-4695

No de cat. Fs151-4E-PDF (fichier PDF, anglais)
ISSN 1498-4687

Une version Web est disponible ici :
Avis aux navigateurs 1 à 46 - Édition annuelle (français)
Notices to Mariners 1 to 46 - Annual Edition (anglais)

Registre des modifications

Date	Partie, nº d'avis	Description

Table des matières

A Aides à la navigation et sécurité maritime 1

A1 Aides à la navigation 1

1 Le Système canadien d'aides à la navigation et Règlement sur les bouées privées 1

2 Avertissements afférents à l'utilisation des aides à la navigation 4

3 Règlements concernant la protection des aides à la navigation 9

4 Balises de marquage d'une distance mesurée 10

Note : Cet avis a été supprimé de l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs. 10

A2 Lignes directrices pour les mammifères marins et les zones de protection marine . 11

5 Lignes directrices générales sur les espèces aquatiques en péril et les zones importantes des mammifères marins 11

5A Exigences générales relatives aux zones de protection marine prévues par la Loi sur les océans et aux refuges marins prévus par la Loi sur les pêches 44

5B Lignes directrices générales pour les parcs nationaux 154

5C Aires marines nationales de conservation 187

5D Lignes directrices générales pour les réserves nationales de faune 196

5E Exigences réglementaires concernant la réserve nationale de faune en milieu marin des Îles Scott 205

A3 Navigation dans les glaces 211

6 Navigation dans les glaces, routes générales et demandes d'aide de brise-glaces 211

7 Renseignement concernant la navigation dans les glaces 216

7A Planification d'un voyage pour les navires qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien 221

7B Lignes directrices conjointes de l'industrie et du gouvernement concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones de contrôle des glaces de l'Est du Canada TP15163 230

7C Navires ayant l'intention de naviguer dans la région de Kitikmeot dans les eaux nordiques du Canada 231

7D Bâtiments prévoyant naviguer dans la voie navigable du Saint-Laurent, à l'ouest de la station de pilotage de Les Escoumins à compter du mois de décembre de chaque année 233

A4 Activités de pêche 235

8 Renseignements concernant les bateaux de pêche sur les côtes Est et Ouest du Canada 235

9 Marquage des engins de pêche 238

9A Fermeture de la pêche au crabe : Deltaport et le port de traversiers de Tsawwassen 239

A5 Sécurité de la navigation 241

10 Organisation du trafic maritime 241

10A Systèmes obligatoires de comptes rendus de navires 245

10B Rapport de message de danger 246

11 Règlement sur les abordages 252

12 Dommages attribuables à des excès de vitesse 256

A6 Cartes marines et publications 257

13 Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation 257

14 Cartes et publications nautiques du Canada et publications internationales 258

A7 Obstructions 261

15 Installations d'aquaculture 261

16 Câbles sous-marins et aériens 262

17 Rapports de sondes peu profondes 264

A8 Pétrole et gaz - Exploration et exploitation des ressources naturelles 265

18 Éclairage et marquage des navires et plates-formes d'exploration et d'exploitation 265

19 Éclairage et marquage des structures ou ouvrages pour l'exploration et l'aménagement de ressources naturelles 266

20 Sécurité des bâtiments d'exploration et d'exploitation au large 267

21 Prudence à exercer en mouillant à proximité des installations d'exploitation sous-marines dans le lac Érié 272

22 Levés sismiques 273

B Services de pilotage dans les eaux canadiennes 274

23 Renseignements généraux sur le service de pilotage 274

23A Lignes directrices relatives à la navigation sous le pont de la Confédération 287

23B Suspension du service de pilotage obligatoire pour Miramichi, NB 290

24 Règlement sur la sécurité de la navigation 291

25 Informations à propos des systèmes de transfert de pilote sur le fleuve Saint-Laurent 295

26 Directives supplémentaires sur les dispositions du transfert de pilote 297

C Services des communications et du trafic maritime 298

27A Lignes directrices concernant la circulation des navires de fort gabarit et de forte longueur .. 298

27B Renseignements généraux sur les mouillages de pointe Saint-Jean, Saint-Vallier, Saint-Nicolas et Pointe Deschambault 308

27C Dégagement sous quille 310

D Recherche et sauvetage 313

28 Recherche et sauvetage dans les secteurs relevant du Canada 313

28A Procédures d'évacuation par hélicoptère par les hélicoptères de Recherche et sauvetage des Forces armées canadiennes 324

29 Communications provenant des aéronefs : signaux de détresse, d'urgence et de sécurité ... 327

29A Notification rapide des autorités de Recherche et de sauvetage sur les situations à risque .. 329

30 Radiobalises à bord des navires pour la localisation des sinistres (RLS) 330

E Événements maritimes et pollution 333

31 Signalement des événements maritimes 333
32 Pollution – Conformité aux règlements canadiens 334

F Défense nationale - Avis des Forces armées 338

33 Prudence en approchant les ports canadiens 338
34 Renseignements concernant les sous-marins 340
35 Zones de pratiques de tir et d'exercices 351
36 Observations de nature essentielle du point de vue de renseignement - Méthode de communication des rapports MERINT 396
37 Manutention des munitions non-explosées 398
38 Précautions à prendre par les navires s'approchant des formations, convois, porte-avions et autres navires de guerre en mer et des porte-avions à l'ancre 406
39 Messages navals aux navires marchands canadiens y compris les petits bateaux et les bateaux de pêche 409
40 Système de prévision de la contamination à l'usage des navires de commerce en mer et système MERWARN 411
41 Avertissement général concernant les feux de route et de mouillage montrés par les navires canadiens de Sa Majesté 424
42 Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de l'Union des République socialistes soviétiques sur la prévention des incidents en mer au-delà de la mer Territoriale 425
Note : Cet avis a été supprimé de l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs. 425
43 Mise en garde concernant les navires s'approchant des zones d'accès contrôlé entourant les installations navales canadiennes de Sa Majesté, les navires de guerre et les navires de guerre alliés faisant route, au mouillage ou immobiles 426

G Renseignements généraux 433

44 L'Organisation hydrographique internationale 433
Note : Cet avis a été supprimé de l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs. 433
45 Système géodésique des cartes marines 434
46 Bureaux régionaux de la Garde côtière canadienne 435

A Aides à la navigation et sécurité maritime

A1 Aides à la navigation

1 Le Système canadien d'aides à la navigation et *Règlement sur les bouées privées*

LE SYSTÈME CANADIEN D'AIDES À LA NAVIGATION

Le Système canadien d'aides à la navigation est constitué d'un ensemble d'aides visuelles, sonores et électroniques à la navigation, qui sont installés pour aider les navigateurs à déterminer leur position et leur cap, pour avertir de la présence de dangers ou d'obstacles ou pour indiquer le meilleur trajet ou le trajet privilégié.

Aides visuelles

Les aides visuelles sont des aides à la navigation de courte portée, comprenant les bouées, les balises de jour, les marques de jour et les feux. Au Canada, un système combiné d'aides visuelles latérales et cardinales est utilisé. La connaissance des caractéristiques de chacun de ces types fondamentaux d'aides est un préalable à l'utilisation sécuritaire du système.

Aides latérales

Le système latéral de balisage utilisé en eaux canadiennes est celui de la région B de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM). Les aides latérales peuvent être des bouées ou des aides fixes. Ces aides balisent l'emplacement des dangers ainsi que celui du chenal le plus sécuritaire et le plus profond en indiquant de quel côté passer.

Pour bien interpréter les aides latérales, il faut connaître la direction du balisage qui correspond à celle de l'amont. En général, la direction vers l'amont est celle d'un navire venant de la mer qui fait route vers la source d'un cours d'eau ou vers un port.

Lorsqu'un navire va vers l'amont, il doit laisser sur tribord (à droite) les aides de tribord et sur bâbord (à gauche) les aides de bâbord.

Aides cardinales

Les aides cardinales peuvent être des bouées ou des aides fixes.

Les aides cardinales balisent l'emplacement des dangers ainsi que celui du chenal le plus sécuritaire ou le plus profond par rapport aux points cardinaux. On compte quatre marques cardinales, soit nord, est, sud et ouest. Ces aides sont placées de telle manière que le chenal le plus sécuritaire ou le plus profond se trouve dans le quadrant indiqué par la marque (par exemple, au nord d'une bouée cardinale nord).

Aides sonores

Les aides sonores sont des dispositifs émettant un son qui avertit le navigateur d'un danger dans des conditions de faible visibilité. Les bouées à cloche et à sifflet sont activées par le mouvement des vagues. Les signaux de brume sur la côte sont utilisés lorsque la visibilité est réduite à moins de 2 milles marins.

Aides électroniques

Les aides électroniques utilisées dans le système canadien comprennent les réflecteurs radar, les balises radar et les aides à la navigation du système d'identification automatique (aides AIS).

Les réflecteurs radar sont des dispositifs passifs qui sont utilisés pour améliorer l'image radar des aides à la navigation alors que les balises radar (RACON) sont des dispositifs actifs qui, en renvoyant un signal radar identifiable, permettent de reconnaître avec précision l'emplacement qu'ils marquent.

Les concepts de la navigation électronique sont en cours de mise en œuvre pour répondre à l'évolution des besoins de la navigation. Les mesures prises à ce jour comprennent l'installation de nouveaux types d'aides électroniques à la navigation.

Une aide à la navigation du système d'identification automatique (aide AIS) est une aide à la navigation numérique diffusée par un fournisseur de services autorisé, utilisant le message AIS 21 (rapport d'aide à la navigation) et qui peut s'afficher sur des équipements de navigation embarqués ou terrestres correctement configurés tels que le système électronique de visualisation de cartes marines (SEVCM), le radar, ou un système de navigation intégré (SIN). Elle est utilisée pour compléter les aides à la navigation et les systèmes d'aide existants, dans les situations où la mise en place d'une aide physique n'est pas pratique, ou dans des circonstances particulières, tels que les zones de ralentissement saisonnier. Une aide AIS fournit aux navigateurs un moyen d'identification positif et utilisable par tous les temps.

Les types d'aides AIS suivants peuvent être utilisés au Canada :

- Une aide AIS physique est basée sur un signal transmis par une aide à la navigation qui existe physiquement;
- Une aide AIS virtuelle est basée sur un signal transmis par une source autre qu'une aide à la navigation physique, indiquant une aide qui n'est affichée que sur l'équipement de navigation électronique et qui n'existe pas physiquement.
- Les aides AIS synthétiques sont divisés en deux catégories et sont transmises par des stations AIS situées à une certaine distance d'une aide à la navigation conventionnelle existante. La variante surveillée comprend un lien de communication entre l'aide et la station, confirmant ainsi sa position, ce qui n'est pas le case de la variante prédite.

Un numéro d'identité de service mobile maritime (MMSI) est attribué à chaque aide AIS.

Un symbole en forme de losange est utilisé pour représenter une aide AIS sur les cartes et les systèmes radar qui s'interfacent avec l'AIS. Les types physiques et synthétiques sont représentés par des lignes pleines, tandis que les aides virtuelles sont représentées par des lignes pointillées. De plus amples informations sur chaque aide apparaissent lorsque l'on interagit avec elles par l'intermédiaire d'un équipement de navigation électronique.

Autres publications

Afin de faciliter une compréhension et une interprétation adéquates de leurs fonctions, il faut utiliser les aides à la navigation de concert avec le *Système canadien d'aides à la navigation* et d'autres publications maritimes, notamment les cartes marines, le *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*, les *Aides radio à la navigation maritime*, les Avertissements de navigation (AVNAV), les *Avis aux navigateurs* (NOTMAR), les *Instructions nautiques du Canada*, et la publication *Bouées privées - guide du propriétaire*. On peut obtenir des renseignements concernant les cartes marines et les *Instructions nautiques du Canada* auprès du Service hydrographique du Canada (voir l'Avis N° 14 pour de plus amples renseignements).

Note :

Une liste détaillée de toutes les aides visuelles lumineuses, de tous les signaux de brume et de toutes les balises radar figure dans la publication du *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*.

Une liste détaillée de tous les radiophares figure dans la publication des *Aides radio à la navigation maritime*.

Une liste détaillée des aides AIS figure sur la carte interactive du *portail canadien e-Navigation*.

RÈGLEMENT SUR LES BOUÉES PRIVÉES

Qu'est-ce qu'une « bouée privée » ?

Le terme se définit comme suit dans l'article 1 du *Règlement sur les bouées privées*, pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* : *« bouée privée s'entend d'une bouée qui n'appartient ni à l'administration fédérale ni à une administration provinciale, ni à un organisme gouvernemental. »*

Le *Règlement sur les bouées privées* décrit la taille, la couleur, la forme et les marques requises pour chaque bouée, ainsi que les responsabilités de la ou des personnes qui les mouillent, ainsi que les interdictions.

Il est interdit de mettre dans les eaux canadiennes une bouée privée qui nuit ou pourrait nuire à la navigation des navires ou qui induit en erreur ou pourrait induire en erreur les opérateurs de navire (article 3).

Le *Règlement sur les bouées privées* est géré et appliqué par le ministre des Transports qui a le pouvoir d'exiger la modification d'une bouée privée et peut faire enlever des eaux canadiennes toute bouée privée non conforme au présent règlement (article 7).

Autorité : *Loi de 2001 sur la Marine marchande du Canada, Règlement sur les bouées privées,*
Transports Canada (Programme de protection de la navigation)

2 Avertissements afférents à l'utilisation des aides à la navigation

1. Les navigateurs sont avertis qu'ils ne doivent pas se fier uniquement aux bouées lors de la navigation. Dans la mesure du possible, la navigation doit également se faire au moyen de relèvements ou de mesures d'angles utilisant des aides fixes sur la côte ou des amers indiqués sur les cartes et au moyen de sondages ou, si possible, d'appareils de radionavigation ou de navigation par satellite.

2. La plupart des aides à la navigation ne sont pas en observation continue et les navigateurs doivent être conscients que des défaillances et des déplacements peuvent se produire. La Garde côtière canadienne ne garantit pas que toutes les aides à la navigation fonctionnent de la manière annoncée ou à la position annoncée en tout temps. Les navigateurs qui découvrent des aides à la navigation défectueuses, hors position, fonctionnant avec le service de secours, qui présentent des caractéristiques inadéquates, endommagées ou manquantes doivent immédiatement signaler ces problèmes au centre le plus proche des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne ou au bureau de la Garde côtière canadienne le plus proche.

3. Les aides à la navigation sont susceptibles d'être endommagées, de tomber en panne ou de s'écarter de leur position, ce qui peut être causé par les glaces, les tempêtes, les collisions avec des navires et des pannes de courant. Les dommages causés par les glaces ou les tempêtes peuvent être très étendus et nécessiter une période considérable de réparations. Des dommages causés à une aide isolée peuvent ne pas être découverts et signalés avant longtemps. Les aides flottantes et les feux de jetée situés dans ou à proximité de l'eau et qui sont exposés à des contraintes particulièrement rigoureuses lors du mouvement des glaces sont les plus à risque de dommages.

4. Les navigateurs sont avertis que les aides à la navigation peuvent ne pas présenter les caractéristiques annoncées. Les feux peuvent s'éteindre ou apparaître avec une intensité réduite et les signaux sonores peuvent cesser de fonctionner à cause de la glace, de collisions, de défaillances mécaniques, et dans le cas des bouées à cloche ou à sifflet, à cause des eaux calmes. La forme d'une aide à la navigation peut être modifiée par l'accumulation de glace ou en raison de dommages. Sa couleur peut aussi être altérée par les embruns verglaçants, l'accumulation d'algues marines ou de fientes d'oiseaux. Les aides AIS, les transpondeurs ou les systèmes terrestres peuvent tomber en panne, et des erreurs peuvent être introduites par certains systèmes de navigation électronique.

5. La position des bouées indiquée sur les cartes marines n'est qu'approximative. Un certain nombre de facteurs limitent la précision du positionnement des bouées et de leurs ancres. Par exemple, les conditions atmosphériques ambiantes, l'état de la mer, les conditions de marée et de courant, la configuration du fond marin, le fait que les bouées sont amarrées à leurs ancres par des chaînes de différentes longueurs et qu'elles peuvent dériver autour de leur position indiquée sur la carte dans les limites de leur amarrage.

6. Sachant que les glaces en mouvement sont susceptibles de déplacer les bouées de leur position annoncée, les navigateurs doivent procéder avec une extrême prudence dans ces circonstances.

7. Il est rappelé aux navigateurs qu'en raison des différences dans le système de référence horizontal (c'est-à-dire NAD 27, NAD 83, WGS84), le quadrillage des cartes d'une région peut varier d'une carte à l'autre. Lorsqu'on détermine la position des aides à la navigation au moyen de la méthode de la latitude et de la longitude, les résultats doivent être vérifiés par rapport aux autres informations disponibles.

8. Dans certains cas où il est nécessaire de mouiller une bouée à proximité d'un danger à la navigation (par ex. un haut-fond, un récif ou une bordure de récif), le symbole de la bouée sur la carte peut être légèrement déplacé dans la direction des eaux sûres afin de ne pas obstruer ou cacher l'indication du danger représenté. De tels déplacements seront signalés sur la carte par une flèche.

9. Les navigateurs doivent éviter de naviguer trop près d'une bouée pour ne pas risquer de la frapper ou de heurter son système d'ancrage ou l'obstacle sous-marin qu'elle indique.

10. Bon nombre de feux automatiques sont dotés d'interrupteurs à cellule photoélectrique. Ces feux, tant sur les côtes que sur la plupart des bouées, peuvent être éteints entre le lever et le coucher du soleil. Il ne faut donc pas présumer que les feux ne fonctionnent pas normalement quand ils ne sont pas visibles de jour.

11. Les conditions atmosphériques peuvent avoir des effets considérables sur la transmission de la lumière et la visibilité des feux. Par exemple :

(a) La distance du feu ne peut pas être évaluée avec exactitude uniquement d'après son éclat apparent.

(b) La nuit, il est difficile de distinguer si un feu isolé est blanc, jaune ou bleu, sauf à distance rapprochée.

(c) Dans certaines conditions atmosphériques, les feux blancs et jaunes peuvent présenter une teinte rougeâtre.

(d) Les caractéristiques visibles d'un feu alternatif présentant des phases d'intensité lumineuse différentes peuvent varier selon la distance du fait que certaines phases peuvent ne pas être visibles.

(e) Lorsqu'ils sont observés à des distances similaires, les feux à faible intensité sont plus facilement obscurcis que les feux plus puissants lorsque les conditions de visibilité sont mauvaises. Les feux colorés peuvent sembler avoir une intensité inférieure à celle des feux blancs et sont plus difficiles à repérer dans des conditions défavorables.

(f) De la glace, du givre, de l'humidité ou de la saleté peuvent se former sur la lanterne des feux par temps froid ou au fil du temps, ce qui peut notamment réduire leur visibilité et pourrait donner l'impression que les feux colorés sont blancs.

(g) Un feu produisant un éclat très court peut ne pas être visible à une aussi grande distance qu'un feu produisant un éclat plus long.

12. Le navigateur doit éviter de se fier uniquement à la couleur lorsqu'il se sert d'un feu à secteurs, mais il doit également contrôler sa ligne de position en relevant le feu. De chaque côté de la ligne de démarcation entre le blanc et le rouge, et aussi entre le blanc et le vert, se trouve un petit arc de couleur indéfinissable.

13. Lorsque l'arc de visibilité d'un feu est coupé, par exemple par une pente de terrain, le relèvement auquel il disparaît ou apparaît variera avec la distance de l'observateur et la hauteur des yeux.

14. L'observation d'un feu peut être affectée de manière négative dans différentes situations, comme un arrière-plan fortement éclairé ou encore un arrière-plan coloré ou changeant.

15. Aides sonores à la navigation. Compte tenu de la distance variable à laquelle un signal de brume peut être entendu en mer et du fait qu'il y a souvent de la brume près d'une station dotée d'un avertisseur de brume sans pour autant qu'elle soit visible de la station, les navigateurs doivent noter que :

(a) lorsqu'ils approchent de la côte dans la brume, ils ne doivent pas se fier uniquement aux signaux de brume mais doivent toujours prendre des sondages qui, dans presque tous les cas, donnent un avertissement suffisant du danger.

(b) ils ne doivent pas estimer la distance qui les sépare d'un signal de brume en se fondant sur la puissance du son. Dans certaines conditions atmosphériques, le son peut être perdu à une très courte distance du signal. Ces conditions peuvent varier dans un laps de temps très court. Les navigateurs ne doivent jamais supposer que le signal de brume ne fonctionne pas du fait qu'ils ne l'entendent pas, même lorsqu'ils sont dans son voisinage immédiat.

16. Les aides visuelles à la navigation fournies par la Garde côtière canadienne ont pour but de faciliter la navigation maritime. Les chasseurs, les motoneigistes et les pêcheurs sur glace doivent éviter de se fier aux aides à la navigation maritime après la fermeture de la saison de navigation. Les aides peuvent s'arrêter de fonctionner sans avertissement et ne seront pas remises en service par la Garde côtière canadienne avant l'ouverture de la saison de navigation suivante.

17. Les navigateurs doivent être conscients du type d'aide à la navigation AIS qu'ils utilisent. Les aides AIS physiques sont diffusées à partir d'une aide traditionnelle, de sorte que leur position réelle est signalée et qu'elles peuvent être signalées comme étant hors position. Les aides AIS virtuelles sont diffusées à partir d'installations distantes et il n'y a pas d'aides traditionnelles associées à leur position diffusée. Une aide AIS synthétique (prédite) est diffusée à partir d'une installation distante sous la forme d'un signal superposé sur la structure d'une aide fixe traditionnelle et sa position reste stationnaire même si l'aide associée est déplacée, endommagée ou détruite. Les types d'aides à la navigation AIS peuvent être différenciés par leurs panneaux d'information.

Amélioration continue

La Garde côtière canadienne vise constamment à réaliser des gains d'efficacité et des économies dans la prestation de service du Système canadien d'aides à la navigation. Dans certains cas, ces gains sont obtenus en utilisant et mettant en œuvre de nouveaux produits et technologies. Ceux-ci incluent, mais ne sont pas limités à l'évolution dans l'utilisation des bouées fabriquées en plastique plutôt qu'en acier, de lanternes à DEL et d'aides électroniques. Les navigateurs sont avisés que tous les efforts possibles ont été déployés par la Garde côtière canadienne pour s'assurer que de nouveaux équipements fournissent des aides sécuritaires et fiables aux systèmes de navigation. En cas de problème ou de préoccupations, veuillez communiquer avec le surintendant, Aides à la navigation, de votre région.

Région de l'Atlantique

Les feux sur la côte Sud de Terre-Neuve qui s'échelonnent du Cape St. Francis sur Avalon Peninsula au Cape Anguille sur la côte du détroit de Cabot et certains feux dans Notre Dame Bay, Bonavista Bay, Trinity Bay, Conception Bay et Bay of Islands, sont allumés à longueur d'année. Tous les autres feux qui relèvent de la Garde côtière canadienne sont en service lorsque la navigation est ouverte dans la région. Les feux de port ne sont pas allumés lorsque le port est fermé, même si la navigation en général reste ouverte. Les feux de pêche ne sont allumés que durant la saison de pêche. Dans tous les cas où il est raisonnable de croire que les feux sont nécessaires, ils sont tenus en service. Durant l'hiver, certaines bouées lumineuses sont remplacées par des bouées à espar d'hiver pour qu'il ne soit pas supposé qu'il n'y a pas d'aide présente même si les feux d'une région donnée sont éteints pour la saison. Les détails de tous les changements dans les aides à la navigation seront décrits dans les Avertissements de navigation.

Les bouées de navigation de St. John's figurent comme étant à poste à longueur d'année. Bien que tous les efforts soient faits pour respecter cette période, les navigateurs sont avertis que certaines de ces bouées peuvent être enlevées ou remplacées par des bouées à espar d'hiver entre janvier et avril en raison du mouvement des glaces.

En raison d'une éventualité potentielle de glace sur la côte Est, les feux de certaines bouées maintenues à longueur d'année peuvent être enlevés temporairement jusqu'à ce que les conditions de glaces s'estompent. Pendant cette période, les navigateurs sont priés d'user d'extrême prudence, lorsqu'ils naviguent les eaux de la côte Est.

Les feux dans la baie de Fundy, le long de la côte Sud-Ouest ainsi que de la côte Est de la Nouvelle-Écosse, la côte de l'Île du Cap-Breton, y compris le Bras d'Or Lake, la côte de l'Île-du-Prince-Édouard, le long du détroit de Northumberland, et la baie des Chaleurs jusqu'à la limite du Québec, sont allumés à longueur d'année.

L'exception aux feux susmentionnés est les feux inscrits comme « saisonnier » dans la colonne « Remarques » du *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*.

Comme il est difficile de maintenir des bouées en service durant l'hiver à cause de l'exposition aux embruns verglaçants et aux glaces en mouvement qui peuvent les déplacer ou les lancer à la dérive, l'enlèvement des bouées, de la partie supérieure de la baie de Fundy et le long de la côte de la Nouvelle-Écosse et de l'Île du Cap-Breton, y compris le Bras d'Or Lake et dans le Golfe du Saint-Laurent et du détroit de Northumberland jusqu'à la limite du Québec, commencera le 15 novembre et continuera durant les mois d'automne selon les activités de navigation de chaque zone. Certaines bouées dans Mahone Bay ainsi que dans Bedford Basin sont relevées à partir du 15 novembre de chaque année. Un certain nombre de bouées sont remplacées par des espars d'hiver. (Ces bouées sont indiquées dans la colonne « Remarques » du *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*.) Des détails sur les changements effectués à une aide fixe ou flottante pour la saison d'hiver sont publiés chaque automne dans un Avertissement de navigation par la région de l'Atlantique et diffusés au moyen de la radio lorsque ces changements surviennent.

Les bouées délimitant le chenal en eau profonde jusqu'au Strait of Canso demeureront en place sauf lorsqu'un avis contraire sera donné au moyen d'un Avertissement de navigation.

Certaines bouées d'été sont remplacées par des bouées à espar d'hiver.

Région du Centre

Les aides fixes lumineuses et sonores fonctionnent à longueur d'année, sauf les feux portant la mention « saisonnier » dans la colonne « Remarques » du *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*. La période d'opération des feux saisonniers est approximativement du 1er avril au 20 décembre.

Tous les autres feux qui relèvent de la Garde côtière canadienne sont en service lorsque la navigation est ouverte dans la région.

La majorité des alignements et certaines aides fixes sont dotés d'un mode de secours. Pour identifier quels feux sont munis d'un mode de secours, il faut se référer à la colonne « Remarques » du *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*. Ainsi les alignements dont la caractéristique en mode principal est fixe **F** montreront une caractéristique de feu isophase **ISO 1s (éclat de 0,5 s; éclipse de 0,5 s)**, dont la portée est réduite en mode de secours.

De plus, certains alignements dans les chenaux restreints sont dotés d'un feu secondaire. Il s'agit d'un troisième feu qui n'est ni le feu principal visible sur l'alignement ni le feu de secours. La plupart de ces feux possèdent des caractéristiques différentes du feu principal ou du feu de secours. Ce feu secondaire (de référence ou de positionnement) est souvent visible sur 360° ou pour un secteur donné. Les informations complètes concernant ce feu sont disponibles dans le *Livre des feux, des bouées et des signaux de brume*.

Certaines aides flottantes sont remplacées en permanence par de nouvelles bouées espars lumineuses annuelles (ELA) en plastique ou en acier mouillées pour une période de 2 à 4 ans et laissées en place à longueur d'année. Trois modèles de bouées ELA quatre saisons sont déployés dans le chenal maritime du Saint-Laurent. Ces modèles se présentent en 3 tailles, soit de 1,3 mètre, de 1,0 mètre et de 0,7 mètre, chacun étant conçu pour une utilisation optimale en fonction des différentes conditions et de la profondeur d'eau.

Ces bouées peuvent résister à des conditions de glace très sévères. Bien qu'une lanterne soit présente à longueur d'année sur celles-ci, le service lumineux ne peut être garanti en période hivernale, particulièrement en présence de glace. Les bouées ELA signalées éteintes durant cette période ne seront donc pas priorisées et le service lumineux pourrait n'être rétabli que lors du balisage printanier.

Les détails relatifs aux changements apportés aux aides à la navigation sont annoncés par le biais d'Avertissements de navigation et disponibles sur le Portail e-Navigation (canada.ca).

Pour la saison d'hiver, plusieurs bouées lumineuses sont remplacées par des bouées à espar d'hiver. Les navigateurs sont priés de communiquer avec le centre SCTM approprié ou de consulter le Portail e-Navigation (canada.ca) pour obtenir des mises à jour sur les activités de balisage saisonnier et les rapports complets d'état du balisage dans leur secteur.

La mise en service d'aides saisonnières peut être retardée si la température et/ou l'état des glaces empêchent les opérations des baliseurs. Les navigateurs doivent rester vigilants et ne pas compter uniquement sur les aides à la navigation.

Région de l'Ouest

Les feux et des bouées le long de la côte du Pacifique sont en service à longueur d'année. Les détails relatifs aux changements apportés aux aides fixes et flottantes sont publiés dans un Avertissement de navigation de la région et radiodiffusés au moment des changements.

Au printemps, les positions des aides flottantes ne sont pas fiables dû à l'état de crue qui existe dans le fleuve Fraser. Les bouées ainsi déplacées dans le fleuve Fraser peuvent être temporairement enlevées, dans ce cas les navigateurs en seront prévenus au moyen d'un Avertissement de navigation.

La mise en service des aides saisonnières peut être retardée si la température et/ou l'état des glaces empêchent les opérations des baliseurs. Les navigateurs doivent rester vigilants et ne pas compter uniquement sur les aides à la navigation.

Nota :
La plupart des bouées sont enlevées à la fin de la saison de navigation, mais un petit pourcentage sont laissées en place durant l'hiver. Les navigateurs utilisant les chenaux balisés par ces bouées avant l'ouverture officielle de la saison de navigation sont prévenus que ces bouées peuvent ne pas être à leur position annoncée à cause des tempêtes et mouvements des glaces pendant l'hiver. Suite à la vérification de la position et l'état de l'aide, un Avertissement de navigation sera diffusé pour informer les navigateurs que les aides ont été vérifiées et que les chenaux dans chaque secteur sont ouverts à la navigation. Ces Avis peuvent être diffusés par les centres SCTM de la Garde côtière canadienne ou dans l'édition mensuelle des *Avis aux navigateurs*.

Région de l'Arctique

Toutes les aides lumineuses et les RACON sont saisonniers. Se référer *au Livre des feux, des bouées et des signaux de brume* pour plus de détails.

En général, les bouées sont mises en service en été dès que l'état des glaces le permet et sont enlevées en automne. Toutefois, les bouées du Simpson Strait et des environs de Cambridge Bay sont laissées à l'eau, sans surveillance, vers la fin de la saison de navigation et ne sont remises en service que l'été suivant.

La mise en place et l'enlèvement des bouées dans le système du fleuve Mackenzie, dans Kittigazuit Bay, dans Kugmallit Bay, près de Tuktoyaktuk, et dans le Grand lac des Esclaves, sont déterminés par les conditions de glace qui prévalent. Les navigateurs sont avertis que les aides flottantes sont susceptibles d'être déplacées par les glaces et qu'elles seront mises hors service et/ou abandonnées à la fin de la saison, en fonction de l'état de la mer et des glaces.

Autorité : Garde côtière canadienne

3 Règlements concernant la protection des aides à la navigation

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

PARTIE 5, article 129

Obligation d'informer des dommages

129 (1) Dans le cas où le bâtiment — ou tout objet à sa remorque — renverse, déplace, endommage ou détruit une aide à la navigation dans les eaux canadiennes, la personne responsable du bâtiment en informe sans délai l'officier chargé des services de communications et de trafic maritimes ou, si cela n'est pas possible, un membre de la Garde côtière canadienne.

Obligation d'informer en cas de danger pour la navigation

(2) Si elle constate l'existence dans les eaux canadiennes d'un danger pour la navigation non indiqué sur les cartes marines ou l'absence, le déplacement ou le mauvais fonctionnement d'une aide à la navigation, la personne responsable du bâtiment en informe sans délai l'officier chargé des services de communications et de trafic maritimes ou, si cela n'est pas possible, un membre de la Garde côtière canadienne.

Référence : Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

CODE CRIMINEL

Article 439 du *Code criminel* stipule :

Dérangement des signaux de marine

439 (1) Est coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire quiconque amarre un navire ou un bateau à un signal, une bouée ou un autre amer servant à la navigation.

Idem

(2) Quiconque intentionnellement change, enlève ou cache un signal, une bouée ou un autre amer servant à la navigation est coupable :

a) soit d'un acte criminel passible d'un emprisonnement maximal de dix ans;

b) soit d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Référence : Code criminel (L.R.C. (1985), ch. C-46)

Autorité : Ministère de la Justice
Transports Canada
Garde côtière canadienne
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

4 Balises de marquage d’une distance mesurée

Note : Cet avis a été supprimé de l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs.

A2 Lignes directrices pour les mammifères marins et les zones de protection marine

5 Lignes directrices générales sur les espèces aquatiques en péril et les zones importantes des mammifères marins

Pêches et Océans Canada est responsable d'assurer la protection, la conservation et le rétablissement des espèces aquatiques en péril inscrites en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*, ainsi que de la protection de l'habitat essentiel désigné d'une espèce. L'habitat essentiel est défini au paragraphe 2(1) de la *Loi sur les espèces en péril* comme étant « l'habitat nécessaire à la survie ou au rétablissement d'une espèce sauvage inscrite, qui est désigné comme tel dans le programme de rétablissement ou un plan d'action élaboré à l'égard de l'espèce » (paragr. 2[1]). La *Loi sur les espèces en péril* décrit également l'habitat d'une espèce aquatique en péril comme étant : « [...] les frayères, aires d'alevinage, de croissance et d'alimentation et routes migratoires dont sa survie dépend, directement ou indirectement, ou aires où elle s'est déjà trouvée et où il est possible de la réintroduire » (paragr. 2[1]).

En vertu de la *Loi sur les espèces en péril*, il est interdit de tuer un individu d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée, de lui nuire, de le harceler, de le capturer ou de le prendre. De plus, il est interdit de posséder, de collectionner, d'acheter, de vendre ou d'échanger un individu – notamment partie d'un individu ou produit qui en provient – d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée. En outre, il est interdit d'endommager ou de détruire la résidence d'un ou de plusieurs individus soit d'une espèce sauvage inscrite comme espèce en voie de disparition ou menacée, soit d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue. Finalement, il est interdit de détruire un élément de l'habitat essentiel d'une espèce en voie de disparition inscrite ou d'une espèce menacée inscrite. Les personnes qui contreviennent aux dispositions de la *Loi sur les espèces en péril* peuvent être reconnues coupables d'une infraction et passibles d'une amende ou d'une pénalité en vertu de l'article 97 de la *Loi sur les espèces en péril*.

Dans les cas où il est impossible d'éviter de causer des effets interdits, les promoteurs d'ouvrages, d'entreprises ou d'activités peuvent demander au ministre des Pêches et des Océans un permis en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* ou une autorisation en vertu des alinéas 34.4(2)b) et 35(2)b) de la *Loi sur les pêches*. En vertu de l'article 73 de la *Loi sur les espèces en péril*, le ministre compétent peut conclure avec une personne un accord l'autorisant à exercer une activité touchant une espèce sauvage inscrite, tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus, ou lui délivrer un permis à cet effet, à condition de respecter les exigences des paragraphes 73(2) à 73(6.1) de la Loi. Après avoir conclu un accord ou accordé un permis, le ministre doit également se conformer aux exigences du paragraphe 73(7).

Pour consulter la liste des espèces disparues du pays, en voie de disparition, menacées et préoccupantes actuellement inscrites à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*, veuillez consulter le Registre public des espèces en péril.

Le Saviez-vous?

WhaleALERT est une application gratuite qui affiche des informations actualisées et des zones de gestion permettant aux navigateurs d'accéder aux informations les plus sûres et les plus récentes afin de réduire le risque de collision entre les navires et les baleines sur la côte est.

Le Système d'alerte pour les rapports de baleines (WRAS), disponible pour les eaux canadiennes du Pacifique, est un programme mobile et de bureau qui alerte les navigateurs commerciaux de la présence de baleines afin qu'ils puissent prendre des mesures d'atténuation. Les observations de baleines sont obtenues à partir d'observations en temps réel rapportées au B.C. Cetacean Sightings Network par des observateurs de confiance utilisant l'application WhaleReport. Le WRAS ne transmet les observations qu'à certaines catégories de navires (par exemple, les grands navires de transport commercial) et n'est pas accessible au grand public afin de réduire les perturbations causées par les navires aux populations de baleines à risque.

Le *Règlement sur les mammifères marins* pris en vertu de la Loi sur les pêches interdit la perturbation des mammifères marins (baleines, marsouins, dauphins, phoques, lions de mer, morses, loutres de mer), sauf dans les circonstances suivantes : dans le cadre de la pêche autorisée en vertu du présent règlement; dans le cadre de l'exploitation d'un ouvrage ou d'une entreprise ou dans l'exercice d'une activité qui est requis, autorisé ou autrement permis sous le régime de la Loi; de la manière prévue par la *Loi sur les espèces en péril* ou par un permis délivré au titre du *Règlement de pêche (dispositions générales)* pour pêcher des mammifères marins à des fins expérimentales, scientifiques ou éducatives ou pour exposition au public. Dans le cadre des *Règlement sur les mammifères marins*, le terme « perturber » un mammifère marin s'entend du fait de s'approcher de lui, de tenter de le nourrir, de nager ou d'interagir avec lui, de le déplacer, de l'attirer ailleurs ou de provoquer son déplacement, de le séparer des membres de son groupe ou de séparer une mère de son veau, de le piéger entre un navire et le rivage, ou entre des navires, de l'étiqueter ou de le marquer. La perturbation des mammifères marins peut leur causer du tort et des blessures, et peut avoir pour effet de perturber les comportements naturels, notamment l'alimentation et la socialisation. Quiconque contrevient au *Règlement sur les mammifères marins* peut être reconnu coupable d'une infraction et s'exposer à une peine aux termes de l'article 78 de la *Loi sur les pêches*. Le ministre des Pêches et des Océans peut délivrer une autorisation de déranger un mammifère marin dans certaines circonstances en vertu de l'article 38 du Règlement sur les mammifères marins pour des activités qui dérangeront un mammifère marin (baleines, marsouins, dauphins, phoques, lions de mer, morses, loutres de mer). Le respect des lignes directrices générales ci-dessous permet de réduire la probabilité de perturber ces mammifères.

Transports Canada est chargé de promouvoir un réseau de transport sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. La Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada confère au ministre des Transports le pouvoir d'établir des règlements relativement à la protection du milieu marin contre les répercussions des activités de navigation et de transport maritimes (par. 35.1(1)), ainsi que le pouvoir d'adopter un arrêté d'urgence si une mesure immédiate est nécessaire pour faire face à un risque direct ou indirect pour le milieu marin, notamment à titre de précaution.

Lois, règlements et lignes directrices générales à respecter lorsqu'on se trouve à proximité d'un mammifère marin

Les conseils qui suivent, adaptés des lignes directrices de *Be Whale Wise* (en anglais seulement), donnent un aperçu des façons dont vous pouvez prévenir la perturbation des mammifères marins et rester au courant des lois et des règlements en vigueur. En plus de ces lignes directrices générales, le *Règlement sur les mammifères marins* comprennent des dispositions qui protègent les mammifères marins contre les perturbations, tandis que la *Loi sur les espèces en péril* assure la protection des espèces ou des populations inscrites en vertu de la Loi. Assurez-vous de rester informé des nouveaux règlements ou des nouvelles formes de protection en examinant attentivement tout renseignement dans cet Avis aux navigateurs qui s'applique à votre région et à vos activités, et respecter les restrictions affichées ou communiquer avec les autorités locales pour obtenir de plus amples renseignements.

1. SOYEZ CONSCIENT des zones d'habitat essentiel. Pour obtenir les renseignements les plus récents sur les espèces aquatiques en péril et leur habitat essentiel, consultez le Registre public des espèces en péril et la Carte des espèces aquatiques en péril. Pour ce qui est des zones de protection marine, consultez le Visualisateur de données de Cartes ouvertes.

2. RALENTISSEZ : Réduisez votre vitesse à moins de 7.0 nœuds lorsque vous vous trouvez à moins de 1000 mètres (0,540 mille marin) du mammifère marin le plus près (à moins d'avis contraire), afin d'atténuer le bruit du moteur, le sillage du bateau et le risque de collision. Évitez de changer de cap brusquement.

3. N'APPROCHEZ PAS votre navire ou ne le positionnez pas à moins de **100** mètres (0,054 mille marin) d'un mammifère marin et tenez-vous à au moins **200** mètres (0,108 mille marin) de toute baleine, de tout dauphin ou de tout marsouin et de leurs petits en position de repos conformément au Règlement sur les mammifères marins. Remarque : Pour certaines espèces et zones, on doit conserver une distance d'approche minimale plus grande – veuillez-vous reporter aux besoins spécifiques des espèces indiqués dans cet Avis aux navigateurs et dans d'autres sources en ligne citées y compris : l'annexe des distances d'approche des mammifères marins du *Règlement sur les mammifères marins* et la page portant sur l'observation de la faune marine du Ministère des pêches et océans.

Protection des épaulards résidents du sud :
Distances d'approche, zones de restriction de bâtiments et zones à vitesse restreinte dans le sud de la Colombie-Britannique

Le ministre des Transports a pris l'*Arrêté d'urgence de 2025 visant la protection de l'épaulard (Orcinus orca) dans les eaux du sud de la Colombie-Britannique* en vigueur du 1er juin 2025 au 31 mai 2026, pour favoriser le rétablissement des épaulards résidents du sud, compte tenu des menaces imminentes qui pèsent sur leur survie et leur rétablissement. L'arrêté d'urgence énonce quatre mesures obligatoires pour les navires opérant dans certaines zones des eaux du sud de la Colombie-Britannique afin de réduire le bruit sous-marin et les perturbations physiques pour les épaulards résidents du sud.

Premièrement, l'arrêté d'urgence interdit aux navires et aux personnes qui les exploitent et les font naviguer, sous réserve d'exceptions autorisées, de s'approcher d'un épaulard à une distance inférieure à **400** mètres dans l'habitat essentiel de l'épaulard résident du sud et dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique entre Campbell River (le cap Mudge) et la péninsule Malaspina (la pointe Sarah), y compris la baie Howe, jusqu'au nord d'Ucluelet, y compris le bassin de Barkley, du 1er juin 2025 au 31 mai 2026.

Deuxièmement, l'arrêté d'urgence interdit aux navires de se mettre en travers de la course d'un épaulard dans les eaux indiquées ci-dessus, du 1er juin 2025 au 31 mai 2026.

Troisièmement, l'arrêté d'urgence crée deux zones de restriction de bâtiments, précédemment connu sous le nom des sanctuaires provisoires, où le trafic maritime est interdit, y compris la pêche, l'observation des baleines et la navigation de plaisance, sous réserve d'exceptions, du 1er juin 2025 au 30 novembre 2025. Ces sanctuaires sont situés au large de la côte sud-ouest de l'île Pender et à l'extrémité sud-est de l'île Saturna.

Quatrièmement, l'arrêté d'urgence crée deux zones à vitesse restreinte, situées près du banc Swiftsure, dans lesquelles tous les navires, sous réserve d'exceptions, sont limités à une vitesse maximale de 10 nœuds par rapport au fond lorsqu'ils peuvent le faire en toute sécurité, en vigueur du 1er juin 2025 au 30 novembre 2025.

Le régime d'application prévu par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* s'applique aux violations de l'arrêté d'urgence. Toute personne ou tout navire soumis à un arrêté d'urgence doit s'y conformer. Toute personne ou tout navire qui ne se conforme pas à l'arrêté d'urgence peut faire l'objet de ce qui suit :

- une sanction administrative pécuniaire allant jusqu'à 250 000 $;
- est passible par procédure sommaire, d'une amende maximale de 1 000 000 $ ou d'un emprisonnement maximal de 18 mois, ou des deux.

Visitez l'arrêté provisoire pour la protection de l'épaulard (Orcinus orca) dans les eaux du sud de la Colombie-Britannique, pour obtenir plus de renseignements.

Pour obtenir plus de renseignements, visitez le site portant sur la série de mesures de gestion 2025 visant à soutenir le rétablissement des épaulards résidents du sud, y compris les mesures de gestion de la pêche.

Protection des baleines noires de l'Atlantique Nord : Mesures de restriction de vitesse dans le golfe du Saint-Laurent

En raison des changements dans les habitudes migratoires des baleines noires de l'Atlantique Nord et leur présence accrue dans le golfe du Saint-Laurent, le gouvernement du Canada a mis en place des mesures saisonnières de gestion du trafic maritime, incluant une limitation de vitesse n'excédant pas **8.0 nœuds** ou **10.0 nœuds** et une zone restreinte à la navigation visant les navires d'une longueur de plus de **13 mètres**. Veuillez consulter les éditions mensuelles des Avis aux navigateurs pour de plus amples détails et veuillez consulter Baleine-en-Vue pour les dernières observations de la baleine noire de l'Atlantique Nord: Baleine-en-vue - Une carte interactive des détections de baleines noires de l'Atlantique Nord au Canada (dfo-mpo.gc.ca).

4. SOYEZ PRUDENT, COURTOIS et SILENCIEUX à l'approche des secteurs où la faune marine est supposée ou réputée être présente, dans l'eau ou à proximité d'échoueries ou de colonies d'oiseaux. Si cela peut être fait en toute sécurité, éteignez les détecteurs de poissons et les écho-sondeurs. REGARDEZ dans toutes les directions avant de planifier votre approche ou votre départ pour l'observation de la faune.
5. TOUJOURS s'approcher et s'éloigner du côté, en se déplaçant parallèlement au sens de déplacement du mammifère marin tout en maintenant une distance d'au moins **100** mètres (0,054 mille marin) par rapport à tout mammifère marin, et une distance d'au moins **200** mètres (0,108 mille marin) par rapport aux baleines, aux dauphins ou aux marsouins et à leurs petits en position de repos conformément au *Règlement sur les mammifères marins*. (Remarque : des distances d'approche minimales plus grandes s'appliquent pour certaines espèces et zones - veuillez consulter les besoins de chaque espèce dans cet Avis aux navigateurs et dans d'autres sources en ligne citées) ÉVITEZ DE VOUS APPROCHER des mammifères marins de face ou par derrière.
6. METTEZ LE MOTEUR AU POINT MORT OU COUPEZ LE MOTEUR et laissez passer les animaux si votre embarcation n'est pas en conformité avec les règlements.*Veuillez noter : des distances d'approche minimales plus grandes s'appliquent pour certaines espèces et zones. Veuillez-vous reporter aux besoins de chaque espèce dans le présent Avis aux navigateurs et dans d'autres sources en ligne citées.
7. SOYEZ ATTENTIF et éloignez-vous lentement et prudemment dès les premiers signes de perturbation ou d'agitation.
8. RESTEZ AU LARGE des mammifères marins qui se déplacent près du rivage.
9. ÉVITEZ TOUJOURS de passer au milieu d'un groupe des mammifères marins. Maintenez votre cap et réduisez votre vitesse graduellement afin d'éviter qu'ils viennent jouer dans les vagues d'étrave et de proue.
10. LIMITEZ votre observation sur l'eau à une période recommandée de 30 minutes. Vous minimiserez ainsi l'effet cumulatif résultant de la présence de nombreuses embarcations et de prendre en compte les autres personnes d'observer les mammifères marins.
11. ÉVITEZ de nourrir, de nager ou d'interagir avec la faune marine, de l'étiqueter ou de le marquer, de le déplacer, de l'inciter à se déplacer ou de le faire mouvoir des environs immédiats où vous avez trouvé.

Emblème de pavillon d'observation commerciale des baleines (utilisé seulement dans certaines régions)

Si un navire bat pavillon d'avertissement de baleine (voir ci-dessus), le navire est en présence de baleines. Veuillez ralentir et naviguer avec prudence. Respectez les lignes directrices générales relatives aux cétacés mentionnées précédemment.

12. NE séparez PAS un mammifère marin des membres de son groupe et ne passez pas entre une mère et son veau.
13. ÉVITEZ de placer le bateau de façon à coincer le mammifère ou son groupe entre un bateau et la côte ou entre plusieurs bateaux.
14. NE vous approchez JAMAIS en utilisant un aéronef ou un drone.
15. SIGNALER toute collision avec des mammifères marins ou toute observation de mammifères marins enchevêtrés, blessés, échoués ou morts à Pêches et Océans Canada ainsi qu'à l'organisme d'intervention approprié pour les animaux marins en se référant aux informations fournies ci-dessous.

    - Signaler un incident ou une observation touchant un mammifère marin ou une tortue de mer.
    - Conformément à l'article 39 du *Règlement sur les mammifères marins* en vertu de la *Loi sur les pêches*, un formulaire de signalement doit être rempli immédiatement après tout contact accidentel entre un mammifère marin et un véhicule ou un engin de pêche. Les formulaires remplis doivent être envoyés à Pêches et Océans Canada.

Si vous voyez un mammifère marin ou tortue de mer blessé, échoué, empêtré ou mort, envoyez immédiatement les experts compétents par un courriel à l'une des adresses suivantes ou composez l'un des numéros sans frais accessibles 24 heures.

Région	Coordonnées pour les interventions auprès des mammifères marins ou des tortues de mer
Terre-Neuve-et-Labrador	• **Whale Release and Strandings Newfoundland and Labrador (Tangly Whales Inc.)** : 1-888-895-3003 ou 1-709-895-3003
Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard	• **Marine Animal Response Society** : 1-866-567-6277 mars@marineanimals.ca • Canal 16 VHF • Canadian Sea Turtle Network 1-888-729-4667 (sans frais) • info@seaturtle.ca • Canadian Sea Turtle Network (en anglais seulement)
Québec	• **Réseau québécois d'urgences pour les mammifères marins (RQUMM)** : 1-877-722-5346 reseau@gremm.org
Arctique	**Pêches et Océans Canada** : • **Territoires du Nord-Ouest – Inuvik** : 1-867-777-7500 • **Territoires du Nord-Ouest – Yellowknife** : 1-867-669-4900 • **Nunavut – Iqaluit** : 1-867-979-8000
Pacifique	• **BC Marine Mammal Response Network (Observez, notez, signalez) du Pêches et Océans Canada** : 1-800-465-4336 DFO.ORR-MPO.ONS@dfo-mpo.gc.ca • Canal 16 VHF

16. AIDER à suivre les mammifères marins et les tortues de mer pour assurer leur sécurité, en signalant une observation d'animaux vivants et en bonne santé.

Région	Coordonnées
Pacifique	Signalez toute observation de mammifères marins ou de tortues de mer en bonne santé et vivants à des fins de recherche. L'animal est-il blessé, échoué ou mort ? Signalez-le ici. • Téléphone : 1-866-472-9663 • Ocean Wise Sightings Network (en anglais seulement) Téléchargez l'application WhaleReport (en anglais seulement)
Centre et Arctique	• Territoires du Nord-Ouest – Inuvik : 1-867-777-7500 • Territoires du Nord-Ouest – Yellowknife : 1-867-669-4900 Nunavut – Iqaluit : 1-867-979-8000
Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse et Île-du-Prince-Édouard	• **Base de données sur les baleines de la Région des Maritimes** XMARWhaleSightings@dfo-mpo.gc.ca Base de données sur les baleines de la Région des Maritimes **Canadian Sea Turtle Network** 1-888-729-4667 (sans frais) info@seaturtle.ca Canadian Sea Turtle Network (en anglais seulement)
Terre-Neuve-et-Labrador	Mammifères marins : dfo.nlscmammalandturtlesightings-observmamifettortuessctnl.mpo@dfo-mpo.gc.ca

RÉGION DE L'ATLANTIQUE

La baleine noire de l'Atlantique Nord

Statut de l'espèce : en voie de disparition

Menaces : Collisions avec les navires, empêtrement dans les engins de pêche, perturbation, réduction ou dégradation de l'habitat (p. ex. contaminants, perturbation acoustique, perturbation de la présence de navires) et changements dans les sources alimentaires.

Caractéristiques de la baleine noire de l'Atlantique Nord : principalement noir avec possibilité de taches blanches sur le ventre, souffle en forme de V, absence de nageoire dorsale, profonde encoche sur les pointes de la queue et présence de callosités (taches blanches sur la tête).

Distance d'approche minimale :**100** mètres d'une seule baleine nageant librement; **200** mètres d'une baleine au repos ou d'une mère avec son petit dans toutes les eaux de pêche canadiennes, conformément au *Règlement sur les mammifères marins*.

Si vous entrez en collision avec une baleine ou vous découvrez une baleine empêtrée ou morte, veuillez signaler l'accident immédiatement à DFO (Signaler un incident ou une observation touchant un mammifère marin ou une tortue de mer) et la Ligne d'urgence aux baleines (1-866-567-6277), sur la voie 16 VHF, ou au « Centre de Fundy » (Fundy Traffic), voie 14 VHF.

Pour toutes observations de baleines noires de l'Atlantique Nord vivante et nageant librement, veuillez inclure le nombre observé, le lieu (lat long), la date et les photos à l'adresse suivante : DFO.GLFWhales-BaleinesGLF.MPO@dfo-mpo.gc.ca. Veuillez consulter Baleine-en-vue pour connaître les dernières observations de baleines franches.

Habitats essentiels de la baleine noire de l'Atlantique Nord

Habitat essentiel du bassin Grand Manan

Voir aussi le dispositif de séparation du trafic (DST) obligatoire dans la baie de Fundy, qui évite dans une large mesure l'habitat du bassin de Grand-Manan. Vous trouverez cela dans la section A5 - Sécurité de la navigation.

Lignes directrices (avril-décembre) :

- Les navires devraient éviter de traverser cette zone. Le moyen le plus efficace pour éviter ou réduire les perturbations acoustiques et les collisions avec les navires consiste à ne pas traverser cette zone.
- Si le passage dans la zone est inévitable, réduisez la vitesse du navire à 10.0 nœuds ou moins, puis mettez en poste une vigie. Ainsi, vous maximiserez vos chances d'apercevoir des mammifères marins et éviterez de les heurter. Dans des conditions de visibilité réduite (pluie, brume, mer agitée, pendant la nuit, etc.), redoublez de prudence. Sachez que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes dispersés sur une zone de plusieurs milles. Soyez prudent lorsque vous naviguez près des mammifères marins (voir les lignes directrices générales). Ne pensez pas que les mammifères marins s'écarteront de votre route.

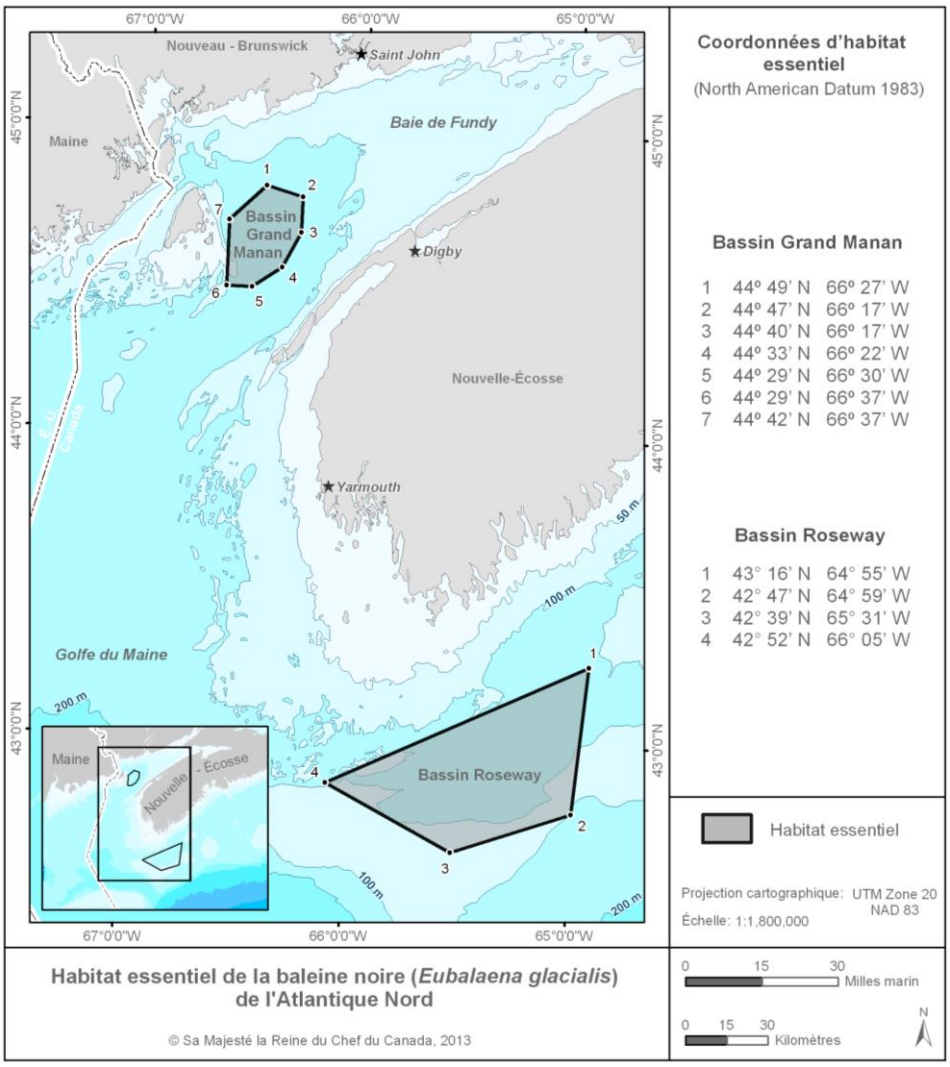
Habitat essentiel du bassin Roseway désigné « zone à éviter » (ZAE) par l'Organisation Maritime Internationale

Lignes directrices (avril-décembre) :

- Pour réduire considérablement le risque de collision entre les navires et les baleines noires de l'Atlantique Nord, on recommande que les navires de 300 tonneaux de jauge brute et plus, en transit pendant la période du 1er avril au 31 décembre uniquement, évitent cette zone. Cette mesure de navigation a été adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) comme zone saisonnière à éviter, selon la définition de l'OMI. SN.1/Circ.263. Octobre 2007.
- On demande également aux petits navires d'éviter de traverser cette zone.
- Si le passage dans la zone est inévitable, réduisez la vitesse du navire à 10.0 nœuds ou moins, puis mettez en poste une vigie. Ainsi, vous maximiserez vos chances d'apercevoir des mammifères marins et éviterez de les heurter. Dans des conditions de visibilité réduite (pluie, brume, mer agitée, pendant la nuit, etc.), redoublez de prudence. Sachez que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes dispersés sur une zone de plusieurs milles. Soyez prudent lorsque vous naviguez près des mammifères marins (voir les lignes directrices générales). Ne pensez pas que les mammifères marins s'écarteront de votre route.

Pour en savoir davantage sur le processus de rétablissement de la baleine noire de l'Atlantique Nord, consultez le Registre public des espèces en péril.

L'habitat essentiel de la baleine noire de l'Atlantique Nord est indiqué sur la carte ci-dessous :



Baleine à bec commune (population du plateau néo-écossais)

Statut de l'espèce : en voie de disparition

Menaces : perturbations acoustiques, les interactions avec la pêche, collision avec les navires, la pollution et les contaminants chimiques, et le changement climatique.

Caractéristiques de la baleine à bec commune : souffle diffus et bas, front bulbeux (les mâles matures développent un front aplati, souvent blanc), une bouche ou bec proéminent, nageoire dorsale en forme de faucille située environ aux deux tiers vers le bas du dos, couleur gris-clair à brun, longueur maximale d'environ 9 mètres.

Distance d'approche minimale :**100** mètres d'une seule baleine nageant librement; **200** mètres d'une baleine au repos ou d'une mère avec son petit dans toutes les eaux canadiennes, conformément au *Règlement sur les mammifères marins*.

Si vous entrez en collision avec une baleine ou si vous découvrez une baleine empêtrée ou morte, veuillez le signaler à DFO (Signaler un incident ou une observation touchant un mammifère marin ou une tortue de mer) et la Ligne d'urgence aux baleines (1-866-567-6277) ou sur la voie 16 VHF. Il faut communiquer toute information sur les baleines à bec communes observées, y compris le lieu, la date et les photos, à XMARwhalesightings@dfo-mpo.gc.ca.

Habitat essentiel de la baleine à bec commune (population du plateau néo-écossais

Zone de protection marine 1 du Gully

Lignes directrices (toute l'année) :

- Le Gully a été désigné zone de protection marine en vertu de la *Loi sur les océans* (voir Avis 5A). La zone de protection marine 1 du Gully (c.-à-d. la zone de gestion la plus à l'intérieur des trois zones de gestion) est aussi l'habitat essentiel de la baleine à bec commune (les coordonnées de l'habitat essentiel sont indiquées sur la carte ci-dessous).
- Les navires devraient éviter de traverser cette zone. Le moyen le plus efficace pour éviter ou réduire les perturbations acoustiques, les collisions avec les navires et les autres menaces.
- Si le passage dans la zone est inévitable, réduisez la vitesse du navire à 10.0 nœuds ou moins, puis mettez en poste une vigie. Ainsi, vous maximiserez vos chances d'apercevoir des mammifères marins et éviterez de les heurter. Dans des conditions de visibilité réduite (pluie, brume, mer agitée, pendant la nuit, etc.), redoublez de prudence. Sachez que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes dispersés sur une zone de plusieurs milles. Soyez prudent lorsque vous naviguez près des mammifères marins (voir les lignes directrices générales dans cet Avis). Ne pensez pas que les mammifères marins s'écarteront de votre route.

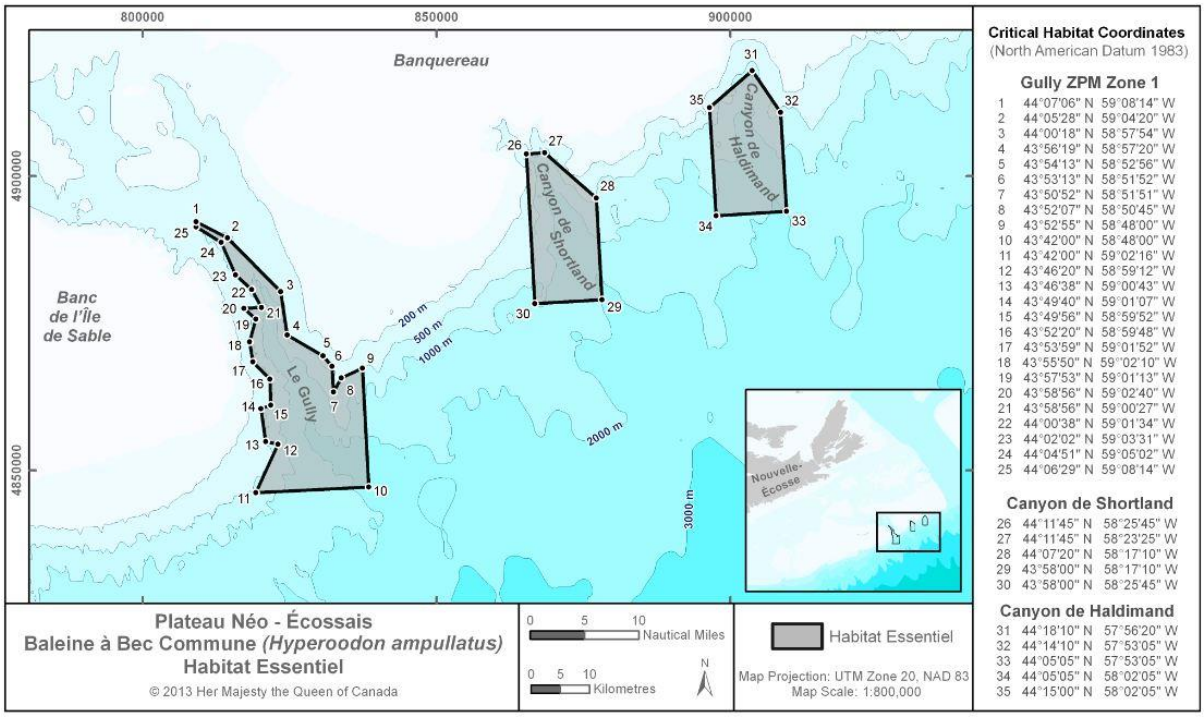
Canyons Shortland et Haldimand

Lignes directrices (toute l'année) :

- Les navires devraient éviter de traverser ces zones. Le moyen le plus efficace pour éviter ou réduire les perturbations acoustiques et les collisions avec les navires consiste à ne pas traverser cette zone.
- Si le passage dans les zones est inévitable, réduisez la vitesse du navire à 10.0 nœuds ou moins, puis mettez en poste une vigie. Ainsi, vous maximiserez vos chances d'apercevoir des mammifères marins et éviterez de les heurter. Dans des conditions de visibilité réduite (pluie, brume, mer agitée, pendant la nuit, etc.), redoublez de prudence. Sachez que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes dispersés sur une zone de plusieurs milles. Soyez prudent lorsque vous naviguez près des mammifères marins (voir les lignes directrices générales dans cet avis). Ne pensez pas que les mammifères marins s'écarteront de votre route.

Pour en apprendre davantage sur le processus de rétablissement de la baleine à bec commune du plateau néo-écossais, consultez le Registre public des espèces en péril.

L'habitat essentiel de la baleine à bec commune (population du plateau néo-écossais) est indiqué sur la carte ci-dessous :



RÉGION DU QUÉBEC

Béluga (population de l'estuaire du Saint-Laurent)

Statut de l'espèce : en voie de disparition

Menaces : contaminants, bruit, dérangement anthropique, réduction de l'abondance, de la qualité et de la disponibilité des proies, dégradation de l'habitat, collision avec les navires et empêtrement dans les engins de pêche.

Caractéristiques du béluga du Saint-Laurent : blanc à l'âge adulte et gris pour les veaux, proéminence sur la tête (melon), absence de nageoire dorsale, longueur de 2,5 m à 4,5 m à l'âge adulte.

Distance d'approche minimale : **100** mètres dans toutes les eaux canadiennes et **400** mètres dans l'estuaire du Saint-Laurent (l'habitat essentiel du béluga est compris dans les limites de la distance d'approche minimale de **400** mètres), conformément au *Règlement sur les mammifères marins*.

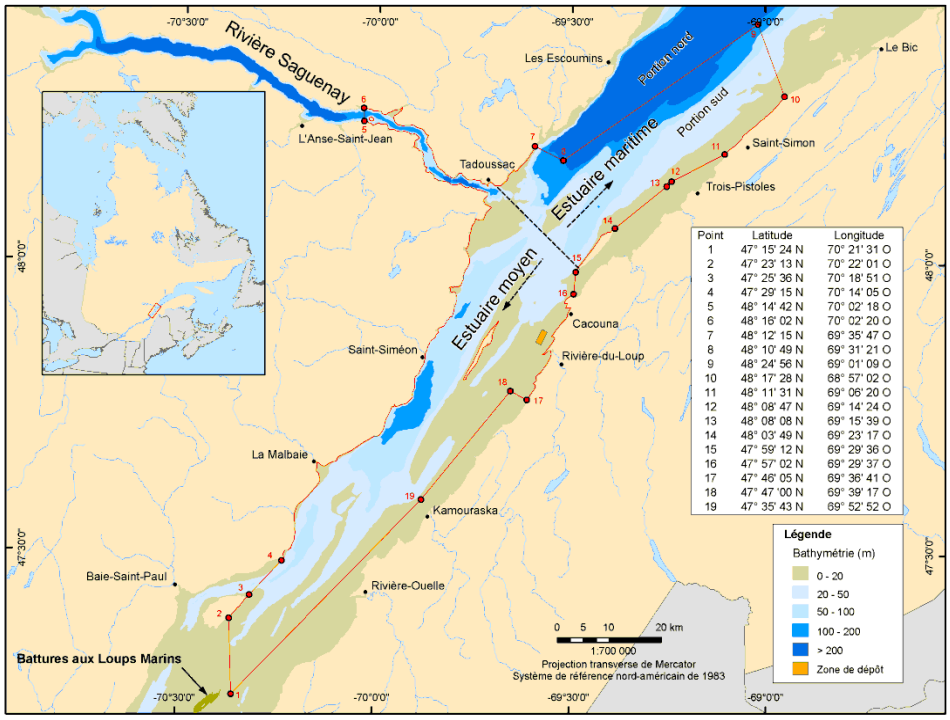
Si vous entrez en collision avec un béluga ou si vous découvrez un béluga empêtré ou mort, veuillez communiquer immédiatement avec Pêches et Océans Canada (Signaler un incident ou une observation touchant un mammifère marin ou une tortue de mer), et le Réseau québécois d'urgences pour les mammifères marins, au 1-877-722-5346.

Suivez les *Lignes directrices générales à respecter lorsqu'on se trouve à proximité d'un mammifère marin* énoncées dans l'avis 5 du présent Avis aux navigateurs, ainsi que les mesures de protection spécifiques au parc marin du Saguenay-Saint-Laurent et des eaux avoisinantes, ci-dessous.

Pour en apprendre davantage sur le processus de rétablissement du béluga, consulter le Registre public des espèces en péril.

Habitat essentiel du béluga de l'estuaire du Saint-Laurent

L'habitat essentiel s'étend des battures aux Loups Marins jusqu'à la portion sud de l'estuaire au large de Saint-Simon. Il inclut la portion aval de la rivière Saguenay. L'habitat essentiel est indiqué sur la carte ci-dessous :



PARC MARIN DU SAGUENAY–SAINT-LAURENT ET EAUX AVOISINANTES – PROTECTION DES BALEINES

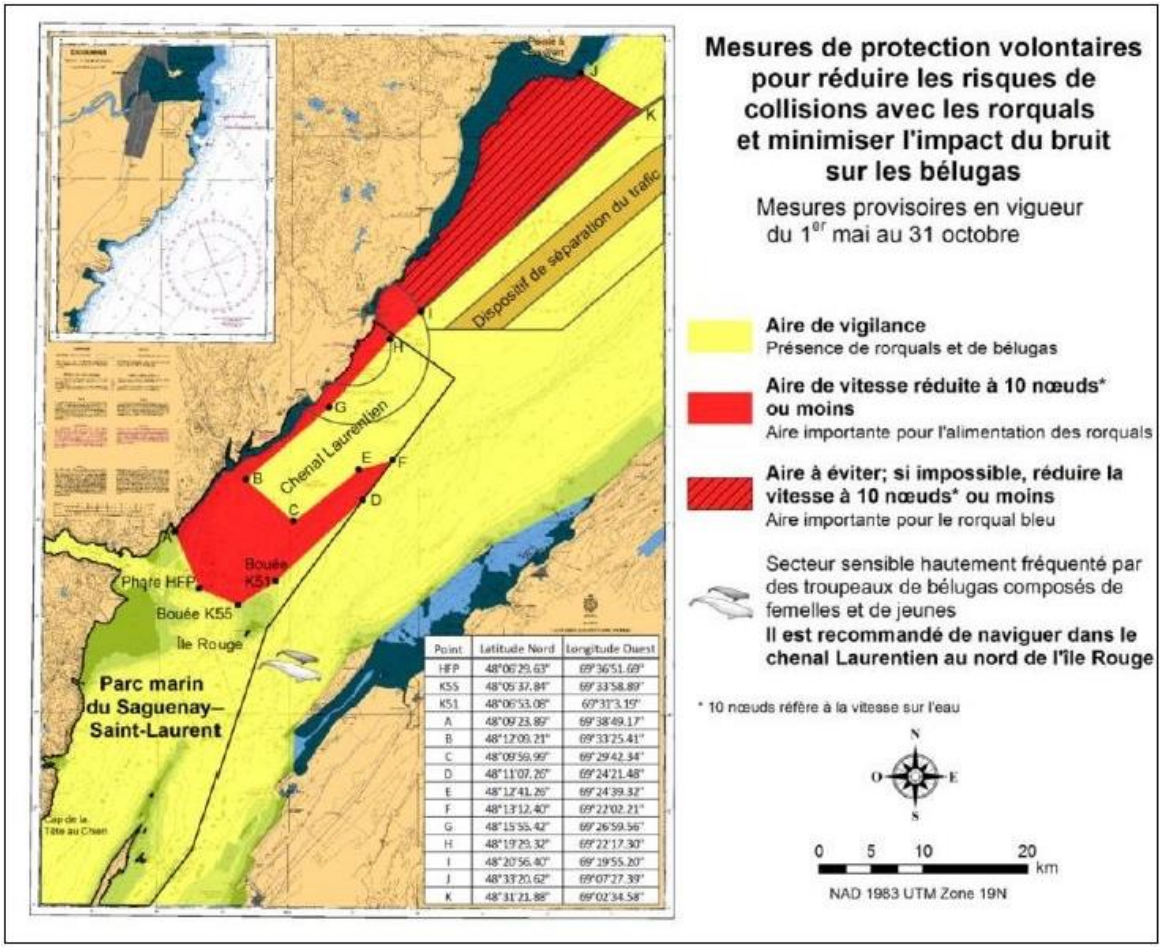
La région du parc marin du Saguenay–Saint-Laurent et sa périphérie est reconnue pour la population résidente de bélugas, une espèce en voie de disparition, et la grande diversité de baleines qui y migrent, principalement entre avril et novembre, pour s'alimenter.

Mesures de protection règlementaires

Toutes les espèces de baleines fréquentant le Saint-Laurent sont protégées en vertu du *Règlement sur les mammifères marins*, pris en vertu de la *Loi sur les pêches*. Dans les limites du parc marin, des mesures spécifiques s'appliquent en vertu du *Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent*, pris en vertu de la *Loi sur le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent.* Toute collision avec un mammifère marin à l'intérieur du parc marin doit obligatoirement être signalée sans délai à un garde de parc au 1-866-508-9888. Pour les collisions en dehors du parc marin ou pour toute autre situation concernant un mammifère marin mort ou en difficulté, il faut contacter le Réseau québécois d'urgences pour les mammifères marins au 1-877-722-5346. Pour plus d'information sur le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, voir l'avis 5C du présent *Avis aux navigateurs*.

Mesures de protection volontaires

Mesures provisoires en vigueur du 1er mai au 31 octobre. Voir la carte à la fin de cet avis. Ces mesures s'appliquent au passage des navires marchands et de croisière entre Pointe à Boisvert et le Cap de la Tête au Chien pour prévenir les collisions avec les baleines. Ces mesures doivent être prises seulement lorsqu'elles ne causent aucun préjudice à la sécurité de la navigation.



Aire de vigilance (aire jaune) : Afin de réduire les risques de collision avec les rorquals pouvant être présents dans la zone, il est essentiel que les navigateurs fassent preuve d'une vigilance accrue. Il est recommandé de mettre en poste une vigie afin d'accroître les possibilités de voir les animaux et de prendre ainsi les mesures d'évitement nécessaires. S'il n'est pas possible de contourner les rorquals, il faut ralentir et attendre que les animaux soient à une distance de plus de **400** mètres (0,215 mille marin) avant de reprendre la vitesse initiale. La nuit, les animaux sont difficilement visibles : une prudence accrue est donc recommandée.

Aire de vitesse réduite à 10.0 nœuds ou moins (aire rouge) : Afin de réduire les risques de collision avec des rorquals dans cette aire d'alimentation, il est recommandé de réduire la vitesse du navire à 10.0 nœuds ou moins et de mettre en poste une vigie. Il est recommandé d'utiliser le passage dans le chenal Laurentien au nord de l'île Rouge pour minimiser l'incidence du bruit dans un secteur sensible situé au sud de cette île, qui est hautement fréquenté par les troupeaux de bélugas composés de femelles et de jeunes.

Aire à éviter (aire rouge hachurée) : Afin de réduire le bruit et les risques de collision avec des rorquals, les navires devraient éviter de passer dans cette aire fortement fréquentée par les rorquals bleus, une espèce en voie de disparition. Si le passage dans l'aire ne peut pas être évité, il faut réduire la vitesse du navire à 10.0 nœuds ou moins.

RÉGION DE L'OUEST

Épaulards résidents du sud et du nord

Statut de l'espèce : En voie de disparition et menacées, respectivement, en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*.

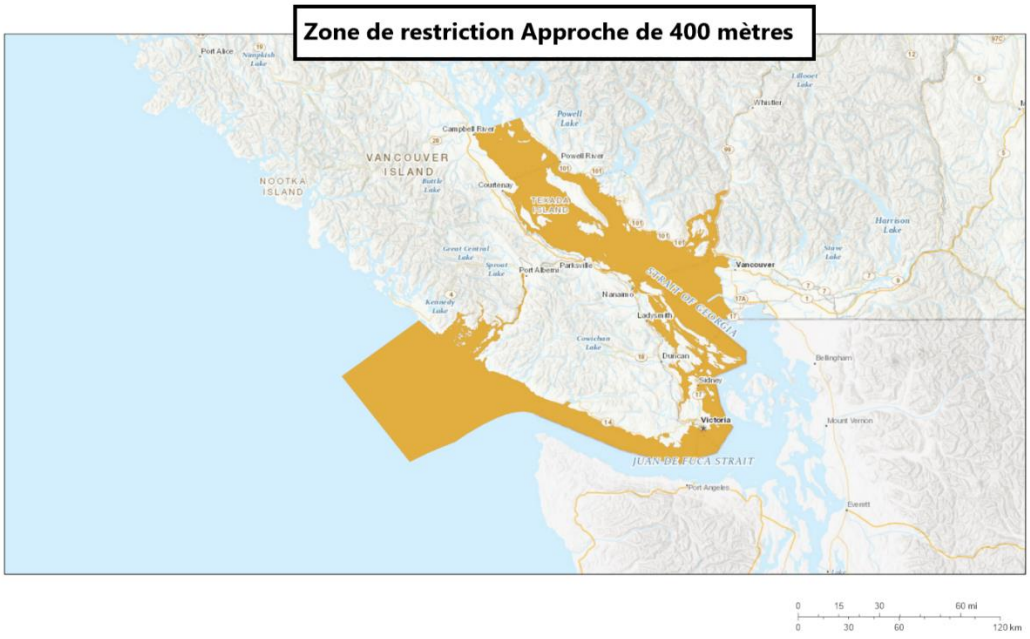
Menaces : Les principales menaces sont la contamination de l'environnement, la diminution de la disponibilité ou de la qualité des proies et les perturbations physiques et acoustiques.

Caractéristiques : L'épaulard est le plus grand membre de la famille des dauphins. Sa taille, ses couleurs contrastées (noir et blanc) et sa grande nageoire dorsale constituent ses principaux signes distinctifs. La coloration de l'épaulard est surtout noire sur le dos et blanche sur le ventre, avec une tache ovale blanche derrière chaque œil. Derrière la nageoire dorsale se trouve une tache en forme de selle de couleur grise.

Distance d'approche minimale : **400** mètres pour tous les épaulards se trouvant dans l'habitat essentiel de l'épaulard résident du sud et dans les eaux côtières du sud de la Colombie-Britannique entre Campbell River (Cape Mudge) et la péninsule Malaspina (Sarah Point), y compris Howe Sound, jusqu'au nord d'Ucluelet, y compris Barkley Sound, du 1er juin 2025 au 31 mai 2026, conformément à l'arrêté provisoire pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Les navires doivent rester à 200 mètres de tous les épaulards se trouvant dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique, conformément au *Règlement sur les mammifères marins*.

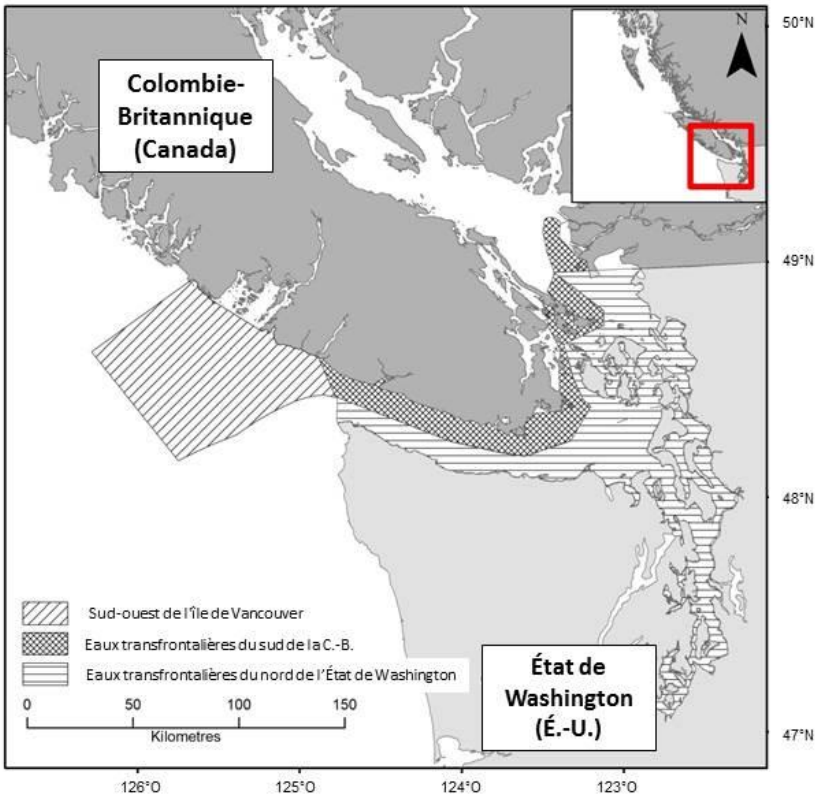
En cas de collision accidentelle entre un navire ou de l'équipement et un épaulard (ou d'autres mammifères marins ou tortues de mer), ou si vous observez un épaulard (ou d'autres mammifères marins ou tortues de mer) empêtré, malade, blessé, en détresse ou mort dans les eaux de la Colombie-Britannique, veuillez immédiatement contacter la ligne Observez, notez et signalez (gérée par le British Columbia Marine Mammal Response Network [BCMMRN] du Pêches et Océans Canada) au 1-800-465-4336 ou à l'adresse DFO.ORR-MPO.ONS@dfo-mpo.gc.ca, ou sur le canal VHF 16. L'information sur les baleines observées, y compris le lieu, la date et les photos, peut être communiquée au BC Cetacean Sightings Network au moyen de l'application WhaleReport, de l'adresse Réseau d'observation, ou du formulaire en ligne à l'adresse Réseau d'observation, ou en composant le 1-866-I SAW ONE.

La zone de distance d'approche minimale de **400** mètres est indiquée sur la carte ci-dessous :



Habitat essentiel des épaulards résidents du sud

L'habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud est indiqué sur la carte ci-dessous :



Zones d'habitat essentiel désignées pour les épaulards résidents du sud

L'habitat essentiel est désigné comme étant les zones situées à l'intérieur des limites géographiques désignées, étant donné qu'elles contiennent les attributs et les caractéristiques biophysiques décrits, ainsi que les fonctions auxquelles elles contribuent, comme le montre le tableau 4 du Programme de rétablissement des épaulards résidents (Orcinus orca) du nord et du sud au Canada de 2018. Les zones d'éclosion dans les eaux transfrontalières du sud de la Colombie-Britannique et au large du sud-ouest de l'île de Vancouver sont les zones d'habitat essentiel dans les eaux canadiennes pour les épaulards résidents du Sud, désignées en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*. La zone horizontale hachurée dans les eaux transfrontalières du nord de l'État de Washington est désignée comme habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud en vertu de la *Endangered Species Act* (ESA) des États-Unis.

Les schémas de déplacement des épaulards résidents du sud sont largement influencés par la disponibilité de leur proie préférée (le saumon quinnat). L'habitat essentiel des épaulards résidents du sud dans les eaux du Pacifique canadien a été partiellement déterminé et comprend :

1) les zones transfrontalières du sud de la Colombie-Britannique, y compris le sud du détroit de Georgie, le détroit de Haro et le détroit Juan de Fuca;

2) les eaux du plateau continental au large du sud-ouest de l'île de Vancouver, y compris les bancs Swiftsure et La Pérouse (habitat essentiel pour les épaulards, populations résidentes du nord et du sud). Les activités humaines à proprement parler ne sont pas automatiquement interdites dans une zone désignée comme habitat essentiel; c'est plutôt la destruction de cet habitat essentiel qui est interdite.

Pour en savoir plus sur le processus de rétablissement, notamment le programme de rétablissement et le plan d'action pour les épaulards résidents du nord et du sud, consultez le Registre public des espèces en péril.

Lignes directrices : Suivre les *Lignes directrices générales à respecter lorsqu'on se trouve à proximité d'un mammifère marin* énoncées dans l'avis 5 de cet Avis aux navigateurs.

Limites de l'habitat essentiel des épaulards résidents du nord et du sud au large du sud-ouest de l'île de Vancouver.

(Description dans le sens horaire à partir de la limite ouest – Toutes les latitudes désignent les degrés et minutes nord, tandis que les longitudes désignent les degrés et minutes ouest.)

Description du point		Coordonnées de début et de fin			
		Lat N	Lat min	Lon O	Lon min
1	Limite nord (île de Vancouver vers le sud-ouest au large)	48	59.7	125	40.15
2		48	41.72	126	17.88
3	Limite au large	48	13.95	125	44.61
4	Eaux adjacentes à la frontière des États-Unis	48	29.72	124	44.32
5	Eaux adjacentes à l'habitat essentiel des épaulards résidents du sud dans les eaux transfrontalières du sud du détroit de Georgie, du détroit de Haro et du détroit de Juan de Fuca	48	40.04	124	50.66
6	Et délimitées par l'île de Vancouver jusqu'à la limite nord-ouest				
7	À l'exclusion des eaux au nord de la ligne de jonction (Nitinat Inlet)	48	40.05	124	50.99
8		48	40.13	124	51.3
9	À l'exclusion des eaux au nord-est de la ligne de jonction du cap Beale et de la pointe Amphitrite (baie Barkley)	48	55.22	125	32.391
10		48	47.174	125	13.039

Limites de l'habitat essentiel des épaulards résidents du sud pour les eaux transfrontalières du sud du détroit de Georgie, du détroit de Haro et du détroit de Juan de Fuca.

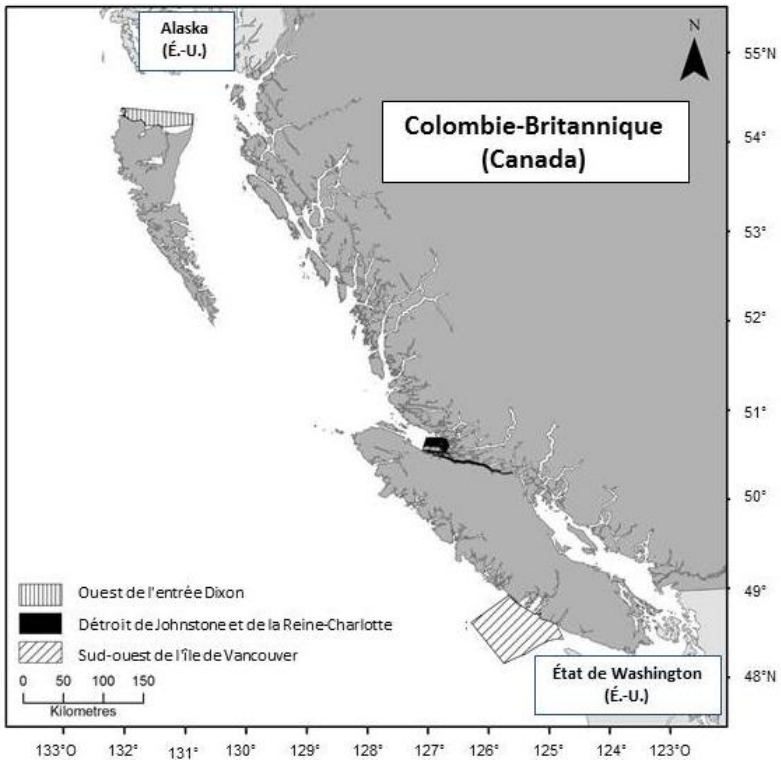
(Description dans le sens horaire à partir de la limite ouest – Toutes les latitudes désignent les degrés et minutes nord, tandis que les longitudes désignent les degrés et minutes ouest.)

Description du point		Coordonnées de début et de fin			
		Lat N	Lat min	Lon O	Lon min
1	Limite ouest	48	29.68	124	44.31
2		48	40.02	124	50.68
3	À l'exclusion des eaux au nord de la ligne de jonction (Sooke Inlet)	48	21.30	123	44.32
4		48	20.33	123	42.90
5	À l'exclusion des eaux au nord de la ligne de jonction (Royal Roads, Esquimalt Hbr et Victoria Hbr)	48	24.25	123	28.97
6		48	24.57	123	22.61
7	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (chenaux Cordova et Sidney)	48	29.69	123	18.61
8		48	36.12	123	18.51
9	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (moitié ouest du chenal Miners et eaux à l'ouest de l'île Gooch)	48	37.04	123	18.49
10		48	39.70	123	17.72
11	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (moitié ouest du chenal Prevost et passage Moresby)	48	39.88	123	17.68
12		48	42.96	123	19.63
13		48	43.34	123	19.88

Description du point		Coordonnées de début et de fin			
		Lat N	Lat min	Lon O	Lon min
14	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (moitié ouest du chenal Swanson entre l'île Moresby et l'île Prevost)	48	48.86	123	22.70
15	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (partie ouest du chenal Trincomali entre l'île Prevost et l'île Parker)	48	50.66	123	23.33
16		48	52.61	123	23.92
17	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (partie ouest du chenal Trincomali entre l'île Parker et l'île Galiano)	48	52.85	123	23.92
18		48	53.08	123	23.76
19	À l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne de jonction (partie ouest du sud du détroit de Georgia)	48	54.28	123	20.67
20		48	55.39	123	21.98
21		49	0.00	123	18.88
22		49	10.39	123	22.82
23		49	13.58	123	21.97
24	À l'exclusion des eaux au nord de la ligne de jonction (partie du sud du détroit de Georgia)	49	13.58	123	21.97
25		49	14.00	123	21.09
26		49	14.18	123	19.22
27		49	13.79	123	17.21
28	À l'exclusion des eaux au nord et à l'est de la ligne de jonction (partie du sud du détroit de Georgia)	49	13.79	123	17.21
29		49	12.87	123	15.75
30		49	9.01	123	16.48
31		49	3.39	123	9.24
32		49	3.47	123	8.48
	Limites est et sud représentées par la pointe Roberts et la frontière des États-Unis				

Limites de l'habitat essentiel des épaulards résidents du nord

L'habitat essentiel de l'épaulard résidant du Nord est indiqué sur la carte ci-dessous :



Zones d'habitat essentiel désignées pour les épaulards résidents du nord

L'habitat essentiel est désigné comme étant les zones situées à l'intérieur des limites géographiques désignées, étant donné qu'elles contiennent les attributs et les caractéristiques biophysiques décrits, ainsi que les fonctions auxquelles elles contribuent, comme le montre le tableau 4 du Programme de rétablissement des épaulards résidents (*Orcinus orca*) du nord et du sud au Canada de 2018. Les zones lignées situées à l'ouest de l'entrée Dixon, qui englobent la plupart des eaux côtières au large du côté nord de l'île Graham, et la zone hachurée au large du sud-ouest de l'île de Vancouver, sont des zones d'habitat essentiel désignées en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* pour les épaulards résidents du nord qui vivent dans les eaux canadiennes.

Les habitudes de déplacement des épaulards résidents sont fortement influencées par la disponibilité de leur proie préférée (le saumon quinnat). L'habitat essentiel des épaulards résidents du nord dans les eaux canadiennes du Pacifique désigné en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*, et il englobe :

1) les eaux du détroit de Johnstone et du sud-est du détroit de la Reine-Charlotte ainsi que les chenaux reliant ces détroits;

2) les eaux du plateau continental au large du sud-ouest de l'île de Vancouver, notamment les bancs Swiftsure et La Pérouse (habitat essentiel des épaulards résidents du nord et du sud); et

3) les eaux de l'entrée Dixon ouest, le long de la côte nord de l'île Graham, de Langara à Rose Spit.

Un arrêté sur l'habitat essentiel interdit la destruction de l'habitat essentiel causée par les activités humaines, mais n'interdit pas automatiquement les activités elles-mêmes.

Pour en savoir plus sur le processus de rétablissement, notamment sur le programme de rétablissement et le plan d'action pour les épaulards résidents du nord et du sud, consultez le Registre public des espèces en péril.

Lignes directrices : Suivre les Lignes directrices générales à respecter lorsqu'on se trouve à proximité d'un mammifère marin énoncées dans l'avis 5 de cet Avis aux navigateurs.

Réserve écologique Robson Bight (Michael Bigg)

Les réserves écologiques sont des zones de la Colombie-Britannique choisies pour préserver des écosystèmes naturels représentatifs et particuliers, des espèces de plantes et d'animaux ainsi que des traits caractéristiques et des phénomènes représentatifs et particuliers. Les réserves écologiques offrent le plus haut niveau de protection et assurent le maintien de la diversité physique et biologique tout en permettant les activités de recherche et d'éducation. La réserve écologique Robson Bight (Michael Bigg) a été créée en vue d'appuyer le rétablissement des épaulards en réduisant la perturbation physique et acoustique lorsque les épaulards se nourrissent, socialisent et utilisent les plages pour se frotter aux rochers. Le frottement aux rochers près des plages semble être une activité importante pour les épaulards résidents du Nord et, pendant cette période, ils sont très sensibles aux perturbations.

Lignes directrices

Située dans la vaste zone d'habitat essentiel des eaux du détroit de Johnstone et du sud-est du détroit de la Reine-Charlotte, la réserve écologique Robson Bight offre une aire de protection additionnelle aux épaulards résidents du nord, où ils peuvent se reposer, se nourrir, socialiser et adopter un comportement de frottement aux roches près des plages.

- Les épaulards résidents du Nord sont inscrits en vertu de la *Loi sur les espèces en péril* en tant qu'espèce menacée, et les zones désignées comme étant leur habitat essentiel sont protégées contre la destruction.
- La réserve Robson Bight (Michael Bigg) est une réserve écologique désignée par la province qui se situe à l'intérieur des limites de l'habitat essentiel légalement protégé des épaulards résidents du Nord.
- Tous les navires devraient éviter de passer dans la réserve écologique. Le moyen le plus efficace pour éviter ou réduire les perturbations physiques et acoustiques et les collisions avec les navires consiste à ne pas traverser cette zone.
- Les pêcheurs commerciaux ne doivent pas amarrer leur embarcation dans la zone Robson Bight.
- Si des navigateurs se hasardent par accident dans la réserve, ils doivent immédiatement en sortir en demeurant à une distance minimale de **300** mètres des baleines présentes.
- Si le passage dans la zone est inévitable, il faut réduire la vitesse du navire à 7.0 nœuds ou moins, puis mettre en poste une vigie afin de maximiser les chances d'apercevoir des mammifères marins et d'éviter de les heurter (distance d'au moins **300** mètres). Dans des conditions de visibilité réduite (pluie, brume, mer agitée, pendant la nuit, etc.), il faut redoubler de prudence. Sachez que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes dispersés sur une zone de plusieurs kilomètres. Soyez prudent lorsque vous naviguez près des mammifères marins (voir le paragraphe Lois, règlements et lignes directrices générales à respecter lorsqu'on se trouve à proximité d'un mammifère marin à la section 5 ci-dessus). Ne tenez pas pour acquis que les baleines s'écarteront de votre route.

Limites de l'habitat essentiel des épaulards résidents du nord– Limites pour le détroit de Johnstone et le sud-est du détroit de la Reine-Charlotte
(Description dans le sens horaire à partir de la limite ouest – Toutes les latitudes désignent les degrés et minutes nord, tandis que les longitudes désignent les degrés et minutes ouest.)

Description du point		Coordonnées de début et de fin			
		Lat N	Lat min	Lon O	Lon min
1	Limite ouest (de l'île de Vancouver à l'île Numas)	50	36.98	127	11.00
2		50	46.24	127	6.76
3	Limite nord (de l'île Numas à l'île Broughton)	50	46.27	127	5.26
4		50	46.41	126	48.27

Description du point		Coordonnées de début et de fin			
		Lat N	Lat min	Lon O	Lon min
5	Limite nord (de l'île Broughton à l'île Screen/île Eden)	50	46.13	126	47.30
6		50	44.95	126	43.55
7	Ligne de délimitation courant de l'île Eden à l'île Crib (y compris les eaux du détroit de la Reine-Charlotte et à l'exclusion des eaux du passage Trainer)	50	44.79	126	43.22
8		50	43.67	126	42.73
9	Ligne de délimitation courant de l'île Crib à House Islet (y compris les eaux du détroit de la Reine-Charlotte et à l'exclusion des eaux des passages Arrow et Spring)	50	43.33	126	42.58
10		50	40.16	126	41.21
11	Ligne de délimitation courant de House Islet à l'île Swanson (y compris les eaux du détroit de la Reine-Charlotte et à l'exclusion des eaux de Knight Inlet)	50	40.16	126	41.21
12		50	37.75	126	43.86
13	Ligne de délimitation courant de l'île Swanson à l'île Compton (y compris les eaux du détroit Blackfish et à l'exclusion des eaux du passage West)	50	36.06	126	41.77
14		50	35.84	126	41.42
15	Ligne de délimitation courant de l'île Compton à l'île Harbledown (y compris les eaux du détroit Blackfish et à l'exclusion des eaux du passage Whitebeach)	50	35.50	126	40.86
16		50	35.38	126	40.68
17	Ligne de délimitation courant de l'île Harbledown à l'île Parson (y compris les eaux du détroit Blackfish et à l'exclusion des eaux de la baie Parson)	50	35.19	126	40.93
18		50	34.43	126	40.73
19	Ligne de délimitation courant de l'île Parson à l'île West Cracroft (y compris les eaux du détroit Blackfish et à l'exclusion des eaux du passage Baronet)	50	33.65	126	39.95
20		50	32.98	126	39.73
	Eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone limitées au nord par l'île West Cracroft, la partie continentale, l'île Hardwicke et l'île West Thurlow, sans exclusions, à l'exception des secteurs suivants :				
24	Ligne de délimitation courant de l'île West Cracroft à la partie continentale (y compris les eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone et à l'exclusion des eaux du chenal Havannah)	50	31.32	126	20.35
25		50	31.09	126	17.05
26	Ligne de délimitation courant de la partie continentale à l'île Hardwicke (y compris les eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone et à l'exclusion des eaux du chenal Sunderland)	50	28.46	126	2.54
27		50	26.57	125	57.94
28	Ligne de délimitation courant de l'île Hardwicke à la pointe Eden sur l'île West Thurlow (y compris les eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone et à l'exclusion des eaux du chenal Chancellor)	50	24.58	125	48.29
29		50	23.91	125	47.38
30	Ligne de délimitation courant de la pointe Eden à la pointe Tyee sur l'île West Thurlow (y compris les eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone et à l'exclusion des eaux de l'anse Vere)	50	23.91	125	47.38
31		50	23.26	125	47.06
32	Ligne de délimitation courant de l'île West Thurlow (y compris les eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone et à l'exclusion des eaux de la partie est du détroit de Johnstone et du passage Mayne)	50	23.42	125	34.39
33		50	21.88	125	34.23

Description du point		Coordonnées de début et de fin			
		Lat N	Lat min	Lon O	Lon min
	Eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone limitées au sud par l'île de Vancouver, sans exclusions, à l'exception des secteurs suivants :				
35	Ligne de délimitation courant de la pointe Graveyard au port de la baie de Kelsey sur l'île de Vancouver (y compris les eaux de la partie ouest du détroit de Johnstone et à l'exclusion des eaux de la baie Salmon)	50	23.45	125	56.71
36		50	23.80	125	57.62

Limites de l'habitat essentiel des épaulards résidents du nord et du sud au large du sud-ouest de l'île de Vancouver.

(Description dans le sens horaire à partir de la limite ouest – Toutes les latitudes désignent les degrés et minutes nord, tandis que les longitudes désignent les degrés et minutes ouest.)

Description du point		Coordonnées de début et de fin			
		Lat N	Lat min	Lon O	Lon min
1	Limite nord (île de Vancouver vers le sud-ouest au large)	48	59.7	125	40.15
2		48	41.72	126	17.88
3	Limite au large	48	13.95	125	44.61
4	Eaux adjacentes à la frontière des États-Unis	48	29.72	124	44.32
5	Eaux adjacentes à l'habitat essentiel des épaulards résidents du sud dans les eaux transfrontalières du sud du détroit de Georgie, du détroit de Haro et du détroit de Juan de Fuca	48	40.04	124	50.66
6	Et délimitées par l'île de Vancouver jusqu'à la limite nord-ouest				
7	À l'exclusion des eaux au nord de la ligne de jonction (Nitinat Inlet)	48	40.05	124	50.99
8		48	40.13	124	51.3
9	À l'exclusion des eaux au nord-est de la ligne de jonction du cap Beale et de la pointe Amphitrite (baie Barkley)	48	55.22	125	32.391
10		48	47.174	125	13.039

Limites de l'habitat essentiel des épaulards résidents du nord dans l'ouest de l'entrée Dixon.
(Description dans le sens horaire à partir de la limite ouest – Toutes les latitudes désignent les degrés et minutes nord, tandis que les longitudes désignent les degrés et minutes ouest.)

Description du point		Coordonnées de début et de fin			
		Lat N	Lat min	Lon O	Lon min
1	Limite ouest (île Langara vers le nord)	54	15.38	133	3.5
2		54	15.99	133	3.5
3	Limite nord	54	16.05	131	40.45
4	Limite est	54	9.13	131	40.43
5	À l'exclusion des eaux au sud de la ligne (baie McIntyre)	54	5.491	132	15.97
6	Délimitée par l'île Graham sur la limite sud	54	11.07	133	1.55
7	Vers le nord jusqu'à l'île Langara, à l'exclusion des eaux à l'ouest de la ligne	54	11.43	133	0.75

Description du point		Coordonnées de début et de fin			
		Lat N	Lat min	Lon O	Lon min
8	Délimitée sur la limite ouest par la côte est de l'île Langara jusqu'au phare Langara				
9	À l'exclusion des eaux au sud de ligne (baie Virago, havre Naden)	54	5.86	132	26.26
10		54	5.57	132	34.3

Arrêté d'urgence relatif à l'épaulard résident du sud

La population d'épaulard résident du sud est inscrite comme population en voie de disparition en vertu de la *Loi sur les espèces en péril*. En raison de la menace que représente le trafic maritime dans le sud de la Colombie-Britannique, le ministre des Transports a émis un arrêté d'urgence en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, en vigueur à partir du 1er juin 2025 pour soutenir leur protection et leur rétablissement.

Les mesures de l'arrêté d'urgence s'ajoutent aux exigences déjà existantes en vertu du *Règlement sur les mammifères marins*. Ces mesures visent à réduire le bruit sous-marin et les perturbations physiques. Elles sont mises en place à titre provisoire dans l'attente d'une étude de faisabilité plus poussée sur des mesures à plus long terme visant à réduire les perturbations physiques et acoustiques.

L'arrêté d'urgence s'applique à tous les bâtiments, y compris ceux qui naviguent sur l'eau, au-dessous ou légèrement au-dessus de celle-ci, sans égard au mode de propulsion. Cela désigne les gros bâtiments commerciaux, les bâtiments de croisière, les sous-marins, les hydravions, les voiliers, les bateaux à moteur et tout autre moyen de transport susceptible d'être utilisé dans le milieu marin. Cela inclut également les sports de pagaie et d'autres activités non motorisées telles que les planches à pagaie, les kayaks et les canots. Bien que les bateaux non motorisés représentent une faible menace d'un point de vue acoustique, leur présence physique peut néanmoins perturber les habitudes de quête de nourriture et les mouvements des épaulards.

L'arrêté d'urgence énonce quatre mesures obligatoires pour les bâtiments opérant dans certaines zones des eaux du sud de la Colombie-Britannique afin de réduire le bruit sous-marin et les perturbations physiques pour les épaulards, c'est-à-dire :

1) Distance d'approche minimale de **400** mètres pour tous les épaulards dans l'habitat essentiel de l'épaulard résident du sud et les eaux côtières du sud de la Colombie-Britannique entre Campbell River (le cap Mudge) et la péninsule Malaspina (la pointe Sarah), y compris la baie Howe jusqu'au nord d'Ucluelet, y compris le bassin de Barkley.

2) Une interdiction de positionner un navire sur la course de tout épaulard, dans les mêmes eaux qu'indiquées ci-dessus.

3) Deux zones de restriction de bâtiments où le trafic maritime est interdit, y compris la pêche, l'observation des baleines et la navigation de plaisance, sous réserve d'exceptions. Ces sanctuaires sont situés au large de la côte sud-ouest de l'île Pender et à l'extrémité sud-est de l'île Saturna.

4) Deux zones à vitesse restreinte situées près du banc Swiftsure, dans lesquelles tous les navires, sous réserve d'exceptions, sont limités à une vitesse maximale de 10 nœuds par rapport au fond lorsqu'ils peuvent le faire en toute sécurité.

Visitez l'arrêté d'urgence pour la protection de l'épaulard (Orcinus orca) dans les eaux du sud de la Colombie-Britannique, 2025, pour obtenir plus de renseignements.

Mesures générales de 2025 relatives aux navires pour l'épaulard résident du sud

Les mesures générales de 2025 relatives aux navires pour l'épaulard résident du sud est indiqué sur la carte ci-dessous :

Distance d'approche minimale de 400 mètres et interdiction de se mettre en travers de la course

En vertu de l'arrêté d'urgence, du 1er juin 2025 au 31 mai 2026, tous les navires, sous réserve d'exceptions, doivent rester à une distance minimale de **400** mètres de tous les épaulards, et ne doivent pas se positionner dans la course d'un épaulard, dans l'habitat essentiel des épaulards résidents du sud et dans les eaux côtières du sud de la Colombie-Britannique entre Campbell River (le cap Mudge) et la péninsule Malaspina (la pointe Sarah), y compris la baie Howe, jusqu'au nord d'Ucluelet, y compris le bassin de Barkley. (voir la carte illustrant les mesures ci-dessous). Cette mesure s'appuie sur les interdictions déjà en place dans le cadre du *Règlement sur les mammifères marins* et de la *Loi sur les pêches.* Elle est mise en place pour soutenir la protection et le rétablissement de l'espèce, les perturbations acoustiques et physiques ayant été désignées comme une menace principale.

Exceptions

Voici les personnes et les navires qui sont exemptés de l'interdiction de s'approcher d'un épaulard à une distance de moins de **400** mètres à l'intérieur de l'habitat essentiel de l'épaulard résident du sud :

- les navires en transit;
- les navires en détresse ou qui prêtent main-forte à un navire ou à une personne en détresse;
- les navires participant à des opérations de lutte contre la pollution;

- les navires qui évitent un danger immédiat ou imprévu[1] [2];
- les navires transportant une personne exemptée;
- les employés du gouvernement du Canada et les agents de la paix qui remplissent leurs fonctions et tâches, ou les personnes qui les aident ou qui sont autrement présentes à la demande du gouvernement du Canada;
- une personne qui agit d'une manière autorisée par la *Loi sur les espèces en péril*;
- une personne autorisée, en vertu du *Règlement sur les mammifères marins*, à perturber un épaulard;
- une personne qui se livre à la pêche aux mammifères marins à des fins expérimentales, scientifiques, éducatives, ou d'exposition publique de la manière énoncée dans une licence délivrée en vertu du *Règlement de pêche (dispositions générales)*;
- une personne conduisant un navire exempté.

Pavillon d'autorisation du navire

Si un navire bat un pavillon de navire autorisé, il a été autorisé à s'approcher des épaulards non-résidents du sud jusqu'à 200 mètres.

Les entreprises commerciales d'observation des baleines ou d'écotourisme, y compris celles qui sont détenues ou exploitées par des peuples autochtones, qui proposent des excursions d'observation des baleines et qui se déplacent dans le rayon d'action des épaulards résidents du sud peuvent demander une autorisation pour observer les épaulards non-résidents du sud à une distance d'au moins 200 mètres. Cette autorisation est assortie de conditions selon lesquelles l'opérateur doit prendre des mesures particulières afin de réduire les impacts de ses opérations sur les épaulards résidents du sud.

Les opérateurs qui souhaitent obtenir cette autorisation doivent en faire la demande à TC.QuietShips-Naviressilencieux.TC@tc.gc.ca. Les demandeurs approuvés recevront une lettre d'autorisation devant être produite, sur demande à des fins d'exécution .

En raison de leur expérience et de leur formation pour distinguer les écotypes d'épaulards, les observateurs commerciaux sont autorisés à s'approcher des épaulards non-résidents du sud plus près que le grand public et ne doivent pas être utilisés comme repères pour s'approcher des épaulards.

Exceptions

L'interdiction de se mettre en travers de la course d'un épaulard ne s'applique pas aux navires et aux personnes suivantes :

- le bâtiment qui mouille ou qui s'est échoué;
- le navire qui n'est pas maitre de sa manœuvre au sens de la règle 3f) de l'annexe 1 du Règlement sur les abordages;
- le navire a capacité de manœuvre restreinte au sens de la règle 3g) de la même annexe;
- le navire handicapé par son tirant d'eau au sens de la règle 3h) de la même annexe;
- le bâtiment transportant toute personne visée à l'un des alinéas 6(2)a) à c).

[1] « Danger immédiat ou imprévisible » inclut toute situation où les conditions météorologiques, des problèmes mécaniques ou des risques de collision exigent que le bâtiment traverse la zone sanctuaire provisoire, car il s'agit de l'itinéraire le plus sûr ou le plus rapide vers la sécurité.

[2] La distance d'approche de 400 mètres ne s'applique pas aux bâtiments qui transportent une personne dont il est question aux alinéas a) à e) ni aux personnes qui exploitent ou qui pilotent un bâtiment dont il est question aux alinéas a) à e).

Coordonnées pour une distance d'approche de 400 mètres et interdiction de positionner son navire dans la course d'un épaulard :

À partir de	50°03,807′ N	124°50,610′ W	[pointe Sarah]
Puis, jusqu'à	49°52,486′ N	124°33,903′ W	[nord de la rivière Powell]
Puis, jusqu'à	49°52,426′ N	124°33,912′ W	[sud de la rivière Powell]
Puis, jusqu'à	49°46,436′ N	124°16,815′ W	[nord de l'anse Jervis / Thunder Bay]
Puis, jusqu'à	49°44,262′ N	124°13,260′ W	[sud de l'anse Jervis]
Puis, jusqu'à	49°43,838′ N	124°12,572′ W	[nord de la baie Blind]
Puis, jusqu'à	49°43,018′ N	124°11,228′ W	[sud de la baie Ballet]
Puis, jusqu'à	49°39,450′ N	124°05,148′ W	[chenal ouest d'Agamemnon]
Puis, jusqu'à	49°39,313′ N	124°04,355′ W	[chenal est d'Agamemnon]
Puis, jusqu'à	49°23,063′ N	123°31,823′ W	[Gower Point]
Puis, jusqu'à	49°22,227′ N	123°25,630′ W	[King Edward Bay]
Puis, jusqu'à	49°21,475′ N	123°20,083′ W	[Apodaca Cove]
Puis, jusqu'à	49°20,933′ N	123°16,172′ W	[sud d'Eagle Harbour]
Puis, jusqu'à	49°18,820′ N	123°07,712′ W	[nord de First Narrows]
Puis, jusqu'à	49°18,323′ N	123°07,928′ W	[sud de First Narrows]
Puis, jusqu'à	49°16,930′ N	123°08,525′ W	[plage Sunset]
Puis, jusqu'à	49°16,725′ N	123°08,610′ W	[plage Kitsilano]
Puis, jusqu'à	49°13,860′ N	123°12,583′ W	[nord de North Arm]
Puis, jusqu'à	49°13,526′ N	123°13,303′ W	[sud de North Arm]
Puis, jusqu'à	49°13,440′ N	123°13,468′ W	[sud de l'île d'Iona]
Puis, jusqu'à	49°05,060′ N	123°10,770′ W	[ouest de l'île de Westham]
Puis, jusqu'à	49°04,062′ N	123°09,410′ W	[sud de Canoe Passage]
Puis, jusqu'à	49°03,487′ N	123°08,493′ W	[banc Roberts]
Puis, jusqu'à	49°00,132′ N	123°05,460′ W	[Boundary Bluff]
Puis, adjacente à la frontière des États-Unis jusqu'à	48° 14.2′ N	125°44,500′ W	[limite sud de l'habitat essentiel]
Puis, jusqu'à	48°41,700′ N	126°17,783′ W	[limite nord-ouest de l'habitat essentiel]
Puis, jusqu'à	48°59,685′ N	125°40,152′ W	[Quisitis Point]
Puis, jusqu'à	48°55,253′ N	125°32,517′ W	[Amphitrite Point]
Puis, jusqu'à	48°46,985′ N	125°12,587′ W	[cap Beale]
Puis, jusqu'à	48°45,433′ N	125°07,733′ W	[plage Mabers]
Puis, jusqu'à	48°40,605′ N	124°52,768′ W;	
Puis, jusqu'à	48°40,048′ N	124°50,997′ W;	
Puis, jusqu'à	48°39,645′ N	124°49,205′ W	[ouest de Clo-oose Bay]
Puis, jusqu'à	48°39,485′ N	124°48,648′ W	[est de Clo-oose Bay]
Puis, jusqu'à	48°33,703′ N	124°27,812′ W	[ouest de Port San Juan]
Puis, jusqu'à	48°33,110′ N	124°25,742′ W	[est de Port San Juan]
Puis, jusqu'à	49°59,092′ N	125°13,390′ W	[Campbell River]

Zones de restriction de bâtiments

Afin de fournir un meilleur refuge aux épaulards résidents du Sud dans des zones d'alimentation de l'habitat essentiel, deux zones de restriction de bâtiments, précédemment connu sous le nom de sanctuaires provisoires ont été établis dans lesquels le trafic maritime est interdit notamment la pêche, l'observation des baleines et la navigation de plaisance, ceci du 1er juin 2025 au 30 novembre 2025. Ces zones sont situées au large de la côte sud-ouest de l'île Pender et à l'extrémité sud-est de l'île Saturna.

Exceptions

Les navires et les personnes suivants sont exemptés de l'interdiction de la circulation des navires dans les zones de restriction de bâtiments :

- les résidents locaux qui doivent accéder à une résidence, à un établissement commercial ou à tout autre établissement proposant un service au nord de l'île Pender ou au sud-est de l'île Saturna, ou une bouée d'amarrage dans la zone, si le seul moyen de le faire est de naviguer dans une zone de restriction de bâtiments. Par exemple, si vous devez accéder à une résidence, à un commerce ou à un service qui n'est pas accessible par la route, il vous sera généralement permis de traverser le sanctuaire pour vous y rendre;
- les navires en détresse ou qui prêtent main-forte à un navire ou à une personne en détresse;
- les navires participant à des opérations de lutte contre la pollution;
- les navires qui évitent un danger immédiat ou imprévu 3;
- les employés du gouvernement du Canada et les agents de la paix qui exercent leurs fonctions, leurs assistants ou les personnes présentes à la demande du gouvernement du Canada;
- les personnes qui entreprennent certaines activités, y compris des recherches scientifiques, conformément à la *Loi sur les espèces en péril*, au Règlement sur les mammifères marins ou au Règlement de pêche (dispositions générales);
- les personnes qui pêchent à des fins alimentaires, sociales ou rituelles ou à des fins domestiques en vertu d'un traité au sens de l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982, conformément à un permis délivré en vertu du Règlement sur les permis de pêche communautaires des Autochtones;
- les Autochtones qui exercent un droit existant à des fins non commerciales, autres que la pêche, en vertu de l'article 35 de la Loi constitutionnelle de 1982.

Puisque la taille des zones de restriction de bâtiments peut entraîner des situations dangereuses pour les bâtiments à propulsion humaine, un couloir de transit de 20 mètres de largeur le long des littoraux des zones de restriction de bâtiments de l'île Pender et de l'île Saturna permet aux pagayeurs de contourner la zone interdite. Si un épaulard se trouve dans une zone alors qu'un pagayeur y transite, le pagayeur est tenu de rester à **400** mètres de l'épaulard.

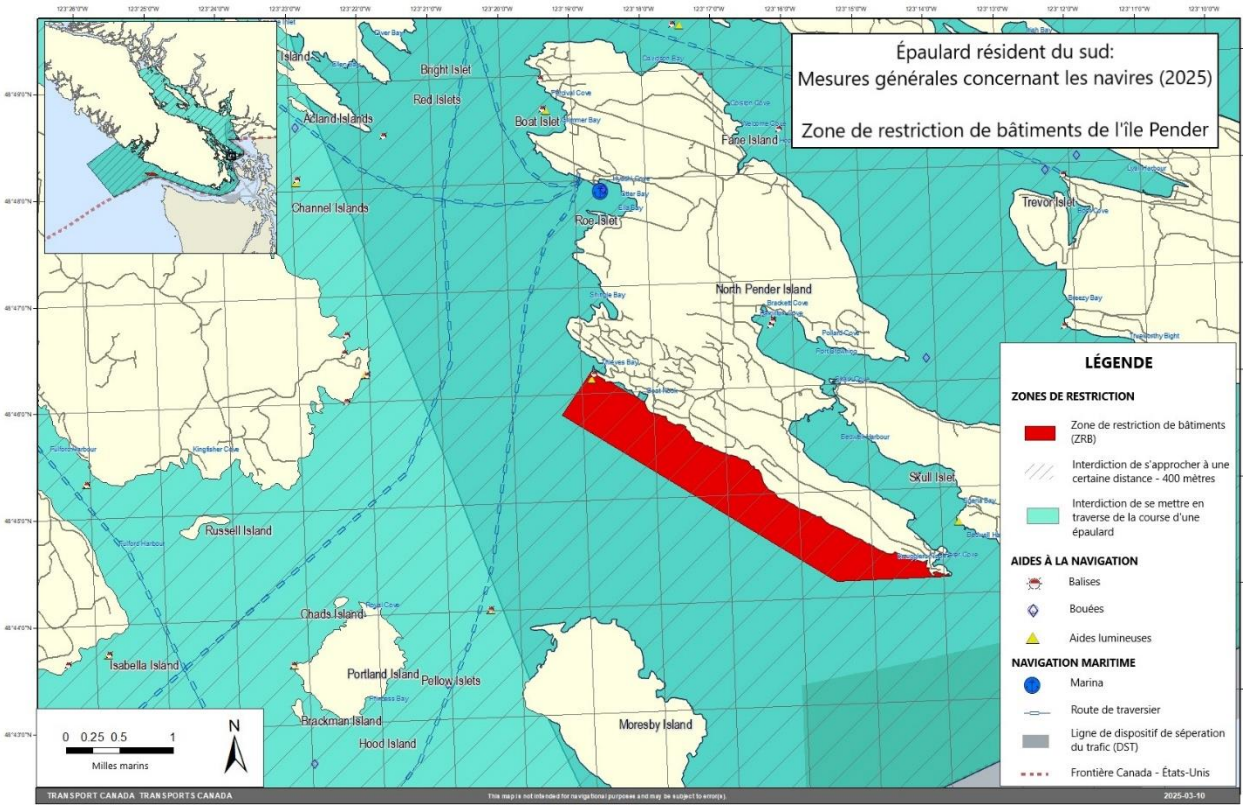
[3] Un danger immédiat ou imprévu inclut toute situation dans laquelle des conditions météorologiques, des problèmes mécaniques ou des risques de collision imposent au bâtiment de traverser le sanctuaire provisoire, car il s'agit de la route la plus sûre ou du chemin le plus rapide.

Coordonnées des zones de restriction de bâtiments de l'île Pender

Les eaux de l'île Pender délimitées par une ligne :

À partir de :	48°46,217′ N	123°18,867′ W	[Angle nord-est]
Puis, jusqu'à	48°45,817′ N	123°19,300′ W	[Angle nord-ouest]
Puis, jusqu'à	48°44,153′ N	123°15,517′ W	[Angle sud-ouest]
Puis, jusqu'à	48°44,167′ N	123°13,917′ W	[Angle sud-est]

Les zones de restriction de bâtiments de l'île Pender de 2025 relatives aux navires pour l'épaulard résident du sud est indiqué sur la carte ci-dessous :

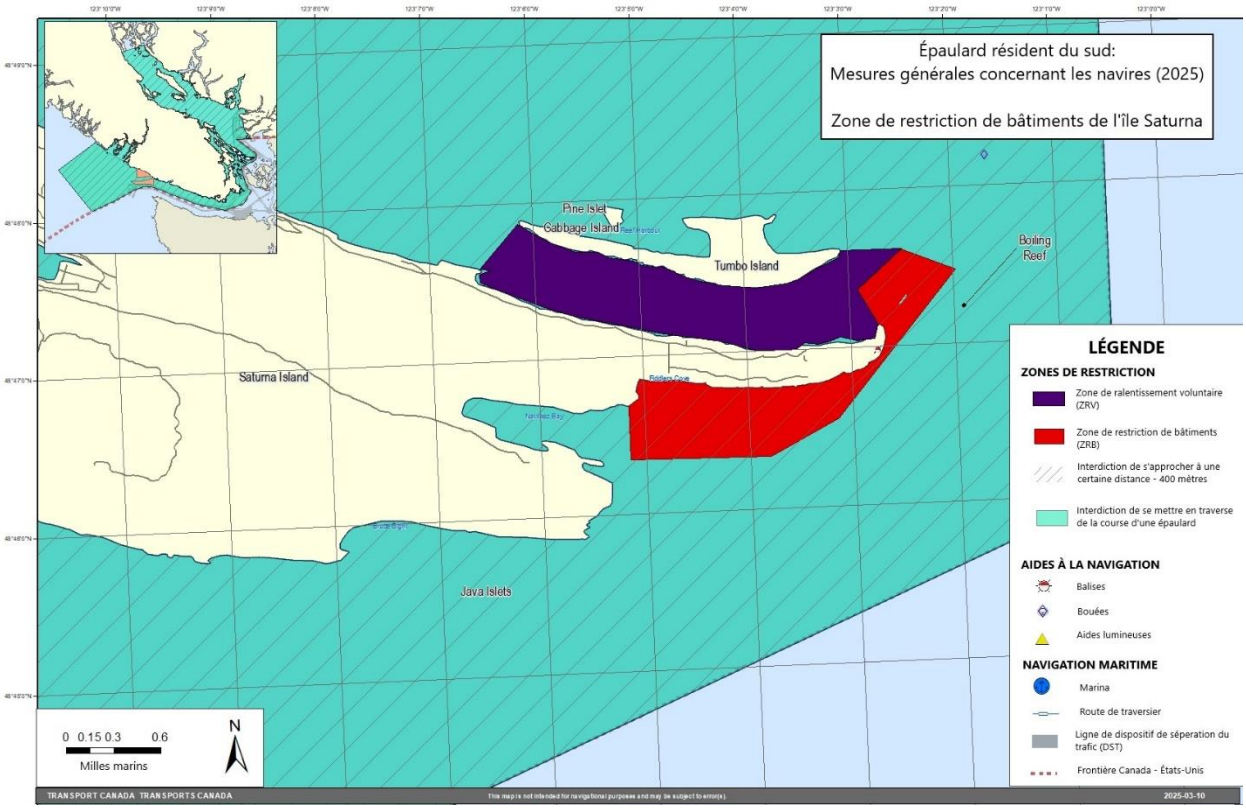


Coordonnées des zones de restriction de bâtiments de l'île Saturna

Les eaux de l'île Saturna délimitées par une ligne :

À partir de :	48°47,150′ N	123°02,733′ W	[limite nord de la pointe est (rivage)]
Puis, jusqu'à	48°47,367′ N	123°02,915′ W	[chenal Tumbo]
Puis, jusqu'à	48°47,617′ N	123°02,483′ W	[Angle nord-ouest (à l'est de Tumbo Point)]
Puis, jusqu'à	48°47,473′ N	123°01,975′ W	[Angle nord-est (récif Boiling)]
Puis, jusqu'à	48°46,558′ N	123°03,147′ W	[Passage Boundary]
Puis, jusqu'à	48°46,333′ N	123°03,805′ W	[Angle sud-est]
Puis, jusqu'à	48°46,350′ N	123°05,150′ W	[coin sud-ouest (Narvaez Bay)]
Puis, jusqu'à	48°46,683′ N	123°05,150′ W	[Fiddler's Cove]

Les zones de restriction de bâtiments de l'île Saturna de 2025 relatives aux navires pour l'épaulard résident du sud est indiqué sur la carte ci-dessous :



Zones à vitesse restreinte

Deux zones à vitesse restreinte sont en place près du banc Swiftsure du 1er juin 2025 au 30 novembre 2025. Tous les navires sont limités à une vitesse maximale de 10 nœuds par rapport au fond dans les zones, à quelques exceptions près. La première zone se trouve dans la zone de gestion des pêches protégée 121-1 et la seconde zone à vitesse restreinte est située près de l'embouchure de la rivière Nitinat, de la pointe Carmanah à la longitude 125 degrés ouest. Cette mesure est distincte des ralentissements volontaires coordonnés par le programme Amélioration de l'observation et de l'habitat des cétacés (ECHO). Cette mesure a été élaborée conjointement avec la Première Nation Pacheedaht et intègre de nouveaux renseignements scientifiques sur l'utilisation de l'habitat.

Exceptions

Les navires et les personnes suivants sont exemptés de la limitation de vitesse dans les zones à vitesse restreinte :

- les navires en détresse ou qui prêtent main-forte à un navire ou à une personne en détresse;
- les navires participant à des opérations de lutte contre la pollution;
- les navires qui évitent un danger immédiat ou imprévu[4];
- les employés du gouvernement du Canada et les agents de la paix qui exercent leurs fonctions, leurs assistants ou les personnes présentes à la demande du gouvernement du Canada;
- les navires n'utilisant pas de moteur.

[4] Un danger immédiat ou imprévu inclut toute situation dans laquelle des conditions météorologiques, des problèmes mécaniques ou des risques de collision imposent au bâtiment de traverser le sanctuaire provisoire, car il s'agit de la route la plus sûre ou du chemin le plus rapide.

Coordonnées des zones à vitesse restreinte du banc Swiftsure

1. Embouchure de la rivière Nitinat

Les eaux soumises aux zones de limitation de vitesse sont délimitées par une ligne

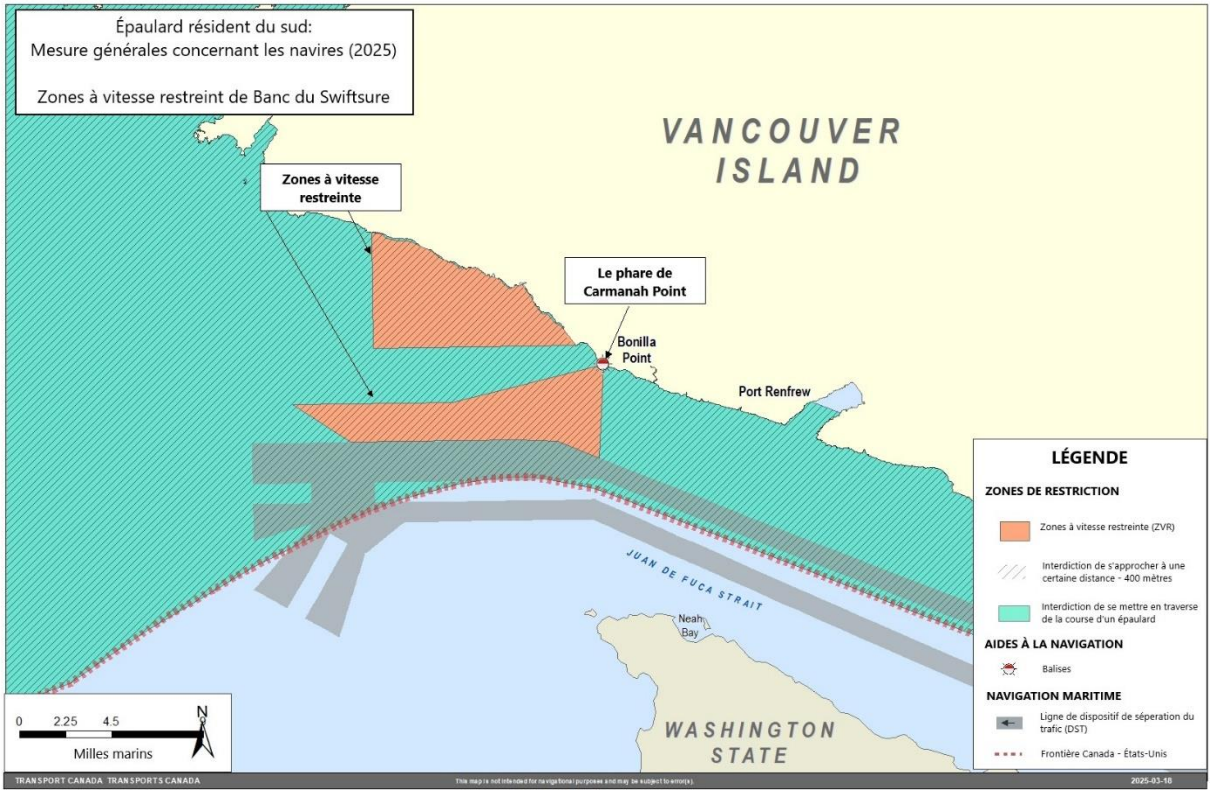
À partir de	48° 42,377’ N	125° 00,000’ W	[limite nord-ouest]
Puis, jusqu’à	48° 36,683’ N	125° 00,000’ W	[limite nord-ouest – banc Swiftsure]
Puis, jusqu’à	48° 36,683’ N	124° 45,083’ W	[limite sud-est – pointe Carmanah]
Puis, le long de la côte jusqu’à	48° 42,377’ N	125° 00,000’ W	[limite nord-ouest]

2. Banc Swiftsure

Les eaux soumises aux zones de limitation de vitesse sont délimitées par une ligne

À partir de	48° 34,000’ N	125° 06,000’ W	[limite nord-ouest]
Puis, jusqu’à	48° 32,100’ N	125° 01,760’ W	[limite sud-ouest]
Puis, jusqu’à	48° 32,100’ N	124° 49,545’ W	[frontière sud vers le dispositif de séparation du trafic]
Puis, jusqu’à	48° 32,017’ N	124° 46,593’ W	[frontière sud vers le dispositif de séparation du trafic]
Puis, jusqu’à	48° 31,150’ N	124° 43,483’ W	[limite sud-est]
Puis, jusqu’à	48° 35,717’ N	124° 43,067’ W	[limite nord-est]
Puis, jusqu’à	48° 34,000’ N	124° 54,190’ W	[frontière nord]
Puis, jusqu’à	48° 34,000’ N	125° 06,000’ W	[limite nord-ouest]

Les zones à vitesse restreinte de 2025 relatives aux navires pour l’épaulard résident du sud est indiqué sur la carte ci-dessous :

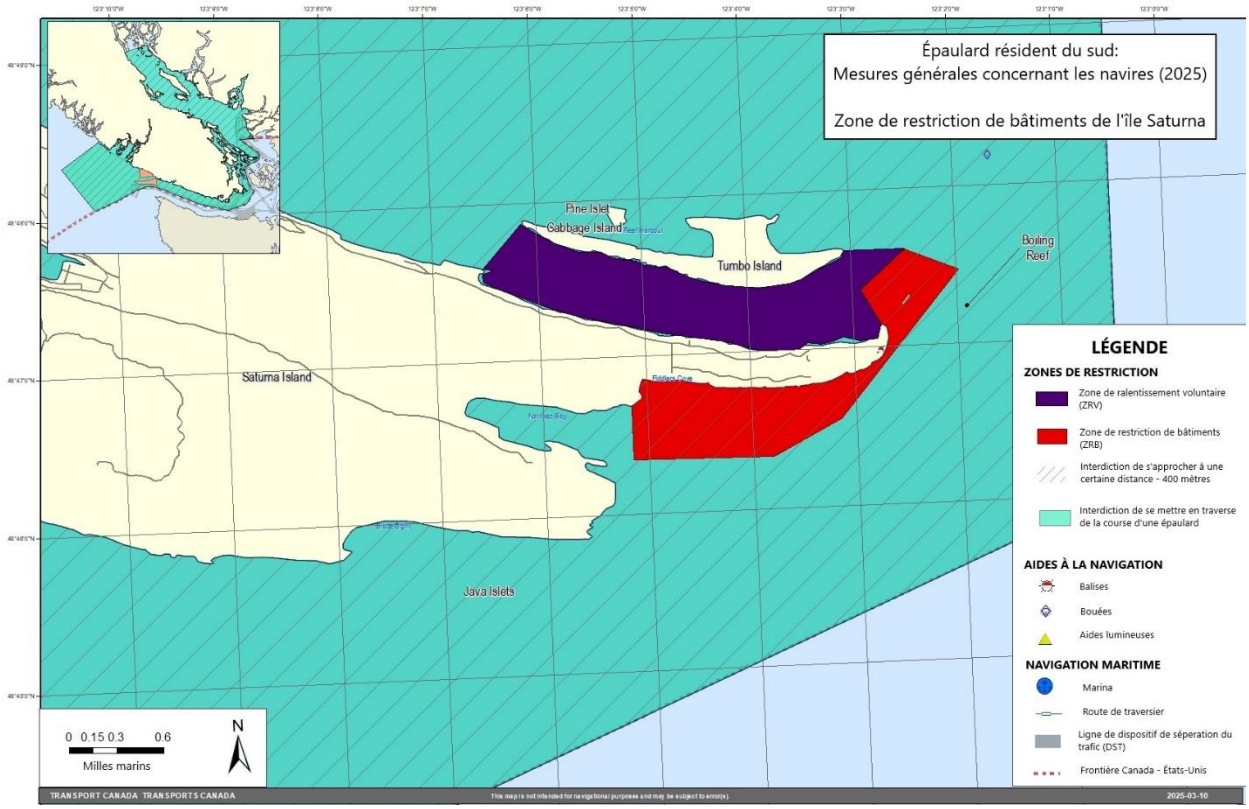


Mesures volontaires

Zone de réduction de vitesse volontaire

En plus des mesures de l'arrêté d'urgence ci-dessus, Transports Canada met en place une zone de réduction de vitesse volontaire dans le canal Tumbo, en vigueur du 1er juin au 30 novembre 2025. Quand les navires circulent dans cette zone, il est recommandé qu'ils réduisent leur vitesse à 10 nœuds, lorsqu'il est possible de le faire en toute sécurité.

La zone de réduction de vitesse volontaire dans le canal Tumbo de 2025 relative aux navires pour l'épaulard résident du sud est indiqué sur la carte ci-dessous :



Transports Canada recommande également ce qui suit aux plaisanciers :

- Réduire la vitesse à moins de 7 nœuds lorsqu'ils se trouvent à moins de **1 000** mètres d'un épaulard. Éteindre les échosondeurs et les détecteurs de poissons, lorsqu'ils peuvent le faire en toute sécurité.
- Placer leur moteur au ralenti, lorsque cela ne présente aucun danger, s'ils se trouvent par inadvertance dans la distance d'approche d'un épaulard.

Transports Canada encourage également les grands navires commerciaux à participer aux mesures de ralentissement volontaire du programme ECHO de 2025 dirigé par l'Administration portuaire de Vancouver Fraser :

1) Ralentissement volontaire des navires dans le détroit de Haro et le passage Boundary

- Le ralentissement volontaire dans le détroit de Haro et le passage Boundary est en vigueur 24 heures sur 24 à partir du 1er juin 2025, et ce, jusqu'à 23 h 59 HAP le 30 novembre 2025 pour tous les navires commerciaux et gouvernementaux.

- S'il est possible de le faire en toute sécurité et sur le plan opérationnel, les navires commerciaux et gouvernementaux sont priés de ne pas dépasser les vitesses suivantes sur l'eau :
    - 11 nœuds – Vraquiers, pétroliers, navires de charge diverse et navires gouvernementaux;
    - 14,5 nœuds – Transporteurs de véhicules, navires de croisière et porte-conteneurs.
- Le ralentissement volontaire des navires a lieu entre le dispositif de séparation du trafic maritime à l'extrémité sud du détroit de Haro et le dispositif de séparation du trafic maritime à l'extrémité nord du passage Boundary. Des zones de transition de vitesse sont en place dans le dispositif de circulation établi aux deux approches de la zone de ralentissement. La zone de transition nord est constituée des eaux situées entre le nord du passage Boat, l'île Saturna et Rosenfeld Rock, tandis que la zone de transition sud est constituée des eaux situées entre la bouée marquée « VH » de la station de pilotage de Victoria et Sea Bird Point à l'angle sud-est de l'île Discovery. Il existe également deux zones de ralentissement facultatives, l'une autour de Turn Point et l'autre entre Turn Point (île Saturna) et Alden Point (île Patos).

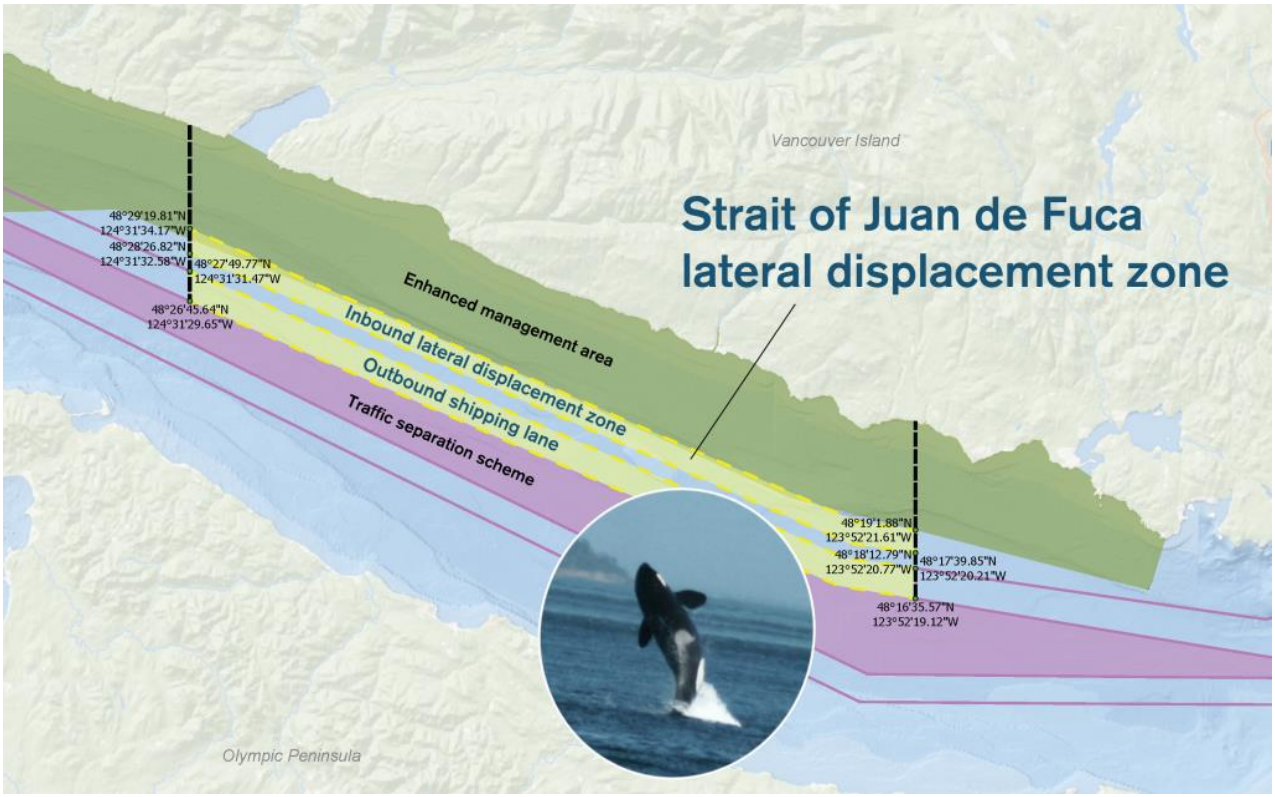
La zone de ralentissement volontaire des navires dans le détroit de Haro et le passage de Boundary est indiquée sur la carte ci-dessous :

2) Modification volontaire de la route des remorqueurs dans le détroit de Juan de Fuca

- La modification volontaire de la route des remorqueurs dans le détroit de Juan de Fuca est en vigueur 24 heures sur 24 à partir du 1er juin 2025, et ce, jusqu'à 23 h 59 HAP le 31 octobre 2025 pour tous les remorqueurs et les chalands qui transitent dans la zone côtière canadienne.
- S'il est possible de le faire en toute sécurité et sur le plan opérationnel, il est demandé aux remorqueurs de se déplacer au sud de l'aire d'alimentation connue des épaulards et de naviguer soit par la voie de navigation de sortie, soit par la zone de déplacement latéral côtier, tout en maintenant une distance tampon de 1 000 mètres du dispositif de séparation du trafic.

- La zone de déplacement latéral côtier a une largeur de 1 500 m et se situe entre les longitudes 123° 52,3532’ W 48° 18,6222’ N et 124° 31,5563’ W 48° 28,8886’ N, sur une distance d’environ 28 milles marins.

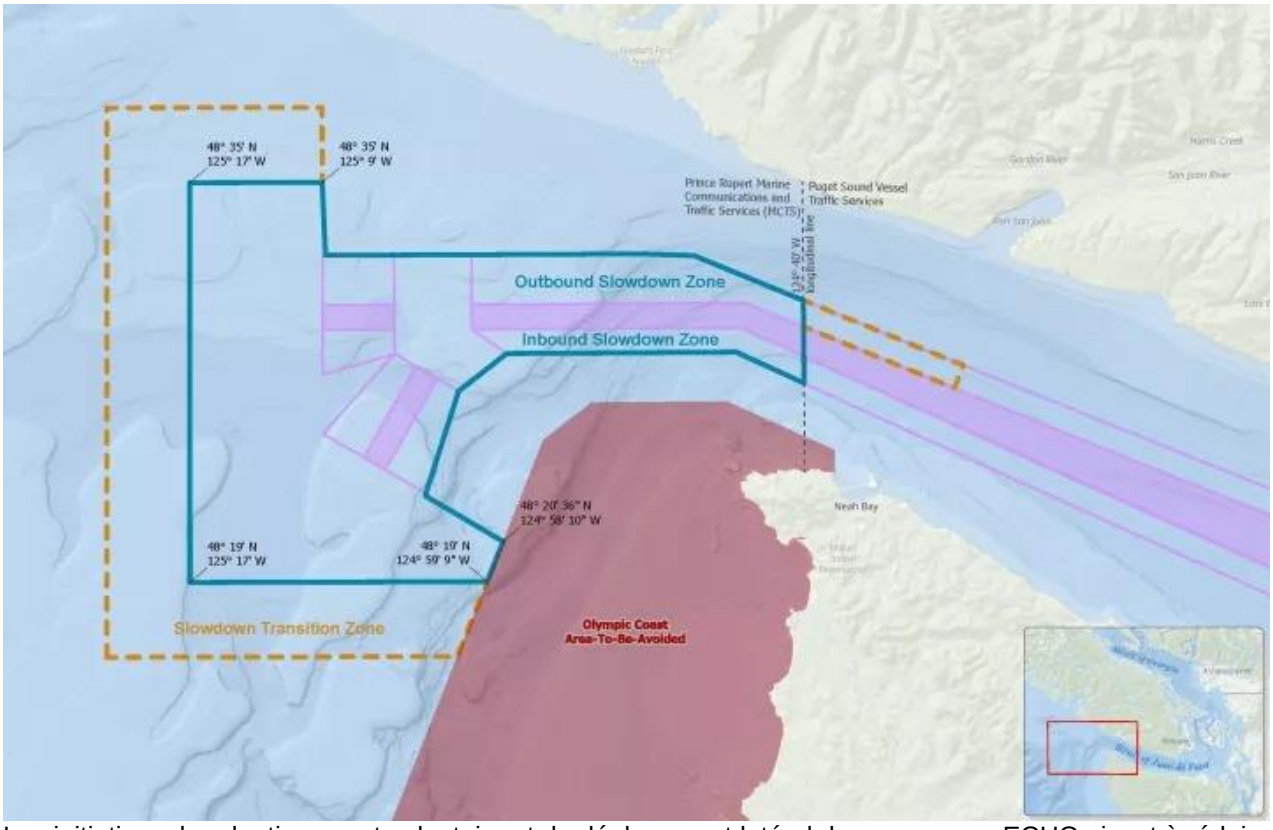
La modification volontaire de la route des remorqueurs dans le détroit de Juan de Fuca est représentée sur la carte ci-dessous :



3) Ralentissement volontaire des navires au banc Swiftsure

- L’essai de ralentissement volontaire au banc Swiftsure est en vigueur 24 heures sur 24 à partir du 1er juin 2025, et ce, jusqu’à 23 h 59 HAP le 31 octobre 2025, pour tous les navires commerciaux et gouvernementaux entrants et sortants.
- S’il est possible de le faire en toute sécurité et sur le plan opérationnel, les navires commerciaux et gouvernementaux sont priés de ne pas dépasser les vitesses suivantes sur l’eau :
    - 11 nœuds – Vraquiers, pétroliers, navires de charge diverse et navires gouvernementaux;
    - 14,5 nœuds – Transporteurs de véhicules, navires de croisière et porte-conteneurs.
- Le ralentissement volontaire des navires a lieu dans les voies d’entrée et de sortie du dispositif de séparation du trafic maritime entre le début ou la fin du dispositif de séparation du trafic du côté ouest ou sud, et la ligne longitudinale 124° 40’ W (appel radio au point 1) du côté est. Les zones de transition de vitesse sont en place environ cinq milles nautiques avant l’entrée dans la zone de ralentissement.

La zone d'essai de ralentissement volontaire du banc Swiftsure est indiquée sur la carte ci-dessous :



Les initiatives de ralentissement volontaire et de déplacement latéral du programme ECHO visent à réduire le bruit sous-marin dans les zones d'alimentation connues des épaulards résidents du sud. Elles sont menées par le programme ECHO de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser, en coopération avec des organismes gouvernementaux, des communautés autochtones, des partenaires industriels et des groupes environnementaux. Veuillez visiter le site du port de Vancouver pour obtenir des renseignements plus détaillés concernant ce ralentissement, d'autres ralentissements et le programme ECHO.

Conformité et application de la loi

Le régime d'application prévu par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* s'applique aux violations de l'arrêté d'urgence. Toute personne ou tout navire soumis à un arrêté d'urgence doit s'y conformer. Toute personne ou tout navire qui ne se conforme pas à l'arrêté d'urgence peut faire l'objet de ce qui suit :

- une sanction administrative pécuniaire pouvant aller jusqu'à 250 000 $;
- est passible par procédure sommaire, d'une amende maximale de 1 000 000 $ ou d'un emprisonnement maximal de 18 mois, ou des deux.

Autorité : Pêches et Océans Canada (MPO)

5A Exigences générales relatives aux zones de protection marine prévues par la *Loi sur les océans* et aux refuges marins prévus par la *Loi sur les pêches*

Selon la *Loi sur les océans*, les règlements désignant une zone de protection marine peuvent être établis par le gouverneur en conseil (conformément à l'art. 35(3)) ou par un arrêté ministériel du ministre des Pêches et des Océans (selon l'article 35.1) pour une ou plusieurs des raisons suivantes [1]:

a) la protection des ressources halieutiques, commerciales ou autres, et de leur habitat;

b) la conservation et la protection des espèces en voie de disparition et des espèces menacées, et de leur habitat;

c) la conservation et la protection d'habitats uniques;

d) la conservation et la protection d'espaces marins riches en biodiversité ou en productivité biologique;

e) la conservation et la protection de toute autre ressource ou habitat marin nécessaires à l'exécution du mandat du ministre des Pêches et des Océans.

f) la conservation et la protection de zones marines en vue du maintien de l'intégrité écologique.

En outre, en vertu de l'article 51, sur la recommandation du ministre, le gouverneur en conseil peut, par règlement, prendre les mesures nécessaires à l'application de la présente loi, notamment :

a. établir des exigences et des normes concernant la qualité du milieu marin;

b. régir l'exercice des attributions conférées aux agents de l'autorité désignés par le ministre;

c. mettre en oeuvre les dispositions des accords conclus en vertu de la présente loi.

Interdictions générales (Activités interdites)[2]

Les règlements sur les zones de protection marine pris en vertu de la *Loi sur les océans* interdisent généralement de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat dans les zones de protection marine. Les récentes modifications apportées à la *Loi sur les océans*[3] prévoient également la protection des caractéristiques géologiques ou archéologiques uniques qui se trouvent dans une zone désignée par arrêté ministériel.

Exceptions (Activités permises)

Les règlements sur la zone de protection marine pris par le gouverneur en conseil comprennent diverses exceptions, permettant la poursuite d'activités qui ne compromettent pas les objectifs de conservation de la zone en question. Un arrêté ministériel sur une zone de protection marine est une mesure qui « gèle l'empreinte » de la zone, permettant à la plupart des activités «en cours» de se poursuivre tout en interdisant celles qui ne sont pas « en cours ».

La zone de protection marine désignée par un règlement du gouverneur en conseil ou un arrêté ministériel reconnaît et facilite l'exercice des droits internationaux de navigation. Les règlements sur les zones de protection marine prévoient généralement l'exploitation des navires en conformité avec les exigences de navigation applicables (p. ex. les dispositions de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et les exigences pertinentes de l'Organisation maritime internationale.

[1] Un arrêté provisoire du gouverneur en conseil pris en vertu de l'article 36 de la *Loi sur les océans* peut également désigner temporairement une zone de conservation et de protection en cas d'urgence. Les zones de protection marine de ce genre ne sont établies que dans les cas où le ministre est d'avis qu'une ressource ou un habitat marin est ou sera probablement en péril dans la mesure où ces arrêtés ne sont pas incompatibles avec un accord sur des revendications territoriales qui a été mis en vigueur et qui a été ratifié ou approuvé par une loi du Parlement.

[2] Les interdictions et les exceptions sont adaptées aux objectifs de conservation pour chaque zone d'intérêt particulière. On encourage les particuliers à examiner le règlement (ou l'arrêté ministériel) applicable afin de mieux comprendre les mesures réglementaires particulières qui s'appliquent à la zone désignée.

[3] Les modifications ont été apportées conformément au projet de loi C-55, *Loi modifiant la Loi sur les océans et la Loi fédérale sur les hydrocarbures* (2019).

Les activités menées à des fins de sécurité publique, d'application de la Loi ou de sécurité nationale ou pour l'exercice de la souveraineté canadienne sont couvertes par des exceptions distinctes et ne sont donc pas assujetties aux interdictions générales qui s'appliquent aux zones de protection marine établies par le gouverneur en conseil et le ministre.

Rapports d'incident

Les exigences particulières en matière de rapports pour certaines zones de protection marine se trouvent dans le règlement correspondant.

Pénalités

Les particuliers, les sociétés et les navires qui contreviennent au règlement sur les zones de protection marines de la *Loi sur les océans* sont coupables d'une infraction et sont passibles d'une amende, comme le précise l'article 39.6 de la *Loi*. Les particuliers, les sociétés et les navires qui contreviennent à ces règlements peuvent également être astreints à des exigences précisées en vertu d'autres lois fédérales applicables.

1. Zones de protection marine dans l'est du Canada

On trouvera ci-après des renseignements sur les secteurs désignés zones de protection marine en vertu de la *Loi sur les océans* dans l'est du Canada.

1.1 La zone de protection marine du Gully

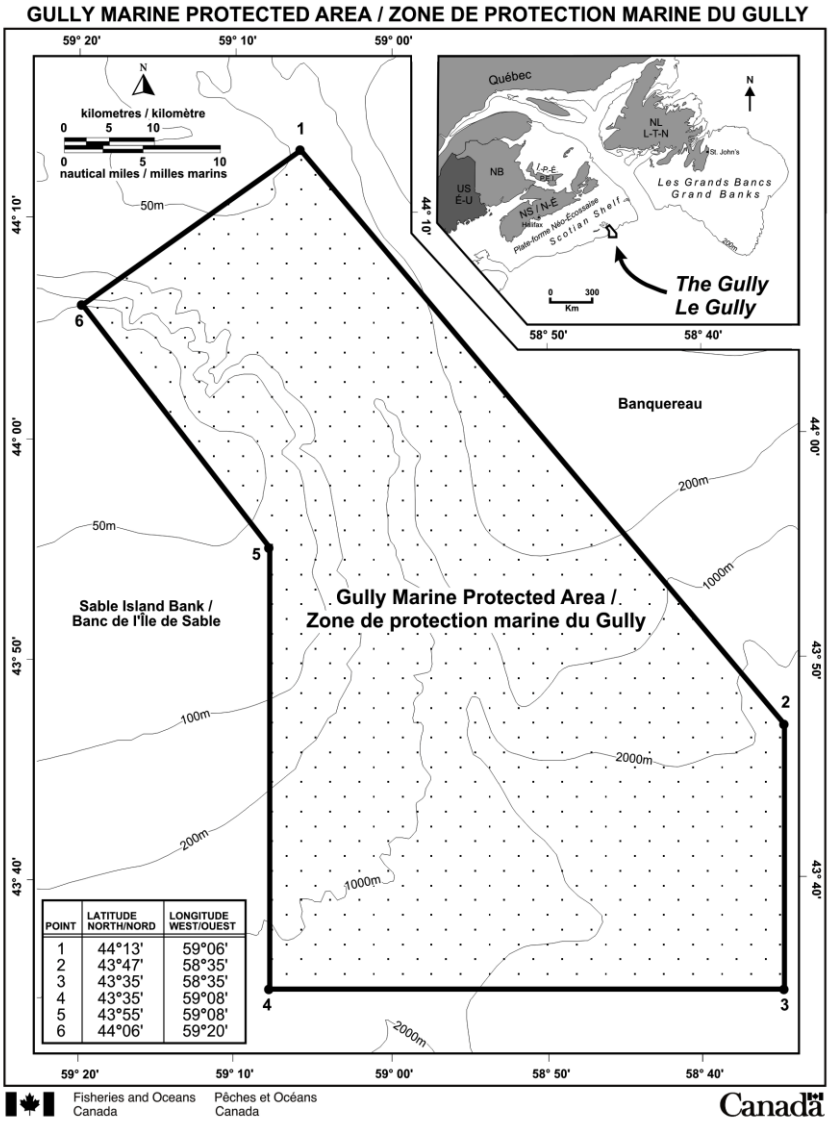
La zone de protection marine du Gully a été désignée le 7 mai 2004, en vertu de la *Loi sur les océans.* Le texte intégral du règlement portant désignation de cette zone figure dans le Règlement sur la zone de protection marine du Gully.

Coordonnées

L'écosystème du Gully se compose d'un canyon profond situé sur le rebord de la plate-forme Néo-Écossaise près de l'île de Sable. La zone de protection marine du Gully est délimitée par des courbes loxodromiques reliant les coordonnées géographiques suivantes [Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83)/Système géodésique mondial (WGS-84)].

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	44° 13'	59° 06'
2	43° 47'	58° 35'
3	43° 35'	58° 35'
4	43° 35'	59° 08'
5	43° 55'	59° 08'
6	44° 06'	59° 20'

La zone de protection marine du Gully figure sur le diagramme ci-dessous :



Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans la zone de protection marine du Gully

- Voir la ***section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.***
- **Exigences spécifiques à la zone de protection marine du Gully**
  - Il est à noter que, pour la zone de protection marine du Gully, **les interdictions générales s'étendent aussi aux alentours** de la zone de protection marine. Le Règlement interdit toute activité à proximité de la zone de protection marine du Gully qui a pour effet de perturber, d'endommager, de détruire ou d'enlever des organismes marins vivants ou une partie de leur habitat à l'intérieur de la zone de protection marine.
  - Les navires doivent éviter de rejeter leur eau de ballast dans la zone de protection marine. Voir le *Règlement sur l'eau de ballast* pour de plus amples renseignements (y compris les exceptions) sur la gestion des eaux de ballast à l'intérieur et aux alentours de la zone de protection marine.
  - Toute personne en cause dans un incident susceptible d'entraîner une activité interdite est tenue d'en aviser la Garde côtière canadienne dans les deux heures suivant l'incident.

Lignes directrices applicables au passage des navires (à longueur d'année)

Il est recommandé de suivre les lignes directrices suivantes pour sauvegarder la zone de protection marine et ses ressources.

Protection des mammifères marins

Tous les mammifères marins sont protégés dans la zone de protection marine. Cette protection vise tout particulièrement la baleine à bec commune, le rorqual bleu, le rorqual commun et la baleine à bec de Sowerby. Les principales menaces associées à la navigation sont les perturbations acoustiques et les collisions avec des navires. Les navires devraient respecter les mesures suivantes afin d'assurer la protection des mammifères marins :

1. Les navires devraient si possible éviter de passer dans la zone. C'est là le meilleur moyen d'éliminer ou de réduire les perturbations acoustiques et les risques de collision avec des mammifères marins.
2. Si le passage dans la zone est inévitable, réduire la vitesse du navire à 10 noeuds ou moins et mettre en poste une vigie pour accroître les possibilités de voir et d'éviter les mammifères marins. Il faudra faire preuve d'une plus grande prudence par visibilité réduite, par exemple en cas de pluie ou de brouillard, par mer agitée ou la nuit. Il faut savoir que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes, dispersés sur une superficie de plusieurs milles.
3. Lorsqu'ils manœuvrent dans des eaux fréquentées par des mammifères marins, les navires devraient procéder comme cela :
   a) Éviter tout changement soudain de vitesse ou de direction.
   b) Éviter de se diriger vers les mammifères marins.
   c) Se déplacer parallèlement aux mammifères marins.
   d) S'il n'est pas possible de contourner un mammifère marin ou un groupe de mammifères marins, ralentir immédiatement, maintenir une distance de 100 mètres et attendre que les animaux soient à une distance de plus 400 mètres avant de reprendre tranquillement de la vitesse.
   e) **Note** : certaines espèces de mammifères marins requièrent des distances minimales différentes – prière de vous référer aux besoins d'espèces particulières dans la section 5 de cet Avis aux navigateurs.
   f) Dans le cas d'un voilier muni d'un moteur auxiliaire, laisser le moteur au ralenti ou utiliser l'échosondeur pour signaler sa présence.

4. Les navires doivent se conformer à toutes les dispositions pertinentes du *Règlement sur les mammifères marins,* découlant de la *Loi sur les pêches*. Ils trouveront de plus amples précisions dans la **section 5 - *Lignes directrices générales sur les espèces aquatiques en péril et les zones importantes des mammifères marins.***

5. Signaler toute collision avec des animaux marins, empêtrements, tout cas de mammifère marin mort ou en détresse ou tout autre incident à la ligne directe de secours aux baleines (1-866-567-6277) ou le canal 16 de la bande marine VHF. Les observations de mammifères marins en bonne santé doivent être communiquées à l'adresse suivante XMARwhalesightings@dfo-mpo.gc.ca. Les communications au sujet des observations doivent comprendre les renseignements suivants : la date, l'heure, le lieu et l'espèce. Les photos et les vidéos doivent être remises, le cas échéant.

6. Signaler les observations de baleines franches de l'Atlantique Nord en temps quasi réel (c'est-à-dire le jour même de l'observation ou dès que possible) à l'adresse DFO.GLFWhales-BaleinesGLF.MPO@dfo-mpo.gc.ca. Les détections validées par l'imagerie seront utilisées pour informer les mesures de gestion et apparaîtront sur la plateforme en ligne Baleine-en-vue.
    a. Si vous avez déjà conclu un accord de partage de données avec le gouvernement du Canada pour signaler des observations directement à Baleine-en-vue en temps quasi réel, veuillez suivre ces protocoles de signalement plutôt que de signaler vos observations à l'adresse électronique ci-dessus, sauf si cela n'est pas possible (en raison de problèmes technologiques, par exemple), auquel cas les observations doivent être signalées dès que possible par courrier électronique à l'adresse suivante : DFO.GLFWhales-BaleinesGLF.MPO@dfo-mpo.gc.ca.
    b. Lorsque vous signalez des observations de NARW en temps quasi réel, veuillez indiquer La position GPS (latitude et longitude), la date et l'heure de l'observation, les espèces observées, le nombre d'animaux, le comportement des animaux observés (par exemple, se nourrir, se déplacer, plonger) et les photographies/vidéos qui ont été prises.

Prévention de la pollution

Le Règlement sur la zone de protection marine vise les activités qui peuvent nuire au milieu marin. Les navires doivent prendre les mesures suivantes pour protéger la qualité du milieu marin :

1. Ils doivent éviter tout rejet, y compris de leurs eaux de ballast, dans la zone de protection marine. Il conviendrait aussi qu'ils évitent de tels rejets dans un rayon minimal de 50 kilomètres (27 milles marins) de la zone de protection marine.

2. Les navires doivent signaler toute observation ou incident de pollution à la Garde côtière canadienne (1-800-565-1633 ou le canal 16 de la bande marine VHF).

1.2 Zone de protection marine de l'estuaire Musquash

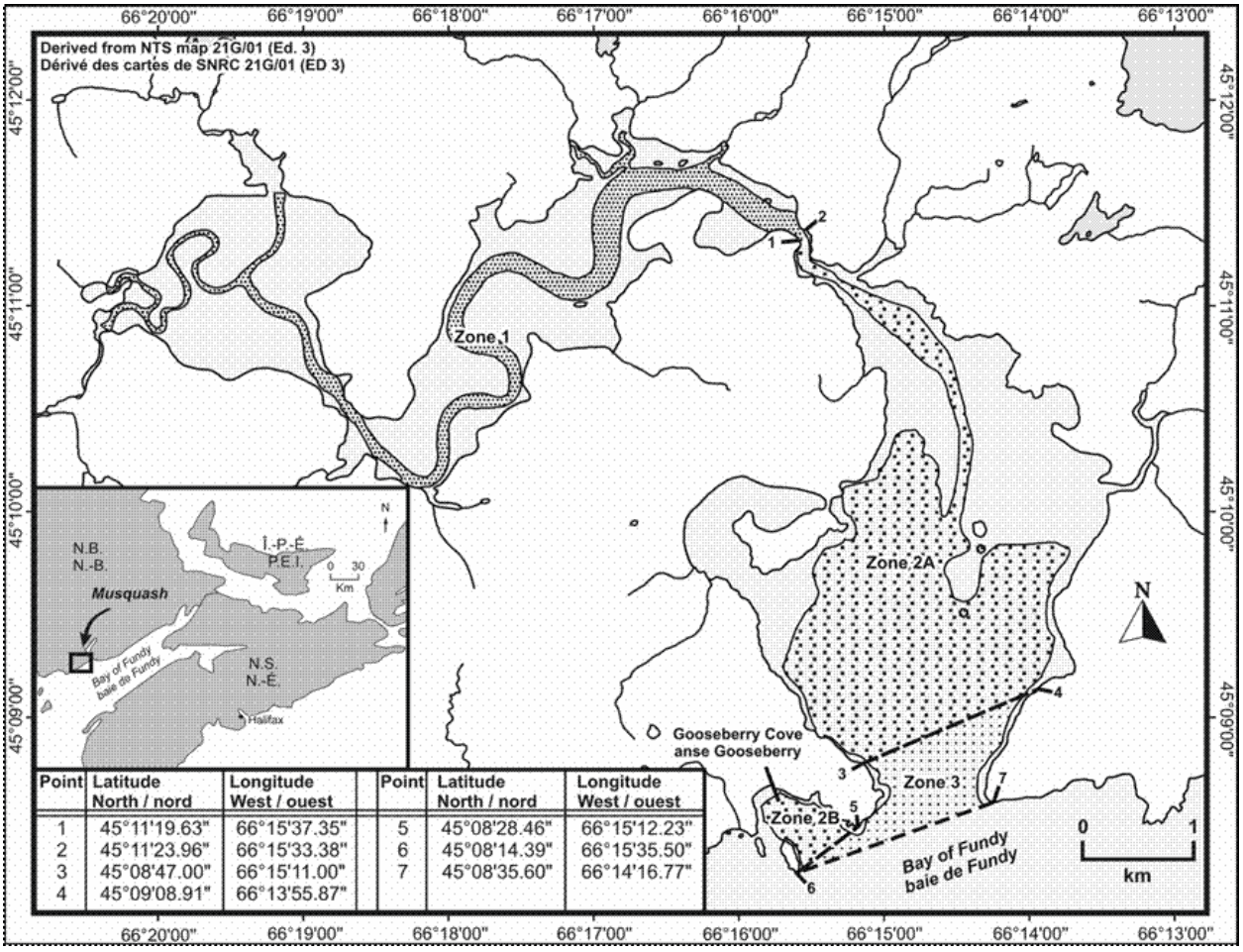
La zone de protection marine de l'estuaire Musquash a été désignée le 14 décembre 2006, en vertu de la *Loi sur les océans.* Le texte intégral du règlement portant désignation de cette zone figure dans la Règlement sur la zone de protection marine de l'estuaire Musquash.

Coordonnées

La zone de protection marine de l'estuaire Musquash se compose des eaux situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer de l'estuaire et par les lignes loxodromiques passant par les points ci-après aux points d'intersection de celles-ci avec la laisse de basse mer. Les coordonnées géographiques - latitude et longitude - sont exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83).

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	45° 11' 19.63”	66° 15' 37.35”
2	45° 11' 23.96”	66° 15' 33.38”
3	45° 08' 47.00”	66° 15' 11.00”
4	45° 09' 08.91”	66° 13' 55.87”
5	45° 08' 28.46”	66° 15' 12.23”
6	45° 08' 14.39”	66° 15' 35.50”
7	45° 08' 35.60”	66° 14' 16.77”

La zone de protection marine de l’estuaire Musquash figure sur le diagramme ci-dessous :



Point	Latitude North / nord	Longitude West / ouest	Point	Latitude North / nord	Longitude West / ouest
1	45°11'19.63"	66°15'37.35"	5	45°08'28.46"	66°15'12.23"
2	45°11'23.96"	66°15'33.38"	6	45°08'14.39"	66°15'35.50"
3	45°08'47.00"	66°15'11.00"	7	45°08'35.60"	66°14'16.77"
4	45°09'08.91"	66°13'55.87"			

Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans la zone de protection marine de l'estuaire Musquash

- Voir la ***section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.***
- **Exigences spécifiques à la zone de protection marine de l'estuaire Musquash**

  La zone de protection marine de l'estuaire Musquash est composée de trois zones de gestion internes, dans lesquelles des activités différentes peuvent être permises à la condition qu'elles ne compromettent pas les objectifs de conservation de la zone de protection marine.

  - Il est **interdit** d'utiliser une embarcation à moteur dans la **Zone 1**.
  - Il est permis d'utiliser une embarcation à moteur dans les **Zones 2A et 2B**, à une vitesse maximale de **5 nœuds**.
  - Il est permis d'utiliser une embarcation à moteur dans la **Zone 3**, à une vitesse maximale de **8 nœuds**.
  - Toute personne en cause dans un incident susceptible d'entraîner une activité interdite est tenue d'en aviser la Garde côtière canadienne dans les deux heures suivant l'incident.

1.3 La zone de protection marine du banc de Sainte-Anne

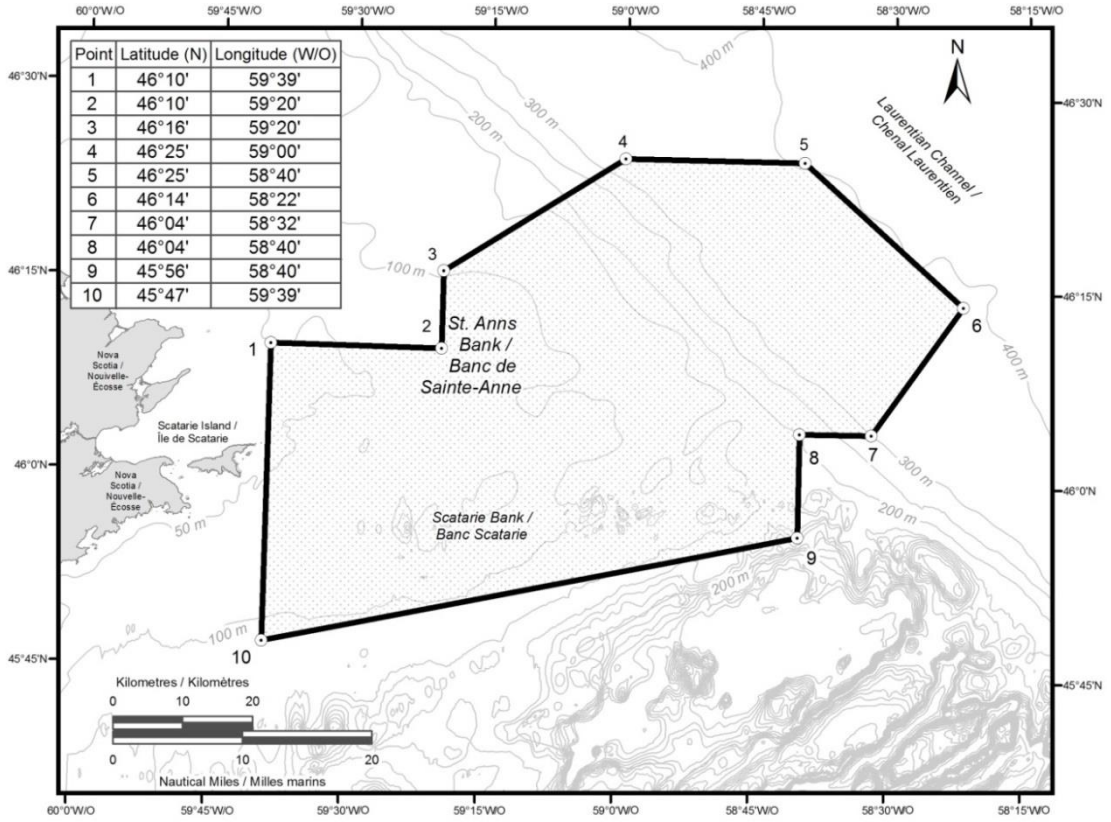
La zone de protection marine du banc de Sainte-Anne a été désignée en vertu de la *Loi sur les océans,* le 2 juin 2017. Le texte complet du règlement peut être consulté dans le Règlement sur la zone de protection marine du banc de Sainte-Anne.

Coordonnées

La zone de protection marine du banc de Sainte-Anne est délimitée par une série de loxodromies tirées des points 1 à 10 qui reviennent au point d'origine. Toutes les coordonnées géographiques (latitude et longitude) sont exprimées dans le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83).

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	46º 10'	59º 39'
2	46º 10'	59º 20'
3	46º 16'	59º 20'
4	46º 25'	59º 00'
5	46º 25'	58º 40'
6	46º 14'	58º 22'
7	46º 04'	58º 32'
8	46º 04'	58º 40'
9	45º 56'	58º 40'
10	45º 47'	59º 39'

La zone de protection marine du banc de Sainte-Anne est présentée sur la carte ci-dessous :



Exigences réglementaires applicables au passage des navires en service dans la zone de protection marine du banc de Sainte-Anne

- Voir la ***section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.***
- **Exigences particulières à la zone de protection marine du banc de Sainte-Anne**
  - Les navires doivent éviter de rejeter des eaux de ballast dans la zone de protection marine. Cependant, dans certaines circonstances, ils peuvent procéder à des échanges d'eau de ballast dans la partie de la zone de protection marine qui chevauche le chenal Laurentien lorsqu'ils effectuent des voyages transocéaniques et là où l'eau atteint une profondeur d'au moins 300 m, seulement entre le 1er décembre et le 1er mai. Veuillez consulter le *Règlement sur l'eau de ballast* pour obtenir des directives supplémentaires (y compris les exceptions) sur la gestion de l'eau de ballast à l'intérieur et autour de la zone de protection marine.

Lignes directrices pour le passage des navires dans la zone (toute l'année)

Les procédures suivantes sont recommandées afin de protéger la zone de protection marine et ses ressources :

1. Les navires doivent respecter toutes les dispositions du Règlement sur les mammifères marins en application de la *Loi sur les pêches*. D'autres directives sont disponibles à la **section 5 - *Lignes directrices générales sur les espèces aquatiques en péril et les zones importantes des mammifères marins.***

2. Signaler tous les cas de collision avec un mammifère marin, d'enchevêtrement de mammifère marin et d'animaux en détresse ou morts en appelant le numéro de la ligne téléphonique d'urgence de la Marine Animal Response Society (1-866-567-6277) ou sur le canal VHF 16. Les observations de mammifères marins en bonne santé doivent être communiquées à l'adresse suivante XMARwhalesightings@dfo-mpo.gc.ca. Les communications au sujet des observations doivent comprendre les renseignements suivants : la date, l'heure, le lieu et l'espèce. Les photos et les vidéos doivent être remises, le cas échéant.

3. Signaler les observations de baleines franches de l'Atlantique Nord en temps quasi réel (c'est-à-dire le jour même de l'observation ou dès que possible) à l'adresse DFO.GLFWhales-BaleinesGLF.MPO@dfo-mpo.gc.ca. Les détections validées par l'imagerie seront utilisées pour informer les mesures de gestion et apparaîtront sur la plateforme en ligne Baleine-en-vue.
    a. Si vous avez déjà conclu un accord de partage de données avec le gouvernement du Canada pour signaler des observations directement à Baleine-en-vue en temps quasi réel, veuillez suivre ces protocoles de signalement plutôt que de signaler vos observations à l'adresse électronique ci-dessus, sauf si cela n'est pas possible (en raison de problèmes technologiques, par exemple), auquel cas les observations doivent être signalées dès que possible par courrier électronique à l'adresse suivante : DFO.GLFWhales-BaleinesGLF.MPO@dfo-mpo.gc.ca.
    b. Lorsque vous signalez des observations de NARW en temps quasi réel, veuillez indiquer La position GPS (latitude et longitude), la date et l'heure de l'observation, les espèces observées, le nombre d'animaux, le comportement des animaux observés (par exemple, se nourrir, se déplacer, plonger) et les photographies/vidéos qui ont été prises.

4. Signaler tous les incidents (p. ex., enchevêtrements, collisions) et toutes les observations de tortues marines mortes et vivantes en appelant le numéro de la ligne téléphonique d'urgence du Canadian Sea Turtle Network (1-888-729-4667) ou en ligne à l'adresse Turtle Sighting. Les communications au sujet des observations et des incidents doivent comprendre les renseignements suivants : la date, l'heure, le lieu, l'espèce et l'état de l'animal. Les photos et les vidéos doivent être remises, le cas échéant.

1.4 Zones de protection marines d'Eastport

Les zones de protection marines d'Eastport ont été désignées le 26 septembre 2005, en vertu de la *Loi sur les océans*. Le texte intégral du règlement connexe peut être consulté dans le Règlement sur les zones de protection marines d'Eastport.

Coordonnées

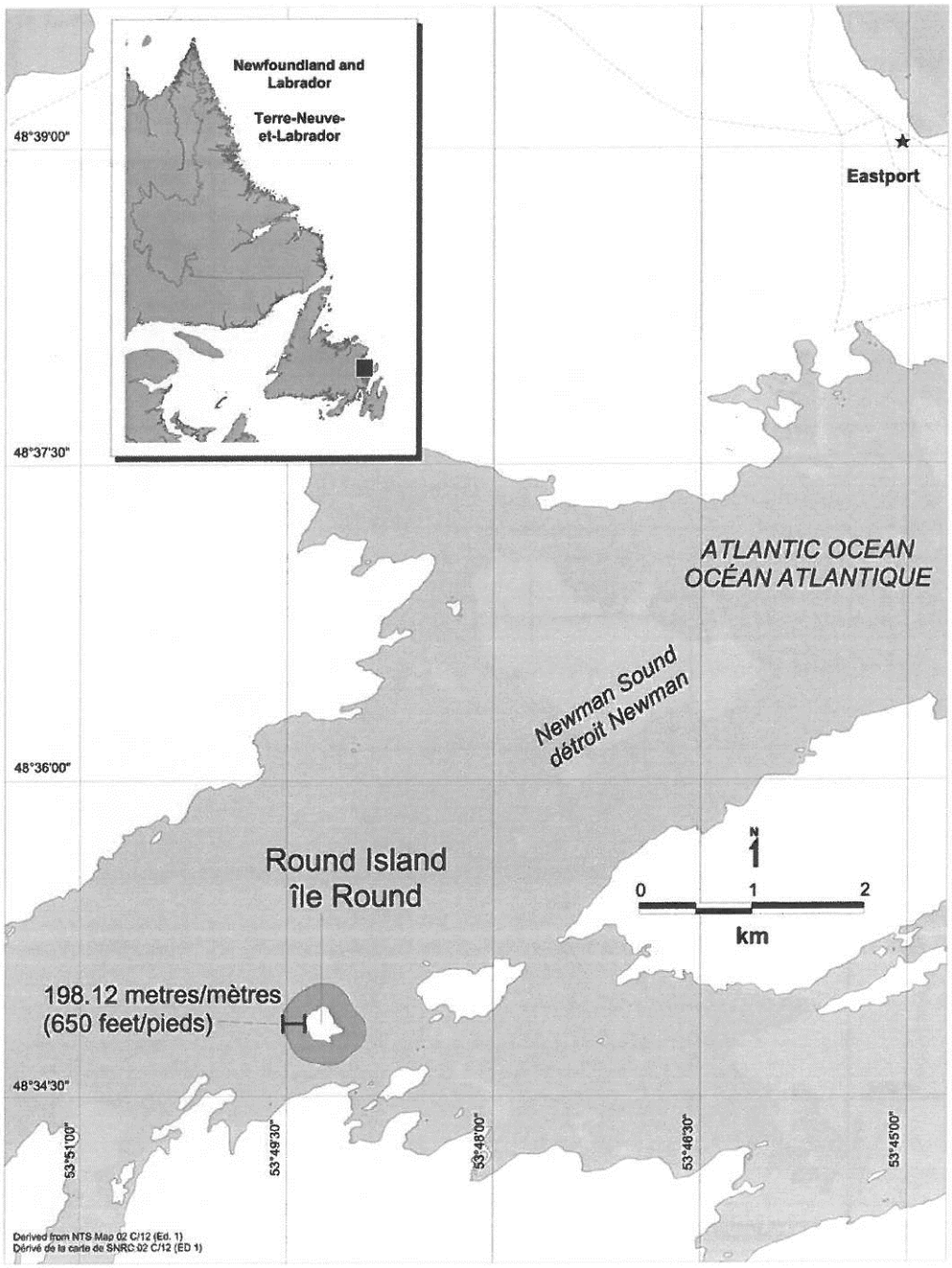
Les zones de protection marines d'Eastport couvrent une superficie de 2,1 km^2 et se composent des eaux entourant l'Île Round et l'Île Duck, dans la baie de Bonavista, à Terre-Neuve, selon la description qui en est donnée ci-après. Les coordonnées géographiques – latitude et longitude – sont exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83).

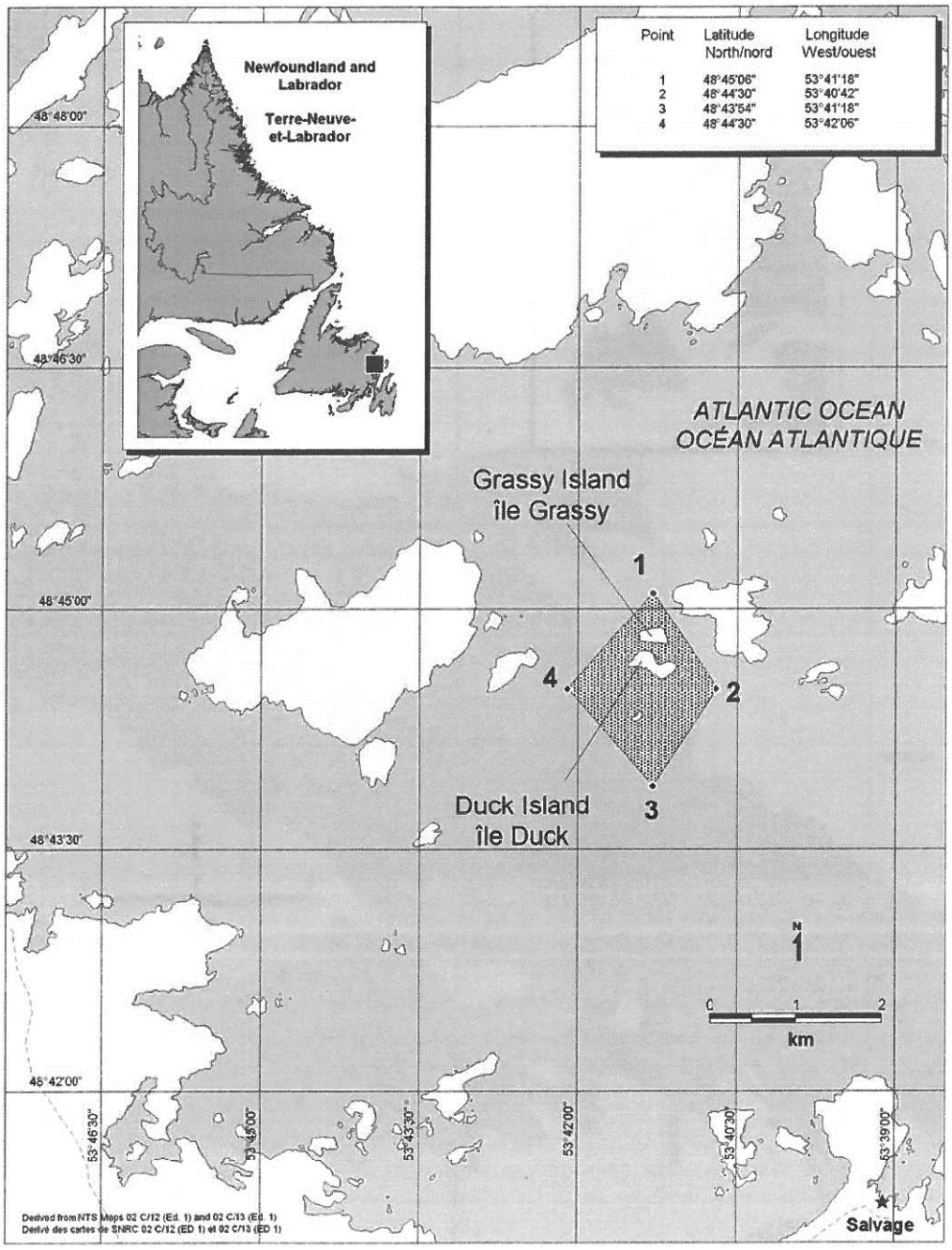
La **zone de protection marine de l'île Round** dont la délimitation extérieure est une ligne dont chaque point est à une distance de 198,12 mètres (650 pieds) du point le plus proche de la laisse de basse mer de l'île Round, et dont la délimitation intérieure est cette laisse de basse mer.

La **zone de protection marine de l'île Duck** comprend les eaux dont la limite extérieure est une série de lignes de rhumb reliant les points 1 à 4.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	48° 45′ 06”	53° 41′ 18”
2	48° 44’ 30”	53° 40’ 42”
3	48° 43’ 54”	53° 41’ 18”
4	48° 44′ 30”	53° 42′ 06”

Les zones de protection marines de l'île Duck et de l'île Round sont représentées sur les cartes ci-dessous :





Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans les zones de protection marines d'Eastport

- Voir la ***section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.***

Lignes directrices applicables au passage des navires (à longueur d'année)

- Les propriétaires de bateau sont autorisés à naviguer dans les zones de protection marines, mais ils devraient prendre toutes les précautions possibles et faire preuve de diligence raisonnable lorsqu'ils naviguent dans ces eaux ou à proximité.
- Toute personne en cause dans un incident susceptible d'entraîner une activité interdite dans les zones de protection marines d'Eastport est tenue d'en aviser la Garde côtière canadienne dans les deux heures suivant l'incident.

1.5 Zone de protection marine de la baie Gilbert

La zone de protection marine de la baie Gilbert a été désignée le 26 octobre 2005, en vertu de la *Loi sur les océans*. Le texte intégral du règlement connexe peut être consulté dans le Règlement sur la zone de protection marine de la baie Gilbert.

Le Règlement établit trois zones de gestion dans la ZPM :

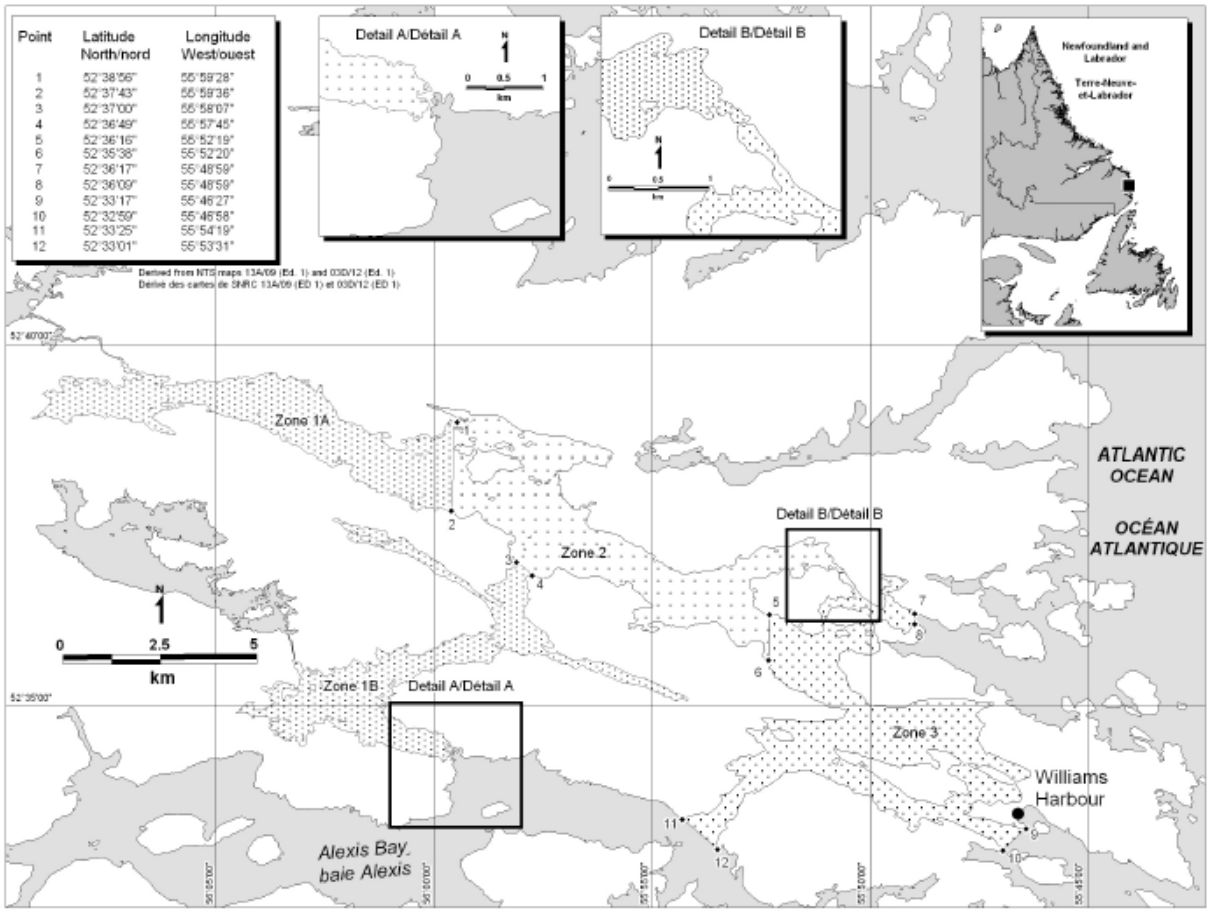
- Zones 1a et 1b (zone de protection centrale) : les zones 1a et 1b couvrent une superficie combinée de 24,9 km2. Ce sont des zones critiques pour la morue et pour le saumon migrateur, l'omble chevalier et la truite, et elles abritent des bancs de maërl vierges.
- Zones 2 et 3 (zones de gestion adaptative) : Les zones 2 et 3 couvrent une superficie combinée de 37,5 km2, elles englobent des zones importantes que la morue utilise pour frayer, se nourrir et migrer entre la partie extérieure de la baie en été et la partie intérieure à l'automne.

Coordonnées

La zone de protection marine de la baie Gilbert (62,4 km^2) comprend les eaux de la baie Gilbert qui se trouvent à l'intérieur d'une zone de la mer délimitée par la laisse de basse mer de la baie et par les loxodromiques en dessous, jusqu'à leur point d'intersection avec la laisse de basse mer. Toutes les coordonnées géographiques (latitude et longitude)sont exprimées dans le système de référence géodésique du Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD 83).

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	52° 38′ 56”	55° 59′ 28”
2	52° 37′ 43”	55° 59′ 36”
3	52° 37′ 00”	55° 58′ 07”
4	52° 36′ 49”	55° 57′ 45”
5	52° 36′ 16”	55° 52′ 19”
6	52° 35′ 38”	55° 52′ 20”
7	52° 36′ 17”	55° 48′ 59”
8	52° 36′ 09”	55° 48′ 59”
9	52° 33′ 17”	55° 46′ 27”
10	52° 32′ 59”	55° 46′ 58”
11	52° 33′ 25”	55° 54′ 19”
12	52° 33′ 01”	55° 53′ 31”

La zone de protection marine de la baie Gilbert est représentée sur la carte ci-dessous :



Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans la zone de protection marine de la baie Gilbert

- Voir la ***section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.***
- Exigences particulières pour la zone de protection marine de la baie Gilbert
    - Zone 1 (zone de protection centrale) – La pêche récréative ou commerciale de la morue franche est interdite. La pêche à la ligne de l'omble chevalier, du saumon ou de la truite, la chasse au phoque et la pêche de subsistance autochtone sont autorisées. L'entretien, la réparation ou l'enlèvement d'un quai sont autorisés.
    - Zone 2 – La pêche récréative ou commerciale de la morue franche est interdite. La pêche récréative de toutes les espèces autres que la morue franche, la chasse au phoque et la pêche de subsistance autochtone est autorisée. La construction, l'entretien, la réparation ou l'enlèvement d'un quai sont autorisés.
    - Zone 3 – La pêche commerciale de la morue franche est interdite. La pêche récréative de toutes les espèces, la chasse au phoque et la pêche de subsistance autochtone sont autorisées. La construction, l'entretien, la réparation ou l'enlèvement d'un quai, d'une chaussée ou d'un pont sont autorisés.

Lignes directrices applicables au passage des navires (à longueur d'année)

- Les propriétaires de bateau sont autorisés à naviguer dans les zones de protection marines, mais ils devraient prendre toutes les précautions possibles et faire preuve de diligence raisonnable lorsqu'ils naviguent dans ces eaux ou à proximité.
- Toute personne en cause dans un incident susceptible d'entraîner une activité interdite dans la zone de protection marine de la baie Gilbert est tenue d'en aviser la Garde côtière canadienne dans les deux heures suivant l'incident.

1.6 Zone de protection marine de Basin Head

La zone de protection marine de Basin Head a été désignée le 26 septembre 2005 en vertu de la *Loi sur les océans.* Le texte intégral du règlement connexe peut être consulté dans le Règlement sur la zone de protection marine de Basin Head.

La ZPM de Basin Head couvre une superficie de 9 km^2, qui comprend 3 zones distinctes : la côte extérieure (zone 3), le bassin principal (zone 2) et le chenal intérieur (zone 1). L'écosystème de Basin Head est peu profond, avec une profondeur moyenne globale de moins de 1 m au-dessus du zéro des cartes (Sharp et al., 2003). Le bassin le plus profond a un diamètre d'environ 500 m et est relié à un chenal moins profond (bras nord-est) d'environ 3 km de long et jusqu'à 200 m de large. La souche distincte de la mousse d'Irlande ne se trouve que sur des substrats sablonneux relativement fermes à l'intérieur de ce chenal. Les substrats sablonneux se trouvent principalement sur les berges peu profondes au centre du chenal, tandis que les sédiments vaseux recouvrent souvent les franges intertidales et les chenaux plus profonds. L'embouchure de la lagune et les 100 premiers m du chenal d'entrée sont très énergétiques, avec des vitesses moyennes de courant de marée atteignant 50 cm/s, tandis que dans le bras nord-est, les vitesses moyennes dépassent rarement 16 cm/s.

Coordonnées

La zone de protection marine de Basin Head ainsi que les coordonnées des zones de gestion sont représentées sur la carte ci-dessous (les coordonnées géographiques, latitude et longitude, sont exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83)).

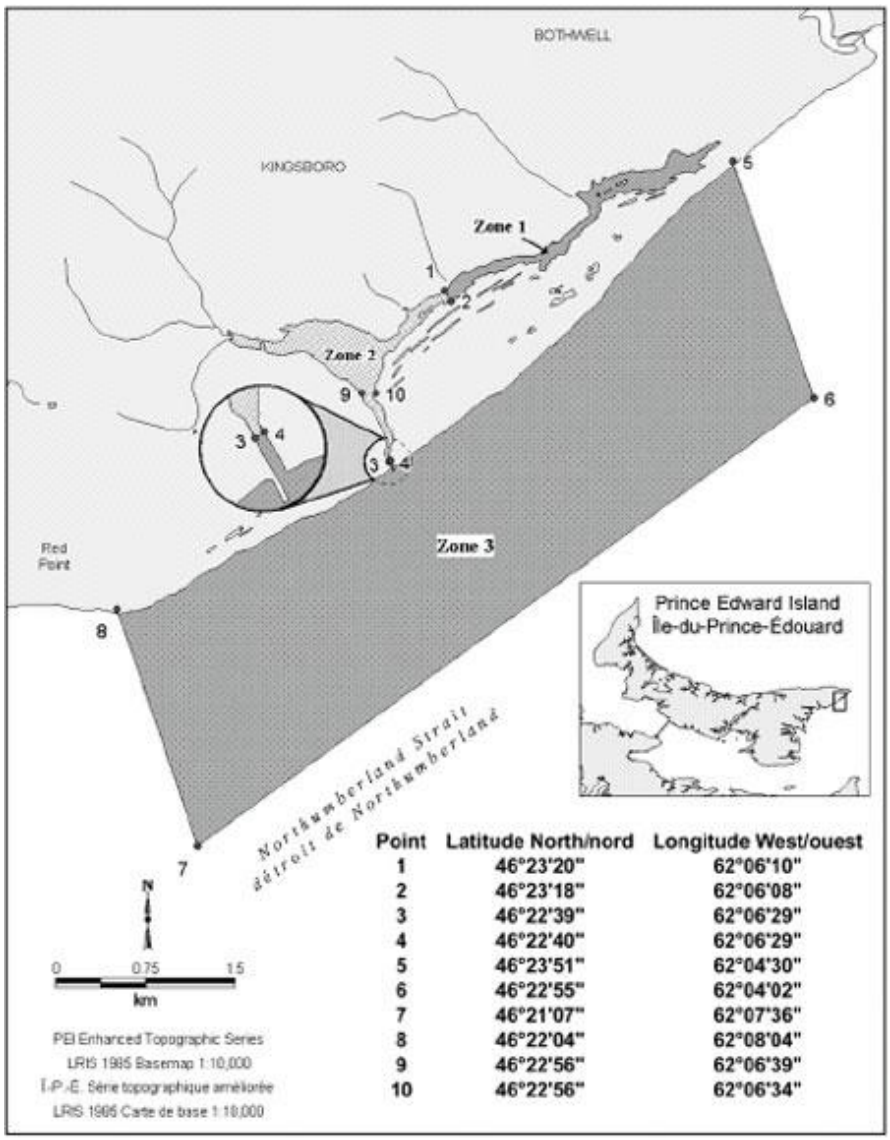
Les zones de gestion sont les suivantes :

a. la zone 1 se compose des eaux qui sont généralement situées au nord-est de la ligne loxodromique passant par les points 46°23′20″ N., 62°06′10″ W. et 46°23′18″ N., 62°06′08″ W., et qui sont situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer du havre et par cette ligne entre ses points d'intersection avec la laisse de basse mer;

b. la zone 2 se compose des eaux situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer du havre et par les lignes loxodromiques passant par les points ci-après entre leurs points d'intersection avec la laisse de basse mer :
   i. 46°23′20″ N., 62°06′10″ W. et 46°23′18″ N., 62°06′08″ W.,
   ii. 46°22′39″ N., 62°06′29″ W. et 46°22′40″ N., 62°06′29″ W.;

c. la zone 3 se compose des eaux situées à l'intérieur de l'espace maritime délimité par la laisse de basse mer du détroit de Northumberland et par les lignes loxodromiques suivantes :
   i. la ligne passant par les points 46°22′39″ N., 62°06′29″ W. et 46°22′40″ N., 62°06′29″ W. entre ses points d'intersection avec la laisse de basse mer,
   ii. la ligne passant par les points 46°23′51″ N., 62°04′30″ W. et 46°22′55″ N., 62°04′02″ W. entre ses points d'intersection avec la laisse de basse mer,
   iii. la ligne passant par les points 46°22′55″ N., 62°04′02″ W. et 46°21′07″ N., 62°07′36″ W.,
   iv. la ligne passant par les points 46°21′07″ N., 62°07′36″ W. et 46°22′04″ N., 62°08′04″ W. entre ses points d'intersection avec la laisse de basse mer.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	46°23’20”	62°06’10”
2	46°23’18”	62°06’08”
3	46°22’39”	62°06’29”
4	46°22’40”	62°06’29”
5	46°23’51”	62°04’30”
6	46°22’55”	62°04’02”
7	46°21’07”	62°07’36”
8	46°22’04”	62°08’04”
9	46°22’56”	62°06’39”
10	46°22’56”	62°06’34”



Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans la zone de protection marine de Basin Head

- Voir la ***section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.***
- **Exigences spécifiques à la zone de protection marine de Basin Head**
  - **Zone 1** (le chenal intérieur) : Cette zone a le niveau de protection le plus élevé. Les activités comme la natation, la plongée, l'utilisation d'une embarcation à moteur, et la pêche sont interdites.
  - **Zone 2** (la lagune) : Cette zone forme une zone tampon qui protège la zone 1 plus vulnérable. La natation et la plongée, et la pêche (avec permis) y sont permises mais l'utilisation d'une embarcation à moteur sera seulement autorisé au sud de la ligne reliant les points 9 et 10 (voir la carte ci-haut) que pour le transit dans la Zone 2 afin de mettre à l'eau ou de remonter des bateaux à une rampe.
  - **Zone 3** (la zone côtière extérieure) : La natation, la plongée, la pêche (avec permis) et l'utilisation d'une embarcation à moteur sont autorisées dans cette zone.
  - Toute personne en cause dans un incident susceptible d'entraîner une activité interdite dans la zone de protection marine de Basin Head est tenue d'en aviser la Garde côtière canadienne dans les deux heures suivant l'incident.

1.7 La zone de protection marine du Banc-des-Américains

Le *Règlement sur la zone de protection marine du Banc-des-Américains*, en vertu de la *Loi sur les océans,* a été publié le 6 mars 2019*.* Le texte intégral du règlement portant désignation de cette zone figure dans le Règlement sur la zone de protection marine du Banc-des-Américains .

Ce Règlement constitue la portion fédérale du projet conjoint d'aire marine protégée du Banc-des-Américains, créé en vertu de l'*Entente de collaboration Canada-Québec pour l'établissement d'un réseau d'aires marines protégées au Québec* et de l'Accord spécifique à ce projet, signé le 4 mars 2019.

Coordonnées

Le Règlement établit deux zones de gestion dans la ZPM :

Zone 1 (zone de protection centrale) : Cette zone recouvre une superficie de 127 km^2. Elle englobe l'ensemble des crêtes rocheuses associées au banc des Américains, ainsi que leurs escarpements et le fond marin environnant.

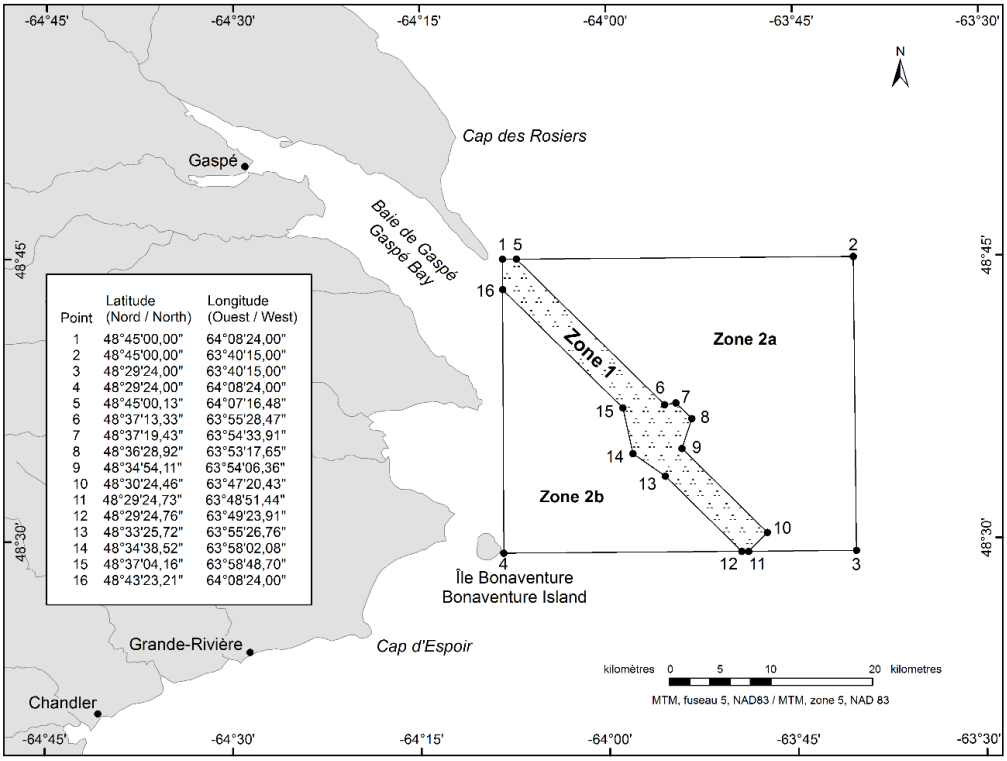
Zones 2a et 2b (zone de gestion adaptative) : Ces zones occupent une superficie de 873 km^2 et englobent près de 90 % de la ZPM. Elles incluent les plaines profondes de part et d'autre du banc des Américains.

La zone de protection marine du Banc-des-Américains (1 000 km^2) est délimitée par des lignes loxodromiques reliant les coordonnées géographiques suivantes (point 1 à 16) [Système de référence géodésique nord-américain de 1983 (NAD 83)]. La zone 1 est délimitée par les loxodromies reliant le point 1 au point 5, puis reliant, dans l'ordre, les points 6 à 16, puis revenant au point 1. La zone 2a est délimitée par les loxodromies reliant, dans l'ordre, les points 5, 2, 3, 11, 10, 9, 8, 7, 6, puis revenant au point 5. La zone 2b est délimitée par les loxodromies reliant, dans l'ordre, les points 16, 15, 14, 13, 12, 4, puis revenant au point 16.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	48° 45' 00.00"	64° 08' 24.00"
2	48° 45' 00.00"	63° 40' 15.00"
3	48° 29' 24.00"	63° 40' 15.00"
4	48° 29' 24.00"	64° 08' 24.00"
5	48° 45' 00.13"	64° 07' 16.48"
6	48° 37' 13.33"	63° 55' 28.47"

7	48° 37' 19.43"	63° 54' 33.91"
8	48° 36' 28.92"	63° 53' 17.65"
9	48° 34' 54.11"	63° 54' 06.36"
10	48° 30' 24.46"	63° 47' 20.43"
11	48° 29' 24.73"	63° 48' 51.44"
12	48° 29' 24.76"	63° 49' 23.91"
13	48° 33' 25.72"	63° 55' 26.76"
14	48° 34' 38.52"	63° 58' 02.08"
15	48° 37' 04.16"	63° 58' 48.70"
16	48° 43' 23.21"	64° 08' 24.00"

La zone de protection marine du Banc-des-Américains est présentée sur la carte ci-dessous :



Point	Latitude (Nord / North)	Longitude (Ouest / West)
1	48°45'00,00"	64°08'24,00"
2	48°45'00,00"	63°40'15,00"
3	48°29'24,00"	63°40'15,00"
4	48°29'24,00"	64°08'24,00"
5	48°45'00,13"	64°07'16,48"
6	48°37'13,33"	63°55'28,47"
7	48°37'19,43"	63°54'33,91"
8	48°36'28,92"	63°53'17,65"
9	48°34'54,11"	63°54'06,36"
10	48°30'24,46"	63°47'20,43"
11	48°29'24,73"	63°48'51,44"
12	48°29'24,76"	63°49'23,91"
13	48°33'25,72"	63°55'26,76"
14	48°34'38,52"	63°58'02,08"
15	48°37'04,16"	63°58'48,70"
16	48°43'23,21"	64°08'24,00"

Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans la zone de protection marine du Banc-des-Américains

- Voir la ***section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.***
- **Exigences spécifiques à la zone de protection marine du Banc-des-Américains**
  - Toutes les activités liées à la navigation et au transport maritime continuent d'être permises à l'intérieur de la zone de protection marine. Cependant, l'ancrage de bâtiments n'est pas permis dans la zone 1. De plus, le rejet d'eaux usées et la libération d'eaux grises (tels qu'ils sont définis dans le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*) par les bâtiments d'une jauge brute de 400 tonneaux ou plus, ou autorisés à transporter 15 personnes ou plus, sont interdits dans la zone de protection marine.

Lignes directrices applicables au passage des navires (à longueur d'année)

Il est recommandé de suivre les lignes directrices suivantes pour sauvegarder la zone de protection marine et ses ressources.

Protection des mammifères marins

1. Les navires doivent se conformer à toutes les dispositions pertinentes du *Règlement sur les mammifères marins,* découlant de la *Loi sur les pêches*. Ils trouveront de plus amples précisions dans la **section 5 - *Lignes directrices générales sur les espèces aquatiques en péril et les zones importantes des mammifères marins.***
2. Signaler tous les cas de collision avec un mammifère marin ou une tortue marine, d'enchevêtrement de mammifère marin ou de tortue marine et d'animaux en détresse ou morts en appelant le numéro de la ligne téléphonique sans frais du Réseau québécois d'urgences pour les mammifères marins (1-877-722-5346). Pour une baleine prise dans un engin de pêche, il est important de contacter le service d'urgence avant de laisser partir la carcasse.
3. Signaler les observations de baleines noires de l'Atlantique Nord (BNAN) en temps quasi réel (c'est-à-dire le jour même de l'observation ou dès que possible) à l'adresse DFO.GLFWhales-BaleinesGLF.MPO@dfo-mpo.gc.ca. Les détections validées par l'imagerie seront utilisées pour informer les mesures de gestion et apparaîtront sur la plateforme en ligne Baleine-en-vue.
    a. Si vous avez déjà conclu un accord de partage de données avec le gouvernement du Canada pour signaler des observations directement à Baleine-en-vue en temps quasi réel, veuillez suivre ces protocoles de signalement plutôt que de signaler vos observations à l'adresse électronique ci-dessus, sauf si cela n'est pas possible (en raison de problèmes technologiques, par exemple), auquel cas les observations doivent être signalées dès que possible par courrier électronique à l'adresse suivante : DFO.GLFWhales-BaleinesGLF.MPO@dfo-mpo.gc.ca.
    b. Lorsque vous signalez des observations de BNAN en temps quasi réel, veuillez indiquer La position GPS (latitude et longitude), la date et l'heure de l'observation, les espèces observées, le nombre d'animaux, le comportement des animaux observés (par exemple, se nourrir, se déplacer, plonger) et les photographies/vidéos qui ont été prises.

N.B. Dans ce document, le terme « Banc-des-Américains » est utilisé pour indiquer l'aire marine qui est désignée comme zone de protection marine, alors que le terme « banc des Américains » est utilisé pour indiquer le banc sous-marin (c'est-à-dire la structure physique) dans le golfe du Saint-Laurent.

1.8 La zone de protection marine du chenal Laurentien

Le *Règlement sur la zone de protection marine du chenal Laurentien*, pris en vertu de la *Loi sur les océans*, a été publié le 1er mai 2019. Le texte intégral du règlement portant désignation de cette zone figure dans le Règlement sur la zone de protection marine du chenal Laurentien.

Le Règlement établit deux zones de gestion dans la ZPM :

- Zones 1a et 1b (zones de protection centrales) : la zone 1a couvre une superficie de 1 495 km^2 et la zone 1b couvre une superficie de 612 km^2. Ces zones sont constituées de zones benthiques sensibles avec le plus haut niveau de protection de la ZPM.
- Zones 2a et 2b (zones de gestion adaptative) : Ces zones couvrent une superficie combinée de 9 473 km^2 et comprennent près de 82 % de la ZPM. Il s'agit de zones de gestion adaptative qui accueillent des activités compatibles avec les objectifs de conservation.

Coordonnées

La zone de protection marine du chenal Laurentien comprend le fond marin, le sous-sol jusqu'à une profondeur de cinq mètres et les eaux surjacentes au fond marin. Il est délimité par des lignes de rhumb reliant les coordonnées géographiques suivantes (points de nœud périmétrique 1 à 18) et contient deux zones de protection centrales (zones 1a et 1b) :

a. la zone 1a, délimitée par les loxodromies reliant, dans l'ordre, les points 6, 7 et 19 à 23, puis revenant au point 6;
b. la zone 1b, délimitée par les loxodromies reliant, dans l'ordre, les points 24 à 27, puis revenant au point 24;
c. la zone 2a, délimitée par les loxodromies reliant, dans l'ordre, les points 1 à 6, 23, 22 et 14 à 18, puis revenant au point 1;
d. la zone 2b, délimitée par ce qui suit :
    i. les loxodromies reliant, dans l'ordre, les points 7, 24, 27, 26, 25 et 8,
    ii. la ligne géodésique reliant le point 8 au point 9,
    iii. les loxodromies reliant, dans l'ordre, les points 9 à 13, 21, 20 et 19, puis revenant au point

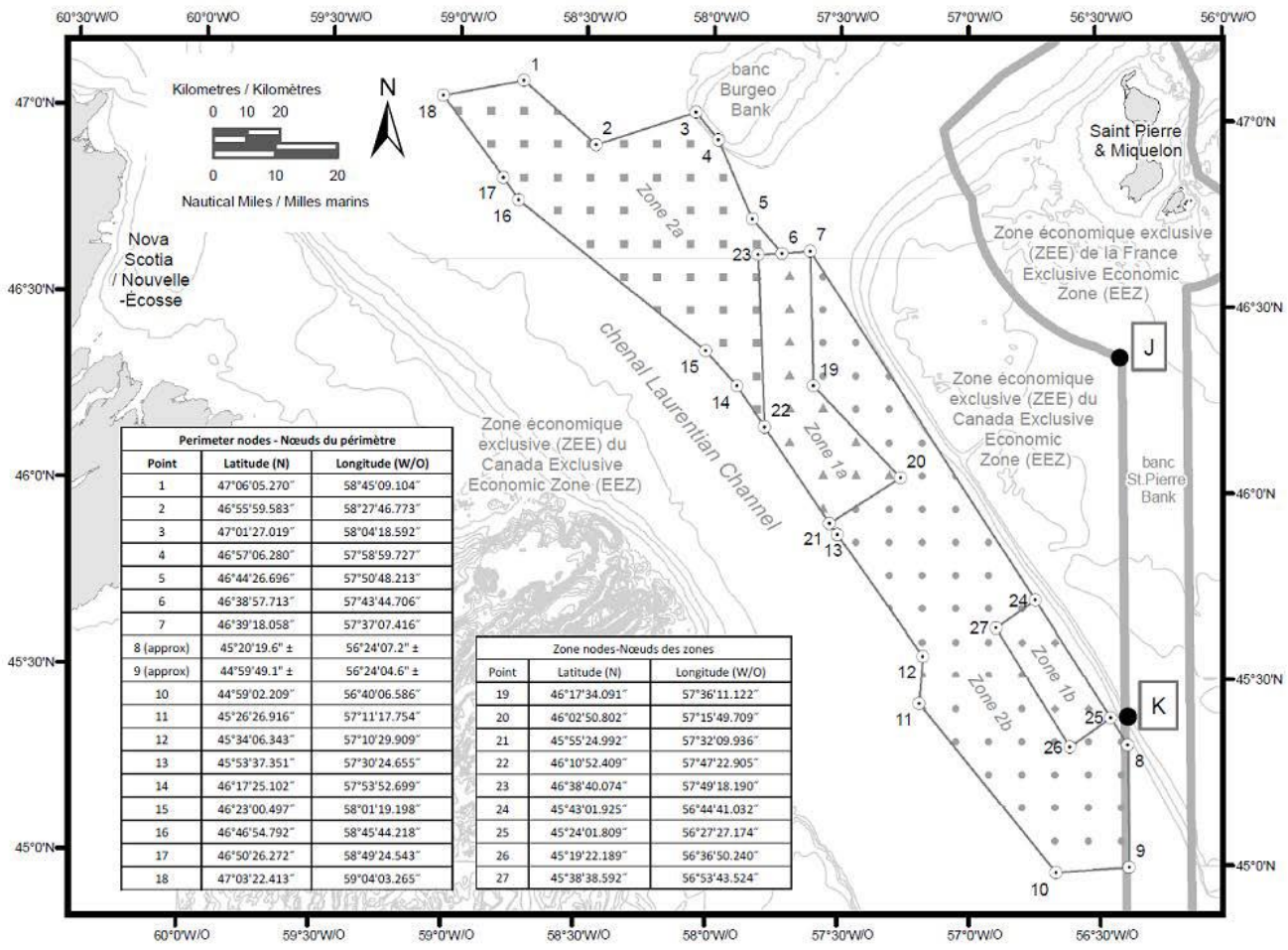
Les coordonnées de la zone de protection marine du chenal Laurentien et des zones de gestion sont indiquées sur la carte suivante (les coordonnées géographiques sont exprimées dans le système de référence géodésique nord-américain de 1983 (NAD 83)).

Nœuds de périmètre

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	47°06'05.270"	58°45'09.104"
2	46°55'59.583"	58°27'46.773"
3	47°01'27.019"	58°04'18.592"
4	46°57'06.280"	57°58'59.727"
5	46°44'26.696"	57°50'48.213"
6	46°38'57.713"	57°43'44.706"
7	46°39'18.058"	57°37'07.416"
8 (environ)	45°20'19.6" ±	56°24'07.2" ±
9 (environ)	44°59'49.1" ±	56°24'04.6" ±
10	44°59'02.209"	56°40'06.586"
11	45°26'26.916"	57°11'17.754"
12	45°34'06.343"	57°10'29.909"
13	45°53'37.351"	57°30'24.655"
14	46°17'25.102"	57°53'52.699"
15	46°23'00.497"	58°01'19.198"
16	46°46'54.792"	58°45'44.218"
17	46°50'26.272"	58°49'24.543"
18	47°03'22.413"	59°04'03.265"

Nœuds de zone

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
19	46°17'34.091"	57°36'11.122"
20	46°02'50.802"	57°15'49.709"
21	45°55'24.992"	57°32'09.936"
22	46°10'52.409"	57°47'22.905"
23	46°38'40.074"	57°49'18.190"
24	45°43'01.925"	56°44'41.032"
25	45°24'01.809"	56°27'27.174"
26	45°19'22.189"	56°36'50.240"
27	45°38'38.592"	56°53'43.524"



Perimeter nodes - Nœuds du périmètre		
Point	Latitude (N)	Longitude (W/O)
1	47°06'05.270"	58°45'09.104"
2	46°55'59.583"	58°27'46.773"
3	47°01'27.019"	58°04'18.592"
4	46°57'06.280"	57°58'59.727"
5	46°44'26.696"	57°50'48.213"
6	46°38'57.713"	57°43'44.706"
7	46°39'18.058"	57°37'07.416"
8 (approx)	45°20'19.6" ±	56°24'07.2" ±
9 (approx)	44°59'49.1" ±	56°24'04.6" ±
10	44°59'02.209"	56°40'06.586"
11	45°26'26.916"	57°11'17.754"
12	45°34'06.343"	57°10'29.909"
13	45°53'37.351"	57°30'24.655"
14	46°17'25.102"	57°53'52.699"
15	46°23'00.497"	58°01'19.198"
16	46°46'54.792"	58°45'44.218"
17	46°50'26.272"	58°49'24.543"
18	47°03'22.413"	59°04'03.265"

Zone nodes-Nœuds des zones		
Point	Latitude (N)	Longitude (W/O)
19	46°17'34.091"	57°36'11.122"
20	46°02'50.802"	57°15'49.709"
21	45°55'24.992"	57°32'09.936"
22	46°10'52.409"	57°47'22.905"
23	46°38'40.074"	57°49'18.190"
24	45°43'01.925"	56°44'41.032"
25	45°24'01.809"	56°27'27.174"
26	45°19'22.189"	56°36'50.240"
27	45°38'38.592"	56°53'43.524"

Exigences réglementaires pour les navires exploités dans la zone de protection marine du chenal Laurentien

- Voir la **Section 5A – Exigences réglementaires générales pour toutes les zones de protection marines désignées en vertu de la Loi sur les océans.**
- **Exigences particulières pour la zone de protection marine du chenal Laurentien**
  - Les navires peuvent naviguer à condition qu'il n'y ait pas d'ancrage dans les zones 1a ou 1b.
  - Les navires doivent éviter de déverser de l'eau de ballast dans la zone de protection marine. Toutefois, dans certaines circonstances (*Règlement sur l'eau de ballast et la Liste des zones désignées de renouvellement d'eau de ballast et d'eaux douces au Canada (TP 13617F)),* les navires qui effectuent des voyages transocéaniques peuvent effectuer des échanges d'eau de ballast dans la partie de la zone de protection marine qui chevauche le chenal Laurentien, où la profondeur de l'eau est d'au moins 300 m, et ce, seulement du 1er décembre au 1er mai. Veuillez consulter le *Règlement sur l'eau de ballast* pour obtenir des lignes directrices supplémentaires (y compris les exceptions) sur la gestion de l'eau de ballast à l'intérieur et autour de la zone de protection marine.
  - la pose, l'entretien et la réparation de câbles dans les zones 2a et 2b peuvent être effectués, à condition qu'ils ne soient pas susceptibles de détruire l'habitat de tout organisme marin vivant dans la zone marine protégée

Urgences environnementales

- En cas d'urgences environnementales (telles que des collisions avec des mammifères marins et des enchevêtrements de tortues, ou des déversements de pétrole ou de produits chimiques), veuillez communiquer avec la Garde côtière canadienne, aux urgences environnementales, 1-709-772-2083, ou à la radio de la Garde côtière canadienne (VHF 16)

2. Zones de protection marines dans la région du Pacifique du Canada

La section suivante fournit de l'information sur les zones de protection marines qui ont été désignées en vertu de la *Loi sur les océans* dans la région du Pacifique du Canada.

2.1 Zone de protection marine du mont sous-marin SG̲áan K̲ínghlas-Bowie

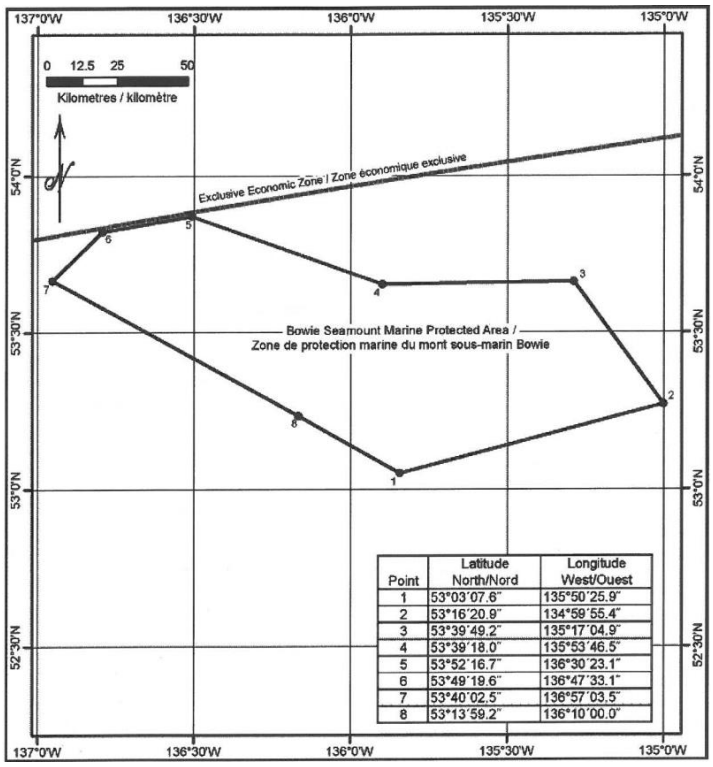
La zone de protection marine du mont sous-marin SG̲áan K̲ínghlas-Bowie a été désignée en vertu de la *Loi sur les océans*, le 17 avril 2008. Le texte complet du règlement est disponible dans le Règlement sur la zone de protection marine du mont sous-marin SG̲áan K̲ínghlas-Bowie.

Coordonnées

La zone de protection marine du mont sous-marin SG̲áan K̲ínghlas-Bowie est située à 180 km à l'ouest de l'archipel Haida Gwaii (îles de la Reine-Charlotte) sur la côte du Pacifique du Canada. Elle est constituée des monts sous-marins SG̲áan K̲ínghlas-Bowie, Hodgkins et Davidson de la chaîne de monts sous-marins Kodiak-Bowie. La zone de protection marine du mont sous-marin SG̲áan K̲ínghlas-Bowie est délimitée par des loxodromies reliant les coordonnées géographiques suivantes. Toutes les coordonnées géographiques (latitude et longitude) sont exprimées selon le Système de référence nord-américain de 1983 (NAD 83).

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	53º 03' 07.6"	135º 50' 25.9"
2	53º 16' 20.9"	134º 59' 55.4"
3	53º 39' 49.2"	135º 17' 04.9"
4	53º 39' 18.0"	135º 53' 46.5"
5	53º 52' 16.7"	136º 30' 23.1"
6	53º 49' 19.6"	136º 47' 33.1"
7	53º 40' 02.5"	136º 57' 03.5"
8	53º 13' 59.2"	136º 10' 00.0"

La zone de protection marine du mont sous-marin SGáan Kínghlas-Bowie est représentée sur la carte ci-dessous :



Point	Latitude North/Nord	Longitude West/Ouest
1	53°03´07.6"	135°50´25.9"
2	53°16´20.9"	134°59´55.4"
3	53°39´49.2"	135°17´04.9"
4	53°39´18.0"	135°53´46.5"
5	53°52´16.7"	136°30´23.1"
6	53°49´19.6"	136°47´33.1"
7	53°40´02.5"	136°57´03.5"
8	53°13´59.2"	136°10´00.0"

Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans la zone de protection marine du mont sous-marin SGáan Kínghlas-Bowie

- Voir la ***section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.***
- **Exigences spécifiques à la zone de protection marine du mont sous-marin SGáan Kínghlas-Bowie**
  - Les navires ne doivent pas rejeter leur eau de ballast dans la zone de protection marine ou à moins de 50 milles marins du mont sous-marin SGáan Kínghlas-Bowie (*Règlement sur l'eau de ballast*). Voir le *Règlement sur l'eau de ballast* pour de l'information supplémentaire (incluant les exceptions) sur la gestion de l'eau de ballast à l'intérieur et autour de la zone de protection marine.
  - Toute personne en cause dans un incident susceptible d'entraîner une activité interdite est tenue d'en aviser la Garde côtière canadienne dans les deux heures suivant l'incident.

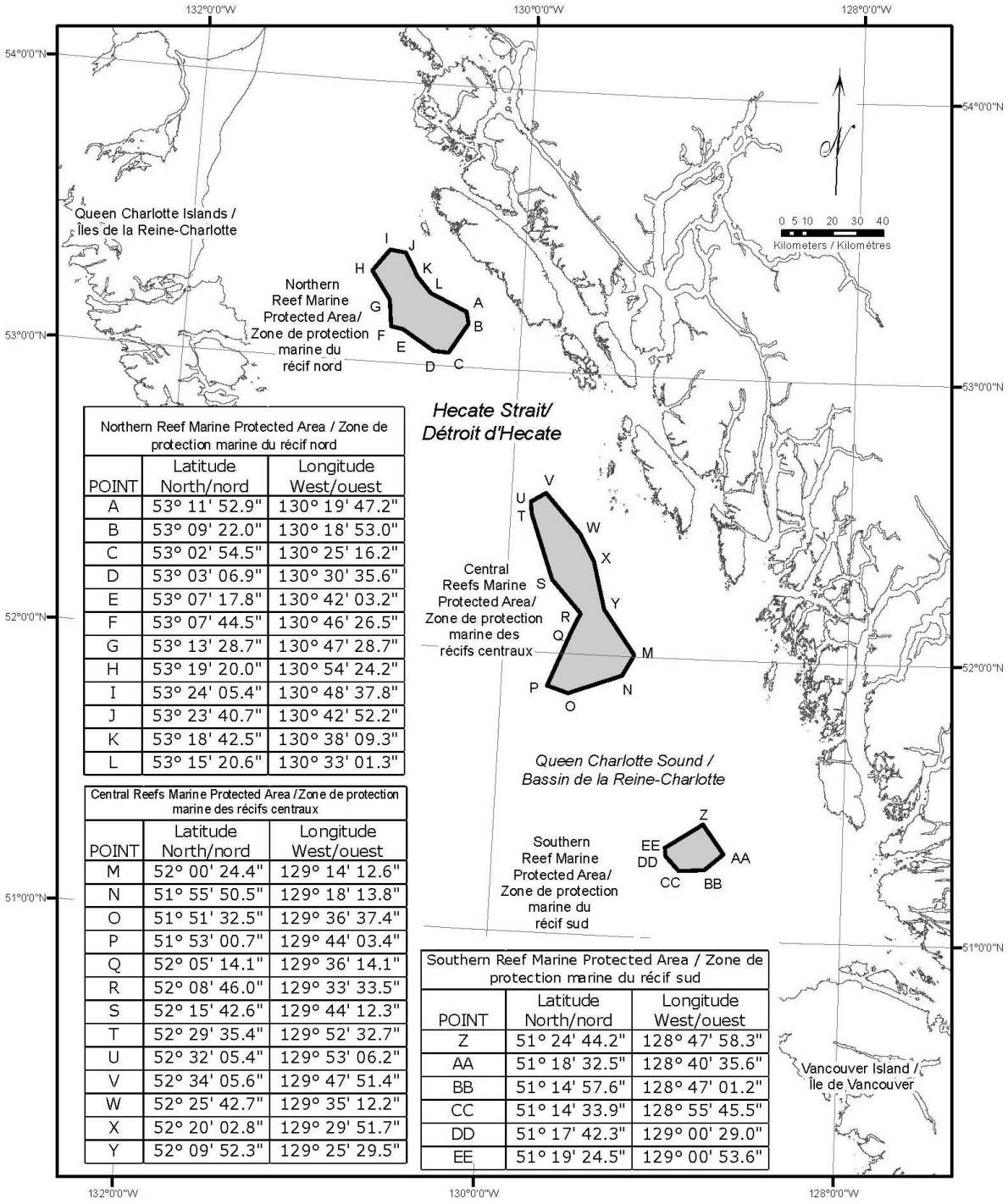
2.2 Zones de protection marine des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte

Les zones de protection marine des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte ont été désignées en vertu de la *Loi sur les océans* le 13 février 2017. Le texte complet du règlement peut être consulté dans la partie II de le Règlement sur les zones de protection marine des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte.

Coordonnées

Les zones de protection marine des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte sont composées de quatre récifs distincts situés entre Haida Gwaii et la Colombie-Britannique continentale. Le récif nord, les récifs centraux et le récif sud comprennent tous une zone de protection centrale (ZPC) (les récifs centraux en comptent deux), une zone verticale de gestion adaptative et une zone de gestion adaptative. Les zones de protection centrale se composent du fond marin, du sous-sol jusqu'à une profondeur de 20 mètres sous le fond marin et de la colonne d'eau surjacente : ces zones couvrent, à partir de la surface, une profondeur de 100 mètres pour le récif nord, de 120 mètres pour les récifs centraux et de 146 mètres pour le récif sud. Les zones verticales de gestion adaptative comprennent la colonne d'eau qui se prolonge au-delà des zones de protection centrale jusqu'à la surface de la mer. Les zones de gestion adaptative comprennent le fond marin, le sous-sol et les eaux des zones de protection marine qui ne font pas partie des zones de protection centrale ou des zones verticales de gestion adaptative.

Ces trois zones sont délimitées par les loxodromies reliant les coordonnées géographiques présentées sur la carte ci-après, exprimées selon le Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83).



Northern Reef Marine Protected Area / Zone de protection marine du récif nord		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
A	53° 11' 52.9"	130° 19' 47.2"
B	53° 09' 22.0"	130° 18' 53.0"
C	53° 02' 54.5"	130° 25' 16.2"
D	53° 03' 06.9"	130° 30' 35.6"
E	53° 07' 17.8"	130° 42' 03.2"
F	53° 07' 44.5"	130° 46' 26.5"
G	53° 13' 28.7"	130° 47' 28.7"
H	53° 19' 20.0"	130° 54' 24.2"
I	53° 24' 05.4"	130° 48' 37.8"
J	53° 23' 40.7"	130° 42' 52.2"
K	53° 18' 42.5"	130° 38' 09.3"
L	53° 15' 20.6"	130° 33' 01.3"

Central Reefs Marine Protected Area /Zone de protection marine des récifs centraux		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
M	52° 00' 24.4"	129° 14' 12.6"
N	51° 55' 50.5"	129° 18' 13.8"
O	51° 51' 32.5"	129° 36' 37.4"
P	51° 53' 00.7"	129° 44' 03.4"
Q	52° 05' 14.1"	129° 36' 14.1"
R	52° 08' 46.0"	129° 33' 33.5"
S	52° 15' 42.6"	129° 44' 12.3"
T	52° 29' 35.4"	129° 52' 32.7"
U	52° 32' 05.4"	129° 53' 06.2"
V	52° 34' 05.6"	129° 47' 51.4"
W	52° 25' 42.7"	129° 35' 12.2"
X	52° 20' 02.8"	129° 29' 51.7"
Y	52° 09' 52.3"	129° 25' 29.5"

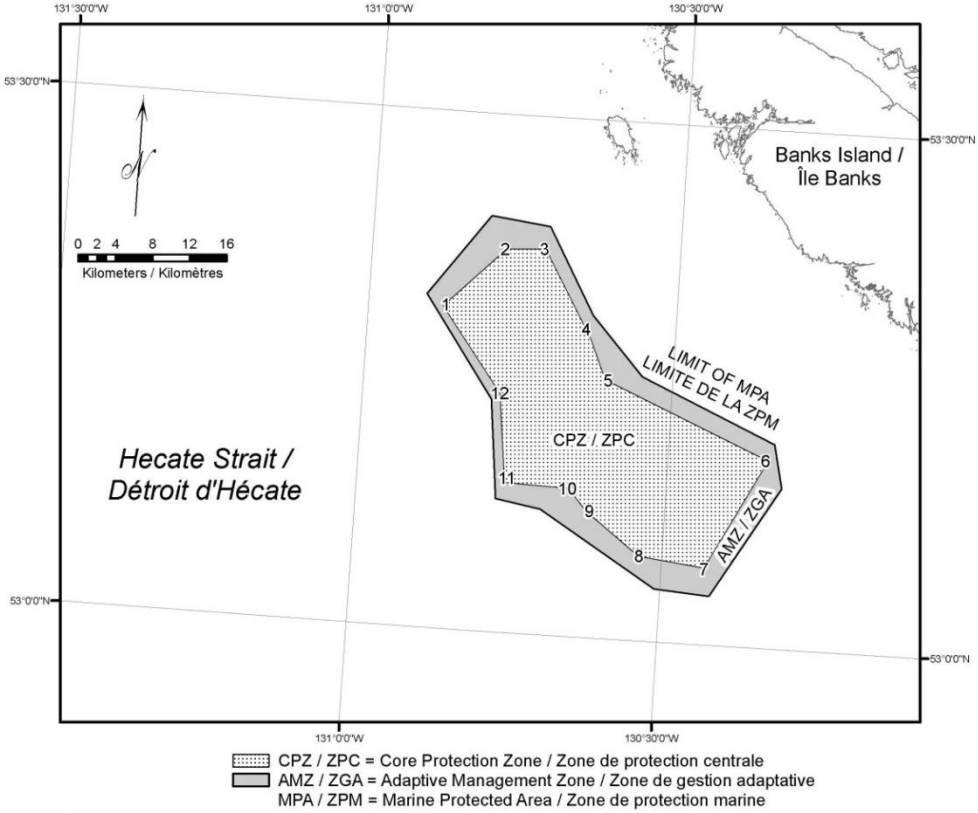
Southern Reef Marine Protected Area / Zone de protection marine du récif sud		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
Z	51° 24' 44.2"	128° 47' 58.3"
AA	51° 18' 32.5"	128° 40' 35.6"
BB	51° 14' 57.6"	128° 47' 01.2"
CC	51° 14' 33.9"	128° 55' 45.5"
DD	51° 17' 42.3"	129° 00' 29.0"
EE	51° 19' 24.5"	129° 00' 53.6"

Exigences réglementaires pour les navires circulant dans les zones de protection marines des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte :

- Voir la **section 5A, Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines en vertu de la *Loi sur les océans*.**
- **Exigences propres aux zones de protection marines des récifs d'éponges siliceuses du détroit d'Hécate et du bassin de la Reine-Charlotte :**
  - Aucune ancre n'est autorisée à pénétrer dans une zone de protection centrale
  - Les navires doivent éviter d'échanger de l'eau de ballast dans la ZPM.

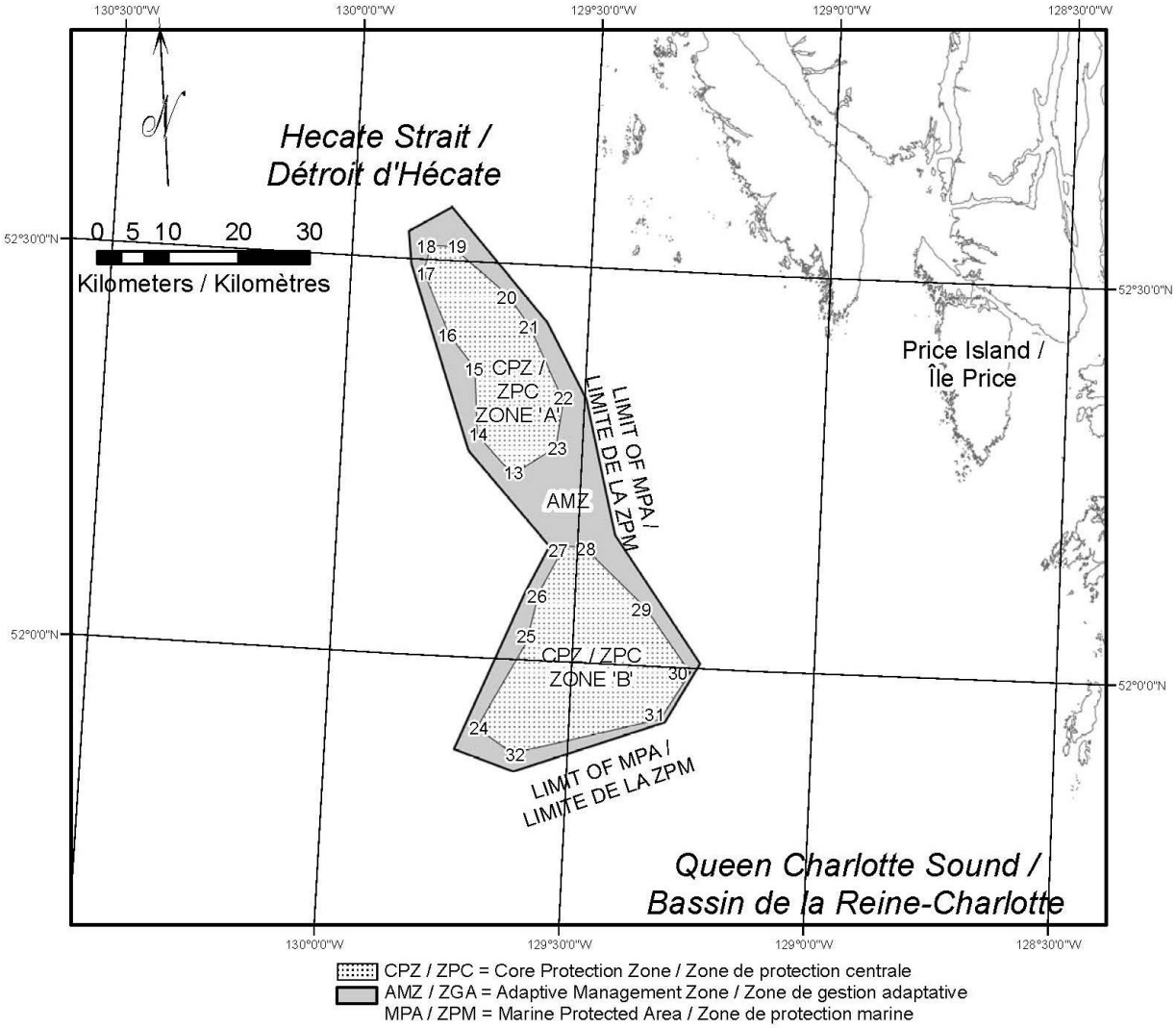
Les coordonnées des zones de protection marine et de leur zone de protection centrale figurent sur les cartes ci-après :

Zone de protection marine du récif nord



Northern CPZ / ZPC nord		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
1	53° 18' 40.4"	130° 52' 46.5"
2	53° 22' 12.1"	130° 47' 01.7"
3	53° 22' 20.2"	130° 43' 12.5"
4	53° 17' 22.8"	130° 38' 18.2"
5	53° 15' 01.7"	130° 36' 35.5"
6	53° 10' 55.2"	130° 20' 19.3"
7	53° 04' 30.2"	130° 25' 53.6"
8	53° 04' 58.0"	130° 32' 16.9"
9	53° 07' 22.2"	130° 37' 37.6"
10	53° 08' 36.6"	130° 39' 29.5"
11	53° 08' 41.8"	130° 45' 40.0"
12	53° 13' 51.2"	130° 46' 41.2"

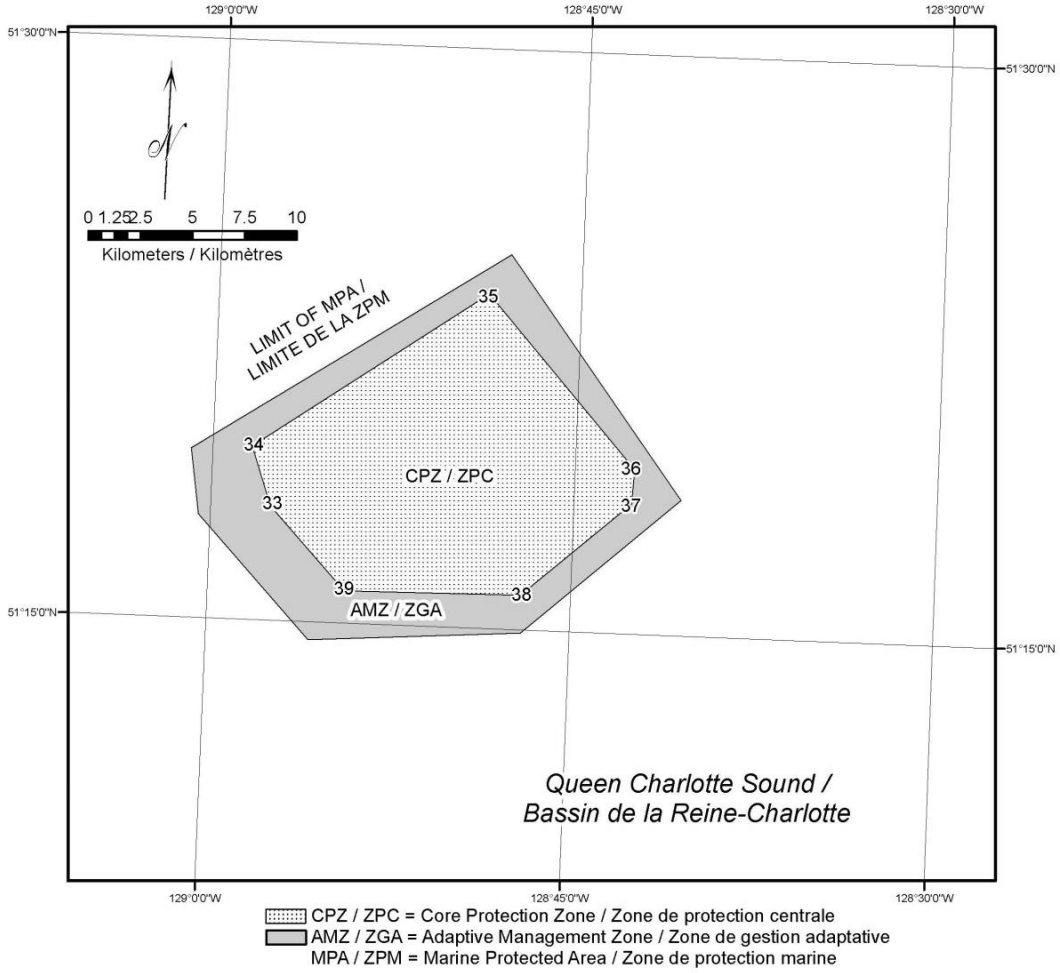
Zone de protection marine des récifs centraux



Central CPZ / ZPC centrale - Zone 'A'		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
13	52° 14' 03.4"	129° 38' 33.2"
14	52° 16' 54.8"	129° 43' 13.4"
15	52° 21' 57.1"	129° 43' 56.5"
16	52° 24' 24.5"	129° 47' 22.8"
17	52° 29' 05.9"	129° 50' 59.4"
18	52° 31' 05.2"	129° 50' 13.9"
19	52° 31' 06.7"	129° 47' 40.9"
20	52° 27' 42.0"	129° 40' 25.1"
21	52° 25' 22.9"	129° 37' 24.0"
22	52° 19' 47.0"	129° 32' 43.2"
23	52° 16' 18.2"	129° 33' 22.8"

Central CPZ / ZPC centrale - Zone 'B'		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
24	51° 54' 43.1"	129° 41' 22.2"
25	52° 01' 22.5"	129° 35' 48.4"
26	52° 05' 13.5"	129° 34' 32.5"
27	52° 08' 48.5"	129° 31' 44.1"
28	52° 08' 51.3"	129° 29' 18.0"
29	52° 04' 27.1"	129° 21' 17.3"
30	51° 59' 40.8"	129° 15' 23.9"
31	51° 56' 04.5"	129° 18' 46.2"
32	51° 52' 55.7"	129° 36' 49.8"

Zone de protection marine du récif sud



Southern CPZ / ZPC sud		
POINT	Latitude North/nord	Longitude West/ouest
33	51° 17' 59.2"	128° 57' 31.9"
34	51° 19' 30.8"	128° 58' 22.7"
35	51° 23' 41.9"	128° 48' 50.9"
36	51° 19' 17.5"	128° 42' 33.6"
37	51° 18' 24.5"	128° 42' 37.7"
38	51° 15' 56.0"	128° 47' 04.2"
39	51° 15' 52.2"	128° 54' 20.4"

2.3 Zone marine protégée Tang.ɢwan - ḥačxʷiqak - Tsi̱gis

La zone de protection marine Tang.ɢwan - ḥačxʷiqak - Tsigis a été désignée en vertu de la Loi sur les océans le 10 juin 2024. Le texte intégral du règlement peut être consulté dans le Règlement sur la zone de protection marine Tang.ɢwan — ḥačxʷiqak — Tsigis.

Coordonnées

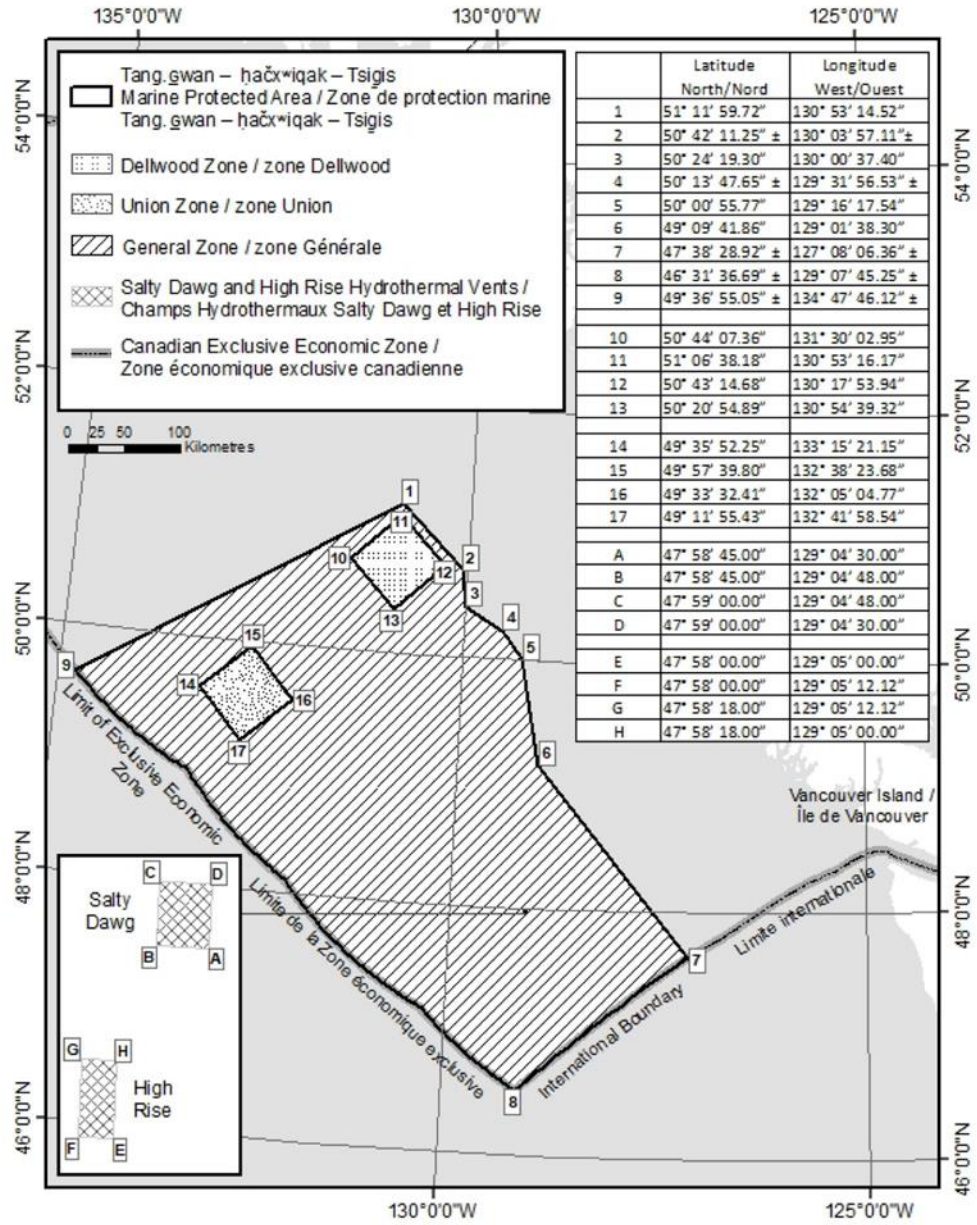
L'aire marine protégée Tang.ɢwan - ḥačxʷiqak - Tsigis est située à 150 km de la côte de l'île de Vancouver. L'aire marine protégée a une superficie d'environ 133 017 km^2 et comprend l'eau, le sous-sol et le plancher océanique. La zone de protection marine est délimitée par les lignes suivantes :

a. une loxodromie reliant les points 1 et 2, ce dernier point étant situé sur la délimitation ouest de la zone marine protégée des îles Scott, décrite à l'annexe 1 du Décret constituant la zone marine protégée des îles Scott;
b. une loxodromie vers le sud, longeant la délimitation ouest de la zone marine protégée des îles Scott, décrite à l'annexe 1 du Décret constituant la zone marine protégée des îles Scott, jusqu'au point 3;
c. une loxodromie vers le sud-est, longeant la délimitation de la zone marine protégée des îles Scott, décrite à l'annexe 1 du Décret constituant la zone marine protégée des îles Scott, jusqu'au point 4;
d. des loxodromies reliant, dans l'ordre, les points 4 à 6;
e. une loxodromie jusqu'à un point sur la frontière entre le Canada et les États-Unis qui croise la loxodromie reliant les points 6 et 7;
f. une ligne vers le sud-ouest longeant la frontière entre le Canada et les États-Unis jusqu'au point 8, à la limite vers le large de la zone économique exclusive du Canada;
g. une ligne vers le nord-ouest longeant la limite vers le large de la zone économique exclusive du Canada jusqu'au point d'intersection avec une loxodromie reliant, dans l'ordre, les points 1 à 9, puis revenant au point 1.

La zone de protection marine est délimitée par des lignes de rhumb reliant les coordonnées géographiques suivantes [Système de référence nord-américain de 1983 (NAD83/Système canadien de référence spatiale (SCRS)].

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	51° 11′ 59.72"	130° 53′ 14.52"
2	+/- 50° 42′ 11.25"	+/- 130° 03′ 57.11"
3	50° 24′ 19.30"	130° 00′ 37.40"
4	+/- 50° 13′ 47.65"	+/- 129° 31′ 56.53"
5	50° 00′ 55.77"	129° 16′ 17.54"
6	49° 09′ 41.86"	129° 01′ 38.30"
7	+/- 47° 38′ 28.92"	+/- 127° 08′ 06.36"
8	+/- 46° 31′ 36.69"	+/- 129° 07′ 45.25"
9	+/- 49° 36′ 55.05"	+/- 134° 47′ 46.12"
10	50° 44′ 07.36"	131° 30′ 02.95"
11	51° 06′ 38.18"	130° 53′ 16.17"
12	50° 43′ 14.68"	130° 17′ 53.94"
13	50° 20′ 54.89"	130° 54′ 39.32"
14	49° 35′ 52.25"	133° 15′ 21.15"
15	49° 57′ 39.80"	132° 38′ 23.68"

16	49° 33′ 32.41"	132° 05′ 04.77"
17	49° 11′ 55.43"	132° 41′ 58.54"
A	47° 58′ 45.00"	129° 04′ 30.00"
B	47° 58′ 45.00"	129° 04′ 48.00"
C	47° 59′ 00.00"	129° 04′ 48.00"
D	47° 59′ 00.00"	129° 04′ 30.00"
E	47° 58′ 00.00"	129° 05′ 00.00"
F	47° 58′ 00.00"	129° 05′ 12.12"
G	47° 58′ 18.00"	129° 05′ 12.12"
H	47° 58′ 18.00"	129° 05′ 00.00"



	Latitude North/Nord	Longitude West/Ouest
1	51° 11′ 59.72″	130° 53′ 14.52″
2	50° 42′ 11.25″ ±	130° 03′ 57.11″ ±
3	50° 24′ 19.30″	130° 00′ 37.40″
4	50° 13′ 47.65″ ±	129° 31′ 56.53″ ±
5	50° 00′ 55.77″	129° 16′ 17.54″
6	49° 09′ 41.86″	129° 01′ 38.30″
7	47° 38′ 28.92″ ±	127° 08′ 06.36″ ±
8	46° 31′ 36.69″ ±	129° 07′ 45.25″ ±
9	49° 36′ 55.05″ ±	134° 47′ 46.12″ ±
10	50° 44′ 07.36″	131° 30′ 02.95″
11	51° 06′ 38.18″	130° 53′ 16.17″
12	50° 43′ 14.68″	130° 17′ 53.94″
13	50° 20′ 54.89″	130° 54′ 39.32″
14	49° 35′ 52.25″	133° 15′ 21.15″
15	49° 57′ 39.80″	132° 38′ 23.68″
16	49° 33′ 32.41″	132° 05′ 04.77″
17	49° 11′ 55.43″	132° 41′ 58.54″
A	47° 58′ 45.00″	129° 04′ 30.00″
B	47° 58′ 45.00″	129° 04′ 48.00″
C	47° 59′ 00.00″	129° 04′ 48.00″
D	47° 59′ 00.00″	129° 04′ 30.00″
E	47° 58′ 00.00″	129° 05′ 00.00″
F	47° 58′ 00.00″	129° 05′ 12.12″
G	47° 58′ 18.00″	129° 05′ 12.12″
H	47° 58′ 18.00″	129° 05′ 00.00″

Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans les zones de protection marines de Tang.ɢwan — ḥačxʷiqak — Tsig̱is

- Voir la ***section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.***

3. Zones de protection marine dans l'Arctique canadien

Cette section fournit des renseignements sur les zones de protection marine qui ont été désignées en application de la *Loi sur les océans* dans l'Arctique canadien.

3.1 Zones de protection marine de Tarium Niryutait

Les zones de protection marines de Tarium Niryutait ont été désignées le 25 août 2010, en vertu de la *Loi sur les océans*. Le texte intégral du règlement connexe peut être consulté dans le Règlement sur les zones de protection marine de Tarium Niryutait.

Coordonnées

Les zones de protection marines de Tarium Niryutait se composent de trois zones situées dans la baie Mackenzie : la zone d'Okeekvik, la zone de Kittigaryuit et la zone de Niaqunnaq. Les trois zones sont délimitées par des lignes droites et des lignes suivant la ligne des basses eaux qui relient les coordonnées géographiques suivantes [Universal Transverse Mercator (UTM) North America Datum 1983 (NAD 83)]. La référence est FB #36305 metes et le description des bornes en anglais et en français pour Tarium Niryutait Marine Protected Area Beaufort Sea Niaqunnaq Okeevik, Kittigaryuit Project 2006-18-091 Surveyor Terry Hauff.

La zone de protection marine d'Okeevik

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	69° 38′ 19"	135° 25′ 09"
2	69° 38′ 03"	135° 25′ 11"
3	69° 37′ 46"	135° 24′ 52"
4	69° 29′ 49"	135° 12′ 49"
5	69° 30′ 45"	135° 16′ 56"
6	69° 29′ 26"	135° 18′ 53"
7	69° 29′ 23"	135° 19′ 06"
8	69° 28′ 07"	135° 20′ 25"
9	69° 27′ 36"	135° 24′ 25"
10	69° 25′ 51"	135° 32′ 27"
11	69° 26′ 32"	135° 34′ 54"
12	69° 28′ 21"	135° 35′ 24"
13	69° 28′ 35"	135° 36′ 40"
14	69° 28′ 39"	135° 37′ 58"
15	69° 30′ 34"	135° 45′ 54"
16	69° 35′ 18"	135° 35′ 42"
17	69° 36′ 00"	135° 22′ 10"
18	69° 34′ 40"	135° 20′ 09"
19	69° 34′ 00"	135° 20′ 09"
20	69° 34′ 00"	135° 27′ 39"

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
21	69° 36′ 00"	135° 27′ 39"
22	69° 27′ 00"	135° 31′ 11"
23	69° 27′ 00"	135° 34′ 45"

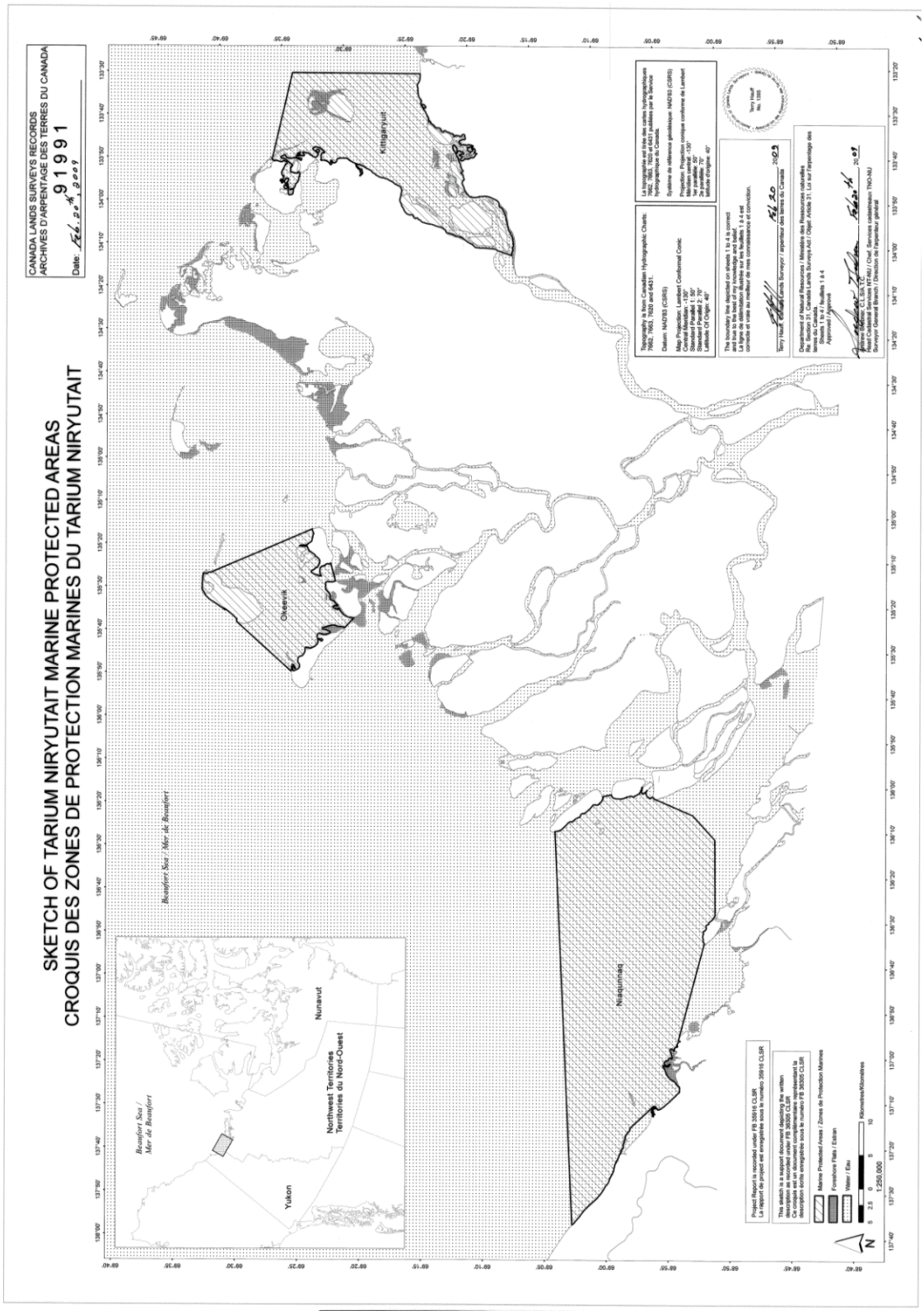
La zone de protection marine de Kittigaruit

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	69° 35′ 10"	133° 48′ 26"
2	69° 34′ 00"	133° 28′ 00"
3	69° 23′ 37"	133° 26′ 40"
4	69° 20′ 34"	133° 40′ 37"
5	69° 19′ 05"	133° 42′ 21"
6	69° 19′ 01"	133° 42′ 31"
7	69° 20′ 39"	133° 43′ 20"
8	69° 16′ 42"	133° 54′ 54"
9	69° 15′ 20"	134° 06′ 53"
10	69° 16′ 33"	134° 05′ 56"
11	69° 20′ 42"	134° 02′ 44"
12	69° 24′ 00"	133° 59′ 10"
13	69° 24′ 34"	133° 53′ 49"
14	69° 28′ 21"	133° 48′ 15"
15	69° 28′ 02"	133° 50′ 59"
16	69° 33′ 20"	133° 47′ 29"
17	69° 34′ 33"	133° 47′ 42"
18	69° 32′ 55"	133° 51′ 09"
19	69° 32′ 56"	133° 51′ 54"
20	69° 33′ 46"	133° 55′ 48"
21	69° 33′ 46"	133° 55′ 31"

La zone de protection marine de Niaqunnaq

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	69° 08′ 00"	136° 16′ 44"
2	69° 04′ 25"	136° 07′ 45"
3	69° 03′ 43"	136° 07′ 08"
4	69° 01′ 19"	136° 04′ 45"
5	69° 01′ 14"	136° 04′ 45"
6	69° 00′ 57"	136° 05′ 42"
7	69° 00′ 12"	136° 07′ 08"
8	68° 57′ 00"	136° 10′ 00"
9	68° 55′ 00"	136° 15′ 00"
10	68° 54′ 22"	136° 31′ 50"
11	68° 55′ 00"	136° 38′ 33"
12	68° 56′ 15"	137° 00′ 41"
13	68° 56′ 29"	137° 03′ 03"
14	68° 55′ 48"	137° 11′ 00"
15	68° 57′ 50"	137° 16′ 40"
16	68° 59′ 20"	137° 21′ 30"
17	69° 03′ 09"	137° 44′ 54"

Les zones de protection marines de Tarium Niryutait sont représentées sur la carte ci-dessous :



Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans les zones de protection marines de Tarium Niryutait

- Voir la ***section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.***

Mesures de protection réglementaires pour la Zone de protection marine de Tarium Niryutait

- Pris en vertu de la Loi sur les océans, le règlement établit une interdiction générale à l'intérieur des limites de la zone de protection marine (ZPM), interdisant les activités susceptibles de perturber, d'endommager, de détruire ou de retirer de la ZPM tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat. Tout accident survenant dans la Zone de protection marine de Tarium Niryutait doit être signalé à la Garde côtière canadienne dans les deux heures qui suivent son occurrence.

Autre exigence dans les zones de protection marines de Tarium Niryutait

- Dans l'esprit de la Convention définitive des Inuvialuit, il est interdit aux navires d'approcher les lieux de chasse aux mammifères marins traditionnelle ou d'approcher un mammifère marin sauf si le navire est directement associé avec la chasse de ces animaux. Les informations concernant la récolte traditionnelle peuvent être obtenues auprès des comités de chasseurs et de trappeurs de la communauté : Aklavik HTC aklavikahtc@gmail.com, hunteraklavik@gmail.com, (867) 978-2723 ; Inuvik HTC, inuvikhtc@hotmail.com, (867) 777-2478 ; Tuktoyaktuk HTC, tuk.htc@outlook.com, (867) 340-0057 ou le Fisheries Joint Management Committee (fjmc-rp@jointsec.nt.ca).
- Pour les observations d'animaux marins et les incidents, ainsi que pour les collisions ayant lieu à l'extérieur de la zone de protection marine, ou pour toute situation impliquant un mammifère marin mort ou en difficulté, communiquez avec le bureau d'Inuvik de Pêches et Océans Canada, au (867) 777-7500.
- Conformément au Règlement sur les mammifères marins (2018), en vertu de la *Loi sur les pêches*, tout contact fortuit avec des mammifères marins doit être signalé.

Lignes directrices volontaires applicables au passage des navires

Il est recommandé de suivre les lignes directrices suivantes à longueur d'année pour sauvegarder les zones de protection marines et ses ressources.

Les navires devraient respecter les mesures suivantes pour des raisons de sécurité et afin d'assurer la protection des mammifères marins :

- Il est fortement recommandé que tout navire commercial reste à l'intérieur des routes d'approvisionnement communautaire. Ces routes sont généralement indiquées par des bouées de la Garde côtière canadienne et devraient être suivies lorsque possible.

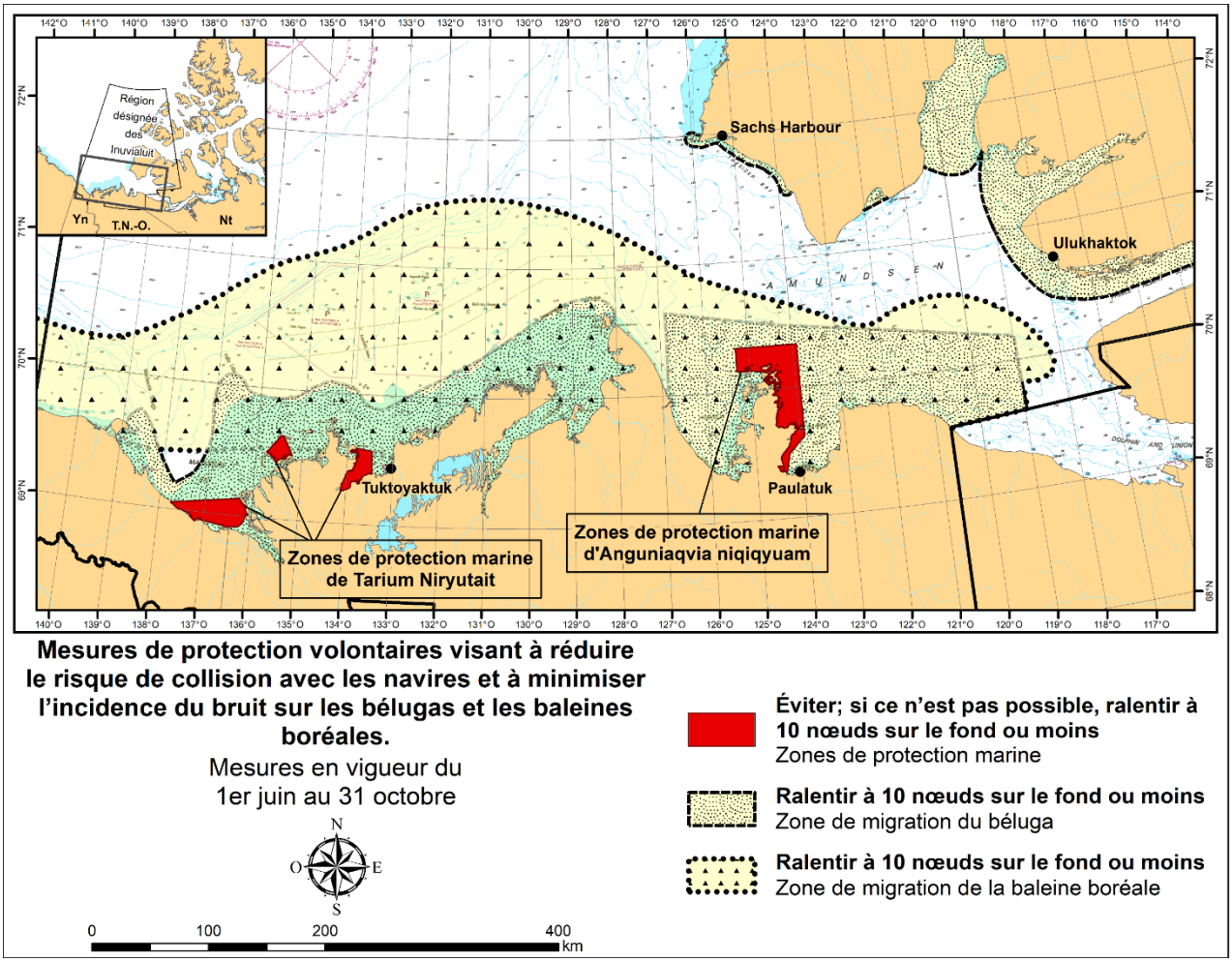
Les mesures volontaires sont en vigueur du 1er juin au 31 octobre. Voir la carte ci-dessous.

Ces mesures s'appliquent aux navires marchands, aux navires de croisière, aux petits navires et aux embarcations de plaisance, à l'intérieur des limites de la zone de protection marine et des autres zones désignées afin de prévenir les collisions avec les baleines et d'atténuer le bruit sous-marin généré par ces navires. Ces mesures ne doivent être prises que si elles ne compromettent pas la sécurité de la navigation.

Évitement (zone rouge) : Afin de réduire le risque de bruit sous-marin et de collision avec les baleines dans la zone de protection marine, les navires doivent éviter de naviguer dans cette zone, dans la mesure du possible. Si le passage dans la zone est nécessaire, les navires doivent ralentir jusqu'à une vitesse maximale de 10 nœuds et poster des vigies supplémentaires, comme un observateur de mammifères marins, afin d'augmenter les chances de voir les baleines et ainsi prendre les mesures nécessaires pour les éviter. S'il n'est pas possible de contourner les baleines, il faut ralentir et attendre qu'elles s'éloignent à une distance supérieure à 400 mètres (0,215 mille marin) avant de reprendre la vitesse initiale de 10 nœuds ou moins. On recommande de redoubler de prudence en cas de pluie ou de brouillard ou si la mer est agitée, étant donné que les animaux sont plus difficiles à voir.

Réduction de la vitesse à 10 nœuds sur le fond ou moins (zone jaune) : Pour réduire le risque de perturbations sonores sous-marines et de collision avec les baleines dans la zone, on recommande que les navires ralentissent à une vitesse de 10 nœuds ou moins, qu'ils demeurent dans les chenaux de navigation et d'approvisionnement communautaire balisés et qu'ils postent des vigies supplémentaires.

Ces mesures volontaires sont secondaires par rapport aux droits prévus dans la Convention définitive des Inuvialuit.



3.2 Zones de protection marine d'Anguniaqvia Niqiqyuam

Les zones de protection marines d'Anguniaqvia niqiqyuam ont été désignées le 16 novembre 2016, en vertu de la *Loi sur les océans*. Le texte intégral du règlement connexe peut être consulté dans le Règlement sur les zones de protection marine d'Anguniaqvia niqiqyuam.

Coordonnées

Les zones marines protégées d'Anguniaqvia niqiqyuam se composent de deux zones situées dans la baie de Darnley et le golfe d'Amundsen dans la mer de Beaufort : Zone 1 et Zone 2. Ces zones comprennent les fonds marins, le sous-sol jusqu'à une profondeur de cinq mètres et la colonne d'eau, y compris la glace de mer. Les deux zones sont délimitées par des lignes droites et des lignes suivant la laisse de basse mer qui relient les coordonnées géographiques suivantes [Universal Transverse Mercator (UTM) North America Datum 1983 (NAD 83)].

La référence est l'enregistrement F.B. 40812 CLSR NT de l'arpentage des terres du Canada Zone 1

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
A	69° 21' 07.8"	124° 21' 32" approx
B	70° 12' 00" approx	124° 31' 55.2"
C	70° 08' 22.0"	124° 41' 45" approx
D	70° 09' 09.9"	124° 57' 42" approx
E	70° 09' 13" approx	125° 05' 28.6"
F	70° 09' 13.2"	125° 17' 53.0"
G	70° 20' 00.0"	125° 17' 53.0"
H	70° 20' 00.0"	123° 54' 17.5"
I	69° 37' 20.6"	123° 54' 17.5"
J	69° 30' 00.0"	124° 15' 34.7"

Zone 2

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
K	70° 04' 15.8"	124° 41' 51" approx
L	70° 04' 48.6"	124° 41' 54" approx
M	70° 02' 12.9"	124° 35' 23" approx
N	70° 02' 12.9"	124° 35' 29" approx

CANADA LANDS SURVEY RECORDS
ARCHIVES D'ARPENTAGE DES TERRES DU CANADA
SKETCH OF ANGUNIAQVIA NIQIQYUAM
MARINE PROTECTED AREAS
CROQUIS DES ZONES DE PROTECTION MARINES
DE ANGUNIAQVIA NIQIQYUAM
Datum: North American Datum 1983 (CSRS)
Projection: Universal Transverse Mercator (UTM) Zone 10
Topographic Background Edition Carvac 9.0
Land Mask: Line digitized from Canadian Hydrographic Service
Chart 7665
Datum: Système canadien de référence spaciale: (SCRS) NAD83
Projection: Universelle transverse de mercator (UTM) fuseau 10
Horizontal control: Canadian Hydrographic Service Chart 7665
Laisse de basse mer a été numérisée de la carte hydrographique 7665
publié par le service hydrographique du Canada
POINT
FORESHORE / ESTRAN
ZONES DE PROTECTION MARINES DU ANGUNIAQVIA NIQIQYUAM MARINE PROTECTED AREAS
Scale / Échelle : 1:250,000
0 2.5 5 10 15 20
Kilometres/Kilomètres
Project Report is recorded under FB
Le rapport de projet est enregistré sous le numéro FB
CLSR
This sketch is a support document depicting the written description as recorded un FB
Ce croquis est un document complémentaire représentant la description écrite enregistrée sous le numéro FB
CLSR
ZONE I
point latitude (N) longitude (W/O)
A 69° 21' 07.6" 124° 21' 32" approx
B 70° 12' 55" approx 124° 31' 45" approx
C 70° 09' 59.9" 124° 48' 40.2" approx
D 70° 09' 09.9" 124° 57' 42" approx
E 70° 09' 13" approx 125° 05' 28.6"
F 70° 08' 19.2" 125° 17' 53.0"
G 70° 20' 00.0" 125° 17' 53.0"
H 70° 20' 00.0" 123° 54' 17.5"
I 69° 30' 00.0" 123° 54' 17.5"
J 69° 30' 00.0" 124° 15' 34.7"
ZONE II
point latitude (N) longitude (W/O)
K 70° 04' 15.8" 124° 41' 51" approx
L 70° 04' 49.8" 124° 41' 54" approx
M 70° 03' 37.8" 124° 35' 29" approx
N 70° 02' 12.9" 124° 35' 29" approx
The boundaries of Zone I and Zone II as depicted are correct and true to the best of my knowledge and belief
Les limites des zone I et zone II illustrées sont correctes et vraies au mieilleur de mes connaissance et conviction
Dated (Jms), Canada Lands Surveyor / arpenteur des terres du Canada
Department of Natural Resources / Ministère des Ressources naturelles
Re: Section 31, Canada Lands Surveys Act / Objet: Article 31, Loi sur l'arpentage des terres du Canada
Approved/Approuvé
Andrew Bednar, C.L.S./A.T.C.
Manager, Client Services, Northern / Gestionnaire, Services cadastraux, Ouest/Nord
Surveyor General Branch/Direction de l'arpenteur général
Project Number/Projet Numéro 2011-16-014
N
ZONE I
ZONE II
Pelly Island / Île Pelly
Cape Parry / Cape Parry
Parry Peninsula / Péninsule de Parry
Darnley Bay / Baie Darnley
Cape Lyon / Cape Lyon
Pointe Atkinson
Pointe Lyon

Exigences réglementaires applicables au passage des navires dans les zones de protection marines d'Anguniaqvia niqiqyuam

- Voir la ***section 5A - Exigences réglementaires communes à toutes les zones de protection marines.***

Mesures de protection réglementaires de la Zone de protection marine d'Anguniaqvia niqiqyuam

- Pris en vertu de la Loi sur les océans, le Règlement établit une interdiction générale à l'intérieur des limites de la zone de protection marine, interdisant les activités susceptibles de perturber, d'endommager, de détruire ou de retirer de la zone de protection marine tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat. Tout accident survenant dans la Zone de protection marine d'Anguniaqvia niqiqyuam doit être signalé à la Garde côtière canadienne dans les deux heures qui suivent son occurrence.

Autre exigence dans les zones de protection marines d'Anguniaqvia niqiqyuam

- Dans l'esprit de la Convention définitive des Inuvialuit, il est interdit aux navires d'approcher les lieux de chasse aux mammifères marins traditionnelle ou d'approcher un mammifère marin sauf si le navire est directement associé avec la chasse de ces animaux. Des informations concernant la récolte traditionnelle peuvent être obtenues auprès du comité des chasseurs et trappeurs de Paulatuk : paulatukhtc@gmail.com, (867) 580-3004, ou du comité de gestion conjointe de la pêche (fjmc-rp@jointsec.nt.ca).
- Pour les observations d'animaux marins et les incidents, ainsi que pour les collisions ayant lieu à l'extérieur de la zone de protection marine, ou pour toute situation impliquant un mammifère marin mort ou en difficulté, communiquez avec le bureau d'Inuvik de Pêches et Océans Canada, au (867) 777-7500.
- Conformément au Règlement sur les mammifères marins (2018), en vertu de la *Loi sur les pêches*, tout contact fortuit avec des mammifères marins doit être signalé.

Lignes directrices volontaires applicables au passage des navires

Les navires devraient respecter les mesures suivantes pour des raisons de sécurité et afin d'assurer la protection des mammifères marins (à longueur d'année) :

- Il est fortement recommandé que tout navire commercial reste à l'intérieur des routes d'approvisionnement communautaire. Ces routes sont généralement indiquées par des bouées de la Garde côtière canadienne et devraient être suivies lorsque possible.
- Les activités de déglaçage devraient être évitées dans la polynie du Cape Perry, lorsque possible, en raison des grand rassemblements de mammifères marins qui se retrouvent à cet endroit.

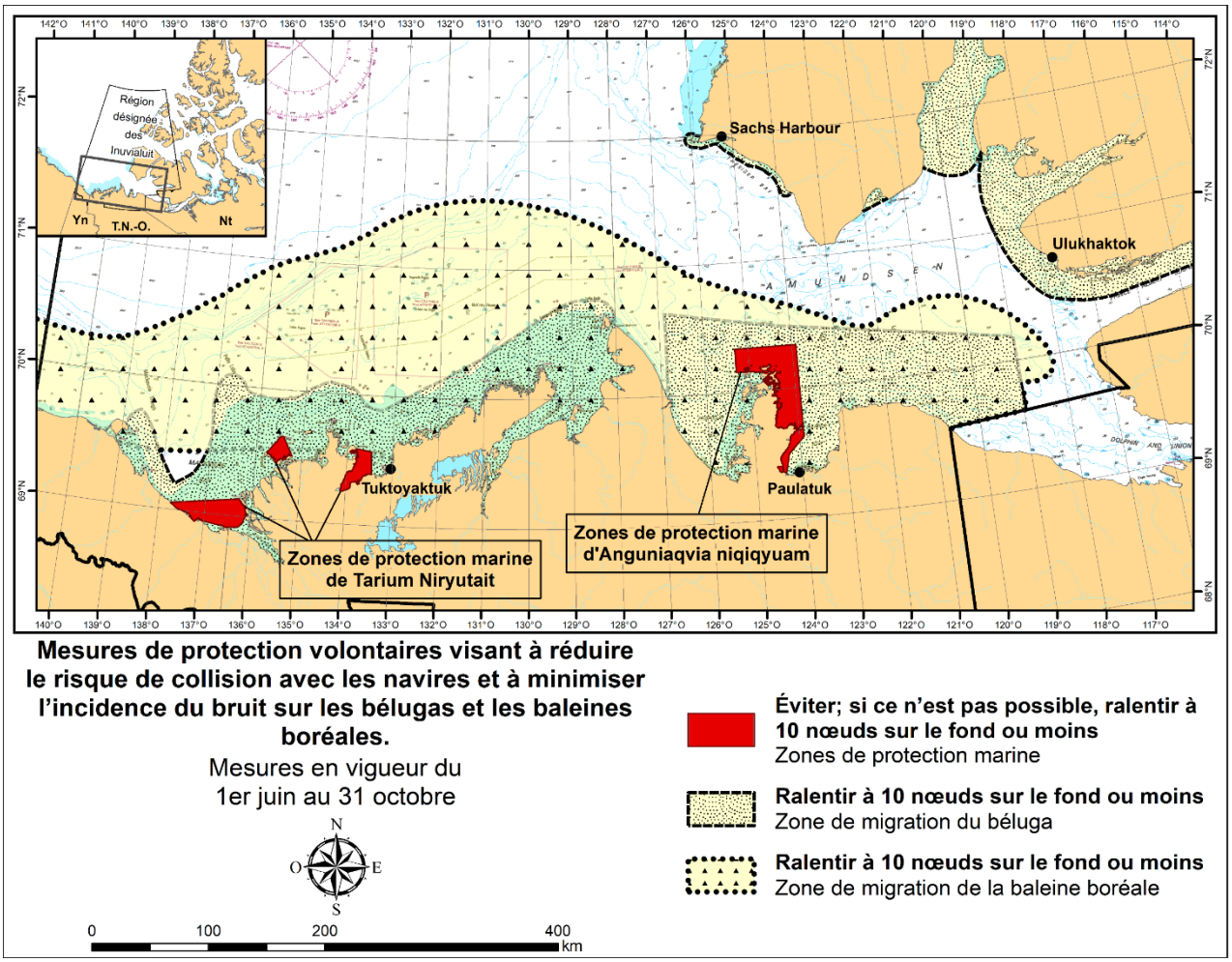
Les mesures volontaires sont en vigueur du 1er juin au 31 octobre. Voir la carte ci-dessous.

Ces mesures s'appliquent aux navires marchands, aux navires de croisière, aux petits navires et aux embarcations de plaisance, à l'intérieur des limites de la zone de protection marine et des autres zones désignées afin de prévenir les collisions avec les baleines et d'atténuer le bruit sous-marin généré par ces navires. Ces mesures ne doivent être prises que si elles ne compromettent pas la sécurité de la navigation.

Évitement (zone rouge) : Afin de réduire le risque de bruit sous-marin et de collision avec les baleines dans la zone de protection marine, les navires doivent éviter de naviguer dans cette zone, dans la mesure du possible. Si le passage dans la zone est nécessaire, les navires doivent ralentir jusqu'à une vitesse maximale de 10 nœuds et poster des vigies supplémentaires, comme un observateur de mammifères marins, afin d'augmenter les chances de voir les baleines et ainsi prendre les mesures nécessaires pour les éviter. S'il n'est pas possible de contourner les baleines, il faut ralentir et attendre qu'elles s'éloignent à une distance supérieure à 400 mètres (0,215 mille marin) avant de reprendre la vitesse initiale de 10 nœuds ou moins. On recommande de redoubler de prudence en cas de pluie ou de brouillard ou si la mer est agitée, étant donné que les animaux sont plus difficiles à voir.

Réduction de la vitesse à 10 nœuds ou moins (zone jaune) : Pour réduire le risque de perturbations sonores sous-marines et de collision avec les baleines dans la zone, on recommande que les navires ralentissent à une vitesse de 10 nœuds ou moins, qu'ils demeurent dans les chenaux de navigation et d'approvisionnement communautaire balisés et qu'ils postent des vigies supplémentaires.

Ces mesures volontaires sont secondaires par rapport aux droits prévus dans la Convention définitive des Inuvialuit.



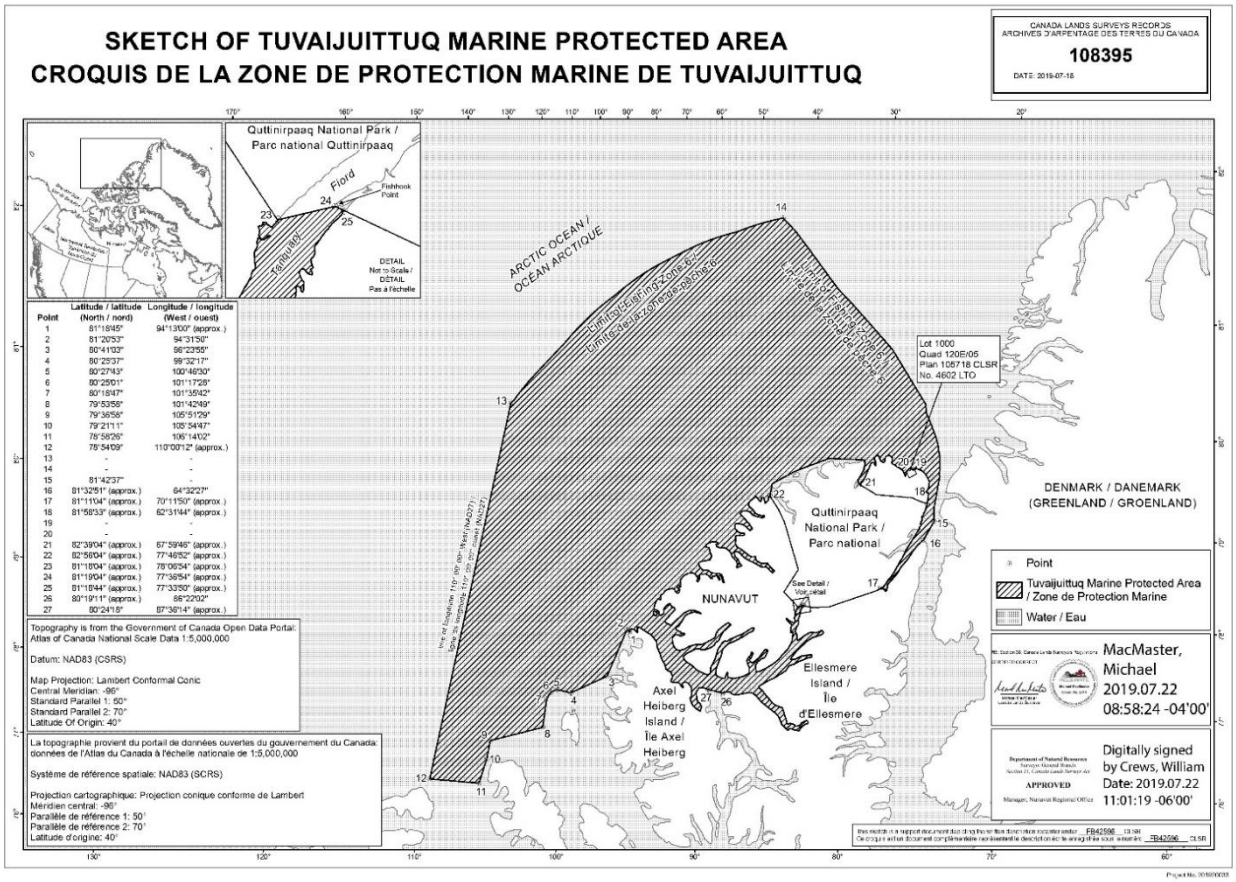
3.3 Zone de protection marine de Tuvaijuittuq

La zone de protection marine de Tuvaijuittuq a été désignée en application de la *Loi sur les océans* le 29 juillet 2019. Le texte intégral du règlement connexe peut être consulté dans l'Arrêté no 2 sur la zone de protection marine de Tuvaijuittuq.

Coordonnées

La zone de protection marine de Tuvaijuittuq couvre l'espace maritime de l'océan Arctique constitué des eaux situées au nord de l'île d'Ellesmere, comme il est décrit dans le plan numéro FB42596, certifié le 16 juillet 2019, et matérialisé sur le plan numéro CLSR 108395. Ces plans sont déposés aux Archives d'arpentage des terres du Canada.

La zone de protection marine englobe le fond marin, le sous-sol jusqu'à une profondeur de cinq mètres et la colonne d'eau, y compris les glaces, chacun situé sous la laisse de basse mer.



Point	Latitude / latitude (North / nord)	Longitude / longitude (West / ouest)
1	81°16'45"	94°13'00" (approx.)
2	81°20'53"	94°31'50"
3	80°41'03"	96°23'55"
4	80°25'37"	99°32'17"
5	80°27'43"	100°46'50"
6	80°25'01"	101°17'26"
7	80°18'47"	101°35'42"
8	79°53'56"	101°42'49"
9	79°36'58"	105°51'29"
10	79°21'11"	105°54'47"
11	78°58'26"	106°14'02"
12	78°54'09"	110°00'12" (approx.)
13	-	-
14	-	-
15	81°42'37"	-
16	81°32'51" (approx.)	64°32'27"
17	81°11'04" (approx.)	70°11'50" (approx.)
18	81°58'53" (approx.)	62°31'44" (approx.)
19	-	-
20	-	-
21	82°39'04" (approx.)	67°59'46" (approx.)
22	82°58'04" (approx.)	77°46'52" (approx.)
23	81°11'04" (approx.)	78°06'54" (approx.)
24	81°19'04" (approx.)	77°36'54" (approx.)
25	81°18'44" (approx.)	77°33'50" (approx.)
26	80°19'11" (approx.)	86°22'02"
27	80°24'15"	87°36'14" (approx.)

Exigences réglementaires pour l'exploitation des bateaux dans la zone de protection marine de Tuvaijuittuq

- Voir la ***Section 5A - Exigences réglementaires générales pour toutes les zones de protection marines désignées en vertu de la*** **Loi sur les océans*.***

Autres exigences pour la zone de protection marine de Tuvaijuittuq

- Il est interdit, dans la zone de protection marine, d'exercer toute activité qui perturbe, endommage, détruit ou retire de la zone de protection marine toute caractéristique géologique ou archéologique importante, tout organisme marin vivant ou toute partie de son habitat, ou qui est susceptible de le faire, autre que celles relevant (a) des activités de défense nationale effectuées par le ministère de la Défense nationale et (b) des activités de recherche scientifique marine. Malgré la liste d'interdictions ci-dessus, les activités suivantes peuvent être réalisées dans la zone de protection marine : (a) la navigation maritime par un ressortissant étranger, un bateau étranger ou un État étranger, ou par une entité constituée en personne morale ou encore formée par ou en vertu de lois d'un pays autre que le Canada; et (b) la pose, l'entretien et la réparation de câbles et pipelines par un État étranger. Le présent arrêté ne s'applique pas aux droits d'exploitation des ressources fauniques des Inuits de la région du Nunavut, comme prévu dans l'Accord entre les Inuits de la région du Nunavut et Sa Majesté la Reine du chef du Canada, tel qu'il est approuvé, appliqué et déclaré valide par la *Loi concernant l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut*.

Exigences relatives aux refuges marins

Renseignements généraux sur les refuges marins

Les refuges marins sont des zones de conservation qui répondent aux critères des autres mesures de conservation efficaces par zone du gouvernement du Canada. Les mesures mises en place dans ces zones aident à protéger d'importantes espèces et leur habitat, y compris les coraux et les éponges uniques, contre les effets de la pêche. Elles sont en place à long terme, de sorte qu'elles contribueront de façon durable à la biodiversité. Depuis 2023, tous les refuges marins consistent en des fermetures de zones de pêches établies au moyen d'ordonnances de modification [6(1)] ou de conditions de permis [22(1)] en vertu du Règlement de pêche (dispositions générales) en vertu de la *Loi sur les pêches (1985)*.

1 – Refuges marins dans l'est du Canada

La section suivante fournit des renseignements sur les refuges marins dans l'est du Canada et leurs mesures de protection.

1.1 – Zone de conservation des éponges du banc Beaugé

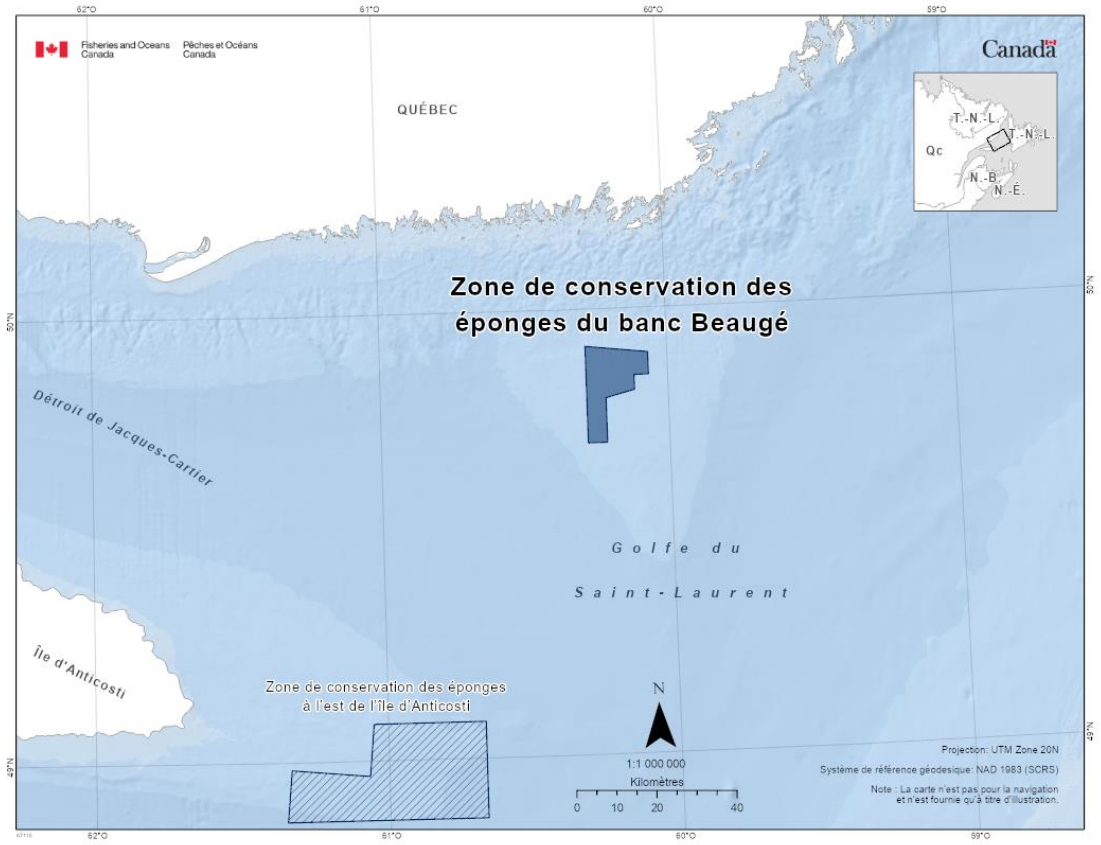
La zone de conservation des éponges du banc Beaugé se trouve dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. La fermeture de pêche a été établie en 2017 par ordonnance de modification. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les éponges d'eau froide. La fermeture de pêche interdit toutes les pêches qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond, comme les chaluts de fond, les dragues, les sennes de fond, les casiers, les filets maillants et les palangres de fond.

Coordonnées

La superficie de la zone de conservation des éponges du banc Beaugé est d'environ 215 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La zone de conservation des éponges du banc Beaugé est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous :

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 55' 00"	60° 17' 00"
2	49° 54' 00"	60° 04' 00"
3	49° 51' 00"	60° 04' 00"
4	49° 51' 00"	60° 07' 00"
5	49° 49' 00"	60° 07' 00"
6	49° 48' 00"	60° 13' 00"
7	49° 42' 00"	60° 13' 00"
8	49° 42' 00"	60° 17' 00"
9	49° 55' 00"	60° 17' 00"

La carte ci-dessous montre la zone de conservation des éponges du banc Beaugé :



1.2 – Zone de conservation des coraux du centre du golfe du Saint-Laurent

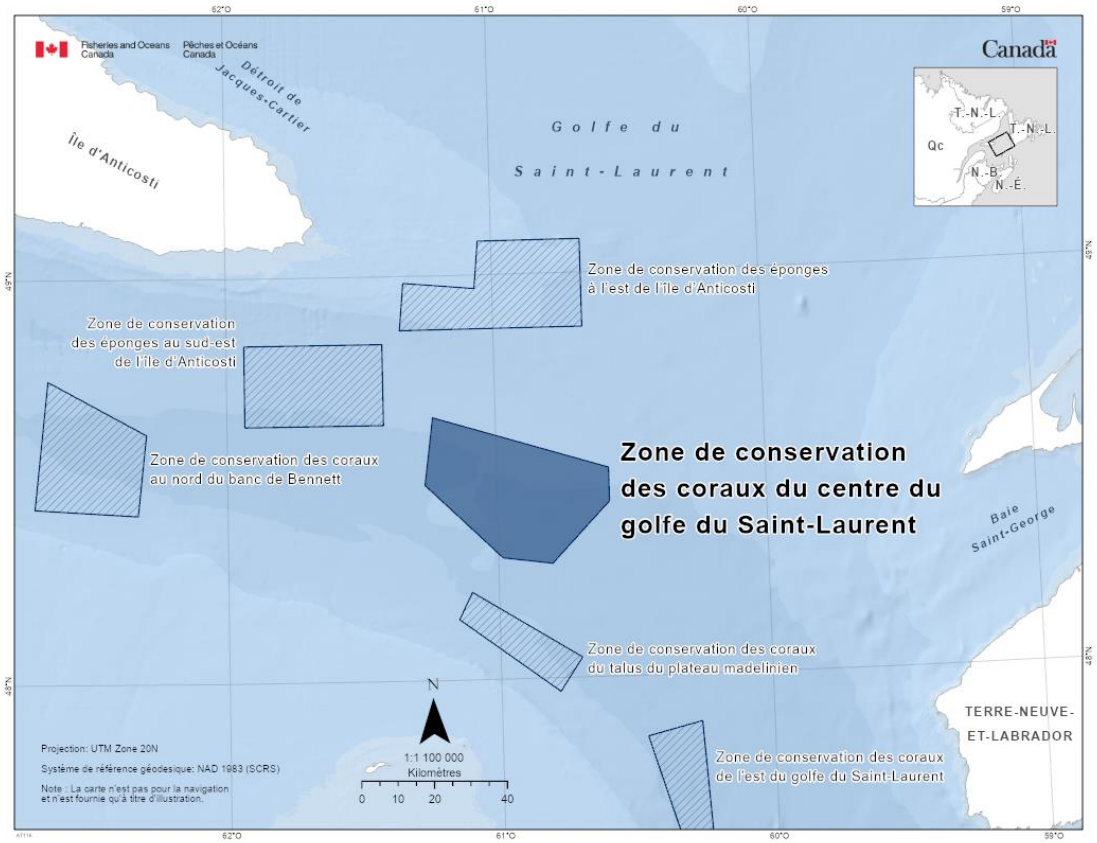
La zone de conservation des coraux du centre du golfe du Saint-Laurent se trouve dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. La fermeture de pêche a été établie en 2017 par ordonnance de modification. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux d'eau froide. La fermeture de pêche interdit toutes les pêches qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond, comme les chaluts de fond, les dragues, les sennes de fond, les casiers, les filets maillants et les palangres de fond.

Coordonnées

La superficie de la zone de conservation des coraux du centre du golfe du Saint-Laurent est d'environ 1 284 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La zone de conservation des coraux du centre du golfe du Saint-Laurent est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	48° 39' 00"	61° 14' 00"
2	48° 31' 00"	60° 35' 00"
3	48° 26' 00"	60° 35' 00"
4	48° 17' 00"	60° 48' 00"
5	48° 18' 00"	60° 59' 00"
6	48° 29' 00"	61° 16' 00"
7	48° 39' 00"	61° 14' 00"

La carte ci-dessous montre la zone de conservation des coraux du centre du golfe du Saint-Laurent :



Autres mesures

En raison de la présence de la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), une espèce en voie de disparition, les navires qui traversent l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent doivent se familiariser avec les limites de vitesse établies dans des zones précises. Pour en savoir plus sur les mesures de restriction de vitesse, consultez le Bulletin de la sécurité des navires.

1.3 – Zone de conservation des éponges à l'est de l'île d'Anticosti

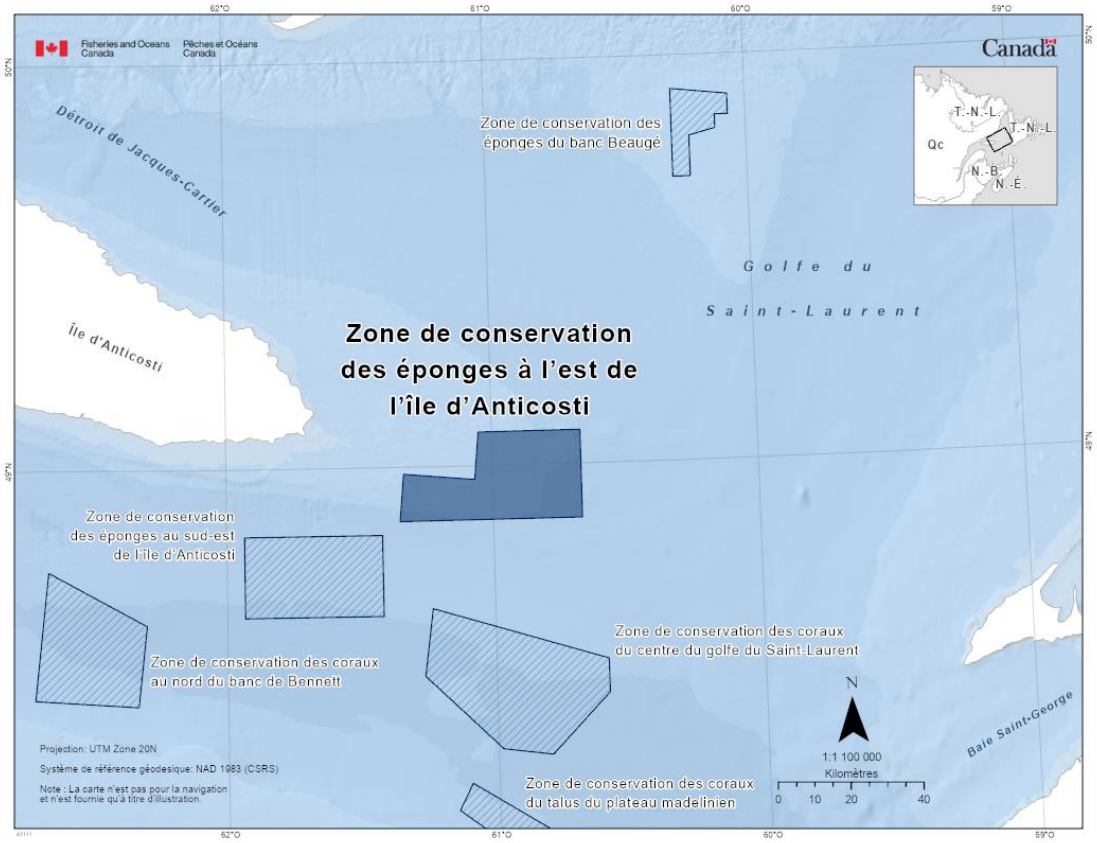
La zone de conservation des éponges à l'est de l'île d'Anticosti se trouve dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. La fermeture de pêche a été établie en 2017 par ordonnance de modification. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les éponges d'eau froide. La fermeture de pêche interdit toutes les activités de pêche qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond.

Coordonnées

La superficie de la zone de conservation des éponges à l'est de l'île d'Anticosti est d'environ 939 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La zone de conservation des éponges à l'est de l'île d'Anticosti est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 05' 00"	61° 03' 00"
2	49° 05' 00"	60° 40' 00"
3	48° 52' 00"	60° 40' 00"
4	48° 52' 00"	61° 21' 00"
5	48° 59' 00"	61° 20' 00"
6	48° 58' 00"	61° 04' 00"
7	49° 05' 00"	61° 03' 00"

La carte ci-dessous montre la zone de conservation des éponges à l'est de l'île d'Anticosti **:**



Autres mesures

En raison de la présence de la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), une espèce en voie de disparition, les navires qui traversent l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent doivent se familiariser avec les limites de vitesse établies dans des zones précises. Pour en savoir plus sur les mesures de restriction de vitesse, consultez le Bulletin de la sécurité des navires.

1.4 – Zone de conservation des coraux de l'est du golfe du Saint-Laurent

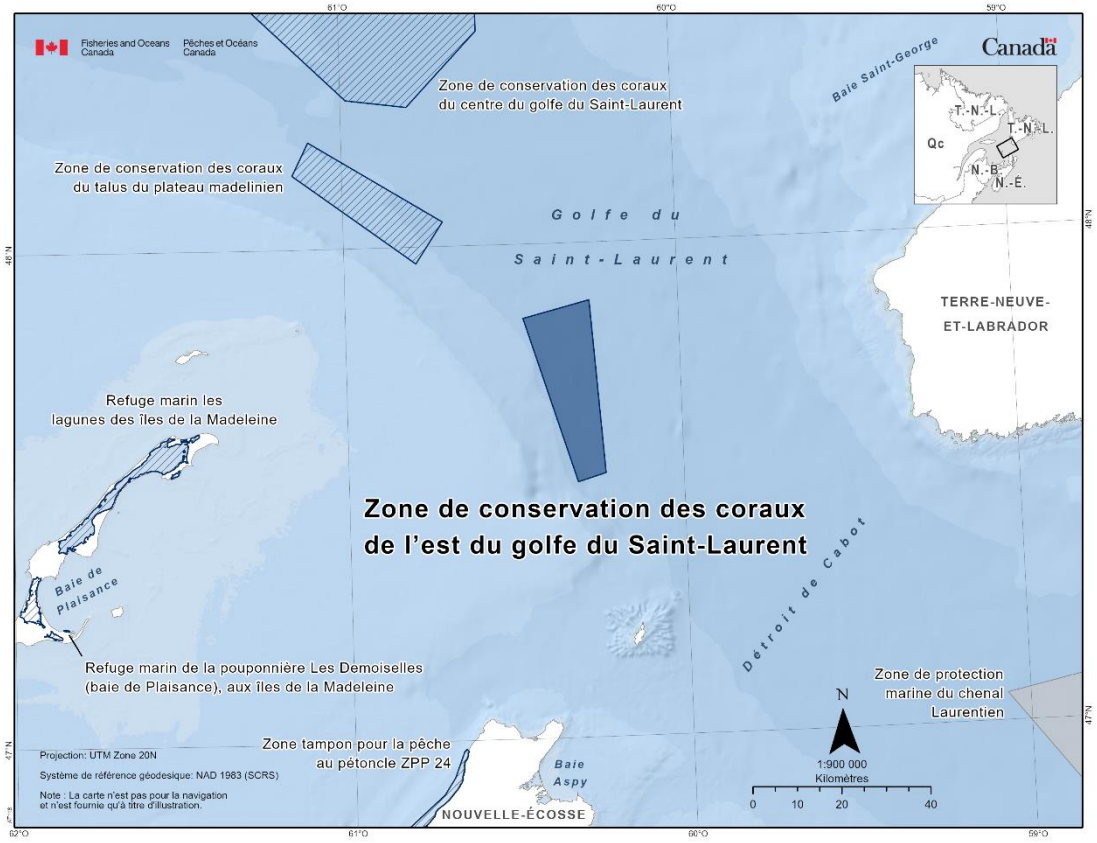
La zone de conservation des coraux de l'est du golfe du Saint-Laurent se trouve dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. La fermeture de pêche a été établie en 2017 par ordonnance de modification. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux d'eau froide. La fermeture de pêche interdit toutes les pêches qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond, comme les chaluts de fond, les dragues, les sennes de fond, les casiers, les filets maillants et les palangres de fond.

Coordonnées

La superficie de la zone de conservation des coraux de l'est du golfe du Saint-Laurent est d'environ 423 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La zone de conservation des coraux de l'est du golfe du Saint-Laurent est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	47° 51' 00"	60° 28' 00"
2	47° 53' 00"	60° 16' 00"
3	47° 32' 00"	60° 14' 00"
4	47° 31' 00"	60° 19' 00"
5	47° 51' 00"	60° 28' 00"

La carte ci-dessous montre la zone de conservation des coraux de l'est du golfe du Saint-Laurent :



Autres mesures

En raison de la présence de la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), une espèce en voie de disparition, les navires qui traversent l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent doivent se familiariser avec les limites de vitesse établies dans des zones précises. Pour en savoir plus sur les mesures de restriction de vitesse, consultez le Bulletin de la sécurité des navires.

1.5 – Zone de conservation des coraux et des éponges de l'est du détroit d'Honguedo

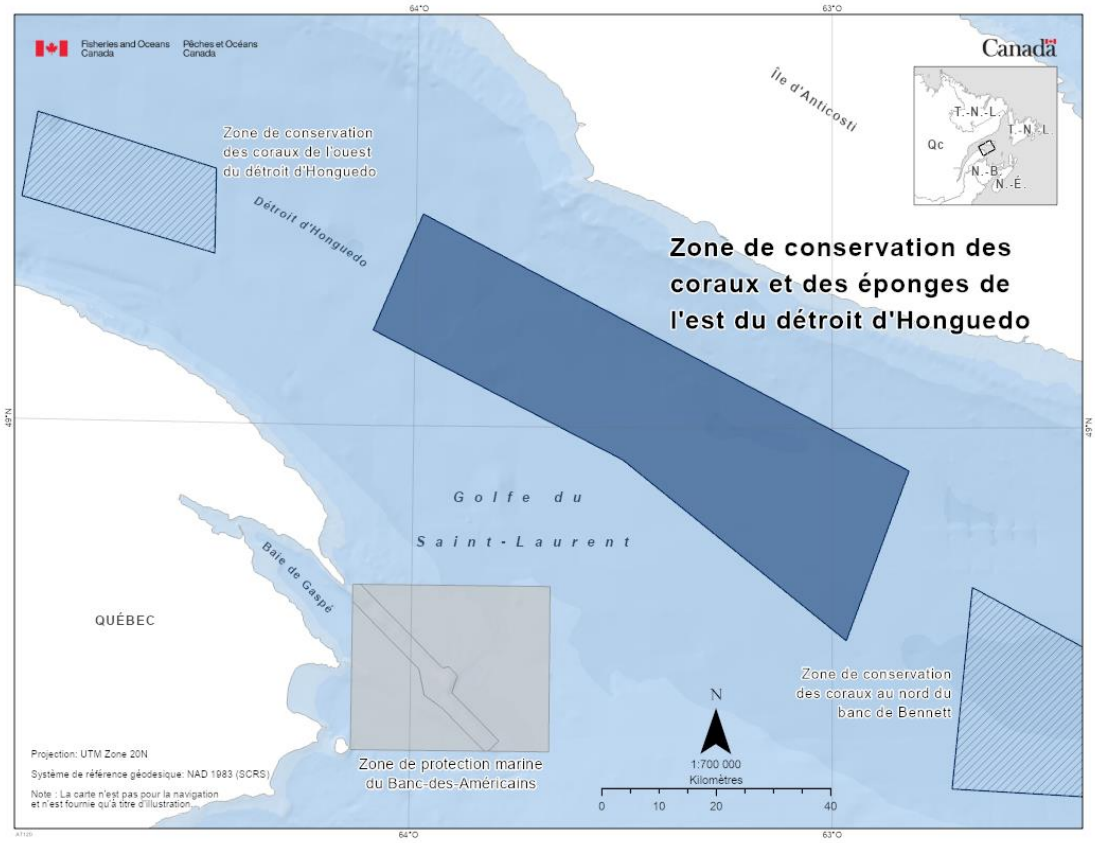
La zone de conservation des coraux et des éponges de l'est du détroit d'Honguedo se trouve dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. La fermeture de pêche a été établie en 2017 par ordonnance de modification. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux et les éponges d'eau froide. Cette fermeture de pêche interdit toutes les pêches qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond, comme les chaluts de fond, les dragues, les sennes de fond, les casiers, les filets maillants et les palangres de fond.

Coordonnées

La superficie de la zone de conservation des coraux et des éponges de l'est du détroit d'Honguedo est d'environ 2 338 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La zone de conservation des coraux et des éponges de l'est du détroit d'Honguedo est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 20' 00"	63° 59' 00"
2	48° 56' 00"	62° 49' 00"
3	48° 40' 00"	62° 58' 00"
4	48° 57' 00"	63° 30' 00"
5	49° 09' 00"	64° 06' 00"
6	49° 20' 00"	63° 59' 00"

La carte ci-dessous montre la zone de conservation des coraux et des éponges de l'est du détroit d'Honguedo. :



Autres mesures

En raison de la présence de la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), une espèce en voie de disparition, les navires qui traversent l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent doivent se familiariser avec les limites de vitesse établies dans des zones précises. Pour en savoir plus sur les mesures de restriction de vitesse, consultez le Bulletin de la sécurité des navires.

1.6 – Zone de conservation des éponges du détroit de Jacques-Cartier

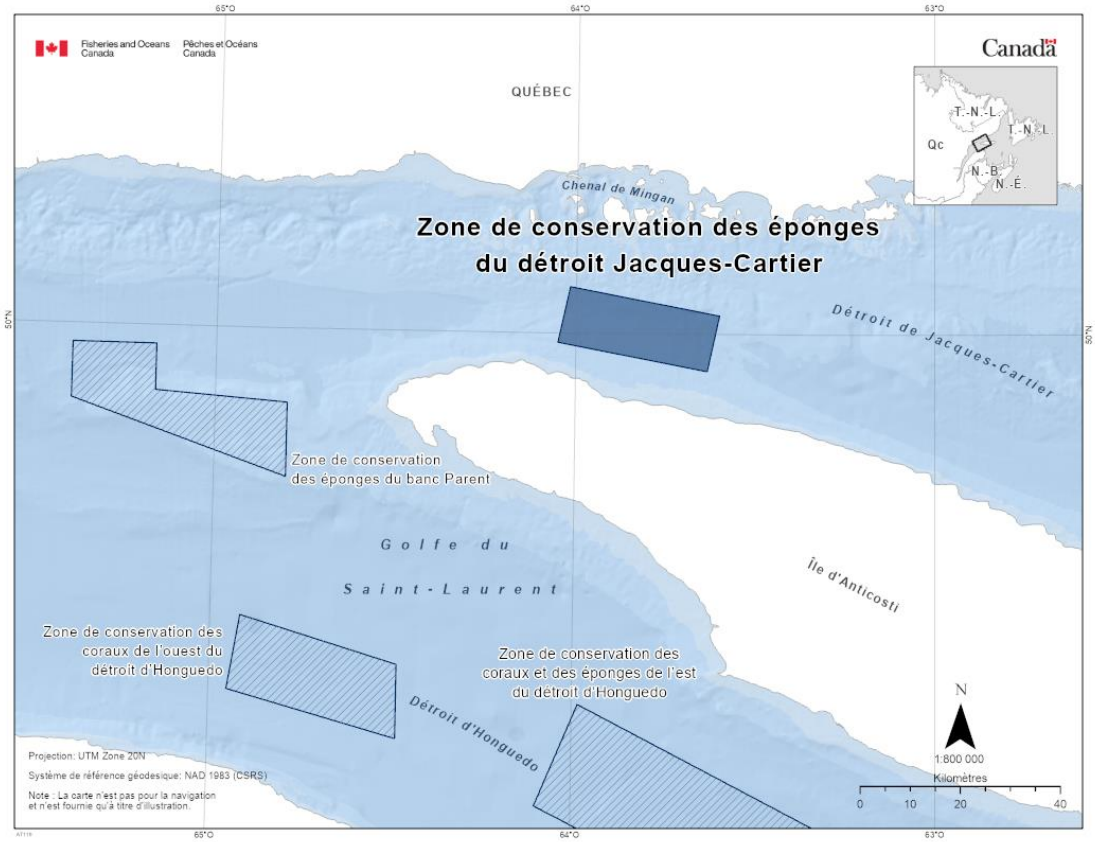
La zone de conservation des éponges du détroit de Jacques-Cartier se trouve dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. La fermeture de pêche a été établie en 2017 par ordonnance de modification. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les éponges d'eau froide. La fermeture de pêche interdit toutes les pêches qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond, comme les chaluts de fond, les dragues, les sennes de fond, les casiers, les filets maillants et les palangres de fond. Cette zone abrite également des mammifères marins.

Coordonnées

La superficie de la zone de conservation des éponges du détroit de Jacques-Cartier est d'environ 346 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La zone de conservation des éponges du détroit de Jacques-Cartier est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	50° 05' 00"	64° 01' 00"
2	50° 02' 00"	63° 36' 00"
3	49° 56' 00"	63° 38' 00"
4	49° 59' 00"	64° 03' 00"
5	50° 05' 00"	64° 01' 00"

La carte ci-dessous montre la zone de conservation des éponges du détroit de Jacques-Cartier :



Autres mesures

En raison de la présence de la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), une espèce en voie de disparition, les navires qui traversent l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent doivent se familiariser avec les limites de vitesse établies dans des zones précises. Pour en savoir plus sur les mesures de restriction de vitesse, consultez le Bulletin de la sécurité des navires.

1.7 – Refuge marin de la pouponnière Les Demoiselles (baie de Plaisance), aux Îles de la Madeleine

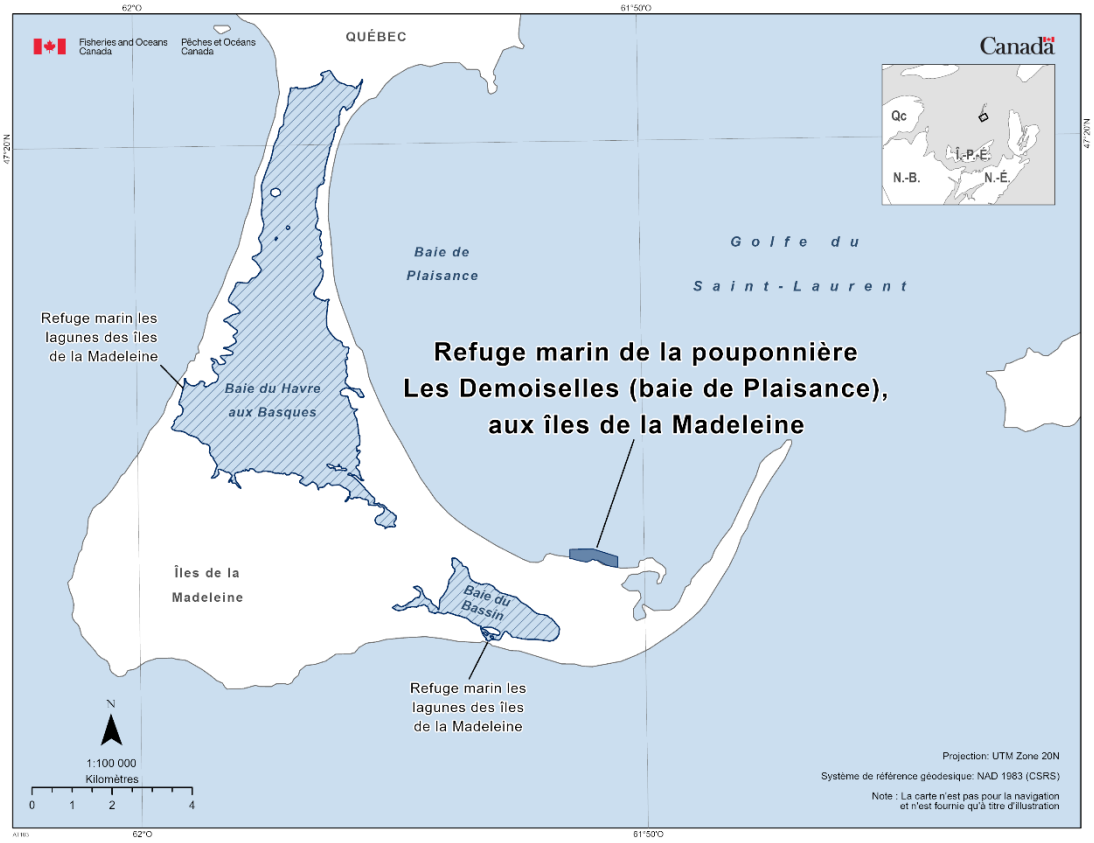
La fermeture de la pouponnière Les Demoiselles (baie de Plaisance), aux îles de la Madeleine se trouve dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. Le refuge marin comprend une fermeture de zone de pêche mise en place par condition de permis. Cette fermeture a obtenu le statut de refuge marin en 2016 en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour la protection des aires de croissance du homard américain juvénile. Cette fermeture de zone de pêche interdit la drague hydraulique pour la mactre de l'Atlantique et le couteau de l'Atlantique, le chalut à panneaux, la senne danoise et écossaise pour la plie rouge et grise, la limande à queue jaune et la plie canadienne.

Coordonnées

La superficie de la pouponnière Les Demoiselles (baie de Plaisance), aux Îles de la Madeleine est d'environ 0,3 km2.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	47° 14' 13.80"	61° 50' 31.60"
2	47° 14' 24.00"	61° 50' 31.60"
3	47° 14' 30.50"	61° 51' 00.70"
4	47° 14' 30.50"	61° 51' 28.30"
5	47° 14' 22.30"	61° 51' 28.30"

La carte ci-dessous montre le refuge marin dans la pouponnière Les Demoiselles (baie de Plaisance), aux îles de la Madeleine:



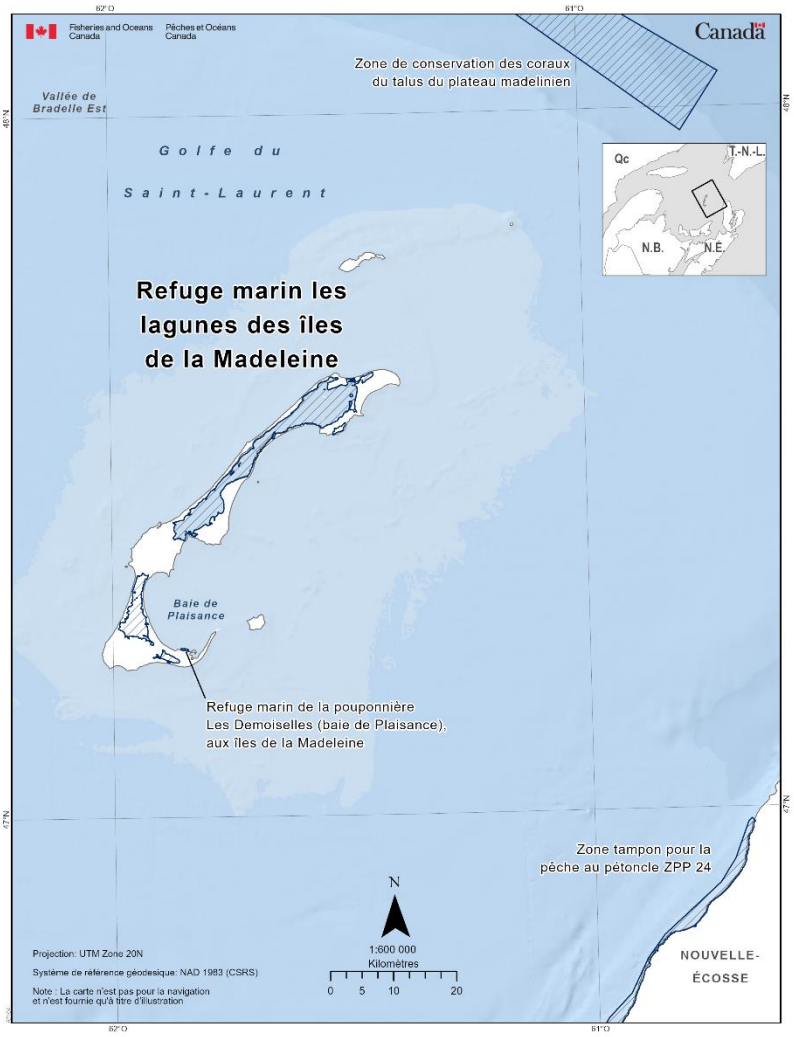
1.8 – Refuge marin des Lagunes des Îles-de-la-Madeleine

Les lagunes des Îles-de-la-Madeleine se trouvent dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. Le refuge marin des lagunes des îles de la Madeleine comprend six zones de fermeture de pêche mises en place par conditions de permis ou législation. Ces fermetures ont obtenu le statut de refuge marin en 2017 en raison des avantages supplémentaires qu'elles offrent pour protéger l'habitat du homard et préserver les frayères du hareng. Ces fermetures de pêche interdisent la drague hydraulique pour la pêche au couteau de mer et à la mactre de l'Atlantique, la pêche au filet maillant et au carrelet de la plie rouge, la pêche au filet maillant du hareng de l'Atlantique, les pêches au chalut pélagique et aux sennes danoise et écossaise de la limande à queue jaune et de la plie rouge et la pêche aux casiers du homard d'Amérique.

Coordonnées

La superficie du refuge marin des lagunes des Îles-de-la-Madeleine est d'environ 136 km^2. La limite du refuge marin est définie comme étant les lagunes des Îles-de-la-Madeleine dans la zone de pêche du homard 22 ou les plans d'eau intérieurs des Îles-de-la-Madeleine.

La carte ci-dessous montre le refuge marin des lagunes des Îles-de-la-Madeleine :



1.9 – Fermeture dans la baie Miramichi

La fermeture dans la baie Miramichi se trouve dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. La fermeture de pêche a été établie en 1985 en vertu de *la Loi sur les pêches*. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger le saumon de l'Atlantique adulte et un couloir de migration important. La fermeture de pêche interdit l'utilisation de filets maillants pour toutes les pêches commerciales du poisson de fond.

Coordonnées

La superficie de la fermeture dans la baie Miramichi est d'environ 1 468 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. Les eaux adjacentes à la côte du Nouveau-Brunswick délimitées par le littoral, à l'exclusion des rivières et des ruisseaux (p. ex. rivière Miramichi, rivière Napan, rivière Black, rivière Eel, rivière Tabusintac), et les lignes droites reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	47° 26′ 00”	64° 53′ 12″
2	47° 04′ 24″	64° 21′ 45″
3	47° 00′ 48″	64° 49′ 40″

La carte ci-dessous montre la fermeture dans la baie Miramichi. :

Autres mesures

En raison de la présence de la baleine noire de l’Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), une espèce en voie de disparition, les navires qui traversent l’estuaire et le golfe du Saint-Laurent doivent se familiariser avec les limites de vitesse établies dans des zones précises. Pour en savoir plus sur les mesures de restriction de vitesse, consultez le Bulletin de la sécurité des navires.

1.10 – Zone de conservation des coraux au nord du banc de Bennett

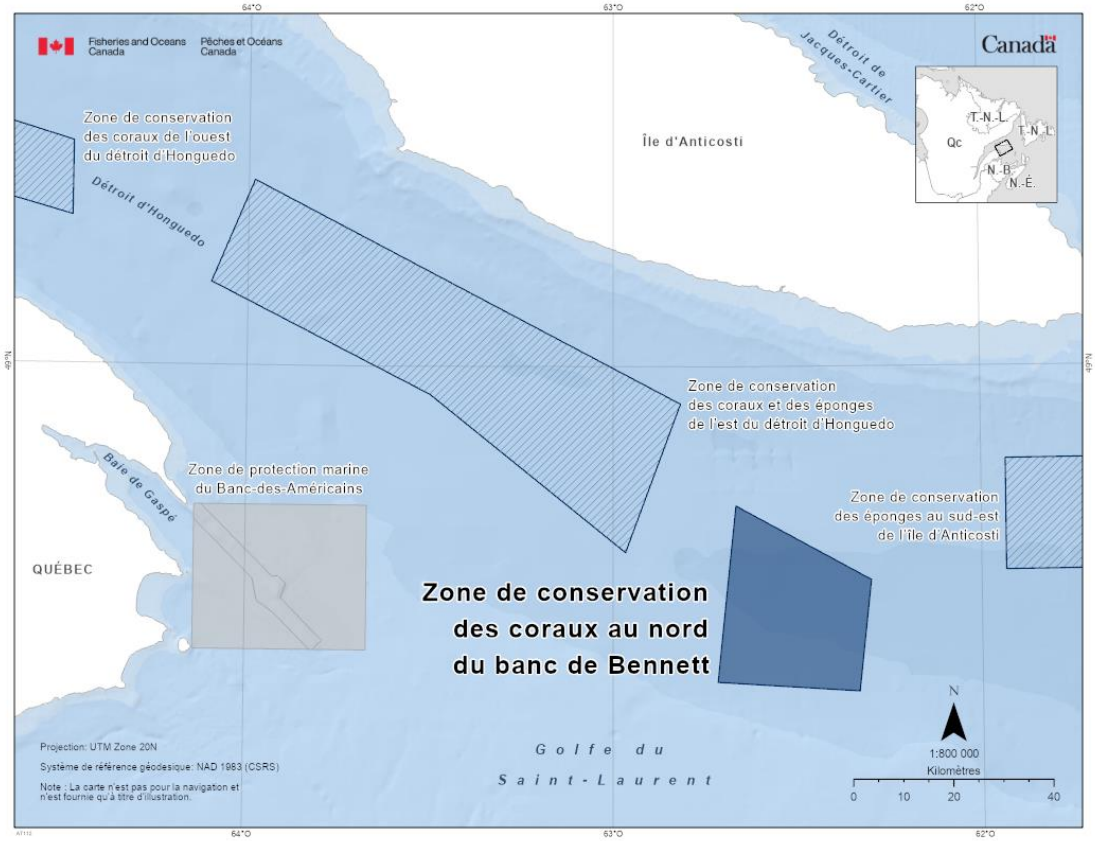
La zone de conservation des coraux au nord du banc de Bennett se trouve dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. La fermeture de pêche a été établie en 2017 par ordonnance de modification. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux d'eau froide. La fermeture de pêche interdit toutes les pêches qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond, comme les chaluts de fond, les dragues, les sennes de fond, les casiers, les filets maillants et les palangres de fond.

Coordonnées

La superficie de la zone de conservation des coraux au nord du banc de Bennett est d'environ 821 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La zone de conservation des coraux au nord du banc de Bennett est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	48° 45' 00''	62° 40' 00''
2	48° 37' 00''	62° 18' 00''
3	48° 25' 00''	62° 20' 00''
4	48° 26' 00''	62° 43' 00''
5	48° 45' 00''	62° 40' 00''

La carte ci-dessous montre la zone de conservation des coraux au nord du banc de Bennett :



Autres mesures

En raison de la présence de la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), une espèce en voie de disparition, les navires qui traversent l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent doivent se familiariser avec les limites de vitesse établies dans des zones précises. Pour en savoir plus sur les mesures de restriction de vitesse, consultez le Bulletin de la sécurité des navires.

1.11 – Zone de conservation des éponges du banc Parent

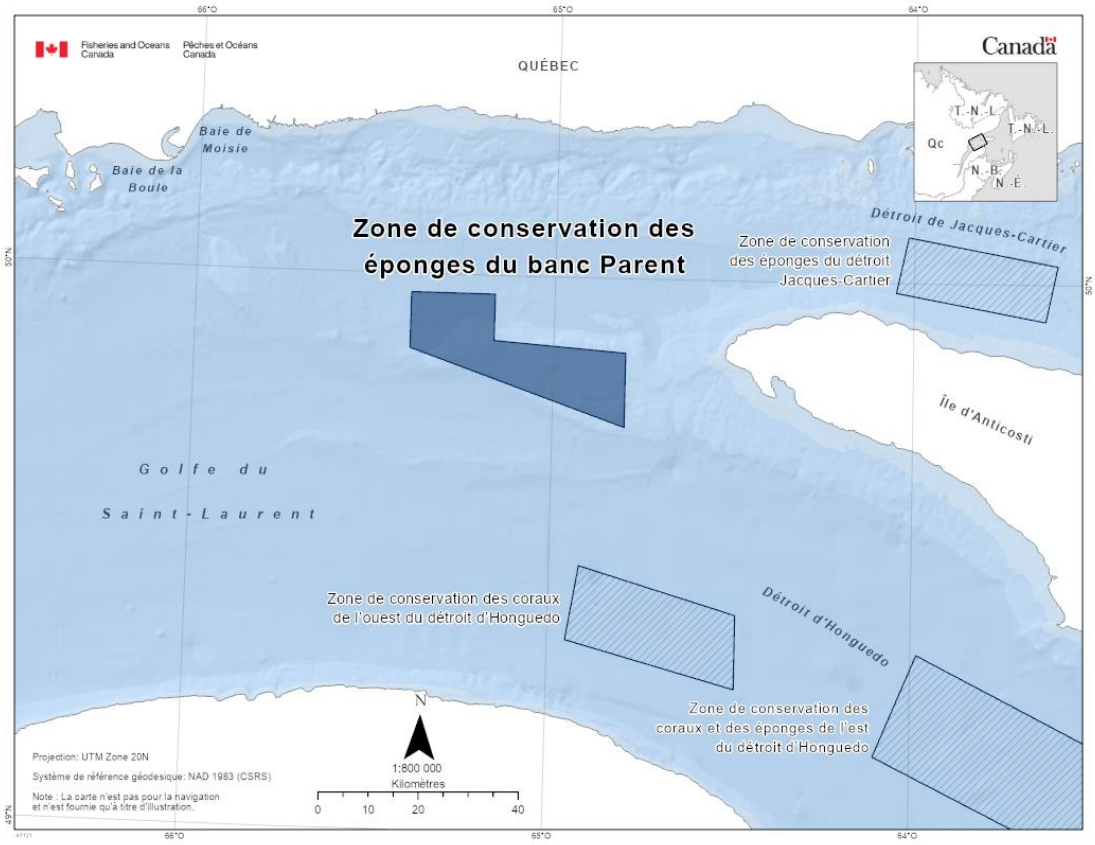
La zone de conservation des éponges du banc Parent se trouve dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. La fermeture de pêche a été établie en 2017 par ordonnance de modification. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les éponges d'eau froide. La fermeture de pêche interdit toutes les pêches qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond, comme les chaluts de fond, les dragues, les sennes de fond, les casiers, les filets maillants et les palangres de fond.

Coordonnées

La superficie de la zone de conservation des éponges du banc Parent est d'environ 530 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La zone de conservation des éponges du banc Parent est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 58' 00"	65° 24' 00"
2	49° 58' 00"	65° 10' 00"
3	49° 53' 00"	65° 10' 00"
4	49° 52' 00"	64° 48' 00"
5	49° 44' 00"	64° 48' 00"
6	49° 52' 00"	65° 24' 00"
7	49° 58' 00"	65° 24' 00"

La carte ci-dessous montre la zone de conservation des éponges du banc Parent :



Autres mesures

En raison de la présence de la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), une espèce en voie de disparition, les navires qui traversent l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent doivent se familiariser avec les limites de vitesse établies dans des zones précises. Pour en savoir plus sur les mesures de restriction de vitesse, consultez le Bulletin de la sécurité des navires.

1.12 – Zones tampons pour la pêche au pétoncle (ZPP 21, 22 et 24)

Les zones tampons pour la pêche au pétoncle se trouvent dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent et sont situés à l'intérieur de trois zones de pêches au pétoncle (ZPP): ZPP 21, ZPP 22 et ZPP 24. Ces fermetures de zones de pêche sont actuellement établies par le biais des conditions de permis. La fermeture de pêche de la ZPP 21 a d'abord été établie en 1999 à titre d'ordonnance de modification. Depuis, les zones tampons ont augmenté en 2013 et de nouveau en 2015. La fermeture de pêche pour la ZPP 22 a été établie en 2005 à titre d'ordonnance de modification, et la fermeture de la ZPP 24 a été initialement établie en 1996 aussi à titre d'ordonnance de modification. En 1999 et en 2006, des zones tampons supplémentaires ont été ajoutées et la zone a augmenté en superficie. Ces sections de la zone de pêche au pétoncle ont obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elles procurent pour la protection des homards juvéniles et de leur habitat. La fermeture de pêche interdit la pêche à la drague du pétoncle.

Coordonnées

Au total, la superficie des zones tampons pour la pêche au pétoncle est d'environ 5 425 km^2 et elles sont composées de trois zones distinctes dont les coordonnées sont indiquées ci-dessous. Les limites géographiques de ces zones sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. Toutes les zones tampons pour la pêche au pétoncle sont délimitées par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

ZPP 21

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	48° 03' 23.66"	66° 21' 28.30"
2	48° 01' 59.47"	66° 15' 21.45"
3	48° 02' 23.08"	66° 11' 35.94"
4	48° 01' 47.66"	66° 07' 55.34"
5	48° 00' 37.47"	66° 04' 50.03"
6	47° 58' 50.55"	66° 02' 46.49"
7	47° 58' 04.63"	66° 01' 11.38"
8	47° 57' 15.43"	65° 57' 06.26"
9	47° 54' 41.27"	65° 44' 42.08"
10	47° 54' 26.81"	65° 44' 18.05"
11	47° 53' 52.87"	65° 43' 50.28"
12	47° 46' 14.86"	65° 40' 14.42"
13	47° 45' 43.37"	65° 39' 23.43"
14	47° 45' 03.35"	65° 38' 45.20"
15	47° 44' 14.81"	65° 38' 00.09"
16	47° 43' 18.76"	65° 36' 15.89"
17	47° 42' 11.50"	65° 29' 29.89"
18	47° 46' 15.64"	65° 21' 05.27"
19	47° 46' 51.71"	65° 17' 59.21"
20	47° 48' 45.05"	65° 13' 41.81"
21	47° 49' 53.71"	65° 10' 02.63"
22	47° 50' 22.88"	65° 08' 07.94"
23	47° 50' 31.46"	65° 04' 51.70"
24	47° 50' 52.05"	65° 03' 30.14"
25	47° 50' 52.00"	65° 03' 27.70"
26	47° 49' 54.16"	65° 03' 27.61"

La ZPP 22 est divisée en deux zones, l'une le long de la côte est du Nouveau-Brunswick et l'autre le long de la côte nord-ouest de l'Île-du-Prince-Édouard.

Zone tampon côtière du Nouveau-Brunswick

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	47° 00' 48.2"	64° 49' 37.7"
2	47° 01' 54.7"	64° 42' 42.7"
3	46° 57' 05.2"	64° 42' 42.7"
4	46° 55' 26.2"	64° 44' 21.7"
5	46° 53' 20.2"	64° 44' 21.7"
6	46° 50' 00.2"	64° 51' 27.7"
7	46° 40' 23.2"	64° 37' 52.7"
8	46° 35' 43.3"	64° 36' 54.7"
9	46° 37' 50.3"	64° 35' 02.7"
10	46° 37' 15.3"	64° 33' 25.7"
11	46° 33' 46.3"	64° 34' 43.7"
12	46° 29' 45.3"	64° 22' 48.7"
13	46° 20' 59.3"	64° 26' 29.7"
14	46° 17' 51.3"	64° 21' 43.7"
15	46° 22' 12.3"	64° 21' 55.7"
16	46° 22' 34.3"	64° 19' 42.7"
17	46° 14' 50.2"	64° 10' 07.7"
18	46° 12' 27.2"	63° 49' 09.7"
19	46° 03' 33.2"	63° 36' 55.7"
20	45° 54' 47.5"	63° 40' 19.2"
21	45° 51' 45.3"	63° 42' 39.7"

Zone tampon côtière de l'Île-du-Prince-Édouard

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	47° 03' 15,2"	64° 59' 57,7"
2	47° 04' 41,2"	64° 00' 33,7"
3	46° 55' 09,3"	64° 15' 37,7"
4	46° 53' 06,3"	64° 15' 26,7"
5	46° 49' 34,3"	64° 17' 53,7"
6	46° 47' 30,3"	64° 20' 59,7"
7	46° 46' 53,3"	64° 24' 19,7"
8	46° 46' 11,3"	64° 24' 49,7"
9	46° 45' 00,3"	64° 23' 39,7"
10	46° 41' 08,3"	64° 26' 13,8"
11	46° 42' 14,3"	64° 29' 15,7"
12	46° 41' 57,3"	64° 30' 29,7"
13	46° 39' 52,3"	64° 29' 53,8"

14	46° 36' 29,3"	64° 26' 42,7"
15	46° 33' 08,3"	64° 19' 04,7"
16	46° 33' 03,3"	64° 11' 56,7"
17	46° 21' 30,3"	64° 08' 32,7"
18	46° 19' 02,2"	63° 59' 50,7"
19	46° 17' 35,2"	63° 48' 08,7"
20	46° 07' 54,0"	63° 30' 12,8"
21	46° 10' 35,2"	63° 28' 00,7"
22	46° 12' 58,2"	63° 29' 23,7"

ZPP 24

Ces eaux adjacentes à la province de la Nouvelle-Écosse situées à moins d'un (1) mille marin du point de terre le plus proche dans les comtés de Cumberland, Colchester, Pictou, y compris l'île de Pictou dans le détroit de Northumberland et Antigonish. Ces eaux adjacentes à la côte ouest du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, situées à moins d'un (1) mille marin du point de terre le plus proche, de la chaussée de Canso, vers le nord, y compris l'île Henry et l'île Port Hood, jusqu'aux feux d'alignement de l'entrée du port de Mabou. Ces eaux adjacentes à la province de l'Île-du-Prince-Édouard à l'intérieur des loxodromies (comparables à des lignes droites tracées sur une carte marine) reliant les points suivants dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

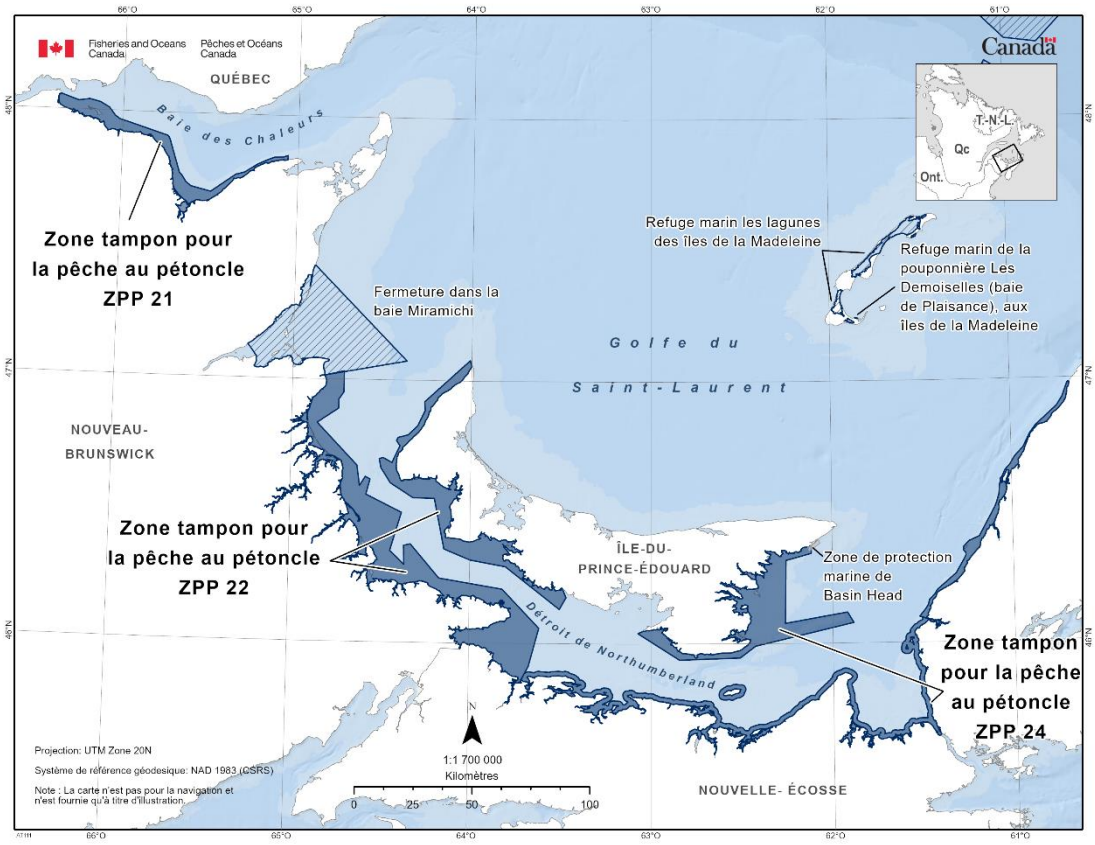
Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	46°22'17"	62°06'55"
2	46°20'39"	62°06'54"
3	46°19'03"	62°15'18"
4	46°04'39"	62°15'38"
5	46°07'06"	61°55'09"
6	46°04'42"	61°53'06"
7	45°59'28"	62°25'31"
8	45°56'47"	62°30'38"
9	45°56'20"	62°50'36"
10	46°02'25"	63°04'17"
11	46°03'00"	63°02'25"

Ces eaux adjacentes à la côte ouest du cap Breton à l'intérieur des loxodromies (comparables à des lignes droites tracées sur une carte marine) reliant les points suivants dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	46° 05' 09.2"	61° 27' 55.2"
2	46° 05' 54.0"	61° 31' 24.0"
3	46° 07' 42.0"	61° 29' 15.0"
4	46° 08' 34.0"	61° 28' 29.0"
5	46° 09' 44.0"	61° 28' 02.0"
6	46° 10' 56.0"	61° 26' 18.0"
7	46° 11' 57.0"	61° 25' 24.0"
8	46° 15' 42.0"	61° 19' 03.0"

9	46° 18' 37.0"	61° 16' 35.0"
10	46° 19' 43.0"	61° 15' 44.0"
11	46° 20' 17.0"	61° 15' 49.0"
12	46° 20' 55.0"	61° 16' 33.0"
13	46° 21' 43.0"	61° 16' 25.0"
14	46° 22' 59.0"	61° 14' 41.0"
15	46° 24' 03.0"	61° 11' 10.0"
16	46° 28' 44.0"	61° 07' 23.0"
17	46° 30' 44.0"	61° 05' 47.0"
18	46° 31' 55.0"	61° 05' 06.0"
19	46° 33' 35.0"	61° 04' 22.0"
20	46° 35' 45.0"	61° 04' 06.0"
21	46° 36' 38.0"	61° 03' 41.0"
22	46° 36' 59.0"	61° 03' 52.0"
23	46° 37' 46.0"	61° 03' 03.0"
24	46° 39' 05.0"	61° 02' 10.0"
25	46° 40' 19.0"	61° 00' 30.0"
26	46° 42' 11.0"	60° 58' 50.0"
27	46° 44' 14.0"	60° 55' 57.0"
28	46° 47' 15.0"	60° 53' 46.0"
29	46° 49' 12.0"	60° 51' 38.0"
30	46° 53' 33.0"	60° 44' 27.0"
31	46° 55' 34.0"	60° 42' 32.0"
32	46° 58' 42.0"	60° 40' 47.0"
33	46° 58' 59.2"	60° 40' 20.8"
34	46° 58' 42.2"	60° 39' 57.2"

Les cartes ci-dessous montrent les zones tampons pour la pêche au pétoncle:



Autres mesures

En raison de la présence de la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), une espèce en voie de disparition, les navires qui traversent l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent doivent se familiariser avec les limites de vitesse établies dans des zones précises. Pour en savoir plus sur les mesures de restriction de vitesse, consultez le Bulletin de la sécurité des navires.

1.13 – Zone de conservation des coraux du talus du plateau madelinien

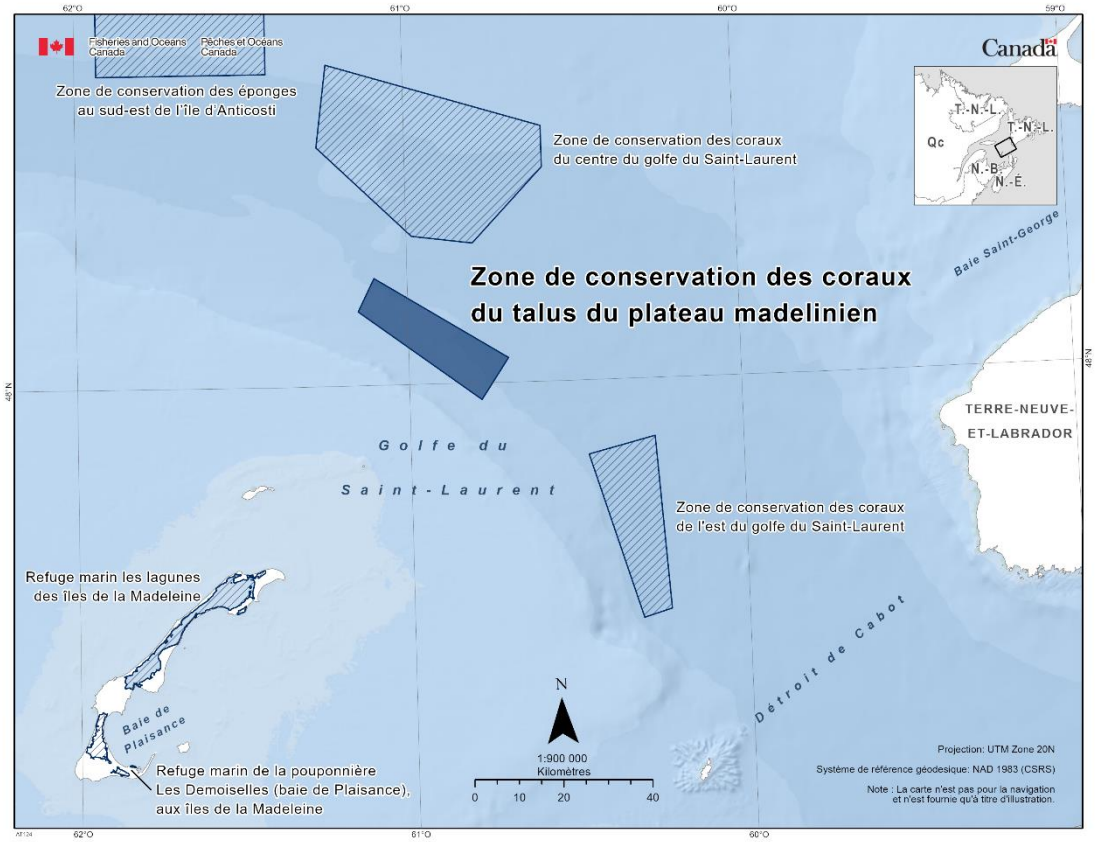
La zone de conservation des coraux du talus du plateau madelinien se trouve dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. La fermeture de pêche a été établie en 2017 par ordonnance de modification. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux d'eau froide. La fermeture de pêche interdit toutes les pêches qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond, comme les chaluts de fond, les dragues, les sennes de fond, les casiers, les filets maillants et les palangres de fond.

Coordonnées

La superficie de la zone de conservation des coraux du talus du plateau madelinien est d'environ 335 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La zone de conservation des coraux du talus du plateau madelinien est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	48° 13' 00"	61° 06' 00"
2	48° 03' 00"	60° 42' 00"
3	47° 58' 00"	60° 47' 00"
4	48° 09' 00"	61° 09' 00"
5	48° 13' 00"	61° 06' 00"

La carte ci-dessous montre la zone de conservation des coraux du talus du plateau madelinien :



Autres mesures

En raison de la présence de la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), une espèce en voie de disparition, les navires qui traversent l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent doivent se familiariser avec les limites de vitesse établies dans des zones précises. Pour en savoir plus sur les mesures de restriction de vitesse, consultez le Bulletin de la sécurité des navires.

1.14 – Zone de conservation des éponges au sud-est de l'île d'Anticosti

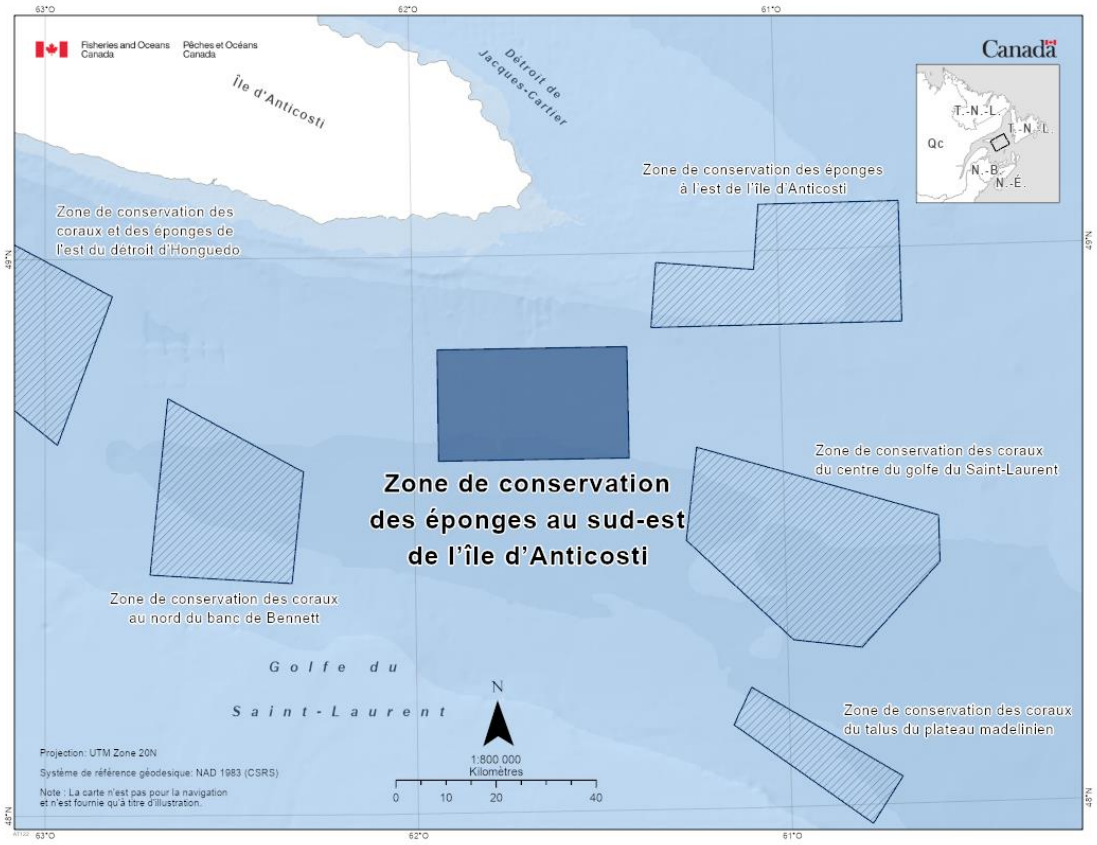
La zone de conservation des éponges au sud-est de l'île d'Anticosti se trouve dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. La fermeture de pêche a été établie en 2017 par ordonnance de modification. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les éponges d'eau froide. La fermeture de pêche interdit toutes les pêches qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond, comme les chaluts de fond, les dragues, les sennes de fond, les casiers, les filets maillants et les palangres de fond.

Coordonnées

La superficie de la zone de conservation des éponges du sud-est de l'île d'Anticosti est d'environ 845 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La zone de conservation des éponges au sud-est de l'île d'Anticosti est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	48° 50' 00"	61° 56' 00"
2	48° 50' 00"	61° 25' 00"
3	48° 38' 00"	61° 25' 00"
4	48° 38' 00"	61° 56' 00"
5	48° 50' 00"	61° 56' 00"

La carte ci-dessous montre la zone de conservation des éponges du sud-est de l'île d'Anticosti :



Autres mesures

En raison de la présence de la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), une espèce en voie de disparition, les navires qui traversent l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent doivent se familiariser avec les limites de vitesse établies dans des zones précises. Pour en savoir plus sur les mesures de restriction de vitesse, consultez le Bulletin de la sécurité des navires.

1.15 – Zone de conservation des coraux de l'ouest du détroit d'Honguedo

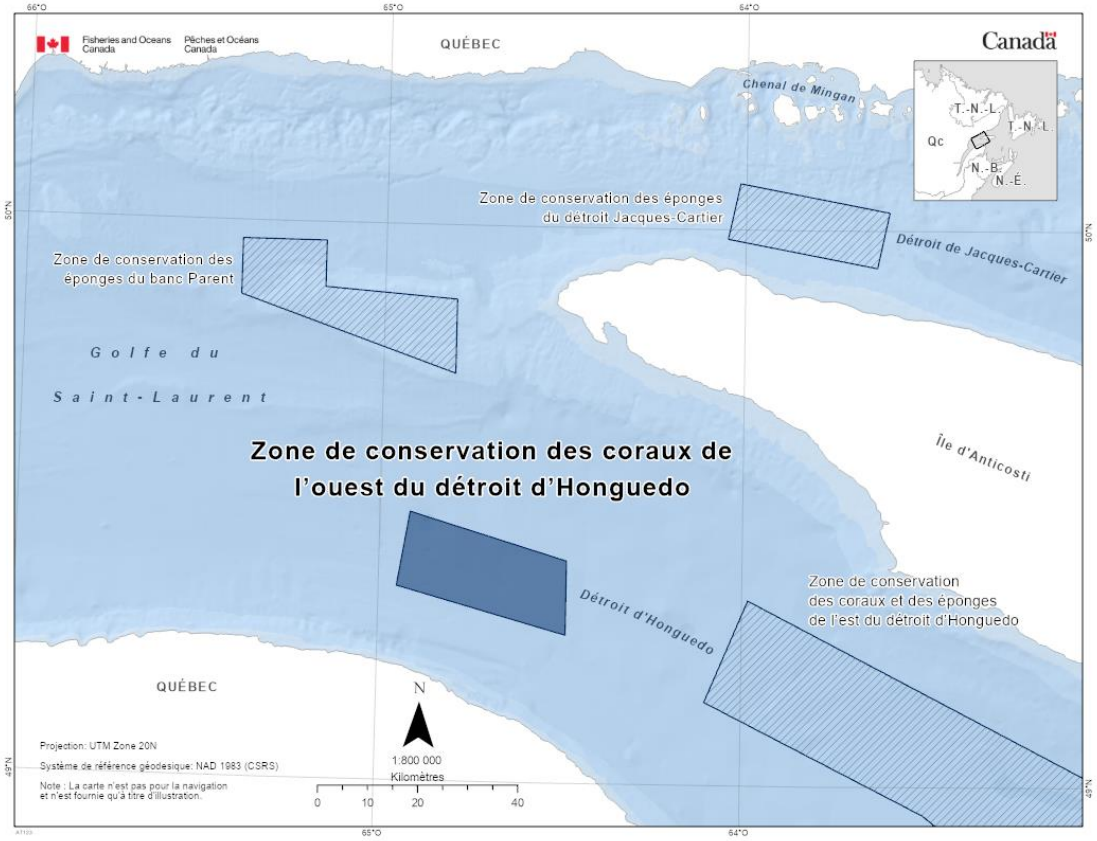
La zone de conservation des coraux de l'ouest du détroit d'Honguedo se trouve dans la biorégion de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent. La fermeture de pêche a été établie en 2017 par ordonnance de modification. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux d'eau froide. La fermeture de pêche interdit toutes les pêches qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond, comme les chaluts de fond, les dragues, les sennes de fond, les casiers, les filets maillants et les palangres de fond.

Coordonnées

La superficie de la zone de conservation des coraux de l'ouest du détroit d'Honguedo est d'environ 496 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La zone de conservation des coraux de l'ouest du détroit d'Honguedo est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 29' 00"	64° 55' 00"
2	49° 24' 00"	64° 29' 00"
3	49° 16' 00"	64° 29' 00"
4	49° 21' 00"	64° 57' 00"
5	49° 29' 00"	64° 55' 00"

La carte ci-dessous montre la zone de conservation des coraux de l'ouest du détroit d'Honguedo :



Autres mesures

En raison de la présence de la baleine noire de l'Atlantique Nord (*Eubalaena glacialis*), une espèce en voie de disparition, les navires qui traversent l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent doivent se familiariser avec les limites de vitesse établies dans des zones précises. Pour en savoir plus sur les mesures de restriction de vitesse, consultez le Bulletin de la sécurité des navires.

1.16 – Refuge marin des Canyons Corsair et Georges

Le refuge marin des Canyons Corsair et Georges se trouve dans la biorégion du plateau néo-écossais. La fermeture de pêche a été établie en 2016 par condition de permis. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux d'eau froide. La fermeture de pêche interdit tous les engins de pêche commerciale entrant en contact avec le fond.

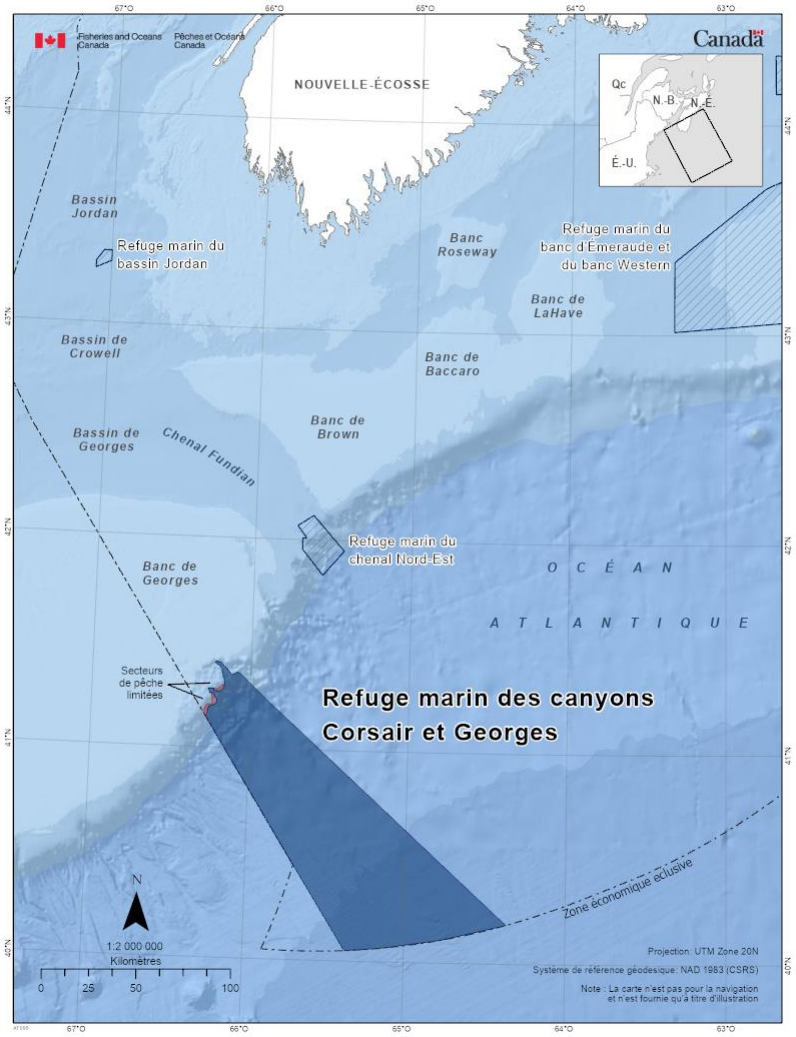
Coordonnées

La superficie de la zone de conservation des canyons Corsair et Georges est d'environ 8 797 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. Ce site est adjacent à la frontière des États-Unis, à la limite extérieure du banc de Georges (sud de la Nouvelle-Écosse) et s'étend jusqu'à la limite extérieure de la zone économique exclusive du Canada. Le refuge marins des Canyons Corsair et Georges est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	41° 09' 59.366"	66° 17' 41.547"
2	41° 11' 45.000"	66° 16' 45.000"
3	41° 12' 15.000"	66° 16' 15.000"
4	41° 12' 15.000"	66° 15' 00.000"
5	41° 12' 45.000"	66° 14' 15.000"
6	41° 14' 00.000"	66° 14' 30.000"
7	41° 15' 00.000"	66° 14' 30.000"
8	41° 15' 30.000"	66° 15' 00.000"
9	41° 15' 30.000"	66° 15' 30.000"
10	41° 16' 00.000"	66° 15' 30.000"
11	41° 16' 45.000"	66° 16' 00.000"
12	41° 16' 45.000"	66° 14' 00.000"
13	41° 16' 45.000"	66° 13' 30.000"
14	41° 16' 30.000"	66° 12' 30.000"
15	41° 17' 30.000"	66° 11' 15.000"
16	41° 17' 45.000"	66° 10' 15.000"
17	41° 18' 07.500"	66° 10' 00.000"
18	41° 18' 30.000"	66° 09' 45.000"
19	41° 18' 45.000"	66° 10' 00.000"
20	41° 19' 15.000"	66° 10' 00.000"
21	41° 19' 45.000"	66° 10' 15.000"
22	41° 20' 00.000"	66° 10' 15.000"
23	41° 20' 30.000"	66° 10' 45.000"
24	41° 20' 45.000"	66° 10' 30.000"
25	41° 21' 15.000"	66° 10' 45.000"
26	41° 21' 30.000"	66° 10' 45.000"
27	41° 21' 45.000"	66° 11' 00.000"
28	41° 22' 30.000"	66° 11' 00.000"

29	41° 23' 15.000"	66° 11' 45.000"
30	41° 23' 30.000"	66° 12' 30.000"
31	41° 24' 00.000"	66° 13' 30.000"
32	41° 24' 30.000"	66° 13' 30.000"
33	41° 24' 30.000"	66° 12' 30.000"
34	41° 24' 15.000"	66° 12' 00.000"
35	41° 24' 15.000"	66° 11' 30.000"
36	41° 24' 00.000"	66° 11' 00.000"
37	41° 23' 15.000"	66° 10' 15.000"
38	41° 22' 30.000"	66° 09' 00.000"
39	41° 22' 00.000"	66° 08' 45.000"
40	41° 22' 00.000"	66° 08' 15.000"
41	41° 21' 30.000"	66° 08' 15.000"
42	41° 21' 30.000"	66° 07' 45.000"
43	41° 21' 00.000"	66° 07' 45.000"
44	41° 20' 45.000"	66° 07' 15.000"
45	41° 21' 00.000"	66° 06' 15.000"
46	41° 21' 37.500"	66° 05' 15.000"
47	41° 21' 15.000"	66° 04' 00.000"
48	40° 11' 09.213"	64° 22' 02.502"
49	40° 03' 01.741"	65° 22' 00.138"

La carte ci-dessous montre le refuge marin des Canyons Corsair et Georges :



1.17 – Refuge marin des canyons de l'est

Le refuge marin des canyons de l'est se trouve dans la biorégion du plateau néo-écossais. La fermeture de pêche a été établie en 2022 par des ordonnances de modification. Le dernier refuge marin a été établi dans les conditions de permis en juin 2022 et englobait la zone de conservation des coraux Lophelia, qui existait déjà depuis 2004. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux d'eau froide et les récifs coralliens de *Lophelia pertusa* (maintenant connu sous le nom de *Desmophyllum pertusum*). La fermeture de pêche interdit tous les engins de pêche commerciale entrant en contact avec le fond.

Coordonnées

La superficie du refuge marin des canyons de l'est est d'environ 43 976 km^2 et une zone de pêche limitée de 76,4 km^2 permet la pêche à la palangre du poisson de fond accompagnée d'un observateur en mer tout en demeurant fermée à toutes les autres pêches avec des engins qui touchent le fond marin. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. Le refuge marin des canyons de l'est est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

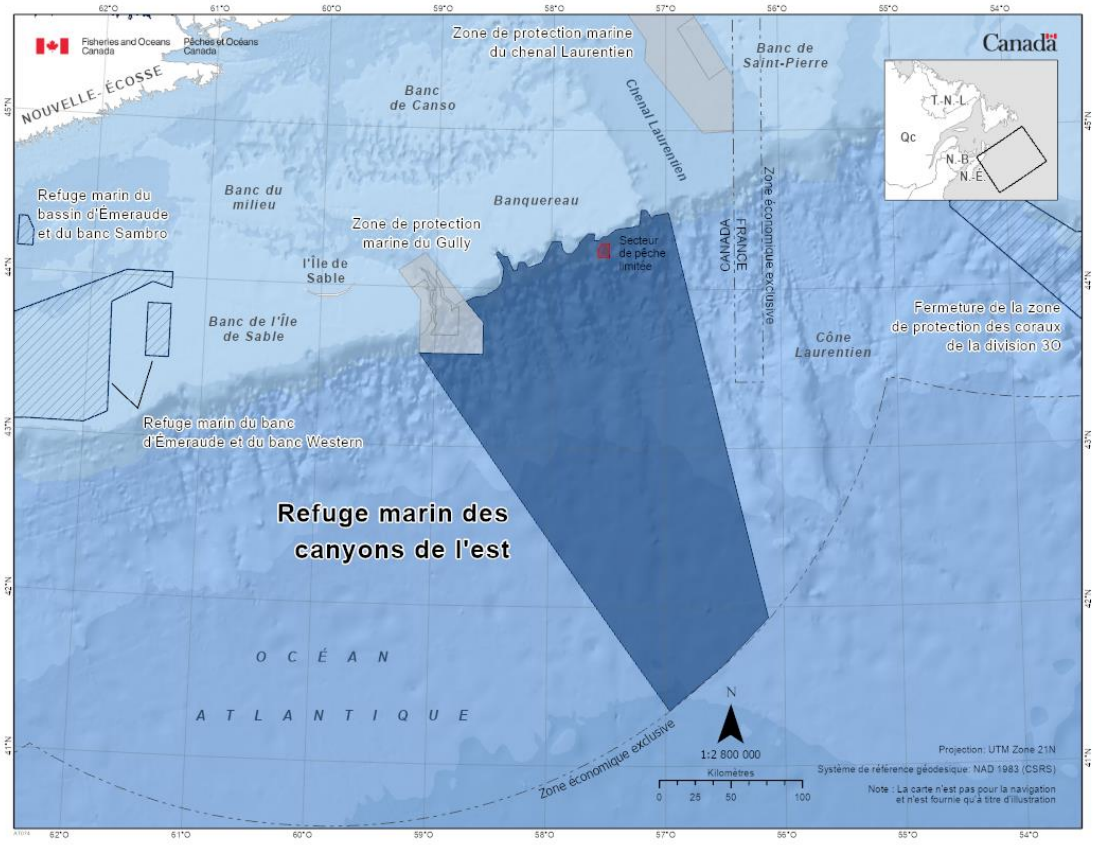
Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	43° 54' 51.339"	58° 44' 20.541"
2	43° 56' 30.000"	58° 40' 00.000"
3	43° 57' 00.000"	58° 34' 30.000"
4	44° 00' 00.00"	58° 28' 00.000"
5	44° 02' 00.000"	58° 26' 00.000"
6	44° 06' 00.000"	58° 25' 00.000"
7	44° 08' 00.000"	58° 25' 00.000"
8	44° 13' 00.000"	58° 29' 00.000"
9	44° 14' 00.000"	58° 28' 00.000"
10	44° 12' 00.000"	58° 25' 00.000"
11	44° 12' 00.000"	58° 23' 00.000"
12	44° 07' 00.000"	58° 20' 00.000"
13	44° 07' 00.000"	58° 18' 00.000"
14	44° 10' 00.000"	58° 17' 00.000"
15	44° 10' 00.000"	58° 14' 00.000"
16	44° 08' 00.000"	58° 12' 00.000"
17	44° 10' 00.000"	58° 05' 00.000"
18	44° 18' 00.000"	57° 59' 30.000"
19	44° 18' 00.000"	57° 55' 00.000"
20	44° 15' 00.000"	57° 54' 00.000"
21	44° 13' 30.000"	57° 52' 00.000"
22	44° 13' 30.000"	57° 49' 30.000"
23	44° 16' 00.000"	57° 46' 00.000"
24	44° 18' 00.000"	57° 45' 00.000"
25	44° 21' 00.000"	57° 41' 00.000"
26	44° 21' 00.000"	57° 37' 30.000"
27	44° 18' 30.000"	57° 37' 30.000"
28	44° 18' 30.000"	57° 35' 00.000"
29	44° 20' 00.000"	57° 33' 00.000"
30	44° 20' 00.000"	57° 31' 00.000"
31	44° 22' 30.000"	57° 26' 30.000"
32	44° 23' 00.000"	57° 24' 00.000"
33	44° 23' 30.000"	57° 18' 00.000"
34	44° 24' 00.000"	57° 16' 00.000"
35	44° 24' 00.000"	57° 14' 30.000"
36	44° 25' 00.000"	57° 13' 30.000"
37	44° 30' 00.000"	57° 13' 00.000"
38	44° 30' 00.000"	57° 10' 00.000"
39	44° 27' 30.000"	57° 08' 00.000"
40	44° 27' 00.000"	57° 07' 00.000"

41	44° 28' 00.000"	57° 06' 00.000"
42	44° 29' 00.000"	56° 58' 30.000"
43	41° 56' 00.000"	56° 08' 00.000"
44	41° 38' 00.000"	56° 31' 00.000"
45	41° 21' 00.000"	56° 58' 00.000"
46	43° 35' 00.000"	59° 08' 00.000"
47	43° 35' 00.000"	58° 35' 00.000"
48	43° 47' 00.000"	58° 35' 00.000"
49	43° 54' 51.339"	58° 44' 20.541"

La zone de pêche limitée est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	44° 17' 30"	57° 33' 30"
2	44° 17' 30"	57° 29' 30"
3	44° 12' 0"	57° 29' 30"
4	44° 12' 0"	57° 35' 30"
5	44° 15' 30"	57° 35' 30"
6	44° 17' 30"	57° 33' 30"

La carte ci-dessous montre le refuge marin des canyons de l'est :



Autres mesures

En vertu de la *Loi sur les espèces en péril*, un habitat essentiel a été désigné et protégé pour la population de baleine à bec commune du plateau néo-écossais, dont certaines parties chevauchent le refuge marin des canyons de l'est (voir l'avis A2).

1.18 – Refuge marin du bassin d'Émeraude et du banc Sambro

Refuge marin du bassin d'Émeraude et du banc Sambro se trouvent dans la biorégion du plateau néo-écossais. La fermeture de pêche a été établie en 2013 dans une condition de permis. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger une concentration mondiale unique de *Vazella pourtalesi*, une structure formant des espèces d'éponges siliceuses. La fermeture de pêche interdit tous les engins de pêche commerciale entrant en contact avec le fond.

Coordonnées

La superficie du refuge marin du bassin d'Émeraude et du banc Sambro est d'environ 260 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. Le refuge marin du bassin d'Émeraude et du banc Sambro sont délimitées par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

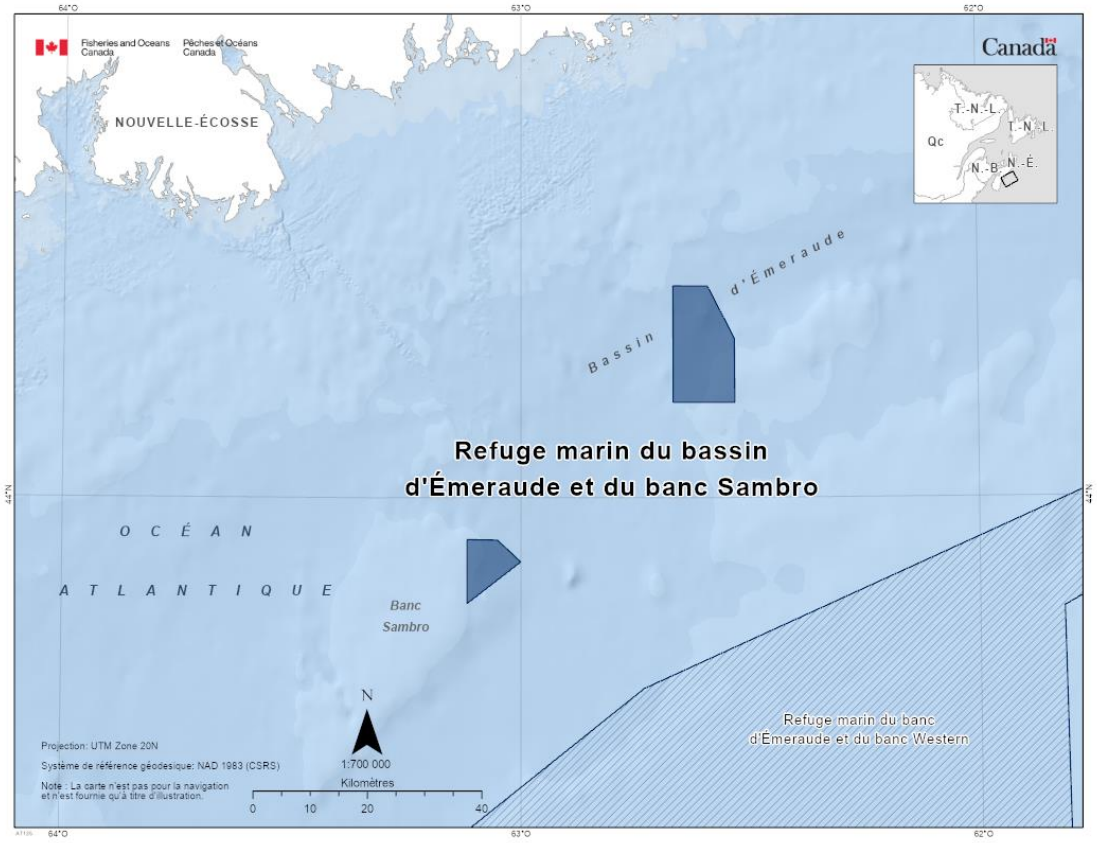
Bassin d'Émeraude

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	44° 20′ 00″	62° 40′ 00″
2	44° 20′ 00″	62° 35′ 30″
3	44° 15′ 00″	62° 32′ 00″
4	44° 09′ 00″	62° 32′ 00″
5	44° 09′ 00″	62° 40′ 00″

Banc Sambro

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	43° 56′ 00″	63° 07′ 00″
2	43° 56′ 00″	63° 03′ 00″
3	43° 54′ 00″	63° 00′ 00″
4	43° 50′ 00″	63° 07′ 00″

La carte ci-dessous montre le refuge marin du bassin d'Émeraude et du banc Sambro :



1.19 – Le refuge marin du bassin Jordan

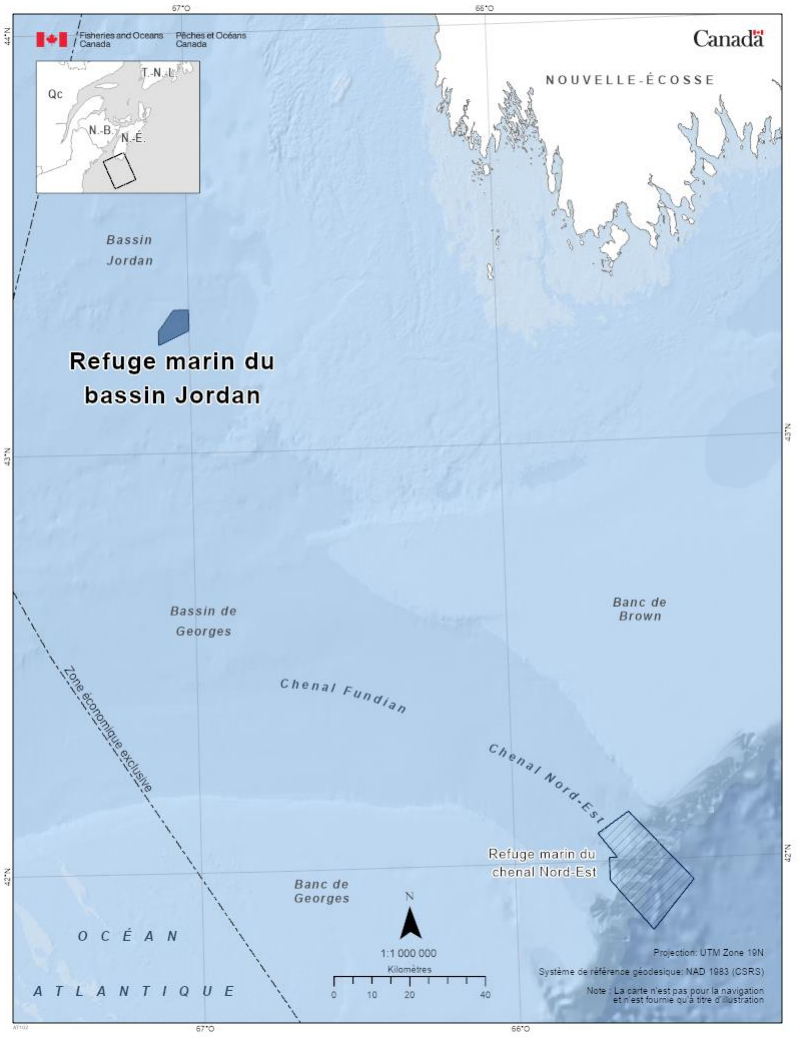
Le refuge marin du bassin Jordan se trouve dans la biorégion du plateau néo-écossais. La fermeture de pêche a été établie en 2016 dans les conditions de permis. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux d'eau froide. La fermeture de pêche interdit tous les engins de pêche commerciale entrant en contact avec le fond.

Coordonnées

La superficie du refuge marin du bassin Jordan est d'environ 49 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. Le refuge marin du bassin Jordan est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	43° 20' 30"	67° 00' 00"
2	43° 17' 30"	67° 00' 00"
3	43° 15' 30"	67° 06' 00"
4	43° 17' 30"	67° 06' 00"
5	43° 20' 30"	67° 03' 00"

La carte ci-dessous montre la zone de conservation du bassin Jordan :



1.20 – Le refuge marin du chenal Nord-Est

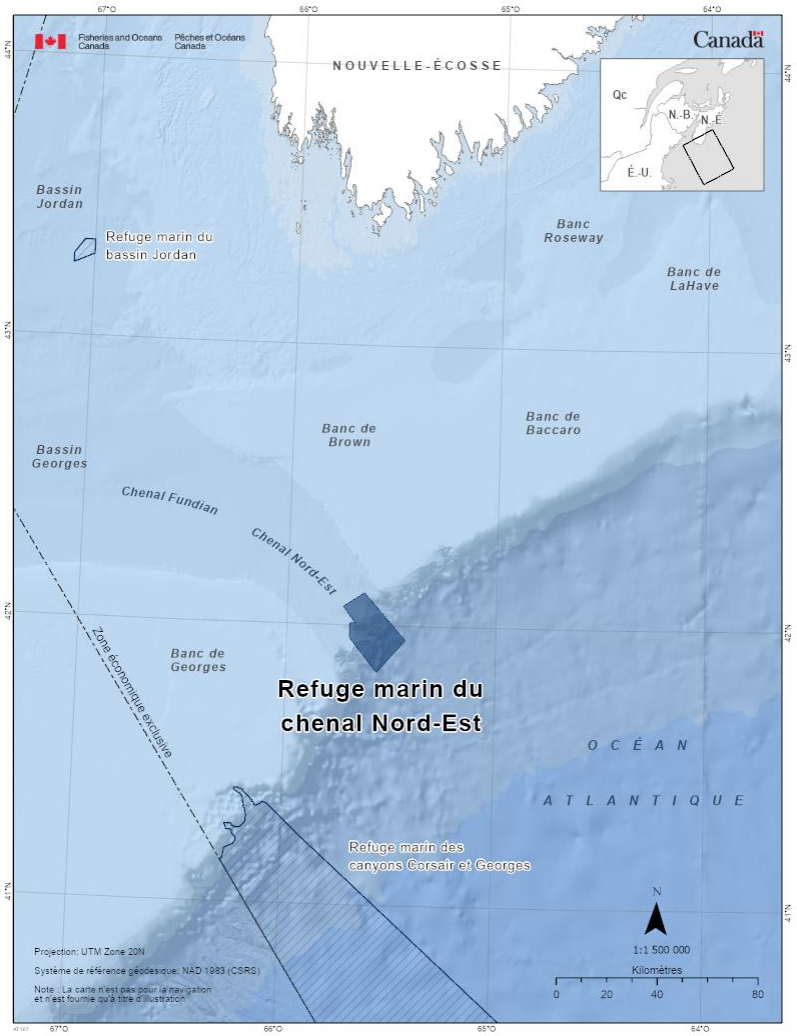
Le refuge marin du chenal Nord-Est se trouve dans la biorégion du plateau néo-écossais. La fermeture de pêche a été établie en 2002 comme condition de permis. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux d'eau froide. La fermeture de pêche interdit tous les engins de pêche commerciale entrant en contact avec le fond.

Coordonnées

La superficie du refuge marin du chenal Nord-Est est d'environ 391 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. Le refuge marin du chenal Nord-Est est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	42° 04′ 00″	65° 44′ 00″
2	42° 07′ 00″	65° 38′ 00″
3	41° 57′ 00″	65° 26′ 00″
4	41° 50′ 00″	65° 34′ 00″
5	41° 57′ 18″	65° 42′ 00″
6	42° 00′ 30″	65° 42′ 00″
7	42° 00′ 30″	65° 40′ 30″

La carte ci-dessous montre le refuge marin du chenal Nord-Est:



1.21 – Refuge marin du banc d'Émeraude et du banc Western

Le refuge marin du banc d'Émeraude et du banc Western se trouve dans la biorégion du plateau néo-écossais. La fermeture de pêche a d'abord été établie en 1987 comme condition de permis, puis révisée en 2017. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle procure pour appuyer les objectifs de productivité pour les espèces de poisson de fond d'importance autochtone, commerciale ou récréative, en particulier l'aiglefin des divisions 4VW de l'OPANO, et gérer la perturbation de l'habitat benthique qui soutient l'aiglefin juvénile et adulte et d'autres espèces de poissons de fond. Cette fermeture de pêche interdit toutes les pêches commerciales et récréatives avec des engins de pêche entrant en contact avec le fond ou des engins dont on sait qu'ils perturbent les poissons de fond.

Coordonnées

La superficie du refuge marin du banc d'Émeraude et du banc Western est d'environ 10 234 km^2 et est divisée en deux zones. La zone 1 du refuge marin du banc d'Émeraude et du banc Western est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés. La zone 2 est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes.

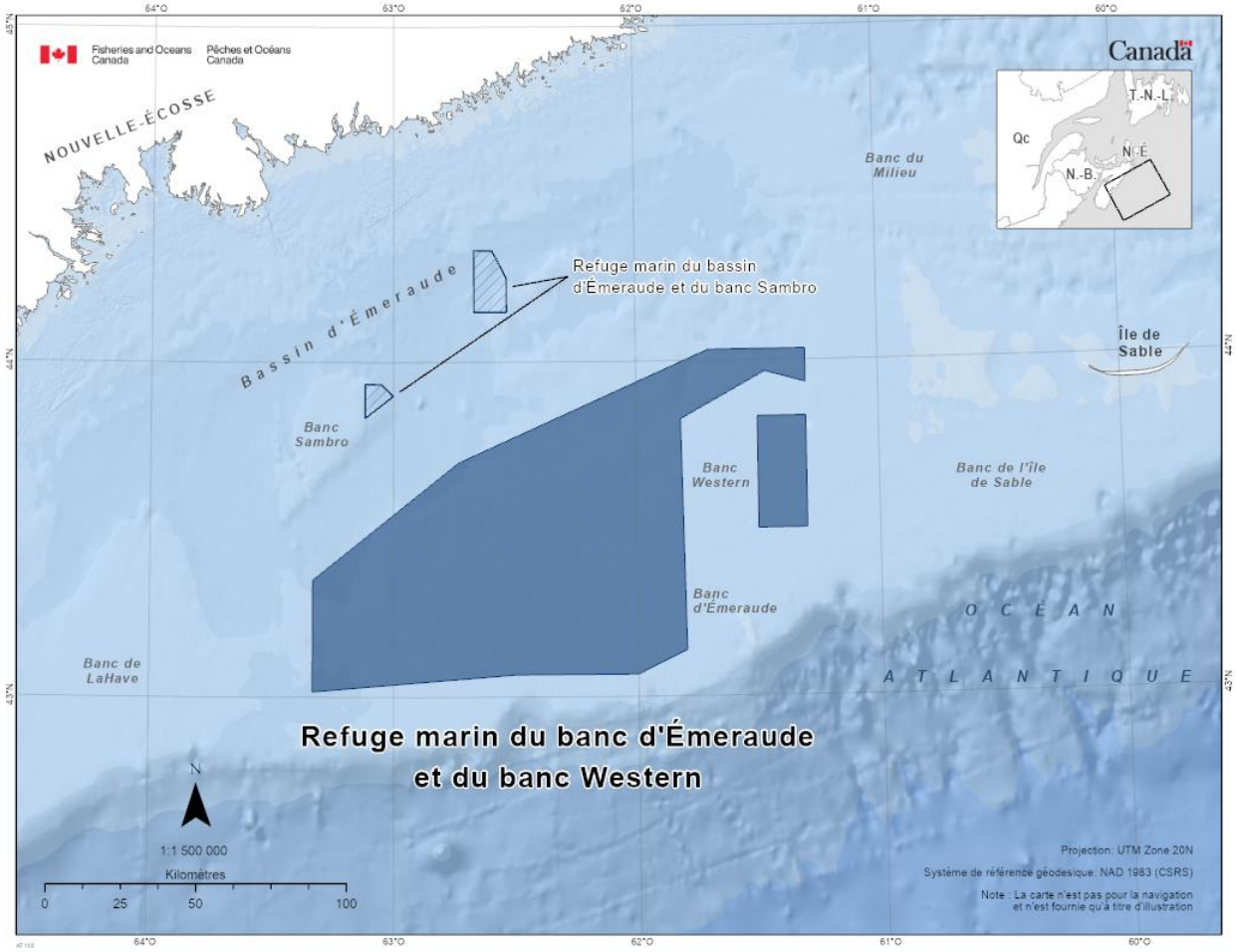
Zone 1

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	43° 21’ 00”	63° 20’ 00”
2	43° 01’ 00”	63° 20’ 00”
3	43° 04’ 00”	62° 30’ 00”
4	43° 04’ 00”	62° 00’ 00”
5	43° 08’ 18”	61° 48’ 00”
6	43° 49’ 37”	61° 49’ 00”
7	43° 58’ 01”	61° 28’ 00”
8	43° 55’ 59”	61° 18’ 00”
9	44° 02’ 00”	61° 18’ 00”
10	44° 02’ 00”	61° 42’ 00”
11	43° 42’ 00”	62° 44’ 00”
12	43° 21’ 00”	63° 20’ 00”

Zone 2

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	43° 50' 00"	61° 18' 00"
2	43° 50' 00"	61° 30' 00"
3	43° 30' 00"	61° 30' 00"
4	43° 30' 00"	61° 18' 00"

La carte ci-dessous montre le refuge marin du banc d'Émeraude et du banc Western :



1.22 – Fermeture de la zone de protection des coraux de la division 3O

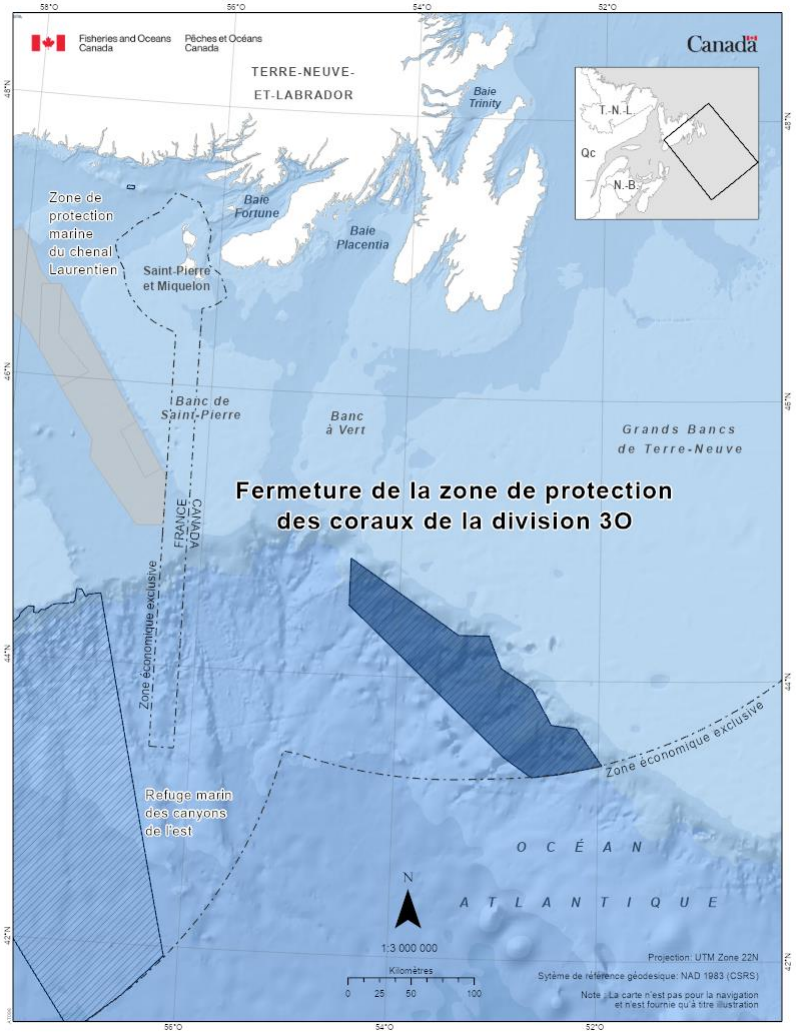
La fermeture de la zone de protection des coraux de la division 3O se trouve dans la biorégion des plateaux de Terre-Neuve-et-Labrador. La fermeture de pêche a été établie en 2008 par condition de permis. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux et les éponges. La fermeture de pêche interdit toutes les activités de pêche qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond.

Coordonnées

La superficie de la zone fermeture de la zone de protection des coraux de la division 3O est d'environ 10 422 km^2. Ce site est situé sur le talus des Grands Bancs dans la division 3O de l'OPANO. À noter qu'il s'agit d'une partie d'une fermeture plus importante qui s'étend au-delà de la zone économique exclusive. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La fermeture de la zone de protection des coraux de la division 3O est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	44° 49' 59.002"	54° 30' 00.000"
2	44° 18' 36.000"	53° 24' 06998"
3	44° 18' 38.002"	53° 06' 00.000"
4	44° 04' 53.000"	52° 58' 12.000"
5	43° 56' 19.000"	52° 39' 47.999"
6	43° 40' 59.002"	52° 27' 51.998"
7	43° 39' 38.002"	52° 13' 09.998"
8	43° 24' 20.002"	51° 58' 18.001"
9	43° 24' 13.000"	51° 58' 12.000"
10	42° 52' 04.001"	51° 31' 44.000"
11	42° 52' 59.988"	51° 00' 00.000"
12	42° 33' 02.002"	51° 00' 00.000"
13	42° 48' 00.000"	51° 41' 060000"
14	43° 26' 58.999"	52° 55' 590002"
15	44° 29' 55.000"	54° 30' 00.000"
16	44° 49' 59.002"	54° 30' 00.000"

La carte ci-dessous montre la fermeture de la zone de protection des coraux de la division 3O:



1.23 – Fermeture de la fosse de l'île Funk

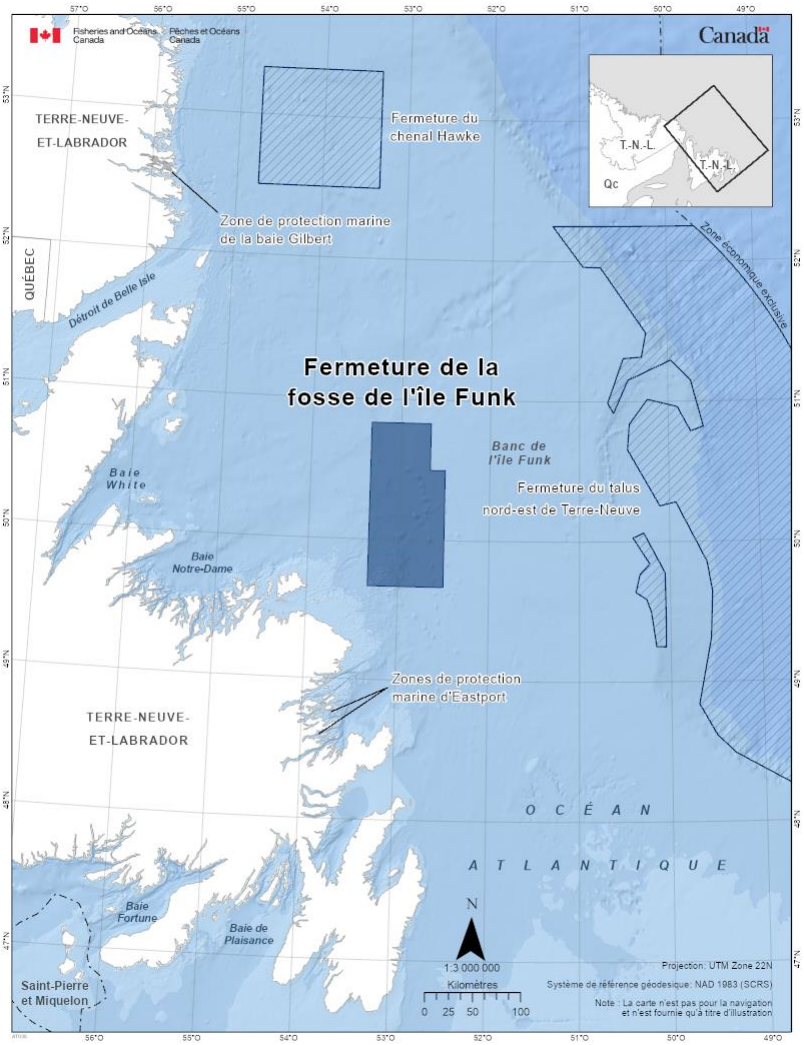
La fermeture de la fosse de l'île Funk se trouve dans la biorégion des plateaux de Terre-Neuve et du Labrador. La fermeture de pêche a été établie en 2002-2003 parordonnance de modification ou de condition de permis. Il y a un chevauchement important entre cette fermeture et la zone d'importance écologique et biologique du chenal Notre-Dame et un certain chevauchement avec la zone d'importance écologique et biologique du plateau Fogo dans la partie sud de la fermeture. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour conserver l'habitat benthique et la morue franche. Cette zone est également une aire d'alimentation importante pour de nombreux mammifères marins. La fermeture de pêche interdit les chaluts de fond, les filets maillants, les casiers à morue, les palangrottes et les palangres. Cependant, les casiers à crabes sont permis.

Coordonnées

La superficie de la zone fermeture de la fosse de l'île Funk est d'environ 7 274 km^2. La fermeture de la fosse de l'île Funk est située dans la division 3K de l'OPANO. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La fermeture de la fosse de l'île Funk est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	50° 49' 59.962"	53° 20' 00.019"
2	50° 49' 59.962"	52° 40' 00.022"
3	50° 29' 59.963"	52° 40' 00.022"
4	50° 29' 59.963"	52° 30' 00.021"
5	49° 39' 59.965"	52° 30' 00.021"
6	49° 39' 59.965"	53° 20' 00.019"
7	50° 49' 59.962"	53° 20' 00.019"

La carte ci-dessous montre la fermeture de la fosse de l'île Funk:



1.24 – Fermeture du chenal Hawke

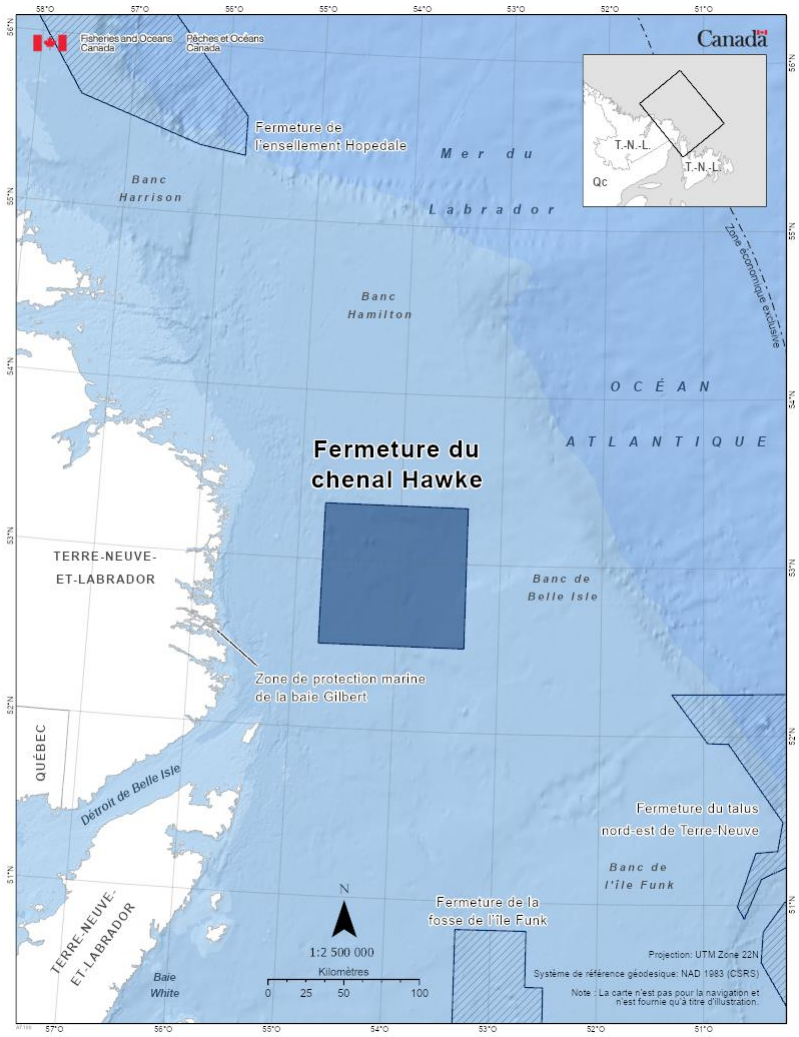
La fermeture du chenal Hawke se trouve dans la biorégion des plateaux de Terre-Neuve et du Labrador. La fermeture de pêche a été établie en 2002 par d'ordonnance de modification ou de condition de permis. La fermeture chevauche une partie importante de la zone d'importance écologique et biologique de la marge du Labrador. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour conserver l'habitat benthique et la morue franche. La fermeture de pêche interdit les chaluts de fond, les filets maillants, les casiers à morue, les palangrottes et les palangres. Cependant, les casiers à crabes sont permis.

Coordonnées

La superficie de la zone fermeture du chenal Hawke est d'environ 8 837 km^2. La fermeture du chenal Hawke est située dans la division 2J de l'OPANO. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La fermeture du chenal Hawke est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	53° 19' 59.960"	54° 45' 00.018"
2	53° 19' 59.960"	53° 20' 00.019"
3	52° 29' 59.962"	53° 20' 00.019"
4	52° 29' 59.962"	54° 45' 00.018"
5	53° 19' 59.960"	54° 45' 00.018"

La carte ci-dessous montre la fermeture du chenal Hawke :



1.25 – Fermeture de l'ensellement Hopedale

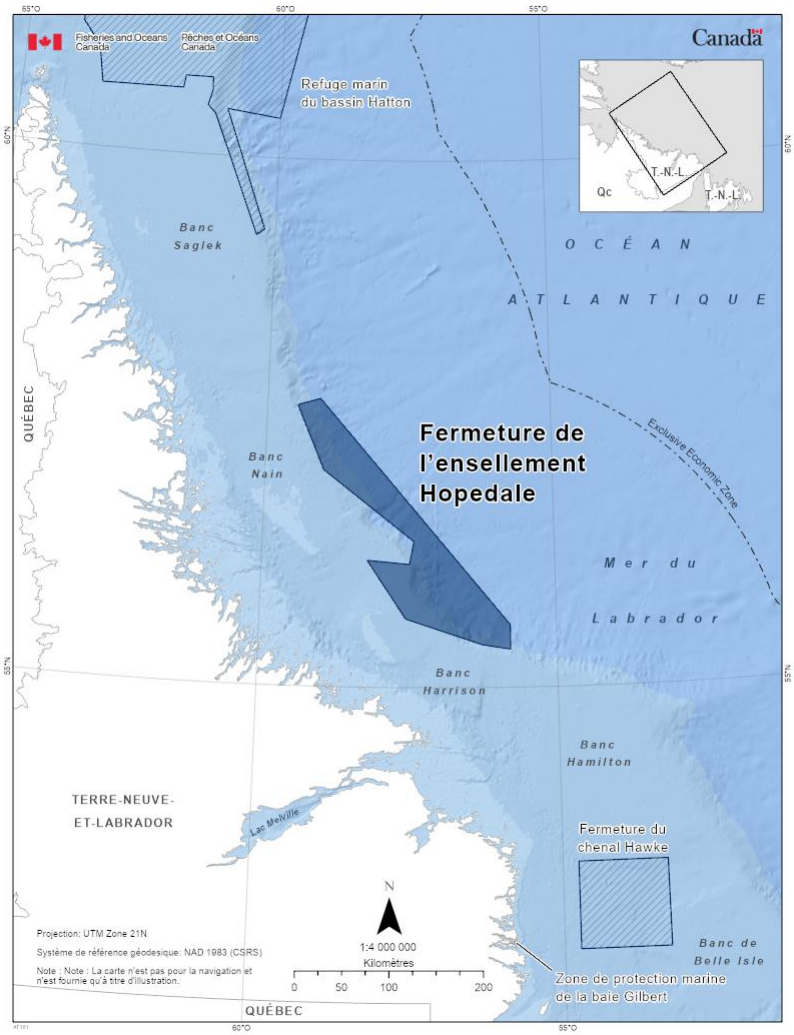
La fermeture de l'ensellement Hopedale se trouve dans la biorégion des plateaux de Terre-Neuve et du Labrador. La fermeture de pêche a été établie en 2017 par d'ordonnance de modification ou de condition de permis. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux et les éponges et contribuer à la conservation à long terme de la biodiversité. La fermeture de pêche interdit toutes les activités de pêche qui utilisent des engins qui touchent ou qui sont conçus pour toucher le fond marin.

Coordonnées

La superficie de la zone fermeture de l'ensellement Hopedale est d'environ 15 410 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La fermeture de l'ensellement Hopedale est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	57° 43' 57.680"	59° 04' 04.812"
2	55° 35' 42.680"	55° 46' 30.017"
3	55° 21' 44.960"	55° 46' 30.017"
4	55° 24' 29.120"	56° 15' 14.776"
5	55° 39' 07.160"	57° 31' 53.414"
6	56° 12' 21.560"	58° 11' 43.453"
7	56° 10' 17.720"	57° 28' 23.534"
8	56° 23' 15.320"	57° 24' 00.014"
9	57° 03' 26.960"	58° 58' 30.372"
10	57° 40' 00.080"	59° 28' 00.131"
11	57° 43' 57.680"	59° 04' 04.812"

La carte ci-dessous montre la fermeture de l'ensellement Hopedale :



1.26 – Fermeture du talus nord-est de Terre-Neuve

La fermeture du talus nord-est de Terre-Neuve se trouve dans la biorégion des plateaux de Terre-Neuve et du Labrador. La fermeture de pêche a été établie en 2017 à titre d'ordonnance de modification ou de condition de permis. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux et les éponges et contribuer à la conservation à long terme de la biodiversité. La fermeture de pêche interdit toutes les activités de pêche qui utilisent des engins qui touchent ou qui sont conçus pour toucher le fond marin.

Coordonnées

La superficie de la zone fermeture du talus nord-est de Terre-Neuve est d'environ 55 353 km^2 et la zone est divisée en deux parties. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La partie 1 de la fermeture du talus nord-est de Terre-Neuve est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés et, par la suite, elle suit la limite de 200 milles (ZEE) vers le nord, retournant au point 30 pour enclaver le secteur. La partie 2 est délimitée par les lignes droites reliant les points suivants dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Partie 1

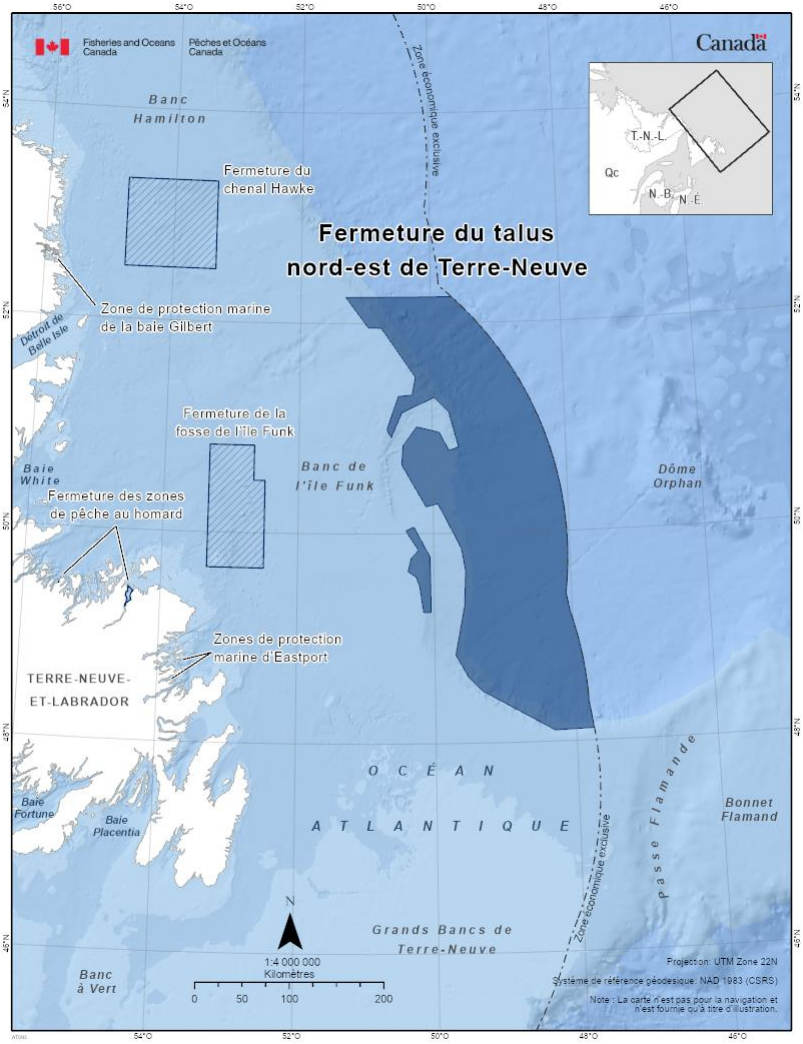
Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	52° 15' 00.000"	49° 40' 36.935"
2	52° 15' 00.000"	51° 18' 30.764"
3	51° 57' 36.998"	50° 57' 35.520"
4	51° 57' 22.244"	50° 45' 35.053"
5	51° 29' 22.704"	50° 14' 41.345"
6	51° 19' 03.367"	50° 17' 49.458"
7	51° 18' 27.775"	50° 30' 14.721"
8	50° 59' 26.585"	50° 40' 54.641"
9	50° 55' 00.083"	50° 37' 00.144"
10	51° 09' 09.816"	50° 27' 09.835"
11	51° 17' 39.534"	49° 57' 59.242"
12	51° 09' 08.453"	49° 44' 37.919"
13	50° 49' 16.121"	49° 36' 25.173"
14	50° 47' 19.186"	49° 45' 02.435"
15	50° 57' 46.870"	49° 53' 50.875"
16	51° 00' 59.057"	50° 14' 01.101"
17	50° 50' 19.539"	50° 26' 24.330"
18	50° 39' 26.300"	50° 27' 41.424"
19	50° 24' 08.250"	50° 14' 06.804"
20	50° 15' 21.894"	50° 06' 20.913"
21	50° 16' 59.588"	49° 55' 42.260"
22	49° 51' 25.666"	49° 35' 35.972"
23	49° 38' 37.707"	49° 32' 14.824"
24	49° 18' 37.187"	49° 33' 37.468"
25	48° 50' 28.462"	49° 41' 580979"

26	48° 37' 13.864"	49° 30' 50.602"
27	48° 29' 30.522"	49° 19' 06.206"
28	48° 06' 23.596"	48° 18' 28.022"
29	48° 06' 58.943"	47° 45' 03.294"
Elle suit la limite de la zone économique exclusive vers le nord jusqu'à :		
30	52° 15' 00.000"	49° 40' 36.935"

Partie 2

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	50° 03' 45.402"	50° 17' 16.808"
2	49° 46' 43.015"	50° 03' 23.651"
3	49° 27' 20.052"	50° 03' 00.041"
4	49° 15' 00.732"	50° 03' 06.914"
5	49° 15' 05.512"	50° 09' 25.704"
6	49° 29' 52.511"	50° 12' 40.079"
7	49° 35' 16.663"	50° 15' 39.672"
8	49° 38' 21.874"	50° 22' 45.902"
9	49° 46' 00.083"	50° 19' 59.904"
10	49° 50' 33.897"	50° 13' 26.392"
11	50° 01' 40.097"	50° 24' 27.854"
12	50° 03' 45.402"	50° 17' 16.808"

La carte ci-dessous montre la fermeture du talus nord-est de Terre-Neuve :



2 – Refuges marins dans la région du Pacifique du Canada

La section suivante fournit des renseignements sur les mesures par zone qui ont été reconnues comme des refuges marins dans la région du Pacifique du Canada.

2.1 – Refuge marin Banks

Le refuge marin Banks se trouve dans la biorégion du plateau nord de la Colombie-Britannique. La fermeture de la zone de pêche a été établie en 2025 dans le cadre d'un arrêté modificatif pris en vertu de la Loi sur les pêches. Cette fermeture de zone de pêche a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle procure aux sébastes et à leur habitat, ainsi qu'aux coraux et aux éponges, contribuant ainsi à la conservation à long terme et à la biodiversité des espèces. Toutes les zones de conservation des sébastes restent en vigueur avec les interdictions de pêche commerciale pour la pêche au saumon à la traîne, la pêche au poisson de fond au moyen de chaluts de fond, à la ligne et à l'hameçon, au chalut pélagique ou au casier, la pêche au thon à la ligne et à l'hameçon et la pêche à la crevette au chalut. Ces zones de conservation interdisent en outre aux pêcheurs récréatifs de pêcher toute espèce à la lance, le poisson de fond à la ligne, le saumon à la traîne, à la dandinette ou à la mouche, le poulpe à la ligne et le calmar à la dandinette. Des fermetures supplémentaires de pêcheries interdisent également la pêche commerciale et récréative à la crevette et au crabe au casier afin de protéger les sébastes et leur habitat, les coraux et les éponges.

Coordonnées

Le refuge marin Banks couvre une superficie d'environ 435,83 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont exprimées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système géodésique North American Datum 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, minutes, et secondes. Le refuge marin Banks comprend trois zones: les zones 305, 306 et 307.

Plus précisément, les eaux de la zone 105 et des sous-zones 5-20 et 5-22 situées à l'intérieur d'une ligne qui:

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)	Description
Commence à	53°27.900’	130°39.800’	Dans l’eau
Puis à	53°27.985’	130°35.246’	Île Bonilla
Puis à	53°23.700’	130°22.700’	Dans l’eau
Puis à	53°18.700’	130°21.500’	Dans l’eau
Puis à	53°24.300’	130°38.000’	Dans l’eau

Puis au point de départ.

Les eaux de la sous-zone 105-2 situées à l'intérieur d'une ligne qui :

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)	Description
Commence à	53°15.900’	130°22.200’	Dans l’eau
Puis à	53°16.100’	130°16.700’	Dans l’eau
Puis à	53°10.000’	130°06.200’	Dans l’eau
Puis à	53°10.000’	130°19.110’	Dans l’eau
Puis à	53°11.881’	130°19.785’	Dans l’eau
Puis à	53°12.373’	130°21.662’	Dans l’eau

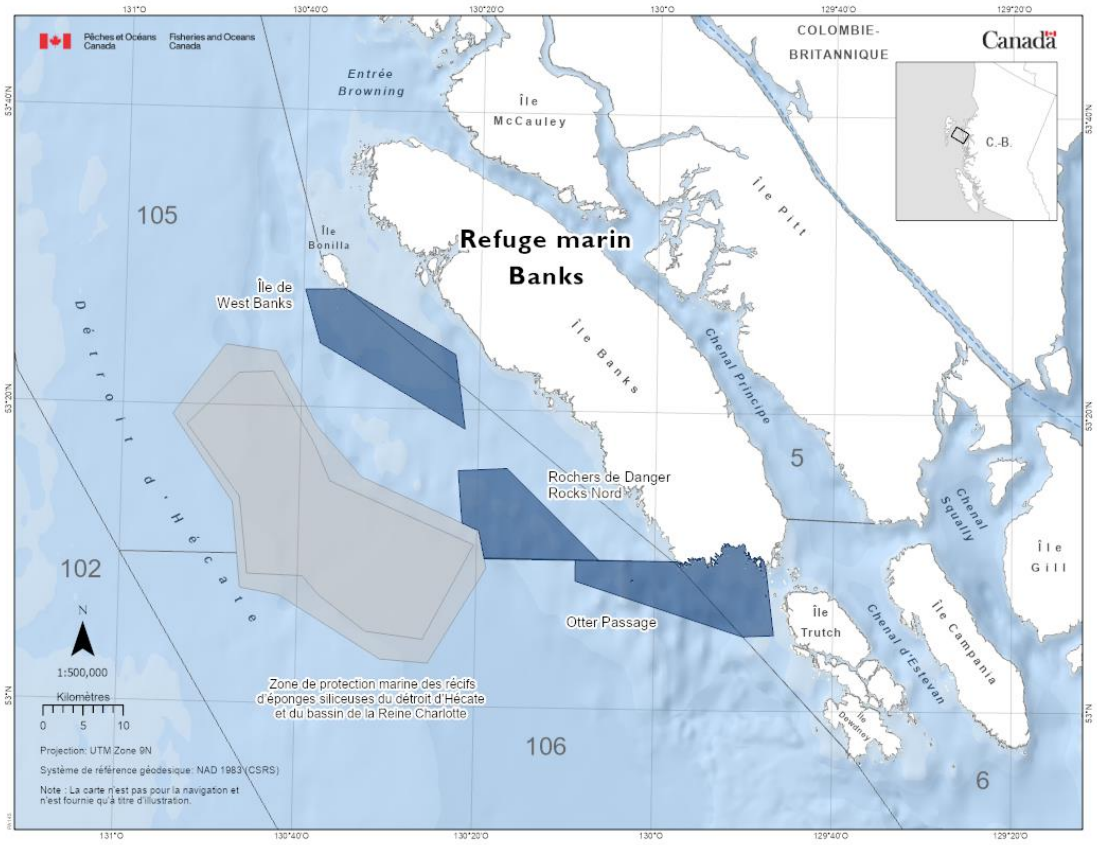
Puis au point de départ.

Les eaux des sous-zones 6-9 et 106-1 situées à l'intérieur d'une ligne qui :

Point	Latitude (North)	Longitude (West)	Description
Commence à	53°09.835’	129°47.579’	Pointe sud de l’ile Banks
Puis à	53°05.100’	129°46.600’	Dans l’eau
Puis à	53°05.000’	129°50.100’	Dans l’eau
Puis à	53°08.600’	130°08.900’	Dans l’eau
Puis à	53°10.000’	130°08.900’	Dans l’eau
Puis à	53°10.000’	129°57.127’	Point Terreure

Puis en suivant la côte sud de l'île Banks jusqu'au point de départ.

La carte du refuge marin Banks se trouve ci-dessous:



2.2 – Refuge marin Ḡaw K̲áahlii

Le refuge marin Ḡaw K̲áahlii se trouve dans la biorégion du plateau nordique à Haida Gwaii, en Colombie-Britannique. La fermeture de la zone de pêche a été établie en 2025 en vertu d'un arrêté modificatif pris en application de la *Loi sur les pêches*. Cette fermeture de zone de pêche a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle procure à des espèces et à des habitats importants sur le plan écologique et culturel, notamment plusieurs espèces de saumons, d'oiseaux marins et leur habitat, afin de contribuer à la conservation à long terme et à la biodiversité des espèces. Les fermetures de zones de pêche interdisent les activités de pêche commerciale et récréative dans les zones indiquées sur la carte ci-dessous (à l'exception de la pêche récréative à la ligne depuis le rivage, qui est autorisée).

Les coordonnées du refuge marin Ḡaw K̲áahlii

Le refuge marine Ḡaw K̲áahlii couvre une superficie d'environ 22,42 km ^{2}. Les limites géographiques de cette zone sont exprimées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système géodésique North American Datum 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, minutes et secondes. Le refuge marin Ḡaw K̲áahlii comprend six zones situées dans l'inlet, soit les zones 411 à 416. Chaque zone est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés dans les tableaux ci-dessous. Les parties de la sous-zone 1-6 situées à l'intérieur des lignes suivantes :

Maaman Gándlee (Rivière Mammin) (Zone 411) :

Point	Description	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	Commençant à un point dans l'eau à	53° 37.804'	132° 18.775'
2	Puis vers l'est jusqu'à un point dans l'eau a	53° 37.873'	132° 18.071'
3	Puis vers le sud jusqu'à un point sur terre a	53° 37.848'	132° 18.067'
4	Puis vers le sud en suivant le littoral jusqu'à	53° 36.881'	132° 19.331'
5	Puis vers le nord jusqu'à un point dans l'eau à	53° 37.323'	132° 19.221'
6	Puis vers le nord-est jusqu'au point de départ	53° 37.804'	132° 18.775'

Yahguu Kadlee (Île Dawson) (Zone 412) :

Point	Description	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	Commençant à un point dans l'eau à	53° 43.462'	132° 21.075'
2	Puis vers le sud-est jusqu'à un point dans l'eau à	53° 42.965'	132° 20.001'
3	Puis vers le sud-ouest jusqu'à un point dans l'eau à	53° 42.844'	132° 20.274'
4	Puis vers l'ouest jusqu'à un point dans l'eau à	53° 42.819'	132° 21.257'
5	Puis vers le nord-ouest à un point dans l'eau à	53° 43.086'	132° 21.732'
6	Puis vers le nord-est jusqu'au point de départ	53° 43.462'	132° 21.075'

Aayan G̲ándlee (Rivière Ain) (Zone 413):

Point	Description	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	Commençant à un point sur terre à	53° 44.573'	132° 24.659'
2	Puis vers le sud-est jusqu'à un point dans l'eau à	53° 44.328'	132° 23.916'
3	Puis vers le sud jusqu'à un point sur l'île Kwaikans à	53° 43.294'	132° 24.927'
4	Puis vers le sud-ouest jusqu'à un point situé sur l'île McCreight à	53° 42.260'	132° 27.365'
5	Puis vers l'ouest jusqu'à un point sur terre à	53° 42.414'	132° 28.393'
6	Puis vers en suivant le littoral jusqu'au point de départ	53° 44.573'	132° 24.659'

Juus Káahlii South, Datl'aaman G̲andlee (Ruisseau Datlamen) 1 (Zone 414):

Point	Description	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	Commençant à un point sur terre à	53° 36.742'	132° 27.661'
2	Puis vers le nord-est jusqu'à un point situé sur terre à	53° 37.393'	132° 23.520'
3	Puis vers le sud en suivant le littoral jusqu'à	53° 34.255'	132° 28.526'
4	Puis vers l'est jusqu'à un point situé sur terre à	53° 34.253'	132° 28.993'
5	Puis vers le nord en suivant le littoral jusqu'au point de départ	53° 36.742'	132° 27.661'

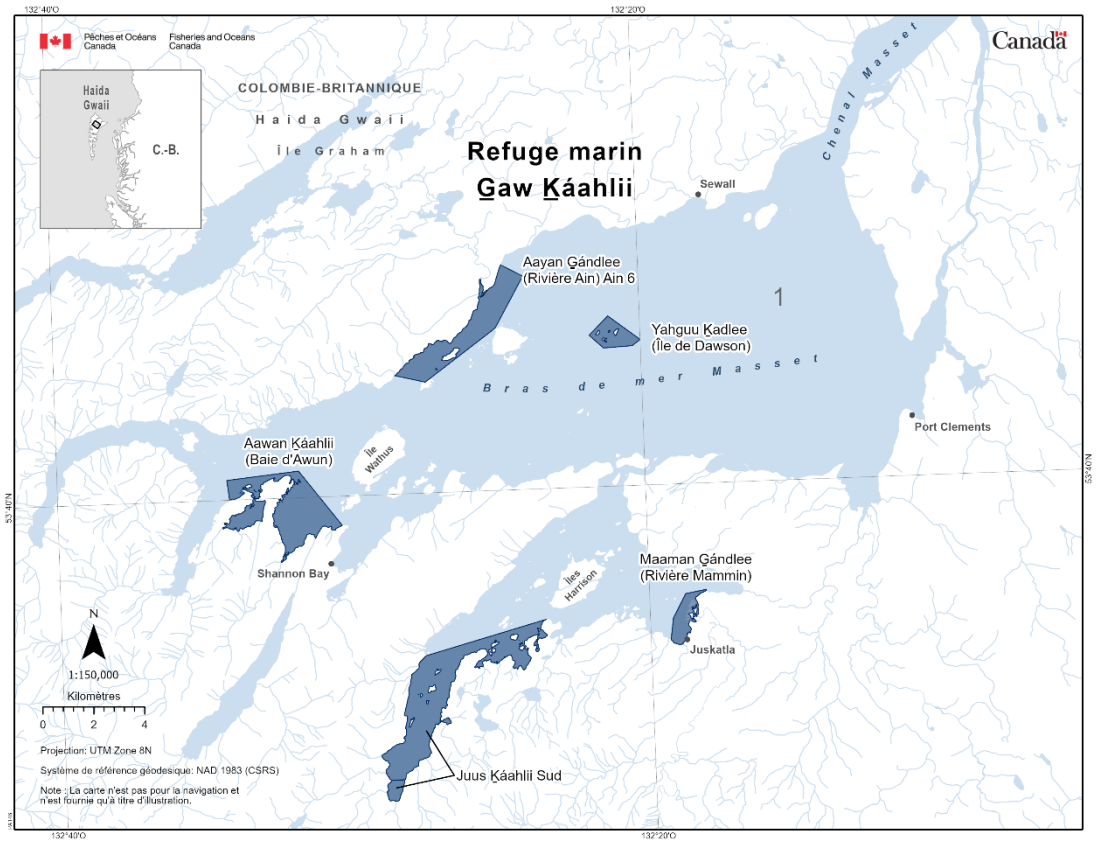
Juus Káahlii South, Datl'aaman Gandlee (Ruisseau Datlamen) 2 (Zone 415):

Point	Description	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	Commençant à un point sur terre à	53° 34.253’	132° 28.993'
2	Puis vers l'est jusqu'à un point situé sur terre à	53° 34.255'	132° 28.526'
3	Puis en suivant le littoral vers le sud puis vers le nord jusqu'au point de départ	53° 34.253’	132° 28.993'

Aawan Káahlii (Awun Bay) (Zone 416):

Point	Description	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	Commençant à un point dans l'eau à	53° 40.417'	132° 34.226'
2	Puis vers l'est jusqu'à un point situé dans l’eau à	53° 40.557'	132° 31.780'
3	Puis vers le sud jusqu'à un point situé dans l'eau à	53° 39.431'	132° 30.352'
4	Puis vers jusqu'à un point situé sur terre à	53° 40.014'	132° 34.154'
6	Puis vers le nord jusqu'au point de départ	53° 40.417'	132° 34.226'

Le refuge marin Gaw Káahlii sur la carte ci-dessous :



2.3 – Refuge marin Gwaxdlala/Nalaxdlala (Lull/Hoeya)

Le refuge marin Gwaxdlala/Nalaxdlala (Lull/Hoeya) se trouve dans la biorégion du plateau Nord. La fermeture de la zone de pêche a été établie en 2023 à titre d'ordonnance de modification. La fermeture de cette zone de pêche a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les coraux et les éponges et contribuer à la conservation à long terme et à la biodiversité des espèces. La fermeture de la zone de pêche interdit toutes les activités de pêche commerciale et récréative ou de pêche à des fins alimentaires, sociales et rituelles dans les zones indiquées sur la carte.

Coordonnées

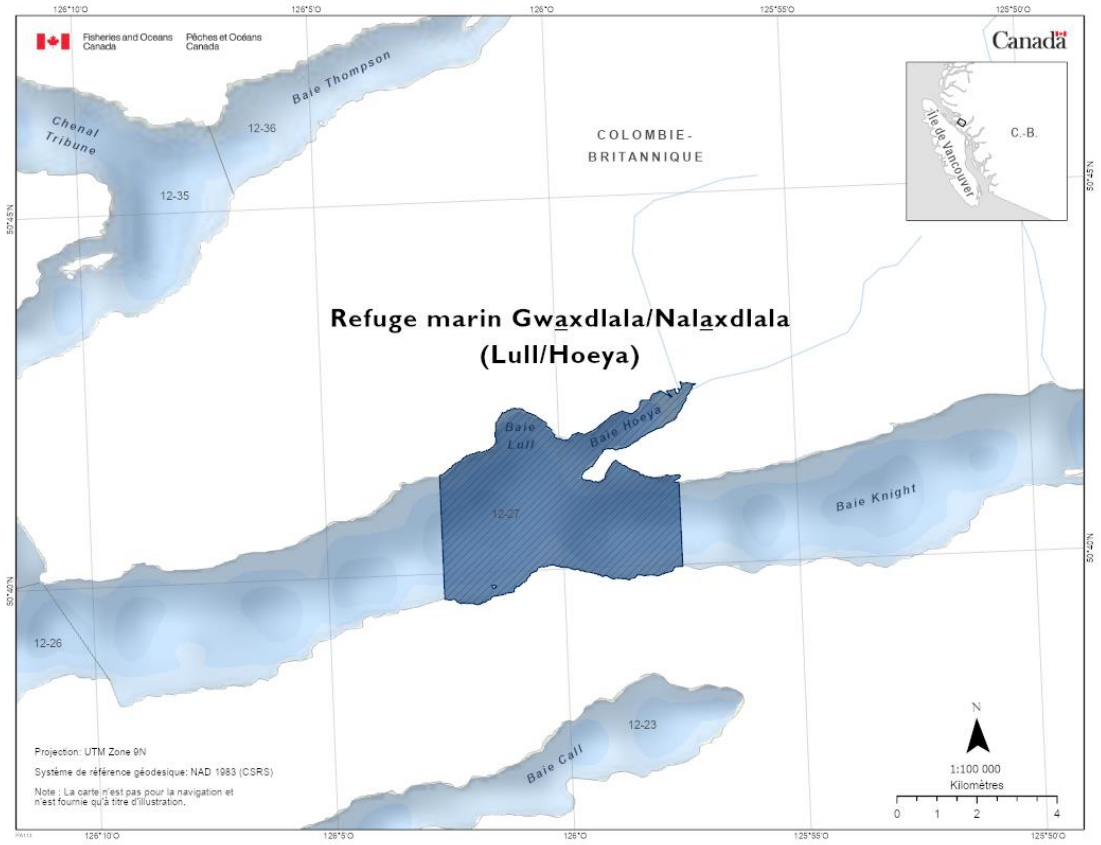
La superficie de la zone refuge marin Gwaxdlala/Nalaxdlala (Lull/Hoeya) est d'environ 21,38 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en décimaux et en secondes et toutes les lignes reliant les coordonnées géographiques des points sont interprétées comme des lignes de rhumb. La partie de la sous-zone 12-27 située à l'intérieur d'une ligne commençant à :

Point	Description	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	À partir d'un point situé sur la terre ferme à	50° 41.336'	126° 02.560'
2	puis vers l'est en suivant le rivage jusqu'à la baie de Lull, puis en suivant le rivage jusqu'à	50° 41.119'	125° 57.484'
3	puis vers le sud jusqu'à	50° 39.979'	125° 57.488'
4	puis vers l'ouest en suivant la ligne de rivage jusqu'à	50° 39.667'	126° 02.558'
5	puis vers le nord jusqu'au point de départ	50° 41.336'	126° 02.560'

Mesures supplémentaires

Les jardins de coraux et d'éponges sont très fragiles. Afin de protéger et de conserver ces jardins, d'autres habitats benthiques sensibles et les espèces qui en dépendent, en plus des fermetures complètes de la pêche mentionnées ci-dessus, évitez de jeter l'ancre dans la mesure du possible. En outre, si vous observez une infraction à la réglementation sur la pêche, veuillez contacter le service d'assistance téléphonique 24 heures sur 24 (1-800-465-4336) ou envoyer un courrier électronique à l'adresse suivante : DFO.ORR-ONS.MPO@dfo-mpo.gc.ca.

La carte ci-dessous montre le refuge marin Gwaxdlala/Nalaxdlala (Lull/Hoeya) :



2.4 – Récifs d'éponges siliceuses du détroit de Georgia et de la baie Howe

Les récifs d'éponges siliceuses du détroit de Georgia et de la baie Howe sont une combinaison de 17 zones de pêche fermées dans la biorégion du détroit de Georgia. Les fermetures des récifs d'éponges siliceuses du détroit de Georgia ont été établies pour la première fois en 2015 pour les activités de pêche commerciale et récréative qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond, puis mises à jour en 2016 pour inclure la pêche autochtone à des fins alimentaires, sociales et rituelles au moyen d'engins qui touchent ou qui sont conçus pour toucher le fond. Elles ont obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elles offrent pour protéger les récifs d'éponges siliceuses. La fermeture de la zone de pêche interdit toutes les pêches qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond dans tous les récifs et, de plus, la pêche au moyen d'un lest automatique dans la pêche récréative du saumon à la traîne dans certains récifs. Cela comprend la pêche à la crevette tachetée, à la crevette, au crabe et au poisson de fond (y compris le flétan).

Coordonnées

Les récifs d'éponges siliceuses du détroit de Georgia et de la baie Howe font partie de la mer intérieure, la mer des Salish. Ensemble, les récifs d'éponges siliceuses du détroit de Georgia (29,04 km^2) et de la baie Howe (3,27 km^2) ont une superficie de 32,6 km^2. Chaque fermeture comprend une ou plusieurs empreintes de récifs d'éponges siliceuses et des zones tampons s'étendant à au moins 150 m au-delà de l'empreinte des récifs. Les coordonnées des récifs d'éponges siliceuses du détroit de Georgia et de la baie Howe sont réparties comme suit en 17 zones de fermeture de pêche délimitées par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en décimaux et en secondes.

Parksville (parties des sous-zones 14-2 et 14-3)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 21.680'	124° 19.762'
2	49° 21.514'	124° 18.893'
3	49° 21.191'	124° 17.723'
4	49° 21.064'	124° 17.724'
5	49° 20.725'	124° 18.380'
6	49° 21.432'	124° 19.811'
7	49° 21.680'	124° 19.762'

À l'est de l'île Hornby (banc Achilles, partie de la sous-zone 14-6)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49 °33.490'	124° 29.230'
2	49° 32.701'	124° 28.760'
3	49° 31.657'	124° 29.434'
4	49° 31.663'	124° 29.896'
5	49° 32.651'	124° 29.752'
6	49° 33.340'	124° 29.935'
7	49° 33.498'	124° 29.773'
8	49° 33.490'	124° 29.230'

Île Gabriola (partie de la sous-zone 17-11)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 13.672'	123° 47.577'
2	49° 13.235'	123° 47.429'
3	49° 13.185'	123° 47.882'
4	49° 13.391'	123° 48.119'
5	49° 13.623'	123° 48.166'
6	49° 13.672'	123° 47.577'

Îles Outer Gulf no 1 (partie de la sous-zone 29-4)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	48° 54.936'	123° 19.589'
2	48° 54.283'	123° 18.529'
3	48° 54.114'	123° 18.619'
4	48° 54.065'	123° 18.771'
5	48° 54.787'	123° 19.929'
6	48° 54.902'	123° 19.793'
7	48°54.936'	123°19.589'

Îles Outer Gulf no 2 (partie de la sous-zone 18-1)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	48° 52.588'	123° 15.261'
2	48° 52.520'	123° 14.537'
3	48° 51.971'	123° 13.768'
4	48° 51.795'	123° 13.947'
5	48° 52.150'	123° 14.444'
6	48° 52.038'	123° 14.678'
7	48° 52.479'	123° 15.521'
8	48°52.588'	123°15.261'

Îles Outer Gulf no3 (partie de la sous-zone 18-1)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	48° 51.602'	123° 13.233'
2	48° 51.309'	123° 12.751'
3	48° 50.913'	123° 12.938'
4	48° 50.844'	123° 13.059'
5	48° 51.163'	123° 13.662'
6	48° 51.579’	123° 13.378'
7	48°51.602'	123°13.233'

Îles Outer Gulf no 4 (partie de la sous-zone 18-1)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	48° 50.999'	123° 12.391'
2	48° 50.608'	123° 11.603'
3	48° 50.097'	123° 10.956'
4	48° 49.959'	123° 11.182'
5	48° 50.857'	123° 12.654'
6	48° 50.959'	123° 12.566'
7	48°50.999'	123°12.391'

Fermeture de Sechelt (partie de la sous-zone 29-2)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 25.948'	123° 48.889'
2	49° 25.899'	123° 47.266'
3	49° 25.373'	123° 46.494'
4	49° 24.734'	123° 47.083'
5	49° 24.910'	123° 47.951'
6	49° 24.253'	123° 48.283'
7	49° 24.845'	123° 49.914'
8	49°25.948'	123°48.889'

Baie Howe-Îles Defence (partie de la sous-zone 28-4)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 34.102'	123° 17.070'
2	49° 33.730'	123° 16.562'
3	49° 33.553'	123° 16.462'
4	49° 33.438'	123° 16.750'
5	49° 33.707'	123° 17.201'
6	49° 33.993'	123° 17.391'
7	49°34.102'	123°17.070'

Canal de la Reine Charlotte no 1 – Baie Howe (partie de la sous-zone 28-2)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 21.486'	123° 17.254'
2	49° 20.528'	123° 17.690'
3	49° 20.401'	123° 17.956'
4	49° 20.765'	123° 18.794'
5	49° 20.982'	123° 18.584'
6	49° 21.098'	123° 18.037'
7	49° 21.501'	123° 17.737'
8	49°21.486'	123°17.254'

Canal de la Reine Charlotte no 2 – Baie Howe (parties des sous-zones 28-2 et 29-3)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 20.288'	123° 17.693'
2	49° 20.224'	123° 17.501'
3	49° 19.993'	123° 17.377'
4	49° 19.802'	123° 17.444'
5	49° 19.720'	123° 17.840'
6	49° 19.937'	123° 18.107'
7	49°20.288'	123°17.693'

Canal de la Reine Charlotte no 3 – Baie Howe (partie de la sous-zone 29-3)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 19.918'	123° 19.847'
2	49° 19.296'	123° 19.905'
3	49° 19.307'	123° 20.344'
4	49° 19.643'	123° 20.421'
5	49° 19.819'	123° 20.361'
6	49° 19.947'	123° 20.097'
7	49°19.918'	123°19.847'

Canal de la Reine Charlotte no 4 – Baie Howe (parties des sous-zones 28-2 et 29-3)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 20.637'	123° 19.162'
2	49° 20.577'	123° 18.720'
3	49° 20.441'	123° 18.637'
4	49° 20.068'	123° 18.818'
5	49° 20.076'	123° 19.135'
6	49° 19.718'	123° 19.187'
7	49° 19.726'	123° 19.514'
8	49° 20.259'	123° 19.828'
9	49°20.637'	123°19.162'

Banc Halibut (partie de la sous-zone 29-2)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 21.768'	123° 41.501'
2	49° 21.174'	123° 40.045'
3	49° 20.961'	123° 40.139'
4	49° 20.803'	123° 39.860'
5	49° 20.565'	123° 40.182'
6	49° 21.610'	123° 41.843'
7	49° 21.673'	123° 42.643'
8	49° 21.895'	123° 43.908'
9	49° 22.174'	123° 44.748'
10	49° 22.555'	123° 44.456'
11	49° 22.188	123° 42.167'
12	49°21.768'	123°41.501'

Foreslope Hills (partie de la sous-zone 29-3)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 09.634'	123° 23.048'
2	49° 09.389'	123° 22.622'
3	49° 09.187'	123° 22.587'
4	49° 09.211'	123° 23.567'
5	49° 09.646'	123° 23.543'
6	49°09.634'	123°23.048'

Est des îles Defence (partie de la sous-zone 28-4)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 34.731’	123° 16.555’
2	49° 34.848’	123° 16.357’
3	49° 34.854’	123° 16.120’
4	49° 34.580’	123° 16.084’
5	49° 34.535’	123° 16.539’
6	49° 34.731’	123° 16.555’

Île Anvil (partie de la sous-zone 28-4)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 32.874’	123° 17.425’
2	49° 32.865’	123° 16.815’
3	49° 32.533’	123° 16.869’
4	49° 32.482’	123° 17.118’
5	49° 32.574’	123° 17.483’
6	49° 32.874’	123° 17.425’

Récif Lost (partie de la sous-zone 28-2)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 29.799’	123° 18.203’
2	49° 29.935’	123° 18.007’
3	49° 29.882’	123° 17.832’
4	49° 29.591’	123° 17.519’
5	49° 29.547’	123° 17.941’
6	49° 29.799’	123° 18.203’

Cap de Brunswick (partie de la sous-zone 28-2)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 28.577’	123° 14.965
2	49° 28.434’	123° 14.732’
3	49° 28.177’	123° 15.031’
4	49° 28.397’	123° 15.377’
5	49° 28.577’	123° 14.965

Baie de Lions et Kelvin Grove (partie de la sous-zone 28-2)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 27.629’	123° 15.761’
2	49° 27.315’	123° 14.516’
3	49° 26.950’	123° 14.595’
4	49° 26.952’	123° 15.046’
5	49° 27.195’	123° 15.655’
6	49° 27.629’	123° 15.761’

Cap de Halkett (partie de la sous-zone 28-2)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 27.036’	123° 18.686‘
2	49° 26.897’	123° 18.444’
3	49° 26.696’	123° 18.578’
4	49° 26.657’	123° 18.776’
5	49° 26.742’	123° 18.984’
6	49° 27.036’	123° 18.686‘

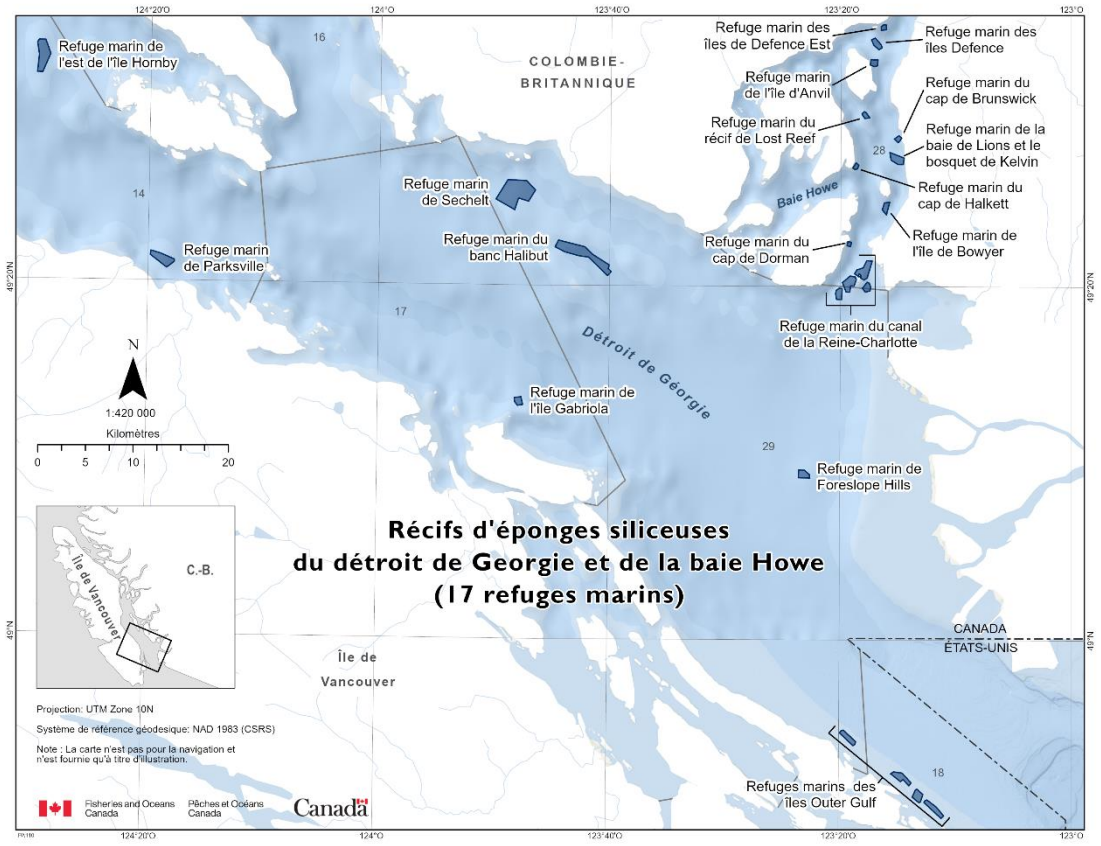
Île de Bowyer (partie de la sous-zone 28-2)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 24.774’	123° 16.219’
2	49° 24.820’	123° 15.763’
3	49° 24.096’	123° 16.043’
4	49° 24.389’	123° 16.408’
5	49° 24.774’	123° 16.219’

Cap de Dorman (partie de la sous-zone 28-2)

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	49° 22.577	123° 19.379’
2	49° 22.543’	123° 19.051’
3	49° 22.287’	123° 19.152’
4	49° 22.351’	123° 19.454’
5	49° 22.577	123° 19.379’

La carte ci-dessous montre des récifs d'éponges siliceuses du détroit de Georgia et de la baie Howe :



Autres mesures

Les récifs d'éponges siliceuses sont très fragiles. Afin de protéger et de conserver ces récifs et les espèces qui en dépendent, il faut éviter de jeter l'ancre et de pêcher dans la mesure du possible. De plus, si vous constatez une infraction liée à la pêche, communiquez avec la ligne d'information 24 heures sur 24 (1-800-465-4336) ou envoyez un courriel à DFO.ORR-ONS.MPO@dfo-mpo.gc.ca.

Refuge marin Xaana Kaahlii

Le refuge marin Xaana Kaahlii se trouve dans la biorégion du plateau nordique à Haida Gwaii, en Colombie-Britannique. La fermeture de la zone de pêche a été établie en 2025 en vertu d'un arrêté modificatif pris en application de la Loi sur les pêches. Cette fermeture de zone de pêche a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle procure à des espèces et à des habitats importants sur le plan écologique et culturel, notamment plusieurs espèces de saumon, d'oiseaux marins et leur habitat, afin de contribuer à la conservation à long terme et à la biodiversité des espèces. La fermeture des zones de pêche interdit les activités de pêche commerciale et récréative dans les zones indiquées sur la carte ci-dessous (à l'exception de la pêche récréative à partir du rivage, qui est autorisée).

Coordonnées

Le refuge marin Xaana Kaahlii couvre une superficie d'environ 7,16 km2. Les limites géographiques de cette zone sont exprimées en latitude et longitude, et ces points de référence sont basés sur le système géodésique North American Datum 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, minutes et secondes. Le refuge marin Xaana Kaahlii comprend trois zones situées dans l'anse: les zones 422, 423 et 424. Chaque zone est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre indiqué dans les tableaux ci-dessous. Les parties de la sous-zone 2-1 situées à l'intérieur des lignes suivantes :

Gandlaay Sgaagiidaay (Ruisseau Slatechuk) (zone 422) :

Point	Description	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	Commençant à un point situé sur terre à	53° 13.649’	132° 13.500'
2	Puis vers le sud jusqu'à un point sur terre à	53° 13.303'	132° 13.595'
3	Puis vers le sud jusqu'à un point sur terre à	53° 13.056’	132° 14.151'
4	Puis vers l'est jusqu'à un point situé sur terre à	53° 13.129'	132° 14.603'
5	Puis vers le nordjusqu'au point de départ	53° 13.649’	132° 13.500'

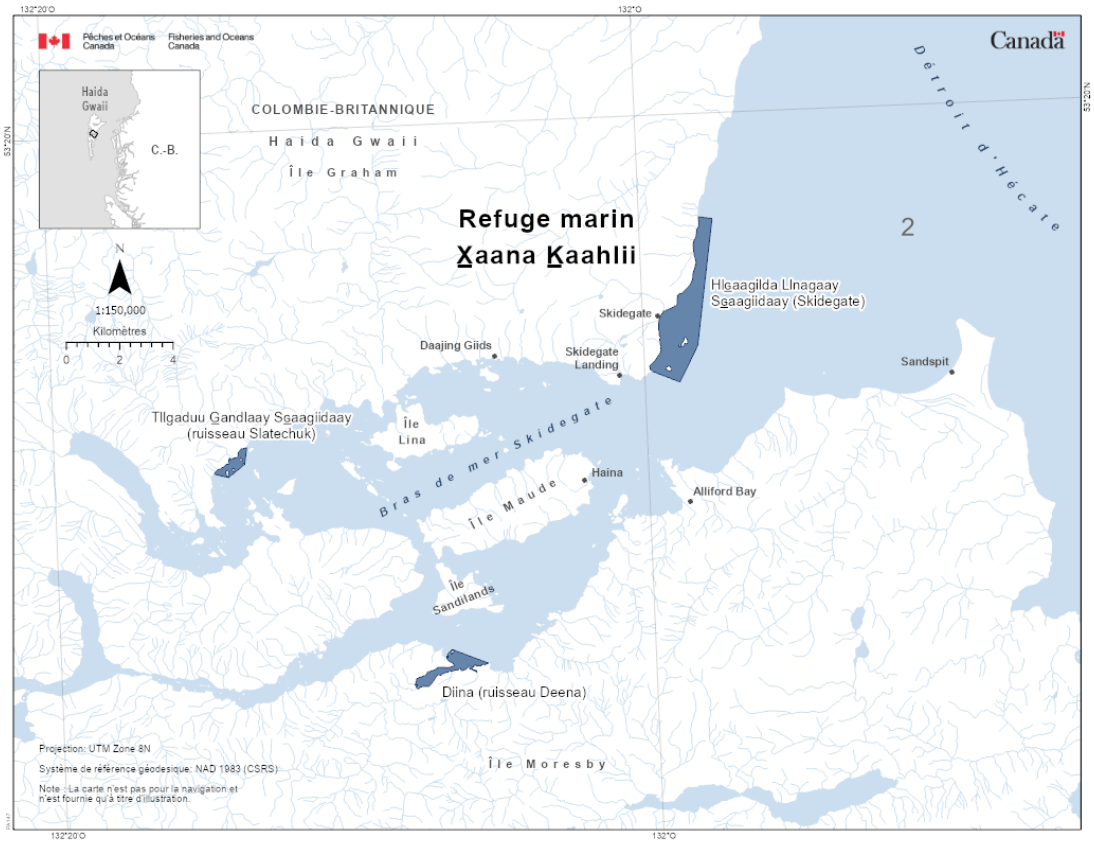
Diina (Ruisseau Deena) (Zone 423) :

Point	Description	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	Commençant à un point dans l'eau à	53° 09.415’	132° 06.870’
2	Puis vers le sud-est jusqu'à un point sur terre à	53° 09.105’	132° 05.650’
3	Puis vers l'ouest en suivant le littoral jusqu'à un point sur terre	53° 09.246’	132° 07.064'
4	Puis vers le nord jusqu'à un point sur terre à	53° 09.306'	132° 07.036'
5	Puis vers le nord jusqu'à un point sur terre à	53° 09.381'	132° 06.947'
6	Puis vers le nord jusqu'au point de départ	53° 09.415'	132° 06.870'

SHlgaagilda Llnagaay Sgaagiidaay (Skidegate) (Zone 424):

Point	Description	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	Commençant à un point sur terre à	53° 17.933’	131° 57.984’
2	Puis vers l’est a un point dans l’eau à	53° 17.887’	131° 57.517’
3	Puis vers le sud a un point dans l’eau à	53° 15.335’	131° 58.180’
4	Puis vers le sud a un point dans l’eau à	53° 14.616’	131° 58.830’
5	Puis vers le nord-ouest jusqu’à un point sur terre à	53° 14.856’	131° 59.749’
6	Puis vers le nord en suivant le littoral au point de départ	53° 17.933’	131° 57.984’

La carte du refuge marin Xaana Kaahlii se trouve ci-dessous:



3 – Refuges marins dans l'Arctique canadien

La section suivante fournit des renseignements sur les mesures par zone qui ont été reconnues comme des refuges marins dans l'Arctique canadien.

3.1 – Refuge marin du détroit de Davis

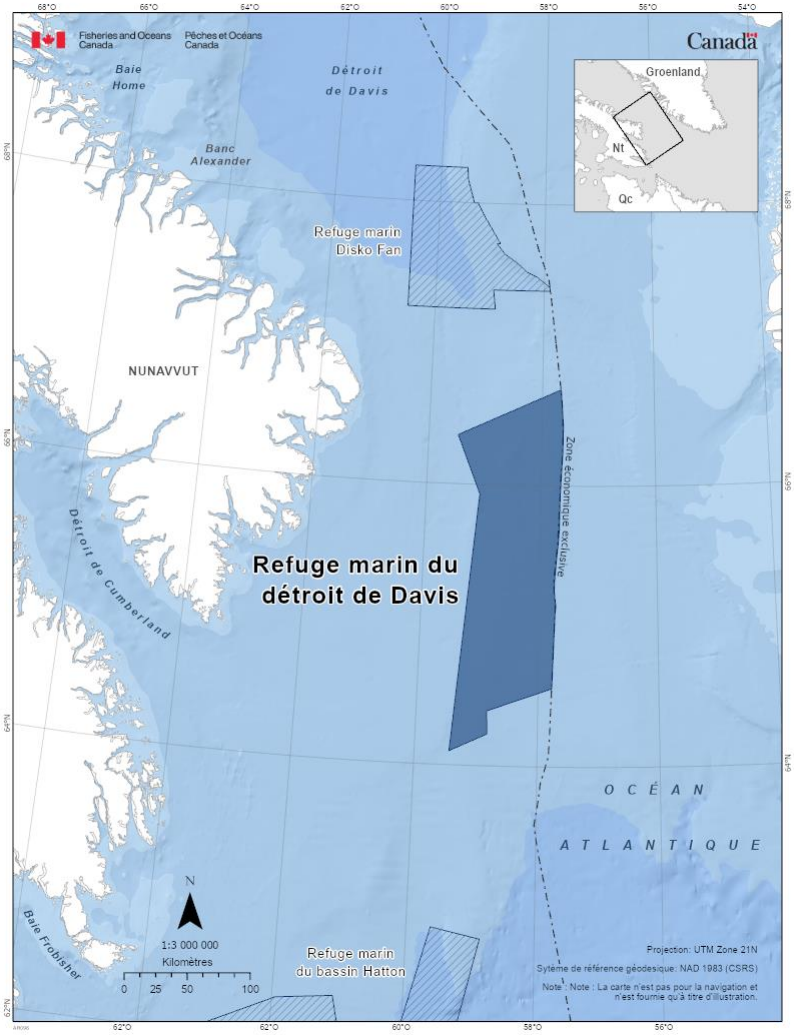
Le refuge marin du détroit de Davis est adjacente au Nunavut dans la biorégion de l'est de l'Arctique. La fermeture de la zone de pêche a été établie en 2017 comme condition de permis et à titre d'ordonnance de modification. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour protéger les zones benthiques vulnérables. La fermeture de la zone de pêche interdit toutes les activités de pêche.

Coordonnées

La superficie du refuge marin du détroit de Davis est d'environ 17 298 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La zone (dans les divisions 0A et 0B) est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	66° 41' 06.100"	57° 40' 12.300"
2	66° 37' 52.600"	57° 39' 27.100"
3	66° 36' 01.000"	57° 38' 59.200"
4	66° 30' 16.300"	57° 38' 02.100"
5	66° 24' 30.000"	57° 37' 33.600"
6	66° 18' 40.900"	57° 37' 33.200"
7	66° 15' 00.000"	57° 37' 50.400"
8	66° 12' 50.400"	57° 37' 00.500"
9	66° 03' 29.800"	57° 39' 27.300"
10	65° 57' 37.000"	57° 39' 55.600"
11	65° 57' 30.000"	57° 39' 55.600"
12	65° 51' 44.900"	57° 40' 26.400"
13	65° 50' 48.600"	57° 40' 27.400"
14	65° 37' 35.300"	57° 41' 44.700"
15	65° 34' 44.700"	57° 42' 10.600"
16	65° 23' 19.500"	57° 44' 49.900"
17	65° 18' 05.000"	57° 45' 41.800"
18	65° 14′ 31.300"	57° 44′ 59.500"
19	65° 11′ 29.700"	57° 44′ 13.200"
20	65° 08′ 47.400"	57° 43′ 41.200"
21	65° 06′ 02.500"	57° 43′ 57.100"
22	64° 33′ 22.400"	57° 46′ 29.200"
23	64° 23′ 30.400"	58° 50′ 16.200"
24	64° 13′ 36.400"	58° 49′ 23.000"
25	64° 06′ 00.500"	59° 26′ 00.200"
26	65° 56′ 00.000"	59° 04′ 00.200"
27	66° 21′ 00.000"	59° 29′ 00.000"
28	66° 41′ 06.100"	57° 40′ 12.300"

La carte ci-dessous montre le refuge marin du détroit de Davis :



Autres mesures

Tous les bateaux de pêche commerciale exploités dans la division 0 de l'OPANO doivent être dotés d'un système de surveillance des navires. Ces données sont surveillées régulièrement pour faciliter la surveillance de la conformité à la fermeture de la pêche. Il y a également une surveillance aérienne. D'autres outils complémentaires (p. ex. observateurs en mer, journaux de bord de la pêche) sont également employés.

Mesures volontaires

1. Les navires devraient si possible éviter de passer dans la zone. C'est là le meilleur moyen d'éliminer ou de réduire les perturbations acoustiques et les risques de collision avec des mammifères marins.
2. Lorsqu'ils manœuvrent dans des eaux fréquentées par des mammifères marins, les navires devraient procéder comme cela :
    a. Éviter tout changement soudain de vitesse ou de direction.
    b. Éviter de se diriger vers les mammifères marins.
    c. Se déplacer parallèlement aux mammifères marins.

d. S'il n'est pas possible de contourner un mammifère marin ou un groupe de mammifères marins, ralentir immédiatement, maintenir une distance de 100 mètres et attendre que les animaux soient à une distance de plus 400 mètres avant de reprendre tranquillement de la vitesse.

e. Dans le cas d'un voilier muni d'un moteur auxiliaire, laisser le moteur au ralenti ou utiliser l'échosondeur pour signaler sa présence.

3. Les navires doivent se conformer à toutes les dispositions pertinentes du Règlement sur les mammifères marins découlant de *la Loi sur les pêches.*
4. Signaler toute collision avec des animaux marins, empêtrements, tout cas de mammifère marin mort ou en détresse ou tout autre incident à la ligne directe de secours aux baleines (1-866-567-6277) ou le canal 16 de la bande marine VHF. Les observations de mammifères marins en bonne santé doivent être communiquées à l'adresse suivante XMARwhalesightings@dfo-mpo.gc.ca. Les communications au sujet des observations doivent comprendre les renseignements suivants : la date, l'heure, le lieu et l'espèce. Les photos et les vidéos doivent être remises, le cas échéant.
5. Veillez à atténuer tout risque de contact avec le fond dans ces zones sensibles. L'ancrage est déconseillé dans les refuges marins, dans la mesure du possible. L'ancrage est accepté pour des raisons de sécurité.

3.2 – Refuge marin Disko Fan

Le refuge marin Disko Fan est adjacente au Nunavut dans le sud de la baie de Baffin, dans la biorégion de l'est de l'Arctique. Appelée à l'origine zone d'hivernage du narval et zone corallienne d'eau froide, elle a été fermée à toute pêche au flétan noir en 2008 par le biais d'un arrêté modificatif et de conditions de licence, mais la pêche à la crevette a été autorisée à des profondeurs moins importantes (<400 m). En 2017, cette zone de pêche fermée a été rebaptisée « refuge marin de Disko Fan » et fermée à toute activité de pêche. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour la conservation des concentrations de coraux et la minimisation des impacts sur les sources de nourriture hivernales et les habitats d'hivernage des narvals.

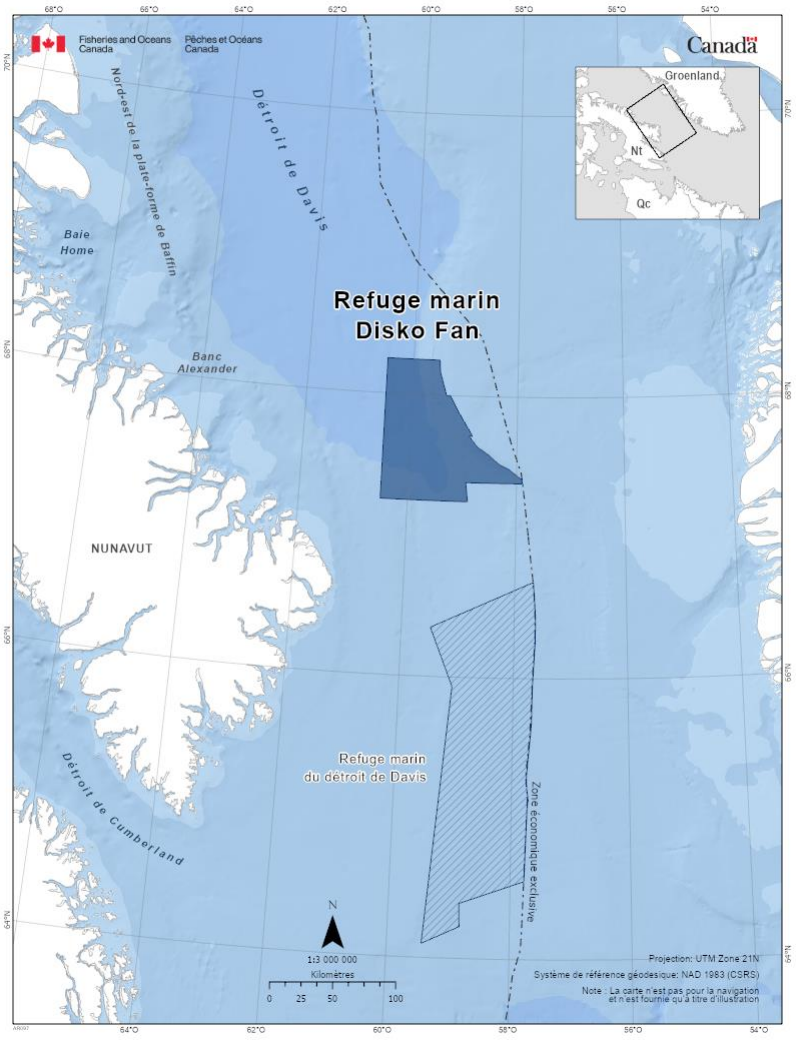
Coordonnées

La superficie du refuge marin Disko Fan est d'environ 7 485 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. Le refuge marin Disko Fan (dans les divisions 0A de l'OPANO) est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	68° 15' 00.000"	59° 30' 00.000"
2	68° 10' 00.000"	59° 29' 00.000"
3	68° 00' 00.000"	59° 21' 00.000"
4	68° 00' 00.000"	59° 16' 30.000"
5	67° 54' 00.000"	59° 08' 00.000"
6	67° 43' 00.000"	58° 50' 00.000"
7	67° 43' 00.000"	58° 54' 00.000"
8	67° 38' 30.000"	58° 44' 30.000"
9	67° 35' 00.000"	58° 31' 00.000"
10	67° 31' 00.000"	58° 19' 00.000"
11	67° 29' 00.000"	58° 08' 00.000"
12	67° 24' 50.000"	57° 53' 37.700"
13	67°23' 08.000"	57°52' 58.200"

14	67°23' 08.000"	58°56' 14.600"
15	67°15' 00.000"	58°53' 37.400"
16	67°15' 00.000"	60°30' 00.000"
17	68°15' 00.000"	60°30' 00.000"
18	68°15' 00.000"	59°30' 00.000"

La carte ci-dessous montre le refuge marin Disko Fan :



Autres mesures

Tous les bateaux de pêche commerciale exploités dans la division 0 de l'OPANO doivent être dotés d'un système de surveillance des navires. Ces données sont surveillées régulièrement pour faciliter la surveillance de la conformité à la fermeture de la pêche. Il y a également une surveillance aérienne. D'autres outils complémentaires (p. ex. observateurs en mer, journaux de bord de la pêche) sont également employés.

Mesures volontaires

1. Si possible, les navires doivent éviter de traverser cette zone. il s'agit du moyen le plus efficace pour éviter ou réduire les perturbations acoustiques et les collisions entre les navires et les mammifères marins.
2. Si le passage dans la zone est inévitable, la vitesse du navire doit être diminuée à 10 nœuds ou moins, et une vigie doit être mise en poste afin de maximiser les chances d'apercevoir des mammifères marins et d'éviter de les heurter. Il faut redoubler de prudence dans des conditions de visibilité réduite (pluie, brume, mer agitée, pendant la nuit, etc.). Il faut garder en tête que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes dispersés sur une zone de plusieurs milles.
3. Les navires doivent respecter les mesures d'opération suivantes lorsqu'ils manœuvrent autour de mammifères marins :
    a. Éviter tout changement brusque de vitesse ou de direction.
    b. Éviter de se diriger directement vers les mammifères marins.
    c. Se déplacer parallèlement aux mammifères marins.
    d. S'il n'est pas possible de manœuvrer autour d'un mammifère marin ou d'un groupe de mammifères marins, il faut immédiatement ralentir, maintenir une distance minimale de 100 mètres et attendre que les animaux soient à plus de 400 mètres avant de reprendre lentement la vitesse.
    e. Si vous naviguez sur un voilier équipé d'un moteur auxiliaire, laissez-le au ralenti ou utilisez l'échosondeur pour signaler votre présence.
4. Les navires doivent se conformer à toutes les dispositions pertinentes du *Règlement sur les mammifères marins* pris en vertu de la *Loi sur les pêches*.
5. Les collisions avec des mammifères marins, les empêtrements et les animaux en détresse ou morts doivent être signalés à la ligne d'urgence de la Marine Animal Response Society (1-866-567-6277), ou en passant par le canal VHF 16. Les observations de mammifères marins en santé doivent être signalées à XMARwhalesightings@dfo-mpo.gc.ca. Les renseignements suivants relatifs à l'observation doivent être inclus : date, heure, lieu et espèce. Si vous disposez de photos et de vidéos, veuillez les joindre à votre signalement.
6. Veillez à atténuer tout risque de contact avec le fond dans ces zones sensibles. L'ancrage est déconseillé dans les refuges marins, dans la mesure du possible. L'ancrage est accepté pour des raisons de sécurité.

3.3 – Refuge marin du bassin Hatton

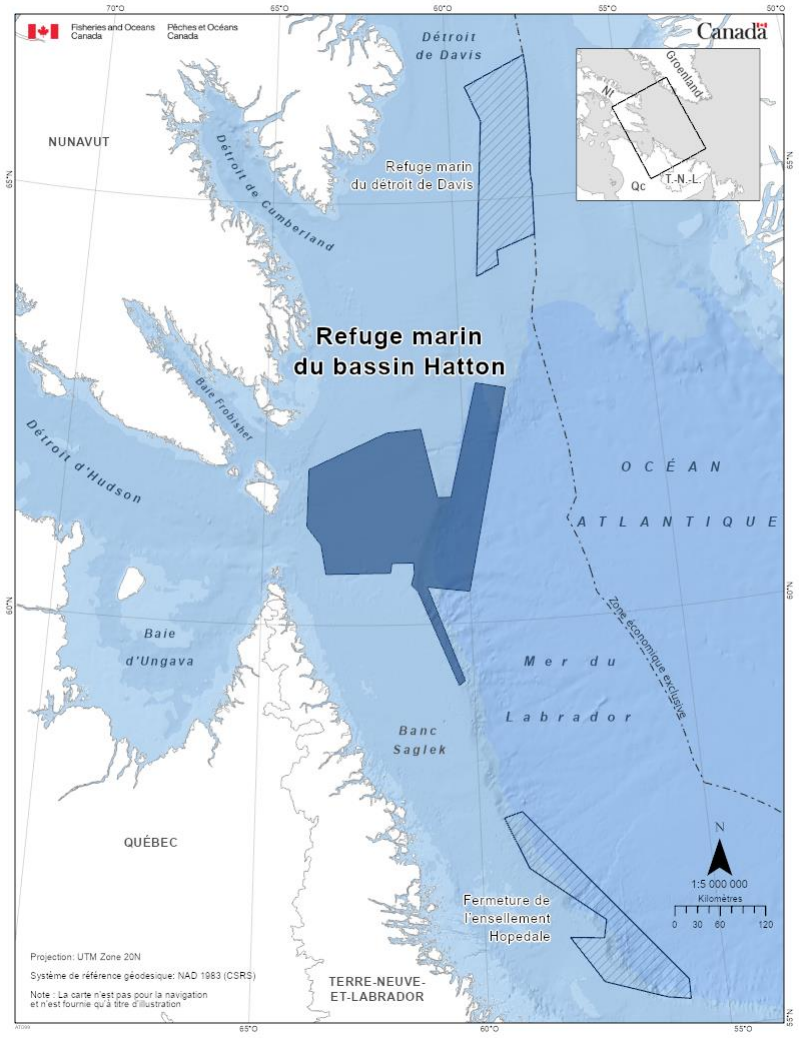
Le refuge marin du bassin Hatton se trouve dans les biorégions de l'Arctique de l'Est et des plateaux de Terre-Neuve-et-Labrador. La fermeture de pêche a été établie en 2017 par ordonnance de modification ou de condition de permis. Elle a obtenu le statut de refuge marin en raison des avantages supplémentaires qu'elle offre pour conserver les coraux et les éponges d'eau froide. La fermeture de pêche interdit toutes les activités de pêche qui utilisent des engins entrant en contact avec le fond. Cette région est la seule aire d'hivernage connue pour le narval du nord de la baie d'Hudson.

Coordonnées du refuge marin du bassin Hatton

La superficie du refuge marin du bassin Hatton est d'environ 42 459 km^2. Les limites géographiques de cette zone sont indiquées en latitude et en longitude, et ces points de référence sont basés sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord de 1983 (NAD83). Les positions sont exprimées en degrés, en minutes et en secondes. La zone de conservation du bassin Hatton (dans les divisions 0B et 2G de l'OPANO) est délimitée par une ligne reliant les points dans l'ordre où ils sont énumérés ci-dessous.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	62° 16' 49.758"	61° 56' 38.046"
2	62° 19' 06.918"	61° 04' 22.448"
3	61° 29' 59.958"	60° 41' 55.329"
4	61° 29' 59.958"	60° 22' 07.689"
5	62° 50' 31.518"	59° 37' 08.050"
6	62° 45' 58.278"	58° 51' 02.172"
7	60° 22' 28.159"	60° 00' 24.490"
8	60° 26' 32.959"	61° 01' 12.728"
9	59° 28' 37.519"	60° 19' 03.010"
10	59° 19' 14.839"	60° 12' 22.690"
11	59° 15' 45.679"	60° 20' 53.530"
12	60° 23' 43.399"	61° 15' 03.968"
13	60° 28' 06.199"	61° 24' 18.368"
14	60° 36' 37.399"	61° 19' 33.968"
15	60° 44' 01.279"	61° 20' 14.288"
16	60° 44' 00.559"	61° 51' 41.767"
17	60° 37' 00.799"	61° 53' 53.527"
18	60° 36' 22.639"	63° 27' 37.804"
19	60° 57' 04.639"	63° 35' 00.244"
20	61° 10' 15.199"	63° 56' 15.003"
21	61° 51' 01.038"	63° 54' 12.963"
22	62° 16' 49.758"	61° 56' 38.046"

La carte ci-dessous montre le refuge marin du bassin Hatton :



Autres mesures

Mesures volontaires

1. Si possible, les navires doivent éviter de traverser cette zone. il s'agit du moyen le plus efficace pour éviter ou réduire les perturbations acoustiques et les collisions entre les navires et les mammifères marins.
2. Si le passage dans la zone est inévitable, la vitesse du navire doit être diminuée à 10 nœuds ou moins, et une vigie doit être mise en poste afin de maximiser les chances d'apercevoir des mammifères marins et d'éviter de les heurter. Il faut redoubler de prudence dans des conditions de visibilité réduite (pluie, brume, mer agitée, pendant la nuit, etc.). Il faut garder en tête que les mammifères marins se déplacent souvent en petits groupes dispersés sur une zone de plusieurs milles.

3. Les navires doivent respecter les mesures d'opération suivantes lorsqu'ils manœuvrent autour de mammifères marins :
    a. Éviter tout changement brusque de vitesse ou de direction.
    b. Éviter de se diriger directement vers les mammifères marins.
    c. Se déplacer parallèlement aux mammifères marins.
    d. S'il n'est pas possible de manœuvrer autour d'un mammifère marin ou d'un groupe de mammifères marins, il faut immédiatement ralentir, maintenir une distance minimale de 100 mètres et attendre que les animaux soient à plus de 400 mètres avant de reprendre lentement la vitesse.
    e. Si vous naviguez sur un voilier équipé d'un moteur auxiliaire, laissez-le au ralenti ou utilisez l'échosondeur pour signaler votre présence.
4. Les navires doivent se conformer à toutes les dispositions pertinentes du *Règlement sur les mammifères marins* pris en vertu de la *Loi sur les pêches*.
5. Les collisions avec des mammifères marins, les empêtrements et les animaux en détresse ou morts doivent être signalés à la ligne d'urgence de la Marine Animal Response Society (1-866-567-6277), ou en passant par le canal VHF 16. Les observations de mammifères marins en santé doivent être signalées à XMARwhalesightings@dfo-mpo.gc.ca. Les renseignements suivants relatifs à l'observation doivent être inclus : date, heure, lieu et espèce. Si vous disposez de photos et de vidéos, veuillez les joindre à votre signalement.
6. Veillez à atténuer tout risque de contact avec le fond dans ces zones sensibles. L'ancrage est déconseillé dans les refuges marins, dans la mesure du possible. L'ancrage est accepté pour des raisons de sécurité.

Autorité : Ministère des Pêches et des Océans (MPO)

5B Lignes directrices générales pour les parcs nationaux

Parcs nationaux du Canada et les réserves de parc national du Canada

Lignes directrices générales pour les parcs nationaux et les réserves de parc national

En vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (L.C. 2000, ch. 32), l'Agence Parcs Canada gère les parcs nationaux (inscrits à l'annexe 1 de la Loi) et les réserves de parc national (inscrites à l'annexe 2 de la Loi) au nom des Canadiens et est responsable de l'accès aux terres et aux eaux sur lesquelles elle a compétence. Un permis de visiteur et/ou un permis d'exploitation de commerce est requis avant de pénétrer à l'intérieur des limites de tout parc national ou de réserve de parc national. D'autres permis peuvent également être exigés, y compris pour la recherche.

Pour de plus amples renseignements concernant les parcs nationaux du Canada et les réserves de parc national du Canada, veuillez communiquer avec le Service national d'information de Parcs Canada au 1-888-773-8888 ou information@pc.gc.ca, ou visitez le site web de Parcs Canada.

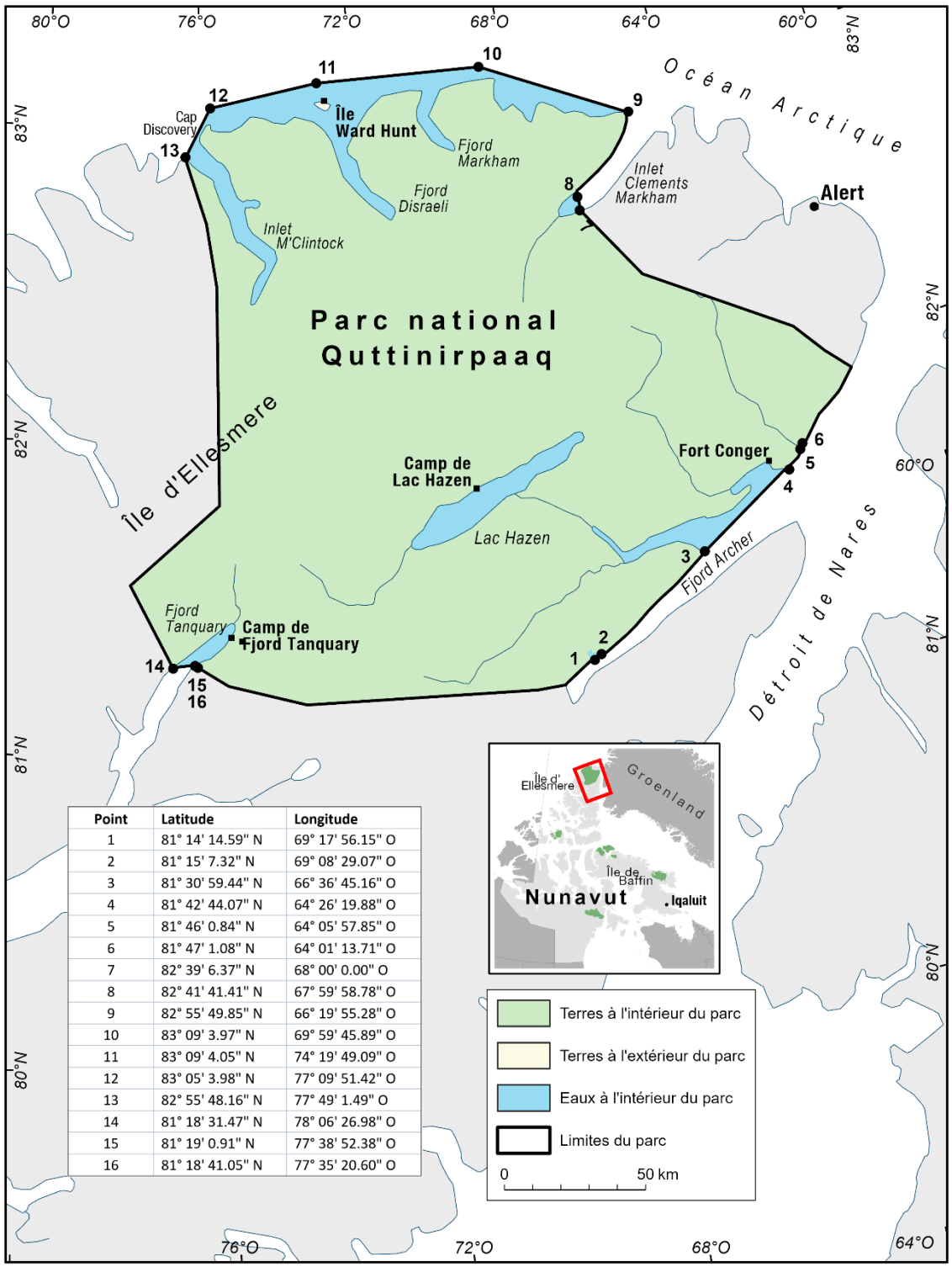
1. Parcs nationaux au Nunavut

À l'exception des Inuit qui accèdent aux parcs nationaux pour les activités fondées sur les droits de l'Accord du Nunavut, toute personne désirant accéder à un parc national au Nunavut, y compris aux composantes marines de ces derniers, requiert une autorisation de Parcs Canada. Ces autorisations prennent généralement la forme d'un permis de visiteur, d'un permis d'exploitation de commerce, ou permis de recherche.

Toute personne voulant accéder aux composantes marines des parcs nationaux au Nunavut doit communiquer avec le bureau de parc national local et s'inscrire au préalable. D'autres permis pourraient être exigés et des restrictions supplémentaires peuvent s'appliquer.

1.1 Parc national du Canada Quttinirpaaq

Coordonnées



Point	Latitude	Longitude
1	81° 14' 14.59" N	69° 17' 56.15" O
2	81° 15' 7.32" N	69° 08' 29.07" O
3	81° 30' 59.44" N	66° 36' 45.16" O
4	81° 42' 44.07" N	64° 26' 19.88" O
5	81° 46' 0.84" N	64° 05' 57.85" O
6	81° 47' 1.08" N	64° 01' 13.71" O
7	82° 39' 6.37" N	68° 00' 0.00" O
8	82° 41' 41.41" N	67° 59' 58.78" O
9	82° 55' 49.85" N	66° 19' 55.28" O
10	83° 09' 3.97" N	69° 59' 45.89" O
11	83° 09' 4.05" N	74° 19' 49.09" O
12	83° 05' 3.98" N	77° 09' 51.42" O
13	82° 55' 48.16" N	77° 49' 1.49" O
14	81° 18' 31.47" N	78° 06' 26.98" O
15	81° 19' 0.91" N	77° 38' 52.38" O
16	81° 18' 41.05" N	77° 35' 20.60" O

Restrictions

À l'exception des Inuit qui ont le droit d'accéder aux parcs nationaux en toute liberté et sans aucune restriction pour y exercer des activités de récolte, tout navire désirant accéder aux composantes marines du parc national Quttinirpaaq doit communiquer avec Parcs Canada au 1-867-975-4673 ou au nunavut.info@pc.gc.ca, avant d'entrer au parc national.

Les restrictions et interdictions suivantes s'appliquent également :

- Les navires de croisière ont accès uniquement au Fiord Tanquary ainsi qu'aux endroits désignés dans le port de découverte; les croisières sont interdites dans toutes les autres zones maritimes.
- Private Yacht Access is permitted in Tanquary Fiord.
- Les activités motorisées privées ne sont pas permises dans le parc.
- La pêche sportive est interdite dans toutes les eaux du parc.

Exigences en matière de permis

Des permis d'utilisation sont requis pour tous les visiteurs. Un permis de visiteur est accordé après une séance d'orientation obligatoire, inscription et paiement des frais d'entrée du parc. Pour organiser une orientation et obtenir un permis de visiteur, communiquez avec Parcs Canada avant votre voyage.

En plus des permis d'utilisation des visiteurs, des permis sont nécessaires pour exploiter une entreprise (guidage, pourvoirie), filmer et photographier à des fins commerciales, faire atterrir un avion, établir une cache ou un camp de base, ou transporter une arme à feu à travers le parc. Les demandes de permis peuvent prendre 90 jours ou plus pour être traitées. Pour plus d'informations ou pour demander l'un de ces permis, communiquez avec permits.nunavut.permis@pc.gc.ca.

Les demandes de permis pour les activités de recherche et de collecte à l'intérieur des limites du parc doivent être soumises au plus tard le 28 février pour les travaux sur le terrain d'été et d'automne (mai à novembre) et avant le 30 octobre pour les travaux sur le terrain en hiver et au printemps (de décembre à avril). Contactez rechercheparcsnunavut-nunavutparksresearch@pc.gc.ca pour obtenir des détails sur ce qui est requis dans les demandes de permis de recherche et de collecte.

Avis d'incidents

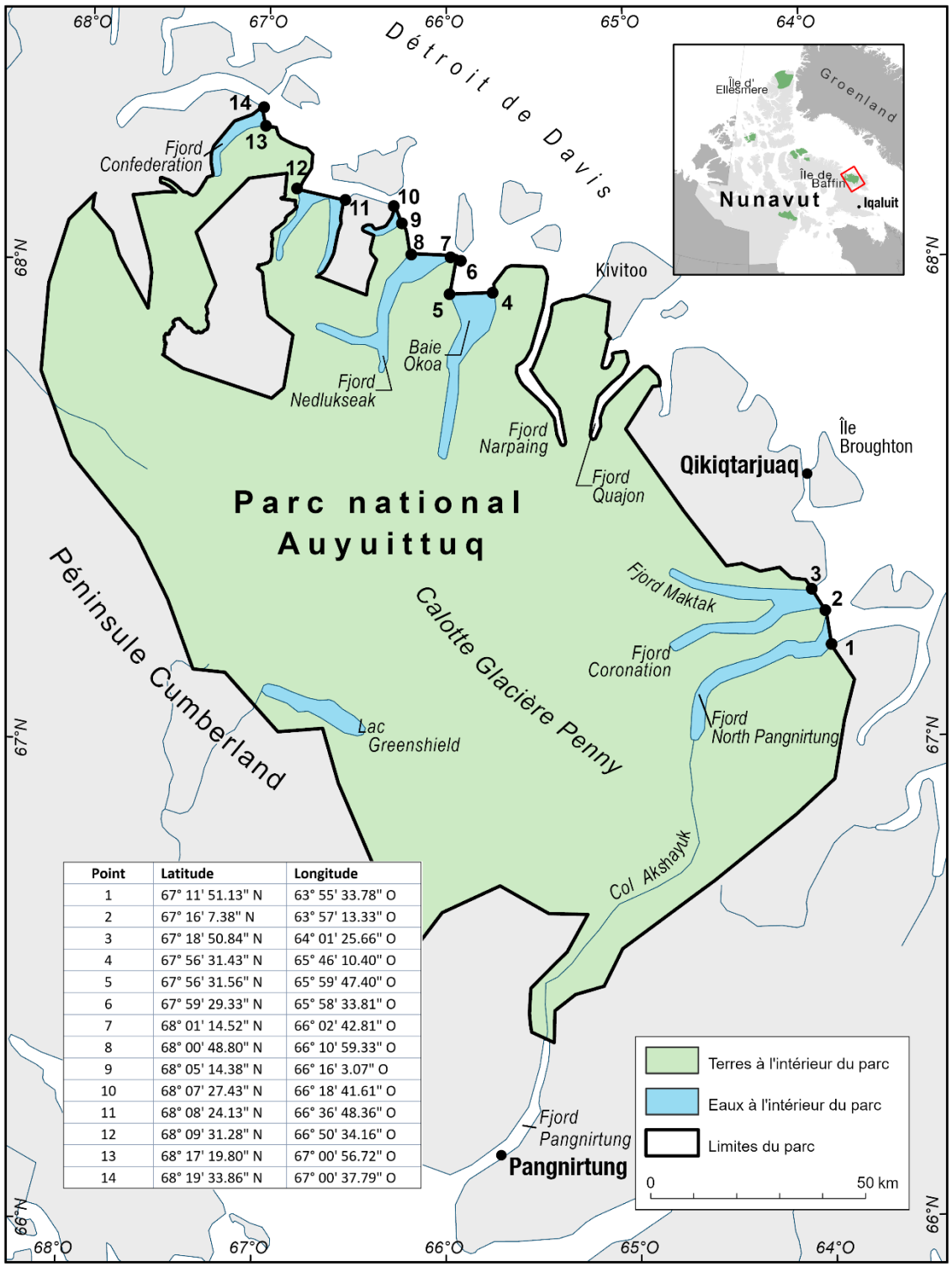
Tout incident se produisant dans le parc national Quttinirpaaq doit être rapporté à Parcs Canada dans les plus brefs délais en appelant le 1-877-852-3100 ou le 1-780-852-3100.

Renseignements

Parc national Quttinirpaaq
Parcs Canada
C.P. 278
Iqaluit, NU
X0A 0H0
Tél. : 1-867-975-4673
Téléc. : 1-867-975-4674
Courriel : nunavut.info@pc.gc.ca

1.2 Parc national du Canada Auyuittuq

Coordonnées



Point	Latitude	Longitude
1	67° 11' 51.13" N	63° 55' 33.78" O
2	67° 16' 7.38" N	63° 57' 13.33" O
3	67° 18' 50.84" N	64° 01' 25.66" O
4	67° 56' 31.43" N	65° 46' 10.40" O
5	67° 56' 31.56" N	65° 59' 47.40" O
6	67° 59' 29.33" N	65° 58' 33.81" O
7	68° 01' 14.52" N	66° 02' 42.81" O
8	68° 00' 48.80" N	66° 10' 59.33" O
9	68° 05' 14.38" N	66° 16' 3.07" O
10	68° 07' 27.43" N	66° 18' 41.61" O
11	68° 08' 24.13" N	66° 36' 48.36" O
12	68° 09' 31.28" N	66° 50' 34.16" O
13	68° 17' 19.80" N	67° 00' 56.72" O
14	68° 19' 33.86" N	67° 00' 37.79" O

Restrictions

À l'exception des Inuit qui ont le droit d'accéder aux parcs nationaux en toute liberté et sans aucune restriction pour y exercer des activités de récolte, tout navire désirant accéder aux composantes marines du parc national Auyuittuq doit communiquer avec Parcs Canada au 1-867-473-2500 pour le bureau à Pangirtung ou 1-867-927-8834 pour le bureau à Qikiqtarjuaq ou en écrivant à nunavut.info@pc.gc.ca, avant d'entrer au parc.

Les restrictions et interdictions suivantes s'appliquent également :

- Les activités motorisées privées sont interdites dans toutes les zones marines.
- Il est présentement interdit aux navires de croisière d'entrer dans les fiords situés dans le parc.
- L'accès aux bateaux à moteur avec un guide commercial peut être autorisé dans les fjords Coronation, Maktak et Pangnirtung.
- Toutes les zones marines des fjords Coronation et Maktak sont fermées de façon saisonnière à la fin d'août ou au début de septembre pour le reste de l'année civile, afin de permettre aux Inuit d'entreprendre des activités fondées sur les droits. Les dates de fermeture varient d'une année à l'autre, selon le calendrier des activités. Communiquez avec le personnel de Parcs Canada à Qikiqtarjuaq (1-867-927-8834) pour plus de détails sur cette fermeture.
- La pêche sportive dans le parc nécessite un permis.

Exigences en matière de permis

Un permis de visiteur est requis pour tous les visiteurs. Un permis de visiteur est accordé suite à une séance d'orientation obligatoire, inscription et paiement des frais d'entrée du parc. Pour organiser une orientation et obtenir un permis de visiteur, communiquez avec Parcs Canada avant votre voyage.

En plus des permis d'utilisation des visiteurs, des permis sont nécessaires pour exploiter un entreprise (guidage, pourvoirie), filmer et photographier à des fins commerciales, faire atterrir un avion, établir une cache ou un camp de base, transporter une arme à feu à travers le parc, ou la pêche sportive. Les permis doivent être obtenus auprès du bureau de Parcs Canada bien avant les activités proposées; certains permis peuvent prendre 90 jours pour être traités. Pour plus d'informations ou pour demander l'un de ces permis, communiquez avec permits.nunavut.permis@pc.gc.ca.

Les demandes de permis pour les activités de recherche et de collecte à l'intérieur des limites du parc doivent être soumises au plus tard le 28 février pour les travaux sur le terrain d'été et d'automne (mai à novembre) et avant le 30 octobre pour les travaux sur le terrain en hiver et au printemps (de décembre à avril). Contactez rechercheparcsnunavut-nunavutparksresearch@pc.gc.ca pour obtenir des détails sur ce qui est requis dans les demandes de permis de recherche et de collecte.

Avis d'incidents

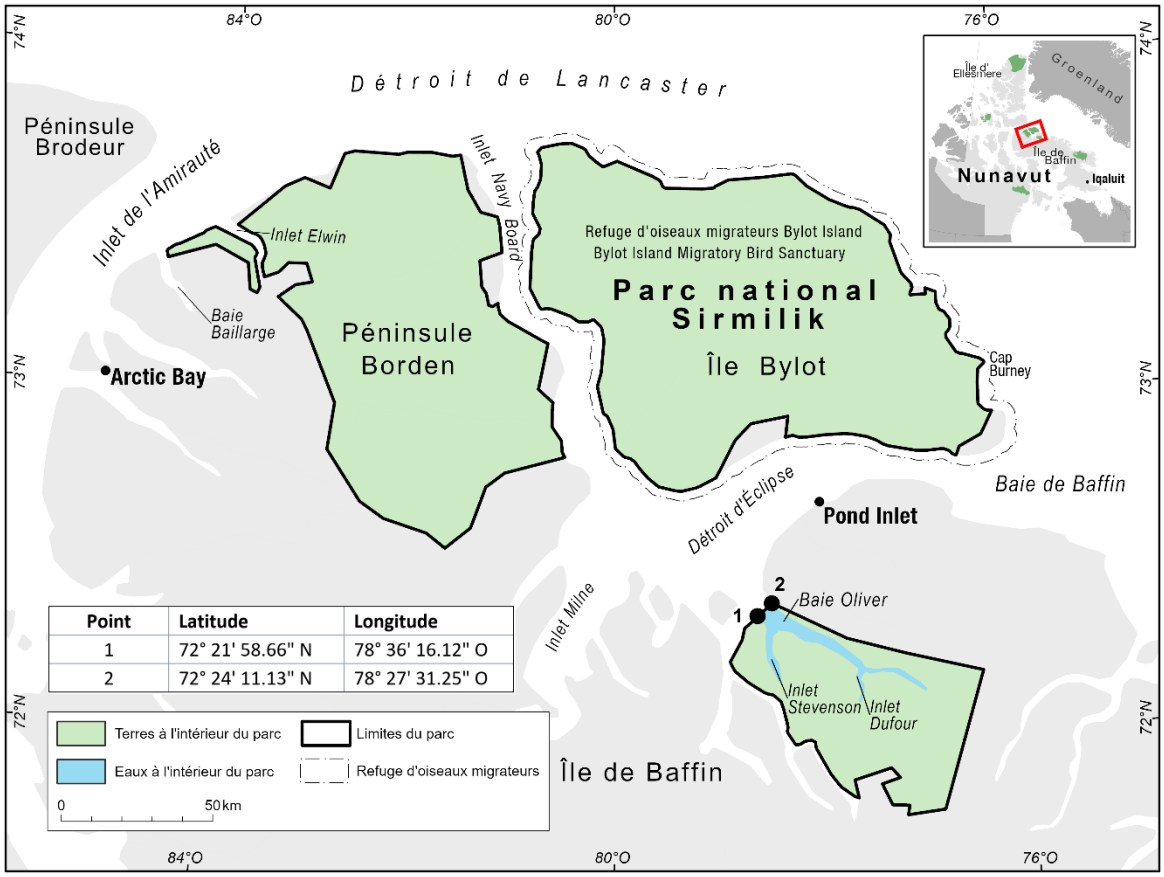
Tout incident se produisant dans le parc national Quttinirpaaq doit être rapporté à Parcs Canada dans les plus brefs délais en appelant le 1-877-852-3100 ou le 1-780-852-3100.

Renseignement

Parc national Auyuittuq Parcs Canada C.P. 353 Pangnirtung, NU X0A 0R0 Tél. : 1-867-473-2500 Téléc. : 1-867-473-8612 Courriel : nunavut.info@pc.gc.ca	ou	Parc national Auyuittuq Parcs Canada C.P.122 Qikiqtarjuaq, NU X0A 0B0 Tél. : 1-867-927-8834 Téléc. : 1-867-927-8454

1.3 Parc national du Canada Sirmilik

Coordonnées



Point	Latitude	Longitude
1	72° 21' 58.66" N	78° 36' 16.12" O
2	72° 24' 11.13" N	78° 27' 31.25" O

Restrictions

À l'exception des Inuit qui ont le droit d'accéder aux parcs nationaux en toute liberté et sans aucune restriction pour y exercer des activités de récolte, toutes personnes désirant accéder aux composantes marines du parc national Sirmilik doit communiquer avec Parcs Canada au 1-867-899-8092 ou en écrivant à sirmilik.info@pc.gc.ca, avant d'entrer au parc national.

Les restrictions et interdictions suivantes s'appliquent également :

- L'accès à la baie Oliver nécessite un permis de visiteur et/ou d'exploitation de commerce.
- Les gros navires (par exemple, les navires de croisière) ne sont pas autorisés à entrer dans la baie Oliver.
- La pêche dans le parc nécessite un permis.

Recommandations supplémentaires

Parcs Canada recommande à tous les navires s'amarrant ou transitant près du parc national Sirmilik de communiquer avec le bureau du parc, notamment ceux désirant débarquer sur les terres du parc national, puisqu'on doit obligatoirement obtenir un permis, s'inscrire et assister à une séance d'orientation sur le parc.

Pour l'accès aux eaux adjacentes à l'île Bylot, on devrait également communiquer avec le Service canadien de la faune, qui est responsable de la gestion du refuge d'oiseaux migrateurs de l'île Bylot et de sa composante marine.

Exigences en matière de permis

Un permis de visiteur est requis pour tous les visiteurs. Un permis de visiteur est accordé suite à une séance d'orientation obligatoire, inscription et paiement des frais d'entrée du parc. Pour organiser une orientation et obtenir un permis de visiteur, communiquez avec Parcs Canada avant votre voyage.

En plus des permis d'utilisation des visiteurs, des permis sont nécessaires pour exploiter un entreprise (guidage, pourvoirie), filmer et photographier à des fins commerciales, faire atterrir un avion, établir une cache ou un camp de base ou transporter une arme à feu à travers le parc. Les permis doivent être obtenus auprès du bureau de Parcs Canada bien avant les activités proposées; certains permis peuvent prendre 90 jours pour être traités. Pour plus d'informations ou pour demander l'un de ces permis, communiquez avec permits.nunavut.permis@pc.gc.ca.

Les demandes de permis pour les activités de recherche et de collecte à l'intérieur des limites du parc doivent être soumises au plus tard le 28 février pour les travaux sur le terrain d'été et d'automne (mai à novembre) et avant le 30 octobre pour les travaux sur le terrain en hiver et au printemps (de décembre à avril). Contactez rechercheparcsnunavut-nunavutparksresearch@pc.gc.ca pour obtenir des détails sur ce qui est requis dans les demandes de permis de recherche et de collecte.

Recommandations supplémentaires

Pour accéder aux eaux adjacentes à l'île Bylot, le Service canadien de la faune doit être contacté car il est responsable de la gestion du refuge d'oiseaux migrateurs de l'île Bylot, qui comprend une composante marine.

Avis d'incidents

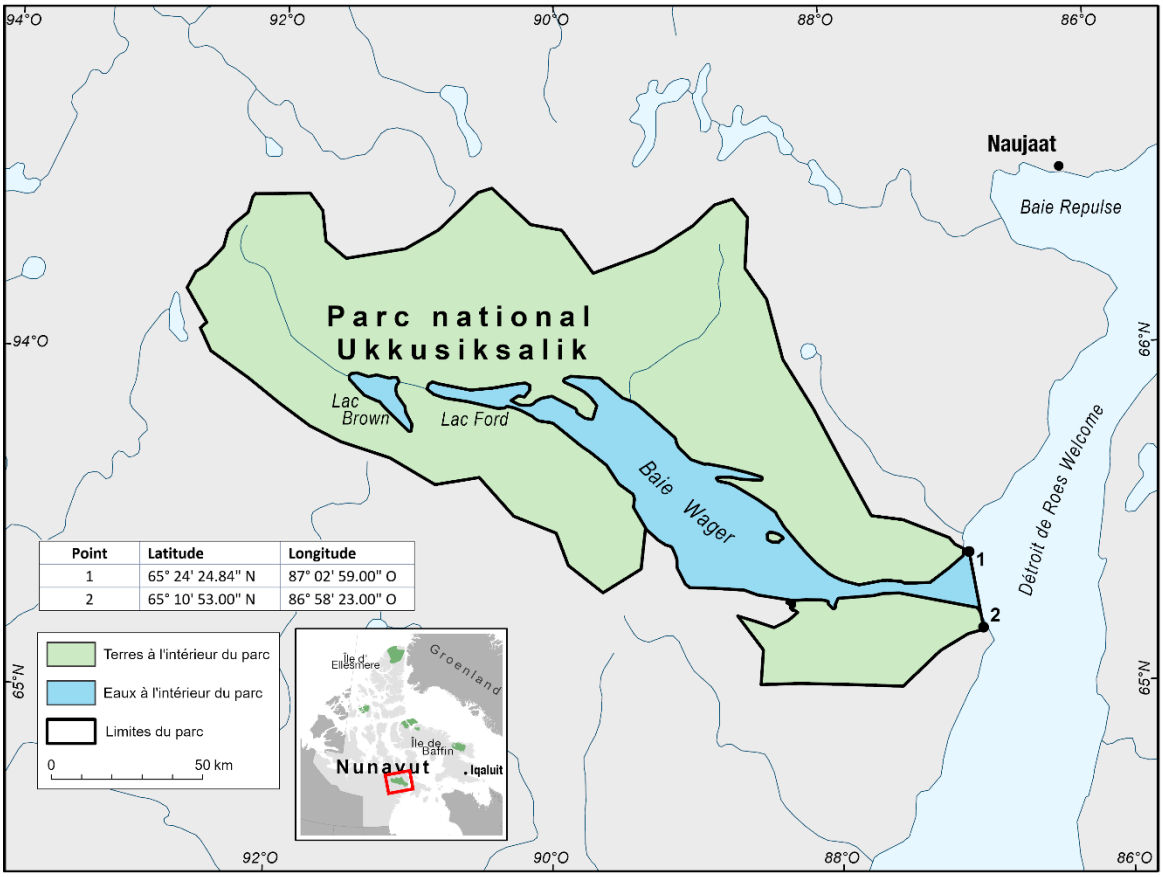
Tout incident se produisant dans le parc national Sirmilik doit être rapporté à Parcs Canada dans les plus brefs délais en appelant le 1-877-852-3100 ou le 1-780-852-3100.

Renseignements

Parc national Sirmilik
Parcs Canada
C.P. 300
Pond Inlet, NU
X0A 0S0
Tél. : 1-867-899-8092
Téléc. : 1-867-899-8104
Courriel : sirmilik.info@pc.gc.ca

1.4 Parc national du Canada Ukkusiksalik

Coordonnées



Restrictions

À l'exception des Inuit qui ont le droit d'accéder aux parcs nationaux en toute liberté et sans aucune restriction pour y exercer des activités de récolte, tout navire désirant accéder aux composantes marines du parc national Ukkusiksalik doit communiquer avec Parcs Canada au 1-867-462-4500 ou en écrivant à ukkusiksalik.info@pc.gc.ca, avant d'entrer au parc.

Les restrictions suivantes s'appliquent également :

- L'accès à la baie Wager nécessite un permis de visiteur et/ou d'exploitation de commerce.
- Toute personne souhaitant entrer, utiliser et/ou voyager dans le parc national Ukkusiksalik doit être accompagnée d'un garde contre les ours autorisé dans le parc national.

Exigences en matière de permis

Un permis de visiteur est requis pour tous les visiteurs. Un permis de visiteur est accordé suite à une séance d'orientation obligatoire, inscription et paiement des frais d'entrée du parc. Pour organiser une orientation et obtenir un permis de visiteur, communiquez avec Parcs Canada avant votre voyage.

En plus des permis d'utilisation des visiteurs, des permis sont nécessaires pour exploiter une entreprise (guidage, pourvoirie), filmer et photographier à des fins commerciales, faire atterrir un avion, établir une cache ou un camp de base ou transporter une arme à feu à travers le parc. Les permis doivent être obtenus auprès du bureau de Parcs Canada bien avant les activités proposées; certains permis peuvent prendre 90 jours pour être traités. Pour plus d'informations ou pour demander l'un de ces permis, veuillez communiquer avec permits.nunavut.permis@pc.gc.ca.

Les demandes de permis pour les activités de recherche et de collecte à l'intérieur des limites du parc doivent être soumises au plus tard le 28 février pour les travaux sur le terrain d'été et d'automne (mai à novembre) et avant le 30 octobre pour les travaux sur le terrain en hiver et au printemps (de décembre à avril). Contactez rechercheparcsnunavut-nunavutparksresearch@pc.gc.ca pour obtenir des détails sur ce qui est requis dans les demandes de permis de recherche et de collecte.

Avis d'incidents

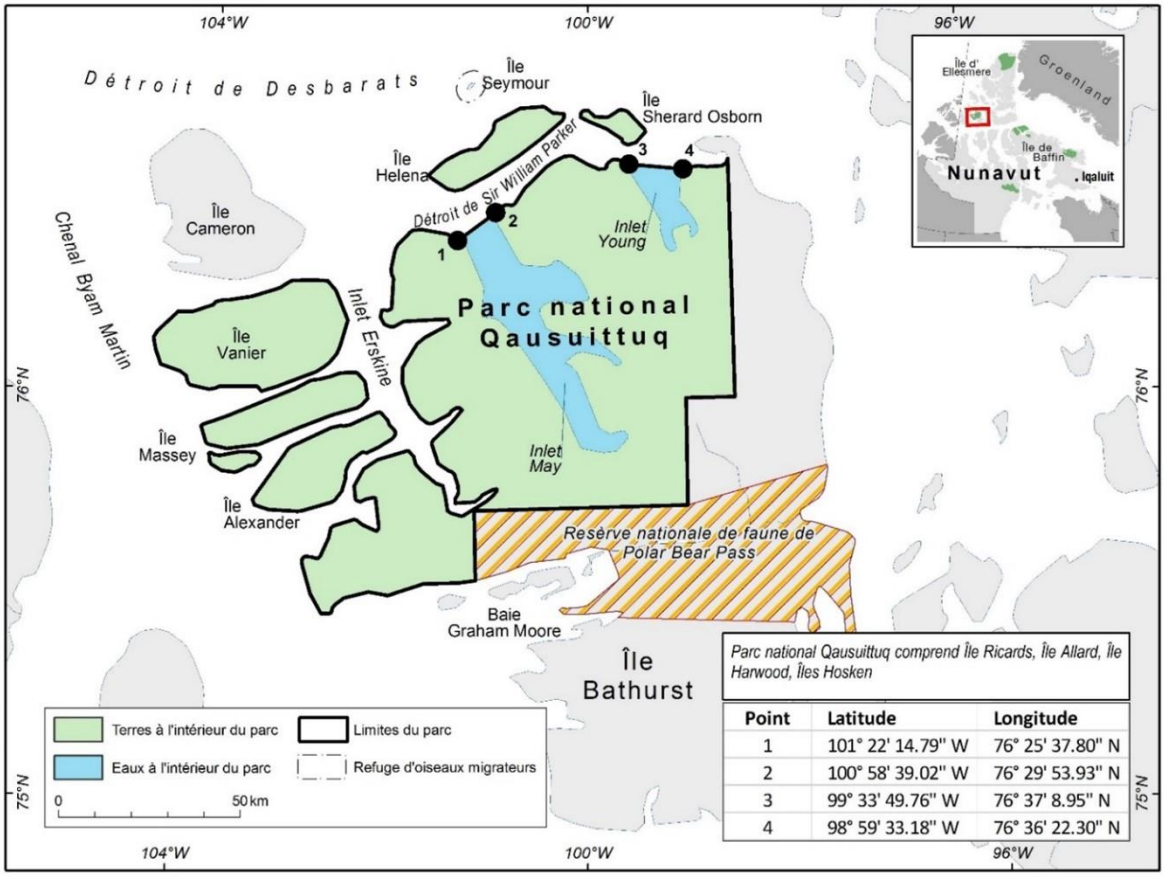
Tout incident se produisant dans le parc national Ukkusiksalik doit être rapporté à Parcs Canada dans les plus brefs délais en appelant le 1-877-852-3100 ou le 1-780-852-3100.

Renseignements

Parc national Ukkusiksalik
Parcs Canada
C.P. 220
Repulse Bay, NU
X0C 0H0
Tél. : 1-867-462-4500
Téléc. : 1-867-462-4095
Courriel : ukkusiksalik.info@pc.gc.ca

1.5 Parc national du Canada Qausuittuq

Coordonnées



Parc national Qausuittuq comprend Île Ricards, Île Allard, Île Harwood, Îles Hosken

Point	Latitude	Longitude
1	101° 22' 14.79" W	76° 25' 37.80" N
2	100° 58' 39.02" W	76° 29' 53.93" N
3	99° 33' 49.76" W	76° 37' 8.95" N
4	98° 59' 33.18" W	76° 36' 22.30" N

Restrictions

À l'exception des Inuit qui ont le droit d'accéder aux parcs nationaux en toute liberté et sans aucune restriction pour y exercer des activités de récolte, tout navire désirant accéder aux composantes marines du parc national Qausuittuq doit communiquer avec Parcs Canada au 1-867-252-3000 ou au nunavut.info@pc.gc.ca avant d'entrer au parc.

Les restrictions suivantes s'appliquent également :

- L'accès aux bras May et Young nécessite un permis de visiteur et/ou d'exploitation de commerce.

Exigences en matière de permis

Un permis de visiteur est requis pour tous les visiteurs. Un permis de visiteur est accordé suite à une séance d'orientation obligatoire, inscription et paiement des frais d'entrée du parc. Pour organiser une orientation et obtenir un permis de visiteur, communiquez avec Parcs Canada avant votre voyage.

En plus des permis d'utilisation des visiteurs, des permis sont nécessaires pour exploiter un entreprise (guidage, pourvoirie), filmer et photographier à des fins commerciales, faire atterrir un avion, établir une cache ou un camp de base ou transporter une arme à feu à travers le parc. Les permis doivent être obtenus auprès du bureau de Parcs Canada bien avant les activités proposées; certains permis peuvent prendre 90 jours pour être traités. Pour plus d'informations ou pour demander l'un de ces permis, veuillez communiquez avec permits.nunavut.permis@pc.gc.ca.

Les demandes de permis pour les activités de recherche et de collecte à l'intérieur des limites du parc doivent être soumises au plus tard le 28 février pour les travaux sur le terrain d'été et d'automne (mai à novembre) et avant le 30 octobre pour les travaux sur le terrain en hiver et au printemps (de décembre à avril). Contactez rechercheparcsnunavut-nunavutparksresearch@pc.gc.ca pour obtenir des détails sur ce qui est requis dans les demandes de permis de recherche et de collecte.

Avis d'incidents

Tout incident se produisant dans le parc national Qausuittuq doit être rapporté à Parcs Canada dans les plus brefs délais en appelant le 1-877-852-3100 ou le 1-780-852-3100.

Renseignements

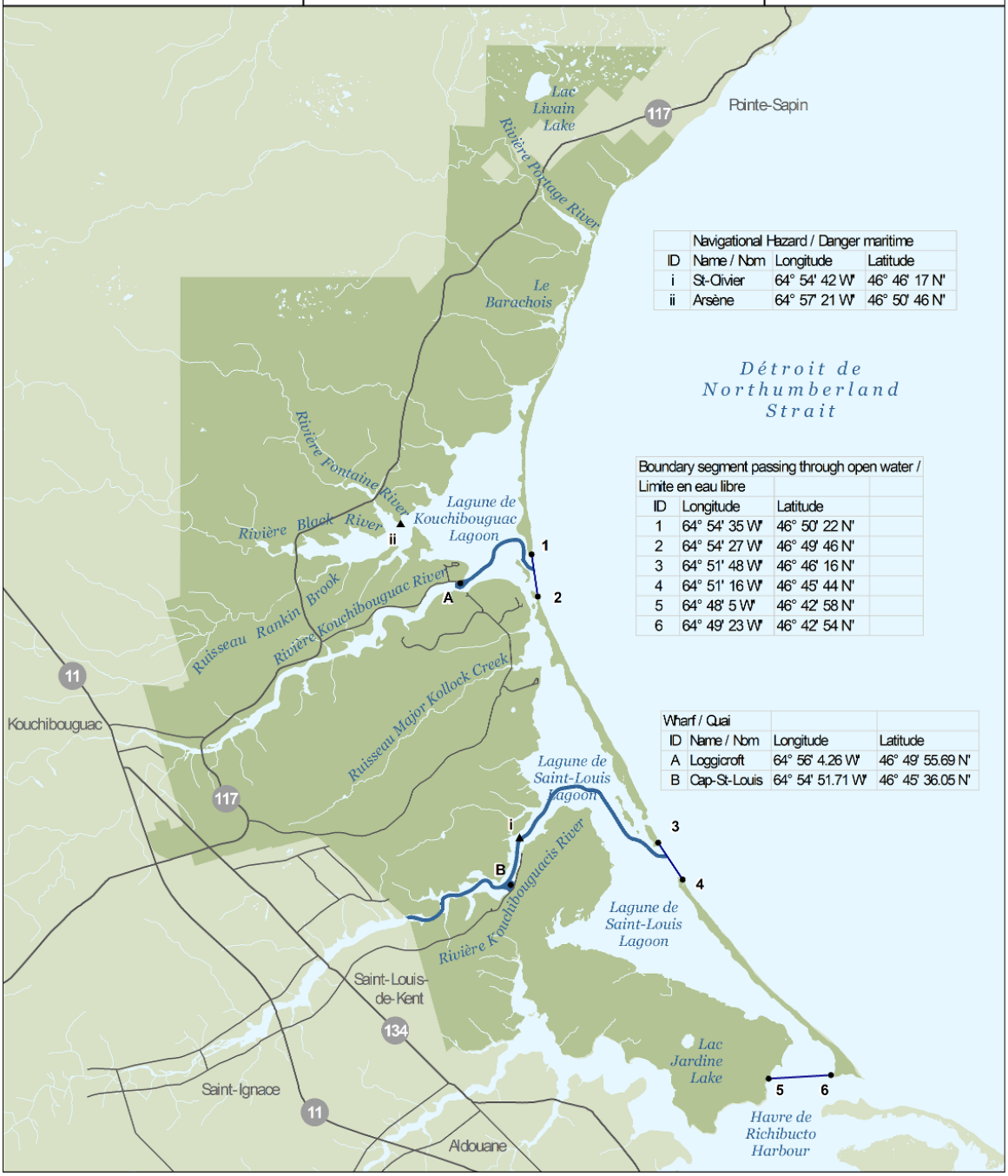
Parc national Qausuittuq
Parcs Canada
C.P. 123
Resolute Bay, NU
X0A 0V0
Tél. : 1-867-252-3000
Courriel : nunavut.info@pc.gc.ca

2. Parcs nationaux côtiers dans l'est du Canada

2.1 Parc national du Canada Kouchibouguac

Coordonnées

Map / Carte	Legend / Légende	Scale / Échelle
Kouchibouguac National Park of Canada Parc national du Canada Kouchibouguac	wharf A, B quai boundary in open water limite en eau libre park boundary limite du parc seasonally navigable channel chenal navigable en saison	0 4 km



Navigational Hazard / Danger maritime			
ID	Name / Nom	Longitude	Latitude
i	St-Olivier	64° 54' 42 W'	46° 46' 17 N'
ii	Arsène	64° 57' 21 W'	46° 50' 46 N'

Boundary segment passing through open water / Limite en eau libre		
ID	Longitude	Latitude
1	64° 54' 35 W'	46° 50' 22 N'
2	64° 54' 27 W'	46° 49' 46 N'
3	64° 51' 48 W'	46° 46' 16 N'
4	64° 51' 16 W'	46° 45' 44 N'
5	64° 48' 5 W'	46° 42' 58 N'
6	64° 49' 23 W'	46° 42' 54 N'

Wharf / Quai			
ID	Name / Nom	Longitude	Latitude
A	Loggicroft	64° 56' 4.26 W'	46° 49' 55.69 N'
B	Cap-St-Louis	64° 54' 51.71 W'	46° 45' 36.05 N'

Le tableau qui suit présente les coordonnées marquant les segments de limite qui traversent des eaux libres. Ces positions géographiques sont approximatives, puisque le sable peut se déplacer d'une année à l'autre et pendant les phénomènes météorologiques extrêmes.

ID	Longitude	Latitude
1	64º 54' 35" W	46º 50' 22" N
2	64º 54' 27" W	46º 49' 46" N
3	64º 51' 48" W	46º 46' 16" N
4	64º 51' 16" W	46º 45' 44" N
5	64º 48' 05" W	46º 42' 58" N
6	64º 49' 23" W	46º 42' 54" N

Le parc national Kouchibouguac renferme deux quais exploités à l'appui de la pêche commerciale et de la navigation de plaisance.

En voici les coordonnées :

ID	Name / Nom	Longitude	Latitude
A	Loggiecroft	64° 55' 48" W	46° 49' 57" N
B	Cap-St-Louis	64° 54' 45" W	46° 46' 02" N

Les navigateurs sont avisés de la possibilité de restes de pieux de quai près de la surface de l'eau dans deux zones du parc. Leur profondeur et leur visibilité varient avec les marées et la turbidité de l'eau. Naviguez avec une extrême prudence dans ces secteurs. Deux bouées de danger pour la navigation sont installées chaque année par Parcs Canada à l'emplacement d'Arsène du 15 avril au 31 octobre.

En voici les coordonnées :

ID	Name / Nom	Longitude	Latitude
i	St-Olivier	64° 54' 42 W"	46° 46' 17 N"
ii	Arsène	64° 57' 21 W"	46° 50' 46 N"

Remarques :

La limite extérieure (est) des plages de sable peut changer d'une année à l'autre ou à la suite de phénomènes météorologiques extrêmes qui déplacent le sable.

Les chenaux navigables de la rivière Kouchibouguac, depuis le quai de Loggiecroft jusqu'au détroit de Northumberland, et ceux de la rivière Kouchibouguacis, depuis la limite ouest du parc jusqu'au détroit de Northumberland, y compris le quai de Cap-Saint-Louis, sont balisés du 20 avril au 30 octobre, sous réserve de l'état des glaces et des saisons de pêche.

Les coordonnées sont tirées du système de référence NAD83.

Restrictions

- L'utilisation de motomarines (« jet skis ») est interdite dans toutes les eaux du parc en tout temps ;
- La navigation nocturne dans les eaux du parc est seulement permise à l'intérieur des canaux balisés des rivières Kouchibouguac et Kouchibouguacis ;
- L'ancrage (amarrage) nocturne des bateaux à l'extérieur des limites autorisées des quais est interdit;
- Veuillez respecter les zones marquées « fermées » et « à l'étude » où se trouvent d'importants sites de nidification et des zones écologiques sensibles.

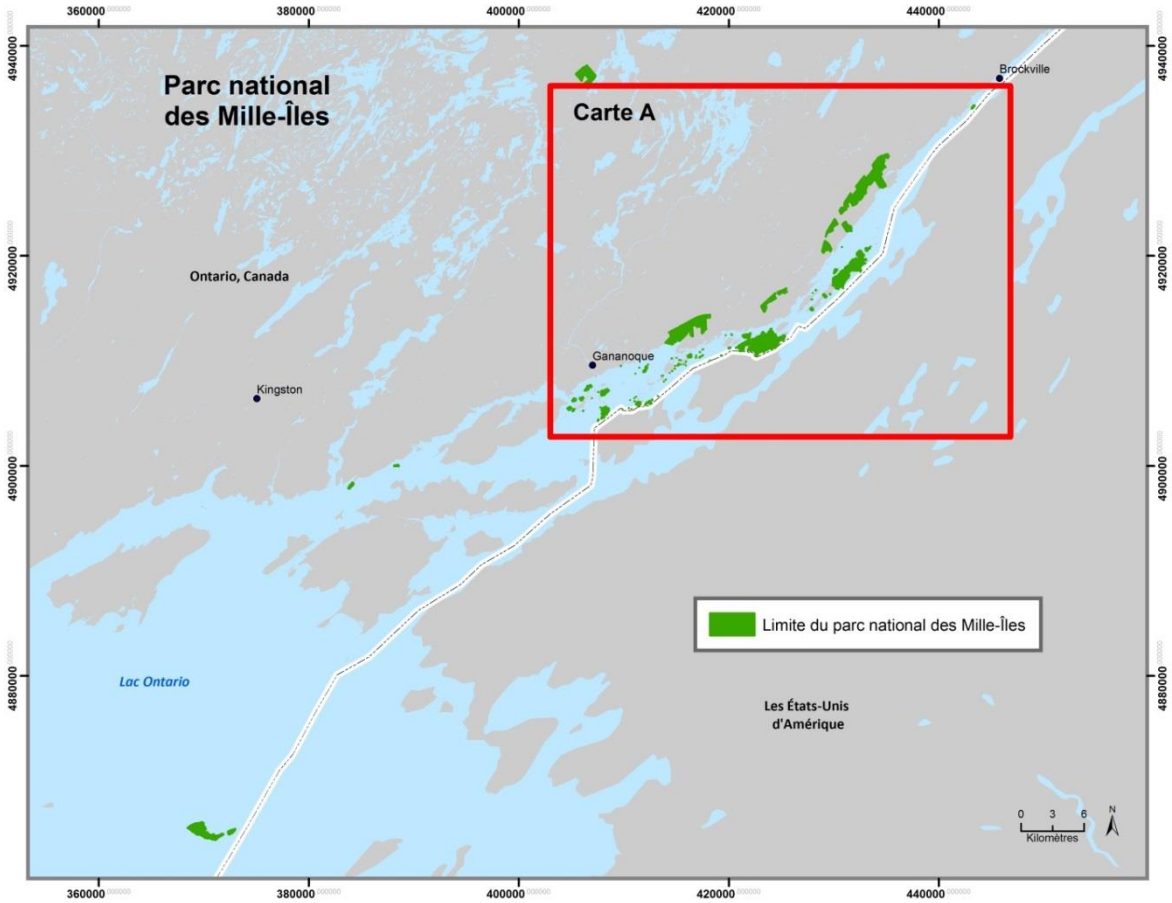
Renseignements

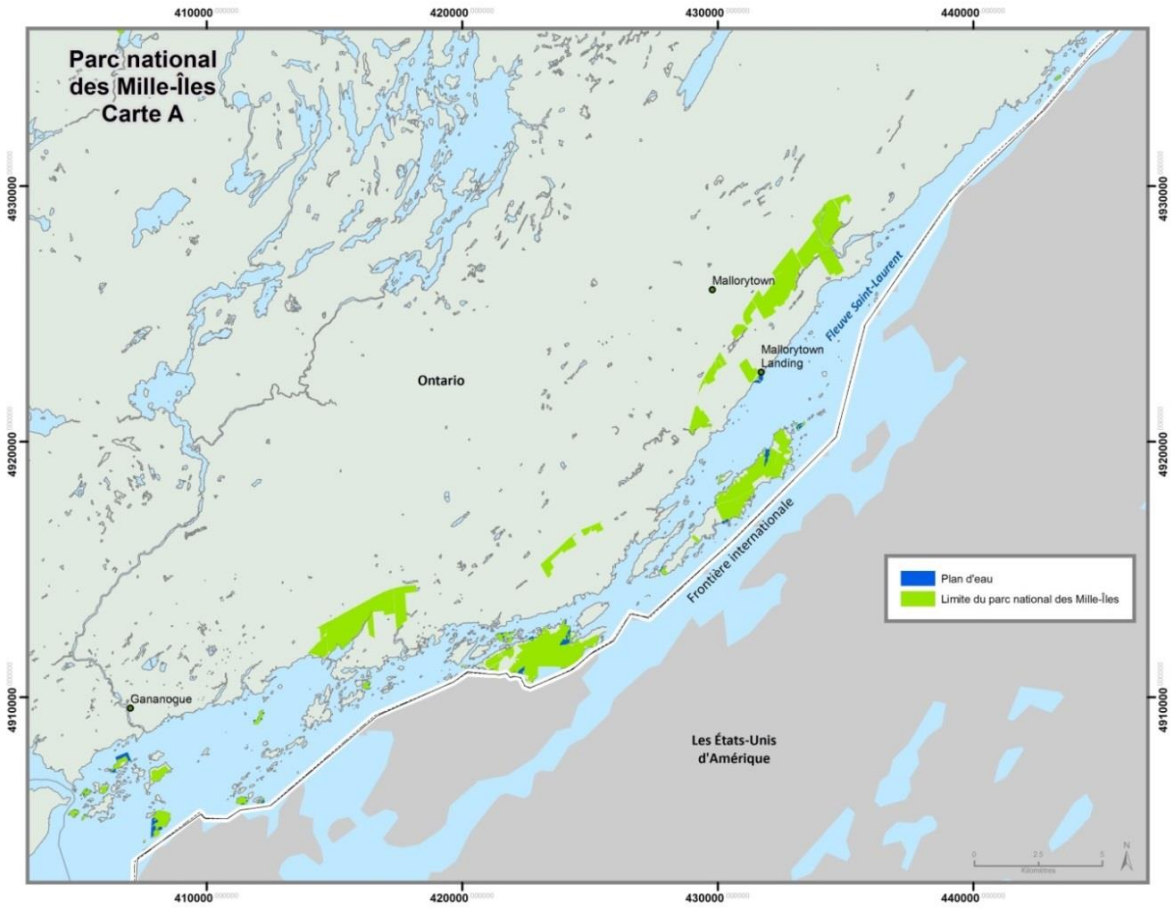
Parc national Kouchibouguac
Parcs Canada
186, Route 117
Parc national Kouchibouguac (Nouveau-Brunswick)
E4X 2P1
Tél. : 506-876-2443
Téléc. : 506-876-4802
Courriel : kouchibouguac@pc.gc.ca

3. Parcs nationaux dans la région du centre du Canada

3.1 Parc national du Canada des Mille-Îles

Coordonnées





Le parc national des Mille-Îles comprend plusieurs propriétés terrestres d'importance écologique et plus de 20 îles entre Kingston et Brockville.

Premier parc national canadien créé à l'est des Rocheuses, en 1904, le parc national des Milles-Îles a célébré son 100e anniversaire en 2004. Les îles et les propriétés terrestres du parc sont protégées en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (L.C. 2000, ch. 32).

Restrictions

Le personnel du parc national des Milles-Îles administre soixante-deux lots de grève (voir la carte A ci-dessus). La plupart sont équipés de quais publics ou de bouées plates d'amarrage; il faut obtenir un permis pour les utiliser de jour comme de nuit. Dans le plan d'eau en face de l'île Grenadier (Centre), il y a une zone de tranquillité, balisée par des bouées espar.

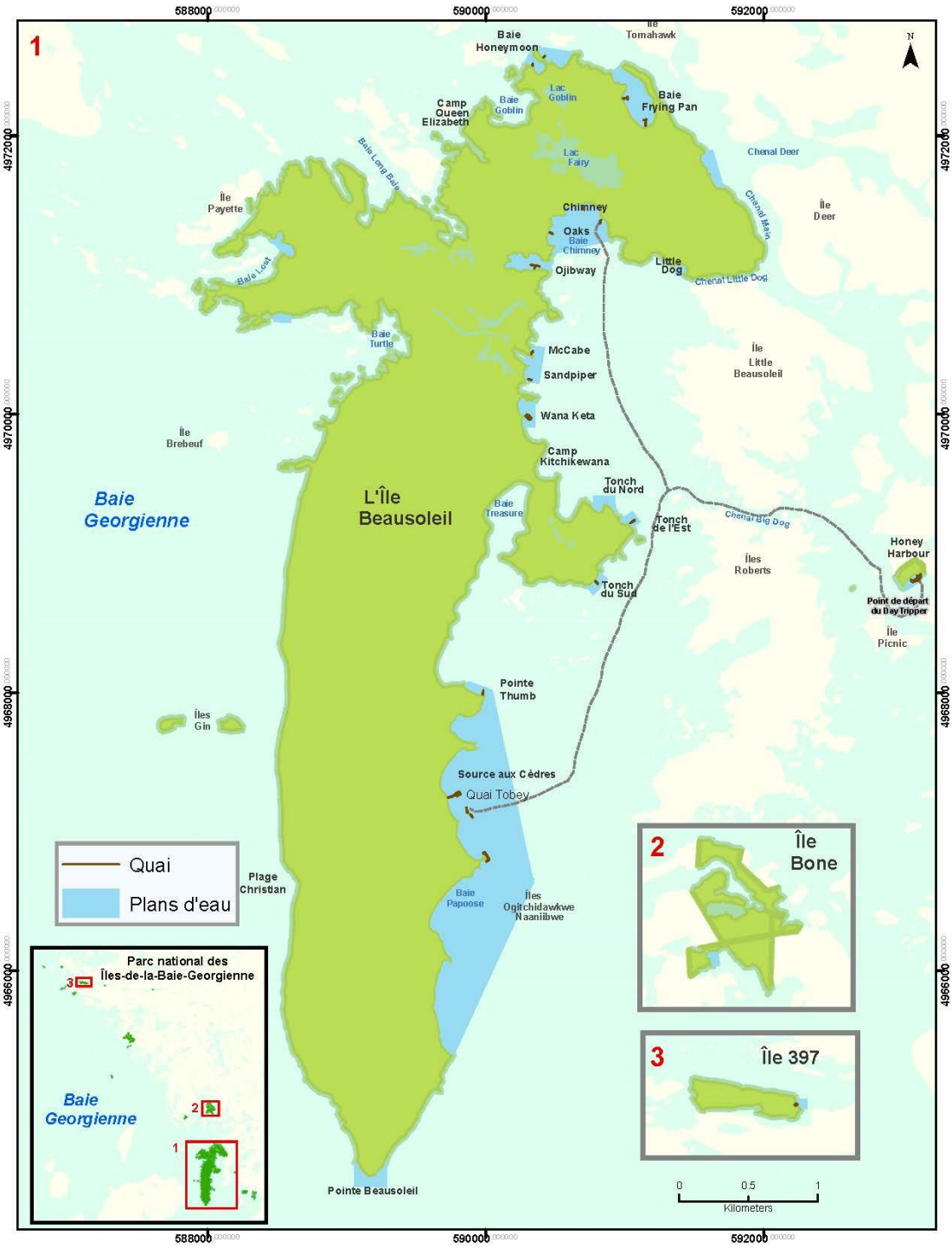
Renseignements

Si vous voulez acheter un permis ou poser des questions concernant le parc national des Mille-Îles, communiquez avec nous :

Parc national des Mille-Îles
Parcs Canada
2 route de comté n.5
Mallorytown, ON
K0E 1R0
Téléphone : 613-923-5261
Courriel : pnmille-iles-thousandislandsnp@pc.gc.ca
Site web du Parc national des Mille-Îles

3.2 Parc national du Canada des Îles-de-la-Baie-Georgienne / Lieu historique national du Canada de l'Île-Beausoleil

Coordonnées



Parc national du Canada des Îles-de-la-Baie-Georgienne / Lieu historique national du Canada de l'Île-Beausoleil

Le Parc national du Canada des Îles-de-la-Baie-Georgienne est composé de 50 îles et propriétés parsemées sur 50 km de l'est de la baie Georgienne, de Honey Harbour à la baie Twelve Mile, et ces îles font partie des 30 000 îles, connues dans le monde entier. L'île Beausoleil, également reconnue comme lieu historique national, est la plus grande île et le cœur des activités du parc.

Créé en 1929, le Parc national du Canada des Îles-de-la-Baie-Georgienne couvre une partie des Basses-terres du Saint-Laurent et du Bouclier canadien et est au cœur de la réserve de la biosphère de la baie Georgienne. Les îles du Parc bénéficient d'une protection en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (L.C. 2000, ch. 32).

Restrictions

L'équipe du Parc national du Canada des Îles-de-la-Baie-Georgienne gère plusieurs plans d'eau le long des rives du Parc (voir la carte ci-dessus). Des quais publics bordent plusieurs plans d'eau, mais les utilisateurs doivent avoir des permis d'amarrage.

Le plan d'eau en face de la Source aux Cèdres compte une zone calme où il y a des bouées espar et un endroit désigné pour la baignade. Le quai Tobey, qui borde ce plan d'eau, fait également l'objet d'une surveillance pour ce qui est de la durée d'amarrage permise. Le plan d'eau en face de la Baie Chimney compte une zone calme où il y a des bouées espar. Le terrain aquatique dans Honeymoon Bay comprend une zone de baignade désignée.

Personne-ressource

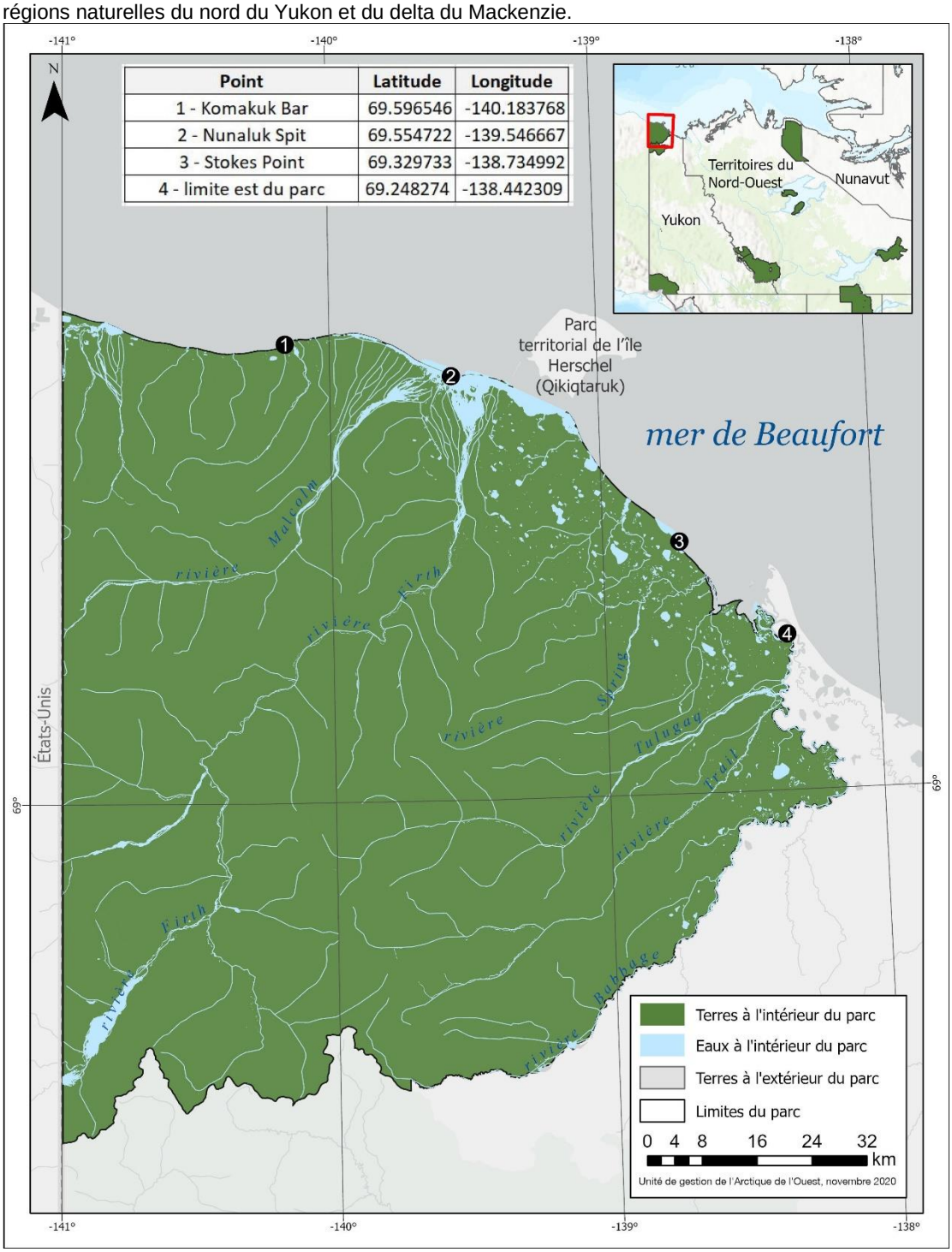
Si vous souhaitez acheter des permis ou avez des questions concernant le Parc national du Canada des Îles-de-la-Baie-Georgienne, veuillez communiquer avec nous à l'adresse suivante :

Parc national du Canada des Îles-de-la-Baie-Georgienne
Parcs Canada
901, route Wye Valley, case postale 9
Midland (Ont.)
L4R 4K6
Téléphone : 705-526-8907
Télécopieur : 705-526-5939
Courriel : info.gbi-ibg@pc.gc.ca
Site web du Parc national des Îles-de-la-Baie-Georgienne

4. Les parcs nationaux du Yukon

4.1 Parc national Ivvavik du Canada

Ivvavik, qui signifie « lieu pour mettre au monde, aire de croissance » en inuvialuktun, la langue des Inuvialuit, a été établit afin de protéger une partie du terrain de mise bas de la harde de caribous de la Porcupine et représenter les régions naturelles du nord du Yukon et du delta du Mackenzie.



Le parc national Ivvavik comprend tous les hauts-fonds, îles, bancs de sable et flèches littorales qui peuvent être périodiquement exposés à marée basse dans un rayon de 3,5 kilomètres du rivage, ainsi que toutes

les îles, les bancs de sable et les flèches situés dans la baie de Phillips, à l'exclusion toutefois de l'île Herschel et de ses flèches littorales et bancs de sable et des îlots immédiatement adjacents.

Restrictions

À l'exception des Inuvialuit à qui la Convention définitive des Inuvialuit s'applique, toute personne, incluant tous les navires souhaitant pénétrer dans les zones marines ou débarquer un navire dans le parc national Ivvavik doivent s'enregistrer auprès du bureau de Parcs Canada par téléphone au 1-867-678-5443 ou par courriel à infoinuvik-inuvikinfo@pc.gc.ca avant d'entrer dans le parc. Des exigences et des restrictions supplémentaires en matière de permis peuvent s'appliquer.

Les activités suivantes sont restreintes ou interdites :

- **Piégeage, chasse et armes à feu** - Seuls les cueilleurs traditionnels qui ont le droit d'accès libre et sans restriction au parc national à des fins de récolte peuvent s'adonner au piégeage, à la chasse et au port d'armes à feu;
- **Exploitation minière** - L'extraction de l'or, l'exploitation minière et l'exploration minérale sont interdites. Il est illégal d'enlever, de défigurer, d'endommager ou de détruire des roches, des minéraux et d'autres objets naturels;
- **Feux -** Les feux à ciel ouvert sont interdits dans le parc, sauf à Nunaluk Spit;
- **Véhicules hors route** - L'utilisation de VTT, motoneiges, motos hors route ou autres véhicules hors route à des fins récréatives est interdite;
- **Ordures et déchets humains** - Tous les déchets, y compris les déchets humains, doivent être emballés. Brûler ou enterrer les ordures et les déchets n'est pas acceptable.

Exigences en matière de permis

Pour obtenir des renseignements sur l'obtention d'un permis pour l'une des activités énumérées ci-dessous, veuillez communiquer avec le bureau de Parcs Canada à Inuvik par téléphone au 1-867-678-5443 ou par courriel à infoinuvik-inuvikinfo@pc.gc.ca. Veuillez noter que certaines demandes de permis sont soumises à des processus d'évaluation d'impact externe et que la délivrance d'un permis peut prendre jusqu'à quatre (4) mois. Des permis sont requis à l'avance pour les activités suivantes :

- **Permis d'utilisation pour les visiteurs** – Les visiteurs qui séjournent une journée, une nuit ou plusieurs jours doivent obtenir un permis de Parcs Canada et doivent s'inscrire avant d'entrer;
- **Exercices militaires –** Tout le personnel et le matériel opérant pour le compte de toute force armée canadienne ou étrangère aux fins d'entraînement, ou d'entrée et de déplacement par quelque moyen que ce soit;
- **Entreposage de carburant** – Stockage de carburant à base de pétrole en tout lieu pour une utilisation future;
- **Entreposage d'aliments** – Stockage d'aliments en tout lieu pour une utilisation future.
- **Tournage ou photographie à des fins commerciales** – Activités de tournage et de photographie menées là où le photographe :
  1) travaille à l'exécution d'un contrat commercial (y compris les agences de photo-marketing);
  2) est rémunéré à cette fin; ou
  3) nécessite une autorisation spéciale ou l'assistance de Parcs Canada pour accéder aux zones ou aux ressources (y compris le personnel de Parcs Canada);
- **Utilisation de drones/UAV** - L'utilisation de drones/UAV nécessite un permis spécial, l'utilisation non autorisée est illégale;
- **Recherche et collecte** – Toutes les recherches et collectes de données et d'objets (y compris toutes les recherches et collectes en sciences naturelles, en sciences sociales et en archéologie) nécessite un permis;

- **Pêche** – Un permis de pêche du parc national Ivvavik est requis, la limite quotidienne de prise et de possession de Dolly Varden est réduite à 1, la limite quotidienne globale de prise et de possession pour toutes les espèces est réduite à 3, et plusieurs lacs et rivières intérieurs sont fermés à toute pêche; et
- **Transport d'une arme à feu dans le parc** - Les armes à feu peuvent être transportées à travers le parc vers une autre destination, mais doivent être déchargées et bien emballées.

Signalement des incidents

Veuillez signaler rapidement à Parcs Canada tous les incidents, y compris ceux concernant la faune, la sécurité, les déversements et les infractions survenant dans le parc national Ivvavik, en appelant le 1-877-852-3100.

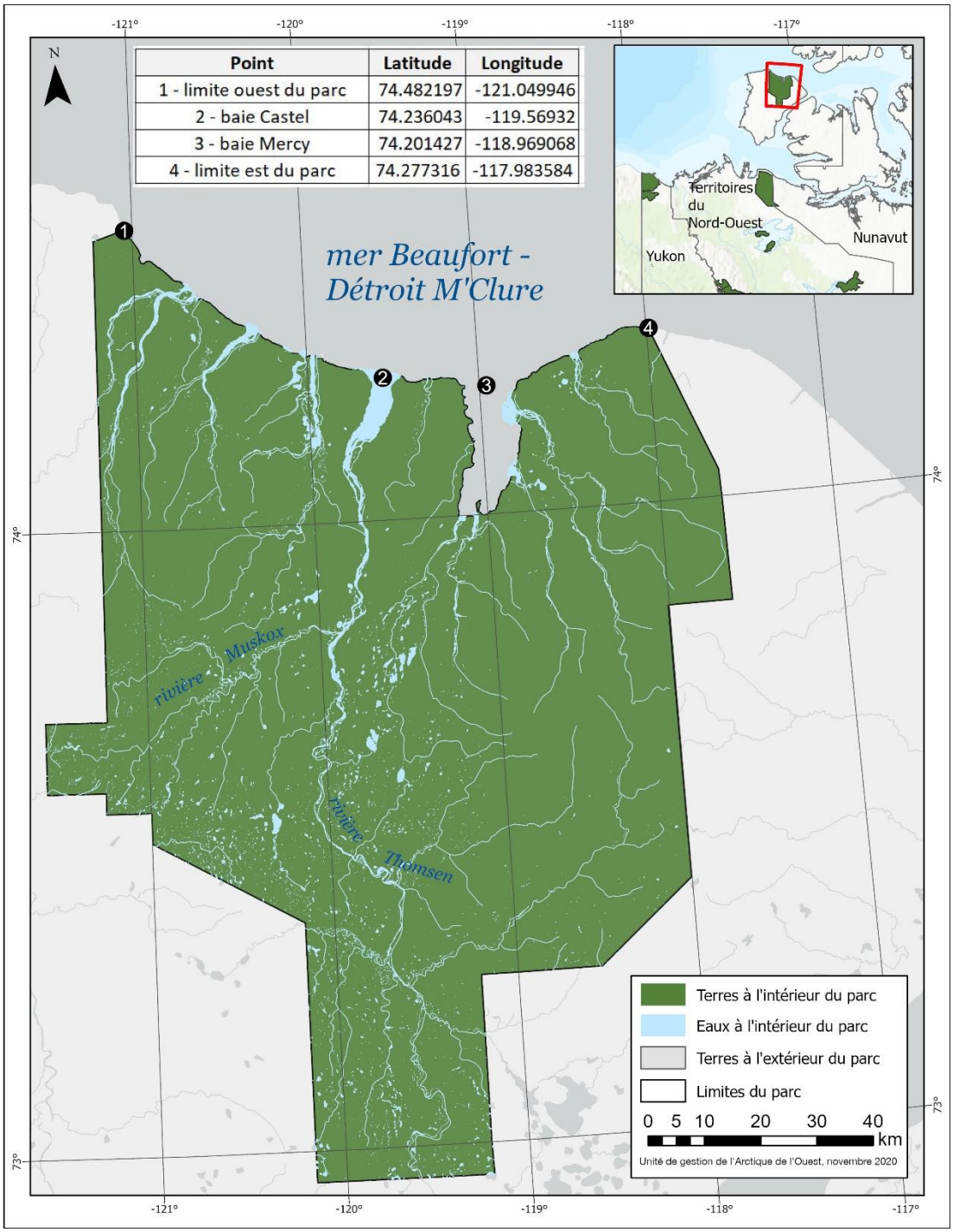
Coordonnées

Parc national Ivvavik
Parcs Canada
81, chemin Kingmingya
C.P. 1840
Inuvik, Territoires du Nord-Ouest
Canada X0E 0T0
Téléphone : 1-867-678-5443
Télécopieur : 1-867-777-8820
Courriel : infoinuvik-inuvikinfo@pc.gc.ca
Site web du Parc national Ivvavik

5. Parcs nationaux dans les Territoires du Nord-Ouest

5.1 Parc national Aulavik du Canada

Aulavik, qui signifie « endroit où les gens voyagent » en inuvialukton, protège plus de 12 000 kilomètres carrés de basses-terres de l'Arctique à l'extrémité nord de l'île Banks. Le parc englobe divers paysages allant de vallées fluviales fertiles à des déserts polaires en passant par des buttes et des bad-lands, un terrain ondulé et des côtes découpées. Le parc national Aulavik est l'un des plus isolés en Amérique du Nord, et les services et installations de sauvetage sont limités.



Restrictions

Les Inuvialuit, à qui la Convention définitive des Inuvialuit s'applique, ont le droit d'accéder librement et sans restriction au parc national aux fins de récolte. À l'exception des Inuvialuit, tous les navires souhaitant pénétrer dans les zones marines ou débarquer un navire dans le parc national Aulavik doivent communiquer avec le bureau du parc à Inuvik par téléphone au 1-867-678-5443 ou par courriel à infoinuvik-inuvikinfo@pc.gc.ca avant d'entrer dans le parc.

Tous les groupes de visiteurs qui doivent s'arrêter dans la communauté de Sachs Harbour en route vers le parc national Aulavik doivent contacter le hameau de Sachs Harbour avant de réserver leur voyage pour recevoir les informations les plus récentes sur l'accès, les restrictions ou les précautions à Sachs Harbour.

Les activités suivantes sont restreintes ou interdites :

- **Piégeage, chasse et armes à feu** - Seuls les cueilleurs traditionnels qui ont le droit d'accès libre et sans restriction au parc national à des fins de récolte peuvent s'adonner au piégeage, à la chasse et au port d'armes à feu;
- **Exploitation minière** - L'extraction de l'or, l'exploitation minière et l'exploration minérale sont interdites. Il est illégal d'enlever, de défigurer, d'endommager ou de détruire des roches, des minéraux et d'autres objets naturels;
- **Feux** - Les feux à ciel ouvert sont interdits dans le parc;
- **Véhicules hors route** - L'utilisation de VTT, motoneiges, motos hors route ou autres véhicules hors route à des fins récréatives est interdite; et
- **Ordures et déchets humains** - Tous les déchets, y compris les déchets humains, doivent être emballés. Brûler ou enterrer les ordures et les déchets n'est pas acceptable.

Exigences en matière de permis

Pour obtenir des renseignements sur l'obtention d'un permis pour l'une des activités énumérées ci-dessous, veuillez communiquer avec le bureau de Parcs Canada à Inuvik par téléphone au 1-867-678-5443 ou par courriel à infoinuvik-inuvikinfo@pc.gc.ca. Veuillez noter que certaines demandes de permis sont soumises à des processus d'évaluation d'impact externe et que la délivrance d'un permis peut prendre jusqu'à quatre (4) mois. Des permis sont requis à l'avance pour les activités suivantes :

- **Permis d'utilisation pour les visiteurs** – Les visiteurs qui séjournent une journée, une nuit ou plusieurs jours doivent obtenir un permis de Parcs Canada et doivent s'inscrire avant d'entrer dans le parc;
- **Exercices militaires** – Tout le personnel et le matériel opérant pour le compte de toute force armée canadienne ou étrangère aux fins d'entraînement, ou d'entrée et de déplacement par quelque moyen que ce soit;
- **Entreposage de carburant** – Stockage de carburant à base de pétrole en tout lieu pour une utilisation future;
- **Entreposage d'aliments** – Stockage d'aliments en tout lieu pour une utilisation future;
- **Tournage ou photographie à des fins commerciales** – Activités de tournage et de photographie menées là où le photographe :
  1) travaille à l'exécution d'un contrat commercial (y compris les agences de photo-marketing);
  2) est rémunéré à cette fin; ou
  3) nécessite une autorisation spéciale ou l'assistance de Parcs Canada pour accéder aux zones ou aux ressources (y compris le personnel de Parcs Canada);
- **Utilisation de drones/UAV** - L'utilisation de drones/UAV nécessite un permis spécial, l'utilisation non autorisée est illégale;
- **Recherche et collecte** – Toutes les recherches et collectes de données et d'objets (y compris toutes les recherches et collectes en sciences naturelles, en sciences sociales et en archéologie) nécessite un permis;

- **Pêche** – Un permis de pêche du parc national Aulavik est requis, et la limite quotidienne globale de prise et de possession pour toutes les espèces est réduite à 1; et
- **Transport d'une arme à feu dans le parc** - Les armes à feu peuvent être transportées à travers le parc vers une autre destination, mais doivent être déchargées et bien emballées.

Signalement des incidents

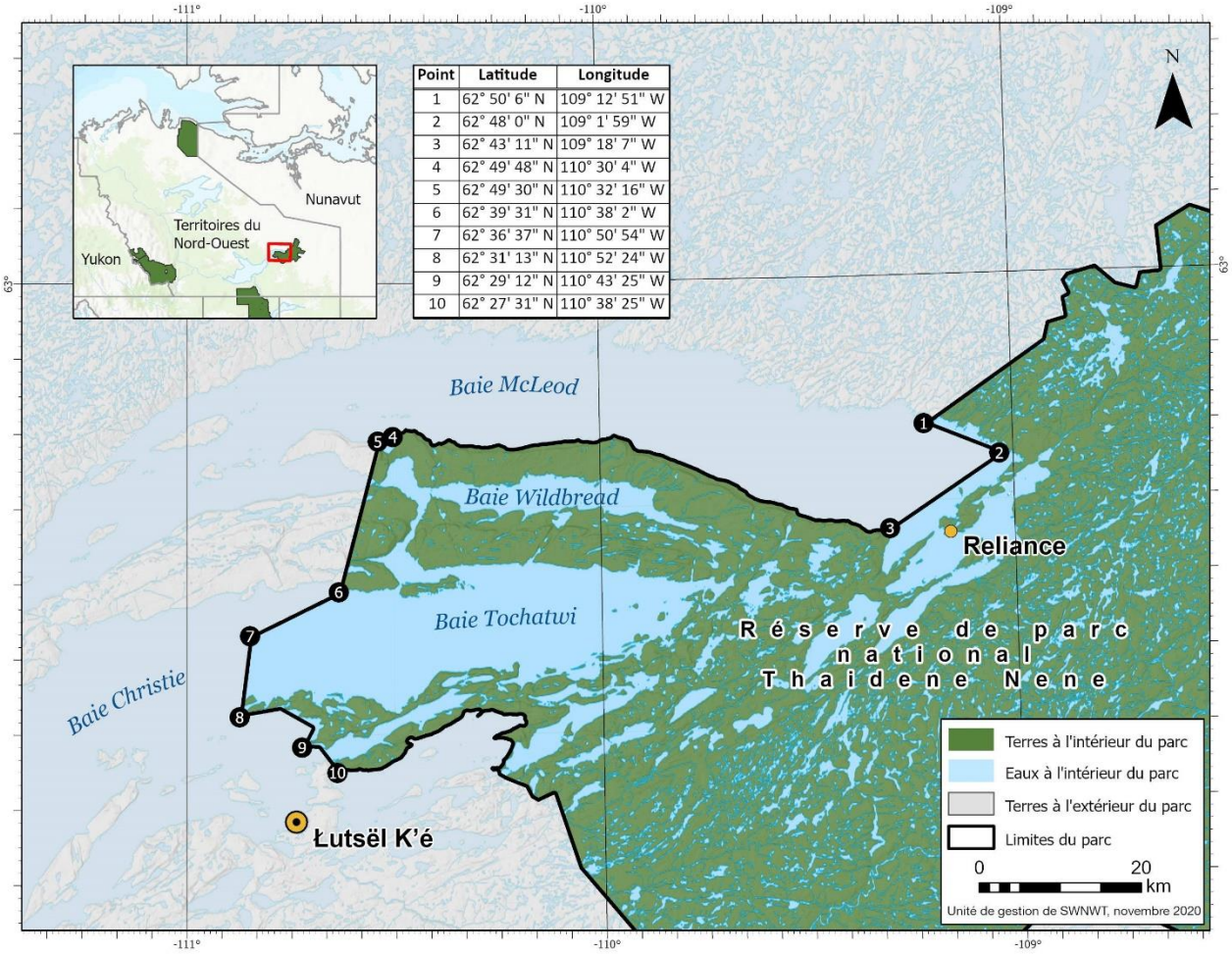
Veuillez signaler rapidement à Parcs Canada tous les incidents, y compris ceux concernant la faune, la sécurité, les déversements et les infractions survenant dans le parc national Aulavik, en appelant le 1-877-852-3100.

Coordonnées

Parc national Aulavik
Parcs Canada
81, chemin Kingmingya
C.P. 1840
Inuvik, Territoires du Nord-Ouest
Canada X0E 0T0
Téléphone : 867-678-5443
Télécopieur : 867-777-8820
Courriel : infoinuvik-inuvikinfo@pc.gc.ca
Site web du Parc national Aulavik

5.2 Réserve de parc national Thaıdene Nëné du Canada

La réserve de parc national Thaıdene Nëné protège 14 070 km² de terre et d'eau dans le bras est du Tu Nedhé grand lac des Esclaves et comprend des écosystèmes de forêt boréale, d'eau douce et de toundra d'importance nationale. Il s'agit d'une région culturellement riche, comprenant des zones traditionnelles et actuelles de chasse, de pêche, de cueillette et des zones spirituelles utilisées par les peuples autochtones. La réserve du parc national fait partie de l'aire protégée autochtone de Thaidene Nëné. La gestion du parc est partagée entre Parcs Canada et les gouvernements autochtones : la Première Nation des Dénés de Łutsël K'é, la Nation métisse des Territoires du Nord-Ouest, la Première Nation Deninu K'ue et la Première Nation des Dénés Yellowknives.



Point	Latitude	Longitude
1	62° 50' 6" N	109° 12' 51" W
2	62° 48' 0" N	109° 1' 59" W
3	62° 43' 11" N	109° 18' 7" W
4	62° 49' 48" N	110° 30' 4" W
5	62° 49' 30" N	110° 32' 16" W
6	62° 39' 31" N	110° 38' 2" W
7	62° 36' 37" N	110° 50' 54" W
8	62° 31' 13" N	110° 52' 24" W
9	62° 29' 12" N	110° 43' 25" W
10	62° 27' 31" N	110° 38' 25" W

Restrictions

À l'exception des peuples autochtones qui récoltent ou pratiquent l'utilisation traditionnelle et des titulaires, tous les visiteurs doivent s'inscrire avant d'entrer dans la réserve de parc national Thaıdene Nëné. Les groupes sont priés de se limiter à 15 personnes. Il n'y a pas de frais d'inscription.

Les activités suivantes sont restreintes ou interdites dans la réserve de parc national Thaıdene Nëné :

- **Collecte de roches, de plantes et d'autres objets naturels** – Les visiteurs peuvent récolter des baies, des plantes médicinales et curatives et du bois pour les feux de camp et les abris temporaires, mais ne doivent pas enlever d'autres objets;
- **Ressources historiques et préhistoriques** – Il est illégal de perturber ou de collecter des ressources et des artefacts culturels ou historiques. Les visiteurs sont priés de signaler tout objet culturel et son emplacement; et

- **Chasse** – Seuls les chasseurs autochtones traditionnels exerçant des droits protégés en vertu de l'article 35, les détenteurs d'un bail antérieur à 2019 possédant un permis de chasse au petit gibier des T.N.-O., ou les titulaires d'un permis spécial de récolte sont autorisés à chasser.

Les activités suivantes ne sont pas restreintes :

- **Récolte de baies et de plantes** – Les visiteurs sont autorisés à cueillir des baies et à récolter des plantes médicinales et curatives dans la réserve du parc pour leur usage personnel;
- **Couper et ramasser du bois** – Les visiteurs peuvent couper et ramasser du bois pour leurs feux de camp personnels et leurs abris temporaires;
- **Animaux de compagnie** - Les visiteurs peuvent amener des animaux de compagnie au parc mais doivent garder les chiens et autres animaux de compagnie sous contrôle physique à tout moment, ne doivent pas laisser les animaux de compagnie sans surveillance et doivent nettoyer après leur(s) animal(s) de compagnie;
- **Armes à feu** - Les visiteurs sont autorisés à porter des armes à feu pour se défendre contre la faune; et
- **Motoneiges -** Les visiteurs sont autorisés à se déplacer en motoneige sans permis.

Exigences en matière de permis

Les personnes qui demandent un permis de tournage, un permis de recherche et de collecte ou une licence d'exploitation doivent s'assurer de soumettre une demande le plus tôt possible. Ces permis et licences sont examinés avec le conseil d'administration et, en fonction du permis ou de la licence, l'examen peut nécessiter un examen préliminaire en vertu de la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie*. Veuillez communiquer avec le bureau de Parcs Canada à Yellowknife, T.N.-O. par courriel à thaidene.nene@pc.gc.ca pour obtenir les permis et des renseignements supplémentaires.

Des permis sont requis à l'avance pour les activités suivantes :

- **Pêche** – Un permis de pêche de Parcs Canada est nécessaire, et les limites de prises des T.N.-O. s'appliquent dans la réserve du parc (les permis de pêche des T.N.-O. ne sont PAS valides à l'intérieur de la réserve de parc, et les conditions d'un permis de pêche de Parcs Canada sont disponibles en ligne);
- **Utilisation de drones/UAV** – L'utilisation commerciale de drones/UAV nécessite un permis spécial. L'utilisation récréative de drones/UAV est interdite;
- **Permis de tournage** – Un permis de tournage est nécessaire pour toute personne prenant des photos ou des vidéos pour des raisons commerciales (p. ex., production de film, contrat de photographie, ou intention de vendre des images, ou fourniture d'images aux commanditaires de l'expédition);
- **Aéronefs** – Les décollages et les atterrissages nécessitent un permis d'accès aux aéronefs de Parcs Canada (et une licence d'exploitation est également requise pour tous et les compagnies aériennes), des permis saisonniers sont disponibles gratuitement;
- **Pourvoirie guidée et licences d'exploitation** – Les organisations commerciales et à but non lucratif doivent obtenir une licence d'exploitation (y compris tout commerce, industrie, emploi, profession, activité ou événement spécial exercé dans la réserve de parc national, aux fins de profit, de gain, de collecte de fonds ou de promotion commerciale, et comprend une entreprise exercée dans un parc par une organisation caritative, ou par une organisation ou un individu à but non lucratif);
- **Entreposage de carburant** – Un permis d'entreposage du carburant est nécessaire pour stocker du carburant dans la réserve de parc national. L'entreposage public du carburant est seulement permise dans l'espace de stockage de Reliance (les permis sont disponibles gratuitement); et
- **Recherche et collecte** – Toute recherche et collecte de données et d'objets (y compris les recherches et collectes en sciences naturelles, en sciences sociales et en archéologie) nécessite un permis.

Signalement des incidents

Signalez rapidement à Parcs Canada tous les incidents, y compris ceux concernant la faune, la sécurité, les déversements et les infractions, en appelant sans frais Parcs Canada au 1-877-852-3100 ou par téléphone satellite au 1-780-852-3100.

Fermetures de secteurs

Veuillez vérifier les fermetures de secteurs avant de partir.

Coordonnées

Réserve de parc national Thaıdene Nëné
Parcs Canada
C.P. 1166, Yellowknife Main,
Yellowknife, T.N.-O.
Canada X1A 1C0
Courriel : thaidene.nene@pc.gc.ca
Site web du Réserve de parc national Thaidene Nene

6. Lieux historiques nationaux du Canada

Lignes directrices générales concernant les lieux historiques nationaux

Aux termes de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, L.C. 2000, ch. 32, l'Agence Parcs Canada a le pouvoir de gérer les lieux historiques nationaux dont elle est responsable au nom du peuple canadien. C'est à elle qu'il revient d'autoriser l'accès aux terres et aux eaux relevant de sa compétence. Un permis de visite et/ou d'exploitation commerciale, ainsi que le respect d'autres exigences en matière de permis, peut être exigé pour entrer dans un lieu historique national.

Pour tous renseignements généraux concernant les lieux historiques nationaux du Canada, veuillez communiquer avec le Service national d'information de Parcs Canada par téléphone au 1-888-773-8888 ou par courriel à information@pc.gc.ca. Vous pouvez également consulter le site web de Parcs Canada.

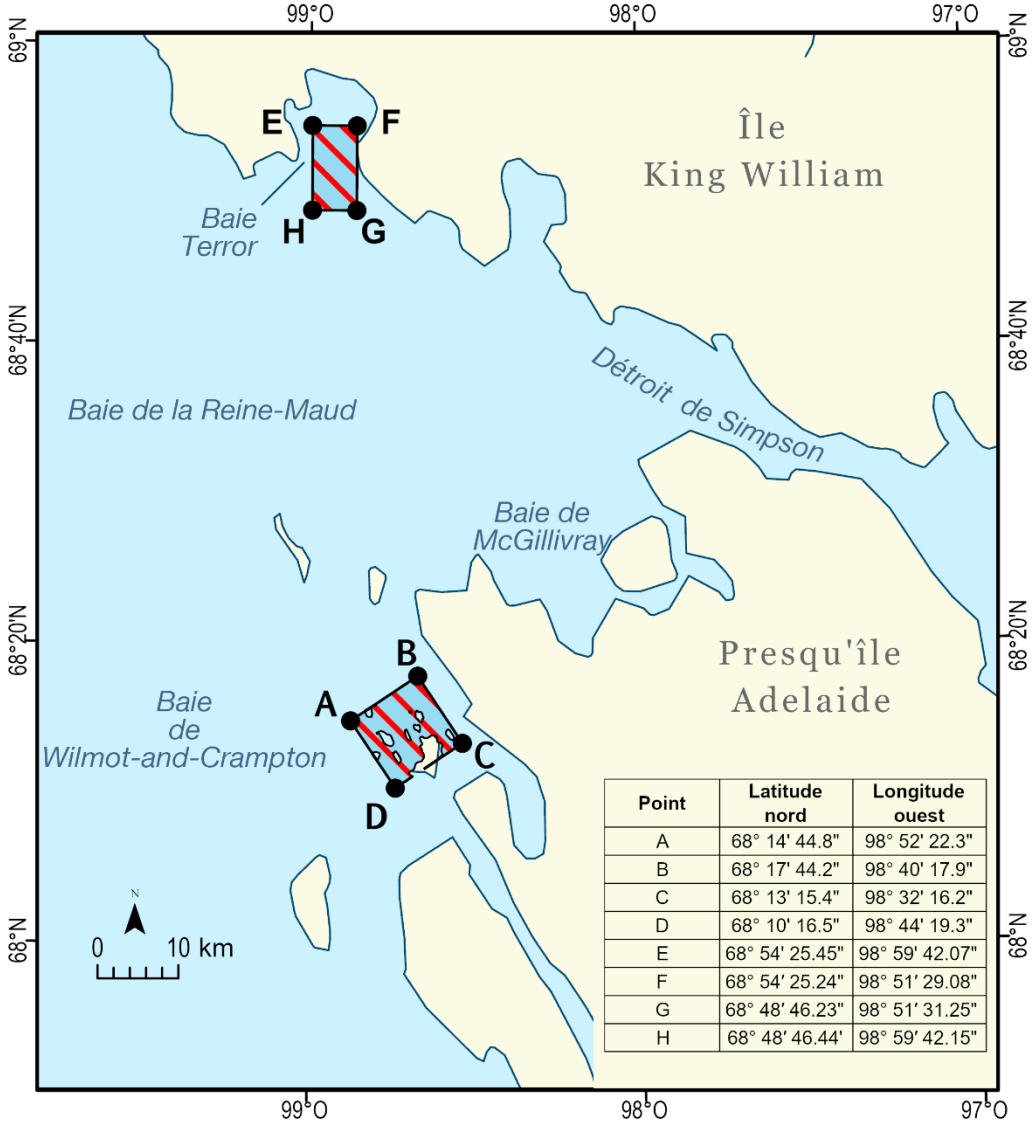
6.1 Lieu historique national du Canada des Épaves-du-HMS *Erebus*-et-du-HMS-*Terror*

En 1992, l'emplacement des épaves du HMS *Erebus* et du HMS *Terror* a été désigné lieu historique national en vertu de la *Loi sur les lieux et monuments historiques*, L.R.C., 1985, ch. H-4, malgré le fait que l'emplacement exact des deux épaves était inconnu à l'époque. Les épaves ont été désignées en raison de leur lien direct avec la dernière expédition de Sir John Franklin. En septembre 2014, une expédition dirigée par Parcs Canada a découvert l'épave du HMS *Erebus*. Deux ans plus tard, l'épave de HMS *Terror* était repérée.

En avril 2015, une zone de 10 km sur 10 km de fond marin entourant le HMS *Erebus* a été ajoutée au *Décret sur les lieux historiques nationaux du Canada,* C.R.C., ch. 1112. En 2017, le site du HMS *Terror* a été ajouté, comprenant une zone protégée de 57,8 km^2 (approximativement 6 km sur 10 km). Les lieux sont désormais protégés en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*, L.C. 2000, ch. 32 et ses règlements, qui interdisent le prélèvement d'artéfacts et permettent le contrôle des accès et des activités qui pourraient endommager les épaves. Il s'agit du 168^e lieu historique national administré par Parcs Canada et le premier au Nunavut à être cogéré avec les Inuit.

Coordonnées

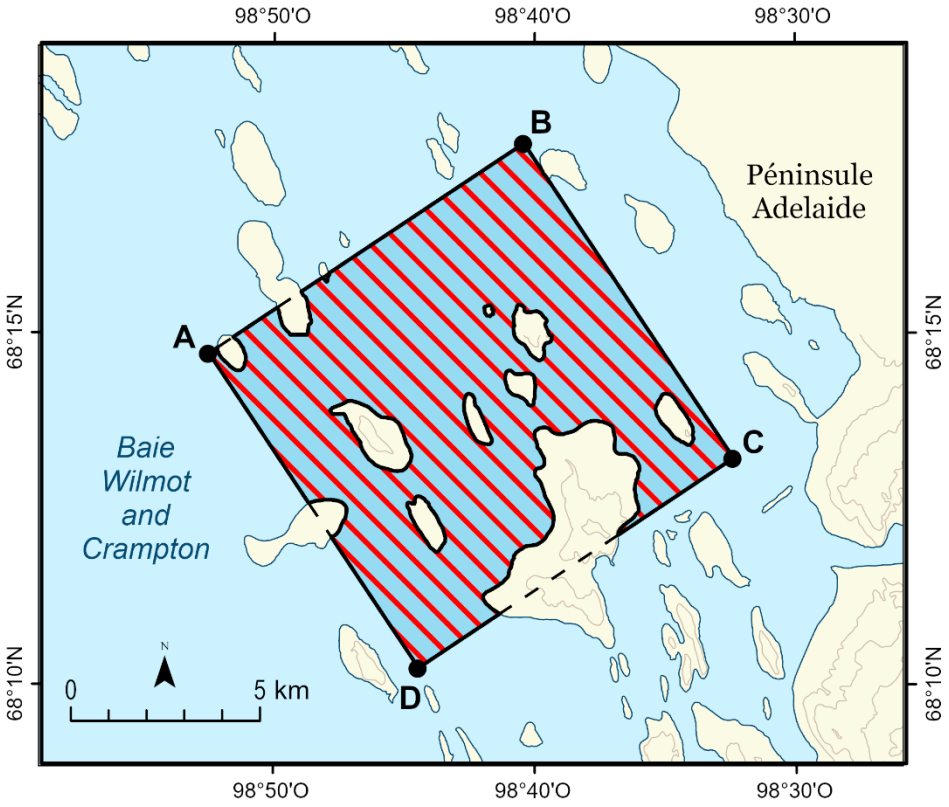
LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DES ÉPAVES-DU-HMS *EREBUS*-ET-HMS *TERROR*

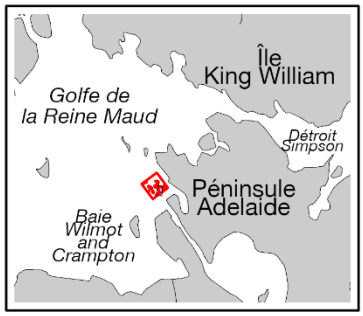


Point	Latitude nord	Longitude ouest
A	68° 14' 44.8"	98° 52' 22.3"
B	68° 17' 44.2"	98° 40' 17.9"
C	68° 13' 15.4"	98° 32' 16.2"
D	68° 10' 16.5"	98° 44' 19.3"
E	68° 54' 25.45"	98° 59' 42.07"
F	68° 54' 25.24"	98° 51' 29.08"
G	68° 48' 46.23"	98° 51' 31.25"
H	68° 48' 46.44'	98° 59' 42.15"

Secteur du HMS *Erebus*

LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DES ÉPAVES-DU-HMS-*EREBUS*-ET-HMS-*TERROR*:
SECTEUR DU HMS *EREBUS*



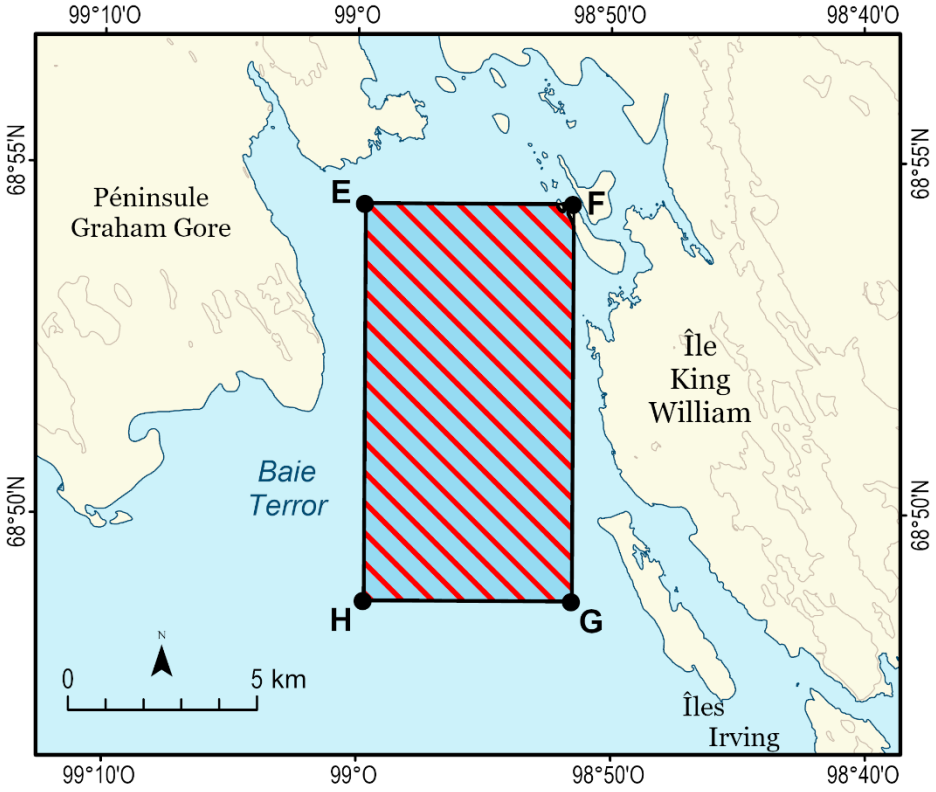


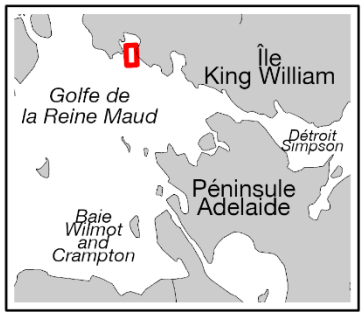
Point	Latitude North / nord	Longitude West / ouest
A	68° 14' 44.8"	98° 52' 22.3"
B	68° 17' 44.2"	98° 40' 17.9"
C	68° 13' 15.4"	98° 32' 16.2"
D	68° 10' 16.5"	98° 44' 19.3"

NAD83 (CSRS / SCRS)

Secteur du HMS *Terror*

LIEU HISTORIQUE NATIONAL DU CANADA DES ÉPAVES-DU-HMS-*EREBUS*-ET-HMS-*TERROR*:
SECTEUR DU HMS *TERROR*





Point	Latitude North / nord	Longitude West / ouest
E	68° 54' 25.45"	98° 59' 42.07"
F	68° 54′ 25.24"	98° 51′ 29.08"
G	68° 48′ 46.23"	98° 51′ 31.25"
H	68° 48′ 46.44'	98° 59′ 42.15"

NAD83 (CSRS / SCRS)

Restrictions et exigences en matière de permis

1. Il est interdit d'entrer dans le lieu historique national du Canada des Épaves-du-HMS-*Erebus*-et-du-HMS-*Terror* sans autorisation écrite de la directrice de l'unité de gestion, sauf si la personne est un Inuk du Nunavut accédant au lieu à des fins de récolte, selon l'Accord du Nunavut. Il est actuellement interdit aux navires de croisière et autres bâtiments de pénétrer dans le lieu historique national du Canada des Épaves-du-HMS-*Erebus*-et-du-HMS-*Terror* sauf par autorisation de la directrice de l'unité de gestion.
2. Quiconque désire entrer dans le dans le lieu historique national pour des motifs officiels (par ex. autres ministères) devrait communiquer avec Parcs Canada au moins 90 jours avant leur voyage.
3. Il est interdit de pratiquer les activités réglementées suivantes sans autorisation écrite de la directrice de l'unité de gestion :
   a. exercer des activités dans le but de découvrir, d'étudier ou de documenter des ressources archéologiques, historiques ou culturelles, y compris des épaves ayant une valeur patrimoniale;
   b. exercer des activités susceptibles de perturber physiquement des ressources archéologiques, historiques ou culturelles ou de les endommager, y compris des épaves ayant une valeur patrimoniale;
   c. enlever des ressources archéologiques, historiques ou culturelles, y compris des épaves ayant une valeur patrimoniale;
   d. jeter l'ancre, sauf si l'activité est accomplie par un Inuk selon l'Accord du Nunavut à des fins de récolte;
   e. s'adonner à la plongée, sauf si l'activité est accomplie par un Inuk selon l'Accord du Nunavut à des fins de récolte.

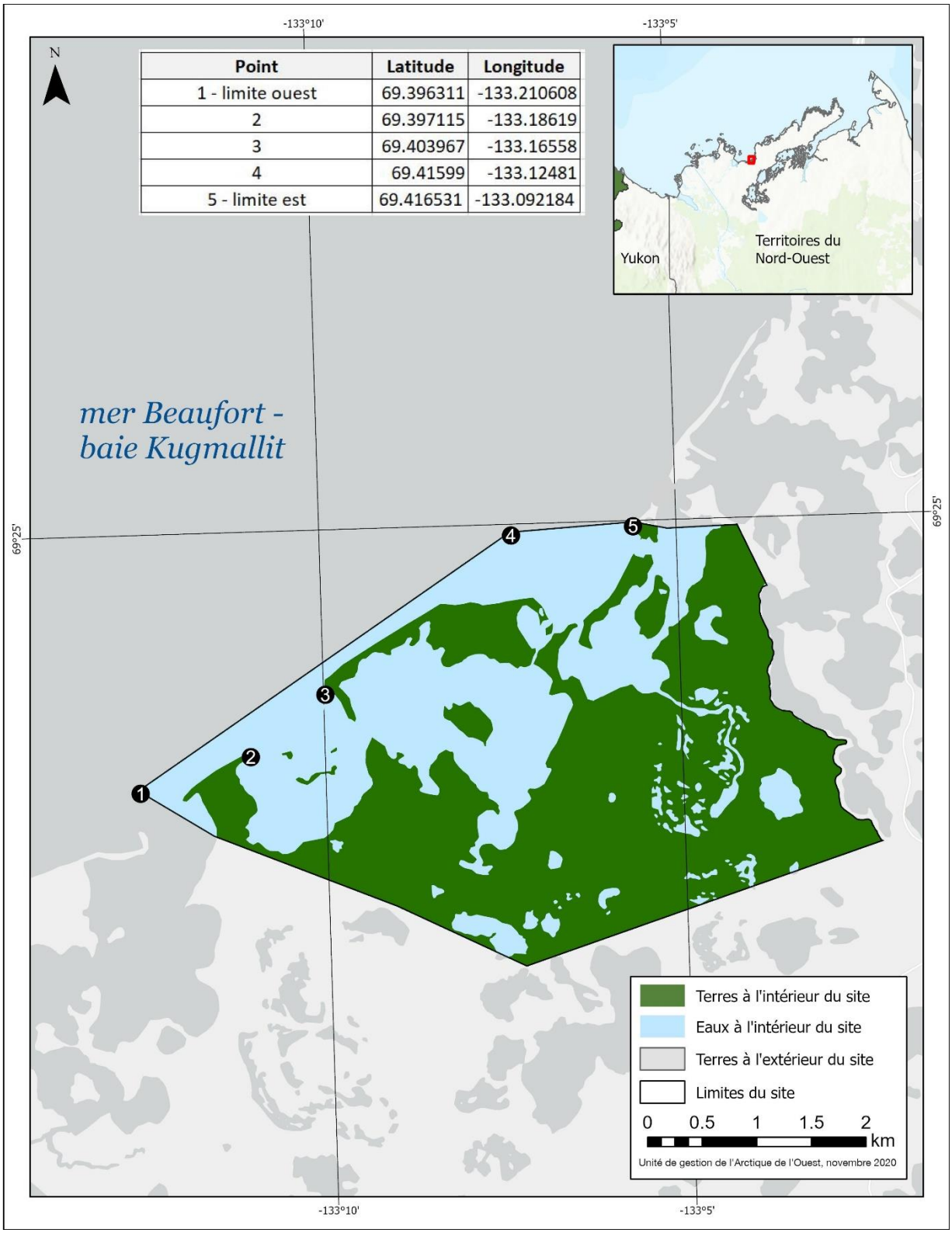
Rapport d'incidents

Tout incident se produisant dans les limites du lieu historique national du Canada des Épaves-du-HMS-*Erebus*-et-du-HMS-*Terror* doit être rapporté dans les plus brefs délais au centre de Services de communication et de trafic maritimes à Iqaluit en utilisant le canal de radio maritime disponible de la Garde côtière canadienne ou en téléphonant au 1-867-979-5269.

Renseignements

Unité de gestion du Nunavut
Parcs Canada
C.P. 278
Iqaluit, NU
X0A 0H0
Téléphone : 1-867-975-4673
Télécopieur : 1-867-975-4674
Courriel : nunavut.info@pc.gc.ca

6.2 Lieu historique national du Canada – Site canadien des pingos



Restrictions

À l'exception des Inuvialuit qui ont le droit d'accéder librement et sans restriction au site national aux fins de récolte, tous les navires souhaitant pénétrer dans les zones marines ou débarquer un navire dans le site canadien des pingos doivent communiquer avec le bureau du parc à Inuvik par téléphone au 1-867-678-5443 ou par courriel à infoinuvik-inuvikinfo@pc.gc.ca avant d'entrer dans le lieu historique national.

Les activités suivantes sont interdites dans le lieu historique national des pingos du Canada :

- **Véhicules hors route** – Utilisation récréative de véhicules et motos hors route partout dans le site canadien des pingos, à tout moment de l'année.
- **Motoneiges** – Partout dans le site canadien des pingos entre le 15 avril et le 31 octobre, et à tout moment de l'année sur les pingos (de la base vers le sommet).
- **Randonnée sur les pingos** – De la base vers le sommet, entre le 15 avril et le 31 octobre.

Exigences en matière de permis

Pour obtenir des renseignements sur l'obtention d'un permis pour l'une des activités énumérées ci-dessous, veuillez communiquer avec le bureau de Parcs Canada à Inuvik par téléphone au 1-867-678-5443 ou par courriel à infoinuvik-inuvikinfo@pc.gc.ca. Veuillez noter que certaines demandes de permis sont soumises à des processus d'évaluation d'impact externe et que la délivrance d'un permis peut prendre jusqu'à quatre mois. Des permis sont requis à l'avance pour les activités suivantes :

- **Exercices militaires** – Tout le personnel et le matériel opérant pour le compte de toute force armée canadienne ou étrangère aux fins d'entraînement, ou d'entrée et de déplacement par quelque moyen que ce soit;
- **Entreposage de carburant** – Stockage de carburant à base de pétrole en tout lieu pour une utilisation future;
- **Activités commerciales et événements spéciaux non inuvialuits** – Activités menées par des entreprises non inuvialuites (p. ex., la visite de navires de croisière);
- **Tournage ou photographie à des fins commerciales** – Activités de tournage et de photographie menées là où le photographe :
  1) travaille à l'exécution d'un contrat commercial (y compris les agences de photo-marketing);
  2) est rémunéré à cette fin; ou
  3) nécessite une autorisation spéciale ou l'assistance de Parcs Canada pour accéder aux zones ou aux ressources (y compris le personnel de Parcs Canada);
- **Utilisation de drones/UAV** - L'utilisation de drones/UAV nécessite un permis spécial, l'utilisation non autorisée est illégale; et
- **Recherche et collecte** – Toutes les recherches et collectes de données et d'objets (y compris toutes les recherches et collectes en sciences naturelles, en sciences sociales et en archéologie) nécessite un permis; et
- **Transport d'une arme à feu** – Les armes à feu peuvent être transportées à travers dans le lieu historique vers une autre destination, mais doivent être déchargées et bien emballées.

Signalement des incidents

Veuillez signaler rapidement à Parcs Canada tous les incidents, y compris ceux concernant la faune, la sécurité, les déversements et les infractions survenant dans le site canadien des pingos, en appelant le 1-877-852-3100

Coordonnées

Lieu historique national – Site canadien des pingos
Parcs Canada
81, chemin Kingmingya
C.P. 1840
Inuvik, Territoires du Nord-Ouest
Canada X0E 0T0
Téléphone : 1-867-678-5443
Télécopieur : 1-867-777-8820
Courriel : infoinuvik-inuvikinfo@pc.gc.ca
Site web du site canadien des pingos

Autorité : Parcs Canada

5C Aires marines nationales de conservation

1. Aires marines nationales de conservation dans l'est du Canada

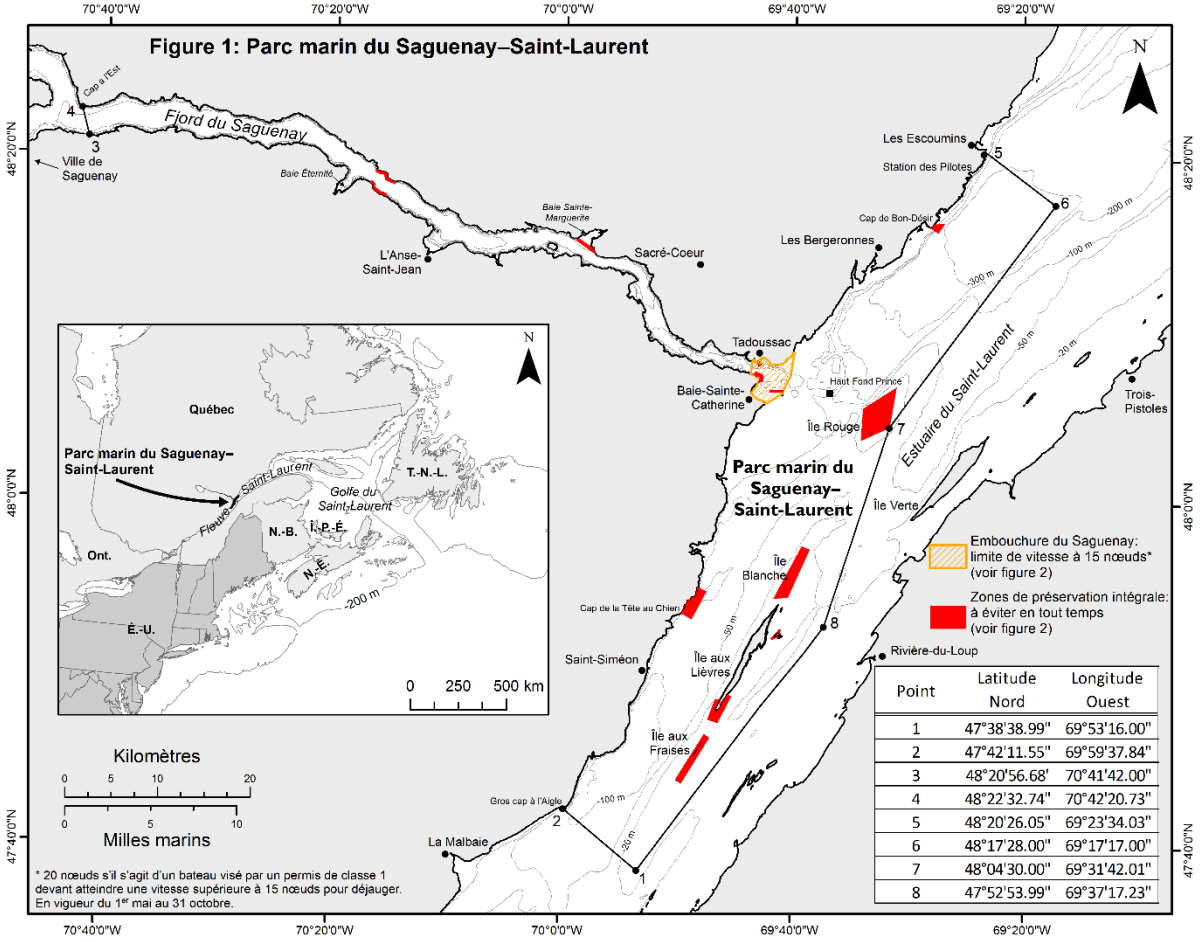
1.1 Le parc marin du Saguenay – Saint-Laurent, Québec

Le parc marin du Saguenay-Saint-Laurent est établi en vertu de deux lois, l'une du gouvernement du Canada et l'autre du gouvernement du Québec (*Loi sur le parc marin du Saguenay- Saint-Laurent*, L.C. 1997, ch. 37 et L.R.Q., chapitre P-8.1). Le parc marin comprend le fjord du Saguenay en aval du cap à l'Est, ainsi que la portion nord de l'estuaire du Saint-Laurent à partir du Gros cap à l'Aigle (La Malbaie), en amont, jusqu'aux Escoumins, en aval (Figure 1). Le parc marin couvre environ 1245 km^2, inclut la colonne d'eau et les fonds marins et s'étend jusqu'à la ligne des hautes marées ordinaires. Il protège une portion représentative des écosystèmes de l'estuaire du Saint-Laurent et du fjord du Saguenay.

La région du parc marin et des eaux avoisinantes est reconnue pour la population résidente de bélugas du Saint-Laurent et la grande diversité de mammifères marins qui y migrent, principalement entre avril et novembre, pour s'alimenter. Les comportements d'alimentation font en sorte que les baleines peuvent surgir à tout moment. Une vigilance accrue des navigateurs est essentielle pour prévenir les collisions entre bateaux et baleines.

Les conditions océanographiques de la région produisent des courants très forts et des périodes de brouillard en été. De nombreux ports et marinas, ainsi que la présence d'une importante industrie d'excursion d'observation de baleines, génèrent des activités de navigation intenses, particulièrement entre Tadoussac et Les Escoumins.

Figure 1: Parc marin du Saguenay–Saint-Laurent



Point	Latitude Nord	Longitude Ouest
1	47°38'38.99"	69°53'16.00"
2	47°42'11.55"	69°59'37.84"
3	48°20'56.68'	70°41'42.00"
4	48°22'32.74"	70°42'20.73"
5	48°20'26.05"	69°23'34.03"
6	48°17'28.00"	69°17'17.00"
7	48°04'30.00"	69°31'42.01"
8	47°52'53.99"	69°37'17.23"

Protection des mammifères marins

A. Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent

Le *Règlement sur les activités en mer dans le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent* (DORS/2002-76) encadre la pratique des activités en mer, notamment l'observation des baleines. L'un de ses principaux objectifs est de réduire l'impact de la navigation sur les mammifères marins. Il indique la vitesse maximale de navigation permise dans le parc marin ainsi que les vitesses et les distances à respecter en présence de baleines. Ces distances varient selon le statut de précarité des espèces.

Les principaux comportements prescrits sont :

1. Interdictions générales

   Il est interdit de se comporter d'une manière qui peut tuer, blesser ou déranger un mammifère marin. Toute collision avec un mammifère marin doit être signalée sans délai à un garde de parc au 1-866-508-9888.

2. Distances à respecter

   Une distance supérieure à 400 mètres de toute espèce de mammifère marin menacée ou en voie de disparition (rorqual bleu, baleine noire de l'Atlantique nord et béluga du Saint-Laurent) doit être respectée.

   Il est interdit de s'approcher à moins de 200 mètres de toute autre espèce de baleine.

3. Vitesses maximales

   La vitesse maximale de navigation dans le parc marin est de 25 nœuds.

   Il est interdit au pilote d'un bateau, du 1er mai au 31 octobre, de naviguer dans l'embouchure du Saguenay, dont les limites sont identifiées aux figures 1 et 2, à une vitesse supérieure à 15 nœuds.

   Si une baleine désignée menacée ou en voie de disparition (ex. : rorqual bleu) est soudainement aperçue à moins de 400 mètres, le capitaine doit circuler à la plus petite vitesse requise pour manœuvrer et s'éloigner à plus de 400 mètres.

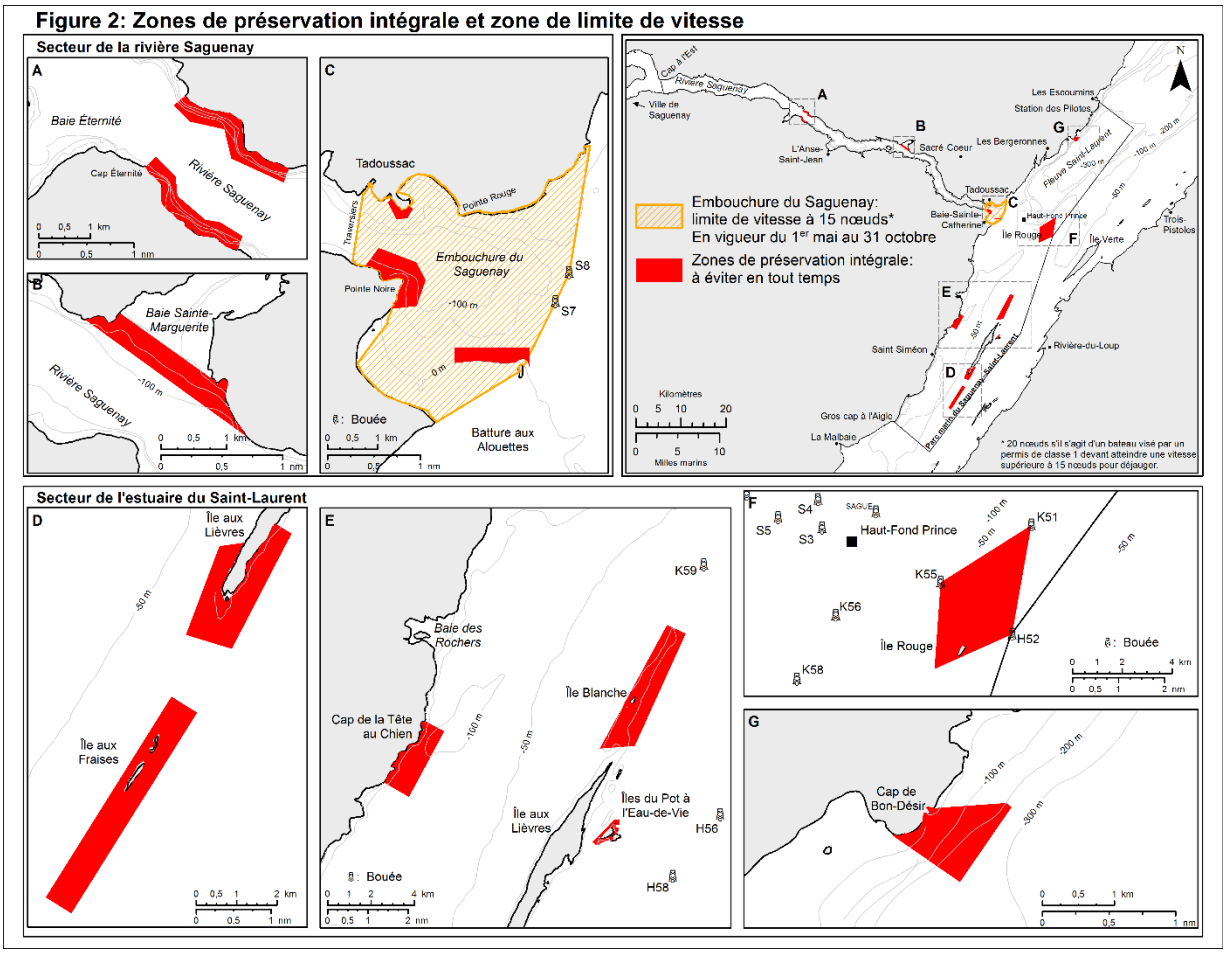
Un permis est requis pour exploiter une entreprise de croisière ou d'excursion en mer, pour pratiquer des activités scientifiques et pour les productions cinématographiques.

Pour plus d'information sur le règlement, consultez le site web du Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent.

B. Zonage

Le zonage du parc marin a pour objectif d'assurer la protection des écosystèmes, des habitats et des espèces qui y vivent tout en favorisant une utilisation écologiquement durable de cette aire protégée et des expériences de qualité aux visiteurs. Les zones de préservation intégrale sont destinées à la protection d'habitats particulièrement fragiles (Figure 2). Elles couvrent 3 % de la superficie du parc marin et comprennent des aires spécialement importantes pour le soin des jeunes et le repos chez les mammifères marins et les oiseaux de mer. Tous les navigateurs sont priés d'éviter ces zones.

Figure 2: Zones de préservation intégrale et zone de limite de vitesse



C. Urgences mammifères marins

Pour tout signalement de mammifère marin mort ou en difficulté, composez le 1-877-722-5346.

Informations

Pour toute question concernant le parc marin du Saguenay–Saint-Laurent, veuillez communiquer avec Parcs Canada au 418-235-4703 ou saguenay@pc.gc.ca ou visitez le site web du Parc marin du Saguenay-Saint-Laurent.

Pour des renseignements sur les aires marines nationales de conservation, les parcs nationaux et les lieux historiques nationaux de Parcs Canada, contactez le 1-888-773-8888 ou information@pc.gc.ca ou visitez le site web de Parcs Canada.

2. Aires marines nationales de conservation dans les Grands Lacs

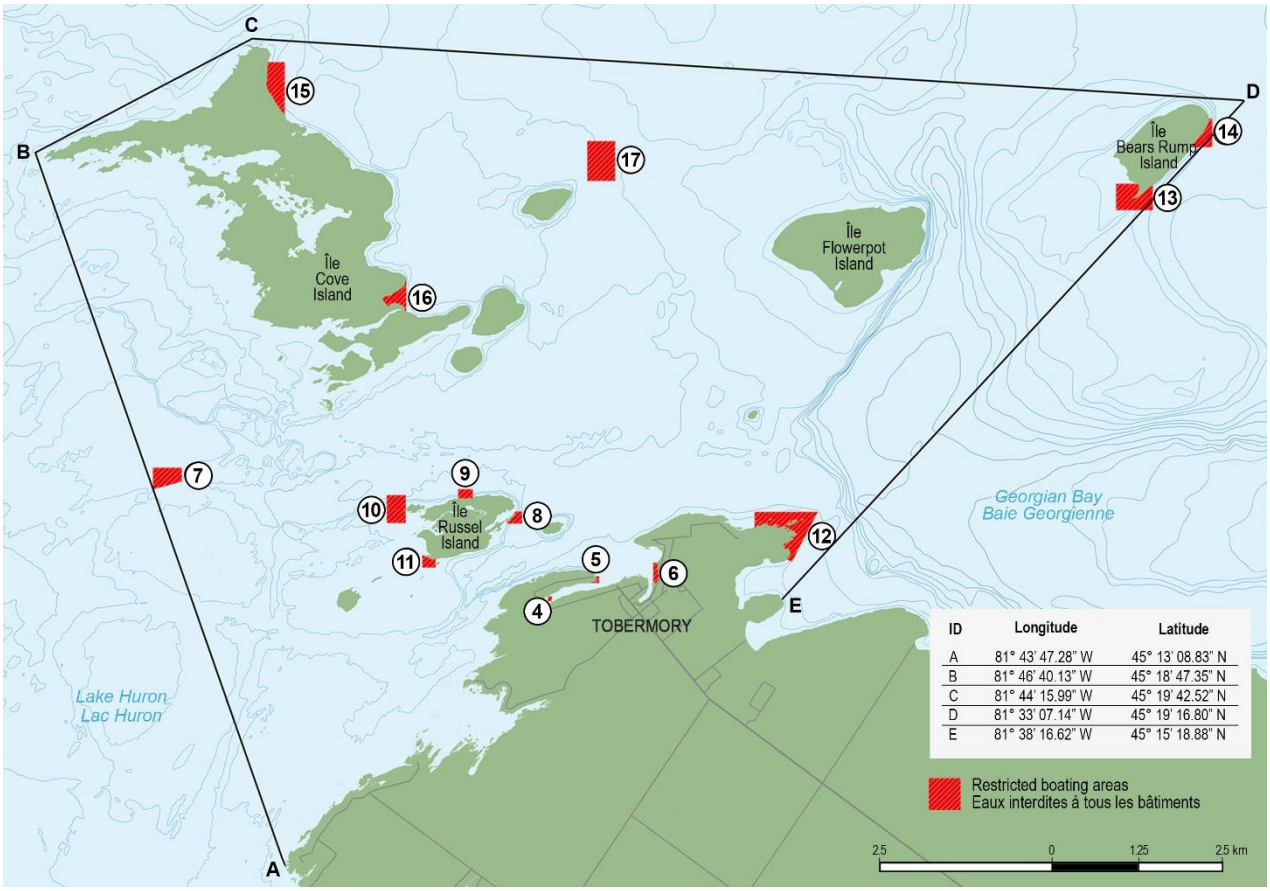
2.1 Parc marin national Fathom Five, Ontario

Le parc marin national Fathom Five est une aire protégée de 114 km^2 située dans le Lac Huron près de Tobermory en Ontario. La plupart des îles dans le parc sont protégées en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (L.C. 2000, ch. 32) et les eaux du parc sont gérées dans « l'esprit » de la *Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada* (L.C. 2002, ch. 18) en vertu de diverses lois provinciales et fédérales.

Le parc marin national Fathom Five a été établi en 1972 à titre de parc provincial. En 1987, il est devenu le premier site sous l'égide du programme d'aire marine nationale de conservation de Parcs Canada. Il est situé le long du bord de l'escarpement du Niagara, qui descend à 165 m dans les eaux claires du lac Huron et émerge périodiquement sous la forme d'un archipel de 21 îles, de plus petits îlots, de récifs et de hauts-fonds entre la péninsule Saugeen (Bruce) et l'île Manitoulin. Le parc marin est reconnu pour ses 22 épaves qui sont l'une des collections les plus représentatives de navires historiques dans les Grands Lacs et offrent des possibilités de plongées exceptionnelles.

Le temps peut être imprévisible dans le parc marin national Fathom Five avec des vents et des courants forts et il y a un trafic maritime élevé dans les ports de Tobermory en raison d'un service de traversier pour passagers, des bateaux d'excursion commerciaux, des bateaux commerciaux de plongée et des bateaux de plaisance opérant dans la région.

Coordonnées



Carte montrant les limites du parc marin national Fathom Five et 14 zones de navigation restreinte décrites dans le Règlement sur les restrictions à l'utilisation des bâtiments (DORS/2022-175; Annexe 1, Partie 2, Articles 4 à 17).

Zones réglementées

Parcs Canada gère 14 zones de navigation restreinte dans le parc marin national Fathom Five grâce à une délégation de pouvoir de Transports Canada. Ces zones sont décrites dans le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (DORS/2022-175; Annexe 1, Partie 2, articles 4 à 17) et sont illustrées sur la carte ci-dessus. Tous les navires motorisés et non motorisés ont besoin d'un permis pour entrer dans les zones réglementées et les exploitants de navires doivent se conformer aux conditions énoncées dans le permis afin d'assurer une navigation sécuritaire et efficace, de minimiser les risques pour la sécurité des personnes et de protéger l'intérêt public et l'environnement dans la zone. Des restrictions supplémentaires s'appliquent aux zones réglementées dans les ports de Tobermory, y compris, mais sans s'y limiter :

(a) Les embarcations commerciales ou de plaisance motorisés ne sont pas autorisés à entrer dans les zones réglementées décrites comme l'élément 5 associé respectivement au phare Big Tub; et,

(b) Les embarcations de plaisance motorisées ne sont pas autorisées à entrer dans la zone réglementée décrite comme élément 4 associé aux naufrages *Sweepstakes* et *City of Grand Rapids*, sauf pour les propriétaires fonciers adjacents à la zone réglementée. Tous les autres navires doivent respecter un calendrier d'accès et d`autres conditions spécifiques aux navires décrites dans le permis.

Conformément au Règlement sur les restrictions à l'utilisation des bâtiments (SOR/2022-175; Annexe 6, Partie 2, Article 29 sous « Secteur de la baie Georgienne »), une limite de vitesse de 10 km/h est également en vigueur dans tout le port de Big Tub, de la rive jusqu'à une ligne reliant les points situés aux coordonnées 45°15′29″ 81°40′21″ et 45°15′29″ 81°40′02″.

Emplacements d'amarrage

Des bouées d'amarrage sont en place à l'intérieur de plusieurs des « eaux interdites à tous les bâtiments » afin de faciliter la plongée et de protéger les épaves historiques. Les emplacements d'amarrage peuvent varier sur une base annuelle. Les coordonnées pour la saison 2026 sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Nom de l'épave	Abscisse	Ordonnée	Latitude	Longitude
Arabia	447220	5017855	45° 18' 43.3800" N	81° 40' 23.6352" W
	447220	5017775	45° 18' 41.0112" N	81° 40' 23.6820" W
Charles P. Minch	444281	5015922	45° 17' 40.1352" N	81° 42' 37.7172" W
	444543	5015795	45° 17' 36.5424" N	81° 42' 26.2224" W
Dunk's Point	450362	5012779	45° 16' 00.3468" N	81° 37' 57.8748" W
	450441	5012264	45° 15' 43.6536" N	81° 37' 54.0696" W
Forest City	456178	5018358	45° 19' 02.6400" N	81° 33' 32.7600" W
	456206	5018319	45° 19' 01.2400" N	81° 33' 31.4800" W
John Walters	444840	5012060	45° 15' 34.9416" N	81° 42' 14.8680" W
James C. King	444389	5012931	45° 16' 03.6300" N	81° 42' 31.5720" W
	444323	5012906	45° 16' 03.0576" N	81° 42' 34.4772" W
Newaygo	441074	5013316	45° 16' 14.8800" N	81° 45' 03.8844" W
	441058	5013253	45° 16' 13.3068" N	81° 45' 04.3740" W
	440978	5013114	45° 16' 08.6808" N	81° 45' 09.1620" W

Philo Scoville	445300	5013057	45° 16' 07.6404" N	81° 41' 49.8012" W
Sweepstakes	446607	5011556	45° 15' 19.7964" N	81° 40' 49.5048" W
	446617	5011536	45° 15' 19.1772" N	81° 40' 49.0224" W
Truellen	444992	5015115	45° 17' 14.4528" N	81° 42' 04.6188" W
Tugs	448066	5011973	45° 15' 34.1424" N	81° 39' 42.6492" W
W.L. Wetmore	444297	5012669	45° 15' 55.3428" N	81° 42' 36.5184" W
	444364	5012641	45° 15' 55.0044" N	81° 42' 33.7716" W

Note:
Les coordonnées des abscisses et ordonnées sont de la Zone 17 Nord de la projection de Mercator transverse universelle. Toutes les coordonnées projetées et géographiques sont du système de référence nord-américain de 1983.

Exigences en matière de permis

- Un permis d'accès est requis pour accéder aux « eaux interdites à tous les bâtiments » dans le parc marin national Fathom Five, malgré que certains types de navires puissent ne pas être autorisés à accéder à la zone réglementée associée aux naufrages Sweepstakes et City of Grand Rapids au Big Tub Harbour.
- Un permis de plongée est requis pour faire de la plongée dans le parc marin national Fathom Five. Tous les plongeurs doivent également s'inscrire et participer à un programme d'orientation avant d'obtenir un permis.

Les deux types de permis sont disponibles au Centre d'accueil de Parcs Canada à Tobermory, Ontario.

Informations

Pour toute question concernant le parc marin national Fathom Five, veuillez communiquer avec Parcs Canada au 519-596-2233 ou bruce-fathomfive@pc.gc.ca ou visitez le site web du Parc marin national Fathom Five.

Pour des renseignements sur les aires marines nationales de conservation, les parcs nationaux et les lieux historiques nationaux de Parcs Canada, veuillez communiquer avec le Service national d'information de Parcs Canada au 1-888-773-8888 ou information@pc.gc.ca , ou visitez site web de Parcs Canada.

3. Les aires marines nationales de conservation de l'Ouest canadien

3.1 Réserve de parc national Gwaii Haanas, réserve d'aire marine nationale de conservation et site du patrimoine haïda, Colombie-Britannique

Gwaii Haanas est une aire protégée terrestre et maritime de 5 000 km^2 située à Haida Gwaii (anciennement les îles de la Reine-Charlotte), en Colombie-Britannique (figure 1). La zone est gérée conjointement par le Conseil de la Nation Haïda et le gouvernement du Canada par l'entremise du Conseil de gestion de l'archipel en respectant des principes directeurs fondés sur l'éthique et les valeurs du droit haïda : respect, responsabilité, interconnexion, équilibre, recherche de conseils avisés, ainsi que le don et la réception. La partie terrestre est protégée en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (L.C. 2000, c. 32) et l'aire marine adjacente est protégée en vertu de la *Loi sur les aires marines nationales de conservation du Canada* (L.C. 2002, c. 18). L'ensemble de l'aire est protégé à titre de site du patrimoine Haïda par le Conseil de la Nation Haïda.

La réserve d'aire marine nationale de conservation (AMNC) Gwaii Haanas est l'une des premières AMNC établies au Canada. Les AMNC ont pour but de protéger et de conserver des aires marines représentatives pour le bénéfice, l'éducation et le plaisir de la population du Canada et du monde entier.

Coordonnées

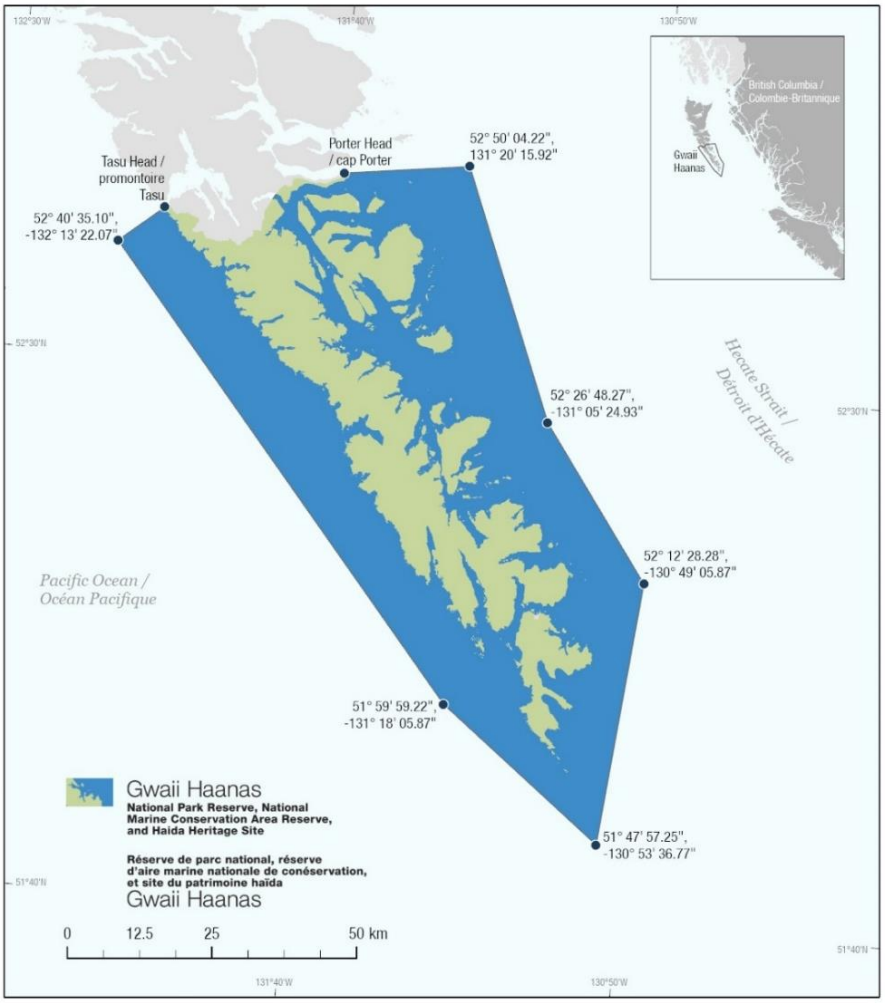


Figure 1 : Réserve de parc national Gwaii Haanas, réserve d'aire marine nationale de conservation et site du patrimoine haïda.
Note : Les coordonnées de latitude et de longitude sont affichées en utilisant le système de référence nord-américain de 1983.

Zonage

La suite d'un vaste processus de consultation, le Plan directeur intégré de 2018 de Gina 'Waadluxan KilGuhlGa/Terre, mer et gens pour Gwaii Haanas pour la gestion d'aires à la fois terrestres et marines de Gwaii Haanas a été approuvé en novembre 2018. Le plan de zonage (figure 2) a été mis en œuvre le 1er mai 2019. Les zones de protection marine strictes protègent les caractéristiques écologiques et culturelles tout en minimisant les impacts socio-économiques.

Voir la page d'Avis de pêche pour une description géographique détaillée et la section 7.0 du Plan du directeur pour les activités autorisées dans des zones de protection marine.

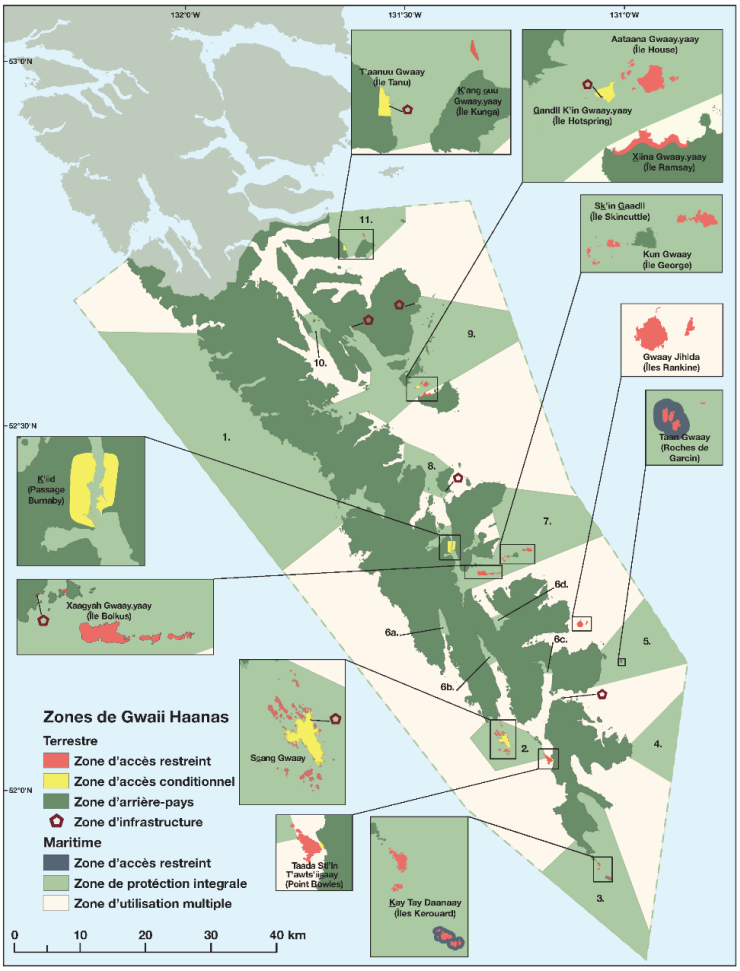


Figure 2 : Plan de zonage terrestre et marin du Plan directeur de Gwaii Haanas Gina 'Waadluxan KilGuhlGa Terre, mer et gens 2018

Visiter les sites des gardiens Haida Gwaii et exigences en matière de permis

Les personnes qui désirent visiter Gwaii Haanas doivent faire une réservation à l'avance et obtenir un permis au bureau de Gwaii Haanas à Skidegate ou en composant le 877-559-8818. Les visiteurs indépendants doivent également assister à une séance d'orientation avant d'entrer dans la région. Les visiteurs qui choisissent de visiter avec un voyagiste agréé recevront leur orientation par l'intermédiaire de leurs guides. Ces exigences ne s'appliquent pas aux personnes d'ascendance Haïda.

Les visiteurs sont les bienvenus sur les sites des Gardiens de Haida Gwaii situés à K̲'uuna Llnagaay (Skedans), T'aanuu Llnagaay (Tanu), Hlk'yah GawG̲a (Windy Bay), Gandll K'in Gwaay.yaay (Hotspring Island) et SG̲ang Gwaay (Anthony Island). Les citoyens haïdas sont présents sur chacun des sites entre mai et septembre pour protéger ces lieux représentant la culture vivante des Haïdas. Les sites des Gardiens peuvent être visités entre 9h00 et 18h00. Les Gardiens sont disponibles sept jours sur sept, mais ils ont besoin de temps de repos en soirée. Il est conseillé aux visiteurs de planifier leurs journées de voyage afin de terminer avant 16h00, afin de disposer de suffisamment de temps pour explorer le site avant la fermeture à 18h00. Tous les visiteurs doivent communiquer par radio avec les gardiens de Haida Gwaii sur place (canal maritime 6) avant de débarquer. Pas plus de 12 visiteurs ne sont autorisés à débarquer en même temps.

Restrictions

- L'extraction commerciale et récréative de tous types (p. ex., la pêche, la récolte de plantes) est interdite dans les zones marines de protection stricte. (voir la page d'Avis de pêche sur le site web de Pêches et Océans Canada pour des descriptions géographiques détaillées)
- Il est strictement interdit de retirer tout objet se trouvant au-dessus de la ligne de marée haute à Gwaii Haanas (c'est à dire dans la zone terrestre de Gwaii Haanas).
- La station d'opérations de l'île Huxley est fermée jusqu'à nouvel ordre afin de protéger le public des dangers liés à un glissement de terrain sur ce site. Bien qu'il s'agisse d'une fermeture terrestre, il est important, pour des raisons de sécurité, que les marins n'approchent pas du site. Pour une carte de l'emplacement et l'état actuel de cette fermeture, veuillez consulter les Bulletins Importants sur le site web de Gwaii Haanas.

Informations

Si vous avez des questions concernant la réserve de parc national Gwaii Haanas, la réserve d'aire marine nationale de conservation et le site du patrimoine Haïda, veuillez communiquer avec Parcs Canada au 1-877-559-8818 ou à gwaiihaanas@pc.gc.ca ou visitez le site web de Gwaii Haanas.

Pour obtenir des renseignements généraux sur les aires marines nationales de conservation, les parcs nationaux ou les lieux historiques nationaux de Parcs Canada, veuillez communiquer avec notre service national de renseignements au 1-888-773-8888 ou à information@pc.gc.ca, ou visitez le site Web de Parcs Canada.

Autorité : Conseil de la nation Haida et l'Agence Parcs Canada

5D Lignes directrices générales pour les réserves nationales de faune

Réserves nationales de faune du Canada

Les réserves nationales de faune (RNF) sont protégées et gérées conformément au Règlement sur les réserves d'espèces sauvages en vertu de la Loi sur les espèces sauvages du Canada. Le but premier de la majorité des RNF est la protection et la conservation des espèces sauvages et de leur habitat. À cet effet, et selon la législation, toutes les activités qui pourraient nuire à la conservation des espèces sauvages sont interdites dans une RNF. En conséquence, il y a des activités interdites dans toutes les RNF et quelques RNF ne sont pas accessibles au public. Cependant, le Ministre de l'Environnement a le pouvoir d'autoriser des activités, soit par des avis publics ou par l'émission de permis. Les activités qui sont avantageuses pour les espèces sauvages et leur habitat, ou qui ne sont pas incompatibles avec le but pour lequel l'aire protégée a été établie et qui sont compatibles avec les objectifs du plan de gestion de la réserve nationale de faune en question, peuvent être permises.

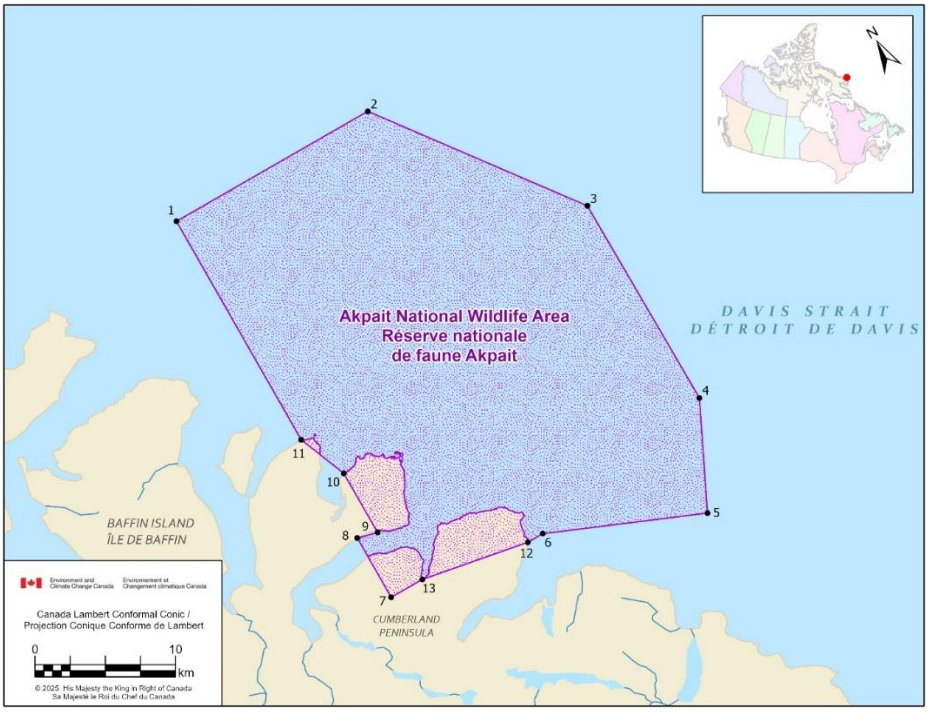
Pour de plus amples renseignements concernant les réserves nationales de faune du Canada, veuillez communiquer avec le Environnement et Changement climatique Canada au 1-800-668-6767 (au Canada seulement) ou enviroinfo@ec.gc.ca, ou visitez le site web.

Lignes directrices générales pour les réserves nationales de faune au Nunavut

Les navires canadiens et étrangers ne sont pas autorisés d'entrer dans les réserves nationales de faune au Nunavut sans permis. Ces aires protégées sont gérées en vertu de l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit pour les réserves nationales de faune et les refuges d'oiseaux migrateurs dans la région du Nunavut. Tous les capitaines de navire étranger planifiant d'entrer dans cette aire protégée sans permis en évoquant un droit de passage inoffensif, sont fortement conseiller de communiquer avec Environnement et Changement climatique Canada (service canadien de la faune) au moins quatre mois en avance.

La Réserve nationale de faune Akpait

Coordonnées



Toutes les latitudes et longitudes mentionnées ci-après se rapportent au Système de référence géodésique nord-américain de 1983, Système canadien de référence spatiale (NAD83[SCRS]).

Point	Latitude	Longitude
1	67°08′00″ N	61°51′00″ W
2	67°08′00″ N	61°29′06″ W
3	67°00′35″ N	61°15′00″ W
4	66°52′00″ N	61°15′00″ W
5	66°48′00″ N	61°20′00″ W
6	66°50′30″ N	61°35′00″ W
7	66°51′17″ N	61°51′00″ W
8	66°53′55″ N	61°51′00″ W
9	66°53′43″ N	61°49′00″ W
10	66°56′21″ N	61°49′00″ W
11	66°58′17″ N	61°51′00″ W
12	66°50’30” N	61°36’41” W
13	66°51’17” N	61°47’29” W

Restrictions

La navigation dans la réserve nationale de faune Akpait sans permis est interdite, sauf pour les Inuits exerçant leurs droits selon l’Accord du Nunavut ou l’Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

Exigences en matière de permis

Un permis doit être obtenu pour naviguer dans la réserve nationale de faune ou y effectuer tout type d’activité. Les activités pouvant être autorisées devront être conformes aux objectifs de conservation inscrits dans le plan de gestion de la réserve nationale de faune. À l’intérieur de la réserve nationale de faune, un permis n’est pas requis pour les Inuits exerçant leurs droits selon l’Accord du Nunavut ou l’Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

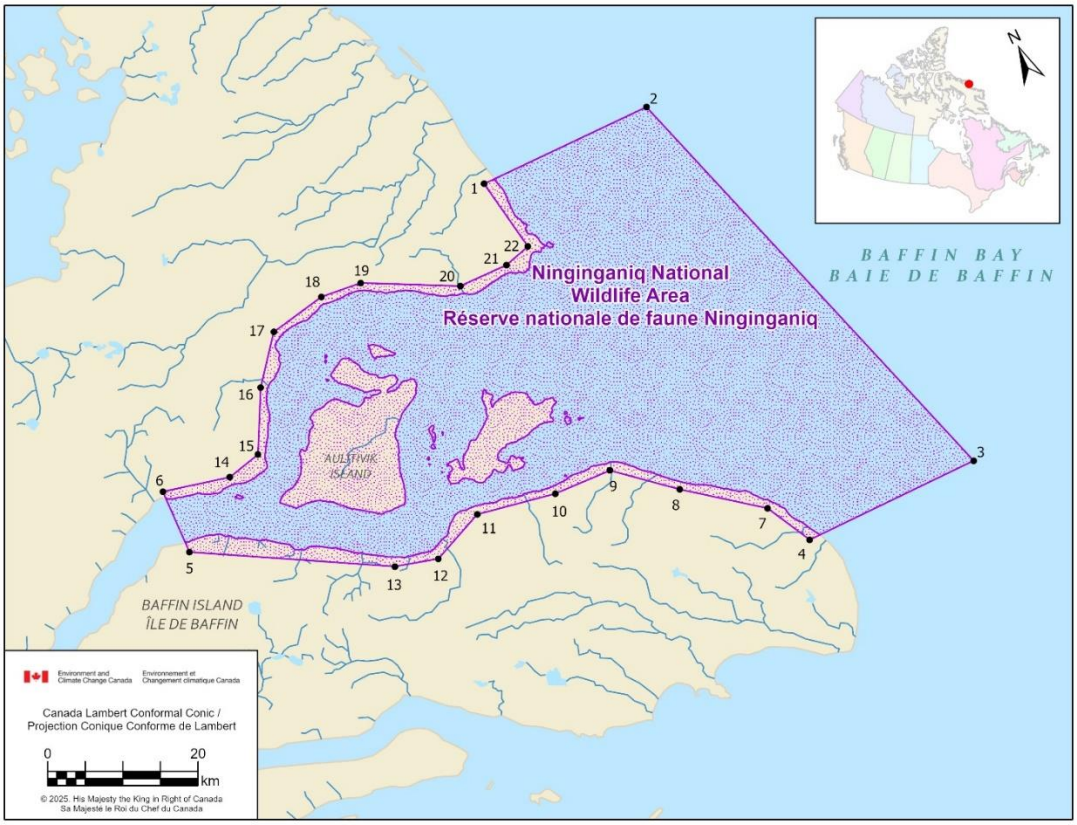
De plus amples informations sur l'accès et l’émission de permis pour la réserve nationale de faune Akpait peuvent être obtenues en contactant le bureau d’Environnement et Changement climatique Canada de la région.

Renseignements

Environnement et Changement climatique Canada – Région du Nord
Service canadien de la faune
Aires protégées
Iqaluit, Nunavut
X0A 3H0
Téléphone : 867-975-4636
Ligne sans frais : 1-800-668-6767 (au Canada seulement)
Courriel : CWSPermitNorth-PermisNordSCF@ec.gc.ca

La Réserve nationale de faune Ninginganiq

Coordonnées



Toutes les latitudes et longitudes mentionnées ci-après se rapportent au Système de référence géodésique nord-américain de 1983, Système canadien de référence spatiale (NAD83[SCRS])

Point	Latitude	Longitude
1	69°50′00″ N	67°13′16.87″ W
2	69°50′00″ N	66°36′03″ W
3	69°17′00″ N	66°07′13″ W
4	69°17′00″ N	66°44′03.04″ W
5	69°34′43.78″ N	68°40′00″ W
6	69°39′27.57″ N	68°40′00″ W
7	69°20’20.42”N	66°49’02.63”W
8	69°24’15.05”N	67°03’31.74”W
9	69°27’35.80”N	67°14’46.48”W
10	69°27’44.66”N	67°26’53.39”W
11	69°28’44.21”N	67°43’08.79”W
12	69°27’00.18”N	67°54’05.06”W
13	69°27’47.29”N	68°02’51.73”W
14	69°38’27.38”N	68°26’10.99”W

Point	Latitude	Longitude
15	69°39’07.15”N	68°19’00.43”W
16	69°43’25.24”N	68°12’50.42”W
17	69°46’39.12”N	68°05’41.79”W
18	69°47’32.06”N	67°53’42.01”W
19	69°47’16.38”N	67°45’05.69”W
20	69°44’05.59”N	67°26’41.32”W
21	69°44’03.59”N	67°16’12.67”W
22	69°44’36.52”N	67°10’33.68”W

Restrictions

La navigation dans la réserve nationale de faune Ninginganiq sans permis est interdite, sauf pour les Inuits exerçant leurs droits selon l’Accord du Nunavut ou l’Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

Exigences en matière de permis

Un permis doit être obtenu pour naviguer dans la réserve nationale de faune ou y effectuer tout type d’activité. Les activités pouvant être autorisées devront être conformes aux objectifs de conservation inscrits dans le plan de gestion de la réserve nationale de faune. À l’intérieur de la réserve nationale de faune, un permis n’est pas requis pour les Inuits exerçant leurs droits selon l’Accord du Nunavut ou l’Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

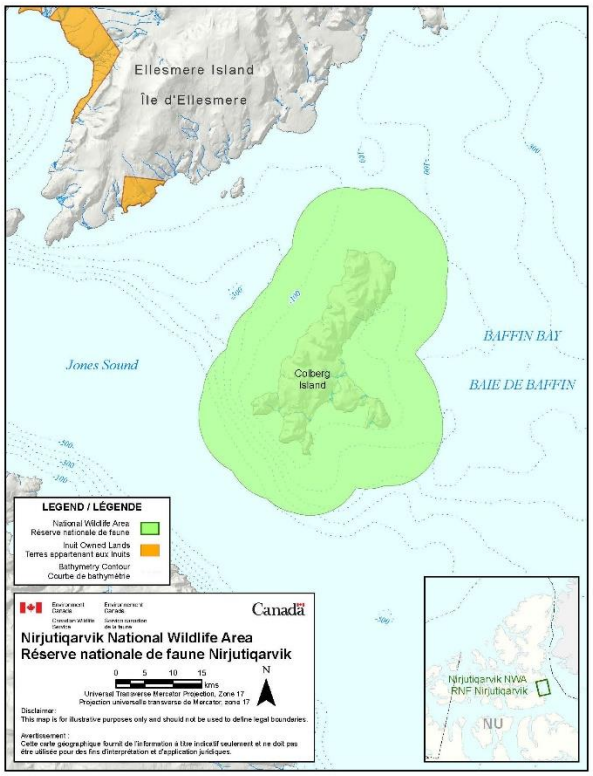
De plus amples informations sur l'accès et l’émission de permis pour la réserve nationale de faune Ninginganiq peuvent être obtenues en contactant le bureau d’Environnement et Changement climatique Canada de la région.

Renseignements

Environnement et Changement climatique Canada – Région du Nord
Service canadien de la faune
Aires protégées
301-933 Mivvik Street
Iqaluit, Nunavut
X0A 3H0
Téléphone : 867-975-4641
Ligne sans frais : 1-800-668-6767 (au Canada seulement)
Courriel : CWSPermitNorth-PermisNordSCF@ec.gc.ca

La Réserve nationale de faune de Nirjutiqarvik

Coordonnées



Toutes les latitudes et longitudes mentionnées ci-après se rapportent au Système de référence géodésique nord-américain de 1983, Système canadien de référence spatiale (NAD83[SCRS]).

Toute l'île connue comme l'île Coburg, son centre ayant une latitude approximative de 75°57′50″ et une longitude approximative de 79°19′30″; ainsi que toutes les terres couvertes d'eau immédiatement adjacentes à l'île Coburg et sises en deçà de 10 kilomètres (5,4 miles nautiques) de la laisse ordinaire de haute mer de celle-ci.

Restrictions

La navigation dans la réserve nationale de faune Nirjutiqarvik sans permis est interdite, sauf pour les Inuits exerçant leurs droits selon l'Accord du Nunavut ou l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

Exigences en matière de permis

Un permis doit être obtenu pour naviguer dans la réserve nationale de faune ou y effectuer tout type d'activité. Les activités pouvant être autorisées devront être conformes aux objectifs de conservation inscrits dans le plan de gestion de la réserve nationale de faune. À l'intérieur de la réserve nationale de faune, un permis n'est pas requis pour les Inuits exerçant leurs droits selon l'Accord du Nunavut ou l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

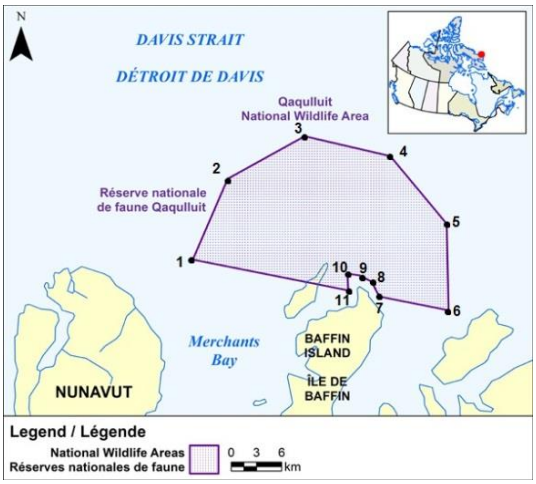
De plus amples informations sur l'accès et l'émission de permis pour la réserve nationale de faune Nirjutiqarvik peuvent être obtenues en contactant le bureau d'Environnement et Changement climatique Canada de la région.

Renseignements

Environnement et Changement climatique Canada – Région du Nord
Service canadien de la faune
Aires protégées
301-933 Mivvik Street
Iqaluit, Nunavut
X0A 3H0
Téléphone : 867-975-4641
Ligne sans frais : 1-800-668-6767 (au Canada seulement)
Courriel : CWSPermitNorth-PermisNordSCF@ec.gc.ca

La Réserve nationale de faune Qaqulluit

Coordonnées



Toutes les latitudes et longitudes mentionnées ci-après se rapportent au Système de référence géodésique nord-américain de 1983, Système canadien de référence spatiale (NAD83[SCRS]).

Point	Latitude	Longitude
1	67°17′13.53″ N	62°47′28.04″ W
2	67°21′05.00″ N	62°37′07.13″ W
3	67°21′40.56″ N	62°22′47.50″ W
4	67°18′24.40″ N	62°11′09.29″ W
5	67°13′05.16″ N	62°07′02.76″ W
6	67°08′01.14″ N	62°12′15.74″ W
7	67°10′31.73″ N	62°21′46.00″ W
8	67°11′35.41″ N	62°21′58.76″ W
9	67°12′15.21″ N	62°23′25.39″ W
10	67°12′38.43″ N	62°25′04.87″ W
11	67°11′38.90″ N	62°26′01.70″ W

Restrictions

La navigation dans la réserve nationale de faune Qaqulluit sans permis est interdite, sauf les Inuits exerçant leurs droits selon l'Accord du Nunavut ou l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

Exigences en matière de permis

Un permis doit être obtenu pour naviguer dans la réserve nationale de faune ou y effectuer tout type d'activité. Les activités pouvant être autorisées devront être conformes aux objectifs de conservation inscrits dans le plan de gestion de la réserve nationale de faune. À l'intérieur de la réserve nationale de faune, un permis n'est pas requis pour les Inuits exerçant leurs droits selon l'Accord du Nunavut ou l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

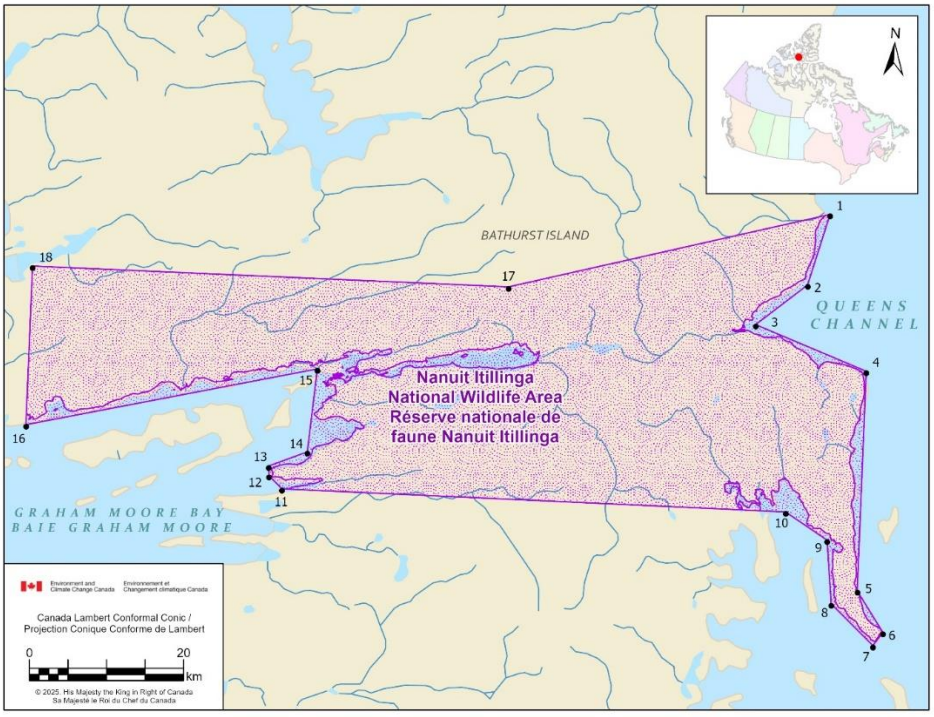
De plus amples informations sur l'accès et l'émission de permis pour la réserve nationale de faune Qaqulluit peuvent être obtenues en contactant le bureau d'Environnement et Changement climatique Canada de la région.

Renseignements

Environnement et Changement climatique Canada – Région du Nord
Service canadien de la faune
Aires protégées
301-933 Mivvik Street
Iqaluit, Nunavut
X0A 3H0
Téléphone : 867-975-4641
Ligne sans frais : 1-800-668-6767 (au Canada seulement)
Courriel : CWSPermitNorth-PermisNordSCF@ec.gc.ca

La Réserve nationale de faune de Nanuit Itillinga

Coordonnées



Les coordonnées citées sont déterminées d'après la Projection universelle transverse de Mercator dans la zone 14.

Point	Ordonnée	Abscisse
1	8 421 000	540 000
2	8 412 000	537 600
3	8 406 700	531 300
4	8 401 500	545 500
5	8 373 800	545 700
6	8 368 700	549 200
7	8 367 000	548 000
8	8 372 000	542 500
9	8 380 000	541 600
10	8 383 300	536 200
11	8 383 300	472 600
12	8 384 900	470 900
13	8 386 100	470 800
14	8 388 100	475 600
15	8 398 600	476 400
16	8 390 000	440 000
17	8 410 000	500 000
18	8 410 000	440 000

Restrictions

La navigation dans la réserve nationale de faune Nanuit Itillinga sans permis est interdite, sauf pour les Inuits exerçant leurs droits selon l'Accord du Nunavut ou l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

Exigences en matière de permis

Un permis doit être obtenu pour naviguer dans la réserve nationale de faune ou y effectuer tout type d'activité. Les activités pouvant être autorisées devront être conformes aux objectifs de conservation inscrits dans le plan de gestion de la réserve nationale de faune. À l'intérieur de la réserve nationale de faune, un permis n'est pas requis pour les Inuits exerçant leurs droits selon l'Accord du Nunavut ou l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuit.

De plus amples informations sur l'accès et l'émission de permis pour la réserve nationale de faune de Nanuit Itillinga peuvent être obtenues en contactant le bureau d'Environnement et Changement climatique Canada de la région.

Renseignements

Environnement et Changement climatique Canada – Région du Nord
Service canadien de la faune
Aires protégées
301-933 Mivvik Street
Iqaluit, Nunavut
X0A 3H0
Téléphone : 867-975-4641
Ligne sans frais : 1-800-668-6767 (au Canada seulement)
Courriel : CWSPermitNorth-PermisNordSCF@ec.gc.ca

Autorité : Environnement et Changement climatique Canada

5E Exigences réglementaires concernant la réserve nationale de faune en milieu marin des Îles Scott

Réserve nationale de faune (RNF) marine des îles Scott

La RNF en milieu marin des îles Scott a été créée le 27 juin 2018[1]. Pour plus d'information concernant l'établissement de l'aire protégée, veuillez consulter les publications suivantes : La Gazette du Canada, Partie II, volume 152, numéro 13 : Décret constituant la zone marine protégée des îles Scott : TR/2018-44 et La Gazette du Canada, Partie II, volume 152, numéro 13 : *Règlement sur la zone marine protégée des îles Scott* : DORS/2018-119. Le règlement, quant à lui, peut être consulté en suivant ce lien *Règlement sur la zone marine protégée des îles Scott*.

Coordonnées

La RNF en milieu marin des îles Scott est située dans le détroit de la Reine-Charlotte, au nord de l'île de Vancouver, et comprend des parties de deux biorégions marines, la Plate-forme Nord et la zone extracôtière du Pacifique.

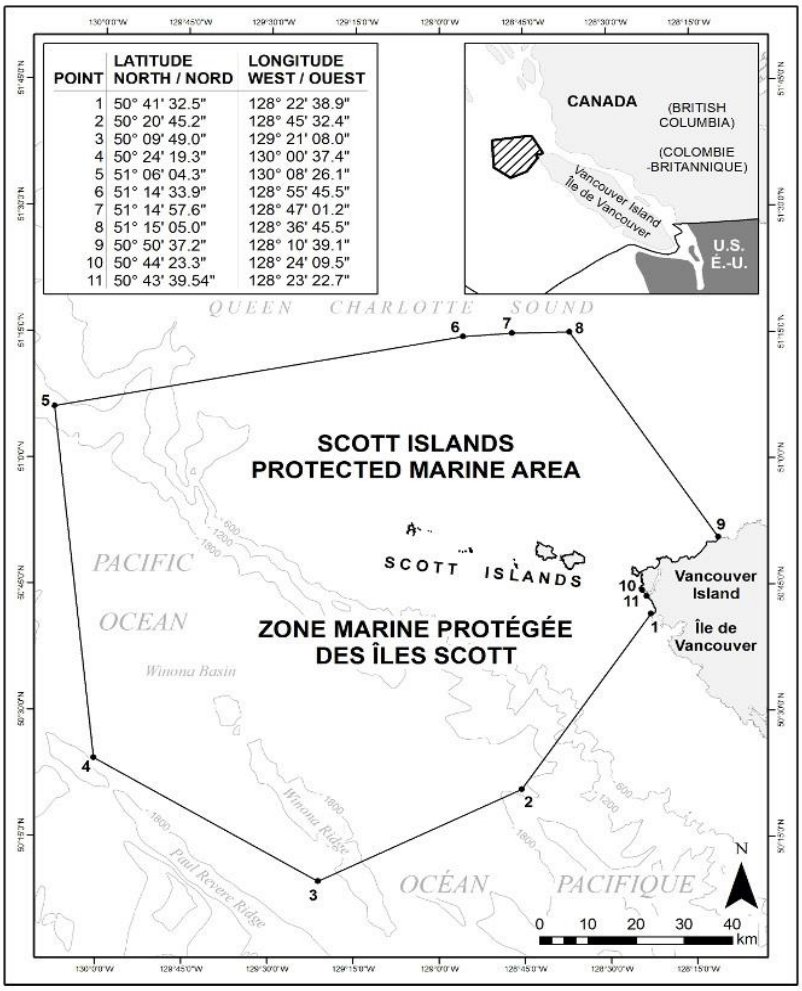
La zone décrite couvre environ 11 546 kilomètres carrés, à l'exception de toutes les îles et de tout l'estran situé au-dessus de la ligne de basse mer.

Les limites de la RNF en milieu marin des îles Scott sont fournies ci-dessous sous forme de coordonnées*.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	50° 41’ 32.5” N	128° 22’ 38.9” O
2	50° 20’ 45.2” N	128° 45’ 32.4” O
3	50° 09’ 49.0” N	129° 21’ 08.0” O
4	50° 24’ 19.3” N	130° 00’ 37.4” O
5	51° 06’ 04.3” N	130° 08’ 26.1” O
6	51° 14’ 33.9” N	128° 55’ 45.5” O
7	51° 14’ 57.6” N	128° 47’ 01.2” O
8	51° 15’ 05.0” N	128° 36’ 45.5” O
9	50° 50’ 37.2” N	128° 10’ 39.1” O
10	50° 44’ 23.3” N	128° 24’ 09.5” O
11	50° 43’ 39.54” N	128° 23’ 22.7” O

[1] L’expression « réserve nationale de faune marine » est la façon dont Environnement et Changement climatique Canada nomme ses entités faisant parties de son réseau d’aires protégées. L’expression « zone marine protégée » est le nom légal d’une réserve nationale de faune marine établie en vertu du paragraphe 4.1(1) de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*.

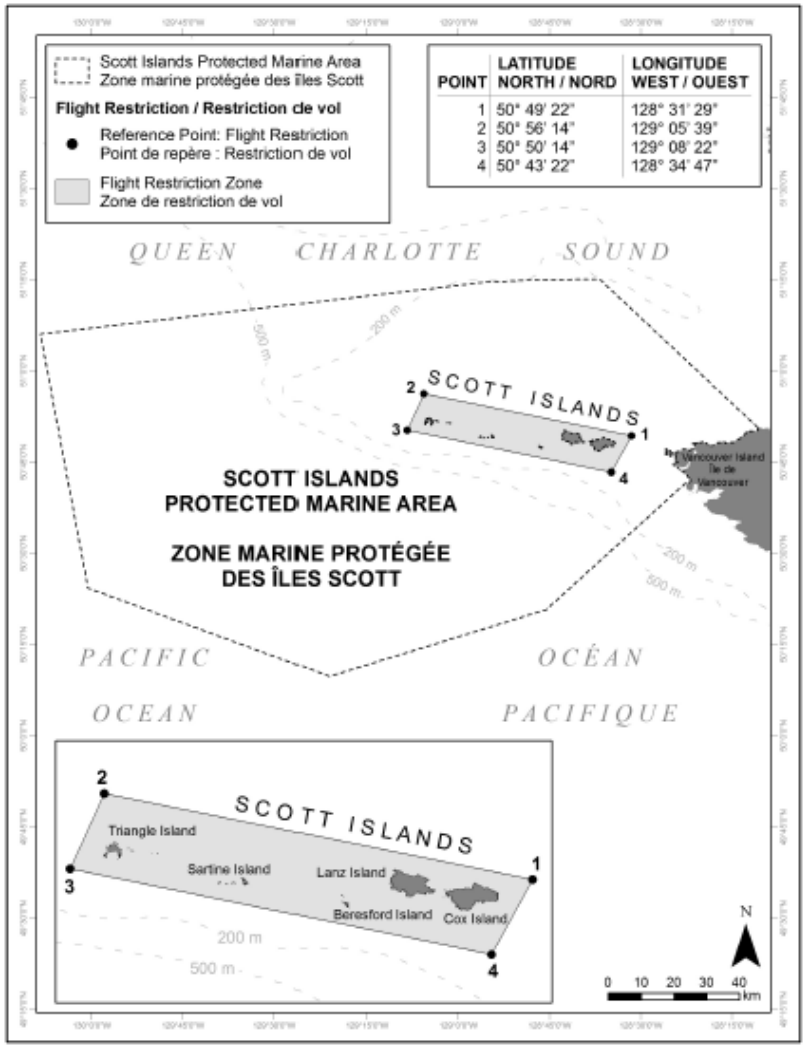
Carte de la Réserve nationale de faune marine des îles Scott



Cette carte montrant une zone au large de la côte nord-ouest de l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique. Les limites de la réserve nationale de faune marine des îles Scott sont indiquées. La réserve nationale de faune marine longe une partie de la côte nord-ouest de l'île de Vancouver et s'étend jusqu'à l'océan Pacifique. Un encart indique les coordonnées de latitude et de longitude des limites de la réserve nationale de faune marine, et le deuxième encart montre l'emplacement de la réserve nationale de faune marine en Colombie-Britannique par rapport aux États-Unis. L'échelle de cette carte est en kilomètre et figure dans ce document seulement à titre indicatif et pourrait ne pas représenter la réalité sur le terrain. La zone de restriction de vol de la RNF en milieu marin des îles Scott est fournie ci-dessous sous forme de coordonnées*.

Point	Latitude (Nord)	Longitude (Ouest)
1	50° 49’ 22.0” N	128° 31’ 29.0” O
2	50° 56’ 14.0” N	129° 05’ 39.0” O
3	50° 50’ 14.0” N	129° 08’ 22.0” O
4	50° 43’ 22.0” N	128° 34’ 47.0” O

Carte de la zone de restriction de vol dans la Réserve nationale de faune marine des îles Scott



Cette carte montre la zone de restriction de vol au-dessus de la réserve nationale de faune marine des îles Scott. Les limites de la réserve nationale de faune marine des îles Scott y sont indiquées. Un encart indique les coordonnées de latitude et de longitude de la zone de restriction de vol au-dessus de la réserve nationale de faune marine. L'échelle de cette carte est en kilomètre et figure dans ce document seulement à titre indicatif et pourrait ne pas représenter la réalité sur le terrain.

La zone de restriction de vol s'applique à tous les aéronefs, y compris les drones. Les chartes aéronautiques sont disponibles auprès de NavCanada moyennant des frais.

*Toutes les coordonnées géographiques (latitude et longitude) sont exprimées dans le Système canadien de référence spatiale (SCRS) du Datum nord-américain 1983 (NAD83).

Interdictions (activités interdites)

En vertu de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*, la RNF en milieu marin des îles Scott est protégée et gérée conformément au *Règlement sur la zone marine protégée des îles Scott*. Le but principal de la Réserve nationale de faune en milieu marin des îles Scott est de préserver les oiseaux marins migrateurs et les espèces en péril, ainsi que les habitats, les écosystèmes et les ressources marines qui les soutiennent. Les réglementations spécifiques au site sont en place pour interdire les activités qui pourraient compromettre la conservation de la faune et de l'habitat faunique de cette aire protégée (ex. : des perturbations par le bruit ou de mouvement causés par des activités humaine, l'introduction de prédateurs tels que les rongeurs, etc.). Dans des circonstances particulières, selon la règlementation en place, il est possible d'octroyer des exemptions face aux interdictions spécifiques. Des permis peuvent être délivrés pour mener des activités qui, bien qu'ils puissent avoir un impact sur la faune et sur l'habitat, ont été évalués et estimés être compatibles avec les objectifs de conservation de la RNF marine des Îles Scott. Des permis peuvent aussi inclure des conditions visant à minimiser l'impact d'une activité sur la faune et son habitat. Transport Canada (TC) et Pêches et Océans Canada (MPO) conservent leur autorité sur la navigation et la pêche grâce à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à la *Loi sur les pêches*, respectivement.

Dans la RNF en milieu marin des îles Scott, il est interdit de :

a) Mener toute activité susceptible de déranger, d'endommager ou de détruire toute espèce sauvage ou son habitat dans la zone marine protégée, ou d'enlever toute espèce sauvage ou son habitat.
b) Jeter ou déverser des déchets ou des substances susceptibles de nuire aux espèces sauvages ou de diminuer la qualité de leurs habitats.
c) Introduire un organisme vivant susceptible de nuire aux espèces sauvages ou de diminuer la qualité de leurs habitats.
d) Survoler, en aéronef[2], la zone de restriction de vol visée au paragraphe (2) à une altitude inférieure à 3 500 pieds au-dessus du niveau moyen de la mer.
e) Se trouver à moins de 300 m de la ligne des basses eaux des îles Triangle, Sartine et Beresford.
f) Ancrer un bâtiment[3] ayant une jauge brute supérieure à 400 tonneaux à moins d'un mille marin (1 852 mètres) de la ligne des basses eaux des îles Triangle, Sartine ou Beresford.

Il est de votre responsabilité de vous conformer en tout temps à toutes les lois fédérales, provinciales ou territoriales applicables. La province de la Colombie-Britannique (BC Parks) est responsable de la désignation, de la gestion et de la conservation des réserves écologiques et des parcs provinciaux situés dans la RNF en milieu marin des îles Scott. BC Parks est responsable des questions d'application de la loi liées aux réserves écologiques et aux parcs provinciaux en vertu de la *Park Act* et le Règlement, de la *Ecological Reserve Act* et le Règlement. La législation provinciale connexe peut s'appliquer (p. ex. la *Wildlife Act* de la Colombie-Britannique). Des restrictions s'appliquant à la pêche dans la réserve nationale de faune marine des Îles Scott sont en place. Vérifiez les réglementations provinciales et fédérales (ex. la *Loi sur les pêches*, la *Loi sur la protection des pêches côtières, et autres règlements associés)*: en matière de pêche pour connaître les restrictions actuelles et les exigences en matière de permis.

[2] Un aéronef s'entend notamment des véhicules aériens sans pilote à bord. Véhicule aérien sans pilote (VASP), ou système d'aéronef sans pilote (SASP), communément appelé drones, sont considérés comme des aéronefs en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et du *Règlement de l'aviation canadien*. (*aircraft*)

[3] Bâtiment désigne tout navire, bateau ou embarcation conçu, utilisé ou utilisable – exclusivement ou non – pour la navigation sur l'eau, au-dessous ou légèrement au-dessus de celle-ci, indépendamment de son mode de propulsion ou de l'absence de propulsion ou du fait qu'il est encore en construction. Sont exclus de la présente définition les objets flottants des catégories prévues sous le régime de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*vessel*)

Exceptions

Les règlements fédéraux pour la RNF en milieu marin des îles Scott comprennent diverses exceptions pour permettre certaines activités qui, en temps normal, contreviendraient à une ou plusieurs des interdictions sans la délivrance d'un permis émis sous la règlementation.

Les activités suivantes sont exemptes de toutes les interdictions de (a) à (f) cité précédemment :

- activités menées dans le but de garantir la sécurité publique ou la sécurité nationale ou en réponse à une situation d'urgence; ou
- activités des bâtiments ou des aéronefs étrangers dans la zone économique exclusive du Canada4,

Les activités suivantes sont exemptes des interdictions (a) et (b) cité précédemment, tandis que toutes les autres s'appliquent lors de la réalisation de ces activités.

- pêche effectuée conformément à la Loi sur la protection des pêches côtières et à la Loi sur les pêches;
- navigation d'un navire conformément à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada; ou
- navigation d'un bâtiment appartenant à une force militaire étrangère ou appartenant ou étant sous le commandement des Forces canadiennes;

Les activités suivantes sont exemptes des interdictions (d) et (e) cité précédemment :

- Un agent d'application de la loi fédéral ou provincial dans l'exercice de ses fonctions ou une personne qui agit sous sa direction ou son contrôle ;
- Un employé ou un agent du gouvernement de la Colombie-Britannique qui, dans l'exercice de ses fonctions, exerce une activité à des fins de recherche sur la faune ou de conservation ou d'interprétation de la faune, ou une personne qui agit sous la direction ou le contrôle de cet employé ou de cet agent.

Exigences relatives aux permis

Les activités interdites qui ne sont pas déjà exemptées et qui ne contreviennent pas aux objectifs de conservation de la RNF en milieu marin des îles Scott peuvent être autorisées sur demande. Référez-vous à la section des permis et à notre document d'orientation sur les permis : Réserves nationales de faune désignées en vertu du *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages* et les aires marines protégées désignées en vertu de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada* : délivrance de permis – Canada.ca. Selon le type d'activité, d'autres permis ou autorisations fédéraux ou provinciaux peuvent être nécessaires pour entreprendre une activité dans la RNF en milieu marin des îles Scott. La province de la Colombie-Britannique (BC Parks) continuera d'accepter les demandes et de prendre des décisions concernant les propositions à l'intérieur des limites des aires protégées provinciales, et des autorisations distinctes peuvent être requises pour la zone marine (fédérale) et terrestre (provinciale). Contactez votre bureau régional des permis fédéraux et provinciaux pour obtenir plus d'informations sur les exigences en matière de permis.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur l'accès et les permis pour la RNF en milieu marin des îles Scott, veuillez communiquer avec le bureau régional d'Environnement et Changement climatique Canada.

Directives générales pour les bâtiments et les aéronefs dans la RNF en milieu marin des îles Scott

Consultez les Lignes directrices pour éviter de déranger les colonies d'oiseaux marins et d'oiseaux aquatiques au Canada - Canada.ca pour obtenir des renseignements sur les impacts des perturbations sur les colonies de reproduction d'oiseaux marins et d'oiseaux aquatiques et sur les lignes directrices pour éviter de perturber les colonies.

[4] À moins que l'application des interdictions ne soit conforme à l'article 56 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée par le Canada le 10 décembre 1982 laquelle rappelle les droits, la juridiction et les obligations de la zone économique exclusive du Canada.

De nombreuses colonies d'oiseaux marins parmi les plus riches au monde ont été détruites par des rats ou d'autres prédateurs introduits. Les actions de biosécurité suivantes sont importantes pour s'assurer qu'aucun rat n'est introduit dans la RNF en milieu marin des îles Scott :

- Inspectez visuellement, emballez et scellez les matériaux transportés pour les protéger contre l'intrusion des rongeurs. Assurez-vous que tous les espaces et compartiments cachés ou vides sont exempts de rongeurs.
- Entreposez ou transportez des matériaux dans des installations ou des conteneurs connus pour être inaccessibles aux rongeurs.
- Inspectez les matériaux emballés pour détecter toute intrusion de rongeurs avant la dernière étape du transport; les colis suspects doivent être réinspectés et reconditionnés.
- Il ne faut jamais jeter un rat d'un bâtiment ou d'un aéronef. Ce sont de bons nageurs et ils rejoindraient la rive.

Coordonnées

Région du Pacifique

Environnement et Changement climatique Canada
Service canadien de la faune
5421, route Robertson, R.R. nº 1, Delta (Colombie-Britannique)
V4K 3N2
Téléphone : 1 (250) 327-4101
Courriel : scfpacpermitscwspacpermits@ec.gc.ca

Autorité : Environnement et Changement climatique Canada

A3 Navigation dans les glaces

6 Navigation dans les glaces, routes générales et demandes d'aide de brise-glaces

1 Détroit d'Hudson et Arctique canadien

Zone de trafic de services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG)

Les navigateurs doivent connaître l'existence de la Zone de services de trafic maritime du Nord canadien établie par le *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien*. Le Règlement exige que certains bâtiments transmettent un compte rendu d'information au service NORDREG avant de pénétrer dans une zone NORDREG et lorsqu'ils naviguent dans cette zone. De manière générale, la zone NORDREG comprend les eaux de la baie d'Ungava, de la baie d'Hudson et de la baie James de même que les eaux côtières du Nord du Canada se trouvant à l'intérieur du 60e parallèle de latitude Nord, du 141e méridien de longitude Ouest et de la limite extérieure de la zone économique exclusive; cependant, lorsque la limite internationale entre le Canada et le Groenland se trouve en deçà de 200 milles marins des lignes de base de la mer territoriale du Canada, la frontière internationale doit être substituée à cette limite extérieure.

La Garde côtière canadienne apporte un soutien aux opérations dans les glaces dans la zone NORDREG. Toute demande d'aide de brise-glaces, de renseignements sur les glaces et de route dans les glaces devrait être adressée au service NORDREG. Pour plus de renseignements sur ce système STM, sur la description des eaux qu'elle englobe et sur les exigences en matière de comptes rendus et d'autorisations, les marins doivent consulter la partie 3 des Aides radio à la navigation maritime (Atlantique, Saint-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg, Arctique et Pacifique).

(a) Pour des renseignements généraux sur l'état des glaces :

Pendant les heures d'ouverture (07h00-19h00 heure de l'Est 7 jours/semaine) :

Opérations de déglaçage :

Téléphone : 514-283-2784
Courriel : DFO.ICEOPS-ARCGLACE.MPO@dfo-mpo.gc.ca

Conditions des glaces :

Téléphone : 514-283-1752
Email : ssgarctique-issarctic@ec.gc.ca

Pour les informations sur la glace après les heures d'ouverture :

Adresse :	NORDREG CANADA, C.P. 189, Iqaluit (NU) X0A 0H0
Téléphone :	(867) 979-5724 ou 979-5269
Télécopieur :	(867) 979-4264

1.1 Message de routage en régime de glaces

Chaque message requis par le paragraphe 9(1) du RSNPPEA doit contenir tous les désignateurs énumérés dans le Tableau 2. Le message de mise à jour requis par le paragraphe 9(2) du RSNPPEA doit contenir les désignateurs A à K. Il faut adresser tous les messages à TRANSPORTS CANADA et les transmettre à l'un des centres des Services de communication et de trafic maritimes désignés par la Garde côtière canadienne pour la réception des rapports du *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* (NORDREG). La description de la route prévue du désignateur G du Tableau 2 peut comprendre plus d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation.

Tableau 2 – Modèle de message de routage en régime de glaces

Point	Désignateur	Objet	Information
1	A	Navire	Le nom du navire et le nom de l'État dont le navire a le droit de battre pavillon.
2	B	Indicatif d'appel et numéro OMI	L'indicatif d'appel du navire et son numéro d'identification de l'Organisation maritime internationale (OMI).
3	C	Cote de glace du navire	La cote de glace correspondant au certificat de classe polaire du navire ou, dans le cas des navires ne possédant pas de certificat de classe polaire, la cote de glace indiquée sur le certificat de la société de classification du navire.
4	D	Date et heure UTC	Un groupe de six (6) chiffres, suivi d'un Z : les deux premiers chiffres indiquent le jour du mois; les deux suivants indiquent l'heure; et les deux derniers indiquent les minutes.
5	E	Destination finale	Le nom de la destination finale.
6	F	Position, course et vitesse	• Un groupe de quatre (4) chiffres donnant la latitude en degrés et en minutes, suivie d'un N, et un groupe de cinq (5) chiffres donnant la longitude en degrés et en minutes, suivie d'un W; • la course vraie : groupe de trois (3) chiffres; et • la vitesse en nœuds : groupe de deux (2) chiffres.
7	G	Route prévue	• Un groupe de quatre (4) chiffres donnant la latitude en degrés et en minutes, suivi d'un N; et • un groupe de cinq (5) chiffres donnant la longitude en degrés et en minutes, suivi d'un W, afin de décrire la route prévue.
8	H	Liste des régimes de glaces sur la route	Indiquer, pour chaque régime de glaces se trouvant sur la route prévue, les concentrations de glaces (C) en dixièmes, le type de glace (TG) correspondant en utilisant le symbole de type de glace ou le code de l'œuf, suivi par les lettres NG dans le cas d'un message SRGNA ou RIO dans le cas d'un message POLARIS, ainsi que le numéral glaciel (NG) résultant ou le résultat de l'indice de risque (Risk Index Outcome - RIO) : **SRGNA** C_1, TG_1, C_2, TG_2... TC_n, TG_n, NGxx **POLARIS** C_1, TG_1, C_2, TG_2... TC_n, TG_n, RIOxx
9	I	La ou les sources d'information sur la glace	Indiquer la ou les sources utilisées pour établir l'état des glaces. Par exemple, nom/date des tableaux des glaces, observations visuelles, rapports de stations côtières ou d'autres navires dans la zone, reconnaissance par hélicoptère (ou par drone), imagerie satellite, aérienne et radar ou autres moyens.
10	J	Autres renseignements ou commentaires pertinents	Fournir les renseignements supplémentaires dont on a tenu compte ou qui sont pertinents pour l'évaluation, tels que les limites associées à l'évaluation du régime de glaces, les régimes à proximité susceptibles de dériver sur la route prévue, la route de rechange pouvant être envisagée, les besoins d'escorte prévus.
11	K	Nom du navire d'escorte	Fournir le nom du navire d'escorte si un numéral glaciel a été établi pour le sillage du navire d'escorte.

Point	Désignateur	Objet	Information
12	L	Le ou les noms des officiers de navigation dans les glaces et des officiers certifiés pour les navires naviguant dans les eaux polaires	Le ou les noms et l'information sur la certification des officiers de navigation dans les glaces et des officiers certifiés conformément aux exigences de la Convention STCW pour les navires naviguant dans les eaux polaires.
13	M	Capitaine du navire	Nom du capitaine et information sur sa certification conformément aux exigences de la Convention STCW pour les navires naviguant dans les eaux polaires.

2 Côte Est et golfe du Saint-Laurent

Un service semblable est également assuré durant la saison de navigation d'hiver aux navires qui désirent transiter ou manœuvrer dans les eaux de la côte Est et du golfe du Saint-Laurent. On peut se prévaloir de ce service en contactant le Système de trafic de l'Est du Canada (ECAREG CANADA). Les procédures de communication avec ECAREG sont contenues dans la présente publication des Aides radio à la navigation maritime.

a) Pour des renseignements généraux sur l'état des glaces et pour l'assistance d'un brise-glace le long de la route normale de navigation dans le golfe du Saint-Laurent :

Assistance 24 heures, 7 jours/semaine :

Opérations de déglaçage
Téléphone : 514-283-1746
Courriel : DFO.IceOpsStLawrence.GlacesOpsStLaurent.MPO@dfo-mpo.gc.ca

Conditions de glace (Pendant les heures d'ouverture)
Téléphone : 514-283-1752 / 2069
Sans frais : 1-855-201-0086
Courriel : ec.ssgstlaurent-issstlawrence.ec@canada.ca

Adresse postale
Bureau des glaces de Montréal
Garde côtière canadienne
105 McGill, 5e étage
Montréal (QC) H2Y 2E7

Pour les informations sur la glace après les heures d'ouverture :

Les Escoumins trafic
Courriel : ecareg.escoumins@innav.gc.ca
Téléphone : 418-233-3483

b) Pour des renseignements généraux sur l'état des glaces et pour l'assistance d'un brise-glace dans les eaux de la Baie des Chaleurs, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve et Labrador :

Téléphone :	709-772-2078
Sans frais :	1-800-565-1633
Courriel (assistance 24hr/24) :	vts.labrador@innav.gc.ca
Courriel (renseignements généraux) :	dfo.iceatlantic-glacesatlantique.mpo@dfo-mpo.gc.ca
Courriel (conditions de glace) :	ec.ssgatlantique-issatlantic.ec@canada.ca
Adresse postale	Bureau des Glaces de St. John's Garde côtière canadienne 250 Southside Road St. John's, NL, A1E 0A3

3 Fleuve Saint-Laurent

Sur le fleuve Saint-Laurent à l'Ouest de la longitude 66°00'W jusqu'à Montréal, les mouvements des navires relèvent du Système de services de trafic maritime (STM). Durant la saison hivernale de la navigation maritime, le centre des opérations des glaces fournira par la voie de « Escoumins Trafic » ou « Québec Trafic » les routes générales à suivre dans les glaces.

Pour des renseignements généraux sur l'état des glaces et pour l'assistance d'un brise-glace :

Assistance 24 heures, 7 jours/semaine :

Opérations de déglaçage

Téléphone : 514-283-1746
Courriel : DFO.IceOpsStLawrence.GlacesOpsStLaurent.MPO@dfo-mpo.gc.ca

Conditions de glace (Pendant les heures d'ouverture)
Téléphone : 514-283-1752 / 2069
Courriel : ec.ssgstlaurent-issstlawrence.ec@canada.ca
Adresse postale Bureau des glaces de Montréal
Garde côtière canadienne
105 McGill, 5e étage
Montréal (QC) H2Y 2E7

Pour les informations sur la glace après les heures d'ouverture :

Les Escoumins trafic
Courriel : ecareg.escoumins@innav.gc.ca
Téléphone : 418-233-3483

Québec Trafic :
Téléphone : 418-648-7244
Courriel : queraa1@innav.gc.ca

4 Les eaux canadiennes des Grands Lacs

Tout navire qui pénètre dans les eaux canadiennes des Grands Lacs peut obtenir des renseignements sur l'état des glaces, des conseils sur les routes générales à suivre et pour l'assistance d'un brise-glace en communiquant avec :

Pendant les heures d'ouverture (07h00-19h00 heure de l'Est 7 jours/semaine) :

Opérations de déglaçage

Téléphone : 514-283-2784
Courriel : DFO.IceOpsGreatLakes.GlacesOpsGrandsLacs.MPO@dfo-mpo.gc.ca

Conditions de glace

Téléphone : 514-283-1752 / 2069
Courriel : ec.ssggrandslacs-issgreatlakes.ec@canada.ca

Adresse postale
Bureau des glaces de Montréal
Garde côtière canadienne
105 McGill, 5e étage
Montréal (QC) H2Y 2E7

Pour les informations sur la glace après les heures d'ouverture :
Sarnia Traffic
Téléphone: 519-337-6221
Courriel: supervisor.sarnia@innav.gc.ca

5 Renseignements généraux

Les ressources limitées de déglaçage sont disponibles et les demandes de déglaçage sont ordonnées selon les priorités comme d'écrit dans les niveaux de service de déglaçage. En raison de leurs engagements, l'aide de ceux-ci ne peut pas toujours être assurée dans un court délai. Afin d'en tirer le plus d'avantages possibles, il est important que les centres SCTM soient informés sur la position et les déplacements projetés des navires dans les eaux canadiennes.

Portail E-Nav : État des glaces (canada.ca)
Site Internet Déglaçage : Déglaçage
Information générale : info@dfo-mpo.gc.ca

Autorité : Garde côtière canadienne

7 Renseignement concernant la navigation dans les glaces

Le manuel *Navigation dans les glaces en eaux canadiennes* est publié par la Garde côtière canadienne, en collaboration avec Transports Canada Sécurité maritime, le Service canadien des glaces d'Environnement Canada et le Service hydrographique du Canada de Pêches et Océans Canada. La publication vise à aider les navires opérant dans les glaces de toutes les eaux canadiennes, incluant l'Arctique. Les capitaines et le personnel de quart des navires transitant dans les eaux couvertes de glaces au Canada y trouveront l'information nécessaire pour comprendre les lois et règlements, les services d'aide à la navigation, les dangers, et les techniques de navigation.

Cette publication est disponible sans frais, à l'adresse suivante :
Garde côtière canadienne Manuel Navigation dans les glaces en eaux canadiennes
(Il est important de noter que la version papier de cette publication n'est plus disponible.)

7.1 Généralités

Les glaces sont un obstacle pour tout navire, même pour un brise-glace, et l'officier de navigation inexpérimenté se doit d'accorder tout le respect nécessaire à la puissance éventuelle des glaces sous toutes leurs formes. Il reste cependant tout à fait possible, comme l'expérience continue à le démontrer, que des navires bien préparés qui ont été confiés à des mains expertes naviguent sans difficulté dans des eaux couvertes de glaces.

Le premier principe d'une bonne navigation dans les glaces est de conserver sa liberté de manœuvre, car un navire pris dans les glaces est entraîné par ces dernières. Ce type de navigation exige beaucoup de patience et peut être épuisante, que l'on soit escorté ou non par un brise-glace. Le long contournement en eau libre d'une zone de glaces difficile dont on connaît les limites est souvent le moyen le plus rapide et le plus sûr de rentrer à bon port ou de gagner la mer libre.

L'expérience démontre que quatre règles fondamentales de manœuvre des navires dans les glaces s'imposent :

1. Le navire doit constamment avancer, même très lentement;
2. Le navire doit s'adapter au mouvement des glaces – il ne doit pas être manœuvré au rebours d'elles;
3. Une vitesse excessive entraîne des avaries causées par la glace;
4. Il faut connaître les caractéristiques de manœuvre de son navire

7.2 Exigences relatives aux navires manœuvrant dans les glaces

L'appareil propulsif et l'appareil à gouverner de tout navire devant naviguer dans les glaces doivent être fiables et capables de réagir rapidement aux ordres de manœuvre. Les appareils de navigation et de communication doivent également être fiables, en particulier le radar, qui doit être maintenu en parfait état de marche.

Les navires lèges doivent être ballastés afin d'être le plus bas possible sur leur ligne de flottaison, mais une assiette excessive sur l'arrière n'est pas recommandée, car cela diminuerait la manœuvrabilité et augmenterait les risques d'avaries causées par les glaces à la partie basse la plus vulnérable de la proue. Les crépines d'aspiration de la salle des machines doivent pouvoir s'enlever facilement et être maintenues exemptes de glace et de neige. Enfin, les navires doivent disposer de bons projecteurs pour la navigation de nuit, qu'ils soient escortés ou non par un brise-glace.

Les navires opérant en eaux couvertes de glaces peuvent connaître des retards et doivent donc être suffisamment pourvus en eau douce, en ravitaillement et en carburant, particulièrement les navires qui utilisent du carburant de soute lourd pour la propulsion principale.

7.3 Conditions météorologiques défavorables

Les navires et leur équipement naviguant dans les eaux canadiennes l'hiver et à de hautes latitudes sont exposés aux phénomènes suivants :

- basse température de surface;
- vents forts;
- basse température de l'eau de mer à l'injection;
- humidité élevée;
- état des glaces variant de la gadoue à la banquise;
- neige, grésil et pluie verglaçante;
- brouillard et ciel couvert, particulièrement à l'interface glace- eau;
- givrage de la superstructure lorsqu'il existe une forte et dangereuse possibilité de givrage rapide et épais, entraînant une perte de la stabilité, est présente.

7.3.1 Givrage de la superstructure

Le givrage de la superstructure est un processus complexe tributaire des conditions météorologiques, du chargement et du comportement du navire par tempête, de même que la taille et de l'emplacement de la superstructure et du gréement. La cause la plus courante de la formation de glace est le dépôt de gouttelettes d'eau sur la structure du navire. Ces gouttelettes proviennent des embruns créés à la crête des vagues ou par le navire lui-même. La neige, le brouillard (y compris la fumée de mer arctique), les chutes de température ambiante et le gel des gouttes de pluie au contact de la structure du navire peuvent aussi être à l'origine de la formation de givre. Parfois, l'eau embarquée et retenue sur le pont peut aussi contribuer à la formation de givre.

Le givre se forme en fonction de la route du navire par rapport au vent et à la mer et il est généralement plus sévère lorsqu'il se forme sur l'étrave, les pavois et les lisses de pavois, le côté au vent de la superstructure et du rouf, les manchons d'écubier, les ancres, les engins de pont, le pont de gaillard et le pont supérieur, les sabords de décharge, les conteneurs, les panneaux d'écoutilles, les antennes, les étais, les haubans de mât, les mâts, les mâtereaux et sur d'autres éléments de gréement. **Il faut s'assurer que le guindeau demeure exempt de givre de façon à pouvoir jeter l'ancre à tout moment en cas d'urgence.** Les embruns qui pénètrent constamment dans les manchons d'écubier peuvent former un givre épais à l'intérieur du conduit et les ancres rangées dans les logements encastrés peuvent geler en place, ce qui empêcherait de jeter l'ancre. Il est de bonne pratique dans des conditions d'embruns de laisser les ancres légèrement plus basses que les écubiers de façon à pouvoir les dégivrer au besoin. Aussi, il est conseillé de maintenir une serre de sécurité en place pour empêcher le glissement des freins, ce qui permettra de libérer l'ancre rapidement dans le cas d'une panne.

Si la température de l'air est égale ou inférieure à -2,2°C, et qu'en même temps le vent souffle à 17 nœuds ou plus, la superstructure peut givrer. En eau douce, comme sur les Grands Lacs ou le fleuve Saint-Laurent, la superstructure peut givrer à une température égale ou inférieure à 0°C, et le givre s'accumule plus rapidement qu'en eau salée.

Généralement, les vents de force 5 sur l'échelle de Beaufort causent un faible givrage, les vents de force 7, un givrage modéré et ceux d'une force supérieure à 8, un givrage fort.

Dans de telles circonstances, la formation de givre est la plus intense quand le navire se dirige face au vent et à la mer. Par vent de travers ou par vent trois-quarts, le givre s'accumule plus vite du côté du navire exposé au vent, causant ainsi une inclinaison constante extrêmement dangereuse puisque dans le cas d'un navire chargé, le niveau d'immersion du pont pourrait facilement être atteint.

Le givrage du navire peut nuire à sa stabilité et à sa sécurité.

Il est possible de réduire au minimum les effets des embruns verglaçants en ralentissant les machines en mer houleuse pour diminuer le battage de l'avant, en adaptant le mouvement du navire à celui de la mer ou en recherchant des conditions plus modérées près de la côte ou dans des glaces de mer. Une autre option serait de se diriger vers des eaux plus chaudes, bien que cela soit impossible dans bien des régions maritimes du Canada.

Dans des conditions de givrage sévère, le dégivrage à la main peut être la seule façon d'empêcher le navire de chavirer. Il importe que le capitaine tienne compte de la durée prévue d'une tempête givrante et du rythme d'accumulation de givre sur son navire au moment d'établir une stratégie.

Il y a plusieurs façons de réduire au minimum la menace du givrage sur les bateaux de pêche :

- Se diriger vers des eaux plus chaudes ou une région littorale abritée;
- Ranger tous les engins de pêche, les tonneaux et les engins de pont sous le pont ou les arrimer le plus bas possible sur le pont;
- Abaisser et attacher les espars;
- Recouvrir les machines de pont et les embarcations;
- Attacher les rampes anti-tempêtes;
- Enlever les caillebotis des dalots de pont et déplacer tous les objets pouvant empêcher le drainage de l'eau sur le pont;
- Rendre le navire le plus étanche possible à l'eau;
- Remplir d'eau de mer tous les réservoirs inférieurs vides comprenant une tuyauterie de ballast, si le franc-bord est suffisamment haut;
- Établir une communication radio bilatérale fiable avec des installations à terre ou un autre navire.

Les avertissements de pulvérisation verglaçante sont inclus dans les prévisions maritimes d'Environnement Canada. Cependant, il est difficile de fournir des prévisions précises du givrage car les caractéristiques de chaque navire ont un effet significatif sur le givrage. Les graphiques évaluant le taux de givrage en fonction de la température de l'air, de la vitesse du vent et de la température de la surface de la mer peuvent fournir des indications sur les conditions de givrage possibles, mais ne permettent pas de prédire les taux d'accumulation de glace sur un navire. Des précautions doivent être prises chaque fois que des coup de vent sont attendus en combinaison avec des températures de l'air inférieures à -2°C.

7.4 Navigation sans escorte

L'expérience démontre que les navires non renforcés pour les glaces, et qui ont une vitesse d'environ 12 nœuds en eau libre, sont parfois irrémédiablement coincés dans des glaces dont la concentration est relativement faible. En revanche, les navires renforcés pour les glaces et étant suffisamment puissants devraient pouvoir avancer dans des glaces de première année d'une concentration de 6/10 ou de 7/10. De tels navires peuvent souvent naviguer sans autre aide que les recommandations de route. Dans une concentration de glace de 6/10 ou moins, la plupart des navires devraient pouvoir être gouvernés à faible vitesse autour des flots parmi les banquises lâches sans entrer en contact avec celles-ci.

7.4.1 Engagement dans les glaces

Les recommandations de route formulées par le surintendant des opérations dans les glaces au moyen du système de rapports approprié, comme l'ECAREG ou le NORDREG, reposent sur les dernières données disponibles. Les capitaines ont intérêt à régler leur cap en conséquence. Voici quelques conseils utiles sur la manœuvre d'un navire dans les glaces :

a) Ne pas s'engager dans les glaces si une autre route, même plus longue, est possible;

b) Ne pas sous-estimer la dureté de la glace, même s'il est facile de le faire, car cela est extrêmement dangereux;

c) S'engager dans les glaces à vitesse réduite, attendre le choc initial et, une fois dans la banquise, augmenter la vitesse graduellement afin de garder la maîtrise et l'erre du navire, sans toutefois augmenter la vitesse au-delà du point où elle pourrait causer des dommages. Une attention particulière doit être portée à la vitesse enclenchée dans les zones de glaces fragiles, dans les chenaux libres ou dans les polynies, par exemple, zones dans lesquelles la vitesse pourrait augmenter sans que l'on s'en rende compte si la propulsion n'est pas coupée;

d) Être prêt à faire « machine arrière » à tout moment;

e) Ne pas tenter de traverser la banquise dans l'obscurité sans disposer de projecteurs puissants faciles à commander de la passerelle; si une mauvaise visibilité, empêche d'avancer, tanguer dans les glaces et laisser tourner l'hélice au ralenti; puisqu'une hélice qui tourne au ralenti risque moins d'être abîmée par les glaces qu'une hélice immobile. Aussi, de cette façon, les blocs de glace ne se coinceront pas entre les lames de l'hélice et la coque;

f) Faire machine arrière dans les glaces avec une extrême prudence, et toujours avec la barre à zéro, les hélices et les gouvernails étant les parties les plus vulnérables du navire. Ne pas faire marche arrière dans la glace si le navire doit éperonner des formations de glace lorsqu'il est mis à l'arrêt. Le navire doit faire marche arrière seulement dans le sillage formé par son passage;

g) Se tenir loin de toute forme de glace de glacier (icebergs, fragments d'iceberg, bourguignons) dans la banquise; la glace de glacier se déplace avec le courant, tandis que la banquise est mue par le vent. De grosses formations de vieille glace peuvent se déplacer dans la même direction que le vent ou perpendiculairement au vent selon la direction du courant;

h) Éviter, dans la mesure du possible, les crêtes de pression et ne pas tenter de se frayer un passage dans les banquises soumises à la pression. Le navire pourrait devoir être stoppé dans la glace jusqu'à ce que la pression se dissipe;

i) Lorsqu'un navire opérant seul est pris dans les glaces, il requiert habituellement l'assistance d'un brise-glace pour être dégagé. Cependant, les navires ballastés réussissent parfois à se dégager eux-mêmes en transférant le ballast d'un côté à l'autre du navire au moyen des pompes. Une très légère modification de l'assiette ou de l'inclinaison peut suffire à libérer le navire, particulièrement dans les zones à coefficient de frottement élevé ou couvertes d'une couche de neige épaisse.

Le capitaine peut songer à retenir les services d'un officier de navigation dans les glaces dans l'Arctique.

7.5 Refroidissement

La glace ou la gadoue peuvent pénétrer dans les caissons d’eau de mer ou dans les prises d'eau de mer, ce qui empêche l'écoulement de l'eau de mer vers le système de refroidissement. C’est un problème que connaissent la majorité des navires qui s'engagent dans des eaux couvertes de glaces, particulièrement lorsqu'ils sont en tirant d'eau lège. Sans eau pour le système de refroidissement, l'appareil propulsif fonctionne mal et risque de surchauffer, d’où des possibilités d’arrêt ou d'avaries importantes. Les navires naviguant dans les glaces doivent être conçus de façon à empêcher la glace d’obstruer les conduits du système de refroidissement.

Mise en garde : L’obstruction des caissons d’eau de mer peut causer une surchauffe du circuit de refroidissement du moteur principal exigeant de réduire le régime ou d’arrêter le moteur.

Il doit être possible de dégager les caissons d’eau de mer s’ils sont envahis par la glace. Plusieurs caractéristiques techniques peuvent atténuer ou éliminer ce type de problème :

a) Des prises d’eau de mer placées en haut et en bas de la coque, le plus loin possible les unes des autres;

b) Des caissons d'eau de mer de type « chicane » permettront de résoudre le problème d'obstruction de la conduite d'aspiration. Ce principe est couramment utilisé dans les brise-glaces de la mer Baltique. La zone d'aspiration est séparée des prises d'eau de mer par une chicane verticale. La glace qui pénètre dans le caisson flotte vers le haut et ne devrait donc pas se diriger vers la zone d'aspiration;

c) Des retours de dégivrage pour amener la vapeur ou l'eau chaude d'alimentation en haut du caisson d'eau de mer où du frasil a pu s'accumuler, ou directement dans la zone d'aspiration du système de refroidissement obstrué.

d) La recirculation de l'eau des ballasts dans le circuit d'eau de refroidissement, pour permettre d'utiliser les ballasts comme refroidisseurs, ce qui permet de pallier un problème de blocage des caissons d'eau de mer. Il faut noter, toutefois, que bien qu'efficace, cette solution ne vaut habituellement qu'à court terme à moins qu'on ne dispose de vastes quantités d'eau de ballasts ou que le navire ne soit doté d'un circuit de circulation périphérique (bordé extérieur), l'eau des ballasts recirculée risquant de devenir trop chaude pour agir en tant que liquide de refroidissement;

e) Des moyens de dégager manuellement les circuits de toute obstruction par la glace devraient être fournis;

Les officiers et les mécaniciens doivent être conscients de ces problèmes éventuels et des solutions qui s'offrent à bord.

7.6 Fractures dans la coque

Au cours des dernières saisons de navigation d'hiver, plusieurs vraquiers et navires-citernes ont subi des fractures dans leur coque en naviguant dans les glaces au large de la côte Est du Canada ou dans le golfe du Saint-Laurent. Le *Règlement sur les lignes de charge* (navires de mer et eaux intérieures) exige que le capitaine reçoive un guide de chargement lui permettant de régler le chargement et le lestage de son navire de façon à éviter de soumettre la charpente de ce dernier à des contraintes inacceptables.

Les capitaines devraient se rappeler, lorsqu'ils naviguent au large de la côte Est du Canada et dans le golfe du Saint-Laurent en hiver, que les températures froides peuvent affaiblir la résistance de l'acier. Cette condition peut être aggravée par la force du vent, l'état de la mer, la répartition de la charge, la température de cargaisons réchauffées ou de combustibles liquides et le rapport longueur/largeur du navire. Donc, chaque fois qu'il y a combinaison des conditions suivantes :

a) vents forts,

b) vagues courtes et abruptes,

c) températures très froides, et

d) rapport longueur-largeur élevé d'un navire partiellement chargé ou naviguant sur lest.

Les capitaines devraient réduire au minimum les contraintes longitudinales en ralentissant la vitesse et en gardant la meilleure répartition ou lest aussi longtemps qu'il le faut.

Autorité : Garde côtière canadienne

7A Planification d'un voyage pour les navires qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien

1 Objet

Cet avis vise à aider les navigateurs, les propriétaires et les exploitants de navires qui prévoient naviguer dans les eaux du Nord canadien à préparer et à effectuer un voyage sécuritaire.

Les recommandations et les informations fournies dans cet avis se veulent un complément à toute autre obligation légale du propriétaire, de l'exploitant, du capitaine et de toute autre personne ayant un intérêt dans le navire, ainsi qu'à tout exercice d'une diligence raisonnable et toute bonne pratique de matelotage exigés d'un capitaine de navire.

2 Contexte

L'Arctique canadien présente un grand nombre de défis pour la navigation maritime à cause des conditions climatiques, des basses températures, de l'état des glaces variables et de la géographie. La région est isolée et vaste, ce qui rend difficiles les activités de réparation, de sauvetage et de dépollution. Les routes, les bandes d'atterrissage et les ports sont peu nombreux et éloignés les uns des autres, alors que les ressources de recherche et sauvetage sont limitées. En cas d'urgence, il est possible de puiser des ressources d'autres services nécessaires comme le déglaçage et le ravitaillement des communautés. De plus, l'Arctique canadien est sensible sur le plan environnemental et prend du temps à se remettre des dommages. Un incident de pollution pourrait donc être lourd de conséquences. Le navigateur doit se rappeler que la plupart des eaux de l'Arctique canadien n'ont pas fait l'objet d'études en fonction des normes modernes.

Par conséquent, pour naviguer dans l'Arctique, il faut pouvoir compter sur un équipage qui possède des connaissances spécialisées. Un voyage sécuritaire commence avec un plan de voyage détaillé qui tient compte des conditions, des défis sur le plan de la navigation et des dangers propres à l'Arctique canadien ainsi que des capacités et des limites opérationnelles du bâtiment.

3 Planification d'un voyage

Les Directives pour la planification du voyage de l'Organisation maritime internationale (OMI) et les dispositions du *Code international pour les navires naviguant dans les eaux polaires* (Code polaire) (en anglais seulement) de l'OMI doivent être prises en compte lors de la planification d'un voyage dans les eaux arctiques canadiennes. Le chapitre 11 du Code polaire (en anglais seulement) fait référence à la planification des voyages et contient des renseignements sur la réalisation d'un voyage en toute sécurité.

Le Règlement de 2020 sur la *sécurité de la navigation* (RSN 2020) oblige le capitaine d'un navire, avant que celui-ci n'entreprenne un voyage, à planifier le voyage en prenant connaissance de l'annexe à la résolution A.893(21) de l'OMI intitulée *Directives pour la planification du voyage* (en anglais seulement). Si des cartes, des documents et des publications doivent être conservés à bord en vertu de l'article 142 du RSN 2020, le capitaine doit utiliser ces cartes, ces documents et ces publications dans la mesure où ils concernent la planification du voyage.

Pour la navigation dans l'Arctique canadien, il est particulièrement pertinent de noter que le plan de voyage doit, entre autres, prévoir tous les dangers connus sur le plan de la navigation et toutes les conditions météorologiques défavorables; il doit également éviter, autant que possible, toute mesure ou activité qui pourrait nuire à l'environnement. Les navires à passagers devraient également tenir compte de la résolution A.999(25) de l'OMI, *Directives sur la planification de voyage applicables aux navires à passagers exploités en zones éloignées* (en anglais seulement) et *Lignes directrices concernant l'exploitation des navires à passagers dans les eaux arctiques canadiennes* de Transports Canada (TP 13670 F).

Transports Canada a élaboré les *Lignes directrices pour l'évaluation du risque dû à l'opération dans les glaces* (TP 15383). L'information doit servir à des fins de planification et d'exploitation et est rédigée à l'intention d'un public diversifié, incluant les concepteurs de navires, les organismes reconnus, les propriétaires et exploitants de navires, les sociétés de gestion des navires, les agences de communication et d'information sur les glaces, la population en général et surtout l'équipe sur la passerelle. Il est possible de commander cette publication en communiquant avec : marinesafety-securitemaritime@tc.gc.ca**.**

4 Les cartes et les avis

À l'heure actuelle, moins de 15 % des eaux de l'Arctique ont fait l'objet de levés en fonction des normes modernes. De plus, le navigateur doit être au courant des données horizontales utilisées dans les cartes. Les positions du Système mondial de navigation par satellites (GNSS) peuvent uniquement être représentées graphiquement directement sur des cartes du NAD 83 (équivalentes à celles du WGS 84). Pour ce qui est des cartes utilisant d'autres données, les corrections appropriées doivent être apportées. Certaines cartes de l'Arctique ne comportent pas de données de référence et, par conséquent, aucune correction n'est disponible pour ces cartes. Dans ces cas, d'autres sources d'information sur la position devraient être utilisées, comme le radar et les lignes de position visuelles, lorsque cela est possible. Il est toujours recommandé d'utiliser plus d'un moyen pour déterminer la position.

Comme toujours, les navigateurs doivent utiliser des cartes nautiques et des publications nautiques à jour pour planifier chaque voyage.[1] Cela comprend l'utilisation des *Avis aux navigateurs* annuels et mensuels et les *Instructions nautiques pour le Nord du Canada*. Soulignons qu'étant donné les défis présentés par la cartographie des eaux du Nord canadien, la confirmation des anomalies dans les cartes et l'entretien des aides à la navigation, les navigateurs doivent s'assurer de tenir compte de tous les avertissements de navigation (radiodiffusés et écrits) et des avertissements NAVAREA en vigueur dans la région. De plus amples renseignements peuvent être obtenus auprès de la Garde côtière canadienne (GCC).

- Pour connaître la liste des cartes et des publications requises à bord du navire, veuillez consulter le RSN 2020, partie 1, division 6. Avant de les utiliser pour planifier et réaliser un voyage, le capitaine d'un navire doit s'assurer que les cartes, les documents et les publications exigés en vertu de la présente division sont corrects et à jour, et fondés sur les renseignements contenus dans les avis aux navigateurs ou dans un avertissement de navigation.
- L'attention est également attirée sur l'article 7 du *Règlement sur les abordages* en ce qui concerne les *Avis aux navigateurs et les Avis à la navigation*.

5 Service d'information sur les glaces, rapports NORDREG et plan de navigation

La GCC offre un service d'information sur les glaces à l'appui des navires qui naviguent dans les eaux du Nord canadien pendant la saison de navigation. Les navires peuvent obtenir des renseignements actualisés sur l'état des glaces, des conseils au sujet des routes et un soutien pour les aides à la navigation et les brise-glaces, lorsqu'il y en a et si on juge que c'est nécessaire, en communiquant avec les services de trafic maritime du Nord canadien (NORDREG). Les conditions météorologiques, les avis sur la présence de glaces et les prévisions sont également radiodiffusés quotidiennement. Les navires assujettis au *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* doivent rendre compte à NORDREG, conformément au Règlement.

Les navires qui ne sont pas tenus de rendre compte à NORDREG doivent au moins présenter un plan de navigation à une personne responsable. Cette personne doit avoir reçu la directive de communiquer avec le Centre conjoint de coordination de sauvetage si le navire est échu. S'il est impossible de présenter un plan de navigation à une personne responsable, le plan de navigation peut être présenté par téléphone, par radio ou en personne à un centre de Services de communications et de trafic maritimes (SCTM). En mer, les capitaines et les exploitants qui n'ont pas présenté de plan de navigation sont encouragés à faire état quotidiennement de leur position pendant les longs voyages. Après le voyage, le plan de navigation doit être fermé ou désactivé. Autrement, une recherche non fondée pourrait être menée.

[1] https://www.charts.gc.ca/publications/index-fra.html

Tous les navires auxquels s'applique la partie 1 du *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique* (RSNPPA) doivent produire un rapport, de la manière prévue à l'article 9 de ce règlement. La rubrique 8 de cet avis comporte de plus amples renseignements sur le sujet.

On recommande de consulter la publication *Aides radio à la navigation maritime* de la GCC pour obtenir de plus amples renseignements, y compris des détails sur la zone NORDREG, sur les rapports, sur les fréquences radio, et sur les heures de communication et de radiodiffusion navire-terre.

6 Navigation dans les glaces en eaux canadiennes

La publication *Navigation dans les glaces en eaux Canadiennes* de la GCC décrit les précautions nécessaires que doivent prendre les navires naviguant dans les eaux canadiennes recouvertes de glaces. Le document donne aux capitaines et aux officiers de quart les renseignements nécessaires pour bien comprendre les dangers, les techniques de navigation et la réaction du navire. Il comprend des renseignements sur la planification de traversées sur les routes prises par les glaces et les principes de navigation à de hautes latitudes. Chaque navire de 100 tonneaux de jauge brute ou plus naviguant dans les eaux canadiennes où il y a risque de glace doit avoir cette publication à bord et l'utiliser (RSN 2020).

7 Planification des urgences

Deux échouements survenus à la saison de navigation dans l'Arctique canadien de 2010, et un en 2018, rappellent l'importance de la planification des urgences et de l'évaluation des risques. Comme il est énoncé dans les *Directives pour la planification du voyage* de l'OMI (A.893(21) en anglais seulement), le plan de voyage détaillé devrait inclure, entre autres, « *les plans d'urgence indiquant les mesures de remplacement à prendre pour mettre le navire en eau profonde ou le diriger vers un port de refuge ou un lieu de mouillage sûr en cas de situation critique nécessitant l'abandon du plan, compte tenu de l'existence à terre de procédures et de matériel d'intervention d'urgence, ainsi que de la nature de la cargaison et de la situation critique elle-même ».* L'accès aux services de soutien d'urgence est très limité dans les eaux de l'Arctique canadien. Le propriétaire du navire peut vouloir organiser une assistance d'urgence avant le voyage, y compris le remorquage, l'assistance au sauvetage et le soutien sur la façon de faire face à un déversement.

8 Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et Code polaire

Les navires qui ont l'intention de naviguer dans les eaux arctiques canadiennes doivent se conformer à certaines exigences uniques en plus de celles communes aux navires qui sont exploités ailleurs au Canada. La nature de ces exigences supplémentaires varie d'un navire à l'autre et dépend, entre autres, du type de navire, de la taille du navire, de la zone d'exploitation ou de l'activité à laquelle le navire participe. La *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA) et les règlements associés définissent ces exigences particulières. Les principaux objectifs concernent :

- les dangers uniques qui sont associés aux activités polaires;
- les difficultés supplémentaires des activités polaires pour les navires, leurs systèmes et leurs manœuvres (y compris la navigation); et
- la vulnérabilité des communautés côtières de l'Arctique et des écosystèmes polaires aux activités de navigation.

Le Code polaire est entré en vigueur le 1er janvier 2017, mise en œuvre au Canada avec le *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique* (RSNPPA) et transmis aux navigateurs dans le BSN no 05/2018. Le Code polaire est obligatoire pour les navires qui sont exploités en vertu de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS) et de la *Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires* (MARPOL). Il réglemente la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation, la formation, la recherche et le sauvetage, ainsi que les questions de protection de l'environnement en ce qui a trait aux navires qui évoluent dans les eaux polaires.

On peut connaître les détails des exigences du Canada et les directives additionnelles pour les navires exploités dans ses eaux arctiques en consultant le site Web de Transports Canada à l'adresse Transport maritime et en communiquant avec le bureau de Sécurité et sûreté maritimes de la Région des Prairies et du Nord de Transports Canada.

8.1 Dates de zone, SRGNA et POLARIS

Les eaux arctiques sous juridiction canadienne sont divisées en 16 zones. Le *Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation* (DCSN) définit ces zones. L'annexe 1 du RSNPPA indique les premières dates d'entrée et les dernières dates de sortie pour chaque zone et chaque catégorie de navires. Les zones ont été organisées de manière à ce que la zone 1 présentait historiquement les conditions de glace les plus difficiles, et la zone 16, les conditions les plus faciles. Les navires plus robustes pour la navigation dans les glaces peuvent évoluer plus longtemps dans les zones dont le degré de gravité est plus élevé.

Les navires ayant l'intention de naviguer en dehors des dates de ce système normatif peuvent utiliser le système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique (SRGNA) ou le système d'indexation du risque pour l'évaluation des limites d'exploitation dans les eaux polaires (POLARIS). Le SRGNA et POLARIS sont des méthodologies qui visent à déterminer le risque opérationnel des glaces en tenant compte de la catégorie de glace d'un navire et des conditions de glace dominantes observées depuis la passerelle du navire. Transports Canada reconnaît que, selon le système utilisé, les résultats d'exploitation peuvent varier légèrement pour des bâtiments et des régimes de glaces identiques. Pour aider à résoudre certaines situations risquant de présenter un tel écart, les règlements exige que tous les bâtiments de classe polaire et/ou tous les bâtiments construits après le 1er janvier 2017 utilisent le système POLARIS. Quant aux navires construits avant cette date et munis d'un certificat de navire polaire, ils doivent utiliser le système stipulé sur le certificat. Tous les autres navires peuvent utiliser le SRGNA ou le système POLARIS lorsqu'ils naviguent à l'extérieur de ces dates. Ces navires sont tenus de soumettre leur message en vertu du RSNPPA ou du système POLARIS lorsqu'ils entrent la première fois dans chaque zone du DCSN ou advenant la modification de leur itinéraire. Voir le RSNPPA en ce qui concerne l'application.

Les détails concernant le SRGNA sont présentés dans le document TP 12259F - Normes pour le système des régimes de glaces pour la navigation dans l'arctique (SRGNA). Pour plus d'informations sur la façon d'utiliser les dates de zone, le SRGNA et POLARIS, voir les *Lignes directrices pour l'évaluation du risque dû à l'opération dans les glaces* (TP 15383).

8.2 Certificat de navire polaire (CNP) et Manuel d'exploitation dans les eaux polaires

L'article 6 du RSNPPA a pour effet de rendre les exigences du Code polaire relatives à la sécurité applicables à certains navires évoluant dans les eaux polaires. Tous les navires régis par l'article 5 du RSNPPA et qui entendent évoluer dans les eaux polaires doivent détenir à bord un certificat de navire polaire (CNP) valide. En ce qui concerne les navires canadiens, le CNP sera généralement délivré par un organisme reconnu. Ces navires devront également avoir à leur bord un Manuel d'exploitation dans les eaux polaires (MEEP, en anglais seulement). Le MEEP fournira au propriétaire, à l'exploitant, au capitaine et à l'équipage suffisamment d'information sur les capacités et les limites opérationnelles du navire pour faciliter la prise de décisions. Tous les membres d'équipage doivent connaître les procédures et l'équipement décrits dans le MEEP correspondant aux tâches qui leur sont confiées.

8.3 Prévention de la pollution

Le RSNPPA contient une liste d'exigences en matière de sécurité et de prévention de la pollution qui traitent des risques uniques auxquels sont confrontés les navires évoluant dans l'Arctique canadien. Le règlement comporte certaines exigences du Code polaire, auxquelles on a ajouté quelques modifications canadiennes, qui aident à garantir que les mesures de sécurité strictes et les exigences en matière de rejet de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* sont maintenues.

Sauf indication contraire, les articles relatifs à la prévention de la pollution du RSNPPA s'appliquent à tous les navires canadiens qui naviguent dans les eaux polaires et aux navires étrangers qui naviguent dans la ZCSN (y compris les navires de pêche, les embarcations de plaisance et les navires sans moyens de propulsion mécaniques).

9 Certificat d'aptitude et navigateurs dans les glaces

Les navires naviguant dans les eaux polaires doivent être dotés d'un équipage suffisamment formé, compétent et expérimenté pour évoluer dans des conditions polaires. En ce qui concerne les eaux arctiques canadiennes, les exigences sont présentées dans le *Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique*.

Exigences en matière de formation et de compétences du personnel en vertu du Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique

<table>
<tr><td rowspan="3"></td><td colspan="3">Exigences basées sur les conditions de glace ou les dates de zone**</td></tr>
<tr><td colspan="3">Code polaire</td><td rowspan="2">Dates hors zone sur la ligne 14 du calendrier</td></tr>
<tr><td>Libre de glace</td><td>Large</td><td>Autres eaux</td></tr>
<tr><td>Navires à passagers certifiés en vertu du chapitre 1 de SOLAS</td><td></td><td rowspan="3">Formation de base à l'intention des capitaines, des seconds et des officiers chargés du quart de la passerelle</td><td rowspan="4">Formation avancée à l'intention des capitaines et des seconds.

Formation de base à l'intention des officiers chargés du quart de la passerelle</td><td></td></tr>
<tr><td>Pétroliers présentant une jauge brute de 500 tonneaux ou plus certifiés en vertu du chapitre 1 de la convention SOLAS</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Autres navires présentant une jauge brute de 500 tonneaux ou plus</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Navires présentant une jauge brute de 300 tonneaux ou plus (incluant les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance).*</td><td></td><td></td><td></td><td rowspan="3">Doit avoir à son bord un officier de navigation dans les glaces avec l'expérience telle que décrite au paragraphe 10(2)(b)(i) du RSNPPA

ou

Formation avancée pour les navires exploités dans les eaux polaires</td></tr>
<tr><td>Navires transportant ou remorquant/poussant un bâtiment qui transporte un polluant ou des marchandises dangereuses.</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>Navires remorquant/poussant un autre navire présentant un tonnage combiné de 500 tonneaux ou plus*</td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

*Navires non certifiés en vertu du chapitre 1 de la convention SOLAS

**Le tableau qui suit est présenté à titre de référence visuelle. Les opérateurs doivent consulter le RSNPPA et le Code polaire pour obtenir de plus amples renseignements en lien avec leur navire

Définitions

1. Les termes dans le domaine des glaces, tels « libre de glace » et « eaux libres » sont définis dans le *Code international pour les navires naviguant dans les eaux polaires* (Code polaire).

2. La formation de base et la formation avancée pour les navires évoluant dans les eaux polaires, comme l'exigent le RSNPPA et le Code polaire, sont définies au chapitre V du règlement V/4 de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW).

3. En vertu de l'expérience décrite à l'article 10(2)(b)(i) du RSNPPA, le navigateur des glaces doit :

    - avoir rempli les fonctions de capitaine ou de responsable du quart à la passerelle pour une durée minimale de 50 jours, dont 30 jours dans les eaux arctiques internationales, alors que le navire sur lequel il remplissait ces fonctions se trouvait dans des conditions de glaces requérant l'aide d'un brise-glace qui a dû réaliser des manœuvres pour éviter que des concentrations de glaces ne mettent le navire en péril.

4. Tous les navigateurs des glaces à bord d'un navire doivent posséder toutes les compétences exigées dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* pour agir à titre de capitaine ou de responsable du quart à la passerelle.

Informations supplémentaires et modifications prochaines

Pour connaître les exigences de formation et de certification additionnelles, voir le Bulletin de la sécurité des navires 01/2018, dans lequel on explique le processus permettant aux capitaines, aux officiers et aux autres membres d'équipage d'obtenir un certificat d'aptitude pour les eaux polaires, y compris les détails de la période de mise en place progressive jusqu'en 2020. Alors que le RSNPPA et le Code polaire exigent que les officiers possèdent une certification pour les navires évoluant dans les eaux polaires en vertu de la Convention STCW, les exigences pour obtenir cette certification sont abordées dans les modifications à venir au *Règlement sur le personnel maritime*.

La présence à bord de personnes qualifiées ou de navigateurs des glaces ne libère pas le capitaine et les officiers de surveillance de l'activité de navigation de leurs devoirs et obligations en ce qui concerne la sécurité du navire et la protection de l'environnement.

10 Autres considérations

La section suivante comporte les grandes lignes des mesures recommandées pour atténuer l'impact du transport maritime sur la chasse et la pêche traditionnelles, les zones écologiquement sensibles, les mammifères marins et la migration du caribou dans l'Arctique canadien. Il est fortement recommandé à l'exploitant du navire d'examiner ces mesures avant d'entreprendre un voyage dans l'Arctique canadien.

Le capitaine doit planifier un itinéraire en tenant compte du chapitre 11 du Code polaire et de ce qui suit :

- Information actuelle sur les systèmes de routage pertinents du bâtiment, les recommandations de vitesse et les services du trafic maritime concernant les zones connues de densité de mammifères marins, y compris les zones de migration saisonnière.

- Aires protégées nationales le long du parcours.

    - La section A de l'Avis annuel aux navigateurs contient des renseignements au sujet des lignes directrices sur les mammifères marins et des aires marines protégées, y compris l'Arctique canadien, alors qu'on y fait référence aux exigences réglementaires générales de toutes les aires marines protégées en vertu de la Loi sur les océans qui devraient faire l'objet d'un examen régulier en raison des mises à jour.

    - Il existe des exigences réglementaires pour les navires évoluant dans la zone de protection marine de Tuvaijuittuq.

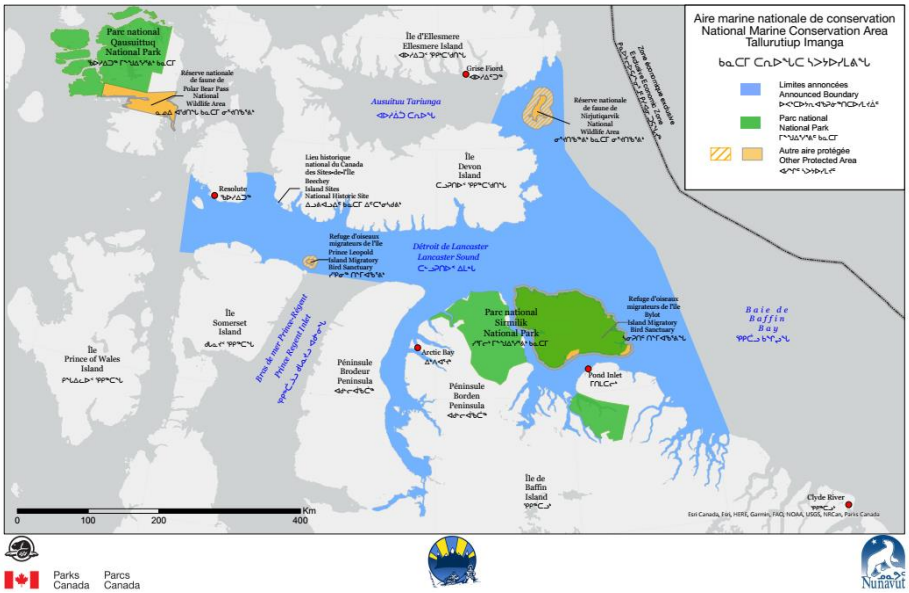
  - Des mesures volontaires sont en place pour minimiser les risques de collision avec les navires et les impacts possibles du bruit sous-marin sur les bélugas et les baleines boréales dans les deux zones de protection marines établies (les zones de protection marines Tarium Niryutait et les zones de protection marines Anguniaqvia niqiqyuam) dans l'ouest de l'Arctique canadien dans la région désignée des Inuvialuit.
  - Les navires naviguant dans la région de Kitikmeot doivent également consulter la section A de l'Avis annuel aux navigateurs. Précisons que des mesures sont en place afin de protéger les chasseurs et les trappeurs, ainsi que les caribous migrateurs.

- Le navire devrait envisager d'assurer une surveillance additionnelle lorsqu'il transite dans les eaux arctiques canadiennes.
- Il est recommandé que les navires transportent des personnes possédant une connaissance locale de la zone d'opérations du navire.
- Les navires pourraient faire l'objet de décisions touchant la conformité de l'utilisation des terres et l'évaluation des impacts dans l'Arctique canadien. Les navires doivent transmettre aux autorités territoriales compétentes les détails de leur passage prévu avant d'entreprendre un voyage dans les eaux canadiennes (par exemple : Commission d'aménagement du Nunavut et Comité d'étude des répercussions environnementales).
- Lorsqu'ils transitent par l'aire marine nationale de conservation (AMNC) Tallurutiup Imanga, nonobstant les situations d'urgence, les navires doivent naviguer avec prudence et se tenir à une distance sûre et praticable des zones sensibles. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le surintendant, Nunavut Central, auprès de l'unité de gestion du Nunavut de Parcs Canada.

Aire marine nationale de conservation Tallurutiup Imanga

Le gouvernement du Canada et l'Association inuite du Qikiqtani ont récemment signé l'Entente sur les répercussions et les avantages pour les Inuits nécessaire à la création de l'Aire marine nationale de conservation (AMNC) Tallurutiup Imanga. L'AMNC Tallurutiup Imanga a une superficie d'environ 108 000 km^2. Elle comprend les eaux du détroit d'Éclipse, de l'inlet Milne (à l'exclusion du port de Milne), de l'inlet Navy Board et de l'inlet Pond. L'AMNC Tallurutiup Imanga comprend le détroit de Lancaster et constitue l'entrée est du passage du Nord-Ouest. La région est un important terrain de chasse et un endroit où la culture dynamique et le bien-être des Inuits sont étroitement liés à la terre et à la mer. Elle abrite également une vie marine très diversifiée, dont plusieurs espèces sont essentielles au maintien du mode de vie des Inuits.

L'AMNC Tallurutiup Imanga est une zone d'importance écologique primordiale pour les mammifères marins, y compris les phoques, les narvals, les bélugas et les baleines boréales, ainsi que les morses et les ours polaires, sans compter qu'elle est délimitée par certaines des colonies de reproduction d'oiseaux de mer les plus importantes de l'Arctique, dont les populations se comptent par centaines de milliers.



Carte de la région du Kitikmeot indiquant la zone de migration sur la banquise des caribous en jaune et les zones de voyagement sur la banquise des membres des communautés en rouge.

11 Références

Transports Canada

- Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique
- Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
- Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada
- Règlement sur les abordages
- Règlement sur le personnel maritime
- Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation
- Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien
- Décret sur les zones de contrôle de la sécurité de la navigation
- Personnes-ressources de Transports Canada
- Comment se conformer aux exigences de STCW pour les capitaines, les officiers de pont et les autres membres d'équipage de certains bâtiments canadiens naviguant dans les eaux polaires - BSN no : 01/2018
- Entrée en vigueur du nouveau Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique - BSN No : 05/2018
- TP 12259F – Norme pour le système des régimes de glaces pour la navigation dans l'Arctique (SRGNA)
- TP 13670F – Lignes directrices concernant l'exploitation des navires à passagers dans les eaux arctiques canadiennes
- TP 15383 – Lignes directrices pour l'évaluation du risque dû à l'opération dans les glaces

Garde côtière canadienne

- Navigation dans les glaces en eaux canadiennes
- Services de communications et de trafic maritimes – Personnes-ressources
- Avertissements de navigation (AVNAV)
- Instructions nautiques pour le Nord du Canada
- Avis aux navigateurs (NOTMAR)
- NAVAREA
- Aides radio à la navigation maritime

PMMA :

- Programme de protection des milieux marins arctiques
- Manuel d'exploitation dans les eaux polaires (MEEP)

Résolutions de l'OMI

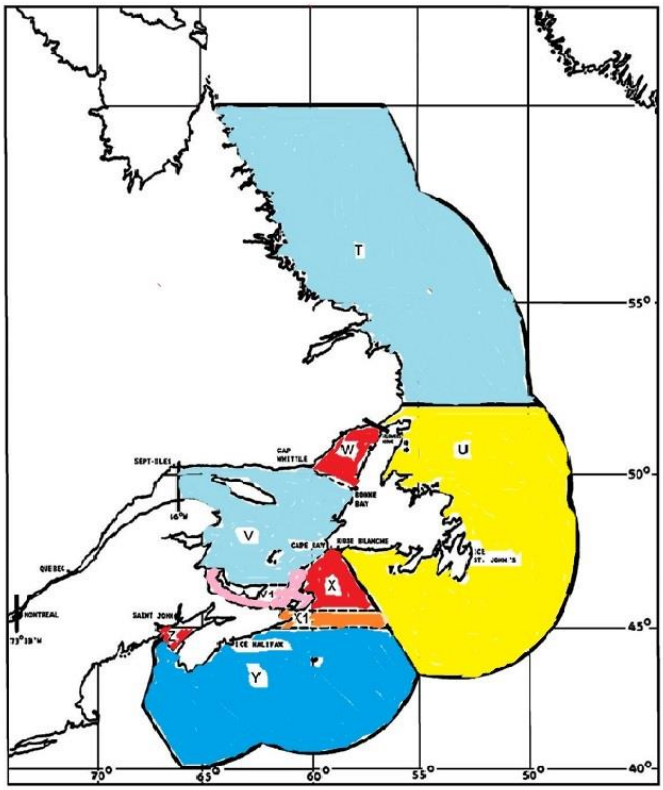
- Résolution A.893(21) de l'OMI, Directives pour la planification du voyage
- A.999(25) Directives sur la planification du voyage applicables aux navires à passagers

Autorité : Transports Canada

7B Lignes directrices conjointes de l'industrie et du gouvernement concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones de contrôle des glaces de l'Est du Canada TP15163

Ces lignes directrices s'appliquent à tous les pétroliers chargés et aux navires-citernes transportant des produits chimiques liquides en vrac quand ils naviguent dans une zone de contrôle des glaces active dans les eaux de l'Est du Canada et dans les zones de pêche situées au sud de 60° de latitude Nord. La Garde côtière canadienne peut déclarer une zone de contrôle des glaces active et annoncer cette information au moyen des Avertissements de navigation et des Avis aux navigateurs. Tous les navires auxquels ces lignes directrices s'appliquent doit, lorsqu'il procède par une zone de contrôle des glaces active, avoir à bord au moins un « conseiller sur les glaces ». Ligne directrices conjointes de l'industrie et du gouvernement concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones de contrôle des glaces de l'est du Canada - TP 15163 B (2015)

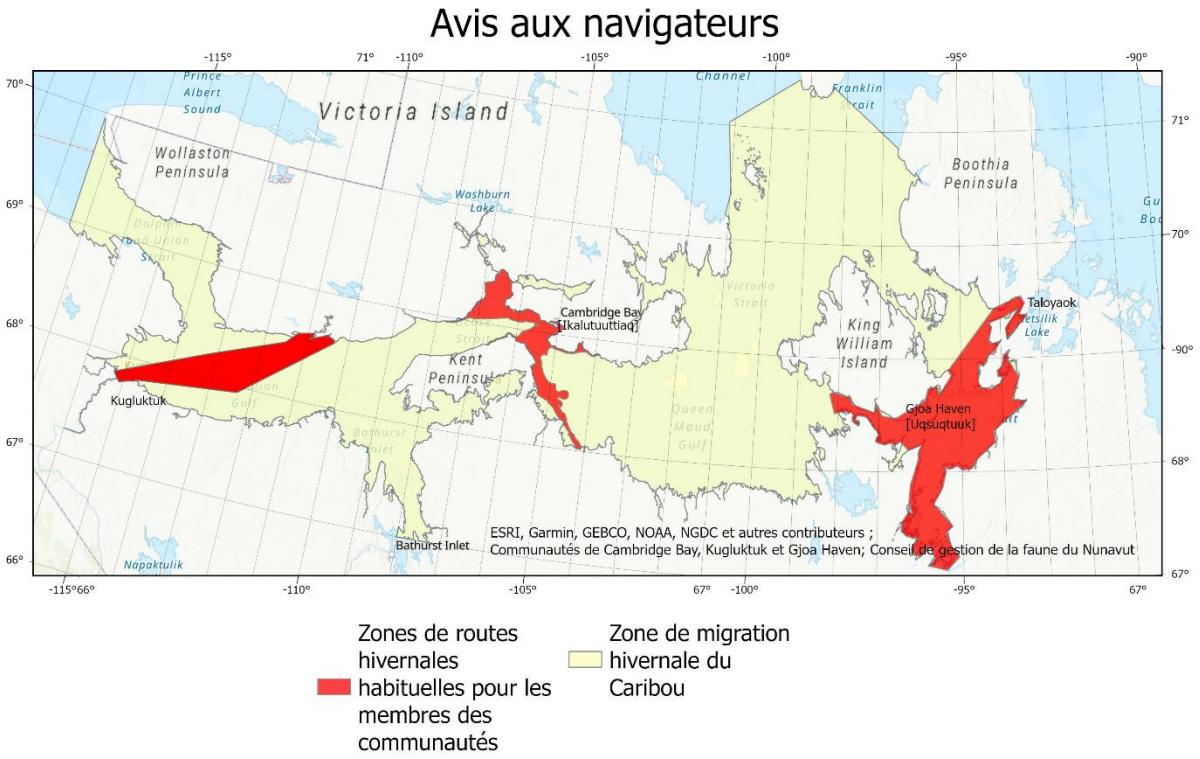
Figure : Les zones de contrôle des glaces de l'est du Canada



Carte montrant les couleurs pour distinguer les zones de contrôle des glaces individuelles.

Autorité : Garde côtière canadienne et Transports Canada

7C Navires ayant l'intention de naviguer dans la région de Kitikmeot dans les eaux nordiques du Canada



Navigation dans la région de Kitikmeot

Le caribou de Dolphin-et-Union migre entre l'île Victoria, le continent et la région de l'île du Roi-Guillaume. Les espaces ouverts dans la glace, produits par les navires, mettent en péril la migration du caribou à l'automne et au printemps. Les espaces ouverts dans la glace mettent aussi en péril la vie des personnes qui transitent sur la banquise dans la région.

Évitement volontaire

Des mesures volontaires s'appliquent à tout navire circulant à l'intérieur de la zone de protection décrite dans le présent avis (voir la carte ci-dessus) et ne devraient être prises que si elles ne compromettent pas la sécurité de la navigation. Celles-ci incluent :

1. Diminuer la vitesse sécuritaire au minimum du 1er décembre au 30 juin (Régions rouges);
2. Diminuer la vitesse sécuritaire au minimum si des personnes ou des caribous sont aperçus;
3. Utiliser l'information disponible localement afin d'éviter de passer devant des personnes ou des caribous voyageant sur les glaces;
4. Éviter d'ouvrir plusieurs voies dans les glaces.

Signalements

Des avis sont requis une semaine à l'avance suivi par des appels ou courriels de suivi juste avant la circulation dans les zones ciblées. Afin de minimiser les risques de rencontrer des caribous (zone jaune), mieux vaut circuler du 15 octobre au 30 novembre et du 15 avril au 30 juin, et du 1er décembre au 30 juin afin de minimiser les risques de rencontrer des gens traversant sur la glace (zones rouges). La préférence est de communiquer avec les communautés via un appel téléphonique.

Il convient de contacter les communautés, dans l'ordre :

1. Gjoa Haven (Uqsuqtuuk)
    a) Le bureau du hameau : 867-360-7141
    b) Gestionnaire de l'Organisation des chasseurs et des trappeurs : 867 360-6028
2. Cambridge Bay (Ikalutuuttiaq)
    a) Le bureau principal du hameau : 867-983-4600
    b) Le service après les heures d'ouverture du hameau (agent administratif principal de la Région de l'Arctique) : 867-983-5203
    c) Le bureau principal de l'Organisation des chasseurs et des trappeurs d'Ekaluktutiak (EHTO) : 867-983-2426
    d) Le service après les heures d'ouverture de l'Organisation des chasseurs et des trappeurs d'Ekaluktutiak (EHTO) : 867-445-3614
    e) Courriel : cambay@krwb.ca
3. Kugluktuk :
    a) Le bureau du hameau : 867-982-6500
    b) Organisation des chasseurs et des trappeurs : 867-982-4924
    c) Courriel : kugluktuk@krwb.ca

Limites de la zone de migration du Caribou

Vous trouverez ci-dessous les coordonnées géographiques pour référence. La zone au sud des coordonnées nord peut être référencée au sein de la carte.

Limites	
Limite Ouest	69° 95' N 117° 37' W 68° 96' N 117° 37' W
Points de la Limites Nord (de gauche à droite)	
1. Île Victoria	70° 21' N 101° 08' W
2. Nord de l'île Tingauyalik (Petites îles au sud-ouest)	70° 40' N 100° 98' W
3. Nord de l'île Umingmalik (Île Gateshead)	71° 02' N 101° 16' W
4. Péninsule Bouthia	71° 43' N 099° 29' W

Autorité : Transports Canada

7D Bâtiments prévoyant naviguer dans la voie navigable du Saint-Laurent, à l'ouest de la station de pilotage de Les Escoumins à compter du mois de décembre de chaque année

L'exigence suivante s'appliquera aux bâtiments qui transitent par la voie navigable du Saint-Laurent, à l'ouest de la station de pilotage de Les Escoumins, à compter du mois de décembre de chaque année. La date d'entrée en vigueur sera diffusée au moyen d'un avertissement de navigation (AVNAV), sauf pour les navires de fort gabarit (avis 27A) d'une largeur supérieure à 32.5 mètres qui sont en route vers un lieu situé en amont des ponts de Québec, et ce, jusqu'à Montréal. Pour ces navires de fort gabarit, la date d'entrée en vigueur est fixée au 1er décembre.

Réglementation canadienne sur la navigation dans des conditions de frasil ou d'amas de frasil

Le golfe du Saint-Laurent et le fleuve Saint-Laurent présentent des conditions uniques de navigation pendant la saison hivernale. Entre les mois de décembre et mars, lorsque la température de l'eau descend sous +0,5 °C (au port de Québec), le risque de rencontrer du frasil est élevé, ce qui peut entraîner à tout moment le givrage du bâtiment ou le blocage des machines.

Les bâtiments qui naviguent dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent ne sont pas tenus d'avoir une cote de glace.

La réglementation canadienne exige que les bâtiments étrangers qui se trouvent dans les eaux intérieures du Canada et les bâtiments canadiens qui naviguent dans des conditions de frasil ou d'amas de frasil satisfassent aux exigences de conception et de construction des prises d'eau. Ces exigences sont prévues dans l'annexe de la circulaire MSC/Circ.504 de l'OMI, *Directives relatives à la conception et à la construction des prises d'eau destinées à fonctionner dans la glace visqueuse*, ou que d'autres moyens qui préviennent le blocage des prises d'eau par le frasil ou l'amas de frasil soient utilisés.

Les bâtiments étrangers doivent se référer à l'article 117 du *Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments* DORS/2023-257. Les bâtiments canadiens, quant à eux, doivent se référer au dit règlement et à la publication TP 15415 *Modifications canadiennes pour le Règlement sur la construction et l'équipement des bâtiments*.

Transports Canada restreindra le passage de tout bâtiment non conforme dans la voie navigable du Saint-Laurent, à l'ouest de la station de pilotage de Les Escoumins, en appliquant l'exigence ci-dessus.

L'installation d'un système temporaire peut être acceptée en fonction des éléments suivants :

- Pour un seul voyage;
- Le système est approuvé et installé conformément aux règles d'une société de classification;
- Les modifications à la partie submergée du bâtiment peuvent être reportées jusqu'à la prochaine mise en cale sèche prévue;
- Tout bâtiment ayant eu un système temporaire lors d'un voyage précédent nécessitera à nouveau l'approbation de la société de classification; et
- D'autres exigences peuvent s'appliquer.

Les procédures spécifiques au bâtiment, conformément au code ISM, doivent traiter de tous les risques associés à l'exploitation du bâtiment dans des climats froids et être strictement suivies par tous les membres d'équipage.

Tout bâtiment rencontrant des difficultés opérationnelles pendant son transit, causées par le givrage ou par des problèmes du système de refroidissement à l'eau de mer, doit immédiatement prendre des mesures correctives. À défaut de prendre des mesures adéquates, le capitaine pourrait recevoir l'ordre d'obtenir l'assistance nécessaire afin de se rendre vers lieu de refuge.

Système conforme de refroidissement à l'eau de mer

Un système conforme de refroidissement à l'eau de mer est requis sur chaque bâtiment transitant par la voie navigable du Saint-Laurent, à l'ouest de la station de pilotage de Les Escoumins. Transports Canada maintient une liste de bâtiments identifiés avec un système de refroidissement conforme. Les bâtiments sont invités à s'assurer que leur numéro OMI figurent sur cette liste. S'ils ne figurent pas sur la liste, veuillez contacter le bureau du programme de navigation hivernale de Transports Canada à l'adresse suivante : winternav@tc.gc.ca.

Les bâtiments sont considérés comme conformes à condition que leur numéro OMI figure sur la liste et que le système de refroidissement n'ait subi aucune modification ni altération depuis la dernière communication de ces informations à Transports Canada.

Lorsque le système de refroidissement à l'eau de mer du bâtiment n'est pas conforme ou de type inconnu, le formulaire d'information sur le bâtiment pour la navigation hivernale doit être transmis au bureau du programme de navigation hivernale de Transports Canada à l'adresse winternav@tc.gc.ca

La documentation annuelle sur la navigation hivernale peut être obtenue en écrivant à winternav@tc.gc.ca:

- Le formulaire d'information sur le navire pour la navigation hivernale;
- Les schémas des systèmes de refroidissement à l'eau de mer conformes et non conformes;
- La liste des numéros OMI de navires avec un système de refroidissement conforme;
- La liste de vérification pour les opérations dans les eaux recouvertes de glace, fournie pour usage de référence uniquement.

Ci-dessous, les documents obligatoires et recommandés à conserver à bord du navire pendant les mois d'hiver pour tous les navires transitant à l'ouest de la station de pilotage de Les Escoumins :

- Navigation dans les glaces dans les eaux canadiennes, Garde côtière canadienne, 2022;
- TP 14335 Navigation hivernale sur le fleuve et le golfe du Saint-Laurent, 2011 (peut être obtenu sur demande à partir du site web des publications maritimes de Transport Canada;
- TP 15163 Ligne directrices conjointes de l'industrie et du gouvernement concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones de contrôle des glaces de l'est du Canada (2015).

Autorité: Transports Canada

A4 Activités de pêche

8 Renseignements concernant les bateaux de pêche sur les côtes Est et Ouest du Canada

1 Généralité

1.1 Lorsqu'ils naviguent dans les eaux côtières, les navigateurs devront être vigilants dans les secteurs où de fortes concentrations de bateaux de pêche peuvent exercer leurs activités. Un grand nombre de ces bateaux de pêche utilise des filets qui fréquemment s'étendent jusqu'à une distance considérable du bateau, et peuvent être difficile à repérer.

CÔTE OUEST

2 Détroit de Georgie - fleuve Fraser

2.1 De nombreux bateaux de pêche utilisant des filets maillants, pêchent de jour et de nuit sur le fleuve Fraser et ses approches. La période d'opération est à partir du 1er juillet jusqu'au 1er novembre approximativement et épisodiquement toute l'année.

2.2 Les navigateurs sont avisés de naviguer avec prudence dans cette zone, étant donné que les filets maillants peuvent atteindre une longueur de 375 mètres.

3 Le détroit Juan de Fuca et ses approches - Les bancs La Pérouse et Swiftsure - La pointe Estevan

3.1 Les navigateurs sont prévenus qu'entre le 15 avril et le 30 septembre, ils sont susceptibles de rencontrer de nombreux bateaux de pêche à l'intérieur de la ligne de 50 brasses, au large de la pointe Estevan, et des bancs La Pérouse, Swiftsure et aux approches du détroit Juan de Fuca. Ces bateaux peuvent être en train de pêcher à la traîne ou en remorquant des filets. La nuit, ces bateaux, peuvent fréquemment être au mouillage. En raison de la fréquence d'une visibilité réduite dans ce secteur, il est conseillé aux navires qui en approchent, quelque soit leur direction, de passer du côté du large des bancs et de s'en tenir éloignés. Les navires qui doivent traverser les bancs doivent naviguer avec précaution afin d'éviter les risques d'abordage avec les bateaux de pêche. Les navigateurs peuvent obtenir sur demande, en appelant le centre des Services de communications et de trafic maritime (SCTM) de "Prince Rupert Traffic", des renseignements radar sur l'emplacement des fortes concentrations de bateaux de pêche.

4 Détroit Juan de Fuca

4.1 La période d'opération est à partir du 1er juillet jusqu'au 1er novembre. Les navigateurs sont avisés qu'ils sont susceptibles de rencontrer, de jour comme de nuit, de nombreux bateaux de pêche en train de pêcher au filet dérivant ou à la seine à coulisse dans le détroit Juan de Fuca. Les filets dérivants peuvent s'étendre sur une longueur de 552 mètres à partir de l'extrémité qui est maillée au bateau en opération alors que le bout libre est marqué par un feu blanc.

5 Côte Ouest de l'île Vancouver

5.1 De juin à novembre, des bateaux de pêche/navires-usines de gros tonnage peuvent être exploités au large de la côte Ouest de l'île de Vancouver, entre le cap Flattery et la pointe Estevan. Ces bateaux peuvent être en train de pêcher, de traiter leur cargaison de poissons ou être en dérive.

6 Avis aux bateaux de pêches

Les bâtiments de commerce et les bateaux de pêche utilisant les eaux du passage intérieur de la Colombie-Britannique durant la saison de pêche commerciale.

6.1 Les bateaux de pêche quand ils font route (non pas quand ils pêchent) sont avisés de syntoniser la fréquence des SERVICES DU TRAFIC MARITIME pour le secteur STM où ils se trouvent.

6.2 Tous les bâtiments de commerce qui traversent une zone de pêche sont avisés de surveiller la fréquence VHF 78A (156.925 MHz) en plus de la fréquence des Services du trafic maritime pour le secteur STM où ils se trouvent. Les navires qui traversent cette zone devraient indiquer la route qu'ils prévoient suivre par VHF à intervalles réguliers (aux demi-heures) sur la fréquence VHF 78A et à des intervalles plus fréquents quand la visibilité est réduite.

6.3 Les bateaux de pêche et les autres navires quand ils font route sont tenus en vertu de la réglementation de ne pas allumer les feux de pont à haute intensité. Les navires qui enfreignent cette disposition réglementaire s'exposent à de lourdes peines.

6.4 Tous les navires, y compris les bâtiments qui effectuent de la pêche commerciale, sont avisés qu'ils doivent montrer les feux et marques appropriés conformément aux dispositions du *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, avec modifications canadiennes.*

6.5 Les bateaux de pêche utilisant un filet maillant devraient demeurer à l'extrémité de leur filet pour permettre aux équipages des navires qui font route, lorsque ces derniers savent qu'ils traversent une zone de pêche intensive, de savoir où se trouve le filet par rapport au bateau de pêche. En outre, à la nuit tombée, il est recommandé que tout bateau de pêche utilisant un filet maillant indique où son filet est mouillé aux navires qui font route dans cette zone en orientant le faisceau de son projecteur dans la direction du danger éventuel.

6.6 Tout les navires qui font route ou qui traversent une zone située à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic (voie de circulation) sont tenus d'observer la règle 10 *du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer,* avec modifications canadiennes.

Veuillez consulter la Partie 3 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime pour plus de renseignements sur les zones, les secteurs et les fréquences VHF.

7 Usage du radiotéléphone

7.1 Lorsqu'ils sont au large du détroit Juan de Fuca et dans les eaux canadiennes relevant de l'autorité du Canada, les navires doivent assurer une écoute continue sur les voies radiotéléphoniques VHF conformément aux dispositions du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*.

7.2 Les navigateurs peuvent communiquer avec les navires de la patrouille des Pêcheries ou avec " Prince Rupert Traffic " pour échanger des renseignements ou faciliter leur passage en transit en toute sécurité, dans ces eaux. Les navires de patrouille peuvent être appelés tout d'abord en VHF sur la voie 16 (156.8 MHz).

7.3 Les Services de trafic maritime (STM) responsables des eaux côtières du Sud de la Colombie-Britannique prescrivent les voies VHF pour les secteurs spécifiques. Pour de plus amples détails, prière de vous reporter à la Partie 3 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime.

7.4 Les navigateurs sont priés de se reporter aux publications appropriées de source américaine pour connaître les modalités utilisées en radiotéléphonie, lorsqu'ils naviguent dans les eaux des États-Unis.

CÔTE EST

8 Baie de Fundy et Bassin de Grand Manan

8.1 Les navigateurs peuvent rencontrer de fortes concentrations de bateaux de pêche, toute l'année, aux abords Sud de la baie de Fundy et à l'intérieur de la zone du bassin de Grand Manan.

8.2 Les navires transitant dans ces secteurs doivent naviguer avec une extrême prudence afin d'éviter les risques d'abordage avec les bateaux en train de pêcher et exercer une veille radio continuelle sur la voie 16 de la bande VHF.

8.3 L'utilisation du dispositif de séparation du trafic dans la baie de Fundy est obligatoire.

8.4 Pour obtenir des renseignements détaillés au sujet des concentrations de bateaux de pêche, vous pouvez appeler le centre SCTM de Saint-Jean "Fundy Traffic". Pour de plus amples détails, prière de vous reporter à la Partie 3 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime.

9 Grands Bancs de Terre-Neuve

9.1 Les navigateurs sont avisés qu'ils peuvent rencontrer d'importantes concentrations de bateaux de pêche, dans tous les secteurs des Grands Bancs de Terre-Neuve.

9.2 Les navires faisant route dans les parages des Grands Bancs sont priés de naviguer avec prudence afin d'éviter les risques d'abordage avec les bateaux en train de pêcher et exercer une veille radio continuelle sur la voie 16 de la bande VHF.

9.3 La règle 10 (s) du *Règlement sur les abordages* spécifie "qu'un navire effectuant un voyage transatlantique doit, dans la mesure du possible, éviter de traverser les Grands bancs de Terre-Neuve et Labrador, au nord de 43° de latitude nord".

10 Détroit de Belle Isle et ses approches

10.1 Les navigateurs sont avisés qu'ils peuvent rencontrer d'importantes concentrations de bateaux de pêche lors de la saison de navigation dans le Détroit de Belle Isle et ses approches.

10.2 Les navires faisant route dans ce secteur sont priés de naviguer avec prudence afin d'éviter les risques d'abordage aves les bateaux en train de pêcher et exercer une veille radio continuelle sur la voie 16 de la bande VHF.

10.3 Les navigateurs peuvent communiqués auprès du centre SCTM situé à St. Anthony, *St. Anthony radio Garde côtière,* pour toute information concernant les activités de pêche.

11 Usage du radiotéléphone

11.1 Il est rappelé aux navigateurs qu'ils doivent assurer une écoute continue entre passerelles sur les voies radiotéléphoniques VHF appropriées, conformément aux dispositions du *Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF*, lorsqu'ils naviguent dans les eaux sous juridiction canadienne.

Autorité : Garde côtière canadienne
Transports Canada

9 Marquage des engins de pêche

Pour remplir leurs tâches, les bâtiments du gouvernement doivent naviguer partout où le besoin se fait sentir et ne peuvent pas se borner de suivre les routes commerciales habituelles. Les bâtiments du gouvernement ont reçu instruction de prendre des mesures raisonnables pour éviter d'endommager les filets de pêche, les casiers et les lignes flottantes. De même, les pêcheurs doivent prendre des précautions raisonnables pour assurer la protection de leurs filets lorsqu'ils posent leurs engins. Aussi, un avis est donné aux pêcheurs qu'ils ne peuvent s'attendre que leurs réclamations pour dommages causés à leurs filets, casiers ou chaluts par des bâtiments du gouvernement soient reçues favorablement, s'ils ne marquent pas leurs engins de façon que dans les conditions dominantes il soit possible à la vigie d'un navire d'apercevoir les marques suffisamment tôt pour permettre d'éviter leurs engins.

Autorité : Garde côtière canadienne (Flotte)

9A Fermeture de la pêche au crabe : Deltaport et le port de traversiers de Tsawwassen

L'Administration portuaire Vancouver Fraser, connue sous le nom « Port of Vancouver », est un organisme établi et régi par la Loi maritime du Canada, ainsi que par le Règlement sur la gestion des administrations portuaires et ses lettres patentes. L'Administration portuaire Vancouver Fraser est chargée d'assurer la sécurité maritime dans les eaux relevant de son autorité.

Le ministère des Pêches et des Océans (MPO) est l'organisme fédéral qui offre les programmes et services qui encouragent l'utilisation et le développement durables des voies navigables et des ressources aquatiques du Canada. L'article 24 de la Loi sur les pêches du Canada stipule qu'« il est interdit de mouiller ou d'utiliser des sennes, filets ou autres engins de pêche de façon à nuire – ou à un endroit où ils pourraient nuire – à la navigation ».

L'Administration portuaire Vancouver Fraser et le MPO ont conjointement déterminé qu'il est nécessaire de fermer la pêche commerciale du crabe pour assurer la sécurité maritime de la zone décrite ci-après dans la section « zone de navigation fermée à la pêche ».

But
Le but de cette fermeture est de garantir la sécurité des navires de haute mer, des remorqueurs et des traversiers qui entrent au port de Deltaport et au port de traversiers de Tsawwassen et qui en sortent.

Engins de pêche : flotteurs utilisés pour les casiers à crabes et pièges
Les flotteurs utilisés pour les casiers à crabes et les pièges doivent en tout temps demeurer à l'extérieur de la zone de fermeture décrite ci-après et représentée sur la carte ci-jointe. Cette zone est strictement réservée à la navigation. Les flotteurs utilisés pour les casiers à crabes et les pièges installés à l'intérieur de la zone de fermeture seront retirés en vertu des pouvoirs de l'Administration portuaire Vancouver Fraser et du MPO. Les pêcheurs de crabe sont priés de penser, lorsqu'ils placent leurs engins de pêche en dehors de la zone de fermeture, aux conséquences que cela pourrait avoir pour la navigation.

Information sur la « zone de navigation fermée à la pêche » de Deltaport et du port de traversiers de Tsawwassen.

Description de la « zone de navigation fermée à la pêche » :
La zone de navigation fermée à la pêche comprend le bassin d'évitage adjacent au terminal à conteneurs, les chenaux d'approche des quais à charbon et le port de traversiers de Tsawwassen, conformément à la carte ci-jointe* et à la définition ci-après. Le niveau de référence des coordonnées est NAD 83.

Coordonnées de la zone à accès restreint : à partir de l'extrémité de rive du bassin d'évitage.

49° 01' 34" N – 123° 08' 47" W
49° 01' 28" N – 123° 08' 32" W
49° 01' 57" N – 123° 08' 27" W
49° 00' 56" N – 123° 08' 11" W
49° 00' 36" N – 123° 07' 46" W
49° 00' 26" N – 123° 07' 59" W
49° 00' 22" N – 123° 07' 50" W
49° 00' 28" N – 123° 07' 35" W
49° 00' 07" N – 123° 07' 07" W
49° 00' 07" N – 123° 11' 16" W
49° 00' 55" N – 123° 11' 16" W
49° 00' 46" N – 123° 10' 35" W
49° 01' 05" N – 123° 10' 19" W
49° 00' 49" N – 123° 09' 32" W, puis le long du rivage de Deltaport, revient au point de départ.

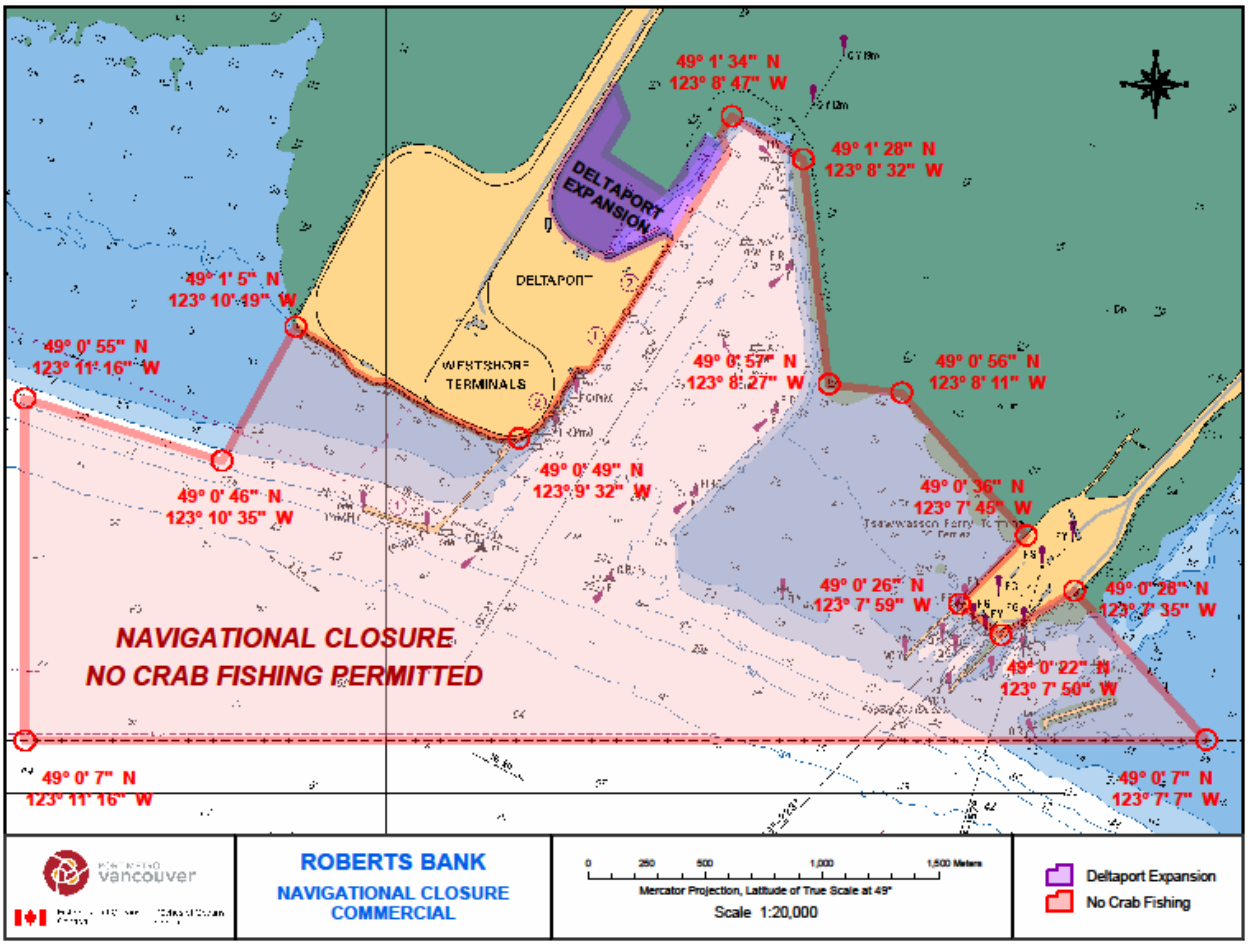
Numéros à appeler

En cas « d'urgence maritime », communiquez avec la radio de la Garde côtière canadienne sur VHF 16 ou, s'il n'y a pas d'urgence, communiquez avec les Services de communications et de trafic maritimes au 250-363-6333.

Pour les questions concernant la navigation, communiquez avec le centre des opérations de l'Administration portuaire Vancouver Fraser au 604-665-9086.

Pour les questions concernant les pêches et les infractions, communiquez avec le bureau local du MPO à Steveston, au 604-664-9250 pendant les heures de travail normales ou utilisez la ligne d'appel gratuite « Observer, Noter et Signaler » du MPO, disponible 24 h sur 24, en composant le 1-800-465-4336.

Pour les questions concernant la sécurité des bateaux, communiquez avec le Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada au 250-480-2792.



Autorité : Administration portuaire Vancouver Fraser

A5 Sécurité de la navigation

10 Organisation du trafic maritime

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 La règle 10 du *Règlement sur les abordages* s'applique à tous les navires naviguant dans ou à proximité d'un système d'organisation du trafic maritime.

1.2 Au moment d'être imprimés, les renseignements sur l'organisation du trafic maritime, contenus dans le présent avis, étaient à jour. Prière de consulter les éditions mensuelles des Avis aux navigateurs, pour connaître les modifications et additions.

1.3 Les navires peuvent s'exposer eux-mêmes à des poursuites judiciaires en responsabilité, s'ils quittent ces routes et sont impliqués dans un abordage. Les tribunaux maritimes ont jugé que du moment que, des systèmes d'organisation du trafic maritime sont mis en place en vue de la sécurité générale des navires et qu'ils figurent sur les cartes marines officielles, « c'est agir en navigateur négligent que de les quitter sans raison ».

1.4 Les systèmes canadiens obligatoires d'organisation du trafic maritime sont modifiés de la façon suivante, par les dispositions visées à l'intertitre "Modifications canadiennes" de la règle 10 du *Règlement sur les abordages* :

.1 Dans les eaux et les zones de pêche canadiennes, un navire en train de pêcher, peut pêcher dans n'importe quelle direction, à l'intérieur ou à proximité d'un dispositif de séparation du trafic mais ne doit pas gêner le passage des navires que suit une voie de circulation.

.2 Tout navire à propulsion mécanique d'une longueur supérieure à 20 mètres est obligé d'emprunter la route située à l'intérieur d'un dispositif de séparation du trafic ou d'un système d'organisation du trafic maritime par laquelle il peut se rendre à destination en toute sécurité.

.3 Des dérogations conditionnelles sont aussi accordées aux navires à usages spéciaux.

1.5 Il est possible de trouver dans les *Instructions nautiques du Canada* appropriées et dans la publication de l'Organisation maritime internationale (OMI) intitulée « *Organisation du trafic maritime* », les renseignements détaillés concernant l'organisation du trafic maritime qui comprend les dispositifs de séparation du trafic, les routes en eaux profondes, les secteurs devant être évités et les autres mesures d'organisation du trafic.

2 MESURES CANADIENNES D'ORGANISATION DU TRAFIC

2.1 **Systèmes canadiens obligatoires d'organisation du trafic également adopté par l'OMI**

- **Aux abords de la baie Chedabucto**
  Cartes de référence : 4013, 4233, 4301, 4321, 4335 et 4374 (Canada)
- **Dans la baie de Fundy et ses abords**
  Carte de référence : 4010, 4011, 4012, 4116 (Canada)
- **Dans le détroit Juan de Fuca et ses abords**
  Cartes de référence : 3440, 3461, 3462, 3601, 3602 et 3606 (Canada)
- **Dans le détroit de Haro, Boundary Pass**
  Cartes de référence : 3461, 3462, 3440, 3441 et 3601 (Canada)
- **Dans le détroit de Georgia**
  Cartes de référence : 3462, 3463, 3492 et 3601 (Canada)

Les navigateurs peuvent obtenir les informations les plus récentes sur les cartes marines à l'adresse suivante Cartes marines et services.

2.2 **Systèmes canadiens recommandés d'organisation du trafic**

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

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

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

  AVERTISSEMENT

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

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

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

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

  AVERTISSEMENT

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

- **Dispositif de séparation du trafic de Vancouver et ses approches**
  Cartes de référence : 3463, 3496 et 3526 (Canada)
- **Système d'organisation du trafic du Golfe et Fleuve Saint-Laurent**
  Cartes de référence : 1203, 1220, 1221, 1236, 1320, 4002, 4013, 4020, 4021, 4022, 4024, 4025, 4026, 4680 et 4731 (Canada)
- **Système d'organisation du trafic d'Halifax et de ses approches**
  Carte de référence : 4012, 4013, 4237, 4320, 8007 (Canada)
- **Système d'organisation du trafic de la baie Placentia**
  Cartes de référence : 4839, 4841, 4622, 4624, 4016 et 4047 (Canada)
- **Système d'organisation du trafic de Bull Arm**
  Carte de référence : 4839, 4851 (Canada)

Les navigateurs peuvent obtenir les informations les plus récentes sur les cartes marines à l'adresse suivante Cartes marines et services.

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

.1 Le système d'organisation du trafic sur les Grands Lacs consiste en un système de « Voies de circulation séparées pour les navires » sur les lacs Ontario, Érié, Huron, Michigan et Supérieur.

.2 Ces routes sont délimitées sur les cartes générales des Grands Lacs publiées à la fois par le Canada et les États-Unis et sont détaillées dans les Instructions nautiques appropriées.

.3 Il est recommandé aux navigateurs, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement, de suivre rigoureusement ces routes.

.4 La personne responsable de la navigation du navire devrait agir avec prudence si elle devait s'écarter des routes recommandées, au cas où le temps ou les glaces l'y forceraient.

2.4 **Organisation du trafic dans les glaces**

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

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

.1 Du fait de la suppression de l'acheminement du pétrole par l'oléoduc trans-Alaska, une zone d'exclusion des navires-citernes (ZENC) a été établie au large de la côte du Pacifique du Canada.

.2 Cette zone d'exclusion (ZENC) a pour but de garder les pétroliers chargés, à l'ouest des limites de la zone afin de protéger la côte et les eaux côtières d'un risque éventuel de pollution.

.3 Les limites de la zone longent la frontière Canada/Alaska jusqu'à un point situé approximativement à 115 milles à l'ouest de l'île Langara, de là elles se dirigent vers le sud jusqu'à un point situé approximativement à 73 milles au sud-ouest du cap St. James, de là elles vont jusqu'à un point situé à 40 milles au sud-ouest de la pointe Amphitrite et de là droit vers l'est jusqu'à un point situé aux abords de cap Flattery.

.4 La zone d'exclusion (ZENC) est délimitée comme suit :

Une ligne tracée à partir de	54°00'00"N	136°17'00"W
jusqu'à	51°05'00"N	132°30'00"W
jusqu'à	48°32'00"N	126°30'00"W
jusqu'à	48°32'00"N	125°09'00"W

.5 Il est demandé aux navires-citernes chargés de pétrole brut de la TAPS, transitant le long de la côte du Pacifique, de naviguer au large des limites de cette zone d'exclusion.

2.6 **Zone de prudence**

- **FPSO Terra Nova (unité flottante de production, de stockage et de déchargement) (Grands Bancs de Terre-Neuve)**
  Les navires devraient naviguer avec une prudence particulière dans la zone ayant un rayon de 10 nm centrée sur 46°28'.53N et 048°28'.86W. Tout navire qui planifie de traverser la zone de précaution est conseillé de contacter le navire FPSO sur le canal VHF 16 et de se conformer aux instructions données lors du transit dans la zone. Le mouvement des navires dans la zone est surveillé sur une base de 24 heures.

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

2.7 **Zone à éviter**

- **Zone périodique à éviter (juin au décembre) dans le bassin Roseway (au sud de la Nouvelle-Écosse)**
  Cartes de référence : 4003, 4012, et 4230 (Canada)

3 Mesures internationales d'organisation du trafic L/C

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

4 Utilisation des systèmes d'organisation du trafic

4.1 Les systèmes d'organisation du trafic sont prévus pour une utilisation de jour et de nuit dans toutes les conditions météorologiques, dans des eaux complètement ou à peu près libres de glace, lorsque aucune manœuvre spéciale ni intervention de brise-glace ne sont nécessaires.

4.2 Sauf indication contraire, il est recommandé à tous les navires d'utiliser les systèmes d'organisation du trafic. Compte tenu de la nécessité d'une profondeur d'eau sous quille suffisante, il faut, si l'on décide d'utiliser un système d'organisation du trafic, prendre en considération la profondeur indiquée sur la carte, la possibilité de modifications intervenues dans les fonds marins depuis le dernier levé et les effets des conditions météorologiques et des marées sur la profondeur de l'eau.

4.3 Les navires qui naviguent à l'intérieur ou à proximité d'un dispositif de séparation du trafic doivent notamment se conformer aux dispositions de la règle 10 du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* afin de réduire la formation de risques d'abordages entre navires. Les autres règles du *Règlement sur les abordages* s'appliquent dans tous les cas, et en particulier les règles des sections II et III de la partie B, si l'on estime qu'il existe un risque d'abordage avec un autre navire.

4.4 Aux points de jonction où se rejoignent des courants de circulation venant de diverses directions, il n'est pas vraiment possible de procéder à une véritable séparation du trafic car il se peut que les navires soient obligés de couper des routes ou de changer de route. Les navires devraient donc naviguer avec une grande vigilance dans ces zones et ne pas perdre de vue que le simple fait de suivre une route directe ne donne pas à un navire de privilège spécial ni de droit de passage.

4.5 Une route en eau profonde est destinée essentiellement aux navires qui, en raison de leur tirant d'eau et de la profondeur d'eau disponible dans la zone en cause, ne peuvent utiliser qu'une telle route. Le trafic direct auquel les conditions susmentionnées ne s'appliquent pas devrait, si possible, éviter d'emprunter les routes en eaux profondes. Une route en eaux profondes est une route établie à l'intérieur de limites déterminées, ayant fait l'objet de levés hydrographiques précis, permettant de connaître la hauteur d'eau sur le fond et les obstacles immergés, tels qu'indiqués sur une carte.

4.6 Les zones de prudence devraient, autant que faire se peut, être évitées par les navires de passage qui n'empruntent pas les dispositifs de séparation du trafic ou routes en eaux profondes connexes, ou qui ne gagnent ni ne quittent les ports avoisinants. Une zone de prudence est une zone établie à l'intérieur de limites déterminées, où les navires doivent naviguer avec une prudence particulière et dans laquelle le sens de l'écoulement du trafic peut être recommandé.

4.7 Dans les routes à double sens de circulation, y compris les routes en eaux profondes, les navires devraient, dans toute la mesure du possible, rester sur tribord. Une route à double sens de circulation est une route située dans des limites déterminées, à l'intérieur desquelles le trafic s'effectue dans les deux sens. Son but est d'assurer aux navires la sécurité de la navigation dans des eaux où celle-ci est difficile ou dangereuse.

Autorité : Transports Canada

10A Systèmes obligatoires de comptes rendus de navires

1. Généralités

1.1 Le chapitre V de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) rend obligatoire l'utilisation de système de comptes rendus de navires approuvés par l'Organisation maritime internationale (OMI).

1.2 Les navires canadiens sont tenus d'utiliser tout système obligatoire de comptes rendus de navires approuvés par l'OMI pouvant s'appliquer à eux et devraient se mettre en rapport sans délai avec les autorités côtières lorsqu'ils pénètrent dans la zone visée par le système et, au besoin, lorsqu'ils la quittent.

1.3 Ces systèmes se trouvent dans des eaux ne relevant pas du Canada. De plus amples détails figurent dans les publications sur les aides radio à la navigation des administrations compétentes ou dans les sections pertinentes de la Liste des signaux radio de l'Amirauté (Admiralty List of Radio Signals) publiée par le Royaume-Uni.

Autorité : Transports Canada

10B Rapport de message de danger

1. Les messages de danger doivent être signalés par le capitaine de chaque navire dans toutes les eaux. Les détails des systèmes de compte rendu peuvent être trouvés dans les publications sur les aides radio à la navigation des administrations compétentes ou dans les Aides radio à la navigation maritime canadiennes. Le capitaine de chaque navire doit communiquer les informations requises en vertu de l'article 112 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et de SOLAS. CH : V Règlements 31 et 32. par tous les moyens à la disposition du capitaine aux navires se trouvant à proximité et à la station côtière de la zone si le navire rencontre :

   a) des glaces dangereuses, une épave dangereuse ou tout autre danger immédiat pour la navigation;

   b) une tempête tropicale[1] ou une tempête dont le capitaine a des motifs raisonnables de croire qu'elle puisse se transformer en une tempête tropicale;

   c) perte ou détection de conteneur(s) de fret en mer

   d) rencontre des vents d'une force égale ou supérieure à 10 sur l'échelle de Beaufort pour lesquels aucun avertissement de tempête n'a été reçu par le navire; ou

   e) rencontre des températures de l'air inférieures au point de congélation associées à des coups de vents violents, provoquant de graves accumulations de glace sur les superstructures.

Toutes les communications radio doivent être précédées du signal de sécurité suivant la procédure définie dans le *Règlement international des radiocommunications*.

2. En cas d'abandon du navire visé au paragraphe 1, ou si le rapport d'un tel navire est incomplet ou ne peut être obtenu, la société, telle que définie à la règle IX/1.2, assume, dans toute la mesure du possible, les obligations imposées au capitaine par le présent Règlement.

3. Les renseignements suivants doivent être fournis dans les messages de danger :

   a) dans le cas où le navire rencontre des glaces dangereuses, une épave dangereuse ou tout autre danger immédiat pour la navigation :

      i) le type de glace, d'épave ou de danger rencontré,

      ii) la position de la glace, de l'épave ou du danger lors de la dernière observation,

      iii) l'heure et la date en temps universel coordonné (UTC), au moment de la dernière observation;

   b) dans le cas où le navire rencontre une tempête tropicale ou une tempête dont le capitaine a des motifs raisonnables de croire qu'elle puisse se transformer en une tempête tropicale :

      i) une mention que le navire a essuyé une tempête tropicale ou une tempête dont le capitaine a des motifs raisonnables de croire qu'elle puisse se transformer en une tempête tropicale, selon le cas,

      ii) l'heure et la date en temps universel coordonné (UTC) et la position du navire au moment de la dernière observation de la tempête,

      iii) si cela est possible :

         a) la pression barométrique, le relevé corrigé si cela est possible, l'unité de mesure (p. ex. en millibars, millimètres ou pouces) et si le relevé a été corrigé ou non,

         b) la tendance barométrique indiquant le changement survenu dans la pression barométrique au cours des trois dernières heures,

[1] *Aux fins de la présente section, la tempête tropicale signifie un ouragan, le typhon Cyclone, ou une autre tempête de nature semblable, Le capitaine d'un navire est réputé avoir rencontré une tempête tropicale si ce dernier a des raisons de croire qu'une telle tempête se trouve à proximité.*

c) la direction vraie du vent,

d) la force du vent sur l'échelle de Beaufort,

e) l'état de la mer, qu'elle soit calme, modérée, forte ou démontée,

f) l'amplitude de la houle, qu'elle soit faible, modérée ou forte, la direction réelle d'où elle provient et, si cela est possible, une indication de la période ou de la longueur de la houle, qu'elle soit courte, moyenne ou longue,

g) la route et la vitesse réelles du navire;

c) Perte ou détection de conteneur(s) de fret en mer

i) Perte d'un ou de plusieurs conteneurs de fret par un navire

a) Renseignements d'ordre général

- Type de signalement : perte d'un ou de plusieurs conteneurs de fret par un navire
- Heure (temps universel coordonné) et date
- Identité du navire (numéro OMI/nom/indicatif d'appel/numéro MMSI)
- De : capitaine du navire ou coordonnées du son représentant effectuant le signalement en son nom
- À : État côtier le plus proche de l'emplacement où l'incident s'est produit et État du pavillon
- Numéro du message :

Dans l'ordre chronologique si d'autres messages concernant la perte de conteneurs de fret sont envoyés après le signalement initial.

Une inspection approfondie est effectuée le plutôt possible, en toute sécurité et dans la mesure du possible. Le nombre ou le nombre estimatif de conteneurs de fret perdus est vérifié. Un message, dans lequel apparaît le nombre ainsi vérifié, porte la mention "final" et est envoyé aux mêmes destinataires.

b) Rapport de position*

Position en latitude et longitude, ou relèvement vrai et distance exprimée en milles marins d'un point de repère clairement identifié (si possible)

- Position du navire au moment de la perte du ou des conteneurs de fret; ou
- Si la position du navire au moment de la perte du ou des conteneurs de fret n'est pas connue, position estimée du navire au moment de la perte du ou des conteneurs de fret; ou
- Si la position estimée du navire au moment de la perte du ou des conteneurs de fret n'est pas connue ou ne peut être déterminée, la position du navire au moment de la découverte de la perte.

*Le cas échéant, un dispositif d'aides mécaniques, électroniques et/ou visuelles peut être utilisé, pour signaler en temps quasi réel le point de chute du ou des conteneurs de fret.

c) Nombre total ou nombre estimatif de conteneurs de fret perdus, selon le cas :

d) Type de marchandises dans le ou les conteneurs de fret :

- Marchandises dangereuses : Oui/Non
- Numéro ONU (s'il est connu)

e) Description du ou des conteneurs de fret perdus, dans la mesure où les informations sont disponibles et peuvent être communiquées

i. Dimension du ou des conteneurs de fret (par exemple, 20 pieds);

ii. Type(s) du ou des conteneurs de fret (par exemple, conteneur frigorifique); et

iii. Nombre ou nombre estimatif de conteneurs de fret vides.

f) Des informations supplémentaires, si elles sont disponibles et peuvent être communiquées, par exemple, mais sans s'y limiter :

- Description de la cargaison telle que déclarée dans le manifeste de marchandises dangereuses (le cas échéant)
- Description de tout déversement de la cargaison
- Direction et vitesse du vent
- Direction et vitesse du courant marin
- Estimation de la direction et de la vitesse de la dérive du ou des conteneurs de fret perdus
- État de la mer et hauteur de vague

ii) *Détection* d'un ou de plusieurs conteneurs de fret à la dérive en mer

a) Renseignements d'ordre général

- Type de signalement : détection d'un ou de plusieurs conteneurs de fret à la dérive en mer
- Heure (temps universel coordonné) et date
- Identité du navire (numéro OMI/nom/indicatif d'appel/numéro MMSI)
- De : capitaine du navire
- À : État côtier le plus proche du lieu de détection

b) Rapport de position

Heure (temps universel coordonné), date et position du ou des conteneurs de fret repérés, exprimée en latitude et longitude, ou relèvement vrai et distance exprimée en milles marins d'un point de repère clairement identifié (si possible)

c) Nombre total de conteneurs de fret repérés

d) Des informations supplémentaires, si elles sont disponibles et peuvent être communiquées, par exemple, mais sans s'y limiter :

i. Dimension du ou des conteneurs de fret (par exemple, 20 pieds)

ii. Type du ou des conteneurs de fret (par exemple, conteneur frigorifique)

iii. Description de tout déversement de la cargaison

iv. Direction et vitesse du vent

v. Direction et vitesse du courant marin

vi. Estimation de la direction et de la vitesse de la dérive du ou des conteneurs de fret repérés

vii. État de la mer et hauteur de vague

d) Dans le cas où un navire rencontre des vents d'une force égale ou supérieure à 10 sur l'échelle de Beaufort et pour lesquels aucun avis de tempête n'a été reçu par le navire :

   i) une déclaration que des vents d'une force égale ou supérieure à 10 sur l'échelle de Beaufort ont été rencontrés, et

   ii) les renseignements décrits au sous-alinéa B(ii) et, dans la mesure du possible, les renseignements décrits aux divisions B(iii) a) à (d) et (g); et

e) dans le cas où un navire rencontre des températures de l'air inférieures au point de congélation associées à des coups de vents violents, provoquant de graves accumulations de glace sur les superstructures :

   i) l'heure et la date en temps universel coordonné (UTC) et la position du navire au moment où le danger a été observé,

   ii) la température de l'air,

   iii) la température de la mer, si cela est possible,

   iv) la force et la direction du vent.

Des exemples des renseignements qui doivent être communiqués dans les messages de danger figurent à l'annexe suivant :

Messages de danger

Article	Danger	Exemples de messages de danger
1	Glaces dangereuses	TTT GLACE. GRAND ICEBERG APERÇU À 4506N., 4410O., À 0800 UTC. 15 MAI. MV NON SUCH. NON.SUCH@GMAIL.COM
2	Épave dangereuse	TTT ÉPAVE. ÉPAVE OBSERVÉE PRESQUE SUBMERGÉE À 4006N., 1243O., À 1630 UTC. 21 AVRIL. MV NON SUCH. NON.SUCH@GMAIL.COM
3	Autres dangers immédiats pour la navigation	TTT NAVIGATION. BATEAU-PHARE ALPHA PAS À SON POSTE. 1800 UTC. 3 JANVIER. MV NON SUCH. NON.SUCH@GMAIL.COM

Article	Danger	Exemples de messages de danger
4	Un tempête tropicale ou une tempête dont le capitaine a des motifs raisonnables de croire qu'elle puisse se transformer en une tempête tropicale	TTT TEMPÊTE. 0030 UTC. 18 AOÛT. 2004N., 11354E., BAROMÈTRE CORRIGÉ 994 MILLIBARS, TENDANCE À LA BAISSE 6 MILLIBARS. VENT N.-O., FORCE 9, FORTS GRAINS. FORTE HOULE DE L'EST. ROUTE 067, 5 NOEUDS. TTT TEMPÊTE. LES APPARENCES INDIQUENT L'APPROCHE D'UN OURAGAN. 1300 UTC. 14 SEPTEMBRE. 2200N., 7236O. BAROMÈTRE CORRIGÉ 29, 64 POUCES, TENDANCE À LA BAISSE 0,015 POUCE. VENT N.-E., FORCE 8, GRAINS DE PLUIE FRÉQUENTS. ROUTE 035, 9 NOEUDS. TTT TEMPÊTE. LES CONDITIONS INDIQUENT LA FORMATION D'UN CYCLONE INTENSE. 0200 UTC. 4 MAI. 1620N., 9203E. BAROMÈTRE NON CORRIGÉ 753 MILLIMÈTRES, TENDANCE À LA BAISSE 5 MILLIMÈTRES. VENT S. QUART O., FORCE 5. ROUTE 300, 8 NOEUDS. TTT TEMPÊTE. TYPHON DANS LE S.-E. 0300 UTC. 12 JUIN. 1812N., 12605E. LE BAROMÈTRE BAISSE RAPIDEMENT. LE VENT AUGMENTE DU NORD. MV NON SUCH NON.SUCH@GMAIL.COM
5A	Perte de ou des conteneurs de fret du navire	TTT PERTE DE CONTENEURS(S) DE FRET D'UN NAVIRE À 1630 UTC. 21 AVRIL. OMI XXXXXXX.CAPITAINE MV NON SUCH. NON.SUCH@GMAIL.COM. MAG 001.
5B	Rapport de positions	TTT PERTE DE CONTENEURS(S) D'UN NAVIRE EN 4006N, 06543W, À 1330UTC. 21 AVRIL, OMI XXXXXXX. NOMBRE TOTAL DE MARCHANDISES PERDUES 25, MARCHANDISES DANGEREUSES OUI (CLASSE 1,2,3 & 7) 15X TEU 10 X FEU COMPREND 5 REEFER VENT NNO 8 DÉRIVE SO 2.5 NŒUDS CAPITAINE MV NON SUCH. NON.SUCH@GMAIL.COM. MAG FINAL
6A	Observation du ou des conteneurs à la dérive en mer	TTT OBSERVATION DE CONTENEUR(S) DE FRET DÉRIVANT EN MER À 1000UTC. 23 AVRIL. IMO XXXXXXX. CAPITAINE MV NON SUCH. NON.SUCH@GMAIL.COM.
6B	Rapports de position	TTT OBSERVATION DE CONTENEUR(S) EFFRAYÉ(S) EN MER À 3955N, 06602O, À 1030 UTC. 23 AVRIL. NOMBRE OBSERVÉ 10, 8X TEU 2 X FEU VENT NNO 8 DÉRIVE SO 2.5NOEUDS MER 7 HOULE 10M.CAPITAINE MV NON SUCH. NON.SUCH@GMAIL.COM.
7	Vents d'une force égale ou supérieure à 10 sur l'échelle de Beaufort pour lesquels aucun avertissement de tempête n'a été reçu par le navire	TTT TEMPÊTE. VENT DE FORCE 11, PAS D'AVIS DE TEMPÊTE REÇU. 0300 UTC. 4 MAI. 4830N., 30O. BAROMÈTRE CORRIGÉ 983 MILLIBARS, TENDANCE À LA BAISSE 4 MILLIBARS, VENT S.-O., FORCE 11 VARIABLE, CAP 260, 6 NOEUDS. CAPITAINE MV NON SUCH. NON.SUCH@GMAIL.COM.

Article	Danger	Exemples de messages de danger
8	Températures de l'air inférieures au point de congélation associées à des coups de vents violents, provoquant de graves accumulations de glace sur les superstructures	TTT FORMATION INQUIÉTANTE DE GIVRE. 1400 UTC. 2 MARS. 69N., 10O. TEMPÉRATURE DE L'AIR 18 ºF (-7,8 ºC). TEMPÉRATURE DE LA MER 29 ºF (-1,7 ºC). VENT N.-E., FORCE 8. CAPITAINE MV NON SUCH. NON.SUCH@GMAIL.COM.

Autorité : Transports Canada

11 Règlement sur les abordages

NOTA

Le *Règlement sur les abordages* correspond au *Règlement international de 1972, pour prévenir les abordages en mer,* accompagné des modifications canadiennes. Le *Règlement sur les abordages* est modifié de temps à autre en vue de faire appliquer les modifications internationales et canadiennes au besoin on peut consulter le règlement sur le site Internet de Transports Canada au Règlement sur les abordages.

1 Règles et dispositions spéciales de nature locale

1.1 Le cas échéant, des règles ou des dispositions spéciales sont présentées sous forme de MODIFICATIONS CANADIENNES et suivent immédiatement la règle internationale appropriée à laquelle elles s'appliquent.

1.2 On peut trouver d'autres dispositions régissant la conduite pendant la navigation en eaux canadiennes dans les règlements suivants :

.1 Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*,

.2 *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation et*

.3 Des *règlements spéciaux pris par les administrations portuaires*.

2 Engin sans tirant d'eau

2.1 Des bâtiments sans tirant d'eau, notamment des aéroglisseurs, peuvent se rencontrer dans toutes les eaux.

2.2 Lorsqu'ils font route à grande vitesse, les aéroglisseurs sont très manœuvrables et ne produisent qu'un faible sillage. Lorsqu'ils sont exploités sans tirant d'eau, à grande vitesse, ils sont susceptibles d'effectuer de rapides changements de route et n'ont besoin que d'une courte distance pour stopper. Inversement lorsqu'ils manœuvrent à de relativement faibles vitesses semblables à celle d'un navire conventionnel, ils gouvernent difficilement et produisent une houache considérable.

2.3 Actuellement, tous les aéroglisseurs exploités dans les eaux canadiennes sont entièrement amphibies et sont propulsés et gouvernés par des hélices hors de l'eau, des gouvernails et des conduits d'air contrôlables. N'ayant pratiquement aucun contact avec la surface au-dessus de laquelle ils se déplacent, ils ne forment aucune houache lorsqu'ils naviguent à grande vitesse, mais s'ils ont le vent de travers ou opèrent une giration, ils présentent des angles de dérive ou d'embardée très importants. L'orientation de leurs avants et l'aspect de leurs feux de navigation qui sont identiques à ceux d'un navire conventionnel de taille semblable, peuvent très bien ne pas donner une véritable indication de la direction dans laquelle ils se déplacent. Pour ce faire, tous les aéroglisseurs, lorsqu'ils sont exploités sans tirant d'eau, doivent montrer un feu à éclats de couleur jaune, d'un rythme de 120 éclats ou plus par minute, visible sur tout l'horizon.

2.4 Les navigateurs à bord de navires conventionnels se trouvant dans les parages d'un aéroglisseur, devront s'assurer de sa route vraie lorsqu'ils auront à évaluer des situations apparentes d'abordage et devront prendre des mesures pour les éviter.

2.5 Étant donné que les aéroglisseurs sont très bruyants, il se peut que les signaux émis par d'autres navires ne soient pas entendus par la personne en charge de la conduite de l'aéroglisseur.

2.6 Étant donné que les aéroglisseurs peuvent être exploités avec un tirant d'eau nul, ils naviguent fréquemment en dehors des chenaux maritimes normaux. À moins qu'ils ne fassent ou ne hissent des signaux de détresse, vous n'avez pas à les mettre en garde, à les signaler ou à les suivre.

2.7 En dehors des règlements sur les abordages, les aéroglisseurs amphibies, relevant du Canada, n'ont généralement pas à respecter les règlements pris en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada 2001 (CSA2001)*.

Les autres moyens de s'assurer qu'il existe un niveau de sécurité au moins équivalent à celui exigé de la part d'un navire conventionnel, effectuant des opérations semblables, sont régis par la *Loi sur l'Aéronautique*, conformément au recueil de règles de sécurité de l'OMI, applicables aux engins à portance dynamique.

4 Signaux de dragage et de travaux sous-marins

4.1 Les navires effectuant des dragages ou des travaux sous-marins doivent, lorsque leur capacité de manœuvre est restreinte, montrer les feux et les marques visés à la règle 27(b) et (d).

4.2 Une reproduction rigide du pavillon « A » du *Code international de signaux*, est un autre moyen acceptable d'aborder les marques prescrites à la règle 27(d). Cette disposition ne s'applique qu'aux petits bâtiments à capacité de manœuvre restreinte et participant à des opérations de plongée sous-marine. Les bâtiments effectuant des opérations de dragage ou des travaux sous-marins autres que des plongées sous-marines, ne sont pas autorisés à utiliser ce signal.

4.3 Cette reproduction rigide doit être arborée à bord du bâtiment de façon qu'elle soit visible sur tout l'horizon et elle doit avoir une hauteur minimale de 1 mètre pour être sûr que les navigateurs se trouvant dans les parages, pourraient la voir clairement et prendre les mesures appropriées.

4.4 Dans les eaux où des petits bâtiments exercent fréquemment leurs activités, les navigateurs verront souvent hissé sur des flotteurs ou des bouées, le pavillon « SCAPHANDRIER EN PLONGÉE ». Le pavillon est rouge et comporte une bande diagonale blanche allant du haut du guindant jusqu'au bas du battant et il désigne une zone où des opérations de plongée sous-marine autonome ou autres activités sous-marine sont en cours. Les navires devront se tenir à distance et faire route à vitesse réduites.

4.5 Malgré son usage général, le pavillon « Scaphandrier en plongée » n'est pas un substitut du pavillon « A » exigé pas le présent règlement.

5 Emploi inconvenant en mer de projecteurs et de lamparos

5.1 Des navigateurs naviguant dans les eaux côtières ont souvent signalé des cas d'utilisation inconvenant de projecteurs et de lamparos. Ces rapports sont transmis le plus souvent par des navigateurs qui empruntent les passages intérieurs de la Colombie-Britannique.

5.2 L'emploi inapproprié de ces feux pourrait compromettre la sécurité de la navigation et être considéré comme une infraction au *Règlement sur les abordages* du fait que l'éclat aveuglant de ces feux peut :

.1 gêner la vision nocturne des navigateurs se trouvant dans les parages et empêcher d'assurer une veille appropriée - règles 5 et 20(b),

.2 masquer les feux de navigation du navire qui emploie ces projecteurs ou lamparos, ce qui rend impossible pour les autres navigateurs la détermination de son cap et de son type d'activité - règle 20 (gêner la détermination du caractère distinctif des feux de navigation), et

.3 rendre la tâche difficile pour les navigateurs qui veulent identifier des aides à la navigation et leurs positions géographiques, dans le voisinage du navire qui emploie ces feux - règle 36 (être confondus avec toute autre aide à la navigation ou gêner un autre navire).

5.3 À plusieurs reprises, des navires équipés de lamparos à vapeur de sodium ont été pris par erreur et signalés comme étant des navires en feu. À la suite de ces rapports, le Centre de coordination de sauvetage (CCS) ou le Centre secondaire de sauvetage maritime (CSSM) a été alerté et des unités de sauvetage ont été dépêchées en réponse à une fausse alerte. L'usage de ces lamparos sera susceptible de réduire le niveau de vigilance d'autres navigateurs ce qui pourrait avoir pour conséquence qu'une véritable situation de détresse ne soit pas signalée. Les lamparos à vapeur de sodium peuvent aussi être pris à tort pour « des flammes à bord d'un navire (comme un baril de goudron ou un baril d'huile en feu, etc.) » ce qui est un signal de détresse prescrit par le *Règlement sur les abordages* annexe IV.

5.4 Par conséquent, les navigateurs sont avisés que lorsqu'ils font usage de tout type de projecteurs ou lamparos, ils doivent s'assurer que ceux-ci sont convenablement orientés et masqués, de façon qu'en toutes circonstances ces feux ne puissent gêner un autre bâtiment ou être visibles au-delà des abords immédiats du navire ou être faussement interprétés.

5.5 Le présent Avis n'interdit pas à un navire l'utilisation d'un feu à condition qu'il ne puisse être confondu avec les feux prescrits au *Règlement sur les abordages* ou n'empêche pas d'exercer une veille satisfaisante. De même, tout navire peut être équipé ou avoir à bord un projecteur ou un lamparo à condition qu'il soit utilisé de façon à ne pas gêner un autre navire.

5.6 Il est rappelé aux exploitants de petites embarcations que l'affaiblissement de l'acuité visuelle nocturne peut se prolonger durant plusieurs minutes, même si le projecteur a été éteint. Les personnes ayant en charge la conduite de ces embarcations, utilisant des projecteurs au cours de recherches et d'identifications, devraient réduire leur vitesse, de façon à ce que des mesures, destinées à éviter les abordages, puissent être prises dans les limites du champ de vision du projecteur. Une fois le projecteur éteint, la vitesse de l'embarcation ne devra pas être augmentée, tant que l'acuité visuelle nocturne de la personne en charge de l'embarcation, n'aura pas été totalement recouvrée.

6 Marques et feux spéciaux

6.1 Les feux et marques visés à ce paragraphe ne sont pas exigés par le *Règlement sur les abordages*, toutefois, les navigateurs doivent connaître leur existence et leur utilité.

6.2 **Signal de nuit pour les navires demandant la libre pratique**

Le *Code international de signaux*, stipule qu'un navire demandant *LA LIBRE PRATIQUE* peut montrer de nuit, là où ils sont le plus visibles, disposés verticalement, un feu rouge au-dessus d'un feu blanc, distants d'environ 2.0 m l'un de l'autre, visibles sur tout l'horizon. Ces feux ne doivent être montrés qu'aux abords d'un port.

6.3 **Embarcations utilisées pour l'entretien des aides à la navigation**

.1 Des petites embarcations munies de moteurs hors-bords sont utilisées pour l'entretien des aides à la navigation dans la région située entre Grondines-Est et Sarnia. Ces embarcations ont une coque rouge et sont marquées bien en évidence « GCC ».

.2 Les navigateurs sont priés de faire route à une vitesse de sécurité en passant près des bouées où les embarcations sont en train d'effectuer des travaux.

6.4 **Marquage des engins de pêche dans toutes les eaux de la côte du Pacifique relevant du Canada**

.1 À chaque extrémité d'un filet maillant utilisé par un bateau de pêche commerciale est maillée,

1) de jour, une bouée à peinture irisée ou orange uni ayant une circonférence minimale de 125 centimètres et,

2) de nuit, un fanal montrant un feu blanc.

.2 La palangre dérivante utilisée à la pêche est marquée au moyen d'une bouée maillée à chacune de ses extrémités.

.3 Un casier pour la capture des crabes ou des crevettes, mouillé seul, est marqué par une bouée.

7 Réflecteurs radar sur les petits bâtiments

7.1 On rappelle aux propriétaires/exploitants des petits bâtiments qu'il peut être très difficile de repérer leurs bâtiments au radar et, de ce fait, qu'ils peuvent être abordés et coulés ou chavirés par de grands bâtiments.

7.2 La règle 40 du *Règlement sur les abordages* exige que les petits bâtiments d'une longueur inférieure à 20 mètres ou les bâtiments constitués essentiellement de matériaux non-métalliques, installent ou aient à bord un réflecteur radar. Ces bâtiments constituent de très mauvaises cibles radar. Un réflecteur radar efficace, s'il est convenablement installé, peut accroître utilement la surface de diffusion de la cible radar d'un bâtiment correspondant et améliorer grandement ses chances d'être repéré.

7.3 Le Bulletin de la Sécurité des navires 07/2008 décrit les caractéristiques de sécurité découlant de l'utilisation de cet appareil.

Autorité : Transports Canada

12 Dommages attribuables à des excès de vitesse

1 Mise en garde

1.1 Ces dernières années, les dommages causés aux quais, aux abris pour embarcations, aux petites embarcations, aux navires amarrés à quai et l'érosion des rives et rivages causée par le retrait des eaux et le déferlement des vagues créées par le passage de navires et d'embarcations n'ont cessé d'augmenter.

1.2 De plus, il existe un risque de blesser sérieusement des personnes se trouvant sur ou près des rives et rivages. Les enfants sont particulièrement vulnérables à ces risques.

1.3 Le degré de retrait des eaux ainsi que les dimensions et l'intensité des vagues à une vitesse donnée varient d'après la forme de la coque et le tirant d'eau de chaque bâtiment. D'autres facteurs comprennent la proximité du bâtiment par rapport à la rive ou au rivage ainsi que la configuration du chenal.

1.4 Les niveaux élevés des eaux accroissent et étendent les effets dommageables du passage d'un bâtiment et ceci doit être pris en considération.

1.5 Les capitaines, les pilotes, les opérateurs et les propriétaires de bâtiments peuvent faire l'objet de poursuites judiciaires à la suite de préjudices subis par des blessés du fait de préjudices ou de blessures causés par le passage de leurs bâtiments.

1.6 Créer des règlements pour prévenir ce type de dommage exigerait d'adopter des limites de vitesse suffisamment faible pour empêcher les différents types de bâtiments de causer des dommages. Toutefois, celà imposerait à certains bâtiments des limitations de vitesse peu réalistes, pouvant rendre la navigation dangereuse en diminuant leur capacité à manoeuvrer ou causer des contraintes économiques et d'agrément excessives.

1.7 Ces mesures réglementaires peuvent être évitées si chaque personne ayant la responsabilité de la navigation d'un bâtiment qui, mieux que quiconque connaît ses caractéristiques, agit avec modération et ralentit au besoin. Il convient de porter une attention particulière à tous les facteurs qui pourraient contribuer à causer des dommages.

2 Limitations de vitesse spécifiques

2.1 Les limitations de vitesse sont détaillées dans:

.1 Le *Règlement sur les abordages*

.2 Les Instructions nautiques

.3 Le Manuel de la Voie maritime

.4 Le *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*

.5 Le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation*

.6 Différents Avis aux navigateurs et avis de la Voie maritime

.7 Différents règlements et lois sur les ports

2.2 Les personnes ayant la responsabilité de la navigation des bâtiments doivent se référer aux Avis aux navigateurs et aux Avertissements de navigation en vigueur pour tout ce qui a trait aux limitations de vitesse de nature temporaire ou à celles qui ont été modifiées. Des limitations de vitesse de nature temporaire peuvent être établies dans le but d'assurer la sécurité de la navigation ou la protection des personnes et des biens sur ou près des rives et rivages.

Autorité : Transports Canada

A6 Cartes marines et publications

13 Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation

Le Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation (RSN 2020) exige que tous les navires naviguant dans les eaux sous juridiction canadienne, aient à bord, maintiennent et utilisent les cartes marines appropriées, les *Tables des marées*, le *Livres des feux* et autres publications nautiques émises par ou sous l'autorité du Service hydrographique du Canada ou de la Garde côtière canadienne. Certains navires peuvent avoir à leur bord des cartes et des publications émises par le bureau hydrographique ou une autre institution gouvernementale compétente d'un État étranger.

La division 6 du RSN 2020 détaille les exigences canadiennes en matière de cartes et de publications, y compris les cartes et publications nautiques électroniques. Les navigateurs doivent toujours consulter le RSN 2020 pour s'assurer de leur conformité.

De nombreuses publications nautiques canadiennes sont désormais disponibles en ligne et peuvent être téléchargées à partir d'Internet, par exemple la *Carte 1 - Symboles, termes et abréviations*, les catalogues de cartes marines, les *Avis aux navigateurs* (NOTMAR), les *Instructions nautiques*, le *Livre des feux, bouées et signaux de brume*, l'*Édition annuelle des Avis aux navigateurs*, les *Aides radio à la navigation maritime*, la *Navigation dans les glaces de la GCC dans les eaux canadiennes*.

Une liste actualisée des cartes marines et des publications nautiques canadiennes est disponible en ligne dans les *Éditions mensuelles des Avis aux navigateurs* ou dans les Cartes marines.

Autorité : Transports Canada

14 Cartes et publications nautiques du Canada et publications internationales

Les cartes et publications nautiques du Canada sont disponibles auprès des dépositaires autorisés du Service hydrographique du Canada (SHC).Vous pouvez également communiquer avec le bureau de vente et de distribution du SHC :

Service hydrographique du Canada
Service à la clientèle
200, rue Kent
Ottawa, ON, K1A 0E6
Téléphone : (613) 998-4931 ou 1-866-546-3613
Courriel : shcinfo@dfo-mpo.gc.ca

NOTA :
Les catalogues régionaux des cartes et l'index des cartes numérique sont disponible en format PDF sur le site Web du Service hydrographique du Canada.

NOTA :
Les tables des marées et courants du Canada sont disponibles sur le site Web du Service hydrographique du Canada.

NOTA :
Les Instructions nautiques du Canada sont disponibles sur le site Web du Service hydrographique du Canada.

NOTA :
Les publications des *Livres des feux, des bouées et des signaux de brume* sont disponibles sur le site Web des Avis aux navigateurs.

NOTA :
Toutes les Lois et tous les Règlements sont accessibles via le site Web de Justice Canada. Tous les règlements sont publiés sous format bilingue.

Des versions non-officielles, consolidées et à jour des règlements sont disponibles sur le site Web de Transports Canada.

Publications de la Voie maritime du Saint-Laurent
Le Manuel de la Voie maritime (comprenant le Règlement sur la Voie maritime) / *The Seaway Handbook* (includes Seaway Regulations) est disponible en français et en anglais
Guide des embarcations de plaisance / Pleasure Craft Guide, édition bilingue
Les publications susmentionnées peuvent être obtenues en s'adressant à : Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent 202, rue Pitt Cornwall, ON, K6J 3P7 Téléphone : (613) 932-5170 Fascimile : (613) 932-7286
Les Avis aux navigateurs (Notices to Mariners) sont publiés le dernier vendredi du mois, et sont disponibles en français et en anglais.

[1]Signifie que tout navire muni d'installation radiotélégraphique ou radiotéléphonique doit avoir à bord ces règlements.

Publications internationales

1. Publications radio

Les navires tenus d'être munis d'installations radio dont les voyages ne sont pas assujettis à la Convention sont tenus d'avoir à bord la publication *Aides radio à la navigation maritime.* De plus, les navires effectuant des voyages assujettis à la Convention, mais qui demeurent dans les zones océaniques A1 et A2 doivent avoir à bord la publication de l'UIT intitulée *Nomenclature des stations de navires* ou *Liste des indicatifs d'appel et des identités numériques*, ainsi qu'une publication qui énumère les services de radiocommunication des stations côtières se trouvant dans la région où la navire se trouve, notamment la publication de la National Imagery and Mapping Agency (NIMA) intitulée *Radio Navigational Aids – Pub 117.*

Les navires effectuant des voyages assujettis à la Convention dans les zones océaniques A3 et A4 doivent avoir à bord les documents énumérés à la section VA de la publication de l'UIT intitulée *Manuel à l'intention des services mobiles maritimes et des Services mobiles maritimes par satellites,* ainsi que la publication de l'OMI intitulée *Plan-cadre relatif aux installations et services à terre dans le sysème mondial de détresse et de sécurité en mer (Plan–cadre SMDSM*).

Il est possible d'obtenir les publications de l'UIT en s'adressant à

Service des ventes
Union internationale des Télécommunications
Place des Nations
CH – 1211 Genève
Suisse

Téléphone : +41 22 730 6141 (anglais)
Téléphone : +41 22 730 6142 (français)
Facsimilé : +41 22 730 5194

Courriel : sales@itu.int

Il est possible d'obtenir les publications de NIMA en s'adressant à

Superintendent of Documents
P.O. Box 371954
Pittsburgh, PA 15250-7954
USA

Téléphone : (202) 512-1800
Facsimilé : (202) 512-2250

Liste	Titre	Prix
IV	Nomenclature des stations côtières et des stations effectuant des services spéciaux, Édition 2021, CD (UIT)	213 CHF (francs suisses)
V	Nomenclature des stations de navire et des identités du Service Mobile Maritime assignées, Édition 2022, CD (UIT)	322 CHF (francs suisses)
	UIT Manuel à l'usage des services mobile maritime et mobile maritime par satellite, Édition 2020	295 CHF (francs suisses)

2. Publications de l'OMI

Il est possible de se procurer les publications suivantes et tous les autres textes émis par l'OMI qui paraissent dans le catalogue (gratuit) des publications de l'OMI par le biais du site web de l'OMI ou en s'adressant à :

OMI Service des publications,
Organisation Maritime International
4 Albert Embankment,
Londres, SE1 7SR,
Royaume Unis.
☎: +44(0)20-7735-7611
:+44(0)20-7587-3241
Courriel : sales@imo.org

Le paiement doit accompagner la commande et doit être effectué en livres sterling ou l'équivalent en devises américaines. (E = Édition anglaise, F = Édition française)

L'OMI compte plus de 200 publications en format papier ou électronique. Les détails peuvent être obtenus par le biais du site web de l'OMI.

Depuis le 1er avril 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a cessé l'impression de ses Livres des feux, de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs, ainsi que de l'Édition annuelle des aides radio à la navigation maritime; cette mesure s'inscrit dans ses efforts relatifs à l'adoption des nouvelles technologies. Pour plus de détails visiter le site web des Avis aux navigateurs.

DÉPOSITAIRES AUTORISÉS DU SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA

Les dépositaires autorisés situées dans les principaux ports canadiens et étrangers, ont en stock les cartes marines et les publications canadiennes nécessaires aux navires de commerce dans leur région. Pour la liste complète des dépositaires autorisés, consulter les catalogues de cartes, publiés par le Service hydrographique du Canada.

Service hydrographique du Canada
Service à la clientèle
200, rue Kent
Ottawa, ON, K1A 0E6
Téléphone : (613) 998-4931 ou 1-866-546-3613
Courriel : shcinfo@dfo-mpo.gc.ca

Autorité : Service hydrographique du Canada (SHC)

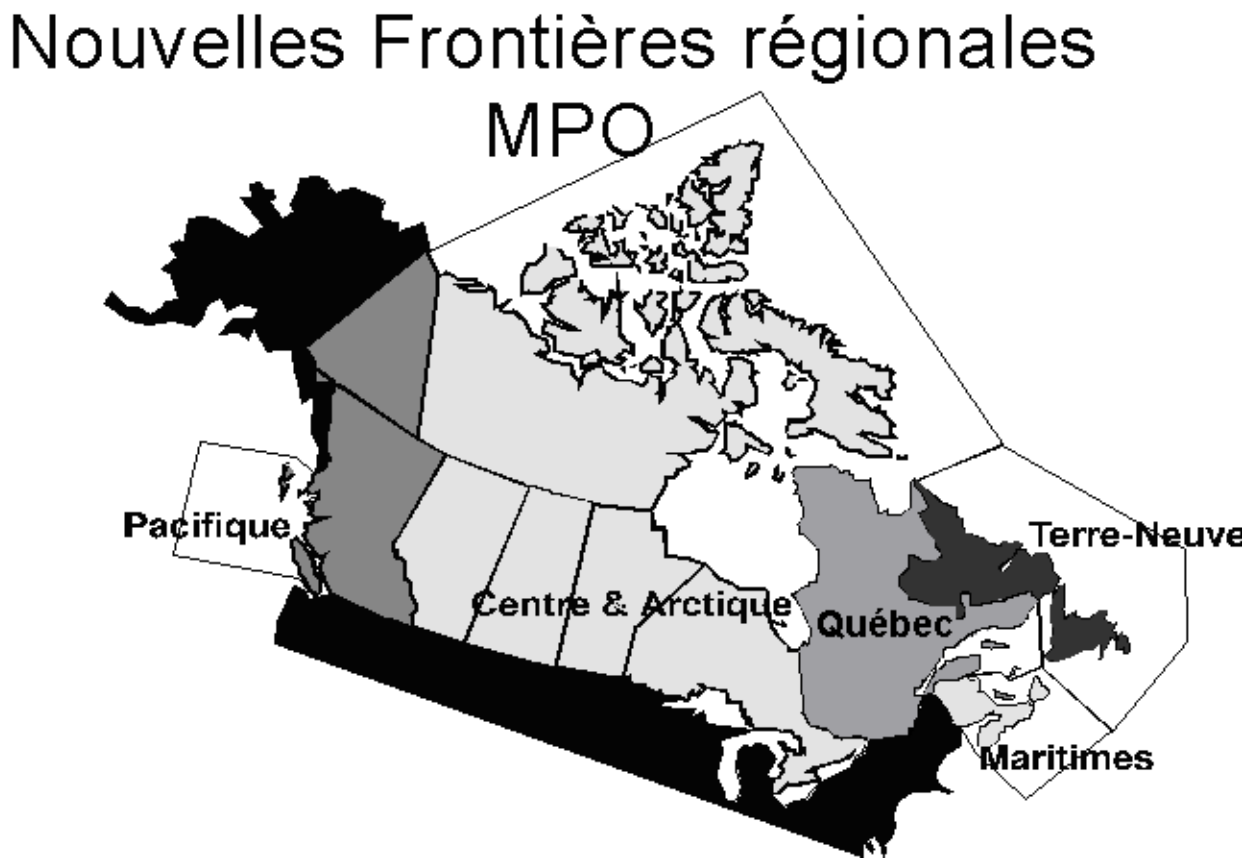
A7 Obstructions

15 Installations d'aquaculture

L’installation des aires d’aquaculture dans les eaux navigables du Canada a atteint des niveaux élevés de concentration dans plusieurs localités. Des bouées d’avertissement sont mises à l’eau afin de marquer les sites d’aquaculture et des bouées d’information sont utilisées pour délimiter les périmètres des sites loués. Tous les navigateurs doivent user de prudence et se tenir bien à l’écart de ces bouées. Les navigateurs ne devraient pas essayer de naviguer entre les sites d’aquaculture à moins qu’il soit évident que les canaux de navigation sont correctement identifiés.

Des Avertissements de navigation seront publiés par l'autorité locale de la Garde côtière canadienne dans l'éventualité où des changements de position seraient approuvés pour les sites d’aquaculture existants ou lorsque de nouveaux sites seront approuvés.

Autorité : Transports Canada (Programme de protection de la navigation)



La région du Pacifique est composée de la province de la Colombie-Britannique et du territoire du Yukon. La région Centre et Arctique inclut les provinces de l’Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l’Ontario et les territoires du Nunavut et du Nord-Ouest. La région des Maritimes regroupe les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l’Île-du-Prince-Édouard. Les régions de Québec et de Terre-Neuve-et-Labrador sont délimitées par leurs frontières provinciales respectives.

16 Câbles sous-marins et aériens

Les signes conventionnels pour les câbles sous-marins et aériens indiqués sur la plupart des cartes marines du Service hydrographique du Canada ne font pas la distinction entre les câbles électriques, souvent de haut voltage, et les autres types de câbles (voir la *Carte n° 1*, *D26-27 et L30.1-32*).

Puisque les câbles sont sujets à de fréquents changements, il se peut que ceux qui ont été installés, enlevés ou modifiés depuis la date de publication d'une carte marine ne soient pas indiqués. Les changements aux câbles existants ne sont diffusés dans les *Avis aux navigateurs* que dans les cas suivants :

(a) nouveaux câbles sous-marins – si le câble se trouve sur une carte marine autre qu'une carte pour embarcations et s'il est situé dans une région accessible à la navigation commerciale où le mouillage et le chalutage peuvent endommager le câble,

(b) nouveaux câbles aériens – si le câble représente un danger à la navigation,

(c) câbles existants – s'il y a des changements à la hauteur libre qui auraient des répercussions sur la navigation ou si le câble est enlevé.

1. CÂBLES SOUS-MARINS

AVERTISSEMENT - Les navigateurs doivent prendre toutes les dispositions pour éviter de mouiller ou chaluter dans les zones de câbles, même si aucune restriction à ce sujet n'est indiquée. Tout dégât causé aux câbles sous-marins peut entraîner des blessures et brouiller gravement les communications ou l'approvisionnement en électricité. Les navigateurs doivent exercer la même prudence partout où le symbole d'un câble sous-marin apparaît sur une carte marine.

Au cas où un bateau accroche un câble sous-marin, les navigateurs devront tout mettre en œuvre pour dégager l'ancre ou tout autre équipement en utilisant les méthodes ordinaires. En cas d'échec, ils doivent filer et abandonner l'ancre, ou l'équipement, sans tenter de sectionner le câble. **Un courant à haute tension passe au travers de certains de ces câbles sous-marins; toute tentative visant à couper le câble représente un danger de mort ou de brûlures graves.**

a) Le bateau qui sectionne ou endommage un câble sous-marin pourrait faire l'objet de poursuites judiciaires et pourrait être tenu responsable des coûts et dépenses engendrés par les dégâts causés au câble.

b) Les navigateurs devront se tenir à au moins un mille marin de tout navire posant ou réparant des câbles sous-marins. Le gréement de pêche et les filets devront être tenus à la même distance. Un délai d'un maximum de vingt-quatre heures sera accordé aux bateaux de pêche pour leur permettre de se conformer à cet avis.

c) Les navigateurs ne devront pas s'approcher à moins d'un quart de mille marin des bouées indiquant la présence de câbles; le gréement de pêche et les filets seront tenus à la même distance.

d) Les navigateurs pouvant produire la preuve qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou tout autre équipement de pêche dans le but d'éviter d'endommager un câble sous-marin pourraient être indemnisés par le propriétaire du câble.

Pour tout renseignement complémentaire, référez-vous au site de l'*International Cable Protection Committee*.

2. CÂBLES AÉRIENS

Dans les eaux à marées, la hauteur libre des câbles aériens est donnée au-dessus de la pleine mer supérieure, grande marée; dans les eaux où il n'y a pas de marées, la hauteur libre est donnée au-dessus du zéro des cartes. Par conséquent, dans les eaux où il n'y a pas de marées, la hauteur du niveau de l'eau au-dessus du zéro des cartes doit être déduite de la hauteur libre indiquée sur la carte marine, de façon à obtenir la véritable hauteur libre à un moment donné (voir la *Carte n° 1*, *D22*).

AVERTISSEMENT – En raison du danger d'arcs électriques provoqués par la présence de câbles aériens, les navigateurs doivent s'assurer de maintenir une distance sécuritaire entre leur bateau et tout câble aérien. Soyez prudent surtout avec les câbles à haut voltage. Si la hauteur libre à respecter pour éviter toute décharge électrique dangereuse entre le câble à haut voltage et un bateau navigant en dessous du câble ne peut être obtenue auprès des autorités, déduisez alors au moins 7 m de la hauteur libre.

Nous avisons les navigateurs que la véritable hauteur libre sous un câble aérien peut différer de sa valeur portée sur les cartes marines en raison des changements dans les conditions atmosphériques, des niveaux de l'eau et d'autres facteurs. Plus particulièrement, une épaisse glace peut réduire de manière significative les hauteurs libres indiquées sur les cartes marines.

Nous invitons les navigateurs à lire le volume pertinent d'*Instructions nautiques* pour prendre connaissance des conditions locales.

Autorité : Service hydrographique du Canada (SHC)

17 Rapports de sondes peu profondes

1 Les rapports de sondes peu profondes doivent être accompagnés de renseignements pertinents afin que le Service hydrographique du Canada puisse être en mesure de porter ces sondes sur les cartes.

2 Les sondes peu profondes signalées accompagnées de renseignements insuffisants peuvent être impossibles à porter sur les cartes ou même à être localisées par des examens ultérieurs effectués au moyen de levés hydrographiques.

3 Afin que les rapports de sondes peu profondes puissent servir à leur pleine valeur, les officiers de navigation sont priés de noter les renseignements essentiels suivants :

a) Obtenir la position de la sonde minimale en prenant le point au-dessus de celle-ci ainsi que de chaque côté. Si ce n'est pas possible, on doit alors fournir la position du navire accompagnée d'un relèvement et d'une distance à la position de la sonde minimale.

b) Indiquez la méthode utilisée pour positionner la sonde, p. ex. : RADAR, GPS, etc., ainsi que le système de référence terrestre du point de repère p. ex. : NAD83, NAD27, WGS84, etc. Il est utile d'ajouter les détails sur une carte qui sera rapidement mise à jour par le Service hydrographique du Canada. Veuillez noter que les avertissements de navigation (AVNAVs) sont ultimement transmis en position NAD83.

c) Numérotez les points de repère et prenez l'heure en note (pour pouvoir réduire la sonde en fonction de la marée). Prenez aussi le fuseau horaire en note, p. ex. : TUC, HNP, HAP, etc.

d) Pour les échosondeurs numériques, traceurs, sondeurs avec afficheur de positionnement intégré :

- Utilisez votre téléphone cellulaire, appareil intelligent ou caméra numérique pour prendre une photo de l'équipement au moment où la mesure de la profondeur minimale du haut-fond est captée. Le sondeur devrait se trouver, à ce moment précis, au-dessus du haut-fond ou en retrait si cette position est plus sécuritaire.
- S'assurer que l'écran d'affichage permet de lire la profondeur de façon numérique, l'unité de profondeur, l'heure, la date et le fuseau horaire (si disponible).
- Indiquez le tirant d'eau sur le *Rapport d'information maritime et formulaire de suggestion*. Si le tirant d'eau est appliqué directement dans les paramètres du sondeur de façon à ce que les profondeurs soient mesurées à partir de la ligne de flottaison, veuillez le spécifier dans le rapport.
- Pour les traceurs ou sondeurs avec afficheur de positionnement intégré, s'assurer que la position affichée est en latitude/longitude et que le nombre maximal de décimales est visible.
- Pour les positions prises en retrait du haut-fond pour des raisons de sécurité, prenez note de l'angle d'azimut et la distance de cette position par rapport à celle du haut-fond.

NOTA: Nous rappelons aux navigateurs et aux autorités portuaires qu'ils ont la responsabilité de signaler tout risque éventuel pour la navigation qu'ils rencontrent aux centres appropriés de la Garde côtière. Veuillez consulter la Partie 3 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime. Pour signaler des urgences ou des dangers pour la navigation, communiquez avec le centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM).

Autorité : Service hydrographique du Canada (SHC)

A8 Pétrole et gaz - Exploration et exploitation des ressources naturelles

18 Éclairage et marquage des navires et plates-formes d'exploration et d'exploitation

La règle 42 du *Règlement sur les abordages* prescrit aux bâtiments d'exploration et d'exploitation lorsqu'ils sont à leur station et affectés à des activités de forage ou de production, de porter un feu blanc ou plusieurs feux, rythmés suivant la lettre morse U (..-), à des intervalles ne dépassant pas 15 secondes et synchronisés. Ces feux sont montrés à la place de ceux prescrits ailleurs dans le Règlement et doivent être visibles sur tout l'horizon à une distance de 15 milles.

Ces bâtiments doivent aussi être équipés d'un signal sonore faisant entendre la lettre Morse U (..-) à des intervalles de 30 secondes, lorsque la visibilité est réduite.

Les extrémités horizontales et verticales d'un bâtiment d'exploration ou d'exploitation seront éclairées et marquées conformément aux exigences prévues dans les normes sur le marquage des obstacles à la navigation publiées dans la *Loi sur l'aéronautique, Norme 621 - Balisage et éclairage des obstacles.*

Le propriétaire ou l'exploitant d'un bâtiment d'exploration ou d'exploitation dont la tour de forage s'élève à plus de 60 mètres au-dessus de l'eau, doit aviser le gestionnaire régional approprié de la sécurité maritime, de sa position, de ses déplacements de manière à entreprendre les démarches nécessaires pour renseigner les aéronefs volant à basse altitude.

Autorité : Transports Canada

19 Éclairage et marquage des structures ou ouvrages pour l'exploration et l'aménagement de ressources naturelles

En vertu du *Règlement sur les ouvrages construits dans les eaux navigables DORS/70-35*, les structures ou ouvrages utilisés aux fins de l'exploration ou de l'aménagement de ressources naturelles, et du transport, enlèvement ou manutention de ces ressources du fond d'eau navigable doivent être munis des feux et signaux sonores prescrits. (Réf. Articles 8 à 10) (DORS/84-182).

Ces structures ou ouvrages peuvent être de nature permanente, temporaire ou flottante et peuvent être fixés ou ancrés au fond d'une voie navigable.

De plus, de tels ouvrages exigent l'approbation du ministre des Transports en vertu des dispositions de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*.

Autorité : Transports Canada

20 Sécurité des bâtiments d'exploration et d'exploitation au large

1 Bâtiments d'exploration et d'exploitation au large dans les eaux relevant du Canada

1.1 Des travaux d'exploration et d'exploitation au large sont effectués en cours dans les eaux relevant du Canada. (Voir le plan ci-joint). Ces secteurs d'activités sont implantés sur les Grands Bancs de Terre-Neuve, sur le plateau Scotian au large de la Nouvelle-Écosse et de l'île au Sable, dans la mer de Beaufort au large du delta du Mackenzie, dans la baie d'Hudson et les eaux canadiennes du lac Érié.

1.2 Fréquemment des plaintes ont été reçues de ces bâtiments d'exploration ou d'exploitation, que des situations dangereuses se sont produites parce que des navires s'approchaient trop près de leur secteur d'activités.

1.3 La plainte la plus courante concerne le fait que les navires qui s'approchent ne répondent pas aux appels radiotéléphoniques de sécurité émis par ces bâtiments. La plupart de ces appels sont effectués sur la fréquence de détresse, de sécurité et d'appel VHF, c'est-à-dire sur la voie 16, 156,8 MHz.

1.4 D'autres moyens classiques pour attirer l'attention, comme l'utilisation d'une lampe de signalisation et/ou d'un projecteur, le lancement de fusées servant à attirer l'attention du navire qui s'approche et l'envoi d'un navire de servitude pour l'intercepter, n'ont pas toujours fait la preuve de leur efficacité.

1.5 On a également noté à leur passage que certains navires se servent des bâtiments d'exploration et d'exploitation au large comme d'un repère de navigation pour leurs traversées océaniques. Cette habitude est dangereuse parce qu'elle tend à concentrer dans une même zone des navires en transit où leur présence peut affecter dangereusement la sécurité de la navigation.

1.6 Il est bien connu que les conditions atmosphériques sont mauvaises dans la plupart de ces eaux. Les icebergs, les longues périodes de visibilité réduite et la présence de glaces rendent particulièrement difficiles pour les navires en transit et les bâtiments d'exploration et d'exploitation, leur identification respective et les prises de contact entre eux.

1.7 Il est rappelé aux navigateurs naviguant dans des secteurs où des travaux d'exploration et d'exploitation ont lieu qu'ils doivent :

.1 se maintenir à une bonne distance de tout bâtiment d'exploration et d'exploitation et si nécessaire effectuer un changement de route suffisamment à temps, de façon à ce que le personnel à bord de ces bâtiments d'exploration et d'exploitation sache sans aucun doute possible que leur bâtiment a été aperçu et que le navire passera à une bonne distance.

.2 garder continuellement l'écoute sur la fréquence radiotéléphonique VHF de détresse, de sécurité et d'appel (voie 16 - 156,8 MHz) et répondre aux appels de sécurité de navigation émis sur cette fréquence conformément :

.2.1 à la législation canadienne appropriée (voir le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* qui s'applique dans les eaux canadiennes et les zones de pêche);

.2.2 à la règle 12 du chapitre IV de la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,* qui oblige les navires dotés d'une installation radiotéléphonique VHF, d'assurer un service de veille permanent sur la passerelle de navigation sur le VHF DSC 70 et d'être à l'écoute de la voie 16 lorsqu'ils le peuvent et;

.3 assurer une veille permanente en VHF sur la voie 13 (de navire à navire) dans certains secteurs des Grands Lacs selon le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation;*

.4 appeler le centre de Services de communications et de trafic maritime le plus proche afin d'obtenir sans frais les renseignements les plus récents sur la position des bâtiments d'exploration et d'exploitation, en adressant leur demande à :

.4.1 « ECAREG CANADA » dans les eaux de la côte Est,

.4.2 « NORDREG CANADA » dans les eaux arctiques,

.4.3 au « Centre de Services de communications et de trafic maritime de la Garde côtière canadienne de Sarnia (SARNIA TRAFIC) » dans les eaux canadiennes des Grands Lacs, et

.4.4 « VTS OFFSHORE » dans les eaux de la côte Ouest.

.5 porter sur la carte les positions les plus récentes de tous les bâtiments d'exploration et d'exploitation afin de pouvoir planifier une route permettant d'éviter en toute sécurité ces bâtiments.

2 Avis aux navigateurs et Avertissements de navigation (Avis à la navigation) radiodiffusés

2.1 (a) Tous les trois mois, un Avis aux navigateurs temporaire est publié donnant une liste complète des positions à jour de chaque bâtiment d'exploration et d'exploitation au large, signalé dans les eaux relevant du Canada, à l'exception des eaux des Grands Lacs. Ces Avis sont publiés dans la partie I des éditions mensuelles des Avis aux navigateurs, numéros 1, 4, 7 et 10. Un Avertissement de navigation (AVNAV), anciennement appelé Avis à la navigation, sera diffusé si la position de l'un de ces bâtiments venait à changer.

(b) Les plates-formes de production peuvent indiquer une structure permanente au-large, qui peut influencer la navigation de façon significative. Ces modifications sont cartographiées à l'aides des Avis aux navigateurs ou par une nouvelle édition de la carte.

2.2 Dans les Grands Lacs (seulement dans le lac Érié à l'heure actuelle), les bâtiments d'exploration et d'exploitation changent de position trop fréquemment pour justifier la publication d'un Avis aux navigateurs. En conséquence, leur position est précisée par des bulletins radiodiffusés d'Avertissement de navigation. Afin d'obtenir les renseignements les plus récents sur la position de toutes les barges de forage et de tous les bâtiments d'exploration et d'exploitation en activité à l'Est de Long Point, les navigateurs, avant de transiter dans ce secteur, peuvent aussi appeler en VHF sur la voie 11, la station radio de Long Point de la voie maritime.

2.3 Certains centres SCTM de la Garde côtière canadienne diffusent également deux fois par jour :

.1 tout nouvel Avertissement de navigation (AVNAV) durant 48 heures;

.2 sur la liste des AVNAV en vigueur durant cinq jours.

Ces AVNAV et la liste des avertissements actifs comprennent la position révisée de chaque bâtiment d'exploration et d'exploitation signalé qui est en activité dans les eaux relevant du Canada.

On peut trouver, dans la partie 2 des *Aides radio à la navigation maritime,* une publication de la Garde côtière canadienne, et dans la *Nomenclature des stations côtières et des stations effectuant des services spéciaux,* publication de l'Union internationale des télécommunications, une liste des centres des SCTM, de ces stations ainsi que leurs fréquences et heure d'émission.

2.4 Les États-Unis diffusent également quotidiennement des Avertissements à la navigation NAVAREA IV (océan Atlantique) et NAVAREA XII (océan Pacifique) qui pourraient porter sur les mouvements et déplacements signalés des bâtiments d'exploration et d'exploitation. Ces mouvements sont résumés mensuellement dans la partie III des Avis aux navigateurs publiés par les États-Unis. Cette édition renferme également une liste, par numéros, de tous les avertissements NAVAREA qui demeurent en vigueur. L'édition trimestrielle résume les détails de tous les avertissements NAVAREA qui sont toujours en vigueur et comprend la position de tous les bâtiments d'exploration et d'exploitation signalés.

2.5 Le Canada diffuse quotidiennement des avertissements NAVAREA XVII et NAVAREA XVIII aux navires qui se trouvent dans les eaux arctiques. Ces avertissements pourraient porter sur les mouvements et déplacements signalés des bâtiments d'exploration et d'exploitation. Ces avertissements NAVAREA se trouvent également dans la section des Avertissements de navigation du portail d'information maritime du Canada de la Garde côtière canadienne, à l'adresse : Portail e-Navigation.

2.6 Les navigateurs doivent se rappeler que la section 7 du *Règlement canadien sur les abordages* stipule que : « Tout bâtiment doit naviguer avec une prudence particulière lorsque la navigation peut être difficile ou dangereuse et doit, dans ce but, respecter, le cas échéant, les instructions et directives contenues dans les Avis à la navigation[1] ou les Avis aux navigateurs. »

3 Zones de sécurité

3.1 Dans les eaux canadiennes, la règle 43 du *Règlement sur les abordages* établit des zones de sécurité s'étendent dans un rayon de 500 mètres autour d'un bâtiment d'exploration ou d'exploitation, ou de 50 mètres au-delà des limites extrêmes de son dispositif d'ancrage, celle de ces deux zones qui est la plus grande, étant prise en considération. À moins d'en être expressément dispensé, il est interdit à tout navire de naviguer dans une zone de sécurité. Le *Règlement* permet, dans certaines circonstances, l'établissement d'une zone de sécurité plus grande.

3.2 Les signaux d'Avertissements de navigation peuvent être utilisés par les bâtiments d'exploration et d'exploitation au large, en danger immédiat d'être abordés et par les stations qui considèrent qu'un navire est en danger immédiat d'aller s'échouer. Ces signaux d'avertissement peuvent être affichés ou transmis au moyen de pavillons du code international, de signaux sonores ou de code Morse en signaux lumineux, avant qu'un avertissement d'une importance cruciale pour la navigation ne soit diffusé. Si possible, la puissance de cette transmission doit être limitée au minimum nécessaire à la réception par les navires se trouvant dans les parages immédiats du bâtiment d'exploration ou d'exploitation au large, ou de la station radio à terre, concernée. Le signal d'avertissement aux navigateurs devrait être suivi immédiatement par une transmission VHF-ASN, donnant l'identité et la position du bâtiment d'exploration ou d'exploitation au large. De même, dans le cadre d'un avertissement à la navigation vital pour le bâtiment en danger, les stations qui considèrent qu'un navire est en danger immédiat de s'échouer, devraient fournir autant que possible, de la même manière, tous les renseignements sur son identité et sa position.

3.3 Dans les eaux canadiennes, les règles 41 et 42 du *Règlement sur les abordages* précisent que les bâtiments d'exploration ou d'exploitation peuvent utiliser des répondeurs radars s'ils obtiennent l'autorisation de le faire et qu'ils doivent afficher les panneaux d'identification adéquats et un éclairage d'une manière qui ne compromet pas la sécurité de la navigation.

4 Infractions

Les responsables de bâtiments d'exploration et d'exploitation doivent veiller à ce que ces unités montrent les feux appropriés et fassent entendre les signaux prescrits. Les responsables doivent en outre prendre toutes les mesures nécessaires pour avertir à temps et être sûrs que les navires non autorisés qui semblent vouloir pénétrer dans la zone de sécurité se tiendront à l'écart de celle-ci. Tout navire qui viole une zone de sécurité doit être signalé au bureau de la Sécurité maritime de Transports Canada le plus proche, immédiatement après l'incident concernant les mesures de suivi. À l'usage de tous les navigateurs qui signalent à l'autorité appropriée un incident qui a failli se produire, voici une liste des renseignements à fournir dans ce rapport :

4.1 Date et heure de l'incident

4.2 Emplacement de l'unité

4.3 Nom de l'unité de forage

4.4 Nom du bâtiment de servitude

4.5 Nom(s) d'autre(s) bâtiment(s) de servitude utilisé(s) au cours de cet incident

[1] L'expression « Avis à la navigation » fut changée à « Avertissement de navigation » en janvier 2019.

4.6 Bâtiment en infraction :

a) Nom

b) Port d'immatriculation (ou pays d'immatriculation)

c) Route

d) Vitesse

e) Dimensions estimées et description

f) Relèvement et distance du point d'approche minimal

4.7 Conditions météorologiques :

a) Mer, houle, état et direction

b) Visibilité

c) Précipitation

d) Vitesse et direction du vent

4.8 Description des feux et des signaux sonores utilisés à ce moment-là.

4.9 Canevas de pointage radar de l'unité de forage ainsi que de celle du bâtiment de servitude représentant l'incident.

4.10 Rapport sur les mesures prises par l'unité de forage et tous les bâtiments impliqués dans l'incident.

4.11 Un exemplaire du journal radar.

4.12 Un résumé de toutes les communications transmises; et/ou des tentatives de communications se rapportant à l'incident.

5 Avant d'entrer dans une zone d'exploration et d'exploitation

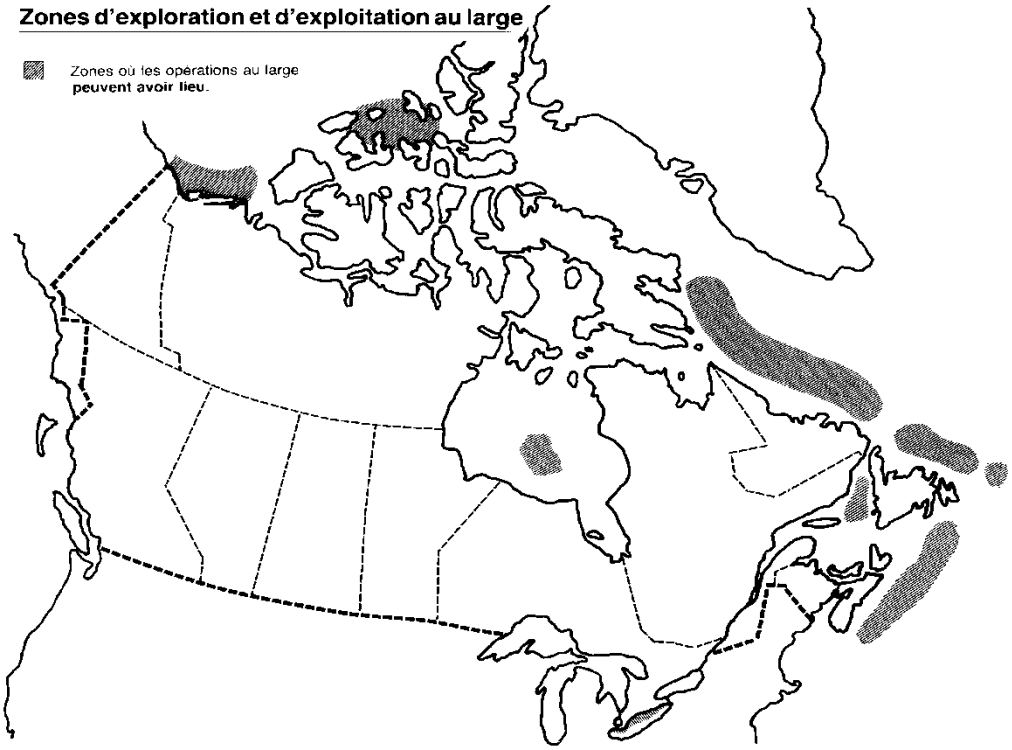
5.1 Les navigateurs sont priés d'obtenir un compte rendu à jour des positions des bâtiments de forage et des installations de production avant d'entrer dans une zone d'exploration et d'exploitation. On peut se procurer ces renseignements en communiquant avec ECAREG CANADA, NORDREG CANADA OU VTS OFFSHORE, selon le cas, par l'entremise de tout centre de Services de communications et de trafic maritime de la Garde côtière.

5.2 Dès que possible, les navigateurs devraient communiquer avec les centres de Services de communications et de trafic maritime énumérés à l'alinéa 1.7.4. de cet Avis, afin de s'assurer qu'ils recevront à temps les renseignements relatifs aux positions actuelles de chacun des bâtiments d'exploration et d'exploitation, étant donné que ces renseignements pourraient très bien ne pas figurer dans le plus récent Avis aux navigateurs.

6 Îles artificielles abandonnées

Dans les eaux Arctiques, les navigateurs peuvent rencontrer des îles artificielles. Ces îles qui sont des structures artificielles, sont indiquées sur les cartes marines. Un certain nombre de ces îles artificielles ont été abandonnées et sont indiquées sur la carte par le symbole « Aband ». Les navigateurs sont avisés que ces îles artificielles abandonnées ont tendance à se désintégrer jusqu'à une profondeur située au-dessous du niveau d'action de la houle et continuent à présenter certains risques pour la navigation.

Autorité : Transports Canada



Îles artificielles abandonnées - Risques pour la navigation

21 Prudence à exercer en mouillant à proximité des installations d'exploitation sous-marines dans le lac Érié

Avant de mouiller dans les eaux canadiennes du lac Érié, il est conseillé aux navigateurs de noter avec soin les emplacements sous-marins des installations d'exploitation existantes.

Les navigateurs sont prévenus que des dommages causés à ces installations d'exploitation peuvent être très dangereux, car le gaz naturel sous pression est toxique et inflammable. Les navires peuvent également être tenus responsables de tout dommage qu'ils pourraient causer à ces installations qui approvisionnent une grande partie du Sud de l'Ontario.

Les coordonnées suivantes indiquent une zone dans la baie Long Point qui est recommandée comme étant un mouillage convenable.

42°36'18"N 80°10'00"W
42°36'18"N 80°11'27"W
42°38'24"N 80°14'40"W
42°42'30"N 80°14'40"W
42°42'30"N 80°10'00"W

Autorité : Transports Canada

22 Levés sismiques

Des levés sismiques destinés à l'exploitation pétrole et des ressources minérales au large, sont effectués dans toutes les eaux canadiennes et adjacentes. Les détails de ces levés peuvent être radiodiffusés aux navigateurs par les centres de Services de communications et de trafic maritime. Cependant, les navigateurs peuvent rencontrer, sans avis préalable, des bâtiments effectuant des levés.

Conformément aux dispositions de la *Loi sur la production et la rationalisation de l'exploitation du pétrole et du gaz*, ceux qui effectuent des levés sismiques sont tenus d'obtenir la permission de l'Office National de l'Énergie (ONE) pour effectuer des levés géologiques ou géophysiques. Lorsqu'il fait sa demande d'autorisation à l'ONE, le responsable devra fournir les renseignements concernant les dates et lieux proposés des levés et une description complète du ou des bâtiments et de l'équipement. En outre, l'ONE demande aux responsables effectuant les levés, de transmettre chaque semaine par téléscripteur, des comptes rendus décrivant la progression des travaux, l'emplacement du ou des bâtiments et tous les détails importants.

Lorsque des bâtiments effectuant des levés sismologiques ont une capacité de manœuvre restreinte, ils doivent montrer les feux et les signaux indiqués à la Règle 27 du *Règlement sur les abordages* et faire entendre les signaux stipulés aux règles 34 et 35 du *Règlement sur les abordages*. Les navigateurs doivent donner un large tour à ces bâtiments.

De tels bâtiments peuvent travailler seuls ou de conserve avec d'autres bâtiments et peuvent remorquer des capteurs immergés sur l'arrière, à une distance comprise entre 2.5 et 3.5 milles et s'il y a de nombreux capteurs en ligne, un intervalle de 50 à 100 mètres peut séparer chacun d'eux.

Le capteur est lesté de façon à rester immergé juste sous la surface ou à une profondeur d'immersion comprise entre 10 et 20 mètres. Un flotteur orange, est habituellement maillé à l'extrémité du câble, pour indiquer jusqu'où s'étendent les capteurs immergés. Un feu blanc et un réflecteur radar équipent ce flotteur. Montrer ce feu est conforme à l'intention de la Règle 24(g) du *Règlement sur les abordages*.

Durant les travaux de levés, des ondes de choc répétées peuvent être produites mécaniquement ou électriquement ou encore au moyen d'air comprimé à des intervalles de 5 à 10 secondes. La dynamite est rarement employée à cette fin, mais, si elle l'est, il est possible que des charges explosives atteignant jusqu'à 1000 kg soient mises à feu. Durant les levés, le bâtiment fait habituellement une route en surface à une vitesse de 4 à 5 nœuds; toutefois, les bâtiments peuvent stopper pour des périodes prolongées tandis que des réparations sont faites à l'équipement.

Si les charges sont allumées par radio ou au moyen de détonateurs électriques, les bâtiments qui effectuent les levés peuvent interrompre les transmissions radio et les impulsions radar de façon à éviter tout allumage accidentel. Les bâtiments qui seront appelés au moyen d'une lampe de signalisation devront répondre par le même moyen et non par radio.

Les charges explosives peuvent être contenues dans des cylindres, des boîtes métalliques, des tubes ou des sacs pas toujours marqués comme étant dangereux. On ne doit pas tenter de récupérer ce matériel et si par mégarde il était remonté sur le pont dans un chalut, etc. il devrait être immédiatement rejeté à la mer.

Autorité : Transports Canada

B Services de pilotage dans les eaux canadiennes

23 Renseignements généraux sur le service de pilotage

1 MESSAGES DE PILOTAGE - GÉNÉRALITÉ

Les capitaines de navires qui ont besoin des services d'un pilote sont avisés d'en faire la demande de manière à donner au pilote le temps nécessaire pour se rendre au navire.

Le message doit comprendre les renseignements suivants :

a) L'heure UTC à laquelle le pilote est requis à bord.

b) L'endroit où le pilote devra embarquer.

c) Le travail à être effectué.

d) Selon que la libre pratique radio a été accordée au navire ou non.

Afin d'éviter tout retard dans l'obtention d'un pilote, les avis minimaux d'HPA d'un navire aux stations de pilotage sont décrits ci-après pour les différentes circonscriptions de pilotage. Au besoin, l'HPA doit être révisée avant l'arrivée à la station de pilotage.

2 MESSAGES DE PILOTAGE - GRANDS LACS

1.0 GÉNÉRAL

Afin d’assurer des services de pilotage sûrs et efficaces dans la région des Grands Lacs, il est essentiel que les propriétaires, agents ou capitaines de navires suivent les instructions suivantes pour la demande d’un pilote qui précisent les informations requises, les délais de notification et les coordonnées pour organiser les services de pilotage lors des arrivées, départs et transits dans des zones clés telles que l’écluse de St-Lambert et les autres ports des Grands Lacs. Le respect de ces exigences aide l’Administration de pilotage des Grands Lacs (APGL) à coordonner la disponibilité des pilotes et à maintenir les normes de sécurité opérationnelle.

2.0 COMMENT DEMANDER UN PILOTE

2.1 Information requise pour l’arrivée/le départ :

- Nom du navire ;
- Indicatif d'appel ;
- Port d'immatriculation ;
- Le numéro d'enregistrement de Lloyd's ;
- Longueur globale ;
- Largeur ;
- Profondeur moulée ;
- Tonnage brut ;
- Tonnage net ;
- Poids mort ;
- Tirage d'air le plus profond ;
- Vitesse ;
- Dernier port d'escale ;
- Destination ;
- Agent du navire et/ou agent de facturation ;
- Type de cargaison transportée.

2.2 Navires en direction remontant entrant dans la mer à l'écluse de St-Lambert :

- Fournir un préavis de 12 heures (prospect) avant l'heure estimée d'arrivée du navire à l'écluse de St-Lambert ;
- Confirmez la demande du pilote six (6) heures (ordre) avant l'heure estimée d'arrivée du navire à l'écluse de St-Lambert.

Pour plus d'informations ou de clarifications, veuillez contacter nos répartiteurs de la région de l'Est à l'adresse suivante :

Téléphone : 1 (613) 933-2991 poste 210 ou 1 (877) 879-0607
E-mail : cornwalldispatcheastern@glpa-apgl.com

2.3 Navires quittant tout port de la région des Grands Lacs :

- Fournir un préavis de 12 heures (prospect) avant l'heure estimée de départ du navire d'un port de la région des Grands Lacs ;
- Confirmez l'heure de départ six (6) heures (ordre) avant l'heure estimée de départ du navire.

Pour des informations concernant la région Est (de St-Lambert à Cape Vincent), veuillez contacter nos répartiteurs de la région de l'Est :

Téléphone : 1 (613) 933-2991 poste 210 ou 1 (877) 879-0607
E-mail : cornwalldispatcheastern@glpa-apgl.com

Pour plus d'informations concernant la région Ouest (Cape Vincent jusqu'à Port Huron), veuillez contacter nos répartiteurs de la région de l'Ouest :

Téléphone : 1 (613) 933-2991 poste 211 ou 1 (877) 879-0607
E-mail : cornwalldispatchwestern@glpa-apgl.com

2.4 District international n° 3

Pour le district international n° 3 (Lac Huron, Rivière Sainte-Marie et Lake Superior), veuillez contacter nos répartiteurs de la région de l'Ouest :

Téléphone : 1 (613) 933-2991 poste 211 ou 1 (877) 879-0607

2.5 Pour contacter nos homologues américains :

- District n° 1 : « Seaway Pilots Association » : 1-315-705-2153
- District n° 2 : « Lakes Pilots Association » : 1-810-982-1762
- District n° 3 : « Western Great Lakes Pilots Association » : 1-715-392-5200

3.0 COMMENT ANNULER/MODIFIER UN PROSPECT OU UNE COMMANDE

3.1 Les agents ou les capitaines peuvent fournir un préavis de 12 heures (prospect) et ont la possibilité d'effectuer deux (2) changements. Après trois (3) préavis (prospect) l'agent ou le capitaine doit confirmer l'heure où le pilote doit se trouver à bord, ou l'annuler et relancer le cycle.

3.2 Tous les changements de demande de pilote (prospect) et la confirmation des commandes de pilote (ordre) doivent être communiqués au répartiteur 6 heures avant l'heure estimée de départ d'un port, d'un mouillage ou d'arrivée à l'écluse de St-Lambert.

Exemple : La demande de pilote (prospect) est faite à 11h00/15, un changement de demande de pilote (prospect) ou une commande (ordre) doit être initiée et reçu par le répartiteur avant 05h00/15.

3.3 Une demande de pilote (prospect) ne peut être prolongé au-delà de 12 heures à partir de l'heure estimée prévue de départ d'un port, d'un mouillage ou d'arrivée en direction de l'écluse de St-Lambert.

Exemple : Une demande de pilote est faite pour un départ à 11h00/15. L'agent communique au répartiteur son intention de changer la demande de pilote (prospect). La nouvelle demande de pilote (prospect) ne peut dépasser 23h00/15. Il n'y a pas de frais pour l'annulation d'une demande de pilote.

3.4 Si le cycle de demande de pilote est annulé à tout moment, une nouvelle demande de pilote (prospect) ne peut être initiée qu'à l'heure prévue ou après le précédent.

Exemple : Une demande de pilote (prospect) est faite pour départ à 11h00/15 et l'agent annule à 05h00/15. Si une nouvelle demande de pilote (prospect) est immédiatement initiée, elle ne peut être faite qu'à 11h00/15 pour un départ à 23h00/15.

3.5 Si une commande(ordre) de pilote est annulée, des frais d'annulation s'appliqueront. Un nouveau prospect de 12 heures sera requis avant de passer une nouvelle commande. Un nouveau prospect de 12 heures peut être initié à tout moment.

3.6 Un prospect ou une commande peut être levé avec l'autorisation d'un dirigeant de l'Autorité ou de son délégué si un pilote est disponible. Des frais supplémentaires s'appliquent.

3 MESSAGES DE PILOTAGE - GOLFE ET FLEUVE SAINT-LAURENT

(Extrait du *Règlement général sur le pilotage*, Partie 2, Section 2, Administration *de pilotage des Laurentides*)

Préavis d'arrivée

7(1) Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit arriver dans la zone de pilotage obligatoire, à la station d'embarquement de pilotes de Les Escoumins, doit donner, selon cas :

a) lorsque le navire arrive d'un endroit situé à l'est du détroit de Belle-Isle, du détroit de Cabot ou du détroit de Canso, à la fois:

(i) un premier préavis de vingt-quatre heures de l'heure prévue d'arrivée du navire,

(ii) un deuxième préavis de douze heures de l'heure prévue d'arrivée du navire, et

(iii) un dernier préavis pour confirmer ou corriger l'heure d'arrivée prévue, six heures avant l'heure prévue d'arrivée du navire;

b) lorsque le navire arrive d'un endroit situé à l'ouest du détroit de Belle-Isle, du détroit de Cabot ou du détroit de Canso, à la fois :

(i) donner un premier préavis de douze heures de l'heure prévue d'arrivée du navire,

(ii) donner un dernier préavis pour confirmer ou corriger l'heure d'arrivée prévue, six heures avant l'heure prévue d'arrivée du navire.

[Politique 19.]

(2) Les préavis prévus aux alinéas (1)a) et b) se donnent en appelant une station radio maritime côtière ou un centre d'affectation des pilotes.

8 Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit arriver dans la zone de pilotage obligatoire, en provenance d'un endroit situé en amont de l'entrée de l'écluse de Saint-Lambert, doit faire connaître les destinations prochaines et ultimes du navire dans ladite zone, en appelant le centre de radio contrôle de la Voie maritime du Saint-Laurent lorsque le bateau passe par l'écluse d'Iroquois et par l'écluse de Beauharnois.

Préavis de départ

9 Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit quitter un poste dans la zone de pilotage obligatoire pour une raison quelconque, sauf pour effectuer un déplacement, doit, en appelant un centre d'affectation des pilotes, à la fois :

a. donner un premier préavis de douze heures de l'heure prévue du départ du navire;

b. donner un dernier préavis d'au moins quatre heures pour confirmer ou corriger l'heure de départ prévue.

[Politique 7.]

[Politique 19.]

- Préavis de déplacement dans les ports de Montréal et Québec :
  - Le préavis de 3 heures est conforme à nos exigences opérationnelles.
- Coordonnées supplémentaires :
  - **Courriel:** pilote.mtl@apl.gc.ca
  - **Télephone:** (514) 496-2156 ou 1 (800) 361-0747

Validation des processus

Les processus décrits, y compris la transmission des demandes via les centres SCTM et le respect des règlements internationaux (SOLAS, OMI), sont conformes à nos exigences internes.

Points à surveiller

Si des changements réglementaires ou technologiques sont prévus pour la saison prochaine, nous recommandons une mise à jour lors de la prochaine édition.

Préavis de déplacement

10(1) Le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit effectuer un déplacement doit,

a) dans un port situé dans la zone de pilotage obligatoire, sauf le port de Montréal et le port de Québec,

(i) donner un premier préavis de 12 heures de l'heure prévue du déplacement du navire, et

(ii) donner un dernier préavis pour confirmer ou corriger l'heure prévue du déplacement 4 heures avant l'heure prévue du déplacement du navire,

b) dans le port de Montréal ou dans le port de Québec, donner un préavis de 3 heures de l'heure du déplacement du navire.

(2) Les préavis dont il est question au paragraphe (1) se donnent en appelant le centre d'affectation des pilotes.

Préavis facultatifs

11(1) Malgré les articles 9 et 10, le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire qui doit quitter un port ou y effectuer un déplacement peut, dans les 8 heures qui suivent le moment où ils ont donné le premier préavis visé à l'alinéa 9a) ou au sous-alinéa 10(1)a)(i), donner un deuxième préavis pour confirmer ou corriger l'heure prévue du départ du navire d'une zone de pilotage obligatoire, ou du déplacement du navire dans une telle zone.

(2) Lorsqu'un deuxième préavis a été donné à l'égard d'un navire conformément au paragraphe (1), le départ ou le déplacement du navire doit avoir lieu dans les 12 heures qui suivent le moment où ce préavis a été donné.

Renseignements requis

11 Lorsque le propriétaire, le capitaine ou l'agent d'un navire donne un préavis dont il est question au sous-alinéa 7(1)a)(i) ou 7(1)b)(i), il doit déclarer,

a. lorsqu'il s'agit de la première arrivée du navire dans la zone de pilotage obligatoire au cours d'une année civile,

i. le nom, la nationalité, l'indicatif d'appel et l'agent du navire,

ii. la longueur, la largeur, le creux sur quille, le plus fort tirant d'eau, la vitesse, la jauge de port en lourd et la jauge nette au registre la plus forte du navire, et

iii. les destinations prochaines et ultimes du navire dans la zone de pilotage obligatoire, et,

b. lorsqu'il s'agit d'une arrivée, d'un déplacement ou d'un départ subséquent du navire dans la zone de pilotage obligatoire au cours d'une année civile,

i. le nom, l'indicatif d'appel, le plus fort tirant d'eau, la vitesse du navire et tout changement à apporter aux renseignements donnés en vertu de l'alinéa a), et

ii. les destinations prochaines et ultimes du navire dans la zone de pilotage obligatoire.

12 Lorsqu'un navire a à son bord un ou plusieurs titulaires de certificat de pilotage brevetés pour la zone de pilotage obligatoire où le navire doit naviguer, le capitaine du navire doit, chaque fois que le navire y passe, faire connaître,

a) les noms des titulaires de certificat de pilotage ainsi que les numéros des certificats, et

b) les renseignements spécifiés aux sous-alinéas 12b)(i) et (ii),

13 L'Administration n'est pas tenue de fournir les services d'un pilote à un navire si le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire omet, sans motif valable, de donner les préavis prescrits aux articles 7, 8, 9, 10 ou 11 dans les cas prévus à ces articles.

4 MESSAGES DE PILOTAGE - CÔTE EST

Avis d'obtention de pilotes obligatoires – Arrivées et départs

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) a établi un bureau central de répartition à Halifax, en Nouvelle-Écosse . Toutes les commandes des pilotes pour l'arrivé, le départ ou les déplacements sont passées par le bureau de répartition de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA DISPATCH). Les pilotes peuvent toujours être commandés par l'intermédiaire de n'importe quel centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) avec une demande claire de : « Veuillez transmettre au répartiteur de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, Halifax ». Le nom du port où le pilote est requis doit être clairement identifié.

Seuls les capitaines, propriétaires ou agents peuvent commander des pilotes. Pour éviter les retards dans l'obtention des pilotes, le capitaine, le propriétaire ou l'agent aux ports désignés énumérés ci-dessous doit informer APA DISPATCH de l'heure d'arrivée estimée (ETA), Universal Coordinated Time (UTC), à la station d'embarquement des pilotes comme indiqué dans les colonnes 4 et 5. Cette notification se fait par l'un des moyens suivants :

Téléphone :	1 (877) 272-3477 (sans frais)
Télécopieur :	1 (866) 774-2477 (sans frais) (envoie direct à l'adresse courriel)
Adresse électronique du contrôle :	dispatch@atlanticpilotage.com
Adresse Internet :	l'Administration de pilotage de l'Atlantique

Les utilisateurs Inmarsat peuvent composer :

Téléphone :	1 (902) 426-7610
Télécopieur :	1 (902) 425-1746 (envoie direct à l'adresse courriel)
À Halifax, NS	VHF canal 23

En ce qui concerne les départs et les déménagements, les capitaines, propriétaires ou agents doivent aviser APA DISPATCH avec l'avis indiqué dans la colonne 6.

Passer des appels à Dispatch

Lors de l'appel du répartiteur, il est d'une grande aide que le répartiteur sache dès le départ quel type d'appel arrive, comme « une nouvelle commande » ou « un changement dans une commande existante ». Pour passer une commande nouvelle/originale, veuillez suivre les instructions ci-dessous pour obtenir les informations nécessaires :

Pour une nouvelle commande / commande originale :

(1) Port
(2) Nom du navire et indicatif d'appel
(3) Date de cession (date de commande)
(4) Type d'ordonnance – p. ex. voyage, déménagement, voyage d'essai, etc.
(5) Tirant d'eau
(6) Longueur/largeur/profondeur moulée
(7) TJB
(8) Tirant d'eau (s'il y a lieu)
(9) Numéro du certificat (s'il y a lieu)
(10) Nom de l'agent
(11) Nom de l'appelant
(12) Taxes : Voir la page 1.5
(13) Instructions spéciales
(14) Dangers/cargaison dangereuse p. ex. concentrations de gaz H2S présentes pour les navires-citernes

Pour une confirmation de commande

(1) Port
(2) Nom du navire
(3) Date et heure de l'affectation
(4) Dispatcher reconfirmera les informations de commandes originales
(5) Nom de l'appelant

Pour un changement de commande

(1) Port
(2) Indicatif d'appel du navire
(3) Date de la cession originale
(4) Agent
(5) Nom de l'appelant
(6) Renseignements à modifier

Facsimile / Courriel

Un formulaire de télécopieur sera fourni à tous les agents pour faciliter la transmission correcte des informations par télécopie. Ce formulaire peut également être utilisé pour passer une commande par courriel. Veuillez consulter la page Web de l'APA pour obtenir une copie du formulaire.

DOCUMENT DE DÉCLARATION FISCALE

(MODÈLE DE LETTRE)

Administration de pilotage de l'Atlantique

TD Tower, Suite 1801

1791, Barrington Street

Halifax, Nova Scotia, B3J 3K9

Cher Monsieur, Madame,

Veuillez noter que nous, _____, agissons en qualité d'agents maritimes et déclarons par la présente que tous nos mandants pour lesquels nous demandons des services en tant qu'agents uniquement, sont des non-résidents, des non-inscrits. Par conséquent, nous demandons respectueusement que tous les frais pour tous les services rendus aux navires de nos dirigeants soient detaxés. Si le statut de l'un de nos dirigeants change à l'avenir, nous nous engageons à vous en informer afin que le d'imposition approprié puisse être appliqué.

Votre sincèrement,

Atlantic Pilotage Authority | Administration de Pilotage de l'Atlantique | Canada

DEMANDE DE PILOTE

Dest. : ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Exp. :_____

COURRIEL : dispatch@atlanticpilotage.com **Date : _____**

Téléc. pour courriels : 1-866-774-2477 **Téléc. : 1-877-745-3477_____**

Ligne directe de la Répartition : 1-877-272-3477

Site Web :https://www.pilotagedelatlantique.com/

Port : _____

Motif de la demande de pilote : Arrivée : _____ Départ : _____ Déménagement : _____

Date demandée : _____ **Heure demandée : _____**

Nom du navire : _____ **Nombre de remorqueurs : _____**

Numéro OMI : _____ **Tirant d'eau : _____**

Air Tirant d'eau : _____ **Maîtriser :_____**

Dangers à signaler

H_2S ou autres gaz dangereux : _____ PPM : _____

Problèmes mécaniques : _____

Maladies ou quarantaines : _____

Autre : _____

Spécifications du navire

Longueur hors tout : _____ **Largeur : _____** **Creux sur quille : _____**

Demandes d'amarrage

_____

_____

Renseignements sur l'agent

Agent représentant le navire : _____ **Tél. : _____**

Représentant local : _____

Agent à facturer : _____

#	Superficie	Pilotes	Station d'embarquement des pilotes	ETA provisoire (heures)	Confirmer l'ETA (heures)	Déménagement / Départ (heures)	VHF Ch
Nouveau-Brunswick							
1.	Miramichi 16 avril - 10 déc.	Pilotes Miramichi	47 07 30 N 64 47 00 W	24	4	4	16
1(a)	Miramichi 11 déc. - 15 avril	Pilotes Miramichi	45 24 00 N 61 01 00 W	24	12	4	14
	Miramichi Note:	*Tous les transits de navires à Miramichi seront soumis à une évaluation des risques avant d'être acceptés pour le pilotage.*					
2.	Restigouche (a) Dalhousie (b) Campbellton	Pilotes Dalhousie	48 03 12 N 66 15 00 W	12	4	4	16
3.	Saint-Jean Pour les navires-citernes et les transporteurs de gaz naturel liquide, la zone de pilotage obligatoire est étendue.	Pilotes Saint-Jean Entrant Sortant	45 10 48 N 66 03 42 W 45 09 30 N 66 05 48 W 45 10 48 N 66 03 42 W	12	4	4	16 12
4.	Belledune	Pilotes Belledune	47 56 00 N 65 48 00 W	12	6	12 Provisoire 6 Confirmer (voir note 1)	16
		Note 1: Une heure de départ dans les 12 heures précédant l'heure d'arrivée doit être confirmée dans l'heure suivant la sécurisation du navire à l'arrivée.					
Terre-Neuve							
	Baie des Exploits						
	(a) Botwood 15 mai - 1 janv. Dépendant de l'état des glaces	Pilotes Baie des Exploits	49 19 44 N 55 12 49 W	12	6	6	16
	(b) Lewisporte 15 mai - 1 janv. Dépendant de l'état des glaces	Pilotes Baie des Exploits	49 20 45 N 54 56 31.5 W	12	6	6	16
	(c) Botwood / Lewisporte 2 janv. - 14 mai Dépendant de l'état des glaces	Pilotes Baie des Exploits	Au large de St. John's 47 33 42 N 52 37 54 W	24	12	6	16 11
	Holyrood	Pilotes St. John's	47 29 65 N 53 06 35 W	12	3	4 Provisoire 3 Confirmer	16 11

#	Superficie	Pilotes	Station d'embarquement des pilotes	ETA provisoire (heures)	Confirmer l'ETA (heures)	Déménagement / Départ (heures)	VHF Ch
	Humber Arm	Pilotes Corner Brook	49 04 08 N 58 09 18 W	12	6	6	16
	Baie Placentia	Pilotes Baie Placentia	Au large d'Argentia 47 20 00 N 54 06 30 W	12	4	12 Provisoire 2 Confirmer	16 12
	Argentia			12	4	12 Provisoire 2 Confirmer	
	St. John's	Pilotes St. John's	47 33 30 N 52 35 06 W	12	3	4 Provisoire 3 Confirmer	16 11
	Stephenville	Pilotes Stephenville	48 29 40 N 58 33 00 W	12	4	4	16 11
Nouvelle-Écosse							
	Cape Breton						
	(a) Port de Sydney	Pilotes Cape Breton	Sydney et lacs Bras d'Or 46 20 30 N 60 07 00 W	12	6	12 Provisoire 4 Confirmer	16 12
	(b) Bras d'Or Lakes	Pilotes Cape Breton	46 22 00 N 60 17 30 W	12	6	12 Provisoire 4 Confirmer	16 11
	(c) Strait of Canso	Pilotes Cape Breton	Approche Nord 45 41 42 N 61 28 18 W	12	6	12 Provisoire 4 Confirmer	14
	Baie Chedabucto Navire < 225.5 m (Moins que 740 pieds LHT)		Approche intérieure 45 29 30 N 61 11 06 W	12	6	12 Provisoire 4 Confirmer	14
	Navire > 225.5 m (Plus que 740 pieds LHT)		Approche Sud 45 24 00 N 61 01 00 W	12	6	12 Provisoire 4 Confirmer	14

#	Superficie	Pilotes	Station d'embarquement des pilotes	ETA provisoire (heures)	Confirmer l'ETA (heures)	Déménagement / Départ (heures)	VHF Ch
	(d) Écluse St. Peters		Approche intérieure 45 32 00 N 60 46 00 W ou Approche Sud 45 24 00 N 61 01 00 W	12	6	12 Provisoire 4 Confirmer	14 14
	Halifax	Pilotes Halifax	44 30 24 N 63 29 30 W	12	3	12 Provisoire 1.5 Confirmer	12
	Pugwash	Pilotes Pugwash	45 54 30 N 63 40 42 W	12	4	4	17 7A 77
	Sheet Harbour	Pilotes Halifax	44 30 24 N 63 29 30 W	24	6	6	16
Île-du-Prince-Édouard							
	Charlottetown	Pilotes Charlottetown	46 00 00 N 63 08 00 W	12	6	6	-
	Pont de la Confédération	Pilotes Pont de la Confédération	Nord-ouest stationnement 46 15 12 N 63 49 12 W Sud-est stationnement 46 10 30 N 63 41 30 W	24	6	6	16

5 MESSAGES DE PILOTAGE - CÔTE OUEST (COLOMBIE-BRITANNIQUE)

Postes d'embarquement des pilotes

1 Il doit y avoir une station d'embarquement des pilotes

a) au large de Victoria, C-B, adjacent à la bouée VH au large de Brotchie Ledge;

b) au large du cap Beale, à l'entrée du chenal Trevor, dans la Baie Barkely;

c) au large de l'île Triple, près de Prince Rupert;

d) au large de l'île Pine, à proximité de Port Hardy

e) au large du cap Sand Heads, à l'embouchure du fleuve Fraser, pour la mise à bord de pilotes dans le cas de la zone 1; et

f) à tout autre point ou endroit dans la région que l'Administration estime nécessaire pour assurer un service de Pilotage efficient et sécuritaire.

Pour obtenir des pilotes - Arrivées

2(1) Le capitaine, le propriétaire ou l'agent d'un navire qui doit arriver dans une zone de pilotage obligatoire doit aviser l'Administration de l'heure d'arrivée prévue, l'heure universelle coordonné (UTC), du navire à la station d'embarquement des pilotes.

a) visé à l'alinéa 1 a), au moins 12 heures avant l'arrivée, et doit confirmer ou corriger l'heure prévue au moins 4 heures avant l'arrivée;

b) mentionné à l'alinéa 1 b), au moins 48 heures avant l'arrivée, et doit confirmer ou corriger l'heure d'arrivée prévu moins 12 heures avant l'arrivée;

c) mentionné à l'alinéa 1 c), au moins 48 heures avant l'arrivée, et doit confirmer ou corriger l'heure d'arrivée prévue au moins 12 heures avant l'arrivée; et

d) désignée en vertu de l'alinéa 1(d), au moins 48 heures avant l'arrivée, et doit confirmer ou corriger l'heure d'arrivée prévue moins 12 heures avant l'arrivée.

e) indiquée à l'alinéa (e) au moins 48 heures avant l'arrivée du navire, et doit en confirmer ou corriger l'heure prévue d'arrivée pas moins que 12 heures avant l'arrivée

Demande de pilote au départ et lors de déplacements

(2) Le capitaine, le propriétaire ou l'agent d'un navire assujetti au pilotage obligatoire doit donner à l'Administration un préavis de l'heure locale à laquelle les services d'un pilote seront requis à bord du navire qui doit aller:

a) d'un lieu dans une zone de pilotage obligatoire à un autre lieu dans une zone de pilotage obligatoire;

b) d'un lieu dans une zone de pilotage obligatoire à un lieu hors d'une zone de pilotage obligatoire; ou

c) d'un lieu hors d'une zone de pilotage obligatoire à un autre lieu dans une zone de pilotage obligatoire.

2(1) Les avis dont il est fait mention à l'alinéa 2(1) doivent être adressés à *"Pilotes Victoria".* Ils doivent comprendre tous les renseignements requis et être envoyés par radiotéléphone ou autre moyen approprié via n'importe quelle station côtière ou doivent être donnés en appelant le Centre d'affectation des pilotes.

2(2) L'avis dont il est fait mention à l'alinéa 2(2)(a) doit être donné en appelant le centre d'affectation des pilotes comme suit.

a) Le capitaine, le propriétaire ou l'agent d'un navire qui quitte un endroit où le service de pilotage est requis doit, en utilisant l'heure locale, faire une demande pour les services de pilotes à l'Administration de pilotage, au moins 12 heures avant que le pilote ou les pilotes soient requis d'être à bord du moyen de transports qui les emmèneront au navire spécifié dans la demande de pilotage, ou, au moins 10 heures avant que le pilote ou les pilotes soient requis à bord du navire, si le navire est amarré à un endroit où les pilotes sont basés.

b) L'heure pour les services de pilotes spécifiée dans l'avis de demande peut être retardée une fois et/ou annulée sans paiement de droits d'annulation, si un préavis de retard ou d'annulation est reçu par l'Administration au moins :

(i) 6 heures avant le transport dans le cas de longs trajets, par exemple, les affectations de pilotage à des ports, des endroits ou des havres sur la côte Ouest de l'île de Vancouver, et des ports, endroits ou havres au Nord de la latitude 50° Nord, excluant Port Alberni, Campbell River, Duncan Bay, Prince Rupert et Kitimat;

(ii) 4 heures dans le cas des ports de Roberts Bank, d'English Bay et du fleuve Fraser, de tous les mouillages et postes d'amarrage à l'Est de la pointe Berry et des aéroports de Vancouver, Victoria et Cassidy.

(iii) 3 heures dans tous les autres cas.

(iv) 7 heures avant le transport lorsque les aéroports et les terminaux de ferry sont utilisés.

(3) L'Administration de pilotage peut dispenser du préavis de 12 heures en autant que le capitaine, le propriétaire ou l'agent donne des motifs raisonnables pour ne pas se conformer.

(4) a) Toutes les demandes pour les services de pilotes entre 1200 heures et 1700 heures doivent être confirmées, retardées ou annulées avant 0900 heures chaque jour. Tout retard ou annulation subséquent entraînera des droits de détention ou l'annulation.

b) Toutes les demandes pour les services de pilotes entre 1700 heures et 2100 heures doivent être confirmées, retardées ou annulées avant 1200 heures chaque jour. Tout retard ou annulation subséquent entraînera des droits de détention ou l'annulation.

c) Les agents sont priés de placer leurs demandes pour les services de pilotes requis entre 2000 heures et 1059 heures le lendemain matin, avant 1730 chaque jour.

(5) Dans les cas urgents constituant un danger de mort, de blessures ou de dommages à la propriété, l'Administration de pilotage dispensera de tout avis concernant les demandes de pilotes et enverra le premier pilote disponible pour parer à l'urgence.

Renseignements à donner dans le préavis

4 Le préavis qui fait l'objet de l'article 2 peut être donné verbalement ou, si l'Administration l'exige, il doit être donné par écrit et doit indiquer

a) le service de pilotage à effectuer; et

b) le nom, la nationalité, la longueur, la largeur, la jauge brute et le tirant d’eau le plus profond du navire.

6 INSTALLATIONS POUR L'EMBARQUEMENT DES PILOTES À L'INTENTION DES NAVIRES ARBORANT UN PAVILLON ÉTRANGER - EAUX TERRITORIALES DU CANADA

- Stations d'embarquement des pilotes de la côte Est
- Stations d'embarquement des pilotes du fleuve Saint-Laurent (des Escoumins à Saint-Lambert)
- Stations d'embarquement des pilotes des Grands Lacs (de Saint-Lambert vers l'Ouest)
- Stations d'embarquement des pilotes de la côte Ouest.

En vertu de l’article 119 du Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation, les navires qui utilisent les stations d’embarquement des pilotes à l’intérieur des régions susmentionnées sont priés de se conformer à la règle 23 du chapitre V de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), 1974, ainsi que des exigences de l’annexe de la résolution A. 1045(27) de l’OMI, tel qu'amendée périodiquement. La résolution de l’OMI A.889 (21) a été remplacée par la résolution OMI A.1045 (27).

Autorité : Transports Canada

23A Lignes directrices relatives à la navigation sous le pont de la Confédération

1. La TP 13681 – Lignes directrices relatives à la navigation sous le pont de la Confédération (le pont) s'applique à tous les bâtiments qui prévoient de circuler sous le pont ou à proximité.
2. Diagramme du pont de la Confédération (voir l'annexe).
3. Le **canal central de navigation** se trouve dans la zone de pilotage obligatoire du pont de la Confédération, établie dans le *Règlement général sur le pilotage* (pris en vertu de la *Loi sur le pilotage*). Les bâtiments canadiens de plus de 1 500 JB et les bâtiment étrangers sont soumis au pilotage obligatoire dans cette zone, conformément au Règlement général sur le pilotage.
4. Le pilotage est obligatoire pour tous les bâtiments canadiens d'une jauge brute de plus de 1 500 et les navires étrangers qui prévoient de circuler sous le pont et qui doivent utiliser le chenal central de navigation. Dans le cas d'une combinaison remorqueur-unité remorquée, la somme du tonnage brut du remorqueur et du convoi est utilisée pour déterminer l'obligation de pilotage.
5. Aucun bâtiment ne doit circuler sous le Pont par mauvais temps ou dans des conditions de glace, comme précisé à la section 5.0 des Lignes directrices générales pour tous les navires du TP 13681.
6. Il est interdit aux bâtiments d'une jauge brute de plus de 500, propulsés seulement au moyen de voiles, de circuler sous le Pont.
7. Les rapports communiqués en vertu du *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* et les bâtiments assujettis à ce Règlement doivent, lorsqu'ils comptent circuler à moins de 5 milles marins du Pont, également signaler au Service du trafic maritime du détroit de Northumberland ce qui suit :
   - L'HAP à la bouée de mi-chenal, une confirmation qu'un pilote a été réservé, et l'HAP au poste de pilotage lorsque le navire est soumis au pilotage obligatoire.
   - Le tirant d'eau, le déplacement en tonnes, le tirant d'air et le nom d'un agent local s'ils ne sont pas immatriculés au Canada;
   - Les situations de **Condition de Classe**, les cas d'accident ou de mauvais fonctionnement des machines ou du matériel, ou les défaillances de l'équipage pouvant compromettre la navigation sécuritaire;
   - Les obstacles ou autres dangers repérés dans le chenal central de navigation ou les chenaux de navigation « à proximité du rivage ».
   - Les situations de remorquage où le remorqueur éprouve ou prévoit d'éprouver des difficultés à maîtriser le bâtiment remorqué.
8. **Les remorqueurs :**
   - Les bâtiments remorqueurs ne doivent pas jeter l'ancre ni ancrer les bâtiments remorqués de manière qu'ils puissent se retrouver en travers du chenal central de navigation.
   - Chaque remorqueur doit remorquer un seul bâtiment ou une seule barge à la fois sous le pont.
   - Les remorqueurs ne doivent pas gêner la navigation des autres bâtiments pendant qu'ils remorquent un bâtiment ou se préparent à un remorquage.
   - Les remorqueurs doivent raccourcir leur dispositif de remorquage au maximum sans compromettre la sécurité. Lorsque la longueur du câble de remorquage est supérieure à 75 mètres, un remorqueur de taille suffisante doit être attaché à la poupe du bâtiment remorqué.
   - Il est interdit aux **navires privés d'énergie** remorqués de circuler sous le pont.

9. Lignes directrices et restrictions visant la navigation de bâtiments d'une jauge brute de plus de 1 500 dans le « chenal central de navigation »

- La voie de navigation pour les bâtiments d'une jauge brute de plus de 1 500 qui transitent par le pont de la Confédération doivent emprunter le chenal central de navigation.
- **Déplacement maximal pendant le trajet**

  Bâtiments à passagers : 34 000 tonnes métriques

  Bâtiments de charge : 47 700 tonnes métriques

  Les bâtiments dépassant les déplacements maximums mentionnés ci-dessus doivent soumettre une évaluation des risques, qui inclura l'utilisation d'un remorqueur d'escorte tel que défini à la section 3.0 du TP 13681, Définitions.

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

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

  Bâtiments à passagers : **11 nœuds** sur le fond à moins de deux milles marins du Pont

  Bâtiments de charge : **8 nœuds** sur le fond de deux milles marins du Pont

  On peut accroître la vitesse d'un bâtiment en circulation lorsque les circonstances l'exigent afin que le bâtiment maintienne sa route. Les limites de vitesse sont assujetties à des mesures d'application de la loi.
- **Tirant d'air maximal (pleine mer supérieure, grande marée) – 48 mètres**

10. Lignes directrices visant la navigation des bâtiments d'une jauge brute de 1 500 et moins circulant dans les chenaux de navigation à proximité du rivage

- Les bâtiments locaux d'une jauge brute de 1 500 et moins engagés dans des déplacements locaux peuvent utiliser les chenaux de navigation à « proximité du rivage » désignés situés des deux côtés du détroit.
- Les chenaux de navigation **« à proximité du rivage »** sont réservés à ces bâtiments entre les piliers **P3 et P4, P4 et P5, P42 et P43, P43 et P44**. Ces piliers sont situés aux points suivants :

  P3) 46º 14′ 33,29” N, 63º 42′ 53,76” O

  P4) 46º 14′ 26,92” N, 63º 43′ 00,96″ O

  P5) 46º 14′ 20,54” N, 63º 43′ 08,16” O

  P42) 46º 10′ 36,07” N, 63º 47′ 53,11” O

  P43) 46º 10′ 30,16” N, 63º 48′ 01,09” O

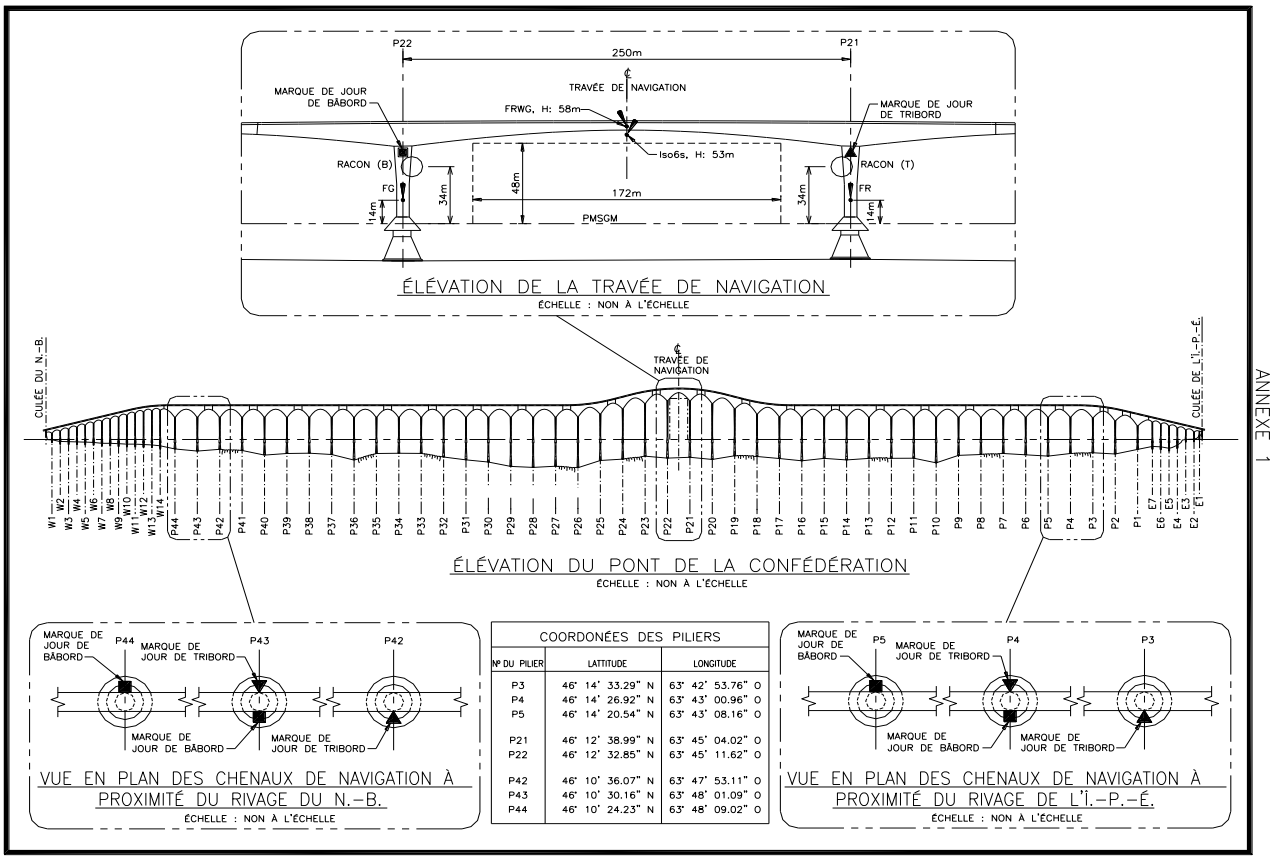
  P44) 46º 10′ 24,23” N, 63º 48′ 09,02” O

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

11. <u>Restriction visant les bâtiments circulant dans les chenaux à proximité du rivage :</u>

- Vitesse maximale sur le fond – **11 nœuds**
- Tirant d'air maximal (pleine mer supérieure, grande marée) – **28 mètre**

ANNEXE



Autorité : Transports Canada

23B Suspension du service de pilotage obligatoire pour Miramichi, NB

Le service de pilotage n'est plus disponible dans la zone de pilotage obligatoire de Miramichi, NB. Le chenal de navigation présente des lacunes sur le plan de la largeur, de la profondeur et de l'alignement et ne répond pas aux lignes directrices recommandées pour la circulation du trafic commercial. Le processus de remplissage de la rivière Miramichi est continu ; par conséquent (1) les connaissances locales peuvent être incomplètes ou ne pas être à jour à tout moment ; (2) le remplissage en cours peut dépasser la validité des levés bathymétriques à tout moment et (3) les aides à la navigation fixes et flottantes peuvent ne pas fournir le degré de précision requis par les capitaines certifiés des navires commerciaux pour naviguer en toute sécurité dans le chenal. Toute utilisation commerciale ultérieure de la voie navigable dans son état actuel par des navires relève uniquement de la discrétion du capitaine du navire.

Autorité : Transports Canada

24 Règlement sur la sécurité de la navigation

Équipement et dispositifs de transfert du pilote

(1) Tout navire qui effectue un voyage au cours duquel il est probable qu'un pilote soit employé doit être pourvu de l'équipement et des dispositifs de transfert du pilote conformément à la règle 23 du chapitre V de la Convention de sécurité.

(2) L'équipement et les dispositifs de transfert du pilote dont un navire est pourvu doivent être conformes à l'annexe de la résolution A.1045(27) de l'OMI, *Dispositifs utilisés pour le transfert du pilote* telle qu'amendée de temps en temps.

(3) Malgré le paragraphe (1), dans le cas d'un navire canadien dans les eaux des Grands Lacs ou du fleuve Saint-Laurent, lorsque la distance de l'eau au point d'accès au navire est supérieure à cinq mètres, il doit comporter une échelle de coupée, ou tout autre dispositif aussi sûr et commode pour accéder au navire et en descendre de façon que la montée de l'échelle de pilote n'excède pas cinq mètres. (Voir l'avis 26. Directives supplémentaires sur les dispositions du transfert de pilote.)

SOLAS – Chapitre V

RÈGLE 23, Dispositifs de transfert du pilote

1 Application

1.1 Les navires qui effectuent des voyages au cours desquels ils peuvent avoir à employer des pilotes doivent être dotés de dispositifs de transfert du pilote.

1.2 Le matériel et les dispositifs de transfert du pilote installés[1] le 1er juillet 2012 ou après cette date doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle et il doit être dûment tenu compte des normes adoptées par l'Organisation[2].

1.3 Sauf disposition contraire, le matériel et les dispositifs de transfert du pilote installés à bord des navires avant le 1er juillet 2012 doivent au moins satisfaire aux prescriptions de la règle 17[3] ou 23, selon le cas, de la Convention qui étaient applicables avant cette date et il doit être dûment tenu compte des normes adoptées par l'Organisation avant cette date.

1.4 Le matériel et les dispositifs qui sont installés le 1er juillet 2012 ou après cette date en remplacement de matériel et de dispositifs installés à bord des navires avant le 1er juillet 2012 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique.

1.5 Dans le cas des navires construits avant le 1er janvier 1994, le paragraphe 5 s'applique au plus tard à la date de la première visite[4] prévue le 1er juillet 2012 ou après cette date.

1.6 Le paragraphe 6 s'applique à tous les navires.

2 Généralités

2.1 Tous les dispositifs utilisés pour le transfert du pilote doivent remplir efficacement leur rôle, qui est de permettre au pilote d'embarquer et de débarquer en toute sécurité. Ces dispositifs doivent être tenus propres, être convenablement entretenus et arrimés et être contrôlés régulièrement de façon à pouvoir être utilisés en toute sécurité. Ils ne doivent être utilisés que pour l'embarquement ou le débarquement du personnel.

[1] Se reporter à l'Interprétation uniforme de la règle V/23 de la Convention SOLAS (circulaire MSC.1/Circ.1375).
[2] Se reporter aux dispositifs de transfert du pilote (résolution,1045(27)).
[3] Se reporter à la résolution MSC.99(73), par laquelle la règle 17 est renumérotée règle 23, qui est entrée en vigueur le 1er juillet 2002.
[4] Se reporter à l'Interprétation uniforme de l'expression « première visite » mentionnée dans les règles de la Convention SOLAS (Circulaire MSC.1/Circ.1290).

2.2 La mise en place des dispositifs de transfert du pilote et l'embarquement du pilote doivent être surveillés par un officier responsable disposant de moyens de communication avec la passerelle de navigation, lequel doit aussi faire en sorte que le pilote soit escorté le long d'un parcours sûr pour aller à la passerelle de navigation et en revenir. Le personnel qui s'occupe de la mise en place et de l'utilisation d'un dispositif mécanique doit être mis au courant des consignes de sécurité à suivre et le matériel doit être mis à l'essai avant d'être utilisé.

2.3 La conformité de l'échelle de pilote à la présente règle ou à une norme internationale jugée acceptable par l'Organisation[5] doit être certifiée par le fabricant. Les échelles doivent être inspectées conformément aux dispositions des règles I/6, I/7 et I/8.

2.4 Toutes les échelles de pilote utilisées pour le transfert du pilote doivent être clairement identifiées comme telles à l'aide d'une étiquette ou d'une autre marque permanente afin que chacune d'elles puisse être identifiée dans le contexte des visites, de l'inspection et de la tenue des registres. Les dates auxquelles une échelle donnée a été mise en service et a fait l'objet d'une quelconque réparation doivent être consignées dans un registre conservé à bord du navire.

2.5 L'échelle de coupée à laquelle il est fait référence dans la présente règle peut être une échelle inclinée si elle fait partie des dispositifs de transfert du pilote.

3 Dispositifs de transfert

3.1 Des dispositifs doivent être prévus pour que le pilote puisse embarquer et débarquer en toute sécurité de chaque bord du navire.

3.2 Lorsque, à bord d'un navire, le point d'entrée ou de sortie se trouve à une hauteur de plus de 9 m du niveau de la mer et qu'il est prévu d'embarquer et de débarquer les pilotes en utilisant une échelle de coupée[6] ou tout autre moyen également sûr et commode conjointement avec une échelle de pilote, le navire doit être équipé de ce matériel de chaque bord, à moins que le matériel en question puisse être déplacé pour être transféré d'un bord à l'autre du navire.

3.3 Il doit être possible d'accéder au navire et d'en débarquer de manière sûre et commode par :

.1 une échelle de pilote, sans monter moins de 1,5 m ni plus de 9 m au-dessus de la surface de l'eau, cette échelle devant être installée et assujettie de manière :

.1.1 qu'elle ne risque pas de recevoir d'éventuels rejets provenant du navire;

.1.2 qu'elle soit située sur la partie rectiligne du navire et, si possible, entre le quart avant et le quart arrière;

.1.3 que chaque échelon soit solidement appuyé contre le bordé du navire; si des caractéristiques de construction, telles que des bandes de ragage, empêchent l'application de la présente disposition, des mesures spéciales doivent être prises, à la satisfaction de l'Administration, pour que les personnes puissent embarquer et débarquer en toute sécurité;

.1.4 qu'elle puisse, tout en étant d'une seule pièce, atteindre l'eau depuis l'accès au navire ou le point de sortie et qu'il soit dûment tenu compte de toutes les conditions de chargement et d'assiette du navire ainsi que d'une contre-gîte de 15°, le point d'assujettissement, les manilles et les cordages de fixation doivent être au moins aussi résistants que les cordages latéraux; ou

[5] Se reporter aux recommandations de l'Organisation internationale de normalisation, en particulier la publication ISO 799:2004, *Navires et technologie maritime – Échelles de pilote*.

[6] Se reporter à la règle II-1/3-9 relative aux *Moyens d'embarquement et de débarquement* adoptée par la résolution MSC.256(84), ainsi qu'aux Directives connexes (circulaire MSC.1/Circ.1331).

.2 une échelle de coupée conjointement avec l'échelle de pilote (autrement dit un dispositif combiné) ou un autre dispositif présentant des conditions de sécurité et de commodité équivalentes, lorsque la distance entre le niveau de la mer et le point d'accès au navire est supérieure à 9 m. L'échelle de coupée doit être disposée en direction de l'arrière. Lorsqu'elle est utilisée, il doit y avoir un moyen permettant d'assujettir le plateau inférieur de l'échelle de coupée d'une manière telle que l'extrémité et le plateau inférieurs de l'échelle restent bien contre la partie rectiligne du bordé et, dans la mesure du possible, entre le quart avant et le quart arrière du navire et à l'écart de tout rejet.

.2.1 Si un dispositif combiné est utilisé pour embarquer de pilote, il doit y avoir un moyen permettant d'assujettir l'échelle de pilote et les tire-veilles au bordé du navire à une distance nominale de 1,5 m au-dessus de la plate-forme inférieure de l'échelle de coupée. Dans le cas d'un dispositif combiné qui comprend une échelle de coupée ayant une trappe dans sa plate-forme inférieure (c'est-à-dire la plate-forme d'embarquement), l'échelle de pilote et les tire-veilles doivent passer dans la trappe et se prolonger, au-dessus de la plate-forme, jusqu'à la hauteur de la main courante.

4 Accès au pont du navire

Des dispositifs doivent être prévus pour permettre à toute personne embarquant ou débarquant de passer de manière sûre et commode et sans entrave du sommet de l'échelle de pilote, ou de toute échelle de coupée ou autre dispositif, au pont du navire :

.1 lorsqu'on utilise à cet effet une ouverture dans les lisses ou le pavois, il doit être prévu des poignées appropriées;

.2 lorsque ce passage s'effectue au moyen d'une échelle de pavois, deux batayoles fixées de manière rigide à la structure du navire, à leur base ou non loin de celle-ci, ainsi qu'à des points situés plus haut, doivent être installées. L'échelle de pavois doit être solidement fixée au navire pour ne pas risquer de se retourner.

5 Portes latérales

Les portes latérales utilisées pour le transfert du pilote ne doivent pas s'ouvrir vers l'extérieur.

6 Appareils de hissage du pilote

Il est interdit d'utiliser des appareils de hissage du pilote.

7 Accessoires

7.1 Les accessoires ci-après doivent toujours être prêts à être utilisés immédiatement lors d'un transfert de personnes :

.1 deux tire-veilles d'un diamètre d'au moins 28 mm mais de 32 mm au plus, bien assujettis au navire, si le pilote le demande; ces tire-veilles doivent être attachés par leur extrémité à l'anneau fixé sur le pont et doivent être prêts à être utilisés quand le pilote débarque ou à la demande d'un pilote qui s'apprête à embarquer (les tire-veilles doivent se prolonger jusqu'à la hauteur des chandeliers ou du pavois au niveau de l'accès au pont avant leur fixation à l'anneau sur le pont);

.2 une bouée de sauvetage munie d'un feu à allumage automatique;

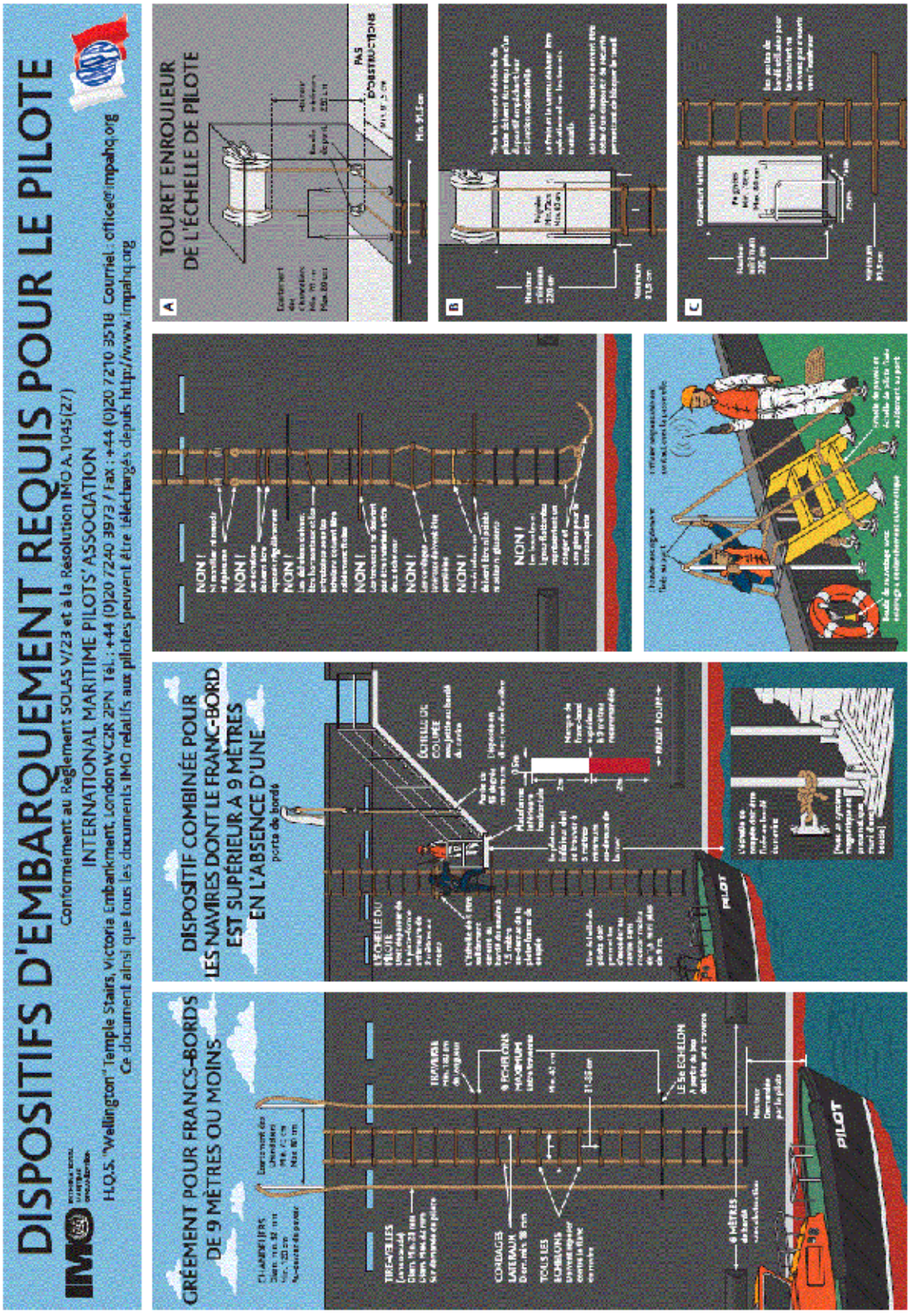
.3 un halin.

7.2 Dans le cas spécifié au paragraphe 4 ci-dessus, les navires doivent être munis de batayoles et d'échelles de pavois.

8 Éclairage

Un éclairage adéquat doit être prévu pour éclairer les dispositifs de transfert du pilote sur le bordé et l'endroit du pont où se font l'embarquement et le débarquement.

Autorité : Transports Canada



Dispositions de transfert de pilotes modifiées par la résolution A.1108(29)

25 Informations à propos des systèmes de transfert de pilote sur le fleuve Saint-Laurent

Tous les navires doivent être munis d'équipements et de dispositifs conformes et déployés de façon réglementaire, peu importe les conditions de mer et de houle.

Le transbordement des pilotes demeure la responsabilité du navire qui l'effectue.

Sur le fleuve Saint-Laurent, entre Les Escoumins et Saint-Lambert, les pilotes souhaitent que les navires déploient leur échelle de coupée en plus d'une échelle de pilote, quelle que soit la distance entre la surface de l'eau et le point d'accès au navire. Cependant, cette méthode ne sera considérée que si l'équipement est présent à bord.[1]

De façon à minimiser la distance verticale à monter dans l'échelle de pilote, lorsque possible, la position de l'échelle de pilote sera ajustée de manière à abaisser le point de transition échelle de pilote/échelle de coupée (figure 1).

Tel que demandé par les pilotes et après consultation[2], il a été déterminé comme alternative qu'il serait sécuritaire, sous certaines conditions, de baisser l'échelle de coupée afin de permettre au pilote d'embarquer ou de débarquer directement du bateau-pilote si le navire a l'équipement requis (figure 2). Transports Canada, Sécurité et sûreté maritime reconnaît ce moyen est comme étant un « dispositif ou moyen aussi sûr et commode » visé par le règlement, lorsque la procédure et les critères suivants sont respectés :

1. l'embarquement à partir de l'échelle de pilote doit être possible en tout temps;
2. lors de l'approche du bateau-pilote vers le navire, l'échelle de coupée est relevée de sorte à ne pas causer un risque ou un obstacle pour le personnel sur le pont ou pour les superstructures du bateau-pilote;
3. une fois le bateau-pilote en position, sous la supervision du personnel sur le pont du bateau-pilote et de l'officier du navire responsable du transbordement, l'échelle de coupée est ajustée en position finale, soit :
   a) à la zone de transition avec l'échelle de pilote selon les conditions de mer et de houle présentes; ou
   b) sur une mer sans vague ni houle, à une distance minimum d'environ 350 mm (la distance entre deux marches de l'échelle selon SOLAS) pour permettre l'embarquement directement à partir du pont ou de la plate-forme du bateau-pilote.
4. le ou les pilotes demeurent à l'intérieur du bateau-pilote ou sur le pont du navire jusqu'à ce que tout l'équipement soit en position finale et appuyé contre la muraille du navire.

La procédure de transbordement précitée s'applique également en conditions hivernales.

L'abaissement de la zone de transition de l'échelle de coupée et l'échelle de pilote est considéré comme un moyen efficace pour diminuer les risques inhérents aux transbordements durant la période hivernale. Le transbordement direct à partir de l'échelle de coupée sera également considéré lorsqu'un remorqueur remplace le bateau-pilote lors des transbordements en période hivernale.

[1] Il est à noter que les navires ne sont pas tenus d'avoir une échelle de coupée installée à cette fin si la distance entre la surface de l'eau et le point d'accès est de 5 mètres ou moins, dans le cas des navires canadiens, ou de 9 mètres ou moins, dans le cas des autres navires.
[2] Comité de travail sur le transbordement des pilotes en hiver.

FIGURE 1 : ABAISSEMENT DU POINT DE TRANSITION ENTRE L'ÉCHELLE DE PILOTE ET L'ÉCHELLE DE COUPÉE.

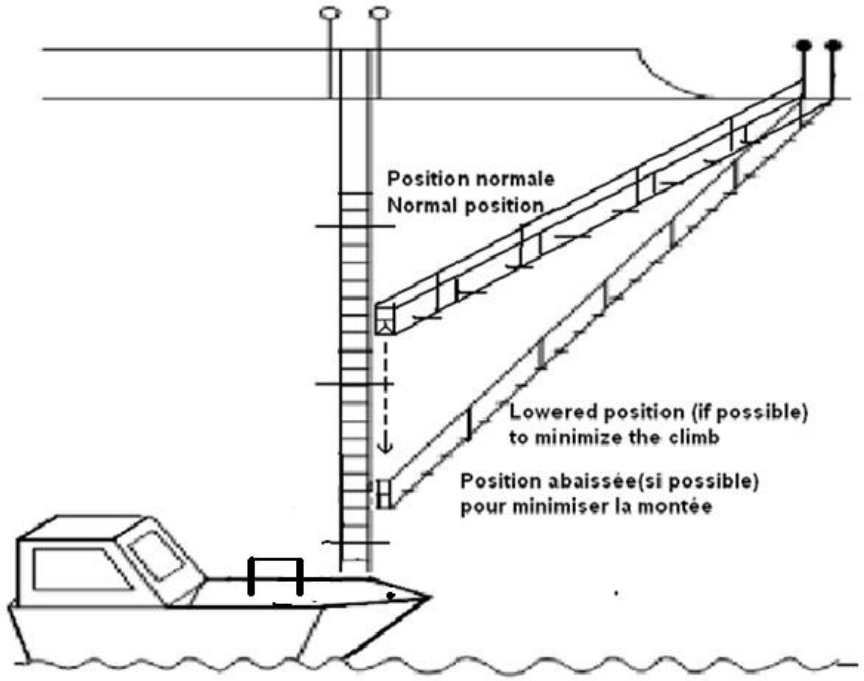
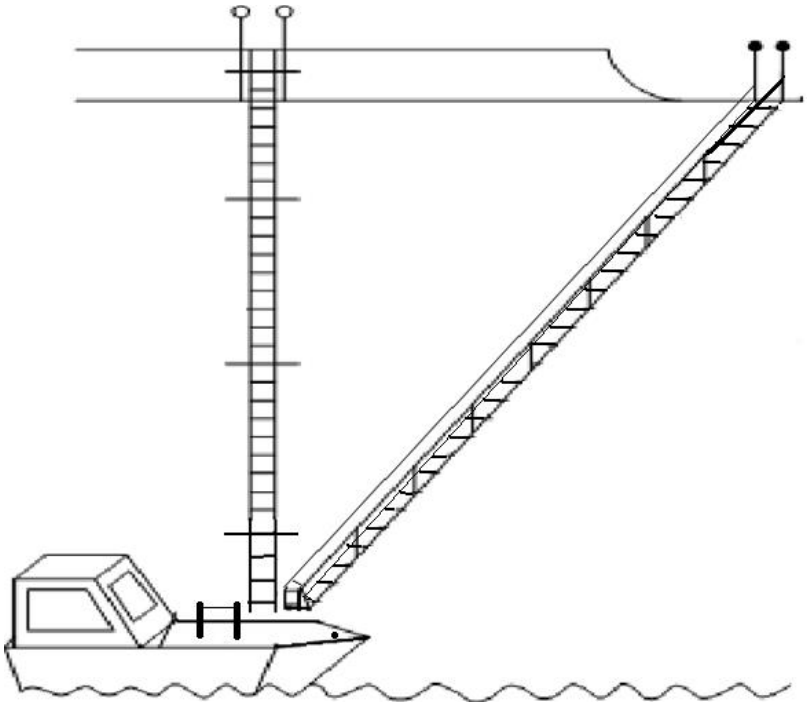


FIGURE 2 : ABAISSEMENT DE L'ÉCHELLE DE COUPÉE, SOUS CERTAINES CONDITIONS, POUR PERMETTRE LA MONTÉE DIRECTE À PARTIR DU PONT



Les illustrations ci-dessus de la figure 1 et de la 2 contiennent de l'informations concernant les dispositions acceptables en matière de transfert de pilotes.

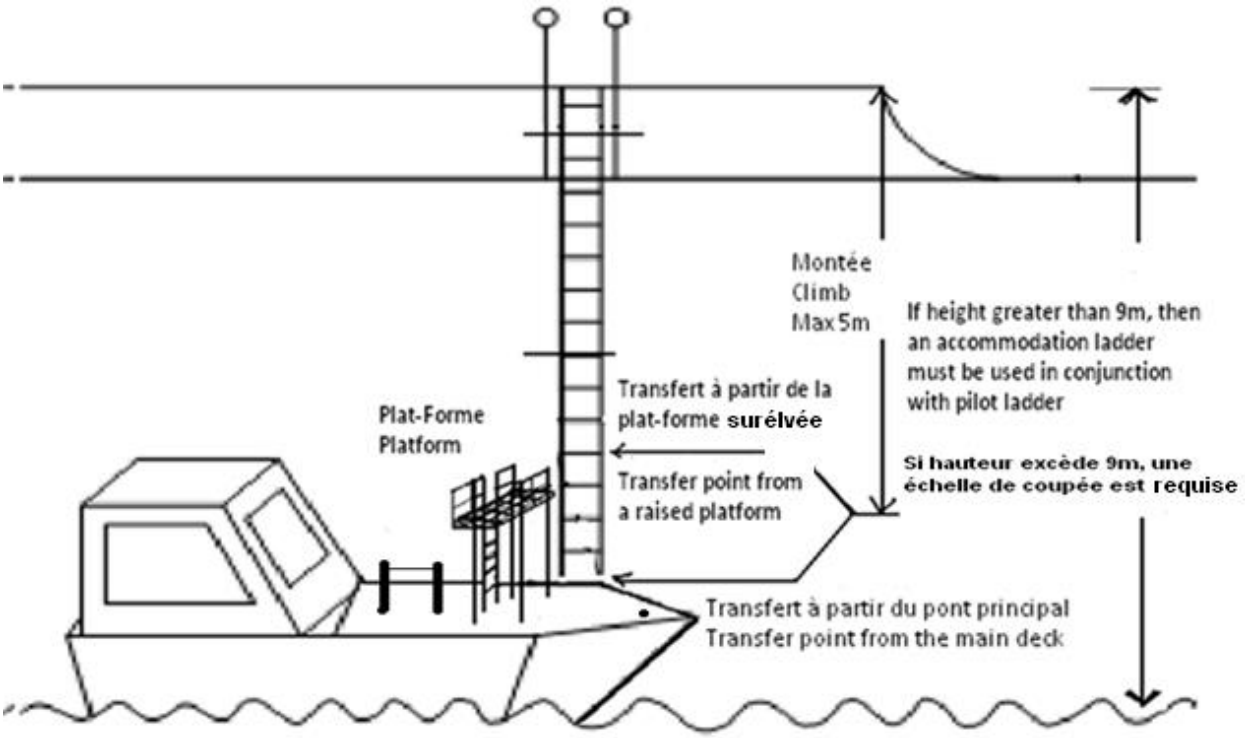
Autorité : Transports Canada

26 Directives supplémentaires sur les dispositions du transfert de pilote

L'objectif de cet avis est d'assurer que la montée maximale sur l'échelle de pilote n'excède pas 5 mètres pour les navires dans les eaux des Grands Lacs ou du fleuve Saint-Laurent. Le « point de transfert » où le pilote fait le transfert entre le bateau-pilote et l'échelle de pilote peut être considéré comme la limite inférieure de la montée. Ce point de transfert sera unique pour chaque bateau-pilote. Ce point peut être le pont principal du bateau-pilote ou une position élevée sur une plate-forme ou la structure du bateau-pilote conçue spécifiquement pour faciliter l'embarquement des pilotes. La hauteur du point de transfert au-dessus de la surface de l'eau pour un bateau-pilote en particulier peut être obtenue à l'avance à la station de pilotage pour lors de la demande de services d'un pilote. Si la distance de ce point de transfert vers le point d'accès ou la sortie du navire ne dépasse pas 5 mètres, une échelle de coupée peut ne pas être fournie.

Nonobstant ce qui précède, les règlements ne permettent pas l'utilisation d'une échelle de pilote lorsque la montée de celle-ci excède 9m de hauteur à partir de la surface de l'eau.

FIGURE 3 : LA MONTÉE DE L'ÉCHELLE DE PILOTE NE DOIT PAS EXCÉDER 5 MÈTRES



La distance à gravir sur l'échelle pilote ne doit pas dépasser 5 mètres pour les navires dans les eaux des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent.

Autorité : Transports Canada

C Services des communications et du trafic maritime

27A Lignes directrices concernant la circulation des navires de fort gabarit et de forte longueur

27A.1 TRANSIT DES NAVIRES DE FORT GABARIT ET DE FORTE LONGUEUR DANS LE TRONÇON QUÉBEC-MONTRÉAL.

Dans le présent avis, les définitions suivantes sont utilisées :

Navire de ***fort gabarit*** désigne un navire dont la longueur hors-tout n'excède pas 300,0 mètres et dont la largeur moulée est égale ou supérieure à 32,5 mètres sans excéder 44,0 mètres.

Navire de ***forte longueur*** désigne un navire dont la longueur hors-tout est comprise entre 270,0 et 300,0 mètres et dont la largeur moulée n'excède pas 44,0 mètres.

Cet avis, incluant la carte VN-301 « Directives concernant le transit des navires de ***fort gabarit*** et de ***forte longueur*** dans la voie navigable du Saint-Laurent Édition 2019 », définit les directives et les conditions de transit des navires de fort gabarit et de forte longueur dans le tronçon Québec-Montréal, selon les sections suivantes :

1. Navigation dans les glaces **(G)**
2. Rencontres dans les zones à risques **(R)**
3. Dépassements dans les zones à risques **(D)**
4. Zones de mouillage **(M)**
5. Dégagement sous-quille **(DSQ)**
6. Évaluation de la manœuvrabilité des navires de ***fort gabarit*** *et de* ***forte longueur***
7. Autres règles de gestion des transits des navires de ***fort gabarit*** et de ***forte longueur***
8. Double pilotage

La carte VN-301 « Directives concernant le transit des navires de ***fort gabarit*** et de ***forte longueur*** dans la voie navigable du Saint-Laurent, Édition 2020 » est disponible sur : Carte VN-301 - Édition 2020

Les navires de fort gabarit visés par cet avis devront soumettre à chaque voyage entrant le questionnaire pour les navires de fort gabarit dûment rempli à Transports Canada et ce, avant leur arrivée à la station de pilotage des Escoumins. Le questionnaire peut être obtenu en écrivant à AlerteNMD-AlertNMD@tc.gc.ca

1) Navigation dans les glaces (G)

G-1) Avant d'entreprendre un transit ou de quitter un poste à quai dans le tronçon Québec-Montréal, les pilotes de la Corporation des pilotes du Saint-Laurent central (CPSLC) devront prendre les mesures nécessaires afin de leur permettre d'évaluer les conditions de glaces et de battures fragilisées en vue de déterminer si celles-ci peuvent causer des problèmes à la navigation lors du transit du navire de ***fort gabarit*** et de ***forte longueur***.

G-2) Les navires de ***fort gabarit*** et de ***forte longueur*** qui de par leurs conditions opérationnelles semblent dans l'impossibilité de lutter contre les forces exercées par les glaces, que ce soit causé, entre autres par :

- des problèmes mécaniques
- des problèmes du système de propulsion
- des limitations dues aux types de programmation / surveillance des paramètres du système de propulsion ne peuvent s'engager en amont de Québec avant que les problèmes ou limitations ne soient rétablis, afin de permettre un passage sécuritaire aux endroits restreints du fleuve.

G-3) Lorsqu'il y a présence de glace sous pression, conformément à l'évaluation du Bureau des glaces de la Garde côtière canadienne (GCC), les navires de ***fort gabarit*** et de ***forte longueur*** doivent s'engager sous les ponts de Québec à la faveur des courants de marée.

G-4) Dans le secteur du Lac St-Pierre, les pilotes doivent favoriser les rencontres de jour et par bonne visibilité afin de bien percevoir le mouvement du navire, les conditions de glace et s'il y a un effet de batillage constituant un risque de décollement des battures.

2) Directives concernant les rencontres dans les zones à risques moyens et élevés (R)

R-1) Les rencontres sont interdites dans les zones à risques élevés. Les zones à risques élevés entre Québec et Montréal pour les navires dont la largeur combinée est entre 65,0 mètres et 72.6 mètres et entre 72.61 mètres et 88,0 mètres sont identifiées sur la carte VN-301.

R-2) Les zones à risques moyens identifiées sur la carte VN-301 sont assujetties à une évaluation des pilotes afin de déterminer la possibilité d'effectuer une rencontre sécuritaire en fonction d'un ou de plusieurs des facteurs exposés ci-dessous :

a) Les zones à risques moyens entre Québec et Montréal pour les navires avec une largeur combinée entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiées sur la carte VN-301. Avant que les navires ne se rencontrent, les pilotes devront aviser les Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la manœuvre dont ils ont convenu.

b) Pour ces rencontres et dépassements, le pilote et les SCTM devront fournir un rapport selon la forme établie. La consolidation de ces deux rapports sera faite par la CPSLC à l'intérieur d'une base de données.

c) Les facteurs à considérer par les pilotes afin d'évaluer les risques lors de rencontres incluent, entre autres :

- Navigation de nuit
- Présence des bouées lumineuses
- Visibilité
- Force et direction des vents
- Distance de manœuvre
- Trafic maritime
- Caractéristiques du navire
- Passage sous les câbles aériens et les ponts
- Opérations de remorquage et de dragage
- Caractéristiques du chenal

<u>Zones particulières : courbe de Portneuf, courbe Sorel-Tracy et Pointe à la Citrouille</u>

Lors d'une rencontre avec un navire-citerne, le pilote doit s'assurer que l'angle d'incidence sur l'axe longitudinal du navire-citerne est inférieur à 30° afin de favoriser (dans l'éventualité d'un abordage) une chance de ricochet sur le bordé du navire au lieu de perforer sa double coque.

R-3) Vitesse maximale des navires lors des rencontres

a) Lors de toute rencontre dans une zone identifiée par drapeau à risque moyen ou faible (blanc ou jaune), la vitesse de chacun des deux navires ne doit pas dépasser neuf (9) nœuds dans l'eau (Speed Over Water SOW).

b) Pour tenir compte des interactions lors de rencontres, le DSQ minimal requis selon la table de dégagement sous quille (DSQ) de l'avis aux navigateurs 27C doit être augmenté d'au moins de 50% de la valeur du squat. À titre indicatif, cette augmentation représente environ 30 cm à une vitesse dans l'eau de neuf (9) nœuds (SOW).

R-4) Les rencontres sont interdites aux navires de ***forte longueur*** dans les zones suivantes (Voir carte VN-301) :

- Ponts de Québec
- Courbe de Sainte-Croix
- Barre à Boulard / Rapides du Richelieu (amont Q70)
- Courbe de Cap Charles
- Courbe du Cap à la roche
- Courbe de Champlain
- Courbe de Bécancour
- Courbe du Cap-de-la-Madeleine
- Pont Laviolette
- Courbe de l'Île de Grâce (Sainte-Anne-de-Sorel)
- Courbe de Bellmouth
- Le tronçon entre Cap Saint-Michel et l'Île aux Vaches
- Le secteur Tétreaultville aval

3) Directives concernant les dépassements dans les zones à risques moyens et élevés (D)

D-1) Les dépassements dans les zones à risques élevés identifiées sur la carte VN-301 sont interdits. Les zones à risques élevés entre Québec et Montréal pour les navires dont la largeur combinée est entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiées sur la carte VN-301.

D-2) Les zones à risques moyens sont sujettes à une évaluation des pilotes afin de déterminer la possibilité d'effectuer un dépassement sécuritaire en présence d'un ou de plusieurs facteurs exposés ci-dessous :

a) Les zones à risques moyens entre Québec et Montréal pour les navires avec une largeur combinée entre 65,0 mètres et 72,6 mètres et entre 72,61 mètres et 88,0 mètres sont identifiées sur la carte VN-301. Avant le dépassement, les pilotes doivent aviser les SCTM de la manœuvre dont ils ont convenu;

b) Pour ces rencontres et dépassements, le pilote et les SCTM devront fournir un rapport selon la forme établie. La consolidation de ces deux rapports sera faite par la CPSLC à l'intérieur d'une base de données.

c) Les facteurs à considérer par les pilotes afin d'évaluer les risques lors de dépassements incluent, entre autres :

- Navigation de nuit
- Présence des bouées lumineuses
- Visibilité
- Force et direction des vents
- Distance de manœuvre
- Trafic maritime
- Caractéristiques du navire
- Passage sous les câbles aériens et les ponts
- Opérations de remorquage et de dragage
- Caractéristiques du chenal

D-3) Contrôle de vitesse. Lors d'un dépassement, le pilote doit obtenir l'autorisation du navire qu'il désire dépasser. Ils ajusteront leur vitesse respective pour obtenir un ratio s'approchant idéalement de 2:1 (double de la vitesse) afin de réduire au minimum les effets d'interaction entre les navires. Le navire qui dépasse ne pourra toutefois pas maintenir une vitesse pouvant conduire à une érosion accélérée des berges ou causer des dommages aux propriétés riveraines.

D-4) Les dépassements sont interdits aux navires de ***forte longueur*** dans les zones suivantes (Voir la carte VN-301) :

- Ponts de Québec
- Courbe de Sainte-Croix
- Barre à Boulard / Rapides du Richelieu (amont Q70)
- Courbe de Cap Charles
- Courbe du Cap à la roche
- Courbe de Champlain
- Courbe de Bécancour
- Courbe du Cap-de-la-Madeleine
- Pont Laviolette
- Courbe de l'Île de Grâce (Sainte-Anne-de-Sorel)
- Courbe de Bellmouth
- Le tronçon entre Cap Saint-Michel et l'Île aux Vaches
- Le secteur Tétreaultville aval

4) Directives concernant les zones de mouillage (M)

M-1) Aucun navire de ***fort gabarit*** ou de ***forte longueur*** ne peut utiliser la zone de mouillage de Pointe-aux-Trembles (PAT), sauf pour des circonstances exceptionnelles.

M-2) La durée maximale de mouillage permise pour les navires de ***fort gabarit*** et de ***forte longueur*** *dans le tronçon entre Québec et Montréal* est de 24 heures. Les conditions et les prévisions météorologiques devront être favorables pour la durée du mouillage.

Pour les navires de ***forte longueur***, la durée de 24 heures pourra être prolongée au besoin si les conditions le permettent.

M-3) Les mouillages permis pour les navires de **fort gabarit** sont les suivants :

- Saint-Nicolas
- Pointe-aux-Ormes en été seulement (1,2,3)
- Trois-Rivières (devant la ville TR1 et TR4)
- Lanoraie (L1 à L4) (voir M-6 et M-7)

M-4) Le rayon d'évitement du poste de mouillage des navires de fort gabarit ou de forte longueur ne doit pas nuire ou faire dévier la circulation.

M-5) Pour un navire de ***fort gabarit*** au mouillage, la présence d'un pilote est requise.

M-6) L'un des deux mouillages à Lanoraie L3 ou L4 doit être disponible en priorité lorsqu'il y a un ou plusieurs navires de fort gabarit dans le tronçon Québec-Montréal.

M-7) Le mouillage Lanoraie L1 est permis uniquement lorsqu'il n'y a pas de navires attendus ou à quai au terminal pétrolier de Tracy.

5) Directives concernant le dégagement sous-quille (DSQ)

5.1 Afin d'assurer une conduite sécuritaire et de permettre la coordination du transit des navires circulant à contresens sur le Saint-Laurent entre Québec et Montréal les navires dont la largeur est égale ou supérieure à 32,50 mètres (fort gabarit) doivent :

- Se conformer à la table de dégagement sous-quille publiée dans l'Avis aux navigateurs 27C.
- En montant
  - Entre Québec et Batiscan, s'assurer d'avoir le dégagement sous quille permettant un transit à une vitesse minimale sur l'eau de sept (7) nœuds (SOW).
  - En amont de Batiscan, s'assurer d'avoir un dégagement sous quille permettant un transit à une vitesse minimale sur l'eau de dix (10) nœuds (SOW).
- En descendant entre Montréal et Québec, s'assurer d'avoir un dégagement sous quille permettant un transit à une vitesse minimale sur l'eau de sept (7) nœuds (SOW).

5.2 Cas particuliers

Si les niveaux d'eau prévalant durant le transit ne permettent pas à un navire montant de **fort gabarit** de respecter les normes du DSQ correspondant à une vitesse sur l'eau de dix (10) nœuds (SOW), le calcul du DSQ des navires de **fort gabarit** ayant une bonne manœuvrabilité (**BM**) pourrait être fait exceptionnellement avec une vitesse (SOW) de calcul du DSQ pouvant aller jusqu'à sept (7) nœuds dans les conditions suivantes :

a) Valider le tirant d'eau du navire à Québec et Trois-Rivières par les pilotes ;

b) Aucune rencontre ni aucun dépassement dans le secteur situé en amont de Trois-Rivières ne sont autorisés pour les navires de largeur combinée de 65 mètres et plus. De plus, les navires doivent transiter avec la marée haute à partir de Québec afin de bénéficier du courant de la marée montante;

c) L'Administration portuaire de Montréal (APM) coordonne les départs des navires de tous les ports situés en amont de Trois-Rivières lorsque la largeur combinée des navires est de 65 mètres et plus en collaboration avec les SCTM afin de garantir qu'aucune rencontre ou dépassement n'aura lieu dans les secteurs critiques ;

d) Le navire ne pourra bénéficier de cette condition s'il fait l'objet d'un rapport du Réseau d'avertissement et d'alerte (RAA) de la GCC ayant comme sujet, entre autres :

- Problème mécanique
- Problème d'appareil de navigation ou tout autre RAA qui contient une information qui pourrait compromettre la sécurité de la navigation
- Interdiction de départ selon évaluation du rapport RAA par les parties concernées

Dans le cas où l'ensemble des conditions mentionnées précédemment ne peut être respecté, le navire ne sera pas autorisé à s'engager dans le tronçon Québec-Montréal en montant.

Cette autorisation exceptionnelle pourrait être suspendue par les autorités compétentes en tout temps selon les informations et les circonstances prévalant lors du transit de ces navires.

6) Évaluation de la manœuvrabilité des navires de fort gabarit et de forte longueur

La manœuvrabilité des navires de **fort gabarit** et de **forte longueur** naviguant dans le tronçon Québec–Montréal devra être évaluée afin de déterminer leur comportement dans le chenal à partir des critères établis dans les rapports (évaluation de la manœuvrabilité). Ce rapport doit être complété par les pilotes de la CPSLC lors des premiers voyages du navire.

Pour juger adéquatement de leur manœuvrabilité, chaque navire sera évalué pour un minimum de :

- Quatre (4) transits aller-retour pour les navires de ***fort gabarit***
- Deux (2) transits aller-retour pour les navires de ***forte longueur***
- Un (1) transit aller-retour pour les navires jumeaux de ***forte longueur*** ou de ***fort gabarit*** affectés à une ligne régulière

Les restrictions de départ estivales pour les navires de ***fort gabarit*** et de ***forte longueur*** ne s'appliqueront pas lorsqu'ils auront obtenu une évaluation favorable et qu'ils auront été jugés de bonne manœuvrabilité **(BM)** par l'APL et la CPSLC.

7) Autres règles de gestion des transits des navires de *fort gabarit* et de *forte longueur*

7.1 Les navires de fort gabarit doivent favoriser un transit qui est majoritairement de jour entre Québec et Montréal, en fonction des conditions météorologiques, du trafic et des autres facteurs de risque à la navigation.

7.2 Afin d'assurer un transit optimal et sécuritaire des navires de ***fort gabarit***, l'Administration de pilotage des Laurentides (APL), en collaboration avec la CPSLC, doit déterminer et coordonner les heures de passage de ces navires à Québec.

7.3 Le passage en période de noirceur est autorisé pour les navires de ***fort gabarit*** montant jusqu'aux Grondines, en condition de marée favorable.

7.4 En descendant, pour les navires de ***fort gabarit*** et de ***forte longueur***, les règles de départ suivantes s'appliquent :

- Les heures d'appareillage doivent se faire de jour selon la période de l'année afin d'effectuer le transit ou certaines sections de transit à la faveur de la clarté. Les fenêtres de départ peuvent être obtenues auprès du centre d'affectation de l'APL.
- Lorsque la marée vient à l'encontre des plages horaires pendant plusieurs jours, certains navires pourront exceptionnellement être autorisés à appareiller après entente entre les parties.

En saison estivale[1], les règles précédentes en 7.4 ne sont pas applicables lorsque :

- Le navire a été évalué et jugé de bonne manœuvrabilité **(BM)** et,
- L'unité portable d'aide au pilotage (PPU) du pilote est équipée d'un indicateur de taux de giration.

7.5 En montant, pour les navires de ***fort gabarit***, les règles suivantes s'appliquent :

Un navire de bonne manœuvrabilité **(BM)** pourra transiter en montant sur un meilleur point de marée, et ce, sans que ce transit ne soit uniquement complété durant une période de clarté.

Les navires de bonne manœuvrabilité **(BM)** qui transitent régulièrement entre Québec et Montréal peuvent soumettre une demande aux autorités compétentes (TC, GCC et APL en collaboration avec la CPSLC) afin d'obtenir une dérogation particulière pour les transits de nuit en montant.

8) Double pilotage

Les navires d'une largeur égale ou supérieure à 32,5 mètres transitant dans le tronçon Québec-Montréal sont soumis au double pilotage par l'Administration de pilotage des Laurentides.

Les directives du transit des navires de ***fort gabarit*** et de ***forte longueur*** dans le tronçon Québec-Montréal sont présentées sur la base que les pilotes responsables du navire ont pris en considération les autres facteurs et conditions qui pourraient agir sur le comportement du navire. Les pilotes ont, en tout temps, la responsabilité de la sécurité du navire.

1. Référence : Avis à l'industrie émis par l'APL

27A.2 Transit des navires ayant une largeur combinée ne dépassant pas 96 mètres dans le secteur de la Traverse du Nord de l'Île d'Orléans

Contexte

Dans le but d'améliorer la fluidité du trafic maritime tout en assurant la sécurité de la navigation, le Comité permanent de la sécurité à la navigation, co-présidé par la Garde côtière canadienne et Transports Canada, recommande de nouvelles lignes directrices concernant le transit des navires dont la largeur* combinée est comprise entre **81.3 mètres** et **96 mètres** dans les tronçons compris entre les bouées K-92 à K-112, K-112 à K-132 et K-132 à K-136 du secteur de la Traverse du Nord de l'île d'Orléans.

Les lignes directrices décrites ci-dessous s'appuient principalement sur les lignes directrices pour une conception sécuritaire de chenaux commerciaux de la GCC et du PIANC (Association mondiale pour les infrastructures de transport maritimes et fluviales), ainsi que sur les consultations effectuées auprès des intervenants maritimes concernés.

Il est important de noter que les lignes directrices mentionnées ci-dessous constituent des exigences minimales. Aucune disposition des présentes règles ne saurait exonérer un bâtiment, le pilote, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence quelconque ou quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire. Le rôle de la Garde côtière canadienne et de ses officiers se limitent à fournir les informations dont elle disposera au moment opportun.

Définitions

Largeur : Dans le cadre de ce projet pilote pour la Traverse Nord, **largeur du navire** désigne « largeur moulée », c'est-à-dire la largeur hors membres ou hors membrures d'un navire.

Abréviations

SCTM : Services de communications et trafic maritimes

GCC : Garde côtière canadienne

CPBSL : Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent

DSQ : Dégagement sous-quille

Date d'entrée en vigueur

À compter du 5 mai 2018, les mesures suivantes s'appliqueront aux navires dont la largeur combinée est comprise entre **81.3 mètres** et **96 mètres** :

La nouvelle ligne directrice de gestion des rencontres des navires est implantée à titre de projet pilote pour une période d'essai maximale de 36 mois. Des ajustements aux directives pourront être apportés en consultation avec les intervenants au cours de cette période d'essai.

Après la période d'essai, le Comité permanent de sécurité à la navigation procédera à une évaluation des lignes directrices temporaires de cet avis afin de proposer un cadre de gestion et/ou règlementaire pour la mise en place des règles concernant le transit des navires dans l'ensemble du Secteur de la Traverse du Nord.

Application

1. Les rencontres entre deux (2) navires dont la largeur combinée est égale ou supérieure à 81.3 mètres sont interdites dans le chenal navigable de la Traverse du Nord entre les bouées K-132 et K-136 et entre les bouées K-92 et K-112.

2. La rencontre entre deux (2) navires dont la largeur combinée est comprise entre 81.3 mètres et 96 mètres pourrait être permise entre les bouées K-112 et K-132 à condition que les exigences minimales suivantes soient respectées :

   - La visibilité est de 5 mn ou plus afin que les pilotes puissent évaluer visuellement l'approche entre les deux navires ;

   - Les vents sont de 25 nœuds ou moins entre les bouées K-112 et K-132.

   - Une marge de manœuvrabilité/sécurité minimale selon la table de DSQ en vigueur est conservée.

   - Les données en temps réel du marégraphe de St- François (IO) sont disponibles ;

Le pilote a la responsabilité de s'assurer que toutes ces exigences minimales sont satisfaites et qu'il n'y a aucun risque à la sécurité avant de procéder à une rencontre d'autres navires dans le tronçon entre les bouées K-112 et K-132.

3. Coordination des rencontres :

   - L'officier des SCTM fournira l'information concernant le trafic maritime en temps opportun afin que les pilotes puissent prendre les arrangements nécessaires pour respecter les lignes directrices de rencontre des navires.

   - Les navires concernés aviseront l'officier des SCTM des arrangements qui auront été pris afin d'en aviser le trafic pertinent.

Si la largeur d'un des deux navires dépasse 50 mètres, avec une largeur combinée ne dépassant pas 96 mètres, une gestion plus rigoureuse des conditions de passage devra être faite par l'équipe de passerelle et le pilote.

Directives concernant les rencontres

- Afin d'assurer des passages sécuritaires, les lieux de rencontre sont évalués et déterminés par les pilotes.

- La CPBSL devra fournir un rapport de rencontre aux autorités de la GCC et de TC dans les 10 jours suivant la rencontre. Ce rapport devra décrire la condition des navires, les conditions de passage, les facteurs environnementaux, les conditions de manœuvre et tout commentaire pertinent sur le comportement des navires lors de la rencontre.

- Les facteurs à considérer par les pilotes afin d'évaluer les risques lors de rencontres sont les suivants, et ce en toute saison :

  - **Navigation de nuit. En toute saison.** La noirceur rend plus difficile l'évaluation des distances, l'arrière-plan lumineux peut être confondu avec les feux de navigation du navire et avec les aides à la navigation. De plus, en saison hivernale les balises sont moins nombreuses et non lumineuses.

  - **Visibilité.** Lors des rencontres la visibilité doit être de 5 mn ou plus pour que les pilotes puissent évaluer visuellement l'approche entre les deux navires. Les pilotes doivent prendre en considération que la visibilité théorique (disponibilité de 75%) des aides à la navigation est de 4,3 milles nautiques et que les bouées peuvent être cachées sous le couvert de glace.

  - **Force et direction des vents.** Sous certaines conditions de charge du navire, la direction et la vélocité des vents peuvent influencer la manœuvre du navire.

  - **Distance de manœuvre.** Le pilote doit s'assurer qu'il a une distance suffisante pour terminer sa manœuvre et rétablir le cap.

- **Trafic maritime.** Le pilote doit s'assurer qu'il n'y a pas d'autres navires en situation de manœuvre de rencontre dans la zone en plus de considérer la navigation de plaisance et autres activités nautiques. Toute entente de manœuvre qui s'écarte du présent avis doit être communiquée au centre SCTM.

- **Caractéristiques du navire.** Le pilote doit s'assurer que les caractéristiques de manœuvre du navire ainsi que la distance entre les navires soient adéquates afin de contrer les effets d'interaction entre ceux-ci.

- **Opérations de remorquage et de dragage.** L'officier des SCTM doit fournir les informations sur les opérations de remorquage et de dragage en cours afin que le pilote puisse évaluer adéquatement la situation et planifier son passage. À la demande du pilote, les opérations de dragage devront être interrompues pour assurer un passage sécuritaire.

- **Caractéristiques du chenal.** Le pilote doit prendre en considération la configuration du chenal, le type de fond, les courants et les marées.

- **Vitesse de rencontre.** En tout temps, la vitesse des navires devra permettre d'avoir un DSQ conforme aux normes de DSQ en vigueur sachant que lors des rencontres de navires, le squat est significativement augmenté. Une vitesse sécuritaire adaptée aux conditions et à l'évaluation du pilote est obligatoire lors des rencontres.

- **Toute autre circonstance** pouvant affecter la sécurité de la navigation.

Autres considérations

La priorité pour s'engager dans la Traverse du Nord sera accordée au navire à fort tirant d'eau qui quitte le mouillage de St-Jean en descendant.

Navigation dans les glaces

- Le président de la CPBSL doit coordonner l'heure de départ des navires avec le bureau des glaces en évaluant les risques associés aux conditions de glaces.

- Les navires doivent s'assurer d'avoir des conditions favorables avant de s'engager dans le secteur de la Traverse du Nord, conformément aux avis ou directives du bureau des glaces (GCC).

Pour cela, les conditions suivantes devront être respectées :

  - Pour un navire montant à destination de la Traverse du Nord, à la hauteur de l'Île-Blanche, le pilote communiquera au bureau des glaces de la GCC son heure prévue d'arrivée à la bouée K-92 ainsi que le comportement du navire dans les glaces en vue de déterminer si les conditions actuelles peuvent causer des problèmes au navire et à la navigation lors du transit du navire.

  - Avant qu'un navire ne quitte son poste à destination de la Traverse du Nord, le pilote de la CPBSL affecté au navire doit contacter le bureau des glaces afin de lui permettre d'évaluer les conditions et de déterminer si elles peuvent causer un problème au navire et à la navigation lors du transit du navire.

- Les navires dont les conditions mécaniques et opérationnelles ne semblent pas assurer un passage sécuritaire dans les glaces ne pourront s'engager dans la Traverse du Nord aussi longtemps que ces conditions persistent.

- En présence de glace, les rencontres de jour devront en tout temps être favorisées pour atténuer les risques associés à la navigation de nuit en présence de glace.

Note : En appliquant les présentes lignes directrices, il est entendu que le pilote et l'équipe à la passerelle doivent tenir compte de tous les dangers de la navigation, des risques d'abordage ainsi que de toutes les circonstances particulières, ainsi que des limites d'utilisation des navires en cause qui pourraient les obliger à s'écarter des présentes mesures pour éviter un danger immédiat. Dans un tel cas de dérogation, ou de tout autre incident ou situation, le pilote devra aviser l'officier des SCTM qui retransmettra l'information aux autres usagers de la voie navigable.

Autorité : Garde côtière canadienne

L'information relative au rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP), en conformité au Règlement sur la sûreté du transport maritime, peut être trouvée dans la Partie 3 et 4 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime (ARNM).

27B Renseignements généraux sur les mouillages de pointe Saint-Jean, Saint-Vallier, Saint-Nicolas et Pointe Deschambault

1 MOUILLAGE DE POINTE SAINT-JEAN

Référence Carte 1317

Conditions d'utilisation

À compter du 1er décembre 2012, les mesures suivantes s'appliqueront au mouillage de Pointe Saint-Jean (position : 46° 54.7'N; 070° 52.5'W) :

- Le navire doit obtenir l'autorisation des Services des Communications et Trafic Maritimes le plus près;
- Le mouillage ne sera pas autorisé en période hivernale lorsqu'il sera établi que les conditions météorologiques et glacielles actuelles ou prévues à court terme constituent une menace à la sécurité du navire, de la navigation et l'environnement;
- Mouillage de courte durée (moins de 24 heures);
- Ce mouillage est prioritaire pour les navires à fort tirant d'eau.

2 MOUILLAGE DE SAINT-VALLIER

Référence Carte 1317

Conditions d'utilisation

À compter du 1er décembre 2012, les mesures suivantes s'appliqueront au mouillage de Saint-Vallier (position : 46° 55.6'N; 070° 49.3'W) :

- Le navire doit obtenir l'autorisation des Services des Communications et Trafic Maritimes le plus près;
- Le mouillage ne sera pas autorisé en période hivernale lorsqu'il sera établi que les conditions météorologiques et glacielles actuelles ou prévues à court terme constituent une menace à la sécurité du navire, de la navigation et l'environnement;
- Le mouillage est interdit aux navires de 60 000 TPL et plus.

3 MOUILLAGES DE SAINT-NICOLAS ET POINTE DESCHAMBAULT

Référence Carte 1315

Conditions d'utilisation

À compter du 1er mars 2023, les mesures suivantes s'appliqueront aux mouillages de Saint-Nicolas et de Pointe Deschambault.
(position Saint-Nicolas : 46° 43.0'N; 071° 22.65'W)
(position Pointe Deschambault 46° 43.65'N; 071° 22.05'W) :

- Le navire doit obtenir l'autorisation des Services des communications et trafic maritimes le plus près;
- Le mouillage ne sera pas autorisé en période hivernale lorsqu'il sera établi que les conditions météorologiques et glacielles actuelles ou prévues à court terme constituent une menace à la sécurité du navire, de la navigation et l'environnement;

- Lors de prévisions de vents forts ou d'avertissement de conditions météorologiques défavorables émis par les prévisions maritimes d'Environnement Canada, soit des prévisions de vents soutenus supérieurs à 25 noeuds, les navires aux mouillages de Saint-Nicolas et Pointe Deschambault se verront affecter les services d'un pilote ou devront faire la demande à l'Administration portuaire de Québec pour se faire assigner un quai.

Autorité : Garde côtière canadienne

L'information relative au rapport sur les renseignements exigés au préalable (RREP), en conformité au Règlement sur la sûreté du transport maritime, peut être trouvée dans la Partie 3 et 4 de la publication des Aides Radio à la navigation maritime (ARNM).

27C Dégagement sous quille

1. NAVIRES PORTE CONTENEURS

FLEUVE SAINT-LAURENT, QUÉBEC À MONTRÉAL

Modification du tableau : effectif le : 2013-04-01

La présente modification établit de nouveaux paramètres pour des navires de 40.0 m à 44.0 m de largeur. Afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation et la protection de l'environnement, l'officier du Service de Communications et Trafic Maritime (SCTM) a le pouvoir d'émettre, dans certains cas, des directives de mouvements à un navire en vertu de l'article 126 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Dans l'exercice de ses pouvoirs, l'officier SCTM prendra en considération le dégagement sous quille des navires qui empruntent le secteur en amont de Québec et déterminera le dégagement sous quille requis du navire en fonction des paramètres reproduits dans le tableau ci-dessous :

Largeur du navire n'excédant pas	**Vitesse sur l'eau du navire n'excédant pas (en nœuds)**								
	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Dégagement sous quille requis (en mètres; ceci comprend l'enfoncement estimé et la marge de sécurité/manœuvrabilité)								
24 m	0,79	0,88	0,96	1,04	1,22	1,41	1,63	1,88	2,17
26	0,83	0,90	0,98	1,07	1,25	1,45	1,68	1,93	2,23
28	0,84	0,91	1,00	1,09	1,28	1,48	1,72	1,98	2,29
30	0,86	0,93	1,01	1,11	1,31	1,52	1,76	2,03	2,34
32	0,87	0,94	1,03	1,14	1,34	1,55	1,80	2,08	2,40
34	0,88	0,96	1,05	1,16	1,36	1,58	1,84	2,12	2,45
36	0,89	0,97	1,07	1,18	1,39	1,62	1,88	2,16	2,50
38	0,90	0,98	1,08	1,20	1,42	1,65	1,92	2,20	2,55
40	0,91	1,00	1,10	1,22	1,44	1,68	1,96	2,24	2,60
42	0,92	1,01	1,12	1,24	1,47	1,71	1,99	2,29	2,65
44	0,93	1,02	1,13	1,26	1,49	1,74	2,03	2,33	2,70
	Enfoncement estimé (en mètres)								
24 m	0,21	0,27	0,35	0,43	0,53	0,65	0,79	0,97	1,18
26	0,22	0,29	0,37	0,46	0,56	0,69	0,84	1,02	1,24
28	0,23	0,30	0,39	0,48	0,59	0,72	0,88	1,07	1,30
30	0,25	0,32	0,40	0,50	0,62	0,76	0,92	1,12	1,35
32	0,26	0,33	0,42	0,53	0,65	0,79	0,96	1,17	1,41
34	0,27	0,35	0,44	0,55	0,67	0,82	1,00	1,21	1,46
36	0,28	0,36	0,46	0,57	0,70	0,86	1,04	1,25	1,51
38	0,29	0,37	0,47	0,59	0,73	0,89	1,08	1,29	1,56
40	0,30	0,39	0,49	0,61	0,75	0,92	1,12	1,33	1,61
42	0,31	0,40	0,51	0,63	0,78	0,95	1,15	1,38	1,66
44	0,32	0,41	0,52	0,65	0,80	0,98	1,19	1,42	1,71
	Marge de sécurité/manœuvrabilité (en mètres)								
	0,61	0,61	0,61	0,61	0,69	0,76	0,84	0,91	0,99

* Une exception à la marge de sécurité/manœuvrabilité est permise pour un navire dont la largeur n'excède pas 24 m, à une vitesse entre 6 et 7 nœuds. Dans ce cas seulement, une marge de 0,58 m est acceptée au lieu de 0,61 m.

Ces paramètres sont présentés sur la base que le capitaine ou l'officier responsable du navire a pris en considération les autres éléments spécifiques qui agissent sur le dégagement sous quille dont : l'établissement précis du niveau d'eau (incluant les marées) pendant le transit du navire; la vitesse du navire; les effets des vents et des vagues et le comportement du navire dans ces conditions; l'estimation du tirant d'eau du navire (lestage/délestage); et tout effet d'enfoncement occasionné par le passage du navire près des talus du chenal ou lors des manœuvres de dépassement et de rencontres. Le capitaine ou l'officier responsable a, en tout temps, l'ultime responsabilité de la sécurité du navire.

Source : Garde côtière canadienne (TC-L95-133 ; AMA8035-10-1) ;
Avis aux navigateurs nº 462 de l'Édition nº 17 de 1995, modifié le 2013-03-21

2. AUTRES NAVIRES (autres que porte-conteneurs)

FLEUVE SAINT-LAURENT, QUÉBEC À MONTRÉAL

Modification du tableau : effectif le : 2013-04-01

La présente modification établit de nouveaux paramètres pour des navires de 40.0 m à 44.0 m de largeur. Afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation et la protection de l'environnement, l'officier du Service de Communications et Trafic Maritime (SCTM) a le pouvoir d'émettre, dans certains cas, des directives de mouvements à un navire en vertu de l'article 126 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Dans l'exercice de ses pouvoirs, l'officier SCTM prendra en considération le dégagement sous quille des navires qui empruntent le secteur en amont de Québec et déterminera le dégagement sous quille requis du navire en fonction des paramètres reproduits dans le tableau ci-dessous :

Largeur du navire n'excédant pas	**Vitesse sur l'eau du navire n'excédant pas (en nœuds)**								
	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	Dégagement sous quille requis (en mètres; ceci comprend l'enfoncement estimé et la marge de sécurité/manœuvrabilité)								
24 m	0,80	0,90	0,97	1,06	1,24	1,44	1,66	1,92	2,21
26	0,85	0,92	1,00	1,09	1,29	1,49	1,73	1,99	2,29
28	0,86	0,94	1,03	1,13	1,33	1,54	1,79	2,06	2,37
30	0,88	0,96	1,05	1,16	1,37	1,59	1,85	2,13	2,46
32	0,89	0,98	1,08	1,19	1,41	1,64	1,91	2,19	2,53
34	0,91	1,00	1,10	1,23	1,45	1,69	1,97	2,26	2,61
36	0,93	1,02	1,13	1,26	1,49	1,74	2,02	2,32	2,69
38	0,94	1,04	1,16	1,29	1,53	1,78	2,08	2,39	2,77
40	0,96	1,06	1,18	1,32	1,57	1,83	2,13	2,44	2,84
42	0,97	1,08	1,21	1,36	1,61	1,88	2,18	2,51	2,91
44	0,99	1,10	1,23	1,39	1,65	1,93	2,24	2,57	2,98
	Enfoncement estimé (en mètres)								
24 m	0,22	0,29	0,36	0,45	0,55	0,68	0,82	1,01	1,22
26	0,24	0,31	0,39	0,48	0,60	0,73	0,89	1,08	1,30
28	0,25	0,33	0,42	0,52	0,64	0,78	0,95	1,15	1,38
30	0,27	0,35	0,44	0,55	0,68	0,83	1,01	1,22	1,47
32	0,28	0,37	0,47	0,58	0,72	0,88	1,07	1,28	1,54
34	0,30	0,39	0,49	0,62	0,76	0,93	1,13	1,35	1,62
36	0,32	0,41	0,52	0,65	0,80	0,98	1,18	1,41	1,70
38	0,33	0,43	0,55	0,68	0,84	1,02	1,24	1,48	1,78
40	0,35	0,45	0,57	0,71	0,88	1,07	1,29	1,53	1,85
42	0,36	0,47	0,60	0,75	0,92	1,12	1,34	1,60	1,92
44	0,38	0,49	0,62	0,78	0,96	1,17	1,40	1,66	1,99
	Marge de sécurité/manœuvrabilité (en mètres)								
	0,61	0,61	0,61	0,61	0,69	0,76	0,84	0,91	0,99

* Une exception à la marge de sécurité/manœuvrabilité est permise pour un navire dont la largeur n'excède pas 24 m, à une vitesse entre 6 et 7 nœuds. Dans ce cas seulement, une marge de 0,58 m est acceptée au lieu de 0,61 m.

Ces paramètres sont présentés sur la base que le capitaine ou l'officier responsable du navire a pris en considération les autres éléments spécifiques qui agissent sur le dégagement sous quille dont : l'établissement précis du niveau d'eau (incluant les marées) pendant le transit du navire; la vitesse du navire; les effets des vents et des vagues et le comportement du navire dans ces conditions; l'estimation du tirant d'eau du navire (lestage/délestage); et tout effet d'enfoncement occasionné par le passage du navire près des talus du chenal ou lors des manœuvres de dépassement et de rencontres. Le capitaine ou l'officier responsable a, en tout temps, l'ultime responsabilité de la sécurité du navire.

Source : Garde côtière canadienne (TC-L95-133 ; AMA8035-10-1) ;
Avis aux navigateurs nº 462 de l'Édition nº 17 de 1995, modifié le 2013-03-21

D Recherche et sauvetage

28 Recherche et sauvetage dans les secteurs relevant du Canada

Généralités

1 Les Forces canadiennes (FC) de concert avec la Garde côtière canadienne (GCC) ont la responsabilité globale au Canada pour la coordination des activités de Recherche et Sauvetage (SAR) aéronautique et maritime fédérales, notamment en eaux canadiennes ainsi qu'en haute mer au large des côtes canadiennes. Les FC fournissent des aéronefs appropriés SAR à l'intention des incidents maritimes RES. La GCC coordonne les activités maritimes SAR en-deçà de cette zone et fournit les ressources maritimes SAR appropriées dans les endroits stratégiques. Des Centres de Coordination Conjoint de Sauvetage (JRCC) existent à Victoria (C.-B.), à Trenton (Ont.) et à Halifax (N.-É.). Le service y est assuré 24 heures par jour par le personnel des Forces canadiennes et de la Garde côtière canadienne. Chaque centre est responsable d'un secteur désigné faisant l'objet de conventions internationales appelé une Région de recherche et sauvetage (RRS) (voir la figure A.1). De plus, afin de coordonner les opérations SAR maritimes locales, deux Centres secondaires de sauvetage maritime (MRSC), opérés par du personnel de la Garde côtière, sont situés à Québec, QC et St. John’s, T.-N.-L.. (voir Annexe A4).

2 La *Loi sur les Océans* et la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) autorise le ministre des Pêches et Océans à déléguer les pouvoirs nécessaires à la coordination du sauvetage en mer. Ces pouvoirs, tel qu'exercés par les JRCC et les MRSC habilitent le coordinateur de mission de recherche et sauvetage SAR de service lorsqu'il apprend l'existence d'une situation de détresse réelle, du fait qu'un navire est manquant ou du fait que des signaux ou d'autres renseignements indiquent l'existence possible d'une situation de détresse, à ordonner à tous les navires se trouvant dans un secteur précis à signaler leur position, à participer aux recherches et à exécuter toute autre mission SAR jugée nécessaire.

Le capitaine ou le responsable du navire sont tenus d'obtempérer à des ordres de ce genre sauf si ce fait met en danger son navire, sa remorque ou les personnes qui se trouvent à bord. Le gouvernement a pour politique en matière SAR de réquisitionner les navires appartenant au gouvernement fédéral en vue de missions SAR avant de réquisitionner des navires appartenant à des particuliers lorsque les premiers sont prêts à servir et appropriés pour la mission qui se présente, et à libérer des missions SAR les navires appartenant à des particuliers réquisitionnés lorsque des navires de l'État les remplacent.

3 La LMMC 2001 habilite également le capitaine de tout navire en détresse à réquisitionner tout navire pour qu'il vienne à son secours. Même s'il/si elle agit ainsi et que la situation semble bien en main, il est souhaitable qu'il/elle tienne le JRCC/MRSC intéressé bien informé, car ce dernier a à sa disposition des connaissances et des liaisons avec les ressources spécialisées SAR et autres organismes d'urgence, ce qui pourrait être utile au capitaine pour le traitement et les soins à donner aux survivants (en cas de sinistres).

4 Un navire réquisitionné afin de porter secours à un navire en détresse est tenu de se conformer aux instructions du JRRC/MRSC et/ou du capitaine du navire en détresse. La LMMC 2001 autorise des peines en cas de refus de porter secours. Le JRCC/MRSC peut déléguer ses pouvoirs au Commandant d’une unité SAR sur les lieux muni d'appareils SAR et de communication spécialisés, qui devient alors le coordonnateur sur les lieux (OSC). En l'absence d'une unité RES, les pouvoirs du RCC/MRSC peuvent également être délégués à un autre navire se trouvant sur les lieux. Les devoirs du OSC sont définis dans le *"*Manuel international de Recherche et de Sauvetage aéronautiques et maritimes (Volume III) (IAMSAR)*"*, une publication conjointe de l’Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l’Organisation de l’Aviation Civile Internationale (OACI) qui devrait être consulté.

5 Le JRCC/MRSC s'efforcera d'informer les propriétaires ou les agents des navires qui ont émis un signal de détresse des circonstances ainsi que des mesures qui ont été prises. Les propriétaires ou les agents des navires réquisitionnés seront également informés si possible des mesures qui ont été prises.

Communications de détresse

6 La manière de traiter les messages de détresse est la même partout au monde et est décrite dans le *"Manuel international de Recherche et de Sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) (Volume III)* une publication OMI-OACI, également dans la publication de la Garde côtière canadienne *"Aides radio à la navigation maritime"*. Le réseau SCTM de la Garde côtière canadienne assure l'écoute sur toutes les fréquences de détresse maritimes, même si chaque station ne garde pas nécessairement l'écoute sur chaque fréquence. La publication de la Garde côtière canadienne les *"Aides radio à la navigation maritime"* renferme les détails de ce système (MPO 5470 et MPO 5471).

Les instructions permanentes des centres SCTM de la Garde côtière prescrivent la retransmission automatique des signaux de détresse aux JRCC/MRSC.

7 Lorsqu'ils choisissent la fréquence appropriée pour envoyer des messages de détresse et communiquer avec les navires de secours, les capitaines devraient se rappeler que les exigences légales relatives au matériel que doivent transporter les navires dépendent du secteur qu'ils fréquentent, et ils devraient en tenir compte. Par exemple, une installation de radiotéléphone VHF suffit aux navires qui fréquentent les Grands lacs à l'Ouest de Montréal. La publication de la Garde côtière canadienne *"Aides radio à la navigation maritime (Atlantique et Grands Lacs)"* MPO 5470 décrit en détail l'installation en question.

8 On rappelle aux gens de mer que les fusées et signaux de détresse décrits à l'appendice IV du *Règlement sur les abordages* ne doivent être utilisés que par une personne ou des personnes qui sont en situation de détresse et qui nécessitent des secours immédiats. Toute autre utilisation des fusées de détresse est contraire aux dispositions de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001) et de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Nous invitons les organisations qui désirent donner de la formation relativement à l'utilisation des fusées de détresse à communiquer avec les fabricants de fusées de détresse qui pourront les informer sur la marche à suivre pour obtenir des aides à la formation.

Signal de détresse montré aux aéronefs par les navires

9 Un signal de détresse destiné à être montré aux aéronefs par les navires fréquentant les eaux canadiennes a été conçu de concert avec les services RES. Le signal consiste en un morceau de tissu enduit ou imprégné de peinture fluorescente et montrant un disque et un carré afin de représenter le signal visuel de détresse bien connu qui consiste en une boule et un drapeau (voir la figure 1).

Les essais d'évaluation effectués par des aéronefs de SAR indiquent que la combinaison de couleurs qui convient le mieux consiste à superposer des signes noirs à un fond de peinture orange ou rouge fluorescent. Les plus petites dimensions qui conviennent sont de 1,8 m (72 po) par 1,1 m (45 po) montrant des signes mesurant 46 cm (18 po) et sont séparés de 46 cm (18 po). Les œillets ou boucles devraient être fixés à chaque coin pour permettre d'attacher les cordages (voir l'illustration à la fin du présent Avis).

Comme le signal doit attirer l'attention des aéronefs, il devrait être fixé sur un panneau d'écoutille ou sur le toit d'une cabine. En cas de naufrage, il devrait être montré par l'embarcation de survie. Les autorités canadiennes SAR savent que le signal est un signal de détresse et tenteront de le repérer durant l'exécution des recherches. Tout autre aéronef est prié de signaler au JRCC ou au MRSC le plus près le fait qu'il l'a aperçu.

On peut se procurer le signal auprès des commerçants, mais on peut également le fabriquer chez soi ou à bord d'un navire sans difficulté. Du calicot non blanchi ou un tissu similaire et une boîte de peinture rouge orange fluorescent en aérosol sont les principaux produits nécessaires. Les dimensions minimales recommandées sont indiquées à la fin du présent Avis.

Le signal est facultatif, mais on espère que les capitaines de remorqueurs, de bâtiments de pêche et des embarcations de plaisance profiteront de son usage pour améliorer l'efficacité des missions de RES.

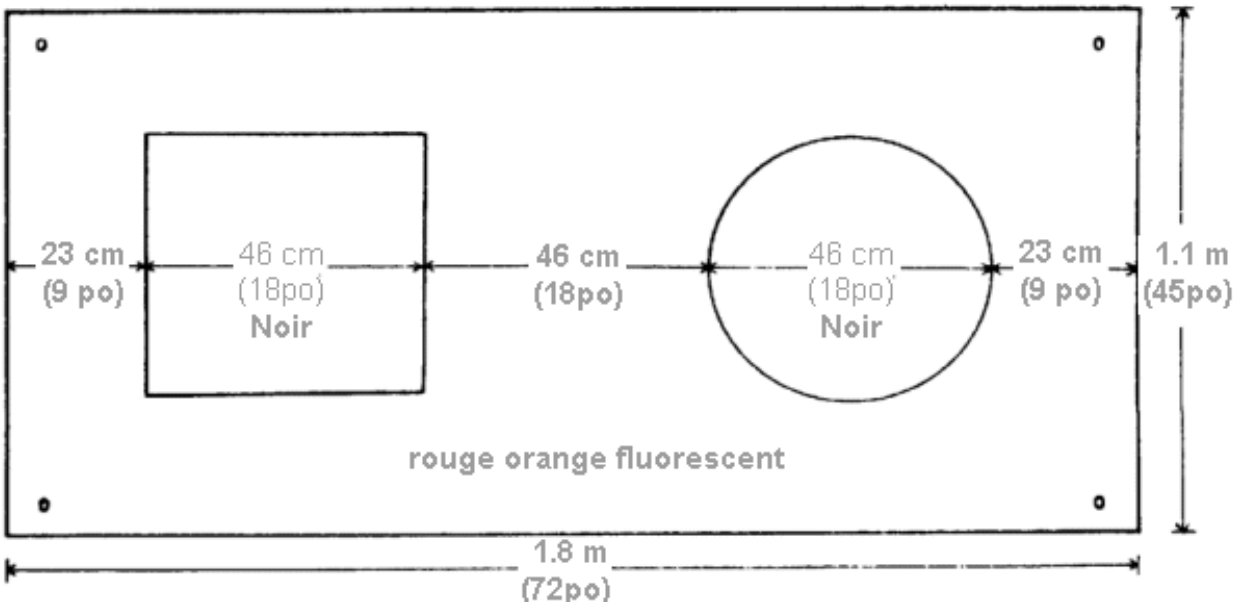


Figure 1 – Diagramme canadien du signal de détresse montré aux aéronefs par les navires

La peinture choisie doit être fluorescente afin d'éviter que les propriétés réfléchissantes ne soient grandement diminuées.

Aide aux bateaux désemparés

10 La LMMC 2001 n'autorise pas le coordonnateur du sauvetage à ordonner à d'autres navires d'entreprendre le sauvetage des biens, mais le JRCC/MRSC essaiera d'informer le navire désemparé et les propriétaires de la présence à proximité d'autres navires et normalement émettra un avis radio demandant si des navires sont disponibles pour fournir de l'aide.

La GCC tient compte du fait que fournir une assistance de remorquage aux navires en difficulté peut constituer un moyen efficace de prévenir les pertes de vie et les blessures et d'accélérer la résolution de situation urgente dans certaines circonstances. Cependant le Gouvernement Fédéral ou ses agents n'aideront pas directement les bateaux désemparés simplement parce qu'ils en font la demande et ne feront pas concurrence aux entreprises commerciales qui sont en mesure d'apporter une assistance directe. Il est évident que certains incidents requérant l'utilisation du système SAR sont parfois de nature peu sérieuse et auraient pu être évités. La réponse à ces incidents occupe les ressources qui peuvent être nécessaire pour des incidents plus sérieux et peuvent placer des répondeurs dans une situation de danger inutile.

Les navires de l'État entreprendront le sauvetage des biens seulement si le sauvetage des biens est relié au sauvetage des vies humaines, qu'il est minime, implique peu d'efforts et lorsqu'il n'est pas possible de le faire exécuter par l'industrie privée ou que le fait de le retarder peut causer des difficultés inutiles.

11 Centre d'information canadien du Centres de Coordinations Conjoints de Sauvetage (JRCC) / Centres Secondaires de Sauvetage Maritime (MRSC)

JRCC Victoria	1-800-567-5111 **(Colombie-Britannique et Yukon)** +1-250-413-8933 (Satellite, Local, ou hors zone) +1-250-413-8932 (fax) jrccvictoria@sarnet.dnd.ca (Courriel)
JRCC Trenton	1-800-267-7270 **(Au Canada)** +1-613-965-3870 (Satellite, Local, ou hors zone) +1-613-965-7279 (fax) jrcctrenton@sarnet.dnd.ca (Courriel)
JRCC Halifax	1-800-565-1582 **(Région des Maritimes)** +1-902-427-8200 (Satellite, Local, ou hors zone) +1-902-427-2114 (fax) jrcchalifax@sarnet.dnd.ca (Courriel)
MRSC Québec	1-800-463-4393 **(Région du Québec)** +1-418-648-3599 (Satellite, Local, ou hors zone) +1-418-648-3614 (fax) mrscqbc@dfo-mpo.gc.ca (Courriel)
MRSC St. John's	1-800-563-2444 **(Région de Terre-Neuve & Labrador)** +1-709-772-5151 (Satellite, Local, ou hors zone) +1-709-772-2224 (fax) mrscsj@sarnet.dnd.ca (Courriel)

Secteurs océaniques et côtiers

12 Patrouilles de SAR en mer :

Des bâtiments SAR spécialisés effectuent des patrouilles dans les zones où se concentrent les bâtiments de pêche, de commerce, de plaisance et autres sur les côtes Atlantique et Pacifique.

13 Postes de SAR basés sur la côte :

Des embarcations de SAR spécialisées sont basées aux endroits suivants en vue de missions locales, et sont indiquées sur les cartes marines au moyen du signe conventionnel GC :

a) Côte Est :
St. Anthony (saisonnier), Twillingate (saisonnier), Old Perlican (saisonnier), Burin, Burgeo, Port-aux-Choix (saisonnier) et Lark Harbour (saisonnier) (T.-N.); Louisbourg, Clark's Harbour, Bickerton, Sambro et Westport; Summerside et Souris (Î.-P.-É.) (Saisonnier); Shippagan (saisonnier) et St. John (N.-B.).

b) Côte Ouest :
Victoria, Tofino, Bamfield, Port Hardy, Vancouver, Powell River, Campbell River, Bella Bella, Sandspit, Prince Rupert, Ganges, French Creek, Tahsis et Hartley Bay. Un aéroglisseur de SAR est également disponible à Sea Island.

14 Embarcations de sauvetage côtier

Il s'agit de petites embarcations SAR mesurant de 5 à 7 mètres, qui sont exploitées de la mi-mai au début de septembre sur les côtes Est et Ouest dans les secteurs les plus achalandés. Leur emplacement peut varier selon les besoins opérationnels et les concentrations de trafic.

Grands lacs, fleuve et Golfe Saint-Laurent

15 Patrouilles SAR en mer

Il n'y a pas de patrouille SAR dans l'estuaire et le golfe Saint-Laurent. Cependant, lorsque les stations SAR basées sur la côte sont fermées en raison de la saison hivernale, des brise-glaces assurent également une présence pour des fins de recherche et sauvetage.

16 Postes de SAR basés sur la côte

Des embarcations SAR spécialisées sont basées de façon saisonnière aux endroits suivants: Cap aux Meules (Îles de la Madeleine), Rivière au Renard, Havre Saint-Pierre, Tadoussac, Kegashka et Québec pour la partie Fleuve Saint-Laurent. Dans la partie Grands Lacs, les stations d'embarcations de sauvetage sont situées à Kingston, Cobourg, Port Weller, Port Dover, Amherstburg, Goderich, Tobermory, Meaford et Thunder Bay.

17 Embarcations de sauvetage côtier

Il s'agit de petites embarcations SAR de dimensions et d'un mode de fonctionnement semblable à ceux des embarcations décrites au paragraphe 14 ci-dessus et qui sont basées à divers endroits à travers le territoire.

Ressources aériennes

18 Les FC affectent des aéronefs réservés aux missions SAR et équipés à cette fin comme suit :

a) Avions :
Greenwood (N.-É.), Trenton (Ont.), Winnipeg (Man) et Comox (C.-B.).

b) Hélicoptères :
Gander (T.-N.L.), Greenwood (N.-É.), Trenton (Ont.), et Comox (C.-B.).

Autres moyens

19 Selon les besoins prévus, les navires de l'État qui ne sont pas normalement affectés à des missions courantes RES le sont à l'occasion. Par ailleurs, tous les navires et aéronefs appartenant à l'État sont disponibles pour les opérations SAR en cas de besoin.

Feux bleus à éclat

20 La règle 45 des *Règlement sur les abordages* identifie l'utilisation d'un feu bleu clignotant sur tout navire d'État ou tout navire qui appartient à un corps policier portuaire, fluvial, de comté ou municipal ou qui est exploité par lui, peut montrer comme signal d'identification un feu bleu à éclats lorsque, selon le cas

a) il prête assistance dans n'importe quelles eaux à un bâtiment ou autre embarcation, à un aéronef ou à une personne qui sont menacés d'un danger grave et imminent et qui ont besoin d'un secours immédiat,

b) il sert à l'application des lois dans les eaux canadiennes.

c) Un bâtiment exploité par la Garde côtière auxiliaire canadienne peut montrer un feu bleu à éclats lorsqu'il participe, à la demande de la Garde côtière canadienne, à des opérations de RES.

Les bâtiments visés aux alinéas a), b) ou c) qui montrent comme signal d'identification un feu bleu à éclats ne sont pas dispensés de l'obligation de se conformer aux règles de barre et de route énoncées à la partie B.

Ce feu devrait être installé sur le plus grand nombre possible de navires de l'État, notamment sur les navires qui, selon toute probabilité, pourraient être appelés à effectuer des missions de recherche et sauvetage ou à appliquer la loi. Le feu bleu clignotant n'attribue aucun privilège au navire en vertu des *Règles de barre et de route du Règlement pour prévenir les abordages*. Cependant, ce feu identifie un navire impliqué dans des activités de recherche et sauvetage ou policières et les navires devraient en tenir compte.

L'usage, le caractère et la définition du feu sont définis dans les règles 21, 22, 45 et dans l'Appendice 1, lesquels renferment les dispositions canadiennes du *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer*.

Garde côtière auxiliaire canadienne

21 La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) est un organisme qui regroupe environ 4000 volontaires exploitant plus de 900 unités et dont le rôle consiste à prêter main forte à la Garde côtière canadienne dans le cadre de missions de recherche et sauvetage maritimes. Des unités de la GCAC sont basées sur les côtes Est et Ouest, le fleuve et le golfe Saint-Laurent, les Grands lacs, le lac Winnipeg, le Grand Lac des Esclaves, Nunavut et sur le fleuve Mackenzie.

Sources

Le navigateur peut consulter les publications suivantes :

a) *"Manuel international de Recherche et de Sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) (Volume III)",* publication OMI-OACI.

b) *Aides Radio à la navigation maritime (Pacifique, et l'Arctique de l'ouest*) (MPO 5471); et *Aides radio à la navigation maritime (Atlantique, St.-Laurent, Grands Lacs*, Lac Winnipeg et l'Arctique de l'est) (MPO 5470).

Plans de coopération entre les services de recherche et de sauvetage et les navires à passagers

La préparation d'un plan de coopération entre les services de recherche et de sauvetage est requise en vertu de la règle V/7.3 de la convention SOLAS :

> « Les navires à passagers, auxquels s'applique le chapitre I, doivent avoir à bord un plan de coopération avec les services de recherche et de sauvetage appropriés en cas d'urgence. Ce plan doit être établi en coopération entre le navire, la compagnie telle que définie à la règle IX/1 et les services de recherche et de sauvetage. Le plan doit prévoir des exercices périodiques permettant de vérifier son efficacité. Le plan doit être établi selon les directives élaborées par l'Organisation. »

Les objectifs de ces plans sont principalement les suivants :

- Permettre l'établissement rapide et efficace d'un lien – en cas d'urgence – entre un navire à passagers, le système d'intervention d'urgence à terre de son exploitant et les services SAR ;
- Fournir aux services SAR des renseignements facilement accessibles et actualisés sur le navire ; et
- Fournir au navire et à la compagnie des renseignements facilement accessibles sur les services SAR et autres services d'urgence disponibles dans la zone d'exploitation du navire.

Un plan de coopération SAR contient des renseignements sur le propriétaire, les navires, les services SAR ou le fournisseur de données SAR, les relations avec les médias et les exercices périodiques. Des conseils et des modèles pour le plan se trouvent dans la MSC.1/Circ. de l'OMI. 1079/Rév.1., qui fournit les directives pour la coopération entre les services de recherche et de sauvetage et les navires à passagers. Pour plus d'informations sur les services SAR et les installations SAR pour les plans, veuillez-vous référer aux informations incluses dans ce NOTMAR.

La *loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* fournit d'autres indications :

Réponse à un signal de détresse

131. *(1) Sous réserve des autres dispositions du présent article, le capitaine de tout bâtiment dans les eaux canadiennes et la personne qualifiée qui est le capitaine d'un bâtiment, où qu'il soit, dès qu'ils reçoivent, d'une source quelconque, un signal indiquant qu'une personne, un bâtiment ou un aéronef est en détresse, doivent se porter à toute vitesse à leur secours et, si possible, en informer les personnes en détresse la source du signal.*

Circonstances spéciales

(2) Si le capitaine est incapable de se porter au secours de la personne, du bâtiment ou de l'aéronef en détresse ou si, en raison de circonstances spéciales, il juge la chose déraisonnable ou inutile, il inscrit au journal de bord réglementaire de son bâtiment la raison pour laquelle il a omis de le faire.

Réquisition de bâtiments

(3) Le capitaine d'un bâtiment en détresse, peut réquisitionner pour lui porter secours un ou plusieurs des bâtiments qui ont répondu à son signal de détresse le capitaine du bâtiment réquisitionné en eaux canadiennes et la personne qualifiée qui est le capitaine d'un bâtiment réquisitionné où qu'il soit doit continuer à se rendre à toute vitesse au secours du bâtiment en détresse.

Libération de l'obligation

(4) Le capitaine d'un bâtiment non réquisitionné est dégagé de l'obligation imposée par le paragraphe (1) dès qu'il apprend qu'un autre bâtiment a été réquisitionné et se conforme à la réquisition.

Autre libération

(5) Le capitaine d'un bâtiment est dégagé de l'obligation imposée par les paragraphes (1)ou (3), si les personnes en détresse ou le capitaine d'un autre bâtiment ayant atteint ces personnes l'informent que le secours n'est plus nécessaire.

Le ministre peut désigner des coordonnateurs de recherche

130 (1) Le ministre peut désigner des coordonnateurs de mission de recherche et de sauvetage chargés des opérations de recherche et de sauvetage .

Autorité des coordonnateurs de mission de recherche et de sauvetage

(2) Dès qu'il est informé qu'une personne, un bâtiment ou un aéronef sont en détresse ou manquent à l'appel dans les eaux canadiennes*, dans les eaux de la zone économique exclusive du Canada* ou en haute mer au large du littoral du Canada dans des circonstances indiquant que la personne, le bâtiment ou l'aéronef peuvent être en détresse, le coordonnateur de mission de recherche et de sauvetage peut :

a) a) ordonner à tous les bâtiments se trouvant dans le rayon qu'il spécifie de lui signaler leur position;

b) b) ordonner à tout bâtiment de participer à la recherche de la personne, du bâtiment ou de l'aéronef ou de leur porter secours d'une autre façon;

c) donner les autres ordres qu'il juge nécessaires pour les opérations de recherche et de sauvetage de la personne, du bâtiment ou de l'aéronef.

d) *utiliser tout terrain si cela est nécessaire pour sauver la vie d'un naufragé.*

Infractions et peines

Contravention à la loi

137 (1) *Commet une infraction la personne ou le bâtiment qui contrevient :*

a) au paragraphe 131(1) (obligation de porter secours à des personnes en détresse);

b) au paragraphe 131(3) (obligation de se conformer à une réquisition);

c) à l'article 132 (obligation de prêter secours à une personne en danger de se perdre).

Peines

(2) L'auteur d'une infraction visée au paragraphe (1) encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 1 000 000 $ et un emprisonnement maximal de dix-huit mois, ou l'une de ces peines.

Défense

(3) Une personne à bord d'un bâtiment ne peut être déclarée coupable d'une infraction visée à l'un des alinéas (1)a) à c) si elle établit qu'elle croyait, pour des motifs raisonnables, qu'en se conformant aux paragraphes 131(1) ou (3) ou à l'article 132, selon le cas, elle aurait mis en danger des vies, le bâtiment ou un autre bâtiment.

Cette liste n'est pas exhaustive et ne remplace pas la lecture de *la loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.*

Autorité : Garde côtière canadienne (Recherche et Sauvetage)

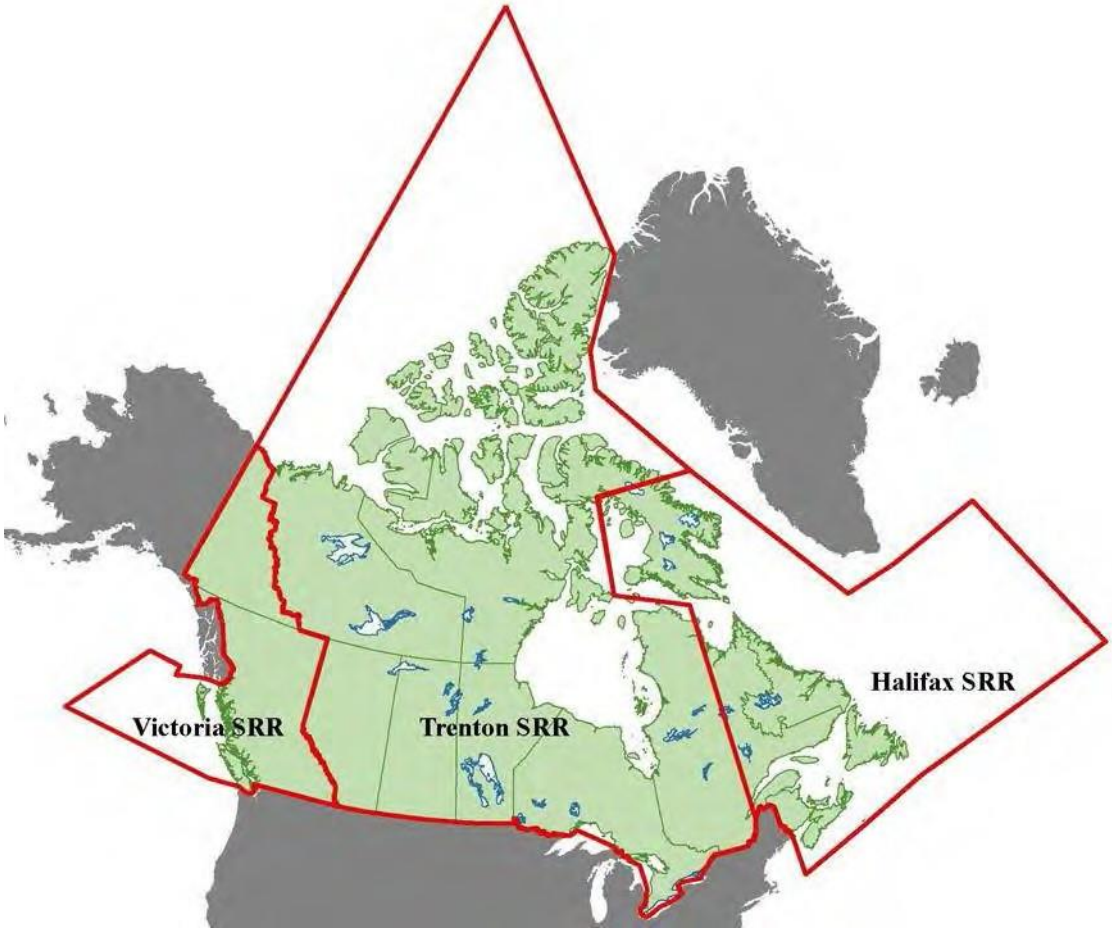


Figure A.1 - Carte du Canada avec les régions canadiennes de recherche et sauvetage (SRR) délimitées

SRR de Victoria

De 54°42.5'N 130°36.5'W, le long de la frontière Alaska – Canada jusqu'à la mer de Beaufort, à l'est le long de la côte jusqu'à la frontière Yukon – Territoires du Nord-Ouest, au sud le long de la frontière Yukon – Territoires du Nord-Ouest jusqu'à 60°00'N, à l'est le long du 60°00'N jusqu'à la frontière Colombie-Britannique – Alberta, au sud le long de la frontière Colombie-Britannique – Alberta jusqu'à la frontière Canada – États-Unis, à l'ouest le long de la frontière Canada – États-Unis jusqu'à 48°30'N 124°45'W, 48°30'N 125°00'W, 48°20'N 128°00'W, 48°20'N 145°00'W, 54°40'N 140°00'W, 54°40'N 136°00'W, 54°00'N 136°00'W, 54°13'N 134°57'W, 54°39.45'N 132°41'W et 54°42.5'N 130°36.5'W.

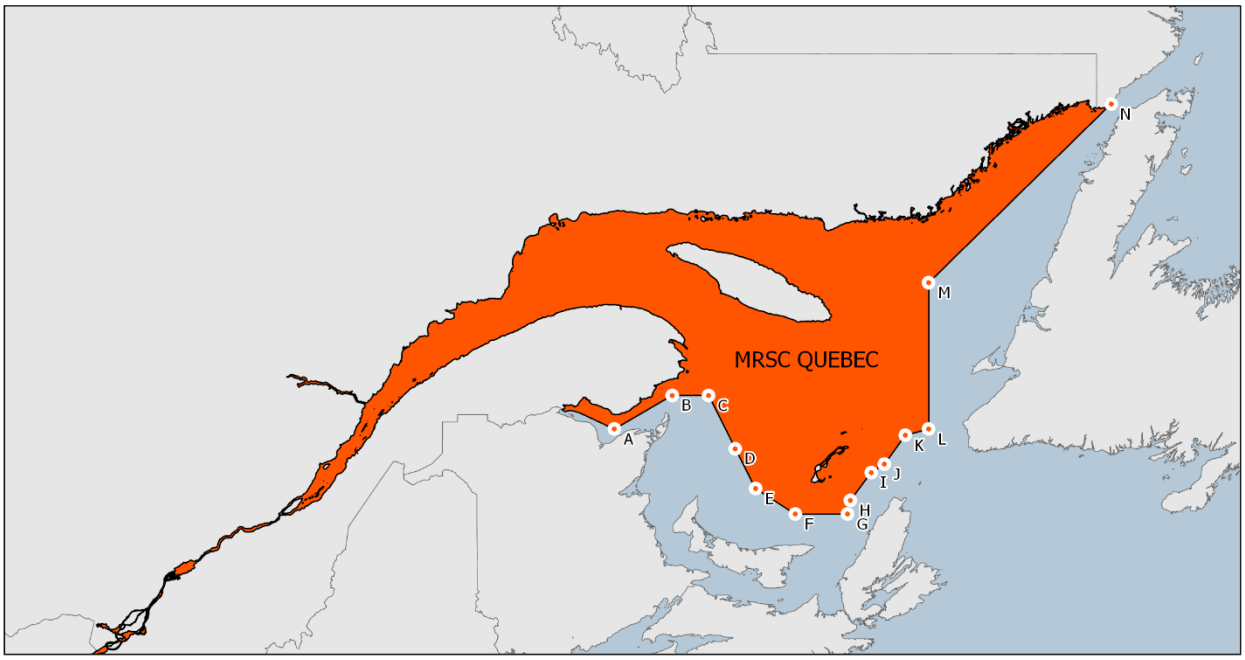
SRR de Trenton

De 70°00'N 080°00'W à 64°00'N 080°00'W, 62°00'N 070°00'W, 46°42'N 070°00'W, à l'ouest le long de la frontière Canada – États-Unis jusqu'à la frontière Alberta – Colombie-Britannique, au nord le long de la frontière Alberta – Colombie-Britannique jusqu'à 60°00'N 120°00'W, à l'ouest jusqu'à 60°00'N 124°00'W, au nord le long de la frontière Yukon – Territoires du Nord-Ouest jusqu'à la mer de Beaufort, à l'ouest le long de la côte jusqu'à la frontière Canada – Alaska, au nord le long du 141°00'W jusqu'au Pôle Nord, au sud jusqu'à 82°00'N 060°00'W, 78°00'N 075°00'W, 76°00'N 076°00'W, 74°00'N 068°18'W, 73°00'N 067°00'W, 70°00'N 063°00'W et à l'ouest jusqu'à 70°00'N 080°00'W.

SRR de Halifax

De 64°00'N 080°00'W à 70°00'N 080°00'W, 70°00'N 063°00'W, 65°30'N 058°39'W, 58°30'N 050°00'W, 58°30'N 030°00'W, 45°00'N 030°00'W, 45°00'N 053°00'W, 43°36'N 060°00'W; 41°52'N 067°00'W, 44°30'N 067°00'W, au nord jusqu'à la frontière Canada – États-Unis, à l'ouest le long de la frontière Canada – États-Unis jusqu'au 70e méridien, au nord le long du 70e méridien jusqu'à 62°00'N 070°00'W et au nord-ouest jusqu'à 64°00'N 080°00'W.

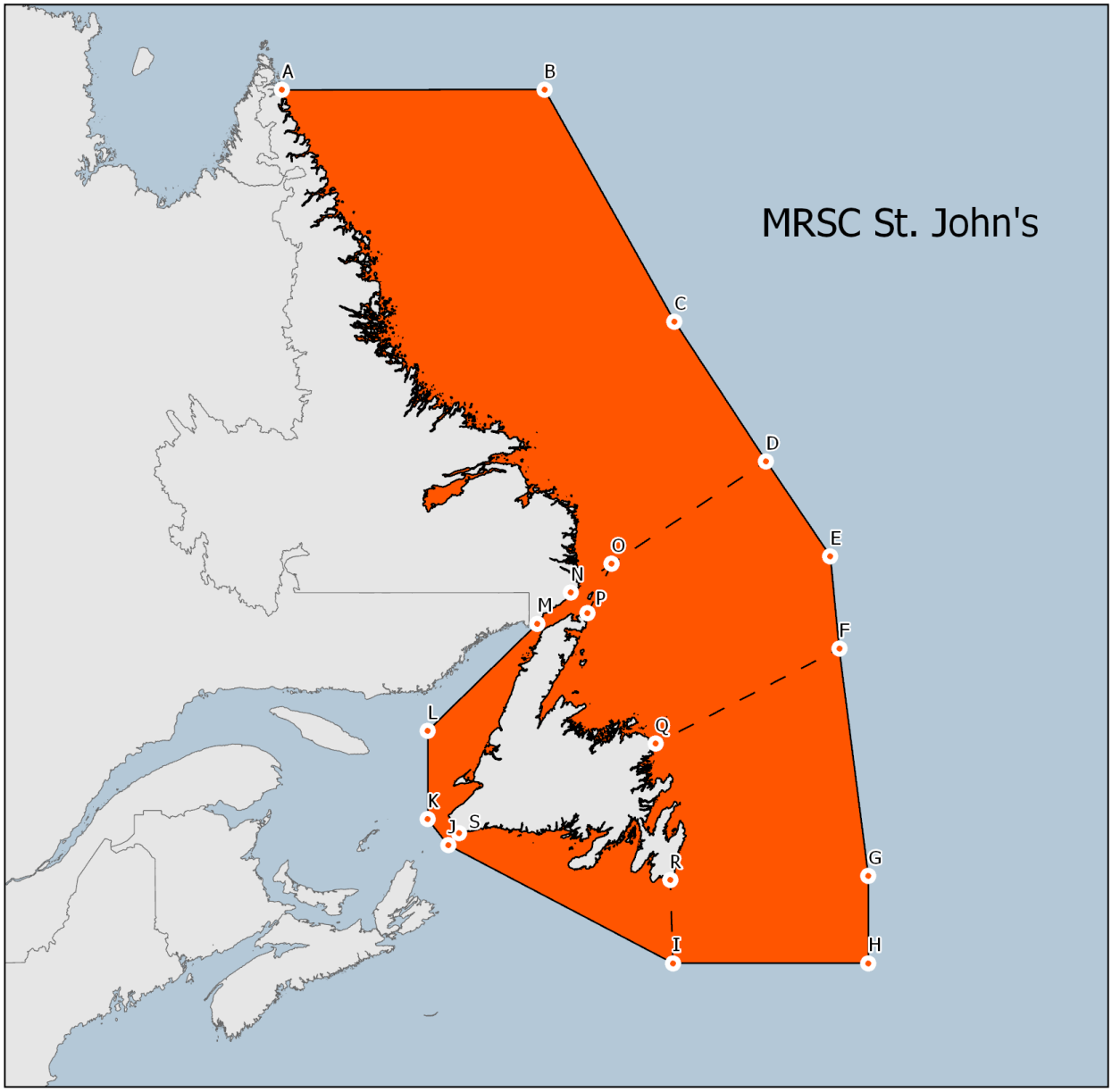
Annexe A4 - Sous-régions de recherche et sauvetage



	Latitude	Longitude
A	47° 50.0' N	65° 25.0' W
B	48° 13.3' N	64° 25.4' W
C	48° 13.3' N	63° 47.5' W
D	47° 36.4' N	63° 19.9' N
E	47° 08.4' N	62° 59.2' N
F	46° 50.4' N	62° 18.1' N
G	46° 50.4' N	61° 24.0' N

	Latitude	Longitude
H	47° 00.0' N	61° 21.1' W
I	47° 19.7' N	60° 59.6' W
J	47° 25.4' N	60° 45.8' W
K	47° 45.7' N	60° 24.3' W
L	47° 50.0' N	60° 00.0' W
M	49° 30.0' N	60° 00.0' W
N	51° 27.0' N	56° 52.0' W

Figure A.2 - Sous-région de SAR - MRSC Québec



	Latitude	Longitude		Latitude	Longitude
A	60° 00.0' N	64° 10.0' W	K	47° 50.0' N	60° 00.0' W
B	60° 00.0' N	56° 40.0' W	L	49° 30.0' N	60° 00.0' W
C	56° 31.0' N	52° 57.0' W	M	51° 27.0' N	56° 52.0' W
D	54° 15.0' N	50° 20.0' N	N	52° 00.0' N	55° 55.0' W
E	52° 38.0' N	48° 30.0' N	O	52° 30.0' N	54° 45.0' W
F	51° 00.0' N	48° 15.0' N	P	51° 38.0' N	55° 26.0' W
G	46° 44.0' N	47° 25.0' N	Q	49° 15.6' N	53° 29.7' W
H	45° 00.0' N	47° 25.0' W	R	46° 39.0' N	53° 04.0' W
I	45° 00.0' N	53° 00.0' W	S	47° 34.0' N	59° 07.0' W
J	47° 20.0' N	59° 25.0' W			

Figure A.3 - Sous-région de SAR - MRSC St. John's

28A Procédures d'évacuation par hélicoptère par les hélicoptères de Recherche et sauvetage des Forces armées canadiennes

Les évacuations médicales par hélicoptère sont une question sérieuse. Étant donné qu'elles peuvent être dangereuses tant pour le patient que pour l'équipage de l'hélicoptère, on ne devrait y recourir qu'en dernier ressort pour prévenir une blessure permanente ou une perte de vie. Si vous êtes à bord d'un bateau de pêche, par exemple, et qu'un des membres de l'équipage subit une blessure légère, vous ne devez pas demander une évacuation médicale par hélicoptère tout simplement pour que vous puissiez continuer de pêcher.

Pour aider le Centre de coordination de sauvetage/Centre secondaire de sauvetage maritime (JRCC/MRSC) à bien évaluer la nécessité d'une évacuation, il faut lui présenter un tableau précis de la situation. Vous pouvez accélérer le processus en étant prêt à donner les renseignements suivants :

a) Nom du navire, indicatif d'appel, position, route et vitesse.

b) Nom, âge et sexe du patient.

c) État de conscience.

d) Rythme respiratoire et difficulté ou douleur associée à la respiration.

e) Pouls, force et régularité; température du patient.

f) Nature et endroit précis de la douleur. Est-elle sourde, vive, continue, intermittente, limitée à un petit endroit ou généralisée?

g) Quand la blessure s'est-elle produite et mentionner la cause - coup, brûlure, chute - Nature de la blessure, coupures ou meurtrissures. Dites si le patient a été déplacé.

h) Déterminer l'importance du saignement.

i) Décrire toute déformation ou tout fonctionnement anormal de la part du patient.

j) Quel est le traitement qui a été donné et comment le patient y a-t-il réagi?

k) HPA à destination et intentions.

l) Nom de l'agent ou du propriétaire et adresse.

m) Fréquence sur laquelle le navire garde l'écoute et autres fréquences disponibles.

n) Si l'hélicoptère doit intervenir: endroit sur le navire qui convient le mieux à un hissage - endroit libre d'obstacles - et fréquence sur laquelle l'hélicoptère peut appeler le navire.

PREMIÈRE REMARQUE : Les détails concernant l'état du patient sont nécessaires parce que, selon cette information, le chirurgien régional approuvera ou n'approuvera pas l'utilisation d'un hélicoptère.

DEUXIÈME REMARQUE : Vous devez appeler la Garde côtière immédiatement si l'un de ces renseignements change.

TROISIÈME REMARQUE : La Garde côtière doit être informée immédiatement si on n'a plus besoin de l'évacuation par hélicoptère du fait qu'il y a d'autres arrangements ou si le patient meurt.

En plus des formes courantes de communications, les capitaines de navire peuvent obtenir des conseils médicaux en envoyant un radiotélégramme à « Radiomédical » et en le transmettant par le truchement du centre SCTM le plus proche qui le transmettra à l'autorité médicale régional approprié et transmettra la réponse au navire.

Préparatifs

La plupart des hélicoptères de sauvetage peuvent se rendre à moins de 150 milles au large (contraintes liées au carburant) et ce uniquement si les conditions atmosphériques le permettent. Si une évacuation est nécessaire, vous devez être prêt à vous rendre jusqu'à la portée d'un hélicoptère. Si vous êtes au-delà de la portée d'un hélicoptère, être prêt à changer de cap, selon les instructions de la Garde côtière, vers un point de « rendez-vous » acceptable.

Une fois la décision prise d'évacuer votre patient, vous devez faire les préparatifs suivants :

1. Garder l'écoute constamment sur 156.8 MHz (voie 16 VHF-FM), 2182 kHz, voie 70 ASN VHF ou autre fréquence phonique spécifiée.

2. Choisir et dégager l'endroit le plus propice pour un hissage, de préférence en arrière du navire, avec un rayon maximal de pont dégagé. (Préférablement 16 mètres ou 50 pieds de rayon). Assujettir l'équipement qui ne l'est pas, les casques portés par les membres d'équipage à l'endroit du hissage, les auvents et les haubans d'antenne et fils d'antenne et relever le gréement et les mâts de charge. Si le hissage se fait à l'arrière, abaisser le bâton de pavillon. Le pont avant ne devrait être préparé que lorsque l'arrière et le milieu du navire ne peuvent pas être utilisés. Assurez-vous d'informer le pilote avant qu'il arrive afin qu'il puisse faire son approche à l'arrière, au milieu ou à l'avant, selon le besoin. Si la partie *avant* est utilisée pour le hissage, la vitesse doit alors être ramenée à une vitesse minimale pour maintenir la barre, et la route doit être changée de façon à mettre le vent à 090°- 120° de la hanche *TRIBORD* avant (c'est-à-dire que si le vent est du Nord, le navire se dirigera vers le sud-ouest). Si le hissage se fait à l'arrière, la vitesse doit alors être au minimum pour maintenir la barre, ou à l'optimale pour manœuvrer le navire et la route doit être changée pour mettre le vent + 015° à 030° de l'avant bâbord (c'est-à-dire que si le vent est du Nord, le cap du navire sera orienté entre 015° et 030°). En général, le navire doit diriger dans une direction qui fournira la plate-forme la plus stable et, si possible, permettre à l'hélicoptère de faire face au vent une fois en « position de hissage ». Le Navire doit maintenir; une vitesse minimale pour maintenir la barre, ou la vitesse plus adaptée aux conditions du moment pendant l'opération de hissage.

3. Braquer les projecteurs verticalement pour aider l'équipage de l'hélicoptère à repérer le navire. Éteignez les projecteurs lorsque l'hélicoptère est au-dessus du navire.

4. Si le hissage doit se faire la nuit, éclairer l'aire de hissage le mieux possible. *Assurez-vous que vous ne braquez pas des projecteurs sur l'hélicoptère car ils pourraient aveugler le pilote*. Mettez des feux sur tout obstacle dans le voisinage, afin que le pilote voit bien la position. Un aéronef à voilure fixe peut aussi éclairer le secteur avec des fusées à parachute pendant l'opération de hissage.

5. Rappelez-vous qu'il y a un fort niveau de bruit sous l'hélicoptère et que les communications phoniques sur le pont seront pratiquement impossibles. Préparez un ensemble de signaux manuels à utiliser par les membres d'équipage qui aideront l'hélicoptère.

6. Laissez le patient dans un lieu chaud et sec. Un technicien de SAR qui sera abaissé sur le pont du navire évaluera l'état du patient et organisera son hissage jusqu'à l'hélicoptère.

7. 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.

8. Un gilet de sauvetage doit être à la disposition du patient, mais ne le mettez pas sur le patient tant que le technicien de SAR n'aura pas examiné ce dernier.

Hissage

1. Changez de route pour permettre au navire de naviguer le plus facilement possible, le vent étant de préférence tel qu'indiqué au paragraphe 2 des Préparatifs. Essayez de choisir un cap de façon à ce que les gaz et fumée de la cheminée n'obscurcissent pas l'aire de hissage.

2. Réduisez la vitesse pour amoindrir les mouvements du navire et garder une erre suffisante pour gouverner.

3. Lorsque vous êtes prêt pour le hissage, faites un signal à l'hélicoptère. Si vous ne pouvez pas communiquer par radio, faites avec la main le signal « approcher » ou la nuit faites des signaux avec une lampe de poche. Une fois les communications directes établies avec l'hélicoptère, leurs instructions sont prioritaires.

4. Laissez le technicien de SAR mettre le pied sur le pont avant de l'aider pour éviter tout choc d'électricité statique. N'ATTACHEZ À VOTRE NAVIRE AUCUNE AMARRE ABAISSÉE DE L'HÉLICOPTÈRE; contentez-vous de la tenir avec une légère tension de la main.

5. Le technicien de SAR coordonnera toutes les opérations subséquentes avec l'hélicoptère. L'hélicoptère fournira tout l'équipement nécessaire.

6. Une fois le technicien de SAR à bord, l'hélicoptère ramènera son crochet de hissage. Lorsque la civière et le patient auront été amenés à l'aire de hissage, le crochet de hissage sera abaissé pour être accroché par le technicien de R & S.

   N’ATTACHEZ JAMAIS LE CROCHET À VOTRE NAVIRE

   En suivant ces procédures, vous pouvez vous assurer qu'une évacuation par hélicoptère, si nécessaire, sera accomplie en toute sécurité et le plus rapidement possible.

Autorité : Garde côtière canadienne (Recherche et Sauvetage)

29 Communications provenant des aéronefs : signaux de détresse, d'urgence et de sécurité

L'information suivante est un extrait du Supplément de vol – Canada (CFS) et du Manuel d'information aéronautique de Transports Canada (AIM) (et autres documents) :

1 Aucune des dispositions dans les présentes n'interdit à un aéronef en détresse l'emploi de tous les moyens dont il dispose pour attirer l'attention, faire connaître sa position et demander de l'aide.

Signaux de détresse

2 Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'il existe un danger imminent, et qu'un secours immédiat est requis :

En vol

a) un signal radiotélégraphique ou toute autre méthode de signalisation composée du groupe du Code Morse . . . - - - . . .

b) un signal radiotéléphonique constitué par le mot *Mayday*; (énoncé 3 fois);

c) Lorsque l'aéronef est perdu ou en détresse et qu'il est incapable d'établir un contact radio, l'avion pilotera deux triangles, comme l'indique la figure, reprendre le cap, répéter à des intervalles de 5 minutes.

Au sol

a) des fusées ou bombes éclairantes émettant des feux rouges tirées l'une après l'autre à de courts intervalles,

b) une fusée à parachute éclairante rouge;

c) un signal fumigène produisant une fumée de couleur orangée.

3 Signaux utilisés par les aéronefs effectuant des opérations de recherche et de sauvetage pour diriger les navires vers un aéronef, un navire ou une personne en détresse :

a) décrire au moins un cercle autour du navire;

b) couper à basse altitude la route projetée du navire près de l'avant en balançant les ailes (on peut également ouvrir et fermer les gaz ou changer le pas de l'hélice, mais ceci peut être moins efficace);

c) mettre le cap dans la direction que doit suivre le navire; et,

d) si le navire ne répond pas, répéter les manœuvres décrites dans a), b) et c), avec la même signification.

Remarque : L'ouverture et la fermeture de la manette des gaz ou le changement du pas de l'hélice peuvent également être pratiqués comme moyen alternatif d'attirer que de balancer les ailes. Toutefois, cette forme de signal sonore peut être moins efficace que le signal visuel de balancer les ailes en raison du niveau élevé de bruit à bord du navire.

Signaux d'urgence

4 (1) Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef désire signaler des difficultés qui le contraignent à atterrir sans nécessiter de secours immédiat;

a) l'allumage et l'extinction répétés des phares d'atterrissage;

b) l'allumage et l'arrêt répétés des feux de navigation de manière à les distinguer des feux de navigation clignotants.

(2) Les signaux suivants, utilisés ensemble ou séparément, signifient qu'un aéronef a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un navire, aéronef, ou autre véhicule ou la sécurité de toute personne à bord ou en vue :

a) un signal transmis en radiotéléphonie constitué par le mot PAN PAN répété 3 fois.

Référence :

Annexe 2 de la convention de l'Organisation de l'aviation civile, Règlement de l'air, annexe 1. Signaux, Juillet 2005
Supplément de vol – Canada
Manuel d'information aéronautique (AIM) TC-1005920

Autorité : Garde côtière canadienne

29A Notification rapide des autorités de Recherche et de sauvetage sur les situations à risque

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

Cet avis est donné conformément à la circulaire de l'OMI MSC.1/Circ.892/Rév.1 et un avis semblable se trouve dans le volume III du Manuel international de recherche et sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) de l'OACI/l'OMI. De plus, des recommandations semblables ont été formulées à la suite de cas de SAR graves qui sont survenus dans la zone SAR canadienne où des capitaines n'ont pas fourni cet avis avant que la situation ne se détériore.

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

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

Autorité : Garde côtière canadienne

30 Radiobalises à bord des navires pour la localisation des sinistres (RLS)

1 Règlement

1.1 *La réglementation concernant le transport des radiobalises de localisation des sinistres (RLS) est en vigueur depuis le 25 octobre 1989. Les exigences élargies en matière de transport sont entrées en vigueur le 28 octobre 2020 pour les navires naviguant à l'extérieur des eaux abritées. Les exigences relatives au transport sont énoncées dans le Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation. En plus des exigences relatives au transport, il y a des exigences techniques que chaque RLS doit respecter et des exigences importantes en matière d'essai et d'inspection.*

Consultez les articles 209, 228, 229, 230 et 239 du *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* pour plus de détails.

	< 8 m de longueur	**8 m à 12 m de longueur**	**Plus de 12 m de longueur**
À proximité du littoral 1 et au-delà	RLS à dégagement libre	RLS à dégagement libre	RLS à dégagement libre
À proximité du littoral 2	RLS à dégagement libre RLS manuelle BLP 406 MHz; ou VHF portatif étanche avec ASN*	RLS à dégagement libre RLS manuelle; et BLP 406 MHz	RLS à dégagement libre

* Si exploité exclusivement dans la zone océanique A1.

2 Mise à bord volontaire

2.1 La Garde côtière canadienne encourage de garder à bord de façon volontaire des RLS sur tous les navires où leur présence n'est pas obligatoire.

Votre RLS et les services SAR

Depuis 2009, les balises 406 MHz sont détectées par le système de satellites Cospas-Sarsat.

Si une balise 406 MHz est vendue ou transférée à un autre opérateur ou à un autre navire, les deux parties doivent informer immédiatement le Registre canadien des balises (RCB).Contactez le RCB au :

Registre canadien des balises
BFC Trenton, C.P. 1000, Succ Forces
Astra, ON, K0K 3W0
Téléphone : 1-877-406-SOS1 (7671)
Télécopieur : 1-877-406-FAX8 (3298)
Visiter le site web du Registre Canadian des balises
Courriel : CBR@sarnet.dnd.ca

3 Enregistrement des radiobalises de localisation

3.1 Le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation* exige que les propriétaires de bâtiments canadiens, fassent enregistrer chaque balise. Les propriétaires doivent aussi s'assurer que les informations de l'enregistrement sont à jour. Il est recommandé que les propriétaires/opérateurs vérifient et mettent à jour leurs balises annuellement.

3.2 La carte d'enregistrement de la balise contient des renseignements à son sujet, sur le bâtiment où elle se trouve, sur le propriétaire de la balise et sur les contacts en cas d'urgence. Ces renseignements sont utilisés uniquement pour la recherche et le sauvetage et aideront grandement à résoudre rapidement la situation en cas de déclenchement d'une alarme de balise. Le propriétaire de la balise doit s'assurer de l'exactitude des données contenues sur la carte d'enregistrement. Étant donné que des vies peuvent dépendre de ces renseignements, il est dans le plus grand intérêt du propriétaire de s'assurer de l'exactitude initiale des renseignements enregistrés et de veiller à ce qu'il en soit toujours ainsi.

3.3 Afin d'être enregistrée, la balise d'urgence doit être codée pour le Canada. Les directives d'encodage des RLS (EPIRB) sont établies dans le Manuel des règlements sur les balises Cospas-Sarsat et disponible sous Manuel Cospas-Sarsat des règlementations relatives aux balises - International COSPAS-SARSAT.

3.4 Les RLS doivent être enregistrées directement auprès du Registre canadien des balises avant leur installation à bord du navire.

3.5 Si une balise 406 MHz doit être retirée du service, elle doit être éliminée avec les piles retirées et conformément aux règlements locaux sur le recyclage des appareils électroniques. Le Registre canadien des balises doit être informé lorsqu'une balise a été retirée du service, mise en entreposage et/ou éliminée.

4 Sécurité à respecter pour son transport

4.1 La batterie de longue durée placée dans une RLS est de type au lithium. Des règlements provinciaux et fédéraux régissent le transport terrestre, maritime et aérien de ce type de batterie.

4.2 Avant d'expédier une RLS pour toute raison autre que celle réservée à son usage normal, les utilisateurs devraient consulter un vendeur autorisé, une compagnie de transport ou une administration gouvernementale de transport appropriée.

5 Mise en garde

5.1 Des enquêtes menées par la Garde côtière canadienne ont révélé que des RLS à dégagement libre de catégorie I, fonctionnant sur la fréquence de 406 MHz, se trouvant à bord de certains bâtiments, n'avaient pas été armées ou installées selon les directives des fabricants et par conséquent, ne pourraient pas être activées automatiquement dans des conditions critiques. Il faut absolument que les navigateurs s'assurent que leur RLS à dégagement libre soit convenablement installée à bord de leur bâtiment et qu'elle soit disposée afin de fonctionner automatiquement.

5.2 Peu importe si une balise réussit un autotest, les opérateurs ne doivent pas continuer à utiliser des balises dont la date d'expiration de la batterie est dépassée et doivent suivre les directives d'entretien du fabricant. Si une balise transmet un signal de détresse avec une batterie expirée, il n'y a aucune garantie que cette balise fonctionnera comme prévu, ce qui pourrait entraîner des retards importants en situation d'urgence.

6 Entretien

6.1 Les utilisateurs doivent s'assurer que les RLS ou PLB sont inspectées et mise à l'essai au minimum tous les six mois, tel que décrit le *Règlement de 2020 sur la sécurité de la navigation.*

6.2 Les utilisateurs devraient suivre toutes les instructions avec soin et se référer aux recommandations d'entretien périodique du manufacturier contenues dans le manuel de l'utilisateur.

6.3 Les utilisateurs doivent s'assurer que l'étiquette portant l'UIN (code hexadécimal) de la balise est solidement fixée et bien visible sur celle-ci.

7 Fausses alertes

7.1 Si vous avez mis votre RLS en marche par inadvertance, suivez les points ci-dessous afin de réduire l'impact sur les ressources SAR :

.1 Interrompre le signal d'alerte émit par la RLS en plaçant le commutateur en position ARMÉ (ou SÛRETÉ sur certains modèles), et

.2 Communiquer avec le Centre de contrôle des missions au 1-800-211-8107 ou (613) 965-7265 ou avec le bureau des JRCC/MRSC le plus proche pour aviser de la situation.

.3 Assurez-vous que toutes les balises sont enregistrées avec des coordonnées à jour. Si une balise s'active dans une situation non liée à la détresse, le JRCC/MRSC chargé du cas pourra utiliser ces informations pour résoudre rapidement les fausses alertes sans déployer inutilement des ressources limitées.

Autorité : Garde côtière canadienne (Recherche et Sauvetage, Ottawa)

E Événements maritimes et pollution

31 Signalement des événements maritimes

Le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports (BST)*, découlant de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, exigent que la personne responsable d'un navire (par exemple le propriétaire, l'exploitant, l'affréteur, le capitaine, le pilote ou un membre d'équipage) se trouvant dans des eaux canadiennes, ou d'un navire canadien dans n'importe quelles eaux, signale un événement (accident ou incident) dès que possible et par les moyens de communication les plus rapides disponibles.

L'information doit être signalée au BST par l'entremise, notamment, d'une station radio maritime, d'un centre de Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), d'une station de services du trafic maritime (STM), d'une station radio maritime exploitée par la Société de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent ou d'une station maritime canadienne ou en appelant directement au BST :

- Région de l'Atlantique –Île du Prince Edouard, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve-et-Labrador: 1 (902) 471-0820 ou MarineNotifications.Atlantic@bst-tsb.gc.ca
- Région centrale et arctique – Ontario, Québec, Territoires du Nord-Ouest, Nunavut: 1 (418) 580-3510 ou MarineNotifications.Central@bst-tsb.gc.ca
- Région du Pacifique – Manitoba, Saskatchewan, Alberta, Colombie-Britannique, Yukon: 1 (604) 219-2414 ou MarineNotifications.Pacific@bst-tsb.gc.ca
- Les rapports peuvent aussi être transmis en utilisant le numéro sans frais 1 (800) 387-3557. Si vous désirez de faire votre rapport en français, composez le numéro sans frais.

Si l'événement a eu lieu hors du Canada composez 1 (819) 994-3741 ou envoyer un courriel à MarineNotifications@bst-tsb.gc.ca. Les appels à frais virés sont acceptés.

Toute personne responsable d'un navire est prévenue que des sanctions peuvent lui être imposées si elle omet de signaler un événement maritime. Un compte rendu de l'événement doit également être fait par écrit dans les 30 jours suivant l'événement, en remplissant le formulaire approprié. **Veuillez noter que les blessures en milieu de travail à bord de navires doivent aussi être signalées directement à Transports Canada.**

Le formulaire de compte rendu « RAPPORT D'UN ÉVÉNEMENT MARITIME / ÉVÉNEMENT HASARDEUX » (formulaire 1808 du BST (09-2014)) est bilingue et les deux versions sont recto verso. Les navigateurs qui doivent signaler un événement sont avisés que les formulaires peuvent être téléchargés à partir du site Web du BST à Signaler un événement de transport maritime.

Le formulaire original du BST doit être transmis par courriel. Toute personne qui rédige un rapport puisse l'envoyer par télécopieur en utilisant le 1 (819) 997-2239 ou par courrier à:

Bureau de la sécurité des transports du Canada

200, Promenade du Portage, Place du Centre, 4e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le bureau de TSB en utilisant l'information ci-dessus.

Autorité : Bureau de la sécurité des transports du Canada – Marine
(BST - Marine)

32 Pollution – Conformité aux règlements canadiens

Nous attirons l'attention des capitaines sur ce qui suit :

Le Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux,

Le Règlement sur l'eau de ballast,

Le Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires,

Le *Règlement sur les organismes d'intervention*,

Le *Règlement sur l'intervention environnementale*

Le Canada est responsable du *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux,* et les *capitaines* devraient prendre note que ce Règlement renferme des dispositions précises sur les hydrocarbures, les substances liquides nocives et les produits chimiques dangereux, les substances polluantes, les eaux usées, les ordures, l'atmosphère et les systèmes antisalissure. Le Règlement incorpore les dispositions de la Convention MARPOL et de la Convention visant les systèmes antisalissure. Le Canada a adhéré à ces deux conventions, y compris toutes les annexes de la Convention MARPOL. Cependant, des dispositions sur les rejets plus rigoureux s'appliquent aux eaux intérieures. Le gouvernement du Canada s'engage à protéger sa faune marine et son milieu océanique, et ne tolérera aucun rejet illégal d'hydrocarbures, de substances huileuses ou d'autres substances toxiques dans les eaux canadiennes.

La zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord est en place et vise les eaux de compétence canadienne situées au sud du 60e parallèle de latitude nord, y compris les eaux de la zone économique exclusive canadienne de 200 milles. Cette mesure s'applique également aux eaux du territoire français Saint-Pierre-et-Miquelon et des États-Unis. À compter du 1er janvier 2015, tous les bâtiments qui naviguent dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord doivent utiliser un carburant ayant une teneur en souffre d'au plus 0,10 %.

Tous les membres d'équipage doivent être mis au courant des conséquences d'un rejet illégal d'hydrocarbures ou d'autres substances toxiques dans les eaux canadiennes, y compris les effets dévastateurs sur la faune marine, la possibilité d'être condamnés à une amende sévère et à une peine d'emprisonnement, et la publication du nom des navires et des membres d'équipage qui ont été poursuivis avec succès.

Les navires qui entrent dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive de 200 milles, font l'objet d'une surveillance étroite par des aéronefs de surveillance, des patrouilleurs ainsi qu'au moyen d'images transmises par satellite et d'inspections de contrôle par l'État du port.

Les bâtiments soupçonnés d'avoir rejeter des hydrocarbures ou d'autres substances toxiques illégalement en milieu marin peuvent être détenus en vue d'une enquête et être poursuivis en vertu des lois canadiennes. Les propriétaires, les exploitants et les membres d'équipage déclarés coupables en vertu des lois canadiennes sont passibles d'une amende pouvant atteindre un million de dollars.

Tout rejet, ou risque de rejet de n'importe quel polluant doit être signalé par le biais du moyen le plus rapide disponible et de la façon prescrite par le document *Lignes directrices concernant la notification des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins* (TP 9834) ou dans la résolution A.851(20) de l'*Organisation maritime internationale*, tel que modifié. Dans l'éventualité où un bâtiment n'aurait pas pu obtenir le carburant conforme pour naviguer dans la zone de contrôle des émissions de l'Amérique du Nord, il doit signaler sa situation conformément aux procédures énoncées dans le bulletin de la sécurité des navires 04/2013 (Rapports à présenter lorsque le carburant conforme n'est pas disponible).

Les capitaines de pétrolier devraient noter que les navires citernes visés doivent avoir à leur bord un Certificat pour navire polaire ou un certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, comme le prescrit la règlementation, ainsi qu'un certificat d'assurance ou tout autre document concernant la responsabilité financière émis conformément aux dispositions de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992.

Les capitaines de navire qui transportent des produits chimiques ou des hydrocarbures dans les zones de contrôle des glaces de l'Est du Canada doivent consulter la publication de Transports Canada intitulée *Lignes directrices conjointes de l'industrie et du gouvernement concernant le contrôle des pétroliers et des transporteurs de produits chimiques en vrac dans les zones de contrôle des glaces de l'est du Canada* (TP 15163 – Édition 2019) pour obtenir des directives quant à la façon d'exploiter leur bâtiment dans les zones de contrôle des glaces. Un exemplaire de ces lignes directrices doit se trouver à bord de tous les navires visés.

Les capitaines de bâtiments qui entrent dans la zone économique exclusive du Canada depuis la mer sont avisés de consulter le Règlement sur l'eau de ballast (le Règlement) et la publication intitulée Liste des zones désignées de renouvellement d'eau de ballast et d'eaux douces au Canada (TP 13617F – Édition 2021) pour s'assurer qu'ils sont conformes. À l'exception des bâtiments exemptés de la disposition de la règlementation, tous les bâtiments doivent échanger ou traiter leurs eaux de ballast avant de les rejeter dans les eaux de compétence canadienne. Les navires seront également tenus de rincer l'eau à salée les réservoirs d'eau de ballast avec de l'eau de haute mer contenant des quantités résiduelles d'eau de ballast. Le capitaine d'un bâtiment, qu'il transporte ou non des ballasts à bord, doit s'assurer que son bâtiment est conforme à la règlementation et présenter un formulaire de rapport sur l'eau de ballast dûment rempli, comme le prévoit aux Directives pour la soumission du formulaire de déclaration d'eau de ballast (FDEB) canadien - #07/2022. Dans les cas où Transports Canada détermine qu'un bâtiment ne respecte pas la règlementation, celui-ci pourrait être soumis à une inspection et à une détention conformément au paragraphe 222(1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Transports Canada est le principal organisme responsable du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Le régime a été créé en 1995 afin de permettre à l'industrie d'intervenir face à ses propres déversements d'hydrocarbures dans le respect des délais prescrits et des conditions d'exploitation, dans les eaux canadiennes au sud du 60e parallèle de latitude Nord. Le régime repose sur un partenariat entre le gouvernement et l'industrie. Il impose des normes rigoureuses aux organismes d'intervention et aux installations de manutention d'hydrocarbures (y compris les installations de manutention d'hydrocarbures au nord du 60e parallèle), et il établit les exigences au chapitre de la capacité nationale en matière de préparation. Veuillez consulter la fin de cet avis pour connaître le nom de la personne-ressource à Transports Canada.

La Garde côtière canadienne est le principal organisme fédéral chargé d'assurer une intervention adéquate pour tout déversement provenant de navires et tiendra le pollueur responsable de cette intervention. Elle surveille l'intervention globale afin de s'assurer qu'elle est efficace, rapide et adaptée à l'incident. Puisque la Garde côtière canadienne est informée de tout déversement provenant de navires, les pollueurs doivent communiquer de leurs intentions avec le représentant concerné de la Garde côtière canadienne. Veuillez consulter la fin de cet avis pour connaître le nom de la personne-ressource à la Garde côtière canadienne.

En vertu de la partie 8 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada,* tous les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes, tous les autres bâtiments d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 tonnes ayant à leur bord des hydrocarbures (cargaison ou combustible) et les groupes de bâtiments qui sont poussés ou remorqués, qui ont une jauge brute égale ou supérieure à 150 tonnes et qui transportent des hydrocarbures en tant que cargaison dans les eaux canadiennes au sud du 60e parallèle sont tenus de conclure une entente avec un organisme d'intervention certifié par Transport Canada.

Cette exigence ne s'applique pas aux bâtiments non canadiens qui ne font que passer dans la mer territoriale du Canada et qui ne se livrent pas à des activités de chargement ou de déchargement d'hydrocarbures pendant leur passage.

Liste des organismes d'intervention certifiés par Transports Canada et leurs zones géographiques de responsabilités :

La zone géographique d'intervention de la *Western Canada Marine Response Corporation* (WCMRC) couvre les eaux longeant la Colombie-Britannique (y compris leurs rivages) ainsi celles qui s'entendent dans l'ensemble de la zone économique exclusive (200 milles marins au large des côtes), y compris, sans toutefois s'y limiter, les eaux intérieures de la province.

La zone géographique d'intervention de la Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée. (SIMEC) couvre toutes les eaux canadiennes situées au sud du 60^{e} parallèle de latitude Nord dans les provinces de Terre-Neuve, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, du Québec, de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, à l'exception des eaux situées dans les zones primaires d'intervention associées aux ports désignés de Saint John, au Nouveau-Brunswick, et de Point Tupper, en Nouvelle-Écosse.

La zone géographique d'intervention de *Point Tupper Marine Services Ltd*. *(PTMS)* comprend toutes les eaux situées entre un arc ayant un rayon de 50 milles marins et centré sur le phare de Bear Head (45º33'N 61º17'W), mais ne s'étendant pas au nord de la levée empierrée Canso dans la baie St. Georges et de la masse terrestre contiguë et, pour plus de certitude, ne comprenant pas les eaux des lacs Bras d'Or, du canal St. Andrews, du canal St. Patricks, du lac Great Bras d'Or et des autres plans d'eau situés à l'intérieur de l'île du Cap-Breton.

La zone géographique d'intervention de *Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc.* couvre toutes les eaux canadiennes situées entre la limite ouest formée par un arc ayant un rayon de 50 milles marins dont le centre est situé aux cordonnées 45º08'03"N 66º17'12"W et la limite est formée par un arc ayant un rayon de 50 milles marins autour d'un point centré sur le phare du cap Spencer.

Veuillez consulter la fin de cet avis pour connaître le nom de la personne-ressource des divers organismes d'intervention.

Le Canada a démontré sa volonté de gérer la menace que représentent les bâtiments abandonnés et les épaves par son adhésion à la *Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007*, un cadre qui définit les droits et les obligations des propriétaires de bâtiments et des États côtiers en ce qui concerne les épaves résultant d'un accident en mer dans les limites de la zone économique exclusive d'un État. La *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*, l'instrument du Canada pour adhérer à cette convention, est entrée en vigueur le 30 juillet 2019. Pour tenir les propriétaires responsables de leurs bâtiments, elle interdit l'abandon de bâtiments et applique le principe selon lequel les propriétaires sont responsables des dangers et des autres problèmes que peuvent causer les bâtiments et les épaves. La *Loi* confère à Transports Canada le pouvoir de gérer toutes les questions liées aux bâtiments abandonnés et délabrés, et confère à la Garde côtière canadienne le pouvoir de gérer tous les dangers relatifs aux bâtiments. Ces dangers peuvent être de nature environnementale ou socioéconomique, ou encore être liés à la sécurité. En vertu de la *Loi*, les deux organismes ont le pouvoir de donner des ordres aux propriétaires de navires pour faire assurer la conformité.

<table>
<tr>
<td rowspan="2">GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
(24/7, intervention environnementale et dangers maritimes)

Région de l’Ouest
1-800-889-8852

Région du Centre
1-800-265-0237

Région de l’Arctique
1-867-979-5269

Région de l’Atlantique (NB,NS,PEI)
1-800-565-1633

Région de l’Atlantique (NFLD,LAB)
1-800-563-9089</td>
<td>ORGANISMES D’INTERVENTION

Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC)
604-294-6001
604-294-9116 (24 heures)</td>
</tr>
<tr>
<td>Société d’intervention maritime, Est du Canada Ltée. (SIMEC)
613-230-7369

Région du Québec
418-692-8989

Région de l’Atlantique
902-461-9170

Région des Grands Lacs
518-862-2281</td>
</tr>
<tr>
<td rowspan="2">TRANSPORTS CANADA

Sécurité et sûreté maritimes, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux

330, rue Sparks, 10e étage, K1A 0N5
613-991-3131</td>
<td>Atlantic Emergency Response Team (ALERT) Inc.
506-632-4499 (24 heures)</td>
</tr>
<tr>
<td>Point Tupper Marine Services Ltd. (PTMS)
902-625-1711</td>
</tr>
</table>

Autorité : Garde côtière canadienne

F Défense nationale - Avis des Forces armées

33 Prudence en approchant les ports canadiens

PARTIE I

Fermeture des ports; arrêt de la circulation maritime dans les ports.

1 Les navigateurs sont priés de noter que si le ministère de la Défense nationale jugeait nécessaire d'assumer le contrôle de certains ports canadiens, les signaux suivants seront mis en évidence à des endroits bien à la vue dans ou près de ces ports ou par un navire d'inspection ou de contrôle de la circulation.

2 Les signaux ainsi que leurs significations sont les suivants :

a) *Entrée interdite au port*

(i) De jour – Trois ballons rouges disposés verticalement;

(ii) De nuit – Trois feux à éclats rouges disposés verticalement et visibles de tous les points de l'horizon.

b) *Entrée permise au port*

De nuit – Trois feux verts disposés verticalement et visibles de tous les points de l'horizon.

c) *Circulation interdite à l'intérieur du port ou du mouillage*

(i) De jour - Un drapeau bleu;

(ii) De nuit - Un feu rouge, un feu vert, un feu rouge, disposés verticalement et visibles de tous les points de l'horizon.

En plus des feux ordinaires de navigation, les navires d'inspection porteront les feux susmentionnés.

3 Les capitaines des navires sont priés de noter que s'ils doivent s'approcher de l'entrée d'un port placé sous le contrôle du ministère de la Défense nationale, ils ne doivent pas pénétrer dans une *zone dangereuse* déclarée telle, ni s'approcher sans permission des estacades de défense, ni s'arrêter ou mouiller dans une zone dangereuse ou un mouillage interdit, à moins qu'on ne leur ait donné instruction de le faire. Lorsque les navires de l'État ou ceux qui appartiennent à l'autorité portuaire seront en patrouille dans la région, les capitaines devront donc communiquer avec ces navires afin de se renseigner sur la route à suivre pour s'acheminer vers le port.

PARTIE II

Service d'inspection

4 Dans certaines circonstances, il faudra prendre des mesures spéciales pour examiner ou établir l'identité de chacun des navires désirant entrer dans les ports, et en contrôler l'entrée. Ces mesures seront prises par le Service d'inspection qui assurera la présence d'officiers sur les navires d'inspection et de contrôle de la circulation. Ces navires porteront les drapeaux distinctifs du Service d'inspection qui sont les suivants :

a) Le drapeau spécial du Service d'inspection, et

b) Le drapeau canadien

5 Si on leur ordonne de se mettre au mouillage en vue d'une inspection, les capitaines sont priés de noter qu'il leur sera défendu, excepté dans le but d'éviter un accident, de faire l'une ou l'autre des choses suivantes sans la permission de l'officier d'inspection;

a) mettre une embarcation à la mer;

b) communiquer avec la terre ou tout autre navire;

c) déplacer le navire;

d) manoeuvrer les câbles de mouillage;

e) autoriser toute personne ou chose à quitter le navire.

6 Tout passager ou membre de l'équipage qui s'est embarqué en dehors du Canada devra être inspecté par un agent d'immigration canadien avant d'être admis au Canada.

PARTIE III

Autres règlements en vigueur

7 Rien dans le présent Avis de précaution ne doit être considéré comme annulant les règlements établis par chacune des autorités portuaires ou par les autorités de la Défense nationale préposées à l'acheminement des navires.

Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

34 Renseignements concernant les sous-marins

1. Introduction

Les Forces armées canadiennes, Marine royale canadienne, exploitent quatre sous-marins de classe Victoria. Les marins sont avertis qu'ils pourraient rencontrer ces sous-marins n'importe où au large des côtes canadiennes, en particulier près d'Halifax, y compris les secteurs d'opération au sud d'Halifax et de Victoria, y compris le détroit de Juan de Fuca et le détroit de Georgia, surtout près de Nanoose Bay. On rencontre fréquemment aussi des sous-marins de la marine américaine au large des côtes est et ouest du Canada. Les sous-marins peuvent se trouver en surface ou en plongée, navigant seuls ou accompagnés de bâtiments de surface et/ou d'aéronefs.

2. Indicateurs de présence de sous-marins

a) Signaux visuels émis par des bâtiments de surface accompagnés de sous-marins

Lorsqu'un bâtiment de surface est accompagné d'un sous-marin, le bâtiment de surface arborera le signal international NE2, ce qui signifie que *Des sous-marins sont en exercice dans les environs; faire preuve d'une grande prudence*. Les navires doivent gouverner de façon à éviter tout navire arborant ce signal. Si, pour une raison ou pour une autre, il est nécessaire de s'approcher de ce navire, les vaisseaux doivent avancer lentement jusqu'à ce qu'on annonce la zone de danger par radio VHF de passerelle à passerelle, par fanions ou par projecteur de signalisation. Il faut maintenir en tout temps une surveillance vigilante à l'égard des sous-marins, car leur présence pourrait n'être trahie que par un périscope ou un schnorkel dépassant la surface de l'eau.

b) Signaux pyrotechniques émis par les sous-marins

Un sous-marin navigant en profondeur, soit seul ou accompagné d'un bâtiment de surface ou d'un aéronef pourrait indiquer sa position en lançant une *chandelle fumigène* ou une *fusée éclairante* (voir la section 8)

c) Avis aux navigateurs

Dans certaines circonstances, des avis à l'effet que des sous-marins sont en exercice dans des secteurs spécifiés pourraient être émis sous forme de messages *CANHYDROLANT* et *CANHYDROPAC* diffusés sous forme d'avis aux navigateurs standard.

3. Feux de navigation

a) À maintes occasions, la disposition globale des feux des sous-marins et la silhouette réduite de ces sous-marins, en marche et au mouillage, ont fait que des sous-marins ont été pris pour des bâtiments beaucoup plus petits. Par exemple, des sous-marins au mouillage la nuit ont été pris pour deux bâtiments de moins de 50 m (164 pi) de long. La tête de mât et les feux latéraux des sous-marins sont placés bien en avant et très bas au-dessus de l'eau pour des bâtiments de cette longueur et de ce tonnage. En particulier, le feu de navigation de la tête de mât pourrait être bien en avant de la mi-longueur du sous-marin. Le feu de poupe se trouve très bas et pourrait parfois être partiellement obscurci par les embruns et les vagues, mais il est invariablement plus bas que les feux latéraux. L'on pourrait rencontrer certains sous-marins sans feu de navigation avant, et sur lesquels le feu de poupe est situé sur l'extrémité arrière de l'aileron. De plus, si l'on aperçoit un sous-marin lorsqu'il fait surface, ou peu de temps après, (ou juste avant de plonger), les feux latéraux ne seraient pas visibles puisque ceux-ci sont rentrés lorsqu'un sous-marin est submergé. Les feux de navigation des sous-marins de la classe Victoria sont habituellement placés comme suit :

i. feu de navigation de la tête de mât – au-dessus de l'aileron à environ 9,27 m au-dessus de la surface;
ii. feu de poupe – à l'arrière de l'aileron à environ 6,84 m au-dessus de la surface;
iii. feux latéraux – sous le feu de tête de mât et en avant de celui-ci, séparés d'environ 3,0 m, et à 7,63 m au-dessus de la surface;
iv. feu de mouillage avant – à l'avant (proue) à environ 5,5 m au-dessus de la surface; et

v. feu de mouillage arrière – à la poupe à environ 3,3 m au-dessus de la surface.

b) En plus d'arborer les feux de navigation prescrits pour de tels bâtiments, certains sous-marins pourraient comporter un feu jaune clignotant 90 fois par minute et visible sur 360 degrés sur une distance d'au moins trois milles nautiques. Ce feu se trouve au-dessus de l'aileron à environ 10,16 m au-dessus de la surface.

c) Les sous-marins submergés à profondeur de périscope pourraient comporter un feu rouge ou jaune à clignotement rapide ou visible sur tout l'horizon pour indiquer leur présence aux aéronefs en exercice.

Remarque : Dans les eaux réglementées, l'on doit croiser les sous-marins avec prudence en respectant leur manœuvrabilité limitée à la surface, leur grand tirant d'eau et leur vulnérabilité aux collisions.

4. Indications qu'un sous-marin en plongée est en détresse

Un sous-marin désemparé incapable de faire surface essaiera d'indiquer sa position à l'aide des méthodes suivantes :

a) en larguant les bouées de détresse décrites à la section 7 du présent avis dès que l'accident se produit;

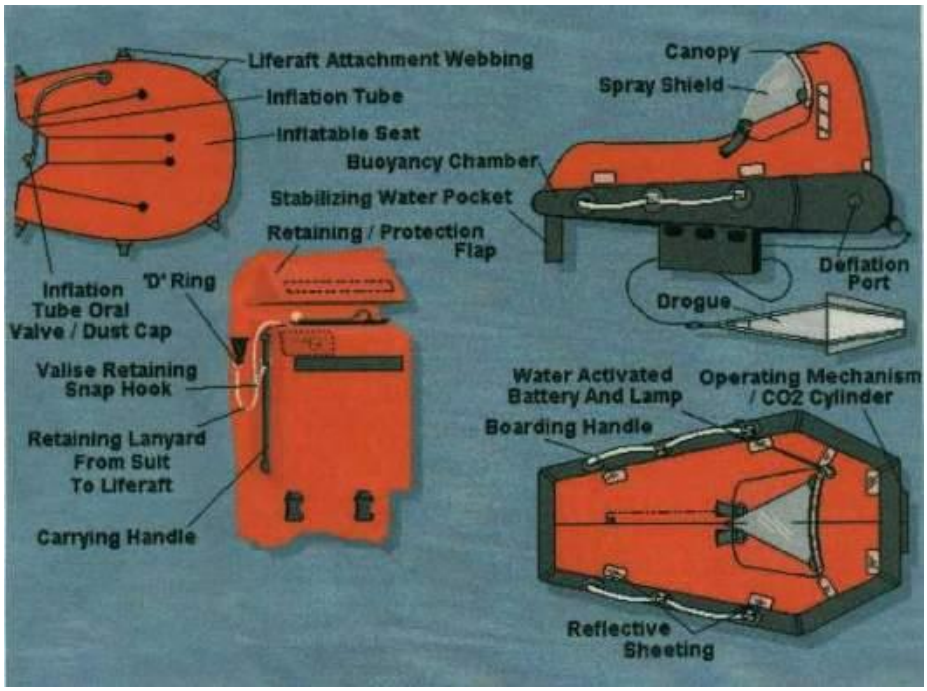
b) en tirant les signaux pyrotechniques rouges décrits à la section 8 du présent avis. Bien que le sous-marin puisse tirer ces signaux en tout temps, les signaux seront plus probablement tirés à l'approche de bâtiments de surface et en réponse aux signaux sonores de la section (5) (e). Il s'agit de chandelles fumigènes spéciales qui transportent un message et qui déversent un colorant. Tout devrait être mis en œuvre pour obtenir ce message, qui se trouvera dans un contenant tubulaire attaché au sommet de la chandelle fumigène;

c) en pompant du carburant ou de l'huile de lubrification à l'extérieur;

d) en faisant des bulles d'air;

e) personnel ou débris flottant à la surface. Le personnel pourrait être inconscient ou incohérent à cause du mal de décompression et pourrait être incapable d'expliquer sa situation. Il se pourrait qu'il porte une combinaison de sauvetage de sous-marin ou une combinaison d'abandon en surface d'un sous-marin.

Combinaison de sauvetage de sous-marin Mk10 et radeau de sauvetage pour une personne MK 1



Radeau de sauvetage pour une personne Mk 18 livré avec combinaison de sauvetage de sous-marin

Inflation Tube Oral Valve / Dust Cap = Bouchon anti poussière/robinet oral de tube de gonflage

'D' Ring = Anneau en D

Valise Retaining Snap Hook = Mousqueton de retenue de valise

Retaining Lanyard From Suit to Liferaft = Câble de retenue reliant la combinaison et le radeau de sauvetage

Carrying Handle = Poignée

Liferaft Attachment Webbing = Câble de fixation de radeau de sauvetage

Inflation Tube = Tube de gonflage

Inflatable Seat = Siège gonflable

Buoyancy Chamber = Flotteur

Stabilizing Water Pocket = Poche de stabilisation

Retaining / Protection Flap = Dispositif de protection/de retenue

Canopy = Enveloppe

Spray Shield = Écran anti-embruns

Deflation Port = Orifice de dégonflage

Drogue = Ancre flottante

Operating Mechanism / CO2 Cylinder = Mécanisme / bouteille de CO_2

Water Activated Battery And Lamp = Lampe et batterie à actionnement hydraulique

Boarding Handle = Poignée d'embarquement

Reflective Sheeting = Revêtement réfléchissant

5. Abandon en surface d'un sous-marin

a) Il y a de nombreuses raisons qui pourraient forcer l'équipage d'un sous-marin à abandonner son navire. Dans la plupart des cas, ces raisons comprendront les dommages causés par un incendie, une inondation, une contamination de l'air ou une situation urgente de réacteur. Les circonstances poussant l'équipage à abandonner son sous-marin prendront rapidement de l'ampleur et entraîneront très probablement une évacuation rapide pour laquelle le temps de préparation aura été court.

b) L'abandon en surface d'un sous-marin se fait en évacuant le sous-marin par les écoutilles du pont principal ou les écoutilles d'aileron/de kiosque. Il s'agit d'une opération extrêmement difficile, particulièrement lorsque la mer est grosse; de plus, contrairement aux bâtiments de surface, les sous-marins n'offrent aucune protection de franc-bord et ne sont habituellement pas munis de gros radeaux de sauvetage ni de provisions prêtes à consommer pour soutenir et nourrir l'équipage.

c) Une fois le sous-marin abandonné, les survivants font face à de nombreux défis et conditions défavorables en attendant les forces de sauvetage. Il est peu probable que les survivants d'un sous-marin abandonné aient souffert du mal de décompression; cependant, l'inhalation de fumée, les radiations et l'hypothermie pourraient avoir fait des victimes ou gravement blessé certains.

d) Les survivants porteront probablement une combinaison de sauvetage ou, dans certains cas, une combinaison d'abandon en surface d'un sous-marin; de plus, ils pourraient être attachés les uns aux autres ou se trouver dans des radeaux de sauvetage portatifs ou fixes.

Combinaison d'abandon en surface d'un sous-marin

La combinaison d'abandon en surface d'un sous-marin est une combinaison d'immersion unitaille à haut rendement en un morceau conçue pour procurer un niveau exceptionnel de protection thermique et de flottaison au personnel immergé dans des eaux froides pendant une période pouvant aller jusqu'à 12 heures.

Combinaison d'abandon en surface d'un sous-marin

Radeau de sauvetage portatif gonflable pour sous-marin et pouvant accueillir six personnes

Les sous-marins de la classe Victoria transportent dix radeaux de sauvetage portatifs gonflables pour sous-marin pouvant accueillir six personnes. Ces radeaux de sauvetage sont conçus dans le cas d'abandon de bâtiment et doivent être utilisés avec la combinaison d'abandon en surface d'un sous-marin.

LIGHTING SYSTEM = SYSTÈME D'ÉCLAIRAGE

INNER LIFELINE = CÂBLE DE SAUVETAGE INTÉRIEUR

RESCUE LINE AND QUOIT = ANNEAU ET CÂBLE DE SAUVETAGE

BOARINDG HANDLES = POIGNÉES D'EMBARQUEMENT

BOARDING RAMP = RAMPE D'EMBARQUEMENT

WATER POCKET = POCHE DE STABILISATION

OUTER LIFELINE = CÂBLE DE SAUVETAGE EXTÉRIEUR

LOWER BUOYANCY CHAMBER = FLOTTEUR INFÉRIEUR

UPPER BUOYANCY CHAMBER = FLOTTEUR SUPÉRIEUR

FOOTSTEP LADDER AND HAULING-IN LINE = ÉCHELLE ET CÂBLE D'EMBARQUEMENT

ARCH = ARC

RAIN-WATER CATCHMENT = SYSTÈME DE COLLECTE DE L'EAU DE PLUIE

CANOPY = TOIT

6. Mesures d'urgence pour sous-marin

a) Dans tout accident de sous-marin, le temps est le facteur qui a le plus d'incidence sur les chances de sauvetage des survivants. Au premier signe d'un accident de sous-marin – en observant les indices présentés à la section 4 du présent avis ou en ayant une collision avec un sous-marin – *l'on doit faire un compte-rendu sur le champ par les moyens les plus rapides disponibles auprès du Quartier général des Forces maritimes de l'Atlantique à Halifax (Nouvelle-Écosse), numéro de téléphone : 902-427-2501 ou au Quartier général des Forces maritimes du Pacifique à Esquimalt (Colombie-Britannique), numéro de téléphone : 250-363-2425) selon le cas, ou au Centre des services de communications et de trafic maritimes le plus près.*

b) L'opération de sauvetage de sous-marin a comme objectif principal de sauver des vies et donc devra atteindre les objectifs suivants :

i. déterminer la position exacte du sous-marin;

ii. avoir un navire sur place pour recueillir les survivants; si possible, les embarcations devront être à l'eau au moment où l'on retrouvera des survivants;

iii. informer le personnel enfermé que les secours sont arrivés;

iv. soigner les survivants;

v. faire venir un caisson hyperbare sur les lieux; et

vi. faire venir des plongeurs, de l'équipement de sauvetage, etc., sur les lieux pour aider le personnel du sous-marin.

c) Il existe des organismes des Forces maritimes de l'Atlantique et des Forces maritimes du Pacifique créés pour effectuer une opération de recherche et sauvetage de sous-marin, et qui sont tenus en alerte. Cependant, il est clair que le personnel de tout bâtiment peut, en tout temps, découvrir des preuves qu'une catastrophe impliquant un sous-marin s'est produite et que si ce même personnel prend des mesures rapides et appropriées comme celles décrites précédemment, il pourrait jouer un rôle vital dans toute cette affaire. On ne doit pas hésiter à faire un rapport sur ce que l'on suspecte être un accident de sous-marin même si on a été incapable d'affirmer hors de tout doute raisonnable qu'un accident de sous-marin s'est produit. Les Forces maritimes de l'Atlantique et les Forces maritimes du Pacifique du Canada sont prêtes à réagir en conséquence.

d) En tout temps après un accident de sous-marin, les survivants pourraient tenter de s'échapper de leur sous-marin. Les conditions à l'intérieur du bâtiment risquent de se détériorer rapidement, et on ne reportera l'évacuation que pour donner aux navires de sauvetage le temps d'atteindre les lieux de l'accident. Tout navire qui trouve une bouée qui indique qu'un sous-marin est en difficulté ne doit donc pas quitter sa position, mais demeurer dans le secteur, assez loin, prêt à recueillir les survivants. Les survivants remonteront pratiquement à la verticale et il est important qu'ils aient suffisamment d'espace pour remonter en toute sécurité. En arrivant à la surface, le personnel pourrait être épuisé ou malade et, si les circonstances sont favorables, la présence d'une embarcation déjà à l'eau est très souhaitable. Certaines personnes pourraient devoir subir une compression, et le commandant des Forces maritimes de l'Atlantique ou du Pacifique, selon le cas, tentera d'amener ces personnes à un caisson hyperbare sans délai.

e) Pour que ceux qui sont enfermés dans le sous-marin soient informés que de l'aide est disponible, les forces de sauvetage pourraient lancer jusqu'à 12 petites charges explosives (une charge à toutes les cinq secondes) dans la mer. Il n'y a aucun problème à utiliser de petites charges dans ce but, mais il est d'une importance vitale qu'elles ne soient pas lancées trop proche, puisque les marins qui sont en train de remonter sont particulièrement vulnérables aux explosions sous-marines et pourraient facilement subir des blessures mortelles. Une distance d'un quart de mille nautique est considérée sécuritaire. Si aucune petite charge n'est disponible, l'utilisation d'un sondeur acoustique ou le fait de frapper sur la coque du navire avec un marteau depuis une position sous la ligne de flottaison est susceptible d'être entendu dans le sous-marin. Ces méthodes de signalement rassureront les survivants enfermés et devraient donc être utilisées à intervalles réguliers.

7. Bouées de détresse des sous-marins canadiens

a) Les sous-marins canadiens de la classe Victoria sont munis de deux bouées indicatrices qui sont reliées au sous-marin par une ligne d'amarrage. Ces bouées portent l'inscription FORWARD ou AFT pour indiquer de quelle extrémité du sous-marin elles ont été libérées et portent le numéro d'identification du sous-marin. Elles peuvent être libérées depuis l'intérieur du bâtiment en cas d'urgence ou en tout cas selon lequel le sous-marin ne peut faire surface. Ces bouées ne sont pas équipées d'un téléphone et il n'est donc pas nécessaire de s'en approcher. On doit faire très attention de ne pas endommager la bouée et sa ligne d'amarrage et on ne devrait y toucher que si la bouée est en train de couler. Dans ce cas, un bâtiment doit tenter de soutenir la bouée en exerçant le moins de tension possible sur la ligne d'amarrage en nylon. Attacher un radeau de sauvetage à

la bouée pourrait être le meilleur moyen d'obtenir un soutien adéquat. Il serait très dangereux de couper la ligne d'amarrage car on pourrait perdre l'emplacement*du sous-marin en détresse.

b) Les bouées indicatrices des sous-marins de la classe Victoria sont des bouées de modèle 060 et de type 639. Ces bouées, enroulées de ruban réfléchissant argenté et de ruban réfléchissant orangé Scotchlite de façon alternante autour de la moitié supérieure de leur corps, sont munies d'un feu blanc qui clignote à toutes les deux secondes. La bouée a un identificateur visuel à trois caractères conformément au ATP 57 – NATO Submarine Search and Rescue Manual. Il y a un boulon d'amarrage dans le bas de la bouée auquel est accrochée une ligne d'amarrage en nylon de 1,3 cm de circonférence et de 1 000 m de long. Les bouées ont un franc-bord d'environ 15,2 cm. La bouée a une antenne fouet verticale télescopique qui se projette à une hauteur de 1,77 m au-dessus de la bouée. Un feu blanc qui clignote environ deux fois par seconde pendant au moins 40 heures est fixé au centre de la surface supérieure. Dans le noir, et dans de bonnes conditions météo, le feu est visible à une distance de 3,2 km sans jumelles. Pour des raisons d'identification, l'inscription suivante se trouve sur chaque bouée autour de la surface supérieure.

EN ANGLAIS – *S.O.S. (identification number). Finder inform Navy, Coastguard or Police. Do not secure to or touch.*

EN FRANÇAIS – *S.O.S. (numéro d'identification.) Prévenir immédiatement autorités maritimes. Défense de toucher.*

Chaque sous-marin canadien possède deux bouées qui sont équipées d'une radio à transmission automatique utilisant la fréquence 243,0 MHz et la fréquence du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) (406,025 MHz). Les signaux sont transmis automatiquement lorsque la bouée indicatrice est libérée. À la fréquence 243 MHz, le son est une tonalité aiguë qui se transforme en une tonalité grave suivie d'une coupure. Cette séquence se répète et ces tonalités répétées activent l'équipement de recherche et sauvetage à réception automatique. À la fréquence SMDSM, un code de 15 caractères est transmis en format numérisé. Ce code est reçu par satellite et correspond à la bouée indicatrice spécifique. Le code est identifié par les centres de coordination des opérations de sauvetage. Les bâtiments qui détectent ces signaux doivent immédiatement transmettre leur position et la profondeur de l'eau, et, si possible, une idée de la puissance du signal. Si l'on aperçoit une telle bouée à un endroit où la profondeur dépasse 1 000 m, il est certain qu'elle dérive, et ce fait doit aussi être transmis dès que possible.

Bouée indicatrice 639

c) Le radiophare de localisation de sous-marin en cas d'urgence (RLSU) est un SMDSM approuvé pour être utilisé avec les sous-marins.

Le RLSU a les caractéristiques suivantes :

- approuvé par COSPAS-SARSAT, 406 MHz/121,5 MHz (radioralliement);
- données de positionnement par satellite fournies dans un message (COSPAS-SARSAT);
- capable d'être lancé par un sous-marin et à la main;

On en transporte quatre à bord et ils peuvent être lancés à l'aide des éjecteurs sous-marins de leurres sonores.

Le RLSU est conçu pour être lancé à partir de sous-marins ou à la main par-dessus bord. Le RLSU est un dispositif de 3 po de diamètre dont la longueur globale maximale est de 41,285 po et le poids maximal est de 8,2 lb.

Le RLSU a une durée de vie opérationnelle d'au moins 48 heures.

Le RLSU est actionné une fois que la pièce de lancement (*launch tab*) est pliée vers l'arrière pendant le lancement par le sous-marin ou pliée à la main.

Une fois à la surface, le RLSU commence immédiatement à déterminer sa position à l'aide du système GPS et à transmettre au système COSPAS-SARSAT sur la fréquence 406,025 MHz un message numérique qui contient sa position GPS initiale (valeur par défaut jusqu'à ce que la position GPS ait été déterminée), le temps écoulé depuis l'activation et son propre numéro d'identification. Aucune autre mise à jour de la position n'est effectuée.

Six heures après l'activation, le RLSU commencera à transmettre un signal de radiophare sur la fréquence 121,5 MHz pour aider à localiser la bouée. L'opération se poursuivra jusqu'à la désactivation du RLSU ou jusqu'à ce que la pile soit à plat (min. de 48 heures).

RLSU

8. Pièces pyrotechniques de sous-marin

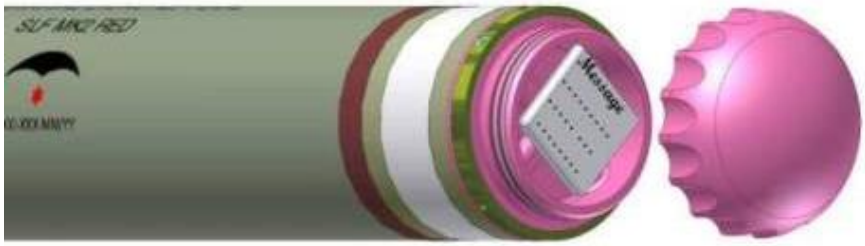
Il est possible que les pièces pyrotechniques d'un sous-marin soient prises pour des marqueurs de marine d'aéronef, des flotteurs, des bouées sonores, etc. Donc, lors de l'identification, il faut aussi faire référence au paragraphe 9.

a) *Chandelle fumigène* – Une fois lancées depuis un sous-marin en plongée, ces chandelles blanches brûlent pendant une période de 4 minutes maximum, émettant de la fumée et produisant des flammes, et sont visibles de jour comme de nuit.

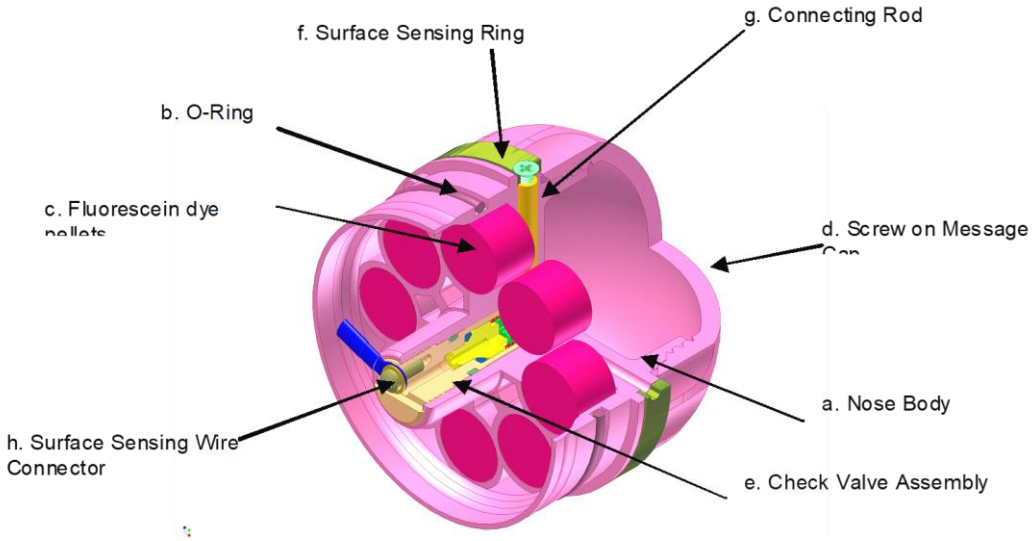
b) *Fusée éclairante* – Un contenant flotte à la surface et une petite charge explosive projette un contenant dans les airs à une hauteur d'environ 150 m (450 pi). La fusée éclairante rouge ou verte descend suspendue à un parachute. Similairement au feu de fusée VERI, une lumière est visible pendant environ 15 à 45 secondes.

c) *Porte-message* – Lorsque la fusée éclairante rouge flotte à la surface et le contenant est projeté dans les airs, le nez de la fusée éclairante est expulsé et flotte à la surface. Il libère alors un colorant fluorescent vert dans l'eau afin de marquer sa position. A l'intérieur du nez se trouve un compartiment de message qui pourrait contenir un message du sous-marin échoué. Tout devrait être mis en œuvre pour obtenir le message.

FUSÉE ÉCLAIRANTE LANCÉE PAR UN SOUS-MARIN (FELS) MK2



Zone du nez de la FELS MK2 où l'on place le message



FELS MK2 (R) – Image de l'intérieur du nez sur laquelle on peut voir le colorant

a. Nose Body = a) Nez

b. O-Ring = b) Joint torique

c. Fluorescein dye pellets = c) Pastilles de colorant fluorescent

d. Screw on Message Cap = d) Capuchon vissable dans lequel on place les messages

e. Check Valve Assembly = e) Clapet de non-retour

f. Surface Sensing Ring = f) Anneau de détection de la surface

g. Connecting Rod = g) Tige de raccordement

h. Surface Sensing Wire Connector = h) Raccord de fil de détection de la surface

Fusée éclairante à parachute rouge lancée à l'aide d'un sous-marin

9. Marqueurs de marine

L'équipement suivant peut être largué par un aéronef ou un navire et, à moins d'être examiné de près, peut être pris pour des pièces pyrotechniques de sous-marin;

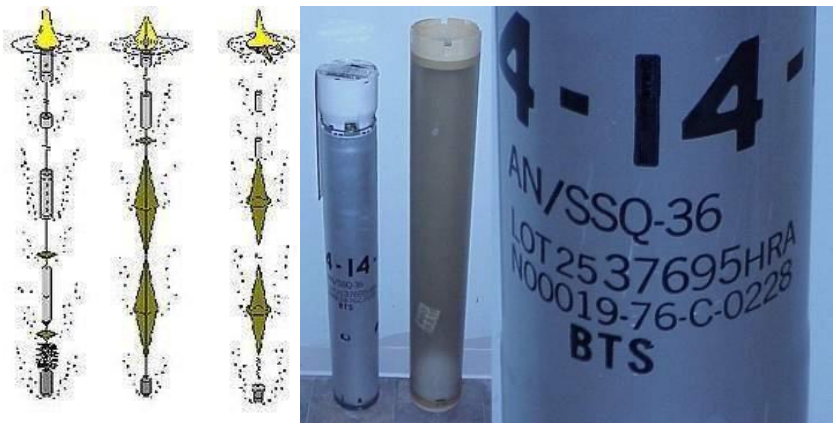
a) Bouées sonores

Toutes les bouées sonores présentement utilisées par les Forces armées canadiennes sont cylindriques avant d'être déployées et ont les dimensions suivantes :

Diamètre : 120,7 mm à 123,8 mm
Longueur : 909,6 mm à 917,6 mm

Une fois déployées, cependant, les caractéristiques physiques des bouées sonores varient considérablement selon leur utilité et leur fabricant.

Avertissement : Certaines bouées sonores contiennent des piles au lithium, ce qui peut présenter un danger. Le fait de mal utiliser le chargeur des piles au lithium pourrait rendre les piles extrêmement chaudes, entraîner l'émission de gaz toxiques, déclencher un incendie et produire une explosion. La plupart des bouées sonores utilisent des bouteilles de CO_2 pour gonfler le flotteur de surface et pourraient se révéler dangereuses si la manipulation de celles-ci les causait à se déclencher par accident.



b) Avertissement : Les marqueurs contiennent une composition pyrotechnique (phosphore rouge), sont très dangereux si la combustion n'est pas complète, et pourraient causer de graves brûlures en cas de manipulation.

Marqueur de marine C2A2

Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

35 Zones de pratiques de tir et d'exercices

Notes explicatives

1 Des exercices de tir, de bombardement et de défense ont lieu à différents endroits au large des côtes du Canada.

2 Les principaux types d'exercices sont les suivants :

a) les bombardements exécutés par les avions;

b) le tir air-air, air-mer ou le tir au sol. Le premier genre d'exercices est exécuté par des avions, et le tir est dirigé, soit sur une grosse manche à air remorquée de couleur blanche ou rouge, une cible avec ailes, soit sur un drapeau toué par un autre avion suivant une route stable. Les derniers types de tir sont effectués par des avions et ils sont dirigés sur des cibles touées ou stationnaires, sur terre ou sur mer. Dans le cas des exercices de tir au sol, celui-ci sera dirigé vers la mer. Toutes les embarcations utilisées pour la sécurité, le touage des cibles ou le contrôle du lancement, dans le cas des cibles commandées par radio, devront aux fins de l'identification lorsqu'elles se trouvent dans le voisinage de la zone dangereuse, afficher les marques suivantes :

(i) un gros drapeau rouge en tête de mât,

(ii) une bande de toile de 1.8 m (6 pi) par .9 m (3 pi) peinte de carreaux rouges et blancs de .3 m (1 pi) carré, sur le pont avant ou sur le toit de la cabine.

c) Le tir de D.C.A.

Celui-ci pourra provenir de canons, de missiles ou de mitrailleuses, et sera dirigé sur une cible touée par un avion, tel qu'il est mentionné ci-dessus à l'alinéa b), sur un avion cible sans pilote, sur des ballons ou des cerfs-volants. L'exercice peut être effectué par des batteries installées à terre ou sur des navires. Les installations d'artilleries terrestres exposent généralement à la vue des signaux d'avertissement, tandis que les navires déploient un drapeau rouge.

d) Le tir en provenance des installations d'artilleries terrestres ou des navires en mer est dirigé sur des cibles stationnaires ou flottantes. Dans ce cas, les signaux d'avertissement seront conformes à ceux qui sont mentionnés à l'alinéa c).

e) Le tir dirigé sur des embarcations télécommandées.

Ces embarcations, d'une longueur approximative de 20.7 m (68 pi), ont les feux et les marques d'un navire qui n'est pas maître de sa manoeuvre, ainsi que les feux réguliers de navigation. Les exercices comprennent le tir de surface effectué par des navires, les bombardements, le tir air-mer ou le lancement de roquettes qui seront dirigés sur ces embarcations ou sur les cibles touées par celles-ci. Une embarcation de contrôle exercera une surveillance visuelle et radar jusqu'à une distance approximative de 8 milles marins. Des observations aériennes couvrant une étendue beaucoup plus considérable seront également faites afin d'assurer la sécurité de la navigation.

3 Les signaux d'avertissement, lorsqu'on en donnera, consisteront généralement à exposer à la vue des drapeaux rouges pendant le jour et des feux rouges fixes ou à éclats pendant la nuit. Cependant, l'absence de l'un ou l'autre de ces signaux ne peut être acceptée comme preuve de l'inexistence d'une zone de tir. Les signaux d'avertissement sont installés quelque temps avant le début de l'exercice et demeurent à leur place jusqu'à ce que celui-ci soit terminé. Les navires ou avions effectuant des exercices de nuit, peuvent illuminer leurs cibles à l'aide de fusées brillantes de couleur rouge ou orange.

4 ATTENTION. Un navire peut être informé de l'existence d'une zone d'exercices, par les avis locaux à la navigation ou autres méthodes similaires, ainsi que par l'observation des signaux d'avertissement de la zone d'exercice. Les autorités de la zone de tir doivent veiller à ce qu'il n'y ait aucun risque de dommage causé par la retombée d'éclats d'obus, de balles etc., sur les navires se trouvant dans la zone d'exercices.

Sauf lorsqu'il est fait mention dans l'Emploi, les zones d'exercices sont utilisées par intervalles ou durant des périodes limitées. De même, lorsqu'il sera décidé d'utiliser une zone donnée, l'information sera diffusée par la station radio maritime locale de la Garde côtière canadienne, et pourra aussi être publié par des annonces dans les journaux locaux. Les navires du Commandement maritime sont informés par des messages d'avertissement sur la navigation CANHYDROLANT ou CANHYDROPAC.

5 a) Dans cet Avis, les indicatifs alphabétiques d'identification de la région maritime du MDN sont utilisés à des fins maritimes, et sont mentionnés dans les messages d'avertissement annonçant la réservation de l'espace maritime pour les exercices des forces armées. À l'exception de certaines régions, la plupart de ces indicatifs sont marqués sur les cartes marines. Exception faite de la Côte Est où il n'y a pas de préfixe, les indicatifs des zones maritimes sur la Côte Ouest comportent le préfixe W et ceux de la zone des Grands lacs, le préfixe L.

b) **Description de la zone**

Tous les relèvements sont vrais et ceux qui ont trait aux arcs sont donnés à partir du large. Les milles sont exprimés en milles marins. Sauf indication contraire les coordonnées sont fondées sur le système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 83) ce qui est équivalent à WGS 84.

c) **L'emploi des abréviations**

Les abréviations ci-après sont utilisées pour indiquer à quoi servent les zones d'exercices du ministère de la Défense nationale :

A/A	Tir de D.C.A.
Missile	Lancement de missiles surface-air
S	Tir de surface
S.ht	Tir de surface (trajectoire élevée)
T	Lancement de torpilles
NF	Zone d'exercices généraux où il n'y a pas de tir
A to A	Tir air-air
A to S	Tir air-mer
B	Bombardement
R	Lancement de roquettes
A	Zone d'exercices aériens généraux où il n'y a pas de tir
A/S.he	Exercices anti-sous-marins comprenant l'emploi de projectiles explosifs
A/S	Exercices anti-sous-marins excluant l'emploi de projectiles explosifs
SS	Exercices sous-marins

6 Les numéros d'identification des espaces aériens employés dans le présent Avis, sont conformes aux exigences de l'Organisation de l'Aviation civile internationale concernant les désignations des espaces aériens.

Le nouveau code comprendra les trois parties suivantes :

a) les lettres d'identification nationales assignées - Celles du Canada sont CY;

b) la lettre R lorsque la zone est interdite ou la lettre D lorsque la zone est dangereuse; et

c) un nombre composé de 3 chiffres identifiant l'espace aérien. Comme le fait voir la table suivante, ce nombre indiquera aussi la région du Canada à l'intérieur de laquelle se situe la zone en cause :

de 101 à 199	Colombie-Britannique
de 201 à 299	Alberta
de 301 à 399	Saskatchewan
de 401 à 499	Manitoba
de 501 à 599	Ontario
de 601 à 699	Québec
de 701 à 799	Nouveau-Brunswick; Nouvelle-Écosse; Île du Prince Édouard; Terre-Neuve
de 801 à 899	Territoire du Yukon
de 901 à 999	Territoires du Nord-ouest; Archipel Arctique

EXEMPLE : L'identification de la zone CYD401 serait :

CY	signifiant que la région est située au Canada
D	indiquant la zone dangereuse, et
401	indiquant le numéro de la zone dans la région du Manitoba

7 AVERTISSEMENT

La partie d'exercices de guerre (diagramme 14) entourée de tirets est une zone de tir d'armes actives de surface, sous-marines et aériennes et de torpilles, ainsi que d'opérations où des sonars actifs peuvent aussi être utilisés. En général (mais pas toujours), les opérations ont lieu de 7:00 h à 17:30 h du lundi au samedi; la zone d'exercices de guerre est alors considérée comme étant extrêmement dangereuse pour le trafic maritime. De plus, un certain nombre de bouées d'amarrage, éclairées ou non, peuvent se trouver dans cette zone à divers endroits pendant toute l'année pour servir à des fins militaires. Ces bouées peuvent être placées, déplacées ou retirées sans préavis. Les marins doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils traversent cette zone et les navires doivent s'éloigner de cette zone lors de tout exercice de guerre actif. La zone d'exercices de guerre est une propriété de la Défense, tel que défini dans la *Loi sur la Défense nationale* et auquel le *Règlement sur les secteurs d'accès contrôlé relatif à la défense* s'applique.

CÔTE EST

Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
***ALPHA**		Cartes 4001, 4003, 4012, 4320 et 8007	44°42'N 63°00'W 44°19'N 63°00'W 44°19'N 63°40'W 44°28'N 63°40'W	Zone d'opération sous-marine. ***Le port de Halifax est exclu. S'étend aux limites du port seulement.**	**1**
		Carte 4013	44°42'N 63°00'W 44°19'N 63°00'W 44°19'N 63°40'W		
BRAVO		Cartes 4001, 4003, 4012 et 4320	44°28'N 63°40'W 44°19'N 63°40'W 44°19'N 64°00'W 44°28'N 64°05'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
CHARLIE ONE		Cartes 4001, 4003, et 4012	44°28'N 64°05'W 44°19'N 64°00'W 44°00'N 64°00'W 44°00'N 64°40'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 4320	44°28'N 64°05'W 44°19'N 64°00'W 44°00'N 64°00'W 44°00'N 64°25'W		
CHARLIE TWO		Cartes 4001, 4003, et 4012	44°00'N 64°40'W 44°00'N 64°00'W 43°30'N 64°00'W 43°30'N 65°24'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 4320	44°00'N 64°00'W 44°00'N 64°25'W 43°55'N 64°00'W 43°55'N 64°25'W		
		Carte 8006	43°30.0'N 65°24.5'W 43°30.0'N 64°00.0'W 43°33.0'N 64°00.0'W		
CHARLIE THREE		Cartes 4001, 4003, 4012 et 8006	43°30'N 65°00'W 43°30'N 64°00'W 43°00'N 64°00'W 43°00'N 65°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
DELTA ONE	À 20,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012 et 4320	44°19'N 64°00'W 44°19'N 63°45'W 44°10'N 63°45'W 44°10'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
DELTA TWO	À 20,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012 et 4320	44°19'N 63°45'W 44°19'N 63°30'W 44°10'N 63°30'W 44°10'N 63°45'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
		Cartes 4013 et 8007	44°19'N 63°40'W 44°19'N 63°30'W 44°10'N 63°30'W 44°10'N 63°40'W		

Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
DELTA THREE	À 20,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012 et 4320	44°10'N 63°45'W 44°10'N 63°30'W 44°00'N 63°30'W 44°00'N 63°45'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
		Cartes 4013 et 8007	44°10'N 63°40'W 44°10'N 63°30'W 44°00'N 63°30'W 44°00'N 63°40'W		
DELTA FOUR	À 20,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012 et 4320	44°10'N 64°00'W 44°10'N 63°45'W 44°00'N 63°45'W 44°00'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
ECHO ONE		Cartes 4001, 4003 et 4013	44°59'N 62°00'W 44°00'N 62°00'W 44°00'N 63°00'W 44°42'N 63°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 4012	44°42'N 63°00'W 44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°40'W		
		Carte 4320	44°42'N 63°00'W 44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°45'W		
		Carte 8007	44°42'N 63°00'W 44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°00'W 44°52'N 62°00'W		
HOTBOX ONE	À 5,000 pieds	Carte 4013	44°00'N 063°00'W 44°19'N 063°00'W 44°19'N 062°30'W 44°00'N 062°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
ECHO TWO	À 20,000 pieds	Cartes 4001, 4003 4012, 4013, 4320 et 8007	44°19'N 063°30'W 44°19'N 063°00'W 44°10'N 063°00'W 44°10'N 063°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
ECHO THREE	À 20,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012, 4013, 4320 et 8007	44°10'N 063°30'W 44°10'N 063°00'W 44°00'N 063°00'W 44°00'N 063°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
FOXTROT ONE		Cartes 4001, 4003 et 4011	45°03'N 66°46'W 44°48'N 66°46'W et 44°36'N 66°54'W 44°00'N 66°54'W 44°00'N 66°09'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 4012	Délimité au sud à 44°00'N 66°40'W 44°00'N 66°09'W		

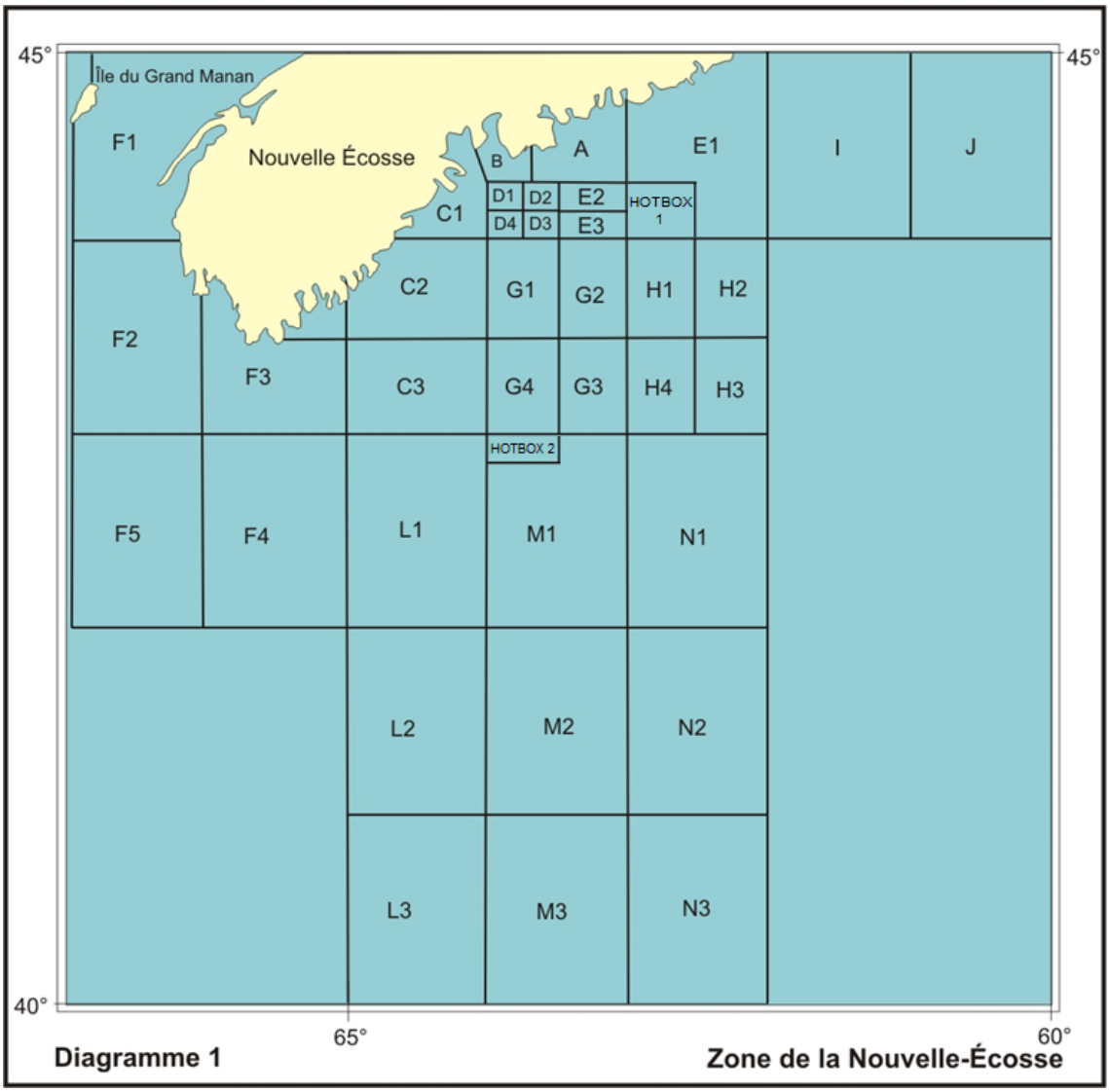
Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
FOXTROT TWO		Cartes 4001, 4003 et 4011	43°43'N 66°00'W 43°00'N 66°00'W 43°00'N 66°54'W 44°00'N 66°54'W 44°00'N 66°09'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 4012	44°00'N 66°40'W 44°00'N 66°09'W 43°43'N 66°00'W 43°00'N 66°00'W 43°00'N 66°40'W		
		Carte 8006	43°33'N 66°00'W 43°00'N 66°00'W 43°00'N 66°36'W		
FOXTROT THREE		Carte 4011	43°00'N 65°30'W 43°00'N 66°00'W 43°43'N 66°00'W		
		Carte 8006	43°33.0'N 66°00.0'W 43°00.0'N 66°00.0'W 43°00.0'N 65°00.0'W 43°30.0'N 65°00.0'W 43°30.0'N 65°24.5'W		
FOXTROT FOUR		Cartes 4001, 4003 et 8006	43°00'N 66°00'W 43°00'N 65°00'W 42°00'N 65°00'W 42°00'N 66°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 4011	43°00'N 66°00'W 43°00'N 65°30'W 42°27'N 66°00'W		
		Carte 4012	43°00'N 66°00'W 43°00'N 65°00'W 42°40'N 65°00'W 42°40'N 66°00'W		
FOXTROT FIVE		Cartes 4001 et 4003	43°00'N 66°54'W 43°00'N 66°00'W 42°00'N 66°00'W 42°00'N 66°54'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 4011	43°00'N 66°54'W 43°00'N 66°00'W 42°27'N 66°00'W 42°27'N 66°54'W		
		Carte 4012	43°00'N 66°40'W 43°00'N 66°00'W 42°40'N 66°00'W 42°40'N 66°40'W		
		Carte 8006	43°00'N 66°36'W 43°00'N 66°00'W 42°00'N 66°00'W 42°00'N 66°36'W		

Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
GOLF ONE	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003 et 4012	44°00'N 64°00'W 44°00'N 63°30'W 43°30'N 63°30'W 43°30'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
		Cartes 4013 et 8007	44°00'N 63°40'W 44°00'N 63°30'W 43°30'N 63°30'W 43°30'N 63°40'W		
		Carte 4320	44°00'N 64°00'W 44°00'N 63°30'W 43°55'N 63°30'W 43°55'N 64°00'W		
		Carte 8006	43°33'N 64°00'W 43°30'N 64°00'W 43°30'N 63°30'W 43°33'N 63°30'W		
GOLF TWO	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012 et 8007	44°00'N 63°30'W 44°00'N 63°00'W 43°30'N 63°00'W 43°30'N 63°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
		Carte 4013	44°00'N 63°30'W 44°00'N 63°00'W 43°52'N 63°00'W 43°52'N 63°30'W		
		Carte 4320	44°00'N 63°30'W 44°00'N 63°00'W 43°55'N 63°00'W 43°55'N 63°30'W		
		Carte 8006	43°33'N 63°30'W 43°30'N 63°30'W 43°30'N 63°00'W 43°33'N 63°00'W		
GOLF THREE	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012, 8006 et 8007	43°30'N 63°30'W 43°30'N 63°00'W 43°00'N 63°00'W 43°00'N 63°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
GOLF FOUR	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003, 4012 et 8006	43°30'N 64°00'W 43°30'N 63°30'W 43°00'N 63°30'W 43°00'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
		Carte 8007	43°30'N 63°40'W 43°30'N 63°30'W 43°00'N 63°30'W 43°00'N 63°40'W		
HOTEL ONE	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003 et 8007	44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°30'W 43°30'N 62°30'W 43°30'N 63°00'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**

Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
		Carte 4012	44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°40'W 43°30'N 62°40'W 43°30'N 63°00'W		
		Carte 4013	44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°30'W 43°52'N 62°30'W 43°52'N 63°00'W		
		Carte 4320	44°00'N 63°00'W 44°00'N 62°45'W 43°55'N 62°45'W 43°55'N 63°00'W		
		Carte 8006	43°33'N 63°00'W 43°30'N 63°00'W 43°30'N 62°34'W		
HOTEL TWO	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003 et 8007	44°00'N 62°30'W 44°00'N 62°00'W 43°30'N 62°00'W 43°30'N 62°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
		Carte 4013	44°00'N 62°30'W 44°00'N 62°00'W 43°52'N 62°00'W 43°52'N 62°30'W		
HOTEL THREE	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003 et 8007	43°30'N 62°30'W 43°30'N 62°00'W 43°00'N 62°00'W 43°00'N 62°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
HOTEL FOUR	À 30,000 pieds	Cartes 4001, 4003 et 8007	43°30'N 63°00'W 43°30'N 62°30'W 43°00'N 62°30'W 43°00'N 63°00'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
		Carte 4012	43°30'N 63°00'W 43°30'N 62°40'W 43°00'N 62°40'W 43°00'N 63°00'W		
		Carte 8006	43°00'N 62°34'W 43°00'N 63°00'W 43°30'N 63°00'W 43°30'N 62°34'W		
INDIA		Cartes 4001, 4003 et 4013	45°16'N 61°00'W 44°00'N 61°00'W 44°00'N 62°00'W 44°59'N 62°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 8007	44°52'N 62°00'W 44°00'N 62°00'W 44°00'N 61°00'W 44°52'N 61°00'W		

Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
JULIET		Cartes 4001, 4003 et 4013	45°53'N 60°00'W 44°00'N 60°00'W 44°00'N 61°00'W 45°16'N 61°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 8007	44°52'N 61°00'W 44°00'N 61°00'W 44°00'N 60°00'W 44°52'N 60°00'W		
LIMA ONE		Cartes 4001, 4003 et 8006	43°00'N 65°00'W 43°00'N 64°00'W 42°00'N 64°00'W 42°00'N 65°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 4012	43°00'N 65°00'W 43°00'N 64°00'W 42°40'N 64°00'W 42°40'N 65°00'W		
LIMA TWO		Cartes 4001 et 4003	42°00'N 65°00'W 42°00'N 64°00'W 41°00'N 64°00'W 41°00'N 65°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 8006	41°24'N 65°00'W 42°00'N 65°00'W 42°00'N 64°00'W 41°24'N 64°00'W		
LIMA THREE		Cartes 4001 et 4003	41°00'N 65°00'W 41°00'N 64°00'W 40°00'N 64°00'W 40°00'N 65°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
MIKE ONE		Cartes 4001, 4003 et 8006	43°00'N 64°00'W 43°00'N 63°00'W 42°00'N 63°00'W 42°00'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 4012	43°00'N 64°00'W 43°00'N 63°00'W 42°40'N 63°00'W 42°40'N 64°00'W		
		Carte 8007	43°00'N 63°40'W 43°00'N 63°00'W 42°44'N 63°00'W		
HOTBOX TWO	À 5,000 pieds	Cartes 4001, 4003 et 8006	42°50'N 064°00'W 43°00'N 064°00'W 43°00'N 063°30'W 42°50'N 063°30'W	Zone d'opération sous-marine. Exercice de tir (FIREX)	**1**
MIKE TWO		Cartes 4001 et 4003	42°00'N 64°00'W 42°00'N 63°00'W 41°00'N 63°00'W 41°00'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**

Zone de la Nouvelle-Écosse					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
		Carte 8006	41°24'N 64°00'W 42°00'N 64°00'W 42°00'N 63°00'W 41°24'N 63°00'W		
MIKE THREE		Cartes 4001 et 4003	41°00'N 64°00'W 41°00'N 63°00'W 40°00'N 63°00'W 40°00'N 64°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
NOVEMBER ONE		Cartes 4001 et 4003	43°00'N 63°00'W 43°00'N 62°00'W 42°00'N 62°00'W 42°00'N 63°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 4012	43°00'N 63°00'W 43°00'N 62°40'W 42°40'N 62°40'W 42°40'N 63°00'W		
		Carte 8006	42°00'N 62°34'W 42°00'N 63°00'W 43°00'N 63°00'W 43°00'N 62°34'W		
		Carte 8007	42°44'N 63°00'W 43°00'N 63°00'W 43°00'N 62°00'W 42°44'N 62°00'W		
NOVEMBER TWO		Cartes 4001 et 4003	42°00'N 63°00'W 42°00'N 62°00'W 41°00'N 62°00'W 41°00'N 63°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**
		Carte 8006	41°24'N 63°00'W 42°00'N 63°00'W 42°00'N 62°34'W		
NOVEMBER THREE		Cartes 4001 et 4003	41°00'N 63°00'W 41°00'N 62°00'W 40°00'N 62°00'W 40°00'N 63°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**1**


45°
45°
Île du Grand Manan
Nouvelle Écosse
F1
B
A
E1
I
J
D1
D2
E2
HOTBOX 1
C1
D4
D3
E3
C2
G1
G2
H1
H2
F2
F3
C3
G4
G3
H4
H3
HOTBOX 2
F5
F4
L1
M1
N1
L2
M2
N2
L3
M3
N3
40°
65°
60°
Diagramme 1
Zone de la Nouvelle-Écosse

Zone du Golfe du St-Laurent					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
PAPA		Carte 4001	Golfe du St Laurent délimité par des lignes reliant : 47°00'N 60°25'W 47°37'17.1"N 59°18'16.8"W 51°35'N 56°00'W 51°54'N 56°00'W 49°18'N 68°00'W 48°41'N 68°00'W	Zone d'opération sous-marine.	**2**
QUÉBEC ONE		Carte 4001	46°56'N 55°30'W 46°00'N 55°30'W 45°17'N 60°00'W 45°53'N 60°00'W et 47°00'N 60°25'W à 47°37'17.1"N 59°18'16.8"W	Zone d'opération sous-marine. ***N'inclus pas les eaux territoriales françaises des Iles Saint-Pierre et Miquelon.**	**2 et 3**
		Carte 4003	45°53'N 60°00'W 45°17'N 60°00'W 45°35'N 58°15'W		
		Carte 4013	45°53'N 60°00'W 45°17'N 60°00'W 45°27'N 59°00'W		
QUÉBEC TWO		Carte 4001	45°17'N 60°00'W 46°00'N 55°30'W 45°20'N 55°30'W 44°45'N 60°00'W	Zone d'opération sous-marine. *** N'inclus pas les eaux territoriales françaises des Iles Saint-Pierre et Miquelon.**	**3**
		Carte 4003	45°17'N 60°00'W 45°35'N 58°15'W 45°02'N 58°15'W 44°45'N 60°00'W		
		Carte 4013	45°17'N 60°00'W 45°27'N 59°00'W 44°55'N 59°00'W 44°45'N 60°00'W		
		Carte 8007	44°52.0'N 60°00.0'W 44°45.0'N 60°00.0'W 44°47.5'N 59°45.0'W		
QUÉBEC THREE		Carte 4001	44°45'N 60°00'W 45°20'N 55°30'W 44°00'N 55°30'W 44°00'N 60°00'W	Zone d'opération sous-marine. *** N'inclus pas les eaux territoriales françaises des Iles Saint-Pierre et Miquelon.**	**3**
		Carte 4003	44°45'N 60°00'W 45°02'N 58°15'W 44°00'N 58°15'W 44°00'N 60°00'W		
		Carte 4013	44°45'N 60°00'W 44°55'N 59°00'W 44°00'N 59°00'W 44°00'N 60°00'W		

Zone du Golfe du St-Laurent					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
		Carte 8007	44°00.0'N 59°45.0'W 44°00.0'N 60°00.0'W 44°45.0'N 60°00.0'W 44°47.5'N 59°45.0'W		
ROMEO		Carte 4201 (Port de Halifax)	Un arc joignant une rive à l'autre, centré sur 44°42'43" N 63°38'40" W avec un rayon de 365 mètres	Exercice de démolition sous-marine (Poids maximal d'explosif 10 Kilos)	**4**
SIERRA ONE		Carte 4001	48°40'N 53°05'W 48°40'N 50°00'W 46°47'N 50°00'W à 46°00'N 55°30'W 46°56'N 55°30'W	Zone d'opération sous-marine.	**3**
SIERRA TWO		Carte 4001	46°00'N 55°30'W 46°47'N 50°00'W 46°10'N 50°00'W 45°20'N 55°30'W	Zone d'opération sous-marine.	**3**
SIERRA THREE		Carte 4001	45°20'N 55°30'W 46°10'N 50°00'W 44°00'N 50°00'W 44°00'N 55°30'W	Zone d'opération sous-marine.	**3**

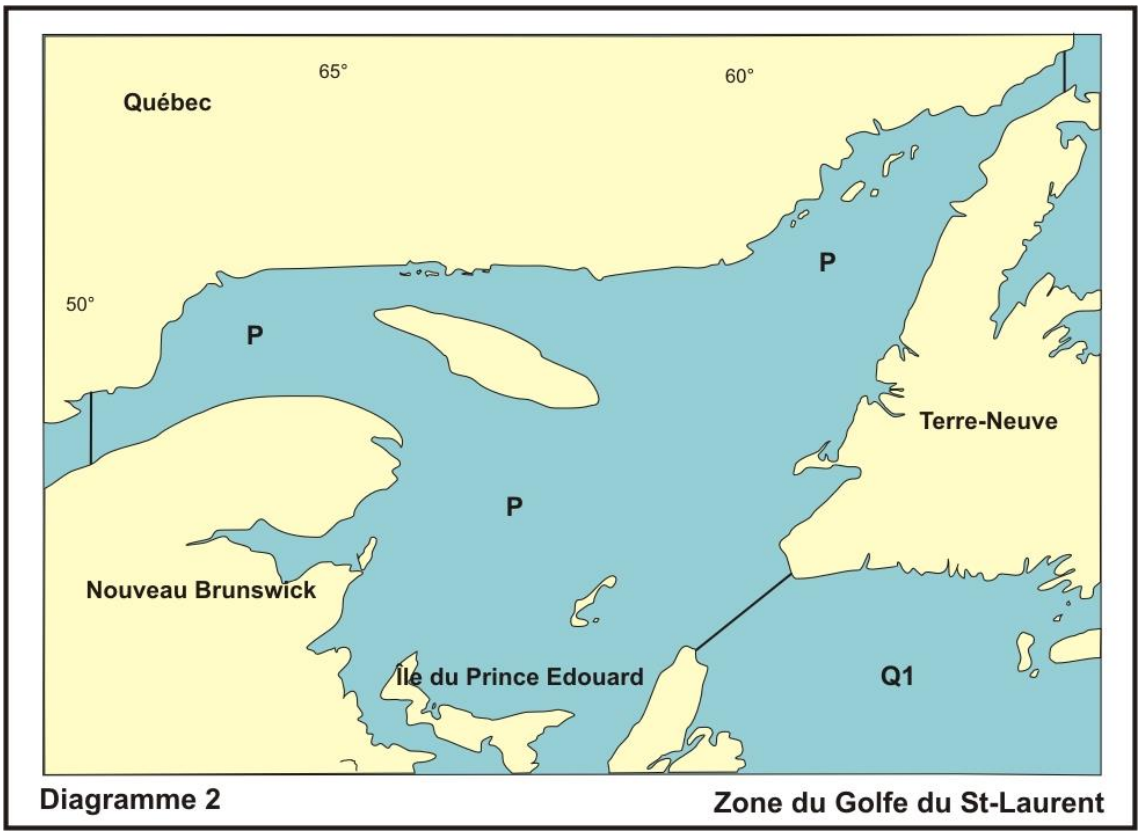


Diagramme 2 **Zone du Golfe du St-Laurent**

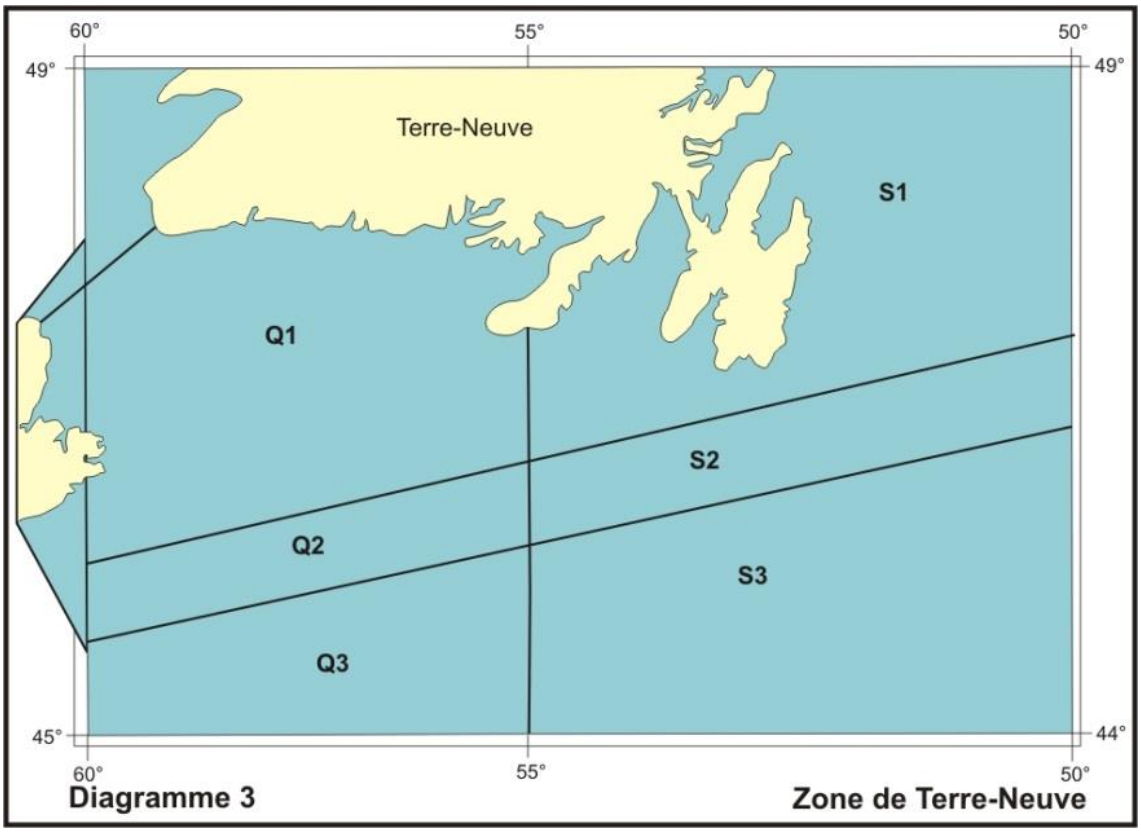


Diagramme 3 Zone de Terre-Neuve

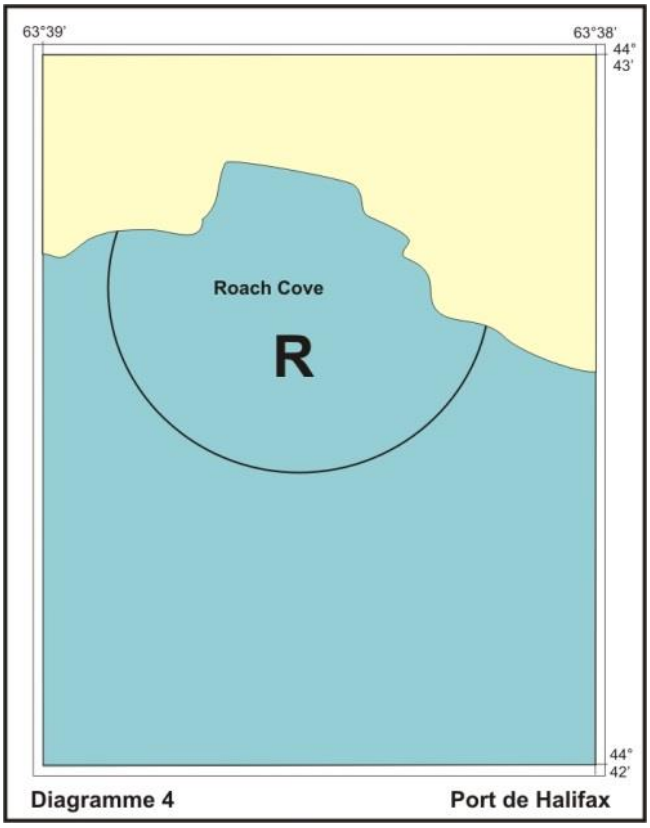


Diagramme 4 Port de Halifax

Champ de tir de Pointe Alexandra (IPE) et de la Baie Georgienne					
Indicatif		**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
DND	**DoD**				
		Pointe Alexandra, Île du Prince Édouard, Champ de tir (Carte 4466)	À partir de Pointe Alexandra (46°11'25"N 63°02'58"W) se prolongeant 1.9 mille marin délimité par un arc de 029°, de 184° à 213°.		**6**
	CYD501	CYD501 Ontario (champ de tir de Meaford) (Carte 2201)	44°42'48"N 80°46'11"W 44°44'40"N 80°46'22"W 44°44'40"N 80°39'32"W 44°44'25"N 80°37'17"W 44°42'50"N 80°35'45"W 44°41'11"N 80°35'35"W 44°39'45"N 80°37'41"W	1 S	**5**

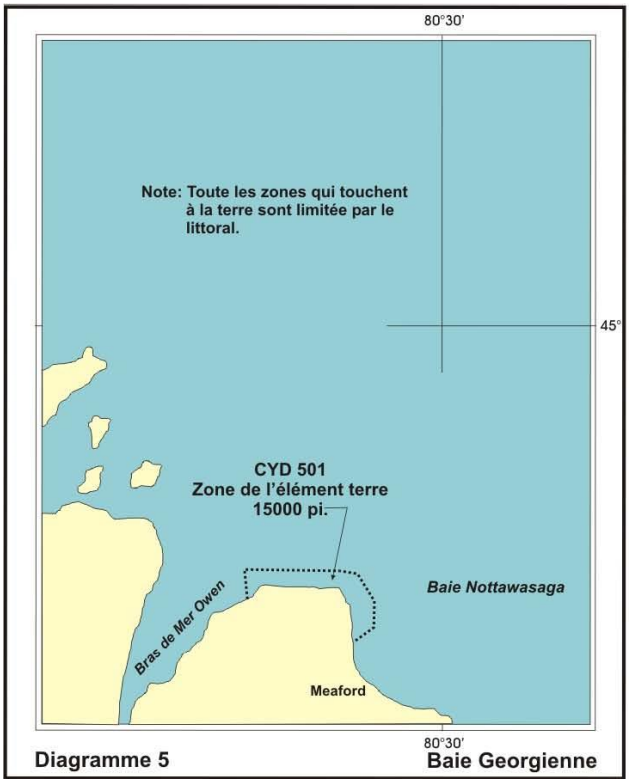


Diagramme 5 Baie Georgienne

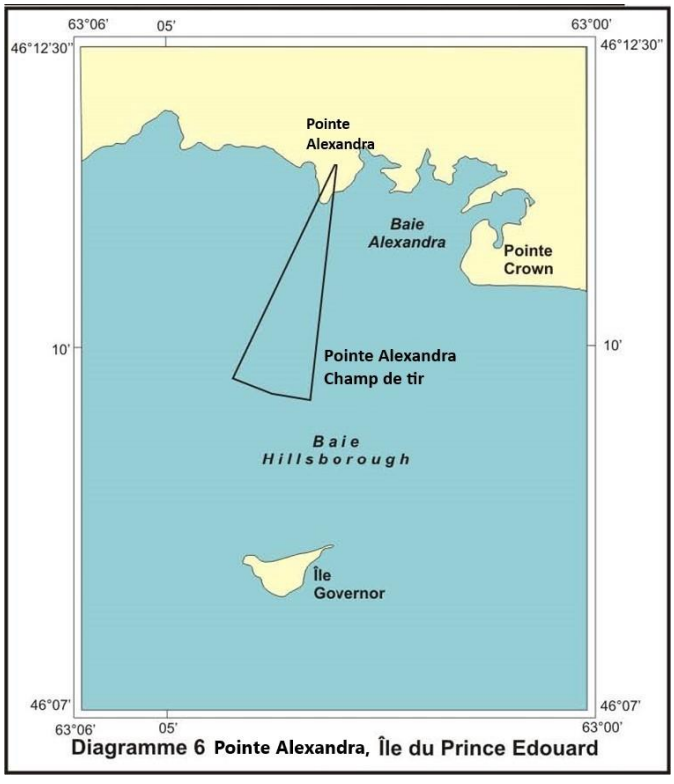
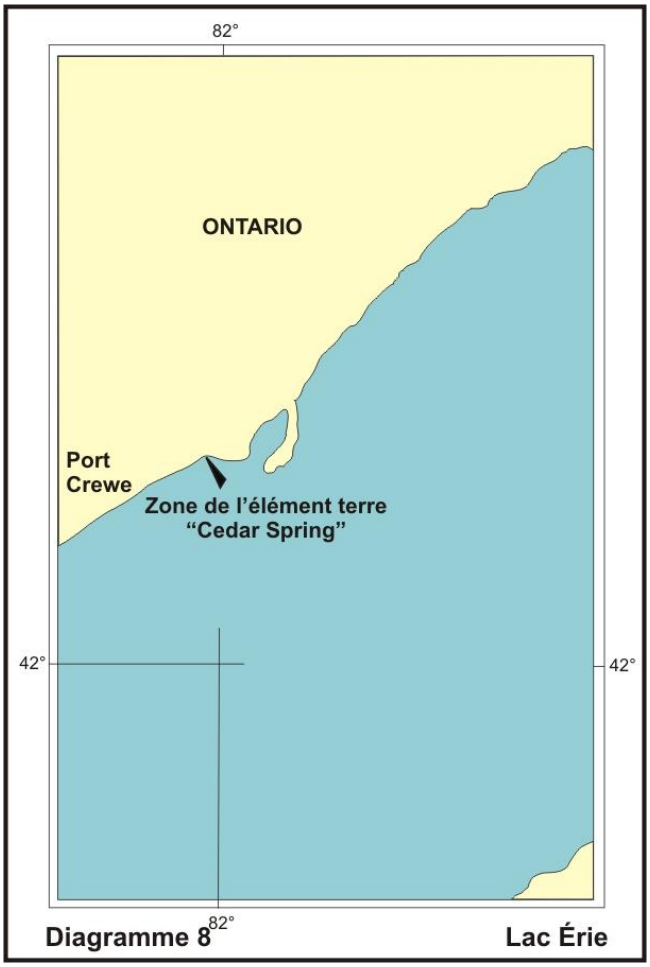
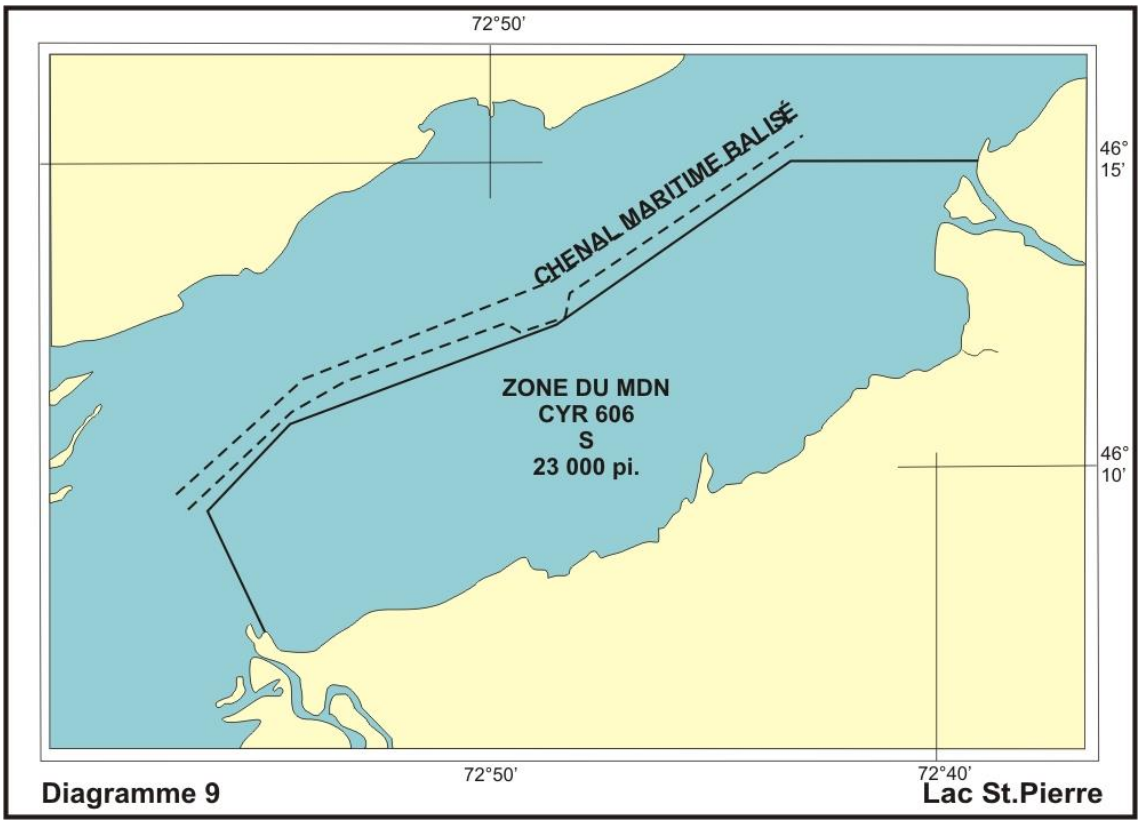


Diagramme 6 Pointe Alexandra, Île du Prince Edouard

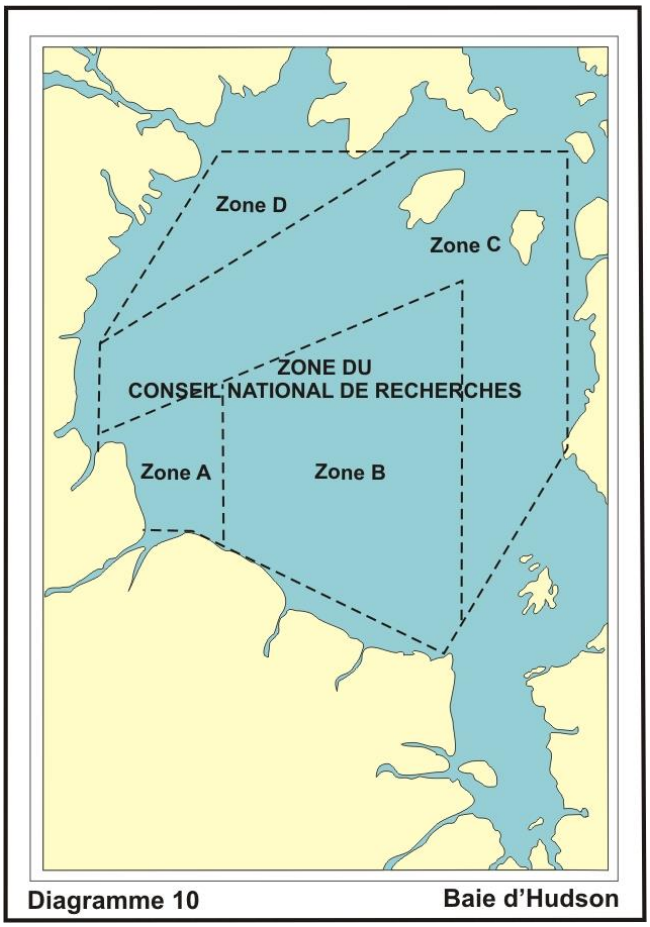
Champ de tir du Lacs Ontario et Érié					
Indicatif		Endroit	Coordonnées	Emploi	Diagramme
DND	DdT				
		Lac Érié (Cedar Springs, Ontario) (Carte 2100)	Au large, à partir d'un point situé par 42°16'00"N 82°01'00"W, délimité par un arc de 020°; de 308 1/2° à 328 1/2° de 4,000 verges.		**8**
		Lac Ontario, Grimsby, Champ de tir (Carte 2077)	43°13'21"N 79°36'59"W 43°13'28"N 79°36'59"W 43°14'45"N 79°36'13"W 43°14'29"N 79°35'33"W 43°13'18"N 79°36'33"W 43°13'12"N 79°36'47"W		**7**
		Lac Ontario, Niagara-on-the-Lake Champ de tir (Carte 2043)	43°15'31"N 79°06'13"W 43°16'22"N 79°07'43"W 43°16'46"N 79°07'13"W 43°15'45"N 79°05'55"W 43°15'35"N 79°05'53"W		**7**



Service d'Inspection du MDN - Zone du lac St-Pierre					
MDN		**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
	CYR606	Lac St. Pierre, Québec (au Sud du chenal maritime) (Carte 1312)	La partie maritime est limitée par la rive Sud du lac St-Pierre et les lignes reliants : 46°15'00"N 72°39'14"W 46°15'00"N 72°43'20"W 46°12'18"N 72°48'41"W 46°10'54"N 72°54'18"W 46°09'20"N 72°56'20"W 46°07'21"N 72°55'00"W	1 Emploi continu 2 S	**9**



Zone du Conseil national de recherches - Baie D'Hudson					
Zones de roquettes		**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
		Baie et Détroit d'Hudson, Churchill, (Man.) (Carte 5000)	ZONE *A* 58°56'00"N 94°00'00"W 57°18'00"N 94°00'00"W 57°20'00"N 91°08'00"W 57°04'00"N 90°00'00"W 59°46'30"N 90°00'00"W ZONE *B* 59°46'30"N 90°00'00"W 57°04'00"N 90°00'00"W 55°13'00"N 82°30'00"W 55°28'00"N 82°00'00"W 61°27'00"N 82°00'00"W ZONE *C* 55°28'00"N 82°00'00"W 58°55'00"N 78°28'00"W 63°15'00"N 78°28'00"W 63°15'00"N 83°00'00"W 60°21'00"N 94°00'00"W 58°56'00"N 94°00'00"W 59°46'30"N 90°00'00"W 61°27'00"N 82°00'00"W ZONE *D* 63°15'00"N 83°00'00"W 63°15'00"N 90°00'00"W 60°21'00"N 94°00'00"W	1 R 2 Variant selon les caractéristiques de chaque roquette, la trajectoire traversera toutes les altitudes jusqu'à environ 600,000 pieds au cours d'une période d'au plus 30 minutes à compter de l'heure du lancement. Il est prévu que la plupart des roquettes lancées tomberont à un point situé dans la zone *A*. (Voir le diagramme 10). Le radar ainsi que d'autres méthodes seront utilisés pour surveiller la zone au cours des opérations en cause. Aucune roquette ne sera lancée si l'on sait qu'un navire ou un aéronef peut se trouver en un point susceptible de constituer pour lui un danger. Les renseignements concernant un lancement seront publiés dans un avertissement de navigation émis par le centre des SCTM d'Iqaluit. Des détails supplémentaires peuvent être obtenus en composant : Téléphone: 867-979-5269 Courriel: AVNAV.SCTMIqaluit@innav.gc.ca	**10**



Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
CHARLIE ALPHA 1		Carte 3000	51°30'00"N 129°20'00"W 51°30'00"N 129°00'00"W 51°15'00"N 129°00'00"W 51°15'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE ALPHA 2		Carte 3000	51°30'00"N 129°00'00"W 51°30'00"N 128°40'00"W 51°15'00"N 128°40'00"W 51°15'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE ALPHA 3		Carte 3000	51°30'00"N 128°40'00"W 51°30'00"N 128°20'00"W 51°15'00"N 128°20'00"W 51°15'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE ALPHA 4		Carte 3000	51°30'00"N 128°20'00"W 51°30'00"N 128°00'00"W 51°15'00"N 128°00'00"W 51°15'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE ALPHA 5		Carte 3000	51°30'00"N 128°00'00"W 51°30'00"N 127°40'00"W 51°15'00"N 127°40'00"W 51°15'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
Les Zones CHARLIE ALPHA 6 à CHARLIE ALPHA 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE BRAVO 1		Carte 3000	51°15'00"N 129°20'00"W 51°15'00"N 129°00'00"W 51°00'00"N 129°00'00"W 51°00'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE BRAVO 2		Carte 3000	51°15'00"N 129°00'00"W 51°15'00"N 128°40'00"W 51°00'00"N 128°40'00"W 51°00'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE BRAVO 3		Carte 3000	51°15'00"N 128°40'00"W 51°15'00"N 128°20'00"W 51°00'00"N 128°20'00"W 51°00'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE BRAVO 4		Carte 3000	51°15'00"N 128°20'00"W 51°15'00"N 128°00'00"W 51°00'00"N 128°00'00"W 51°00'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE BRAVO 5		Carte 3000	51°15'00"N 128°00'00"W 51°15'00"N 127°40'00"W 51°00'00"N 127°40'00"W 51°00'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
Les zones CHARLIE BRAVO 6 à CHARLIE BRAVO 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE CHARLIE 1		Carte 3000	51°00'00"N 129°20'00"W 51°00'00"N 129°00'00"W 50°45'00"N 129°00'00"W 50°45'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
CHARLIE CHARLIE 2		Carte 3000	51°00'00"N 129°00'00"W 51°00'00"N 128°40'00"W 50°45'00"N 128°40'00"W 50°45'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE CHARLIE 3		Carte 3000	51°00'00"N 128°40'00"W 51°00'00"N 128°20'00"W 50°45'00"N 128°20'00"W 50°45'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE CHARLIE 4		Carte 3000	51°00'00"N 128°20'00"W 51°00'00"N 128°00'00"W 50°45'00"N 128°00'00"W 50°45'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE CHARLIE 5		Carte 3000	51°00'00"N 128°00'00"W 51°00'00"N 127°40'00"W 50°45'00"N 127°40'00"W 50°45'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
Les zones CHARLIE 6 à CHARLIE 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE DELTA 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°45'00"N 129°20'00"W 50°45'00"N 129°00'00"W 50°30'00"N 129°00'00"W 50°30'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11 et 12**
CHARLIE DELTA 2		Carte 3000	50°45'00"N 129°00'00"W 50°45'00"N 128°40'00"W 50°30'00"N 128°40'00"W 50°30'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE DELTA 3		Carte 3000	50°45'00"N 128°40'00"W 50°45'00"N 128°20'00"W 50°30'00"N 128°20'00"W 50°30'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE DELTA 4		Carte 3000	50°45'00"N 128°20'00"W 50°45'00"N 128°00'00"W 50°30'00"N 128°00'00"W 50°30'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE DELTA 5		Carte 3000	50°45'00"N 128°00'00"W 50°45'00"N 127°40'00"W 50°30'00"N 127°40'00"W 50°30'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE DELTA 6		Carte 3000	50°45'00"N 127°40'00"W 50°45'00"N 127°20'00"W 50°30'00"N 127°20'00"W 50°30'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
Les Zones CHARLIE DELTA 7 à CHARLIE DELTA 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE ECHO 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°30'00"N 129°20'00"W 50°30'00"N 129°00'00"W 50°15'00"N 129°00'00"W 50°15'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11 et 12**

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
CHARLIE ECHO 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°30'00"N 129°00'00"W 50°30'00"N 128°40'00"W 50°15'00"N 128°40'00"W 50°15'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11 et 12**
CHARLIE ECHO 3		Carte 3000	50°30'00"N 128°40'00"W 50°30'00"N 128°20'00"W 50°15'00"N 128°20'00"W 50°15'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE ECHO 4		Carte 3000	50°30'00"N 128°20'00"W 50°30'00"N 128°00'00"W 50°15'00"N 128°00'00"W 50°15'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE ECHO 5		Carte 3000	50°30'00"N 128°00'00"W 50°30'00"N 127°40'00"W 50°15'00"N 127°40'00"W 50°15'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE ECHO 6		Carte 3000	50°30'00"N 127°40'00"W 50°30'00"N 127°20'00"W 50°15'00"N 127°20'00"W 50°15'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
Les Zones CHARLIE ECHO 7 à CHARLIE ECHO 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE FOXTROT 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°15'00"N 129°20'00"W 50°15'00"N 129°00'00"W 50°00'00"N 129°00'00"W 50°00'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE FOXTROT 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°15'00"N 129°00'00"W 50°15'00"N 128°40'00"W 50°00'00"N 128°40'00"W 50°00'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE FOXTROT 3	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°15'00"N 128°40'00"W 50°15'00"N 128°20'00"W 50°00'00"N 128°20'00"W 50°00'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11 et 12**
CHARLIE FOXTROT 4	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°15'00"N 128°20'00"W 50°15'00"N 128°00'00"W 50°00'00"N 128°00'00"W 50°00'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE FOXTROT 5		Carte 3000	50°15'00"N 128°00'00"W 50°15'00"N 127°40'00"W 50°00'00"N 127°40'00"W 50°00'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE FOXTROT 6		Carte 3000	50°15'00"N 127°40'00"W 50°15'00"N 127°20'00"W 50°00'00"N 127°20'00"W 50°00'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
CHARLIE FOXTROT 7		Carte 3000	50°15'00"N 127°20'00"W 50°15'00"N 127°00'00"W 50°00'00"N 127°00'00"W 50°00'00"N 127°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
Les Zones CHARLIE FOXTROT 8 à CHARLIE FOXTROT 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE GOLF 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°00'00"N 129°20'00"W 50°00'00"N 129°00'00"W 49°45'00"N 129°00'00"W 49°45'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11 et 12**
CHARLIE GOLF 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	50°00'00"N 129°00'00"W 50°00'00"N 128°40'00"W 49°45'00"N 128°40'00"W 49°45'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE GOLF 3	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	50°00'00"N 128°40'00"W 50°00'00"N 128°20'00"W 49°45'00"N 128°20'00"W 49°45'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE GOLF 4	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	50°00'00"N 128°20'00"W 50°00'00"N 128°00'00"W 49°45'00"N 128°00'00"W 49°45'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir.	**11 et 12**
CHARLIE GOLF 5	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	50°00'00"N 128°00'00"W 50°00'00"N 127°40'00"W 49°45'00"N 127°40'00"W 49°45'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE GOLF 6	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	50°00'00"N 127°40'00"W 50°00'00"N 127°20'00"W 49°45'00"N 127°20'00"W 49°45'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
CHARLIE GOLF 7		Carte 3000	50°00'00"N 127°20'00"W 50°00'00"N 127°00'00"W 49°45'00"N 127°00'00"W 49°45'00"N 127°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE GOLF 8		Carte 3000	50°00'00"N 127°00'00"W 50°00'00"N 126°40'00"W 49°45'00"N 126°40'00"W 49°45'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	11
CHARLIE GOLF 9		Carte 3000	50°00'00"N 126°40'00"W 50°00'00"N 126°20'00"W 49°45'00"N 126°20'00"W 49°45'00"N 126°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
Les Zones CHARLIE GOLF 10 à CHARLIE GOLF 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE HOTEL 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 129°20'00"W 49°45'00"N 129°00'00"W 49°30'00"N 129°00'00"W 49°30'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE HOTEL 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 129°00'00"W 49°45'00"N 128°40'00"W 49°30'00"N 128°40'00"W 49°30'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir.	**11 et 12**
CHARLIE HOTEL 3	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 128°40'00"W 49°45'00"N 128°20'00"W 49°30'00"N 128°20'00"W 49°30'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE HOTEL 4	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 128°20'00"W 49°45'00"N 128°00'00"W 49°30'00"N 128°00'00"W 49°30'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE HOTEL 5	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 128°00'00"W 49°45'00"N 127°40'00"W 49°30'00"N 127°40'00"W 49°30'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
CHARLIE HOTEL 6	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 127°40'00"W 49°45'00"N 127°20'00"W 49°30'00"N 127°20'00"W 49°30'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE HOTEL 7	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°45'00"N 127°20'00"W 49°45'00"N 127°00'00"W 49°30'00"N 127°00'00"W 49°30'00"N 127°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE HOTEL 8		Carte 3000	49°45'00"N 127°00'00"W 49°45'00"N 126°40'00"W 49°30'00"N 126°40'00"W 49°30'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE HOTEL 9		Carte 3000	49°45'00"N 126°40'00"W 49°45'00"N 126°20'00"W 49°30'00"N 126°20'00"W 49°30'00"N 126°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE HOTEL 10		Carte 3000	49°45'00"N 126°20'00"W 49°45'00"N 126°00'00"W 49°30'00"N 126°00'00"W 49°30'00"N 126°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
Les Zones CHARLIE HOTEL 11 à CHARLIE HOTEL 14 incluses ne sont pas assignées					
CHARLIE INDIA 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 129°20'00"W 49°30'00"N 129°00'00"W 49°15'00"N 129°00'00"W 49°15'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE INDIA 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 129°00'00"W 49°30'00"N 128°40'00"W 49°15'00"N 128°40'00"W 49°15'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE INDIA 3	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 128°40'00"W 49°30'00"N 128°20'00"W 49°15'00"N 128°20'00"W 49°15'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
CHARLIE INDIA 4	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 128°20'00"W 49°30'00"N 128°00'00"W 49°15'00"N 128°00'00"W 49°15'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE INDIA 5	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 128°00'00"W 49°30'00"N 127°40'00"W 49°15'00"N 127°40'00"W 49°15'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE INDIA 6	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 127°40'00"W 49°30'00"N 127°20'00"W 49°15'00"N 127°20'00"W 49°15'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface **Principale Zone de tir**	**11 et 12**
CHARLIE INDIA 7	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 127°20'00"W 49°30'00"N 127°00'00"W 49°15'00"N 127°00'00"W 49°15'00"N 127°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface **♣ Principale Zone de tir**	**11**
CHARLIE INDIA 8	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 127°00'00"W 49°30'00"N 126°40'00"W 49°15'00"N 126°40'00"W 49°15'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE INDIA 9	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°30'00"N 126°40'00"W 49°30'00"N 126°20'00"W 49°15'00"N 126°20'00"W 49°15'00"N 126°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE INDIA 10		Carte 3000	49°30'00"N 126°20'00"W 49°30'00"N 126°00'00"W 49°15'00"N 126°00'00"W 49°15'00"N 126°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
CHARLIE INDIA 11		Carte 3000	49°30'00"N 126°00'00"W 49°30'00"N 125°40'00"W 49°15'00"N 125°40'00"W 49°15'00"N 126°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
Les Zones CHARLIE INDIA 12 à CHARLIE INDIA 14 incluses ne sont pas assignés					
CHARLIE JULIET 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 129°20'00"W 49°15'00"N 129°00'00"W 49°00'00"N 129°00'00"W 49°00'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE JULIET 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 129°00'00"W 49°15'00"N 128°40'00"W 49°00'00"N 128°40'00"W 49°00'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE JULIET 3	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 128°40'00"W 49°15'00"N 128°20'00"W 49°00'00"N 128°20'00"W 49°00'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE JULIET 4	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 128°20'00"W 49°15'00"N 128°00'00"W 49°00'00"N 128°00'00"W 49°00'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE JULIET 5	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 128°00'00"W 49°15'00"N 127°40'00"W 49°00'00"N 127°40'00"W 49°00'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE JULIET 6	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 127°40'00"W 49°15'00"N 127°20'00"W 49°00'00"N 127°20'00"W 49°00'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Principale Zone de tir Surface.	**11 et 12**
CHARLIE JULIET 7	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 127°00'00"W 49°15'00"N 127°20'00"W 49°00'00"N 127°20'00"W 49°00'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ **Principale Zone de tir Surface**.	**11 et 12**
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
CHARLIE JULIET 8	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 127°00'00"W 49°15'00"N 126°40'00"W 49°00'00"N 126°40'00"W 49°00'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE JULIET 9	CYR 106 à 23,000 pieds CYR 101 23,000 à 60,000 pieds	Carte 3000	49°15'00"N 126°40'00"W 49°15'00"N 126°20'00"W 49°00'00"N 126°20'00"W 49°00'00"N 126°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE JULIET 10		Carte 3000	49°15'00"N 126°20'00"W 49°15'00"N 126°00'00"W 49°00'00"N 126°00'00"W 49°00'00"N 126°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE JULIET 11		Carte 3000	49°15'00"N 126°00'00"W 49°15'00"N 125°40'00"W 49°00'00"N 125°40'00"W 49°00'00"N 126°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE JULIET 12		Carte 3000	49°15'00"N 125°40'00"W 49°15'00"N 125°20'00"W 49°00'00"N 125°20'00"W 49°00'00"N 125°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE JULIET 13		Carte 3000	49°15'00"N 125°20'00"W 49°15'00"N 125°00'00"W 49°00'00"N 125°00'00"W 49°00'00"N 125°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
La Zone CHARLIE JULIET 14 n'est pas assignée					
CHARLIE KILO 1	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 129°20'00"W 49°00'00"N 129°00'00"W 48°45'00"N 129°00'00"W 48°45'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE KILO 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 129°00'00"W 49°00'00"N 128°40'00"W 48°45'00"N 128°40'00"W 48°45'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE KILO 3	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 128°40'00"W 49°00'00"N 128°20'00"W 48°45'00"N 128°20'00"W 48°45'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
CHARLIE KILO 4	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 128°20'00"W 49°00'00"N 128°00'00"W 48°45'00"N 128°00'00"W 48°45'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE KILO 5	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 128°00'00"W 49°00'00"N 127°40'00"W 48°45'00"N 127°40'00"W 48°45'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE KILO 6	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 127°40'00"W 49°00'00"N 127°20'00"W 48°45'00"N 127°20'00"W 48°45'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE KILO 7	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 127°20'00"W 49°00'00"N 127°00'00"W 48°45'00"N 127°00'00"W 48°45'00"N 127°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE KILO 8	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 127°00'00"W 49°00'00"N 126°40'00"W 48°45'00"N 126°40'00"W 48°45'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE KILO 9	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	49°00'00"N 126°40'00"W 49°00'00"N 126°20'00"W 48°45'00"N 126°20'00"W 48°45'00"N 126°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**112**
CHARLIE KILO 10		Carte 3000	49°00'00"N 126°20'00"W 49°00'00"N 126°00'00"W 48°45'00"N 126°00'00"W 48°45'00"N 126°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE KILO 11		Carte 3000	49°00'00"N 126°00'00"W 49°00'00"N 125°40'00"W 48°45'00"N 125°40'00"W 48°45'00"N 126°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE KILO 12		Carte 3000	49°00'00"N 125°40'00"W 49°00'00"N 125°20'00"W 48°45'00"N 125°20'00"W 48°45'00"N 125°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE KILO 13		Carte 3000	49°00'00"N 125°20'00"W 49°00'00"N 125°00'00"W 48°45'00"N 125°00'00"W 48°45'00"N 125°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
La Zone CHARLIE KILO 14 n'est pas assignée					
CHARLIE LIMA 1		Carte 3000	48°45'00"N 129°20'00"W 48°45'00"N 129°00'00"W 48°30'00"N 129°00'00"W 48°30'00"N 129°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
CHARLIE LIMA 2	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 129°00'00"W 48°45'00"N 128°40'00"W 48°30'00"N 128°40'00"W 48°30'00"N 129°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE LIMA 3	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 128°40'00"W 48°45'00"N 128°20'00"W 48°30'00"N 128°20'00"W 48°30'00"N 128°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE LIMA 4	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 128°20'00"W 48°45'00"N 128°00'00"W 48°30'00"N 128°00'00"W 48°30'00"N 128°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE LIMA 5	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 128°00'00"W 48°45'00"N 127°40'00"W 48°30'00"N 127°40'00"W 48°30'00"N 128°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE LIMA 6	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 127°40'00"W 48°45'00"N 127°20'00"W 48°30'00"N 127°20'00"W 48°30'00"N 127°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE LIMA 7	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 127°20'00"W 48°45'00"N 127°00'00"W 48°30'00"N 127°00'00"W 48°30'00"N 127°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE LIMA 8	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 127°00'00"W 48°45'00"N 126°40'00"W 48°30'00"N 126°40'00"W 48°30'00"N 127°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE LIMA 9	CYR 106 à 23,000 pieds	Carte 3000	48°45'00"N 126°40'00"W 48°45'00"N 126°20'00"W 48°30'00"N 126°20'00"W 48°30'00"N 126°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface ♣ Zone de tir	**11 et 12**
CHARLIE LIMA 10		Carte 3000	48°45'00"N 126°20'00"W 48°45'00"N 126°00'00"W 48°30'00"N 126°00'00"W 48°30'00"N 126°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE LIMA 11		Carte 3000	48°45'00"N 126°00'00"W 48°45'00"N 125°40'00"W 48°30'00"N 125°40'00"W 48°30'00"N 126°00'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
CHARLIE LIMA 12		Carte 3000	48°45'00"N 125°40'00"W 48°45'00"N 125°20'00"W 48°30'00"N 125°20'00"W 48°30'00"N 125°40'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
♣ = Seulement la partie de la zone qui se trouve à l'intérieur de la Zone WP (tel qu'illustré au diagramme 11)					

Zones d'exercices de la côte ouest					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
CHARLIE LIMA 13		Carte 3000	48°45'00"N 125°20'00"W 48°45'00"N 125°00'00"W 48°30'00"N 125°00'00"W 48°30'00"N 125°20'00"W	Zone d'exercices de sous-surface	**11**
Nota : Les zones marines Île Vancouver (VI) sont délimitées par le rivage là où la zone entre en contact avec la terre.					

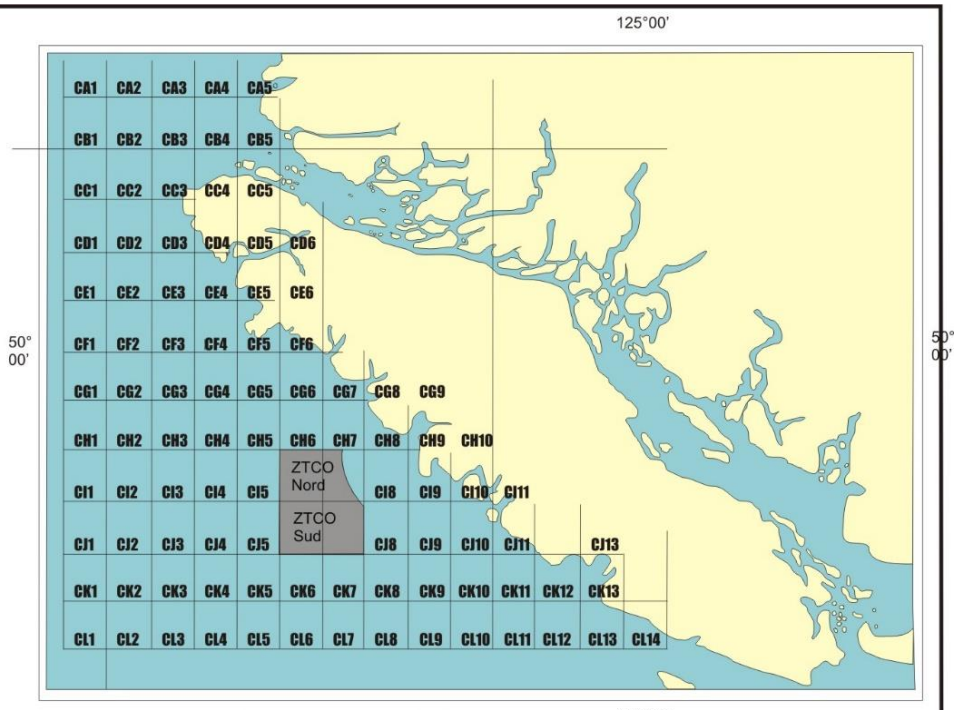


Diagramme 11 **Zones de pratique de Tir de la côte occidentale (ZTCO)**

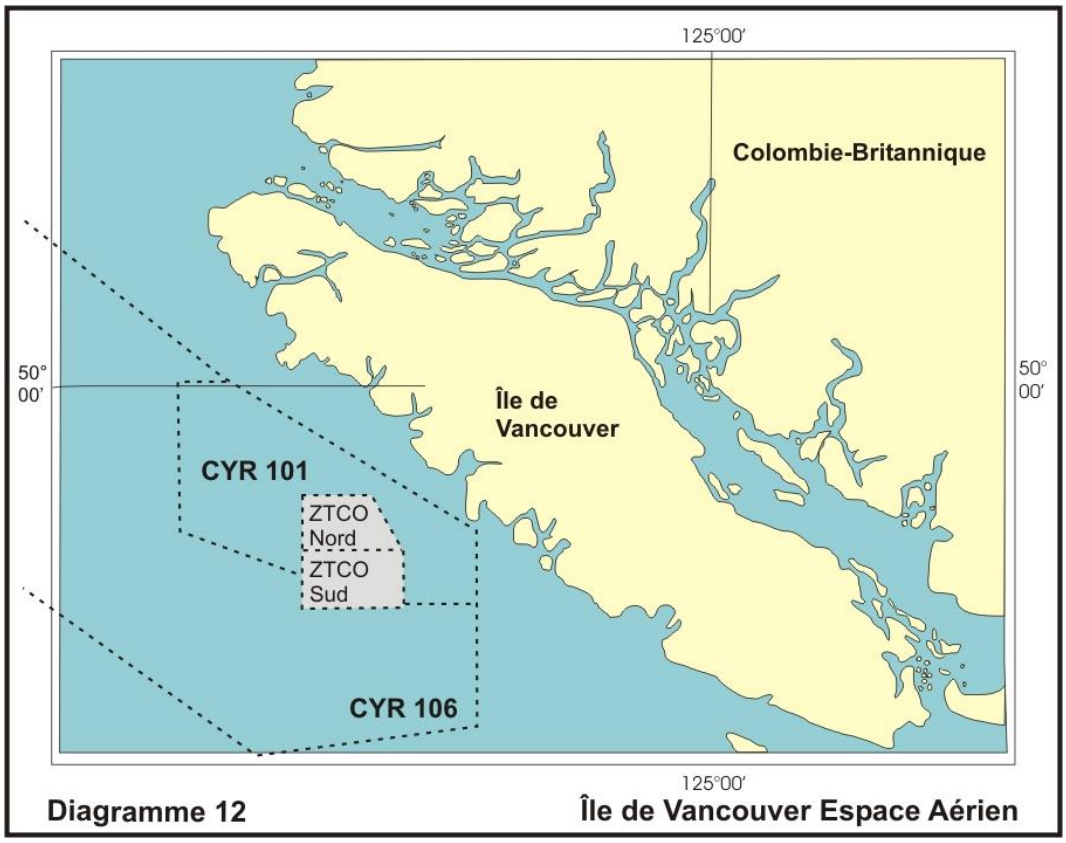


Diagramme 12 **Île de Vancouver Espace Aérien**

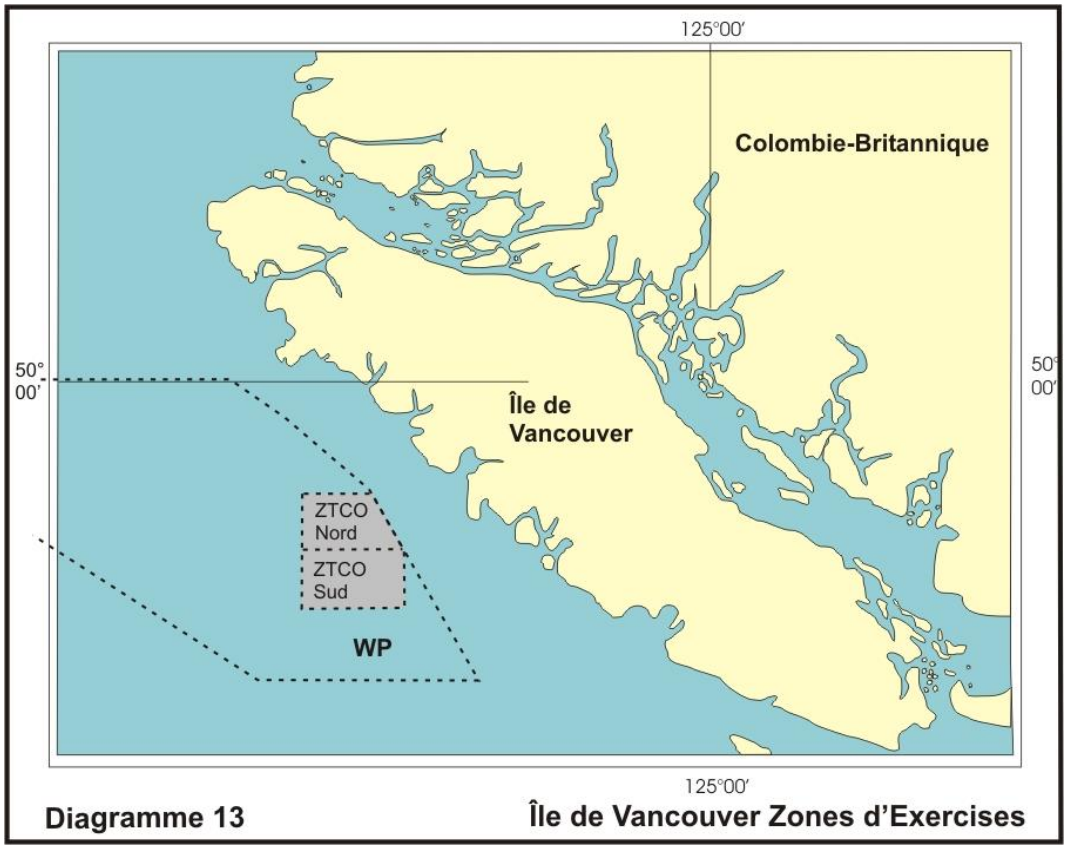
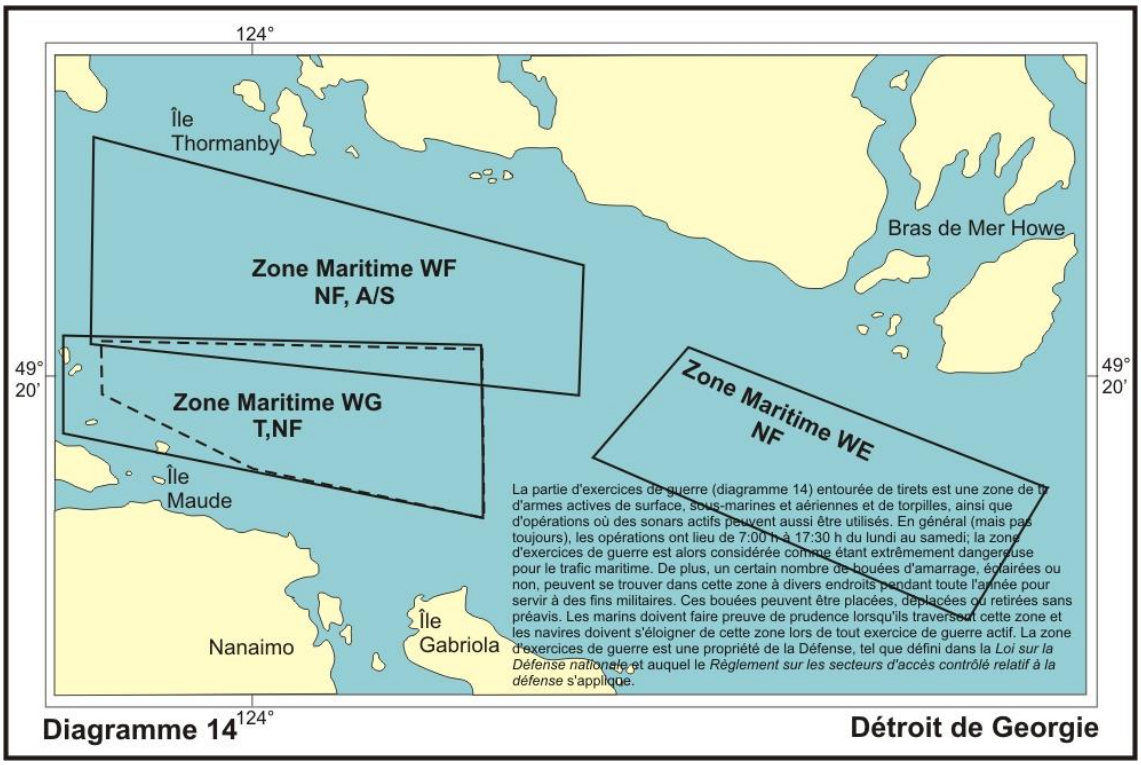
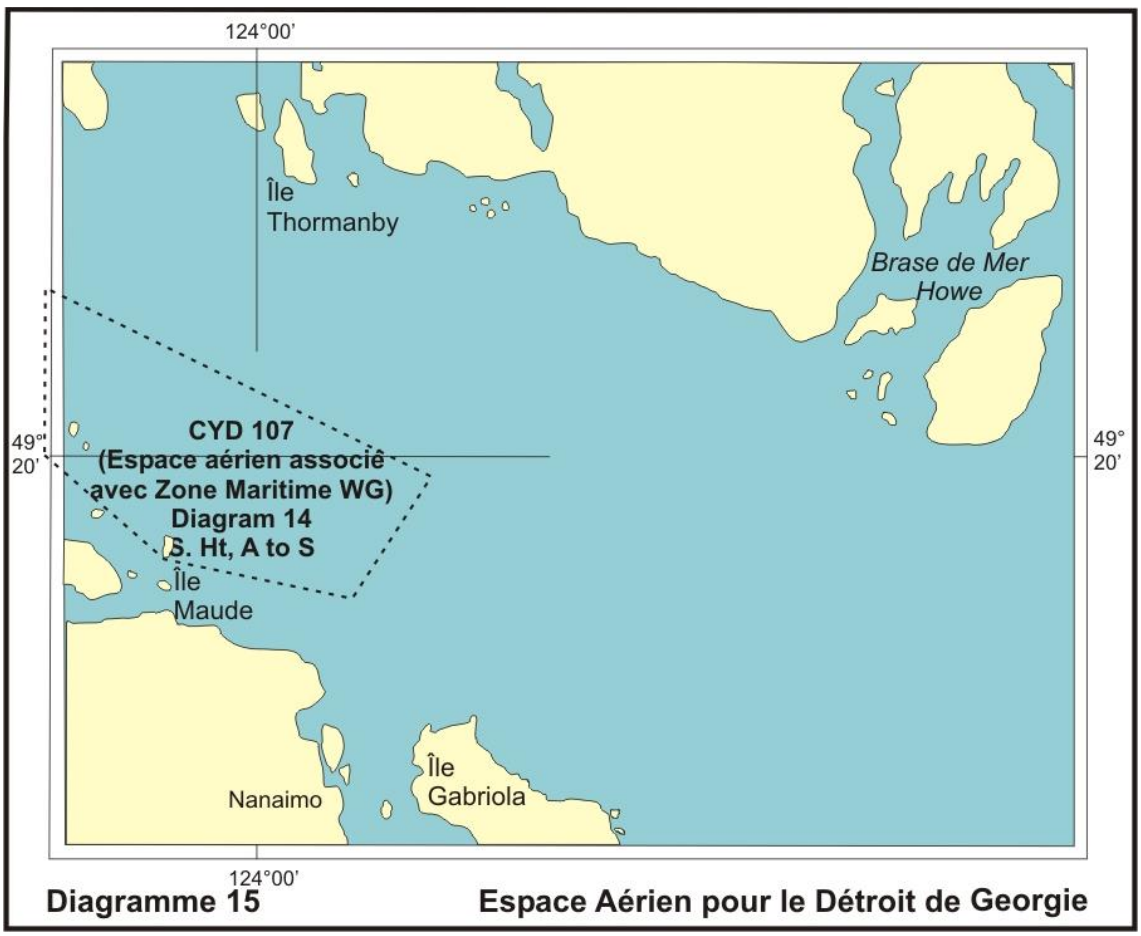


Diagramme 13 **Île de Vancouver Zones d'Exercises**

Détroit de Georgie (Zone SOG)					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
Détroit de Georgie (Zone SOG)		Cartes 3513, 3512, et 3463	La zone est limitée à l'ouest par l'île de Vancouver, à l'est par le continent de la Colombie britannique, au nord 50°10'00"N et au sud 49°00'00"N.	Zone d'exercices de sous-surface	**18**
WC		Carte 3462	48°35'25"N 123°22'18"W 48°35′25″N 123°21′48″W 48°31′57″N 123°19′42″W 48°31′57″N 123°21′59″W	Lancement de torpilles Zone d'exercices de sous- surface	**16**
WD	À 5,000 pieds	Anse de Saanich Carte 3441	48°38'48"N 123°30'45"W 48°38'48"N 123°29'15"W 48°37'48"N 123°29'15"W 48°37'48"N 123°30'45"W	Zone d'exercices généraux de surface et sous-surface	**16**
WE		Détroit de Georgie Carte 3463	49°11'00"N 123°24'00"W 49°17′00″N 123°43′00″W 49°21′00″N 123°38′00″W 49°16′00″N 123°20′00″W	Zone d'exercices généraux Exercice sous-marin	**14**
WF		Détroit de Georgie Carte 3512	49°19'18"N 123°43'30"W 49°21'18"N 124°08'00"W 49°28'42"N 124°08'00"W 49°24'18"N 123°43'30"W	Zone d'exercices généraux d'air, surface et sous-surface	**14**
WG	À 13,500 pieds CYR 107	Détroit de Georgie Carte 3512	49°21'28"N 124°09'30"W 49°21'00"N 123°48'24"W 49°14'50"N 123°48'24"W 49°18'02"N 124°09'30"W	Zone d'exercices généraux d'air, surface et sous-surface Zone de tir (torpilles) **(TORPEX)**	**14 e 15**
WI	À 1,000 pieds CYA 124	Île Texada Carte 3513	49°46'30"N 124°50'00"W 49°46'30"N 124°40'00"W 49°43'30"N 124°40'00"W 49°31'30"N 124°16'00"W 49°33'00"N 124°28'00"W	Zone d'exercices généraux de surface et sous-surface Zone de tir (Explosifs – Lâchés Par Air) **(EEREX)**	**17**
WN	À 1,000 pieds	Anse de Jervis Carte 3514	49°50'06"N 124°02'12"W 49°48'21"N 124°05'06"W 49°47'51"N 124°05'26"W 49°46'40"N 124°03'16"W 49°46'41"N 123°59'50"W 49°46'54"N 123°59'32"W 49°47'22"N 123°58'54"W 49°48'30"N 123°57'30"W 49°49'23"N 124°00'03"W	Zone d'exercices généraux de surface et sous-surface Surface à sous-surface	**19**
Les zones SOG sont délimitées par le rivage là où la zone entre en contact avec la terre.					


124°
Île Thormanby
Bras de Mer Howe
Zone Maritime WF
NF, A/S
49° 20'
Zone Maritime WG
T,NF
Zone Maritime WE
NF
Île Maude
Nanaimo
Île Gabriola
La partie d'exercices de guerre (diagramme 14) entourée de tirets est une zone de tir d'armes actives de surface, sous-marines et aériennes et de torpilles, ainsi que d'opérations où des sonars actifs peuvent aussi être utilisés. En général (mais pas toujours), les opérations ont lieu de 7:00 h à 17:30 h du lundi au samedi; la zone d'exercices de guerre est alors considérée comme étant extrêmement dangereuse pour le trafic maritime. De plus, un certain nombre de bouées d'amarrage, éclairées ou non, peuvent se trouver dans cette zone à divers endroits pendant toute l'année pour servir à des fins militaires. Ces bouées peuvent être placées, déplacées ou retirées sans préavis. Les marins doivent faire preuve de prudence lorsqu'ils traversent cette zone et les navires doivent s'éloigner de cette zone lors de tout exercice de guerre actif. La zone d'exercices de guerre est une propriété de la Défense, tel que défini dans la *Loi sur la Défense nationale* et auquel le *Règlement sur les secteurs d'accès contrôlé relatif à la défense* s'applique.
124°
Diagramme 14
Détroit de Georgie


124°00'
Île Thormanby
Brase de Mer Howe
49° 20'
CYD 107
(Espace aérien associé avec Zone Maritime WG)
Diagram 14
S. Ht, A to S
Île Maude
Nanaimo
Île Gabriola
124°00'
Diagramme 15
Espace Aérien pour le Détroit de Georgie

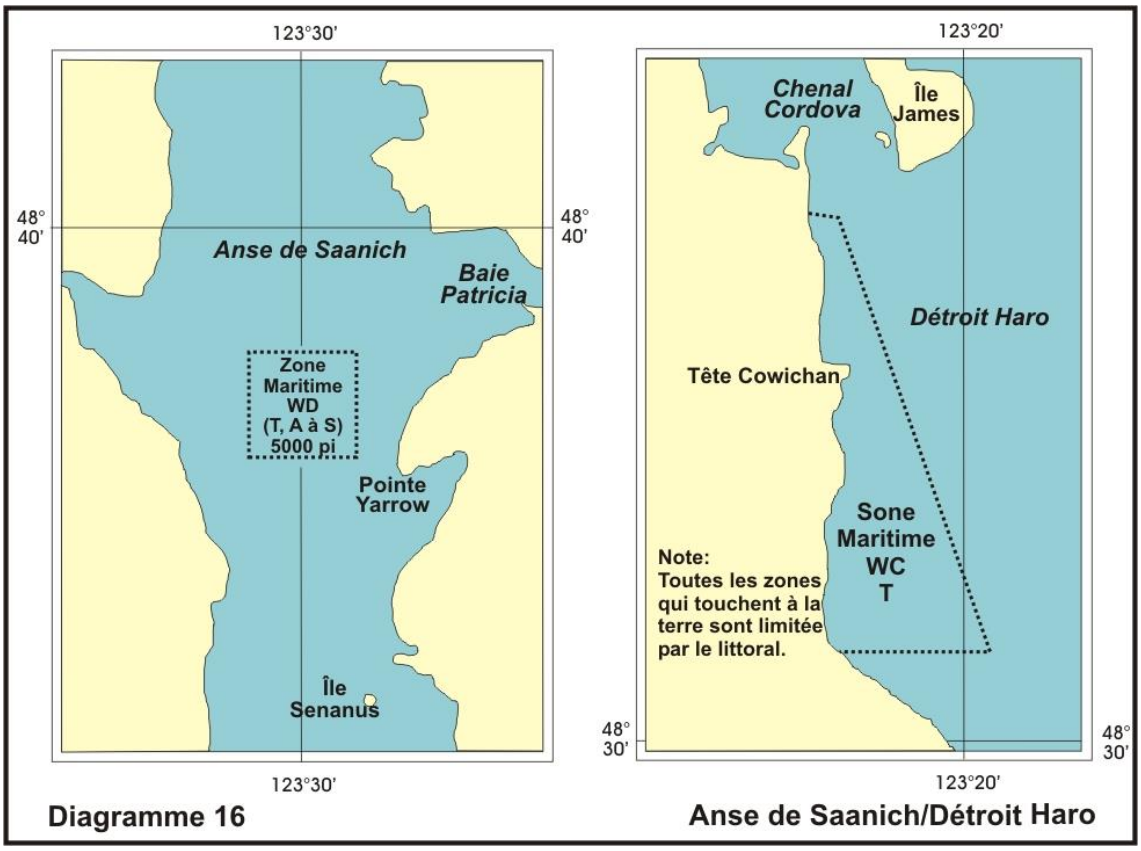
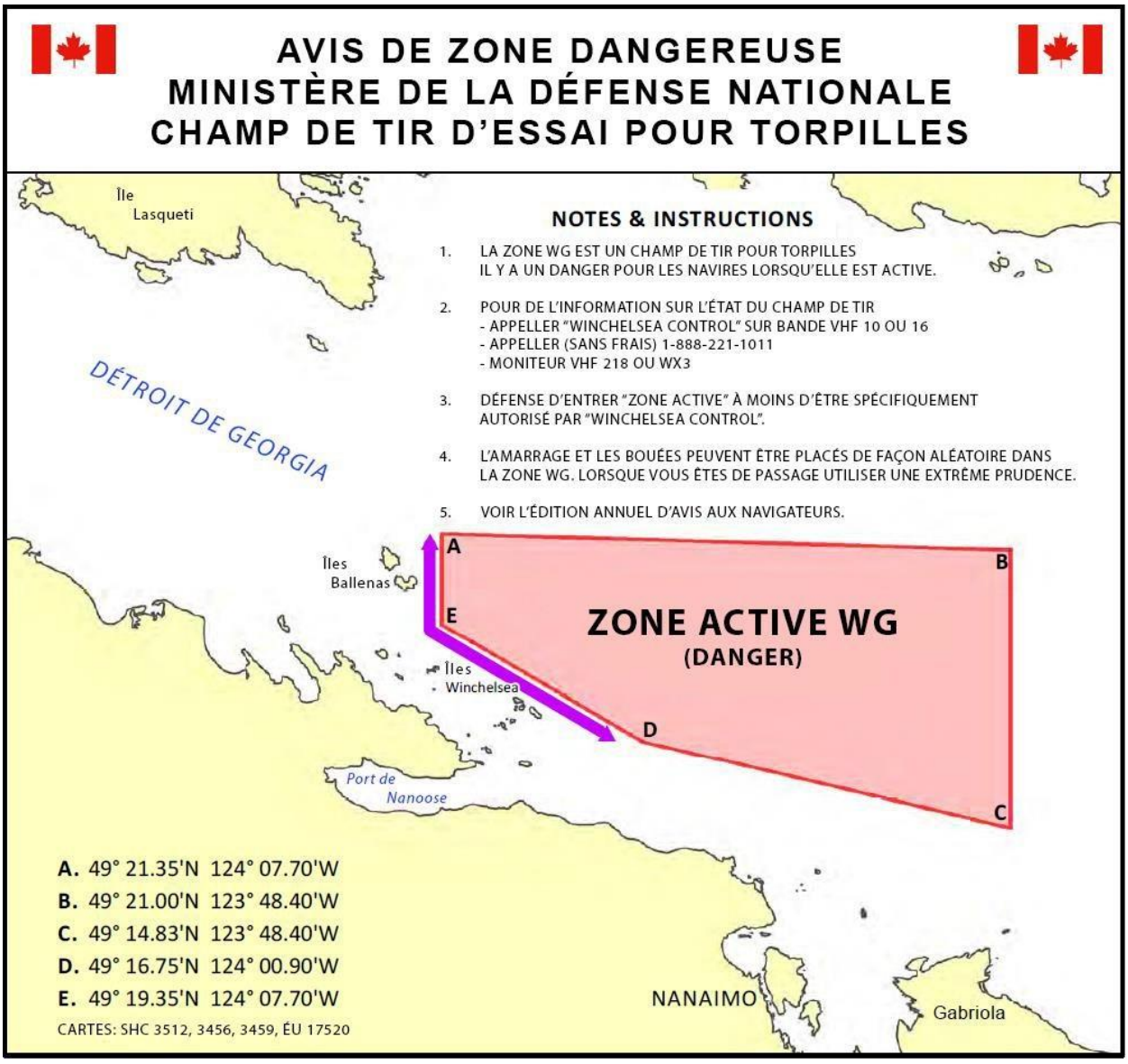


Diagramme 16 **Anse de Saanich/Détroit Haro**


AVIS DE ZONE DANGEREUSE
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE
CHAMP DE TIR D'ESSAI POUR TORPILLES
Île Lasqueti
DÉTROIT DE GEORGIA
NOTES & INSTRUCTIONS
1. LA ZONE WG EST UN CHAMP DE TIR POUR TORPILLES IL Y A UN DANGER POUR LES NAVIRES LORSQU'ELLE EST ACTIVE.
2. POUR DE L'INFORMATION SUR L'ÉTAT DU CHAMP DE TIR
- APPELLER "WINCHELSEA CONTROL" SUR BANDE VHF 10 OU 16
- APPELLER (SANS FRAIS) 1-888-221-1011
- MONITEUR VHF 218 OU WX3
3. DÉFENSE D'ENTRER "ZONE ACTIVE" À MOINS D'ÊTRE SPÉCIFIQUEMENT AUTORISÉ PAR "WINCHELSEA CONTROL".
4. L'AMARRAGE ET LES BOUÉES PEUVENT ÊTRE PLACÉS DE FAÇON ALÉATOIRE DANS LA ZONE WG. LORSQUE VOUS ÊTES DE PASSAGE UTILISER UNE EXTRÊME PRUDENCE.
5. VOIR L'ÉDITION ANNUEL D'AVIS AUX NAVIGATEURS.
Îles Ballenas
A
B
E
ZONE ACTIVE WG
(DANGER)
Îles Winchelsea
D
C
Port de Nanoose
A. 49° 21.35'N 124° 07.70'W
B. 49° 21.00'N 123° 48.40'W
C. 49° 14.83'N 123° 48.40'W
D. 49° 16.75'N 124° 00.90'W
E. 49° 19.35'N 124° 07.70'W
CARTES: SHC 3512, 3456, 3459, ÉU 17520
NANAIMO
Gabriola

Centre d'expérimentation et d'essais maritimes des Forces canadiennes (CEEMFC) – Nanoose Bay, CB.

Le Centre d'expérimentation et d'essais maritimes des Forces canadiennes effectue des essais sur les systèmes de navires et aéronefs et sur les torpilles lancées par les navires de surface, les sous-marin et aéronefs. Aucun explosif n'est utilisé, toutefois, un danger existe à cause de la possibilité qu'une torpille se dirigeant sur un navire et que le navire soit percuté par la torpille qui s'achemine vers la surface.

Les essais sont effectués habituellement durant les heures du jour du lundi au samedi. Durant les essais, la zone "WG" est ACTIVE. Tout navire dans les limites de la zone seront tenue de dégager ou arrêter sur demande du "Winchelsea Island Control" ou tout bâtiment ou hélicoptère de sécurité de zone de tir. Les coordonnées de positions pour ceux-ci sont indiquées clairement sur le diagramme ci-dessus.

Une zone de passage de 1,000 verges au nord de l'île de Winchelsea et de 1,000 verges au sud de l'île Ballenas est recommandé afin de permettre aux marins un passage sécuritaire autour de la zone active. Ceci facilite un libre accès aux installations des marinas dans "Schooner Cove et Nanoose Bay. La zone d'essai active est clairement illustrée sur les cartes SHC 3512, 3456 et 3459 par les une ligne tiretée.

a) "Winchelsea Island Control" au 1-888-221-1011 (activité pour le jour suivant seulement);

b) CEEMFC officier du champ de tir au 250-468-5002 (planification long terme);

c) "Winchelsea Island Control" VHF CH 10 ou 16 (de l'information pour une zone de passage sécuritaire lorsqu'en approche de la zone "WG").

d) CMB VHF 21B ou Weather 3 (pour durée d'utilisation, écoute seulement).

e) Avertissement de navigation : Prince Rupert SCTM au 250-627-3070 NAVWARN.MCTSPrinceRupert@innav.gc.ca.

f) Victoria SCTM au 250-363-6333.

La zone "WG" constitue un établissement de la défense comme défini dans la Loi sur la Défense nationale pour qui s'applique la réglementation sur les Zones d'accès contrôler de la Défense. Les navires qui ne se conforment pas avec les directives reçu par soit "Winshelsea control" ou un navire de patrouille, pourront être accusés d'intrusion.

Les navires de patrouille exposent un feu rouge clignotant en plus des feux et formes prescrites. Ces navires peuvent opérer en dehors des heures programmées et ne doivent être approché sur une distance de 3,000 verges parce qu'ils pourraient être amarré sur trois point d'ancrage avec les lignes d'amarrage fixé sur des bouées 1,500 verges plus loin. En plus, des bouées d'amarrages sont dispersées aléatoirement à l'intérieur de la zone. Les marins sont avisé de faire preuve de précaution lorsqu'ils sont de passage dans cette zone durant les périodes non-active afin d'éviter les lignes et les bouées d'amarrages.

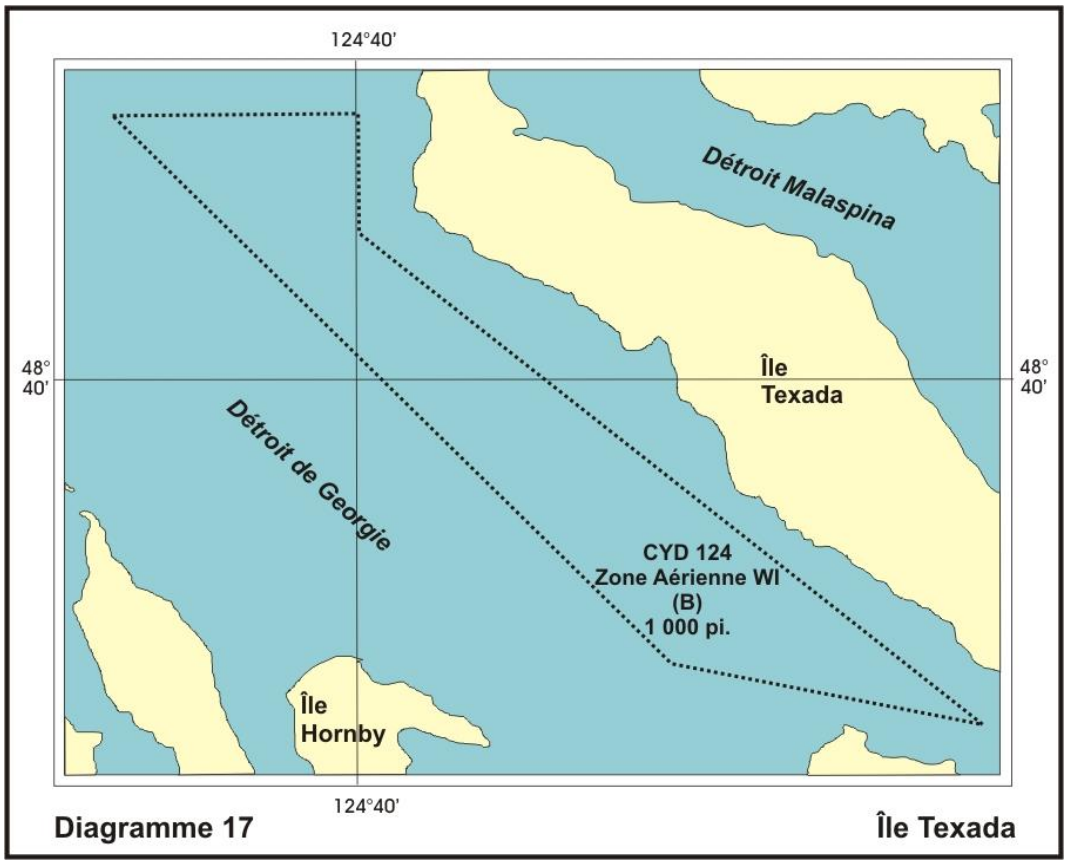


Diagramme 17 — Île Texada

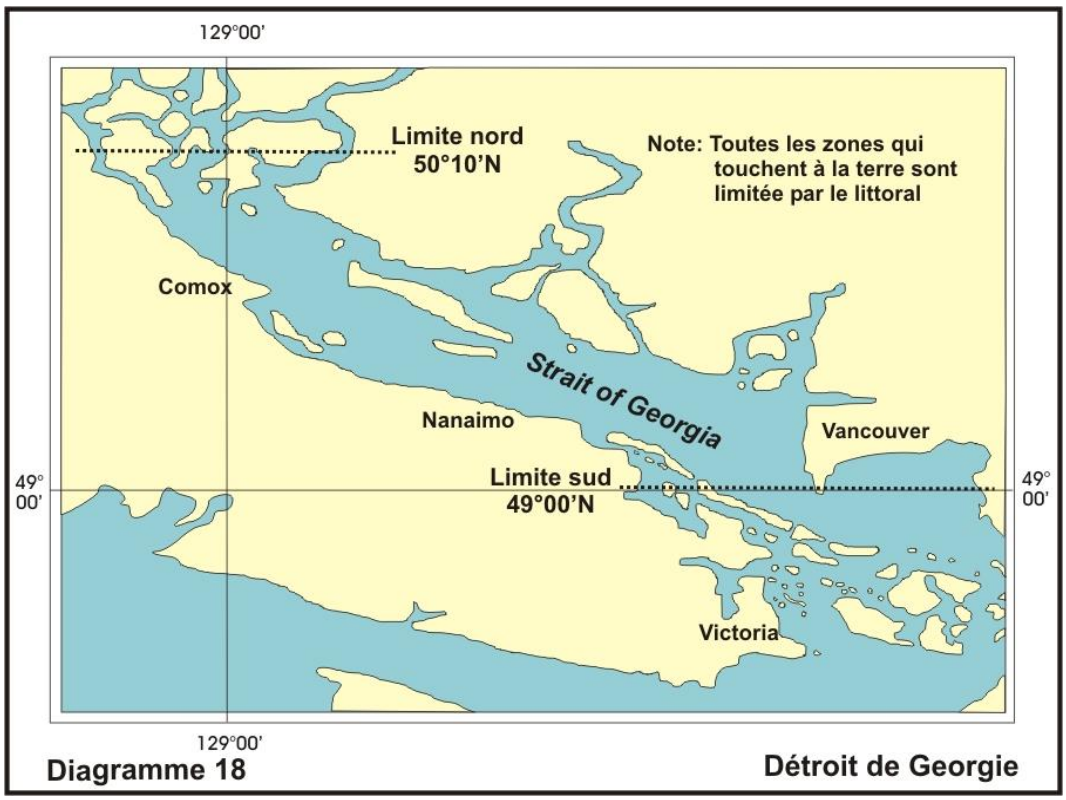
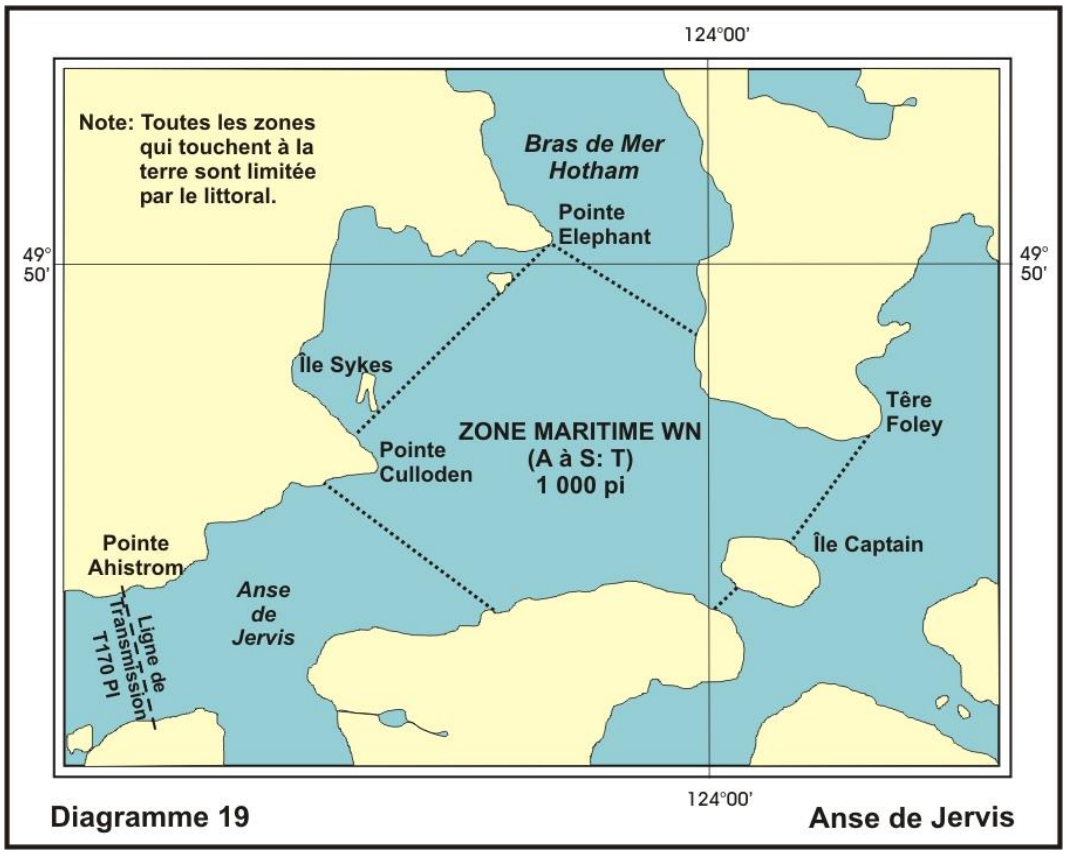


Diagramme 18 — Détroit de Georgie



Zones d'Approches du Port d'Esquimalt				
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**
BANKS 1		Cartes 3461, et 3440	48°24'28" N 123°18'30" W (INTERSECTION TERRESTRE) 48°16'00" N 123°18'30" W 48°16'00" N 123°35'00" W 48°18'38" N 123°35'00" W (INTERSECTION TERRESTRE) DE LA COTE DE RETOUR À L'ORIGINE	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.
BANKS 2		Cartes 3461, et 3440	48°27'00" N 123°17'22" W (INTERSECTION TERRESTRE) 48°27'00" N 123°09'18" W (FRONTIÈRE INTERNATIONAL) 48°25'22" N 123°06'54.5" W (FRONTIÈRE INTERNATIONAL) 48°25'00" N 123°00'00" W 48°14'30" N 123°00'00" W 48°14'30" N 123°18'30" W 48°24'28" N 123°18'30" W (INTERSECTION TERRESTRE)	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.

Zones d'Approches du Port d'Esquimalt				
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**
BANKS 3		Cartes 3461, et 3440	48°14'30" N 123°18'30" W 48°14'30" N 123°00'00" W 48°25'00" N 123°00'00" W 48°25'00" N 122°50'00" W 48°08'04" N 122°50'00" W (INTERSECTION TERRESTRE)	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.
WA	À 10,000 pieds CYD 102	Carte 3461	48°20'36" N 123°31'34" W 48°23'15" N 123°28'36" W 48°25'50" N 123°26'45" W 48°24'25" N 123°23'15" W 48°15'21" N 123°23'15" W 48°13'36" N 123°31'48" W 48°20'00" N 123°34'30" W	Zone d'exercices généraux d'air et surface. Zone de tir (Pyrotechnics) **(PYROEX)**
WB	À 10,000 pieds CYD 102	Carte 3461	48°24'25" N 123°23'15" W 48°23'47" N 123°18'12" W 48°24'45" N 123°16'00" W 48°18'30" N 123°13'28" W 48°17'03" N 123°14'48" W 48°15'21" N 123°23'15" W	Zone d'exercices généraux d'air et surface. Zone de tir (Pyrotechnics) **(PYROEX)**
WK	À 10,000 pieds CYD 102	Carte 3461		Zone d'exercices généraux d'air et surface. Inactive
WL	À 10,000 pieds CYD 102	Carte 3461		Zone d'exercices généraux d'air et surface. Inactive
WQ	À 3,000 pieds CYD 103	Carte 3641	Ile Bentinck Zone de tir (démolition). Un cercle avec un rayon de 1 mille centré à 48°18'42" N 123°32'36" W	Zone de tir (démolition). **(DEMOEX)**
Nota : Les zones marines SDJ sont délimitées par le rivage là où la zone entre en contact avec la terre.				

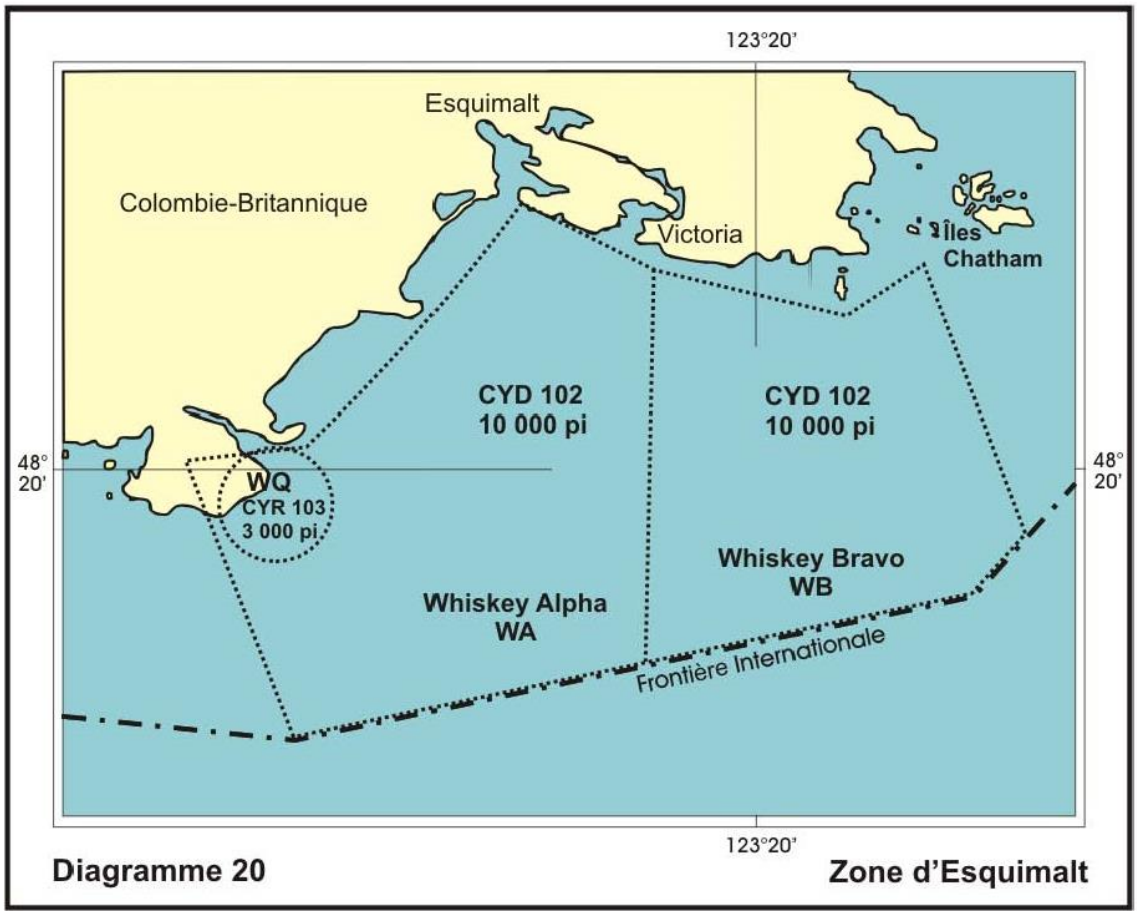


Diagramme 20 **Zone d'Esquimalt**

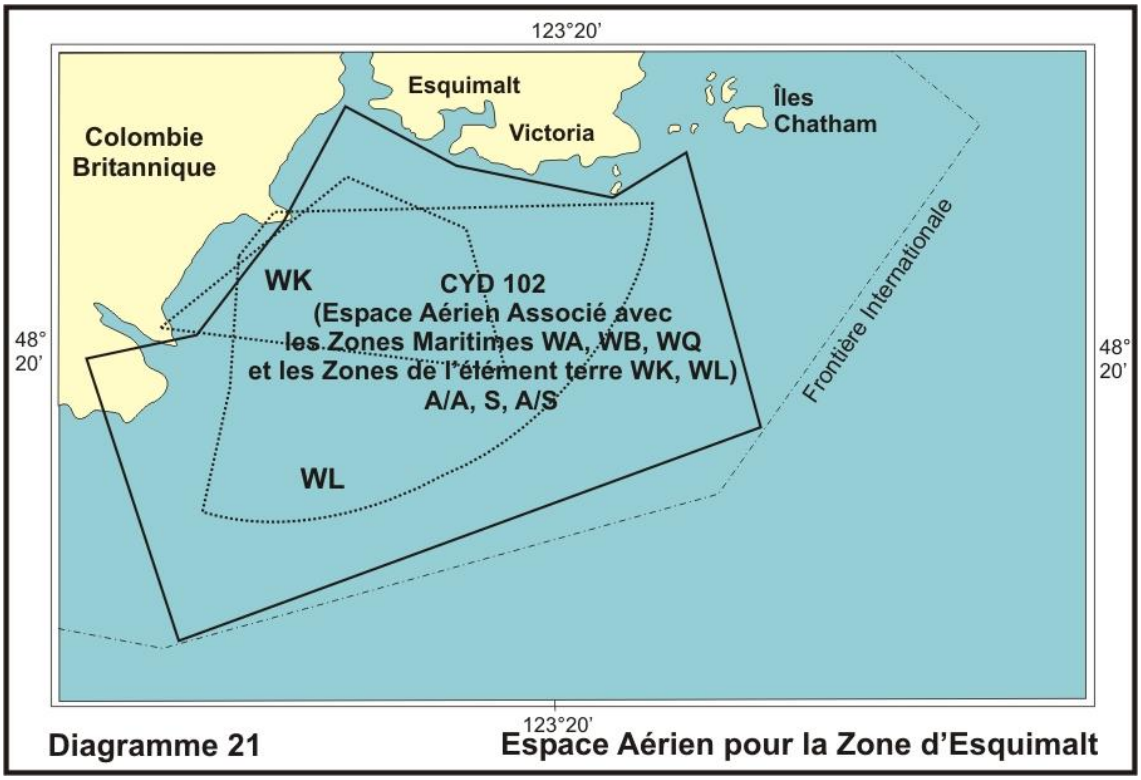


Diagramme 21 **Espace Aérien pour la Zone d'Esquimalt**

Strait of Juan de Fuca (Area SJDF)					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
Juan De Fuca Strait (**SJ 1**)		Carte 3606	48°27’14” N 124°35’00” W 48°29’36” N 124°43’38” W 48°22’30” N 125°00’00” W 48°22’30” N 124°35’00” W	Zone d’exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	
Juan De Fuca Strait (**SJ 2**)		Carte 3606	LIMITE NORD LE LONG D’UNE LIGNE JOIGNANT LA FRONTIÈRE INTERNATIONAL DES ÉTATS-UNIS/CANADA LIMITE OUEST DE 124°35’00” W LIMITE EST DE 124°17’35” W CÔTE DE L’ÉTAT DE WASHINGTON VERS LE SUD	Zone d’exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	
Juan De Fuca Strait (**SJ 3**)		Carte 3606	LIMITE NORD LE LONG D’UNE LIGNE JOIGNANT LA FRONTIÈRE INTERNATIONAL DES ÉTATS-UNIS/CANADA LIMITE OUEST DE 124°17’35” W LIMITE EST DE 123°50’00” W CÔTE DE L’ÉTAT DE WASHINGTON VERS LE SUD	Zone d’exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	
Juan De Fuca Strait (**SJ 4**)		Carte 3606	48°06’48” N 123°18’30” W (INTERSECTION TERRESTRE) 48°16’00” N 123°18’30” W 48°16’00” N 123°50’00” W 48°09’20” N 123°50’00” W (INTERSECTION TERRESTRE) DE LA COTE RETOUR À L’ORIGINE	Zone d’exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	

Strait of Juan de Fuca (Area SJDF)					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
Juan De Fuca Strait (**SJ 5**)		Carte 3606	CÔTE DE L'ÎLE VANCOUVER ÀU NORD LIMITE OUEST DE 124°17'35" W LIMITE EST DE 124°35'00" W LIMITE SUD LE LONG D'UNE LIGNE JOIGNAT LA FRONTIÈRE INTERNATIONAL DES ÉTATS-UNIS/CANADA	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	
Juan De Fuca Strait (**SJ 6**)		Carte 3606	CÔTE DE L'ÎLE VANCOUVER ÀU NORD LIMITE OUEST DE 124°17'35" W LIMITE EST DE 123°35'00" W LIMITE SUD LE LONG D'UNE LIGNE JOIGNAT LA FRONTIÈRE INTERNATIONAL DES ÉTATS-UNIS/CANADA	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	
Juan De Fuca Strait (**SJ 7**)		Carte 3606	CÔTE DE L'ÎLE VANCOUVER ÀU NORD LIMITE OUEST DE 125°00' 00" W LIMITE EST DE 124°35'00" W LIMITE DU SUD LE LONG D'UNE LIGNE RELIANT LES POINTS SUIVANTS : 48°27'14" N 124°35'00" W, 48°29'36" N 124°43'38" W, 48°22'30" N 125°00'00" W	Zone d'exercice de sous- surface Surface à Sous-surface.	
WH	À Illimitée CYD 109	Carte 3606	48°22'00" N 123°55'05" W 48°16'51" N 123°55'05" W 48°17'54" N 124°00'43" W 48°22'29" N 124°17'35" W 48°28'18" N 124°17'35" W	Zone de tir (Surface) (**FIREX**)	
Nota : Les zones marines SDJF sont délimitées par le rivage là où la zone entre en contact avec la terre.					

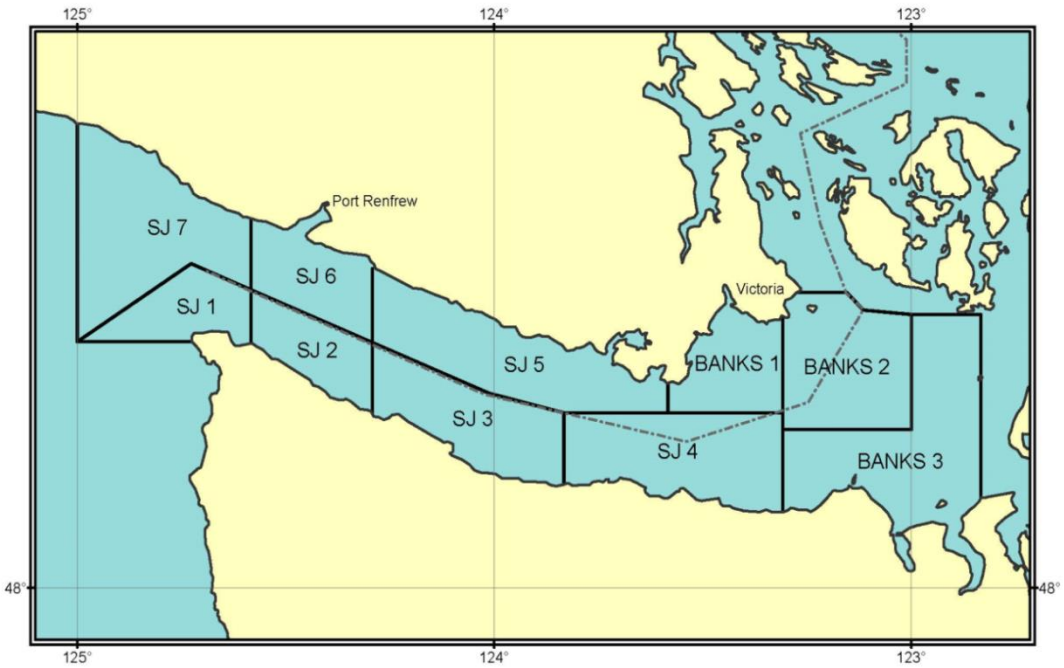


Diagramme 22

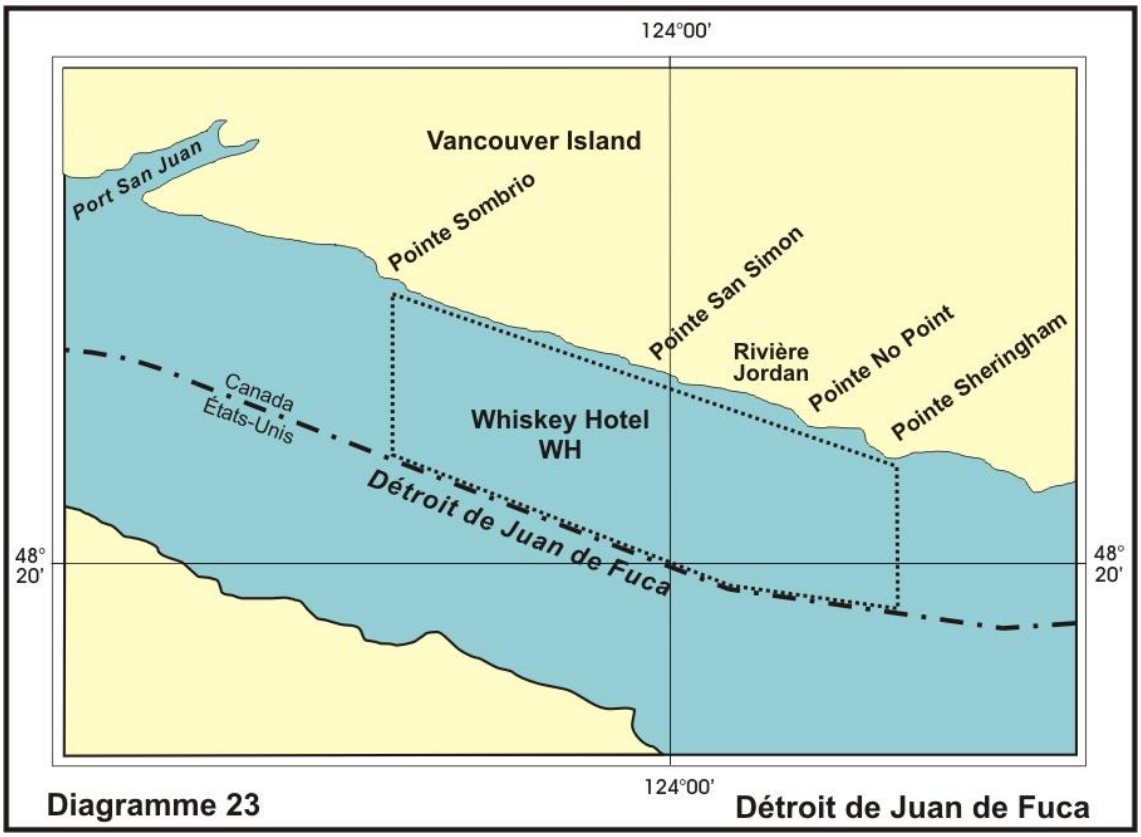


Diagramme 23 **Détroit de Juan de Fuca**

Zone Maritime des Îles de la Reine-Charlotte (QCI)					
Zone Maritime	**Espace Aérien**	**Endroit**	**Coordonnées**	**Emploi**	**Diagramme**
DIXON		Carte 3002	54°25’00”N 134°00’00”W 54°25’00”N 130°00’00”W 54°00’00”N 130°00’00”W 54°00’00”N 132°30’00”W 53°30’00”N 132°30’00”W 53°30’00”N 134°00’00”W	Zone d'exercices de sous-surface	**24**
HECATE		Carte 3002	54°00’00”N 130°00’00”W 54°00’00”N 132°30’00”W 53°30’00”N 132°30’00”W 52°00’00”N 131°00’00”W 51°00’00”N 130°00’00”W 51°30’00”N 127°20’00”W	Zone d'exercices généraux de sous-surface	**24**
MORESBY		Carte 3002	52°00’00”N 132°30’00”W 52°00’00”N 131°00’00”W 51°30’00”N 130°00’00”W 51°30’00”N 129°20’00”W 50°15’00”N 129°20’00”W 51°00’00”N 130°00’00”W	Zone d'exercices de sous-surface	**24**
GRAHAM		Carte 3002	53°30’00”N 134°00’00”W 53°30’00”N 132°30’00”W 52°00’00”N 131°00’00”W 52°00’00”N 132°30’00”W	Zone d'exercices de sous-surface	**24**
Nota : Les zones Maritime des Îles de la Reine-Charlotte QCI sont délimitées par le rivage là où la zone entre en contact avec la terre.					

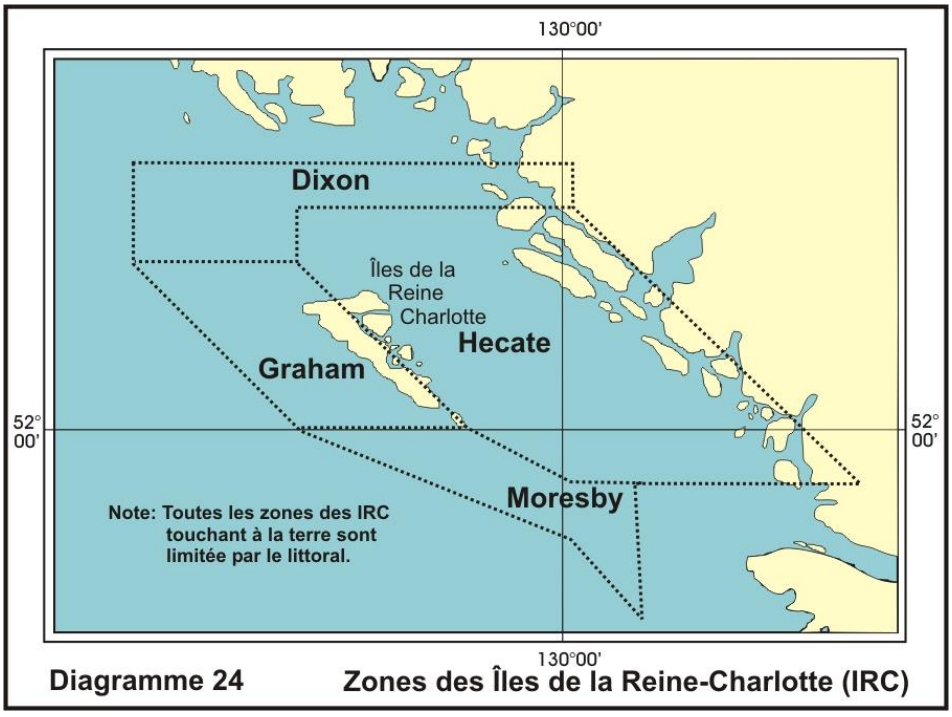


Diagramme 24 **Zones des Îles de la Reine-Charlotte (IRC)**

36 Observations de nature essentielle du point de vue de renseignement - Méthode de communication des rapports MERINT

1 Afin d'étendre le rayon d'avertissement pour la défense du continent Nord américain, un plan destiné pour la communication des rapports de sécurité et de renseignements en temps de paix a été établi. Les rapports en provenance des navires seront appelés *message MERINT* (Prononcé *MU-RENT*).

2 Tous les navires canadiens devront, selon le cas, envoyer des rapports MERINT. Les types de rapport devraient être comme suit :

a) Rapport MERINT - observation initiale.

b) Rapport AMPLIFICATIF - un rapport donnant des renseignements significatifs supplémentaires.

c) Rapport ANNULATIF - un rapport annulant les renseignements qui ont été transmis lors d'une observation initiale ou d'un rapport amplificateur.

3 Des rapports MERINT devront être envoyés dans les circonstances suivantes :

a) immédiatement après une observation de nature essentielle du point de vue de renseignements, sauf lorsque le navire sera à l'intérieur des eaux territoriales d'un pays autre que le Canada, les États-Unis ou le Groënland.

b) lorsque la situation signalée antérieurement aura changée suffisamment pour nécessiter l'envoi d'un rapport amplificateur;

c) lorsqu'une observation subséquente annulera une observation initiale ou un rapport amplificateur, nécessitant ainsi l'envoi d'un rapport annulatif.

Remarque : Dans le cas où un rapport ne pourrait être envoyé par radio, le capitaine devra dès son arrivée au port, signaler les détails de l'observation MERINT au consul canadien ou américain, ou à l'autorité militaire selon le cas. Ces rapports devront être envoyés par les moyens les plus rapides dont il dispose.

4 Les messages MERINT doivent être transmis à la station côtière canadienne ou américaine la plus proche ou la plus convenable. Aucune adresse n'est nécessaire étant donné que les stations côtières ont les instructions nécessaires concernant l'acheminement des messages MERINT.

5 Tous les objets non-identifiés flottants ou volants qui apparaissent hostiles ou suspects devront être signalés.

a) Exemples :

(i) les missiles téléguidés,

(ii) les objets volants non-identifiés,

(iii) les sous-marins,

(iv) les navires de guerre de surface identifiés comme n'étant pas canadiens ou américains,

(v) les aéronefs ou traces de vapeur (laissées par des aéronefs volant à haute altitude) qui semblent se diriger contre le Canada, les États-Unis, leurs territoires ou leurs possessions.

b) Les objets suivants ne devront pas être signalés :

(i) les embarcations de surface ou les aéronefs en passage normal,

(ii) les sous-marins ou navires de guerre identifiés comme étant canadiens ou américains,

(iii) les navires du gouvernement canadien ou américain,

(iv) les aéronefs de guerre identifiés comme étant canadiens ou américains.

6 Les rapports MERINT devront contenir les données suivantes, selon le cas et dans l'ordre indiqué ci-dessous :

a) le mot MERINT comme premier mot du message;

b) le nom et l'indicatif d'appel du navire appelant;

c) l'objet observé; on devra donner une brève description contenant les renseignements suivants :

(i) nombre d'aéronefs, de navires, de missiles etc.

(ii) la catégorie de l'objet, la description générale, etc. exemple : la grosseur, la forme, le type de propulsion etc.

d) la position du navire au moment de l'observation;

e) la date et l'heure de l'observation TMG;

f) l'altitude de l'objet exprimée comme il suit : basse, moyenne ou haute selon le cas;

g) la direction du parcours de l'objet;

h) la vitesse estimée de l'objet;

i) tous les autres identifications, insignes ou renseignements significatifs.

Remarque. - Les rapports MERINT auxquels manquent certains détails ne devraient pas être retenus ou retardés.

7 Dans les cas d'un appel à une station côtière pour transmettre un message MERINT, l'appel devra être précédé du mot *MERINT,* transmis trois fois comme indication prioritaire. Si cette indication prioritaire ne produit pas de résultats satisfaisants, le signal international d'urgence pourra être employé.

Exemple :

MERINT MERINT MERINT - HALIFAX RADIO GARDE CÔTIÈRE HALIFAX RADIO HALIFAX RADIO GARDE CÔTIÈRE - ICI KINGFISH KINGFISH KINGFISH - À VOUS.

8 Les suivants sont des exemples de messages MERINT :

a) Rapport INITIAL.

MERINT PACIFIC LOGGER VICTOR GOLF ROMEO XRAY SIX BOMBARDIERS RÉACTÉS CINQ UN NORD UN TROIS CINQ OUEST UN QUATRE UN CINQ ZÉRO DEUX ZULU DIRECTION SUD-EST HAUT AVEC TRACE DE VAPEUR VITESSE ENVIRON CINQ ZÉRO ZÉRO MILLES À L'HEURE AUCUNE IDENTIFICATION PARTIELLEMENT NUAGEUX - À VOUS.

b) Rapport AMPLIFICATEUR.

MERINT AMPLIFIER PACIFIC LOGGER VICTOR GOLF ROMEO XRAY UN QUATRE UN CINQ ZÉRO DEUX ZULU DEUX BOMBARDIERS RÉACTÉS OBSERVÉS TOURNANT SUD-OUEST UN QUATRE UN CINQ ZÉRO HUIT ZULU - À VOUS.

c) Rapport ANNULATIF.

MERINT ANNULER PACIFIC LOGGER VICTOR GOLF ROMEO XRAY UN QUATRE UN CINQ ZÉRO DEUX ZULU IDENTIFIÉS COMME ÉTANT BOMBARDIERS AMÉRICAINS - À VOUS.

Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

37 Manutention des munitions non-explosées

Les renseignements suivants, qui concernent principalement les bateaux de pêche, sont publiés pour le bénéfice de toute autre embarcation ayant l'occasion de traîner des filets ou des chaluts :

1 Les pêcheurs qui exploitent le long des côtes du Canada sont prévenus que des munitions explosives et non-explosives peuvent être découvertes dans des zones ordinaires de pêche. Ces munitions peuvent être remontées à la surface dans les filets ou les chaluts.

- Les munitions non-explosives, telles que les torpilles d'exercice, seront ordinairement peintes en orange vif. Les munitions non-explosives plus petites seront ordinairement de couleur bleu foncé ou bleu pâle. Tout objet ne pouvant être rapidement identifié de façon visuelle comme munition non-explosive devra être traité de la même manière que s'il était explosif. Les munitions explosives, petites ou grosses, seront généralement peinturées ou marquées en jaune, rouge ou vert. Tout objet douteux ramené à la surface dans des filets ou des chaluts devra être traité comme explosif. On devra noter que les munitions qui ont été dans l'eau pendant une longue période auront probablement perdu leurs marquages et, tout comme les munitions trouvées par terre, aura rouillé.

2 Les munitions d'exercice sont toujours dangereuses :

a. Les torpilles oranges pourraient toujours contenir du carburant Otto;

b. Auparavant, les munitions factices étaient marquées en bleu foncé; actuellement, elles sont marquées en bronze;

c. Code des couleurs de plus de 20mm

i.	Jaune	Explosif détonant
ii.	Brun	Explosif lent
iii.	Gris	Chimique
iv.	Noir	Perforant
v.	Vert pâle	Fumigène
vi.	Rouge pâle	Incendiaire
vii.	Orange	Récupérable

d. Lorsque la couleur désignant le rôle principal de l'item n'indique pas en elle-même la présence d'un explosif ou d'une autre matière dangereuse, la présence de telles matières pourrait être indiquée par des bandes étroites ou par des lettres appliquées selon le code de couleur approprié.

3 Les munitions explosives peuvent être dangereuses même après avoir passé plusieurs années dans l'eau. Toutes les munitions soupçonnées d'être explosives devront être maniées soigneusement. Si l'on découvre un tel objet dans un filet ou un chalut hors bord, on ne devra pas tenter de l'amener au long du bord ni à bord. On devra baisser le chalut et, si possible, le touer hors des zones de pêche ordinaires avant de couper le filet, selon le cas.

4 Advenant le cas où il serait impossible de lâcher ou de libérer l'objet en coupant le filet ou la ligne, on recommande de prendre les mesures suivantes :

(i) mouiller l'objet aussi loin en arrière que possible;

(ii) informer le Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) le plus proche, et se tenir prêt à recevoir des instructions ou de l'aide;

(iii) rassembler l'équipage dans la partie avant du navire afin que le rouf se trouve entre le personnel et l'objet à l'arrière;

(iv) maintenir l'erre nécessaire afin de demeurer dans la zone jusqu'à ce que l'aide ou les instructions arrivent.

5 Au cas où un objet soupçonné d'être une munition non-explosée ne serait pas détecté avant que le contenu du chalut soit déchargé sur le pont, les mesures suivantes devront être prises :

(i) prendre grand soin de ne pas heurter l'objet en question;

(ii) arrimer l'objet sur le pont, en le tenant éloigné de la chaleur et de la vibration;

(iii) coincer l'objet et l'attacher fermement afin de prévenir tout mouvement;

(iv) recouvrir l'objet et le garder humide. (Ceci est très important, étant donné que tout explosif ayant été exposé à l'atmosphère peut devenir très sensible aux coups lorsqu'on le laisse sécher);

(v) informer le Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC) le plus rapproché et se tenir prêt à recevoir des instructions. Le JRCC communiquera à son tour avec l'équipe de neutralisation de munitions explosives la plus proche afin d'y obtenir des directives.

6 Un navire ayant à bord ou dans ses filets un objet soupçonné d'être explosif devra avertir les autres navires qui se trouvent dans le voisinage et leur fournir sa propre position.

Remarque : Les planches accompagnantes illustrant les munitions utilisées présentement ainsi qu'auparavant par les navires et l'aéronef du MDN aideront à identifier les munitions explosives susceptibles d'être retirées de la mer.

Naval Underwater Charge

Signal Underwater Sound MK411
(Reduced Charge) (SUS) Signal
Underwater Sound
MK 410 (High Explosive)

Depth Charge High
Explosive DM211
Anti-Frogman

Signal Sound Marine MK
NC 1 Mod 1

Naval Decoy

82 mm Rocket Practice MASS Decoy

MK 234 Electronic Decoy Cartridge (Nulka)

Cartridge 5.125 Inch Chaff

Rocket 100mm Radar Echo Practice C20

Naval Pyrotechnics

Signal Smoke
Aircraft Orange Drift
Indicator C8

Marker Location
marine C2A1

Marker Man Over
Board (MMOB)

38mm Hand Held
Illuminating Signal
Flare (Radaflare)

Signal Smoke and
Illumination Marine
Mk 66 Mod 2

Signal Smoke Marine
MK3 Orange

Marker Man
Overboard
Smoke and Light

Length 500 mm
Diameter 190 mm
(including the float)

Signal Illum
Marine Red Pinpoint
Mk7

Length 247 mm
Diameter 35 mm

Naval Pyrotechnics

Rocket 100 mm
Radar echo P8

Length 1700 mm
Diameter 102 mm

100 mm Infra red
Decoy P6

Length 1600 mm
Diameter 103.2 mm

Flare Aircraft
Parachute
LUU 2AB/2BB

Length 91.4 cm
Diameter 12.4 cm

Signal Underwater
Sound Mk411

Length 38.1 cm
Diameter 7.62 cm

Signal sound Marine

Height 8.89 cm
Diameter 7.62 cm

Signal Illum A-C
Single star 1.5 inch

Length 82.6 mm
Diameter 38 mm

Marker Location
Marine
C1A1 or C1A2

Length 47 cm
Diameter 7.56 cm

5.125 inch chaff
Mk 182

Length 1206.5 mm
Diameter 130 mm

Naval Pyrotechnics

Marker Location
Marine Mk 58

Length 21.5 inches
Diameter 4.9 inches

Signal Distress
Day and Night

Length 135 mm
Diameter 42 mm

Marker Man
Overboard, Light
And Smoke,
Series III

Naval Shells

40 mm

57 mm

76 mm

20 mm

Naval Shells

Mk46 torpedo

Mk48 Torpedo

Cart 57mm Pre-Fragmented High Explosive

Cartridge 40mm High Explosive-tracer (HE-T)

Cartridge 57mm Non-Frag Brown Band
Low Explosives

Both are inert
Dummy 40mm
Drill 40mm

<u>Cartridges 40mm Practice (BL/P)</u>

Projectile inert but could have live primer and propellant in cartridge case

Other Possible Ordnance

Depth Charge
HE DM211
Anti-Frogman

Length 268 mm
Diameter 60 mm

Practice bomb

2.75 inch
rocket motor

2.75 inch
warhead

Post-WWII
British Naval
Projectiles
Length
254-610 mm
Diameter
50-150 mm

Anti-submarine
charge
(hedgehog)
Length 100 cm
Diameter 18 cm

Anti-Submarine
(AS) Mortar
Length 150 cm
Diameter
305 mm

Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

38 Précautions à prendre par les navires s'approchant des formations, convois, porte-avions et autres navires de guerre en mer et des porte-avions à l'ancre

Formations et Convois

1 L'attention des propriétaires de navires et des navigateurs est attirée sur les dangers qu'il y a pour un navire isolé de s'approcher de navires de guerre navigant en formation ou de navires marchands navigants en convoi. Également, un navire isolé ne doit ni naviguer trop près de tels formations ou convois ni tenter de leur couper la route ou de les traverser.

2 Les navigateurs sont avisés que les navires isolés devraient prendre à l'avance les mesures nécessaires pour éviter une formation ou un convoi.

3 Le fait qu'un navire soit avisé de se tenir à l'écart de la route d'une formation ou d'un convoi, ne donne pas le droit aux navires naviguant de conserve, de manœuvrer sans se soucier des mouvements du navire naviguant seul. Les navires en formation ou en convoi, doivent en conséquence, surveiller très attentivement les mouvements d'un navire s'approchant de la formation ou du convoi, et être prêts à prendre les mesures nécessaires afin d'éviter l'abordage advenant que ce navire soit dans la route de la formation ou du convoi.

Porte-avions

4 Les navigateurs sont priés de porter attention aux mouvements incertains des porte-avions, lesquels doivent habituellement tourner dans le vent pendant les manœuvres de décollage ou d'appontage. Pendant les opérations de vol, les porte-avions montreront les feux et signaux prescrits par la Règle N° 27b) de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*. Les porte-avions peuvent aussi montrer des feux rouges ou blancs sur le pont d'envol pendant les opérations de vol de nuit.

5 Les navigateurs sont avertis que pendant la nuit, les porte-avions ont :

a) leurs feux de route placés en permanence hors de l'axe longitudinal du navire, à une distance horizontale considérablement réduite;

b) les autres positions dans lesquelles peuvent être placés leurs feux de côté sont les suivantes :

(i) de chaque côté de la coque,

(ii) sur chaque bord de la structure de l'îlot central; dans ce cas, le feu bâbord peut être placé à 30.5 m (100 pi) ou davantage à l'intérieur du côté bâbord de la coque du navire.

6 Certains porte-avions montrent les feux de mouillage comme il suit :

Quatre feux blancs disposés de la manière suivante :

Deux feux dans le même plan horizontal, un à bâbord et l'autre à tribord, placés sur la partie avant du navire, à une distance de pas plus de 1.5 m (5 pi) au-dessous du pont d'envol.

Deux feux dans le même plan horizontal, un à bâbord et l'autre à tribord, placés sur la partie arrière du navire, à une hauteur de pas moins de 4.6 m (15 pi) plus bas que celle des feux avant.

Chaque feu doit être visible dans un arc d'au moins 180°. Les feux avant doivent être visibles dans un arc minimum, s'étendant à partir d'un quart sur le devant opposé jusqu'à un quart depuis l'arrière sur leur propre côté, et les feux arrière, à partir d'un quart sur la hanche opposée jusqu'à un quart depuis l'avant sur leur propre côté.

Navires porteurs d'hélicoptères

7 Les navigateurs sont avisés que certains navires du Commandement maritime porteront des hélicoptères et qu'ils ne peuvent manœuvrer librement lorsque ces derniers décollent ou appontent. Ces navires sont dotés de hangars et de plates-formes d'envol, et lorsqu'ils sont en opération pendant la nuit, ils utilisent des phares de grande puissance à feux rouges ou blancs.

8 Ces navires peuvent en plus de porter les feux prescrits dans la Règle N° 27b) de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*, montrer pendant la nuit les feux suivants :

a) Des feux rouges d'avertissement aux aéronefs, fixés au mât de misaine. Ces feux seront visibles à 360°, et seront allumés continuellement lorsqu'un hélicoptère sera dans le voisinage du navire.

b) Un groupe de six feux rouges, verts ou jaunes, monté sur le côté arrière du hangar d'hélicoptère et visible d'un côté à l'autre de la poupe, de 090° rouge à 090° vert. Ces feux seront utilisés par intermittence au besoin, lorsque les hélicoptères apponteront.

c) Des feux d'éclairage d'un blanc atténué sur le pont d'envol. Ces feux présenteront une lueur blanche aux autres navires.

d) Sur le pont d'envol, des phares à feux blancs de haute intensité montés sur le côté arrière du hangar, et visibles de 090° rouge à 090° vert d'un côté à l'autre de la poupe. Ces feux peuvent être utilisés après que l'hélicoptère a apponté. (Au lieu des feux blancs, des feux de pont rouges et des projecteurs à feux rouges peuvent aussi être utilisés).

e) L'officier qui exerce le commandement tactique, pourra, s'il le désire, utiliser les feux associés aux manœuvres des hélicoptères en plus des feux de tête de mât, des feux de côté et des feux pour rattraper.

Ravitaillement en mer

9 Les navires de guerre canadiens et alliés font fréquemment, de conserve avec des navires auxiliaires, des exercices de ravitaillement en mer. Les navires faisant partie de ces exercices sont habituellement joints par des filières d'envergure, ainsi que par des tuyaux flexibles, et montrent les signaux prescrits par la Règle N° 27b) de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*.

10 Les navigateurs sont avertis que les possibilités de manœuvre et de vitesse des navires qui effectuent des exercices étant limitées, les autres navires devront garder la route libre et se conformer aux Règles Nos 2 et 18 du Règlement susmentionné.

11 Feux et marques montrés par les véhicules de guerre des mines de l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord

Les navigateurs sont prévenus que des navires de guerre et des hélicoptères canadiens et alliés ne peuvent manœuvrer librement lorsqu'ils sont engagés à des activités de guerre des mines. Ces navires ou avions peuvent être rencontrés seuls ou de conserve. On doit porter attention aux feux et aux marques montrés par ceux-ci durant ces opérations.

a. Chasseurs de mines

Les chasseurs de mines en opération montreront les feux et les marques prescrits par la Règle 27b) de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*. Habituellement, à proximité des chasseurs de mines on trouvera des petites embarcations et des canots pneumatiques à partir desquels opèrent des plongeurs. Ceux-ci peuvent se trouver à une distance allant jusqu'à 1,000 m du chasseur de mines. Lorsque le chasseur de mines montre les feux ou marques prescrits par la règle No 27 (f) de l'annexe I du *Règlement sur les abordages*, les autres navires ne doivent pas s'en approcher à moins de 1 000 mètres. En plus des feux et des marques prescrits ci-dessus, lorsqu'un canot pneumatique est utilisé pour la plongée ou la destruction de mines, le chasseur de mines devra :

(1) De jour

Hisser le pavillon "A" ou "B" du Code international des signaux, selon le cas.

(2) De nuit

(a) transmettre la lettre "U" en code morse en faisant clignoter une lumière lorsque d'autres navires s'approchent de lui.

(b) émettre un signal d'avertissement conformément à la Règle 36 de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages* si les navires qui l'approchent ne prennent pas les mesures pour l'éviter.

b. Canots des plongeurs

Lors des opérations de plongée ou de destructions de mines, le canot doit :

(1) De jour

Montrer ou être paré à montrer le pavillon "A" ou "B" du Code international des signaux, selon le cas, lorsque d'autres navires s'approchent de lui.

(2) De nuit

(a) montrer ou être paré à montrer un feu blanc visible sur tout l'horizon conformément à la Règle 23 c) de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*.

(b) être paré à émettre un signal pour appeler l'attention conformément à la Règle 36 de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*.

c. Dragueurs de mines

(1) Les dragueurs de mines en opération montreront les feux et les marques prescrits par la Règle 27 f) de l'Annexe 1 du *Règlement sur les abordages*. Les autres navires ne doivent pas s'approcher à moins de 1,000 m du dragueur de mines.

(2) En outre, les dragueurs de mines peuvent montrer les feux de tenue de position suivants :

Deux feux blancs superposés, à intensité variable, visibles à partir de 020° par l'avant du travers, de chaque bord jusqu'à l'arrière. Dans le cas de dragueurs de mines de plus petites dimensions où le feu inférieur pourrait ne pas être visible dans tout le secteur, il peut être nécessaire de porter deux feux inférieurs, un de chaque bord du navire, visibles à partir de 020° par l'avant du travers jusqu'à l'arrière.

d. Hélicoptères

L'hélicoptère devra être muni d'un feu scintillant ambre pour indiquer qu'il est en train de remorquer un engin.

Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

39 Messages navals aux navires marchands canadiens y compris les petits bateaux et les bateaux de pêche

1 IL IMPORTE QUE LES CAPITAINES S'ASSURENT QUE LEURS OFFICIERS RADIO ET (OU) LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE RESPONSABLES DE L'EXPLOITATION DES APPAREILS RADIO REÇOIVENT ET COMPRENNENT LE PRÉSENT AVIS.

2 Le Canada souscrit à l'organisation GBMS. Cette organisation assure la transmission des messages des autorités navales aux navires marchands du Commonwealth.

3 Les procédures pour la transmission des messages navals aux navires canadiens et à ceux du Commonwealth évoluant dans les zones canadiennes sont décrites ci-après. Ces messages seront d'une importance vitale pour la sécurité et la protection de votre navire.

I. *Les navires océaniques munis d'appareils radiotélégraphiques* se conformeront avec la procédure GBMS décrite dans l'Avis aux navigateurs annuel N° 3A de l'Amirauté. CETTE PROCÉDURE SERA MISE EN VIGUEUR PAR LE MESSAGE CANADIEN A.

II. *Les autres navires, principalement ceux munis d'appareils radiotéléphoniques (Caboteurs)* seront informés de l'entrée en vigueur des procédures d'urgence par un message spécial du Quartier général de la Défense nationale, diffusé sur la fréquence normale de travail de chaque centre SCTM, faisant à heures fixes des émissions sur le temps, et répété par intervalles jusqu'à ce qu'il soit suffisamment répandu. Ces émissions seront précédées d'un appel général à toutes les stations sur la fréquence d'appel. Lorsque l'ordre sera donné de mettre en vigueur les procédures décrites ici, les points suivants devront être notés et observés :

a) les navires continueront de recevoir des messages des centres SCTM de la Garde côtière desservant les eaux dans lesquelles ils naviguent;

b) les messages navals seront diffusés immédiatement après les émissions de bulletins météorologiques réguliers;

c) le texte de chaque message naval indiquera l'autorité navale d'où il émane et contiendra, si nécessaire, des détails sur la localité à laquelle il se rapporte. Le dernier renseignement dans le texte sera un groupe de six chiffres indiquant la date et l'heure de l'envoi du message.

Exemple :

À tous les navires marchands canadiens, ici Saint-John's radio Garde côtière. Voici un message du Quartier général de la Défense nationale (ou du Quartier général du Commandement maritime, ou du Quartier général maritime, Pacifique). Début du message ---- texte ----. Je répète ---- (répétition du texte). Fin du message. Ici Saint-John's radio Garde côtière. TERMINÉ

d) Les navires n'accuseront pas réception des messages à moins que le texte des messages ne leur indique expressément de le faire;

e) les navires devront garder le silence EXCEPTÉ pour :

(i) signaler les cas de détresse et l'activité de tout ennemi;

(ii) transmettre le trafic commercial essentiel, c.-à-d. les affaires du navire. Selon certaines circonstances, la transmission du trafic commercial essentiel pourra faire l'objet de restrictions. Des renseignements et des instructions ayant trait à ces restrictions feront l'objet d'un message et seront diffusés par les stations côtières. Les messages privés ou personnels seront interdits.

4 Ces procédures peuvent être mises à l'essai de temps à autre lors d'exercices navals. Demande est faite aux capitaines des navires qui reçoivent des messages d'essai de faire parvenir par la poste, par l'entremise des propriétaires des navires, au Quartier général de la Défense nationale, Ottawa, Canada, de brefs rapports indiquant la date et l'heure ainsi que leur position approximative au moment de la réception du message. Le texte des messages d'essai commencera et se terminera toujours par l'expression : Ceci est un message d'essai.

5 Prière est faite aux officiers radio et autres personnes intéressées, de noter qu'en temps de paix, les messages navals canadiens et de l'Amirauté sont seulement transmis par les centres de Services de communications et de trafic maritime de la Garde côtière canadienne.

Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

40 Système de prévision de la contamination à l'usage des navires de commerce en mer et système MERWARN

Référence : OTAN ATP-45

1 Introduction

Les retombées radioactives provenant d'explosions nucléaires et la contamination provenant d'attaques chimiques et biologiques (ci-après appelées contamination) sur des objectifs maritimes et terrestres, et plus particulièrement terrestres, peuvent toucher de grands espaces maritimes situés à proximité. Les zones atteintes dépendront des conditions atmosphériques dominantes et les navires qui se trouveront à proximité de ces zones seront en grand danger. Il est donc essentiel que les navigateurs soient avertis des risques de retombées et de contamination afin que :

a) des mesures de défense passive puissent être prises, comme par exemple l'utilisation du système de lavage;

b) la route puisse être modifiée, au besoin, afin d'éviter les zones dangereuses.

2 Zones dangereuses

Lors d'une émission sur terre de substances nucléaires, tous les navires se trouvant dans les eaux s'étendant jusqu'à 200 milles marins d'une côte doivent être considérés comme étant dans une zone dangereuse susceptible d'être exposée à des retombées provenant de l'émission.

3 Point zéro (PZ)

Point à la surface de la terre situé au centre d'une explosion nucléaire prévue ou réelle ou verticalement au-dessus ou en-dessous.

4 Système MERWARN – Alertes transmises aux navires de commerce en mer

Un système simplifié de diffusion de messages d'alerte de contamination a été mis sur pied dans tous les pays de l'OTAN dans le but de diffuser aux navires de commerce en mer, par l'intermédiaire du système MERCOMMS et des stations côtières de radio, les messages d'alerte de contamination dangereuse. Ce système comprend cinq types de messages transmis par les autorités maritimes de l'OTAN.

a) Message MERWARN NBC vent résultant (MERWARN NBC EDM). Le message MERWARN NBC EDM est une prévision des retombées provenant de l'explosion en surface d'une arme nucléaire d'une mégatonne (1 MT) pour une zone maritime précise et pour un intervalle de temps déterminé. Il donne aux capitaines des navires observant une explosion nucléaire une indication immédiate de la zone qui risque d'être touchée par les retombées.

b) Message MERWARN NBC 3 NUC. Le message MERWARN NBC 3 NUC est émis après une attaque nucléaire et fournit des données sur les retombées prévues d'une explosion nucléaire donnée ou de plusieurs explosions identifiées dans le message.

c) Message MERWARN NBC micrométéo (MERWARN NBC CDM). Ce message contient une prévision des données météorologiques nécessaires à l'établissement de la zone de risques chimiques.

d) Message MERWARN NBC 3 CHEM. Ce message est émis pour donner une alerte immédiate concernant les zones prévisibles de risques et de contamination.

e) ORDRE DE DÉROUTEMENT MERWARN. Il s'agit d'un ordre général de déroutement, fondé sur les menaces de retombées, qui fournit aux navires de commerce naviguant isolément des instructions de déroutement à caractère général.

Nota : Dans certains cas, il peut être préférable de diffuser les alertes de contamination au moyen de message en clair plutôt que de messages MERWARN. Les messages décrits aux rubriques a), b) et c) ci-dessus sont expliqués plus en détail dans les paragraphes qui suivent. Les procédures relatives aux attaques biologiques en mer sont identiques aux procédures relatives aux attaques sur terre et sont décrites au chapitre 9 du document ATP-45 de l'OTAN.

5 Autorités responsables de l'émission des messages MERWARN et des messages de déroutement

Les autorités responsables de l'émission des messages MERWARN et des messages de déroutement sont désignées par les commandants nationaux ou les commandants de l'OTAN avant le début des opérations.

6 Degré d'urgence des messages NBC

Tous les messages MERWARN NBC doivent avoir un degré d'urgence FLASH (Z) pour assurer un traitement rapide sur tous les réseaux militaires entre l'autorité responsable de l'émission des messages et le système MERCOMMS et/ou les stations côtières de radio. Ce degré d'urgence ne doit pas être utilisé lorsque les règles d'utilisation du signal international de sécurité (TTT sur les circuits à ondes entretenues et Sécurité sur les circuits phoniques) s'appliquent. (Voir le paragraphe 7.)

7 Méthode de diffusion

Tous les messages MERWARN NBC EDM, MERWARN NBC CDM, MERWARN NBC 3 CHEM et MERWARN NBC 3 NUC doivent être transmis en clair, en utilisant le TMG précédé du signal international de sécurité (TTT sur les circuits à ondes entretenues et Sécurité sur les circuits phoniques), à partir de la station MERCOMMS appropriée et de toutes les stations côtières de radio de la zone concernée. Ainsi, les capitaines n'ont pas à se soucier de l'origine des messages, mais uniquement des zones maritimes visées par chaque message.

8 Responsabilités du relais

Les autorités responsables de l'émission des messages sont chargées d'assurer le relais avec :

a) la station radio terrienne côtière appropriée (INMARSAT), la station côtière de radio sous leur contrôle et/ou les autres stations côtières de radio dans leur zone géographique;

b) leurs propres autorités nationales (pour transmission aux navires de commerce non reliés au système MERCOMMS);

c) les autorités responsables de l'émission des messages MERWARN voisines et les autorités chargées de transmettre les messages de déroutement aux navires dans la zone géographique visée par chaque message MERWARN NBC 3 NUC.

Nota : Les autorités responsables de l'émission des messages MERWARN voisines sont chargées d'assurer le relais avec la station radio terrienne côtière et la station côtière de radio sous leur contrôle, si nécessaire.

9 Message MERWARN NBC EDM

Le message MERWARN NBC EDM est une prévision des retombées provenant de l'explosion en surface d'une arme d'une mégatonne (1 MT) pour une zone maritime précise et un intervalle de temps déterminé. Il donne aux capitaines des navires observant une explosion nucléaire une indication immédiate de la zone qui risque d'être touchée par les retombées. Les messages MERWARN NBC EDM sont émis toutes les 12 heures à partir du moment de l'activation du système MERCOMMS et demeurent en vigueur pendant 12 heures à partir de la date et de l'heure données dans la première ligne du message (A). Si les conditions météorologiques changent, il est possible que les autorités responsables de l'émission des messages aient à augmenter la fréquence d'émission du message MERWARN NBC EDM. Le message MERWARN NBC EDM d'origine est automatiquement remplacé par le dernier message MERWARN NBC EDM émis. Le format type du message est le suivant :

a) Identificateur du message (MERWARN NBC EDM) et groupe date-heure (TMG) du début de la période de validité de 12 heures.

b) Zone maritime de validité précisée.

c) Direction du vent résultant (en degrés, 3 chiffres) et vitesse du vent (en nœuds, 3 chiffres).

d) Longueur sous le vent de la Zone I (en milles marin, 3 chiffres).

e) Renseignements supplémentaires.

Exemple :

a) MERWARN NBC EDM 180600ZSEP1999
b) Mer Baltique à l'Ouest de 15° 00' E
c) 045 - 020
d) 078
e) AUCUN

Nota : Les rubriques b), c) et d) peuvent être répétées pour différentes zones maritimes, si nécessaire.

10 MERWARN NBC 3 NUC, format type

Le message MERWARN NBC 3 NUC est émis après une attaque nucléaire produisant des retombées et fournit des données sur les retombées prévues d'une explosion ou de plusieurs explosions identifiées dans le message. Les messages MERWARN NBC 3 NUC sont émis aussitôt que possible après l'attaque et à intervalles de 6 heures par la suite (le plus près possible de l'heure ronde) aussi longtemps que les risques de retombées persistent. Ils contiennent des renseignements qui permettent au capitaine d'un navire de tracer la zone de risques. Le format type des messages MERWARN NBC 3 NUC contient les rubriques ALFA, DELTA, FOXTROT et PAPAB du message militaire NBC 3 NUC (voir le document ATP-45, chapitre 2). La structure du message MERWARN NBC 3 NUC est la suivante :

MERWARN NBC 3 NUC (identificateur du message)

ALFA : Numéro d'ordre de l'attaque (défini par l'autorité maritime)

DELTA : Groupe date-heure de l'explosion (TMG)

FOXTROT : Emplacement de l'attaque (latitude et longitude ou lieu géographique) et qualificatif (2 chiffres, conformément au document ATP-45, annexe C, paragraphe C.17)

PAPAB : Vitesse du vent résultant (3 chiffres et unité de mesure), longueur sous le vent de la Zone I (3 chiffres et unité de mesure), rayon du nuage (2 chiffres et unité de mesure), lignes radiales gauche et droite de la zone de risques de retombées prévue (3 chiffres et unité de mesure chacune)

Exemple :

MERWARN NBC 3 NUC

ALFA/UK/NBCC/02-001/N//
DELTA/021405ZSEP1999//
FOXTROT/451230N014312E/AA//
PAPAB/012KTS/028NM/02NM/272DGT/312DGT//

11 MERWARN NBC 3 NUC, format en langage clair

Il se peut que le format type du message MERWARN NBC 3 NUC ne convienne pas après une attaque nucléaire multiple produisant des retombées à partir de plusieurs explosions réparties sur une zone d'objectifs importante ou complexe. Dans ce cas, l'alerte sera diffusée par l'intermédiaire d'un texte en clair, de nature plus générale, précisant la zone touchée et le déplacement probable des retombées.

Exemple 1 :

MERWARN NBC 3 NUC

ALFA/UK/02-001/N//
DELTA/021405ZSEP1999//

Les retombées s'étendent des environs de Glasgow jusque dans l'Est de l'Irlande à 021405Z et elles se déplacent vers l'ouest à une vitesse de 12 nœuds. La mer d'Irlande risque d'être atteinte dans une zone de 60 milles marins de la côte Britannique.

Exemple 2 :

MERWARN NBC 3 NUC

ALFA/IT/15-001/N//
DELTA/150630ZFEV1999//

Les retombées prévues pour 150830Z risquent de couvrir la mer Adriatique à l'Est de la côte de Bari/Brindisi jusqu'à une distance de 30 milles marins. Les retombées se déplacent vers le sud-est à une vitesse de 16 nœuds, mais faiblissent. Elles ne présenteront plus de risques après 151000Z.

12 MERWARN NBC CDM

Le message MERWARN NBC CDM contient les renseignements dont le capitaine d'un navire de commerce a besoin pour prévoir les risques liés aux attaques chimiques et biologiques. Le message MERWARN NBC CDM est émis au besoin par l'intermédiaire du système MERCOMMS et demeure en vigueur conformément aux renseignements fournis. Si les conditions météorologiques changent, le message MERWARN NBC CDM peut être mis à jour au besoin.

a) Le format type est le suivant :

ALFA :	Identificateur du message (MERWARN NBC CDM), groupe date-heure (TMG) du début de la période de validité de 6 heures
BRAVO :	Zone maritime de validité précisée
CHARLIE :	Direction représentative du vent (en degrés, 3 chiffres), et vitesse représentative du vent (en degrés, 3 chiffres)
DELTA :	Longueur maximale de la zone de risques sous le vent (en milles marins, 3 chiffres)
ECHO :	Renseignements supplémentaires

Exemple :

ALFA	MERWARN NBC CDM 180600ZSEP1999//
BRAVO	MER BALTIQUE À L'OUEST DE 15°00'E//
CHARLIE	045/020//
DELTA	010//
ECHO	AUCUN//

13 MERWARN NBC 3 CHEM

MERWARN NBC 3 CHEM. Ce message est émis pour donner une alerte immédiate concernant les zones prévisibles de risques et de contamination. Les rapports MERWARN NBC 3 CHEM sont émis aussitôt que possible après chaque attaque. Ils contiennent suffisamment de renseignements pour permettre au capitaine d'un navire de tracer la zone de risques sous le vent.

a) Le format type du message MERWARN NBC 3 CHEM est le suivant :

MERWARN NBC 3 CHEM (identificateur du message)

ALFA : Numéro d'ordre de l'attaque (défini par l'autorité maritime)

DELTA : Groupe date-heure (Z) du début et de la fin de l'attaque

FOXTROT : Emplacement de l'événement

GOLF : Moyen de lancement

INDIA : Renseignements fournis

PAPAA : Attaque prévue et zone de risques

Nota : Si la vitesse représentative du vent est de 5 nœuds ou moins, ou si elle est variable, cette rubrique sera formée de trois (3) chiffres plutôt que de coordonnées représentant le rayon d'un cercle, en milles marins, centré sur l'emplacement de l'attaque donné à la rubrique FOXTROT.

YANKEE : Direction et vitesse représentative du vent

ZULU : Renseignements sur les conditions météorologiques en vigueur

GENTEXT : Commentaires

Nota : Certaines des rubriques ci-dessus peuvent ne pas être présentes dans le rapport reçu, mais suffisamment de renseignements seront fournis pour pouvoir tracer la zone de risques sous le vent.

b) Il se peut que le format type du message MERWARN NBC 3 CHEM ne convienne pas après une attaque chimique multiple présentant des risques à partir de plusieurs points d'attaque ou de dépôt répartis sur une zone d'objectifs importante ou complexe. Dans ce cas, l'alerte sera diffusée par l'intermédiaire d'un texte en clair, de nature plus générale, précisant les zones touchées et le déplacement probable des agents chimiques.

Exemple 1 :

MERWARN NBC 3 CHEM

ALFA/DA/NBCCC-4/003/C//
DELTA/020300ZSEP1999//
GENTEXT/UN RISQUE DE CONTAMINATION AU GAZ NEUROTOXIQUE PERSISTE DE NORFOLK À HATERRAS À 020300ZSEP1999. LE NUAGE DE GAZ SE DÉPLACE VERS LE SUD-EST À UNE VITESSE DE 17 NŒUDS. LA ZONE MARITIME S'ÉTENDANT JUSQU'À 100 MILLES MARINS DE LA CÔTE RISQUE D'ÊTRE TOUCHÉE À PARTIR DE 020600ZSEP1999//

Exemple 2 :

MERWARN NBC 3 CHEM

ALFA/DA/NBCC-3/003/C//
DELTA/020300ZSEP1999//
GENTEXT/ UN RISQUE DE CONTAMINATION AU GAZ NEUROTOXIQUE PERSISTE À 020600SEP99 ET LE NUAGE DEVRAIT SE DÉPLACER AU-DESSUS DES ZONES MARITIMES S'ÉTENDANT JUSQU'À 40 MILLES À L'EST DE LA CÔTE DE NORFOLK À HATTERAS. LE NUAGE DEVRAIT S'ÊTRE DISPERSÉ À 021000ZSEP1999//

14 ORDRE DE DÉROUTEMENT MERWARN

Outre les messages MERWARN NBC EDM et MERWARN NBC 3 NUC, les autorités maritimes peuvent, si les circonstances l'exigent, émettre des ordres généraux de déroutement fondés sur les menaces de retombées. Ces messages fournissent aux navires de commerce naviguant isolément des instructions de déroutement à caractère plus général à l'aide de l'identificateur de contrôle naval (CN) ORDRE DE DÉROUTEMENT MERWARN.

a) ORDRE DE DÉROUTEMENT MERWARN

b) La Manche est fermée. Toute navigation en mer du Nord doit s'effectuer au nord d'une ligne délimitée par le 52e degré N jusqu'à 031500ZSEP1999.

15 Autres moyens de diffusion de l'alerte

Le document ATP-2, volume II, donne des instructions sur les signaux que doivent afficher les navires ayant reçu un message MERWARN NBC 3 NUC visant leur zone. Les navires arrivant de la haute mer mais restant au-delà de la portée optique ou auditive des stations côtières doivent continuer à assurer la veille radio afin de recevoir les messages MERWARN.

ANNEXE A

Tracé des zones de retombées des messages MERWARN – Mesures à prendre par les capitaines

1 Direction du vent résultant et vitesse du vent

Les vents dans l'atmosphère varient considérablement avec l'altitude, à la fois en direction et en vitesse, et exercent une influence majeure sur la distribution des retombées radioactives provenant d'un nuage nucléaire. La contamination la plus dangereuse tombera à la surface le long d'une ligne définie par le vent moyen qui souffle entre la surface et le milieu du nuage nucléaire. À l'aide des renseignements relatifs aux conditions du vent dans l'espace aérien situé entre la surface et la hauteur du nuage nucléaire, les centres de cueillette de données NBC calculent la direction et la vitesse moyenne du déplacement des particules radioactives entre le nuage nucléaire et la surface. Les résultats de ces calculs permettent de prévoir les retombées, exprimées en terme de direction du vent résultant et de vitesse du vent. Il convient de noter que la direction du vent résultant est la direction vers laquelle souffle le vent. Cette direction est aussi appelée axe des retombées. Puisque la direction et la vitesse du vent en surface sont généralement très différentes de celles du vent résultant, il ne faut pas utiliser ces données pour estimer le déplacement des retombées.

2 Critères de prévision des retombées

La zone de prévision des retombées se divise en deux zones, la Zone I et la Zone II, dont les définitions sont les suivantes :

a) La Zone I est la zone d'intérêt immédiat. À l'intérieur de cette zone, il existe des secteurs où le personnel exposé et non protégé peut recevoir des doses supérieures ou égales à 150 cGy en un laps de temps de 4 heures. Des pertes parmi le personnel peuvent survenir dans certaines parties de cette zone.

b) La Zone II est la zone de risques secondaires. À l'intérieur de cette zone, la dose totale reçue par le personnel exposé et non protégé ne devrait pas, en principe, atteindre 150 cGy dans les 4 heures suivant l'arrivée réelle des retombées, même lorsque les retombées radioactives stagnent sur le pont du navire.

c) On dehors de ces deux zones, le risque de radiation sera moindre. La dose totale reçue par le personnel exposé et non protégé ne devrait pas dépasser 75 cGy.

AVERTISSEMENT

Il faut tenir compte en tout temps des doses de radiation externe et interne. Les temps de séjour potentiels dans des zones contaminées précises peuvent entraîner une exposition égale à la dose maximale permise dans toutes les zones susmentionnées. De plus, il s'agit d'un principe de dose maximale permise qui exige une mise en application rigoureuse de l'ALARA.

3 Gabarit de prévision des retombées

Pour simplifier le tracé et la présentation d'une zone de retombées par les navires, tout en conservant une certaine précision, il faut utiliser un gabarit de prévision des retombées. La figure G40-I donne un gabarit de prévision des retombées qui peut être utilisé aussi bien par les navires de guerre que les navires de commerce. Le tableau contenant les rayons de nuage et les distances de sécurité (en bas du gabarit) doit être utilisé uniquement par les navires de guerre et non par les navires de commerce. Pour simplifier encore davantage le processus, les navires de commerce doivent utiliser les rayons de nuage et les distances de sécurité ci-dessous :

a) Tracé à partir d'un message MERWARN NBC EDM : utiliser un rayon de nuage de 10 milles marins et une distance de sécurité de 15 milles marins dans tous les cas.

b) Tracé à partir d'un message MERWARN NBC 3 NUC : utiliser le rayon de nuage donné dans le message MERWARN NBC 3 NUC et, dans tous les cas, une distance de sécurité de 15 milles marins.

4 Tracé des zones de retombées à bord des navires de commerce

Lorsqu'une explosion nucléaire est transmise par message MERWARN NBC 3 NUC, le capitaine d'un navire de commerce doit immédiatement tracer la zone de retombées en utilisant les renseignements fournis par le message. Lorsque le navire ne reçoit pas de message MERWARN NBC 3 NUC, c.-à-d. lorsque l'explosion nucléaire est observée du navire lui-même, il faut utiliser les données contenues dans le message MERWARN NBC EDM en vigueur. Les procédures de tracé sont presque identiques dans les deux cas. Il faut utiliser le gabarit transparent de prévision des retombées et exécuter le tracé dans l'ordre suivant :

a) Trouver le quatrième et le cinquième champ de la rubrique PAPAB (lignes radiales gauche et droite de la zone de retombées) et calculer la médiane. Cette ligne correspond à la direction sous le vent. Tracer le nord de la grille à partir du centre de la rose du compas inversée (PZ) en mesurant sur la rose un nombre de degrés égal à la direction sous le vent calculée ci-dessus.

b) En utilisant l'échelle de la carte sur laquelle le tracé doit être appliqué et le PZ pour centre et la longueur sous le vent de la Zone I (rubrique PAPAB, deuxième champ) pour rayon, tracer un arc entre les deux lignes radiales imprimées sur le gabarit de chaque côté de l'axe des retombées. En utilisant le double de la longueur de la Zone I comme rayon, tracer un deuxième arc représentant la longueur sous le vent de la Zone II.

c) En utilisant la même échelle et en prenant le PZ pour centre, tracer un demi cercle en amont du vent par rapport au PZ, le rayon de ce cercle étant le rayon donné dans le message MERWARN NBC 3 NUC, (rubrique PAPAB, troisième champ). Les demi-cercles pré-imprimés peuvent être utiles.

d) Tracer les tangentes joignant l'intersection de l'arc de la Zone I et des deux lignes radiales aux extrémités du demi-cercle rayon du nuage.

e) Définir la zone dans laquelle les poussières radioactives devraient se déposer à un moment donné après l'explosion :

(1) Multiplier la vitesse du vent résultant (message MERWARN NBC 3 NUC, rubrique PAPAB, premier champ) par le temps écoulé après l'explosion (en heures); le résultat étant une distance en milles marins.

(2) À partir de cette distance, ajouter et soustraire une distance de sécurité de 15 milles marins (voir le paragraphe 4.b.) pour tenir compte de la taille du nuage, de la diffusion et des fluctuations du vent. Le résultat obtenu donne deux distances.

(3) En utilisant le PZ pour centre et les deux distances obtenues en (2) pour rayons, tracer des arcs sur la zone de prévision des retombées.

(4) La surface comprise entre les deux arcs englobera, dans la plupart des cas, l'aire de dépôt des retombées à ce moment précis après l'explosion. (Voir l'exemple au par. 5).

5 Tracé d'un message MERWARN NBC 3 NUC

Exemple :

a) Données transmises

MERWARN NBC 3 NUC

ALFA/UK/NBCC/09-001/N//
DELTA/091715ZSEP1999//
FOXTROT/PLYMOUTH/AA//
PAPAB/018KTS/040NM/05NM/275DGT/315DGT//

b) Problème

Déterminer la zone de prévision des retombées et la zone dans laquelle les retombées devraient se déposer en surface à 091845ZSEP1999.

c) Solution

Voir la figure 11-II.

(1) Calculer la direction sous le vent en utilisant le 295^{e} degré comme médiane à partir des lignes radiales gauche et droite données dans la rubrique PAPAB, quatrième et cinquième champs. Tracer sur le gabarit le nord de la grille à partir du PZ en passant par le 295^{e} degré de la rose du compas inversée sur le gabarit.

(2) La rubrique PAPAB indique que la longueur sous le vent de la Zone I est de 40 milles marins. La longueur sous le vent de la Zone II est donc de 2 x 40 = 80 milles marins. En utilisant l'échelle de la carte, le PZ comme centre et 40 et 80 milles marins comme rayons, tracer les arcs entre les deux lignes radiales.

(3) La rubrique PAPAB, troisième champ, indique que le rayon du nuage est de 5 milles marins. En utilisant le PZ comme centre et 5 milles marins comme rayon, tracer le demi-cercle rayon du nuage en amont du PZ par rapport au vent. Les demi-cercles pré-imprimés peuvent être utiles.

(4) Relier les extrémités du demi-cercle rayon du nuage aux intersections des lignes radiales gauche et droite et de l'arc de la Zone I.

(5) 091845Z est situé 1½ heure après l'explosion. La rubrique PAPAB, premier champ, fournit la vitesse du vent résultant, c.-à-d. 18 nœuds.

18 nœuds x 1½ h = 27 milles marins

La distance de sécurité est toujours de 15 milles marins

27 + 15 = 42 milles marins

27 - 15 = 12 milles marins

(6) Avec PZ comme centre et 42 et 12 milles marins comme rayons, tracer les deux arcs sur le gabarit des retombées. La zone comprise entre les deux arcs et les lignes tracées représente l'aire de dépôt prévue des retombées en surface à 091845ZSEP1999.

6 Tracé de la contamination à bord des navires de commerce

Lorsqu'une attaque chimique est transmise par message MERWARN NBC 3 CHEM, la procédure suivante doit être respectée :

a) Tracer l'emplacement de l'attaque à partir des détails fournis dans la rubrique FOXTROT.

b) Tracer les coordonnées ou le rayon du cercle donnés dans la rubrique PAPAA.

7 Observations faites sans message MERWARN NBC 3 CHEM

Lorsque le navire ne reçoit pas de message MERWARN NBC 3 CHEM mais reçoit un rapport d'observation d'attaque ou un rapport local d'attaque, la procédure suivante doit être respectée :

a) Indiquer l'emplacement réel ou soupçonné de l'attaque sur la carte.

b) Tracer un cercle d'un rayon de 0,5 mille marin centré sur l'emplacement de l'attaque. À partir du centre de la zone d'attaque, tracer une ligne indiquant la direction représentative du vent donnée dans la rubrique CHARLIE du message MERWARN NBC CDM.

c) Placer le centre du gabarit de prévision des retombées chimiques du navire au centre de la zone d'attaque. Placer l'axe longitudinal du gabarit sur la ligne indiquant la direction représentative du vent.

d) En maintenant l'axe longitudinal du gabarit sur la ligne indiquant la direction représentative du vent, déplacer le gabarit en amont par rapport au vent jusqu'à ce que les lignes du 20^{e} degré du gabarit fasse des tangentes avec le cercle autour de la zone d'attaque.

e) Marquer les tangentes au moyen des trous dans le gabarit. Relier ces marques au cercle de la zone d'attaque.

f) Si l'agent chimique est identifié comme étant un agent neurologique, prendre la longueur de la zone de risques sous le vent pour le niveau miosis dans le document ATP-45, annexe E pour l'agent identifié. Mesurer cette longueur à partir du centre de la zone d'attaque le long de la ligne indiquant la direction sous le vent et la tracer. À partir de ce point, tracer une ligne perpendiculaire à la ligne indiquant la direction représentative du vent jusqu'à ce qu'elle croise les deux tangentes.

g) Si l'agent est inconnu, utiliser une longueur de zone de risques sous le vent de 44 milles marins comme s'il s'agissait de la pire éventualité.

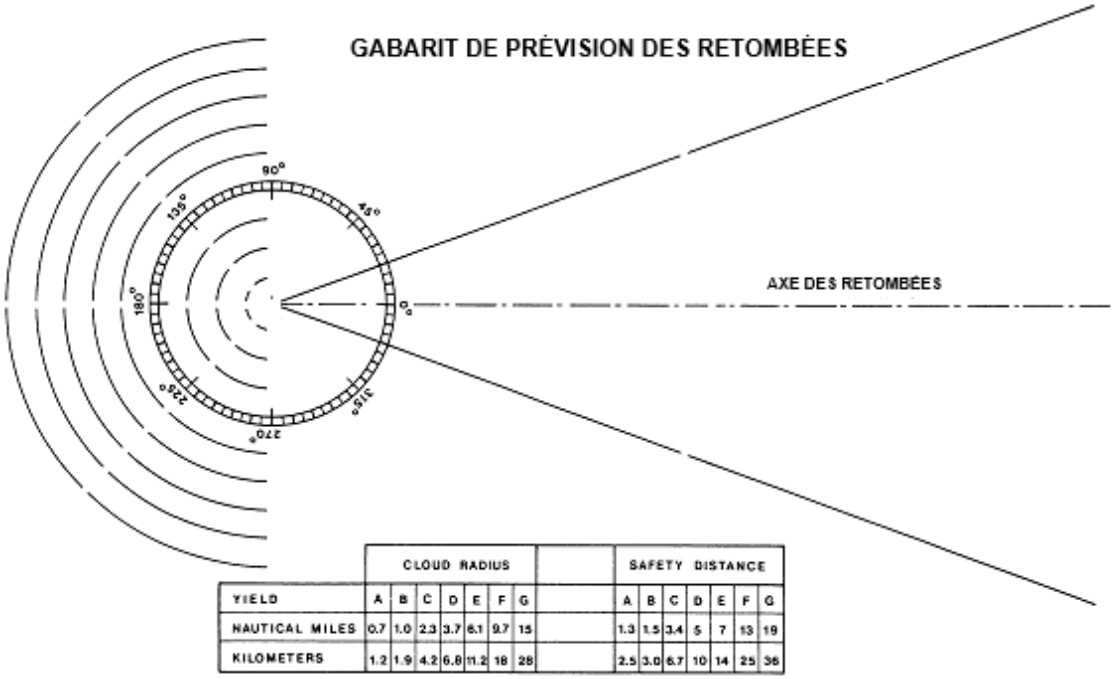
h) La zone de risques est maintenant définie comme étant la zone délimitée par :

(1) Le rayon en amont de la zone d'attaque par rapport au vent.

(2) Les tangentes de 20°.

(3) La ligne indiquant la longueur de la zone de risques sous le vent.

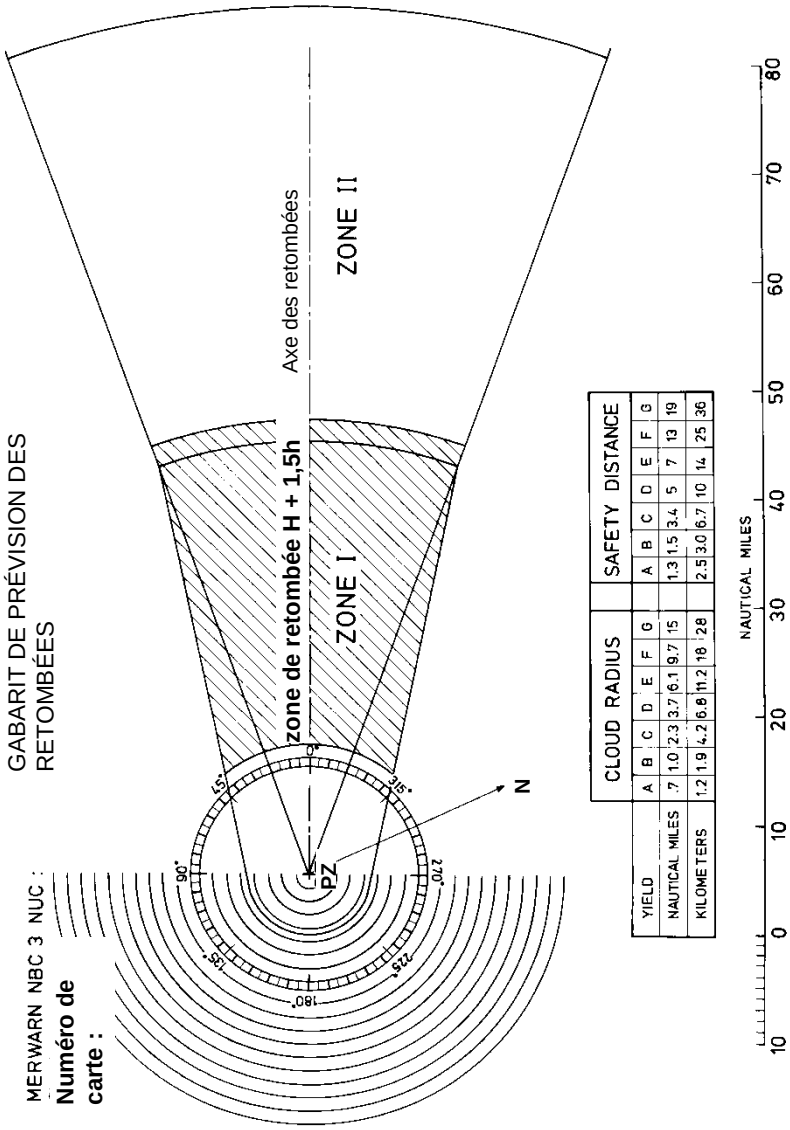
i) Des ajustements à la longueur de la zone de risques sous le vent peuvent être faits lorsque l'agent est identifié.



	CLOUD RADIUS								SAFETY DISTANCE						
YIELD	A	B	C	D	E	F	G		A	B	C	D	E	F	G
NAUTICAL MILES	0.7	1.0	2.3	3.7	6.1	9.7	15		1.3	1.5	3.4	5	7	13	19
KILOMETERS	1.2	1.9	4.2	6.8	11.2	18	28		2.5	3.0	6.7	10	14	25	36

	RAYON DU NUAGE								**DISTANCE DE SÉCURITÉ**						
PUISSANCE	A	B	C	D	E	F	G		A	B	C	D	E	F	G
MILLES MARINS	0,7	1,0	2,3	3,7	6,1	9,7	15		1,3	1,5	3,4	5	7	13	19
KILOMÈTRES	1,2	1,9	4,2	6,8	11,2	18	28		2,5	3,0	6,7	10	14	25	36

Figure G40-I, Gabarit de prévision des retombées



	RAYON DU NUAGE								DISTANCE DE SÉCURITÉ						
PUISSANCE	A	B	C	D	E	F	G		A	B	C	D	E	F	G
MILLES MARINS	0,7	1,0	2,3	3,7	6,1	9,7	15		1,3	1,5	3,4	5	7	13	19
KILOMÈTRES	1,2	1,9	4,2	6,8	11,2	18	28		2,5	3,0	6,7	10	14	25	36

Figure 40-II, Tracé des retombées au moyen du gabarit de prévision des retombées

ANNEXE B

Instructions à suivre par les capitaines en cas d'URGENCE - Protection contre les retombées nucléaires

1 Il se peut que des attaques à l'aide d'armes nucléaires soient dirigées contre des objectifs terrestres se trouvant près de la route que doit emprunter le navire. Ces attaques produiront probablement des retombées radioactives qui couvriront une grande partie de la surface de la mer où le navire devra passer. Il peut être possible d'émettre une alerte générale indiquant les zones susceptibles de présenter des risques à un moment donné.

2 Comme les retombées risquent d'être sous forme de poussière fine, laquelle pourrait bien être invisible, il faut observer les précautions qui suivent lors de retombées nucléaires.

3 Si le navire est muni des instruments nécessaires pour détecter les retombées, les précautions ci-après peuvent être réduites en conséquence.

Précautions à prendre

4 Si le navire possède un plan préétabli de contre mesures relatives à la radioactivité, suivre ce plan à la lettre. Si un tel plan n'existe pas, prendre les mesures indiquées ci-dessous.

a) Choisir un groupe ou des groupes de compartiments, le plus bas possible à l'intérieur du navire et le plus éloigné possible des murailles, où l'équipage pourra s'abriter. Ces espaces doivent être pourvus d'installations sanitaires et de suffisamment de nourriture pour la durée du passage à travers la zone dangereuse. Les espaces choisis doivent pouvoir être complètement isolés en fermant toutes les ouvertures de ventilation ou autre.

b) Descendre à l'intérieur du navire ou recouvrir le plus possible le matériel qui se trouve sur les ponts exposés, particulièrement le matériel absorbant, tel que câbles, toiles, etc. S'assurer que les magasins de vivres et les cuisines sont fermés, ainsi que toutes les ouvertures. Arrêter tous les ventilateurs, fermer ou masquer les ouvertures de ventilation ou autre qui ne sont pas essentielles au fonctionnement des machines et à la production de vapeur. En l'absence de dispositifs de fermeture convenables, il est recommandé de se servir de couvertures de toile et de ruban adhésif.

c) Afin de prévenir la contamination, placer les tuyaux et les lances utilisés pour la lutte contre les incendies et le nettoyage des ponts de façon qu'ils fournissent un arrosage continu sur la surface des ponts exposés et sur la superstructure. S'il est impossible d'arroser toute la surface de la superstructure et des ponts exposés, concentrer les efforts sur le poste de navigation et le dessus des postes d'abris et des chambres des machines.

d) Si l'arrosage continu des parties supérieures est impossible, organiser des groupes qui laveront à intervalles rapprochés les ponts exposés et la superstructure afin de réduire l'accumulation de poussière contaminée.

e) Réduire au strict minimum le nombre de personnes devant rester sur les ponts exposés ou dans les chambres des machines pour assurer la bonne marche du navire. Le reste de l'équipage doit demeurer dans les postes d'abris.

f) S'assurer que les personnes qui doivent rester dans les endroits exposés (y compris les chambres des machines, à moins que la ventilation puisse être arrêtée) sont vêtues correctement (privilégier le port du ciré) et que leur peau est entièrement couverte, si possible.

g) Afin d'atténuer le plus possible le dosage individuel de radiation, il faut, lors du passage, tout en tenant compte du nombre de spécialistes présents, remplacer aussi souvent que possible les personnes occupant des postes exposés ou relativement peu protégés (y compris dans les chambres des machines). Ne pas oublier que ce conseil s'applique également au capitaine. Ce dernier doit s'abriter autant que le permet la conduite efficace du navire.

h) S’assurer que les personnes qui ont été exposées enlèvent au moins leur vêtement de dessus et lavent le plus rapidement possible toutes les parties exposées, principalement les mains, la figure et le cou, avant de retourner dans le poste d’abri et particulièrement avant de boire ou de manger.

i) Afin de minimiser la propagation de la contamination, restreindre tout mouvement non nécessaire dans le navire.

j) À moins de nécessité, ne pas distiller d’eau de mer pour en faire de l’eau potable lorsque le navire se trouve dans la zone dangereuse.

k) Aussitôt que possible après avoir passé la zone dangereuse, arroser complètement les ponts exposés et la superstructure.

Autorité : Ministère de la Défense nationale (MDN)

41 Avertissement général concernant les feux de route et de mouillage montrés par les navires canadiens de Sa Majesté

Les navigateurs, propriétaires de navires et autres personnes intéressées sont avisés qu'il est possible que les navires canadiens de Sa Majesté ne puissent, en raison de leur construction spéciale, se conformer au règlement suivant :

Règlement sur les abordages - Règle N° 23a) (ii) de l'Annexe 1. Les navires canadiens de Sa Majesté ont été dispensés de porter le second feu de route.

Autorité : Loi de 2001 sur la Marine marchande du Canada
Ministère de la Défense nationale (QGDN)

42 Accord entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement de l'Union des République socialistes soviétiques sur la prévention des incidents en mer au-delà de la mer Territoriale

Note : Cet avis a été supprimé de l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs.

43 Mise en garde concernant les navires s'approchant des zones d'accès contrôlé entourant les installations navales canadiennes de Sa Majesté, les navires de guerre et les navires de guerre alliés faisant route, au mouillage ou immobiles

1. Les armateurs et les navigateurs sont avisés que le terme "zone d'accès contrôlé" se réfère à une zone désignée par le Ministre de la Défense nationale comprenant tout l'espace aérien correspondant au-dessus de ladite zone ainsi que l'eau et le sol sous cette zone.

2. On est prié de noter la définition suivante : le terme "navire" désigne un Navire canadien de Sa Majesté tel que défini au paragraphe 2(1) de la *Loi sur la défense nationale* ou un navire sous le contrôle d'une force en transit qui est présente légalement au Canada en vertu de la *Loi sur les forces étrangères présentes au Canada* ou de quelque autre disposition.

3. Les navigateurs sont avertis par la présente que les coordonnées des zones d'accès contrôlé seront communiquées dans la prochaine mise à jour disponible des cartes marines concernées.

4. Les navigateurs sont avertis que le MDN a désigné comme zones d'accès contrôlé certaines étendues ou parties d'étendues d'eau décrites dans l'Ordre sur les zones d'accès contrôlé (ports de Halifax, Esquimalt et Nanoose). Les étendues d'eau décrites ci-dessous sont désignées par la présente comme étant des zones d'accès contrôlé pour une période indéterminée.

ACCÈS AUX ZONES D'ACCÈS CONTRÔLÉ

5. Eu égard à la sûreté ou à la sécurité, le Chef d'état-major de la Défense peut :
   a. permettre à des personnes ou à des classes de personnes d'avoir accès à une zone d'accès contrôlé sans conditions;
   b. permettre à des personnes ou à des classes de personnes d'avoir accès à une zone d'accès contrôlé selon les conditions que le Chef d'état-major de la Défense considère comme appropriées dans les circonstances; ou
   c. interdire à des personnes ou à des classes de personnes l'accès à une zone d'accès contrôlé.

6. Le Ministère donnera avis dès que possible à toutes les personnes susceptibles d'être concernées que l'accès à une zone d'accès contrôlé est permis ou interdit et les informera des conditions d'accès à cette zone et de toute modification relativement à cette permission, cette interdiction ou ces conditions par le truchement de l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs, de l'Avis mensuel aux navigateurs et des Services locaux du trafic maritime (STM). Les navigateurs sont encouragés à contacter le capitaine de port de Sa Majesté du lieu concerné s'ils ont déterminé que leur route de navigation passera par une zone de contrôle désignée.

7. Les navigateurs sont avertis que toute personne pénétrant dans une zone d'accès contrôlé ou quittant celle-ci se soumettra, à la demande d'un agent de sécurité, à une fouille de sa personne ou de toute propriété ou chose sous son contrôle. Advenant qu'une personne refuse de se soumettre à une telle fouille, alors :
   a. si ladite personne cherche à pénétrer dans la zone d'accès contrôlé, elle pourra s'y voir refuser l'accès; ou
   b. si ladite personne quitte la zone, cette personne ou toute propriété ou chose sous son contrôle seront susceptibles d'être fouillées par un agent de sécurité, fouille qui ne sera réalisée qu'au moyen de la force nécessaire à cette fin.

8. Un agent de sécurité pourra fouiller sans mandat toute propriété ou chose dans une zone d'accès contrôlé s'il a des motifs raisonnables de croire que cette propriété ou chose constitue ou contienne quoi que ce soit qui puisse menacer la sûreté ou la sécurité des NCSM, du personnel du MDN, des forces étrangères présentes au Canada et des installations du MDN.

9. Toute personne présente dans une zone d'accès contrôlé avec permission se conformera à toute condition d'accès établie pour cette zone et à toute directive émise par un agent de sécurité en vertu du présent Ordre, et ladite personne et toute propriété ou chose sous son contrôle seront susceptibles d'être expulsée ou retirées de la zone par un agent de sécurité si cette personne ne se conforme pas à ces conditions ou directives.

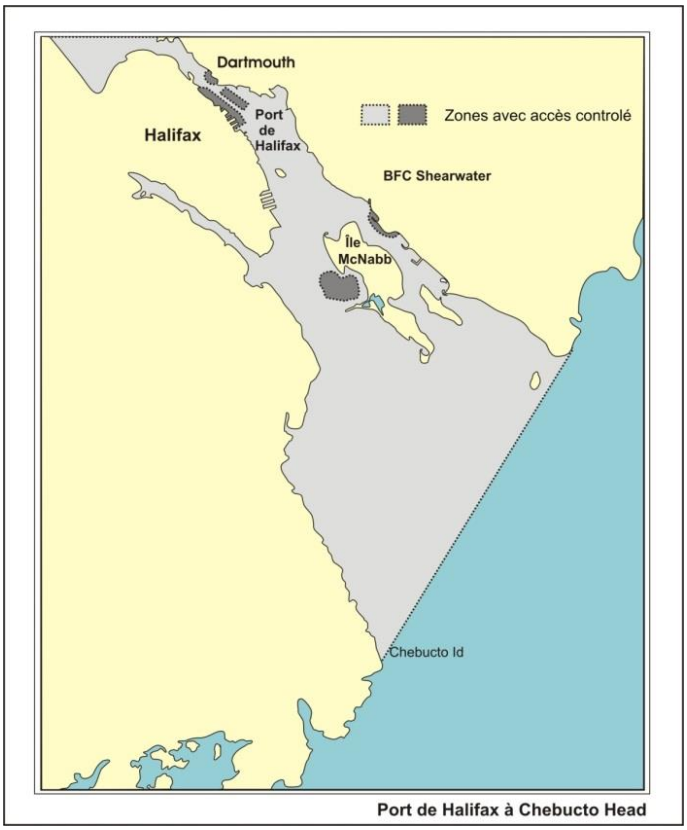
10. Toute personne présente sans permission dans une zone d'accès contrôlé se conformera à toute directive émise par un agent de sécurité en vertu du présent Ordre, et ladite personne ou toute propriété ou chose sous son contrôle seront susceptibles d'être expulsée ou retirées de la zone par un agent de sécurité si cette personne ne se conforme pas à une quelconque de ces directives

ZONES D'ACCÈS CONTRÔLÉ DANS LES PORTS DE HALIFAX (N-É) ET D'ESQUIMALT ET DE NANOOSE (C-B).

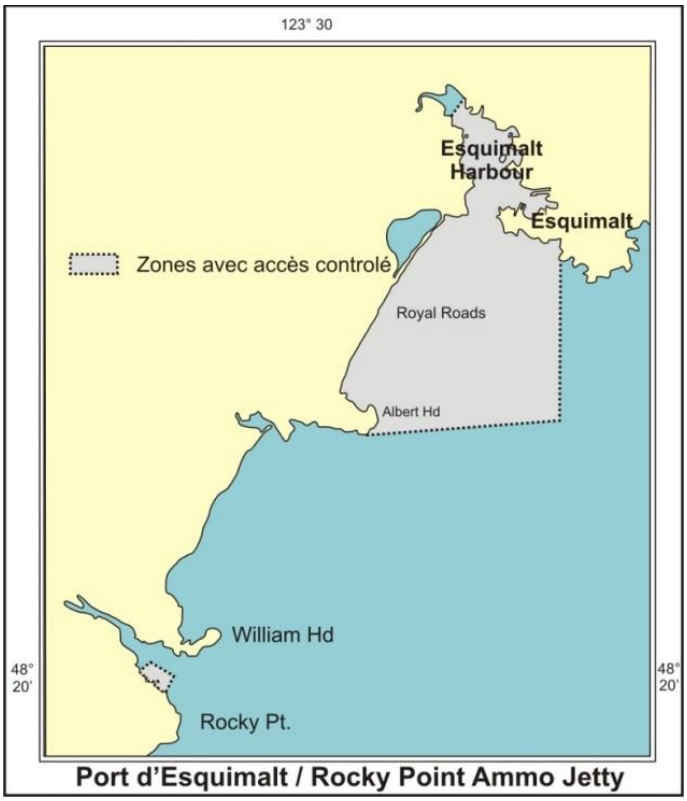
11 a. Halifax, Nouvelle-Écosse - L'étendue d'eau dans le port de Halifax et l'étendue d'eau contiguë délimité par a ligne droite reliant les coordonnées suivantes :
   (1) 44°30,19'N., 63°31,19'W
   (2) 44°35,55'N., 63°26,61'W

   b. Esquimalt, Colombie-Britannique
      (1) L'étendue d'eau dans le port d'Esquimalt délimitée au nord-ouest par la ligne droite reliant les coordonnées 48°27,13N., 123°27,23'W. et 48°27,36'N., 123°27,01'W., et l'étendue d'eau contiguë délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
         (a) 48°25,31'N, 123°25,21'W
         (b) 48°23,21'N, 123°25,21'W
         (c) 48°23,03'N, 123°28,79'W
      (2) L'étendue d'eau contiguë à la jetée navale au Dépôt de munitions des Forces canadiennes de Rocky Point, à la base d'Esquimalt des Forces canadiennes, et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
         (a) 48°20,04'N, 123°33,20'W
         (b) 48°20,16'N, 123°32,98'W
         (c) 48°20,12'N, 123°32,70'W
         (d) 48°19,98'N, 123°32,56'W
         (e) 48°19,78'N, 123°32,69'W

   c. Nanoose Bay, Colombie-Britannique : L'étendue d'eau dans le port de Nanoose et l'étendue d'eau contiguë délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
      (a) 49°16,38'N, 124°07,05'W
      (b) 49°16,38'N, 124°06,05'W
      (c) 49°15,96'N, 124°06,05'W
      (d) 49°15,94'N, 124°06,32'W
      (e) 49°15,28'N, 124°06,30'W



Port de Halifax à Chebucto Head



Port d'Esquimalt / Rocky Point Ammo Jetty

ZONES D'ACCÈS CONTRÔLÉ À L'INTÉRIEUR DES PORTS

d. L'étendue d'eau dans le port de Halifax contiguë à la jetée navale NA1 à la base des Forces canadiennes de Halifax et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 44°37,98'N, 63°31,50'W
   (b) 44°37,86'N, 63°31,48'W
   (c) 44°37,81'N, 63°31,42'W
   (d) 44°37,73'N, 63°31,55'W
   (e) 44°37,58'N, 63°31,43'W
   (f) 44°37,45'N, 63°31,22'W
   (g) 44°37,38'N, 63°30,93'W
   (h) 44°37,45'N, 63°30,75'W

e. L'étendue d'eau dans le port de Halifax contiguë aux jetées navales NB, NC, ND, NE, NF, NG, NH, NI, NJ et NK2 à la base des Forces canadiennes de Halifax et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 44°39,87'N, 63°35,52'W
   (b) 44°39,93'N, 63°35,40'W
   (c) 44°39,78'N, 63°35,12'W
   (d) 44°39,49'N, 63°34,55'W
   (e) 44°39,33'N, 63°34,43'W
   (f) 44°39,20'N, 63°34,64'W

f. L'étendue d'eau dans le port de Halifax contiguë à la jetée navale NL3 à la base des Forces canadiennes de Halifax et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 44°40,22'N, 63°35,27'W
   (b) 44°40,14'N, 63°35,42'W
   (c) 44°40,03'N, 63°35,35'W
   (d) 44°39,96'N, 63°35,19'W
   (e) 44°39,98'N, 63°35,09'W

g. L'étendue d'eau dans le port de Halifax contiguë à la jetée navale NN3 à la base des Forces canadiennes de Halifax et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 44°42,52'N, 63°38,23'W
   (b) 44°42,38'N, 63°38,22'W
   (c) 44°42,29'N, 63°38,08'W
   (d) 44°42,24'N, 63°37,87'W
   (e) 44°42,32'N, 63°37,73'W

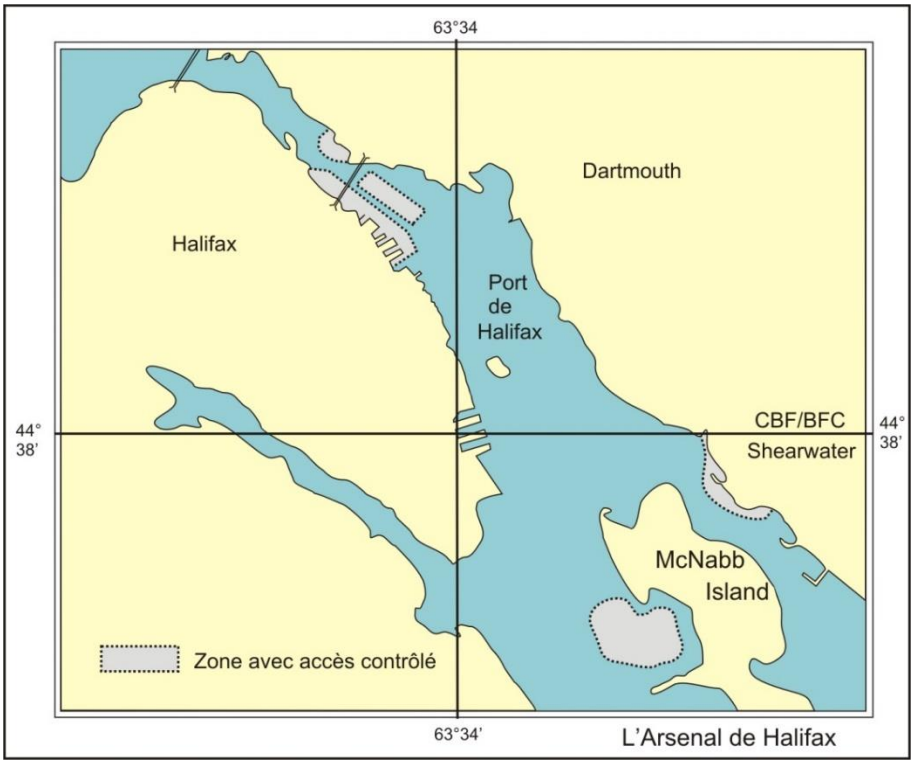
h. L'étendue d'eau du port de Halifax située dans le Bassin de Bedford et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 44°42,06'N, 63°39,55'W
   (b) 44°42,23'N, 63°38,92'W
   (c) 44°42,55'N, 63°39,06'W
   (d) 44°42,41'N, 63°39,71'W
   (e) 44°42,06'N, 63°39,55'W

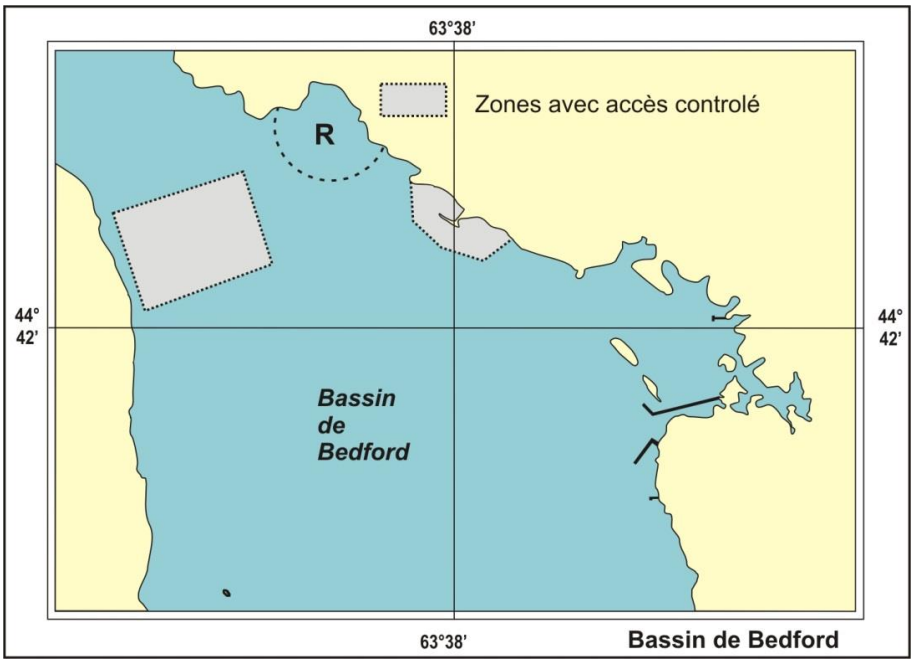
i. L'étendue d'eau dans le port de Halifax située au sud du pont MacDonald et délimitée par les coordonnées suivantes :
   (a) 44°39,92'N, 63°34,91'W
   (b) 44°39,63'N, 63°34,34'W
   (c) 44°39,51'N, 63°34,48'W
   (d) 44°39,77'N, 63°35,05'W
   (e) 44°39,92'N, 63°34,91'W

j. L'étendue d'eau dans le port de Halifax située près de l'île McNabs et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 44°36,34'N, 63°32,45'W
   (b) 44°36,32'N, 63°32,05'W
   (c) 44°36,37'N, 63°31,85'W
   (d) 44°36,39'N, 63°31,72'W
   (e) 44°36,65'N, 63°31,76'W
   (f) 44°36,74'N, 63°31,92'W
   (g) 44°36,69'N, 63°32,14'W
   (h) 44°36,80'N, 63°32,30'W
   (i) 44°36,73'N, 63°32,66'W
   (j) 44°36,34'N, 63°32,45'W

k. L'étendue d'eau dont le périmètre est à 200 mètres du périmètre d'un navire se déplaçant dans le port de Halifax ou dans les eaux contiguës et délimitée par la ligne droite reliant les coordonnées 44°30,19'N., 63°31,19'W. et 44°35,55'N., 63°26,61'W.

l. L'étendue d'eau dont le périmètre est à 500 mètres du périmètre d'un navire immobile, y compris un navire au mouillage, dans le port de Halifax.





m. L'étendue d'eau dans le port d'Esquimalt contiguë aux jetées navales à la base des forces canadiennes d'Esquimalt et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 48°25,73'N, 123°26,25'W
   (b) 48°25,90'N, 123°26,53'W
   (c) 48°26,15'N, 123°26,44'W
   (d) 48°26,21'N, 123°26,05'W
   (e) 48°26,12'N, 123°25,72'W

n. L'étendue d'eau dans le port d'Esquimalt contiguë aux jetées navales à la base des Forces canadiennes d'Esquimalt et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 48°26,91'N, 123°26,99'W
   (b) 48°26,88'N, 123°26,65'W
   (c) 48°26,31'N, 123°26,52'W
   (d) 48°26,13'N, 123°26,61'W
   (e) 48°26,18'N, 123°26,90'W

o. L'étendue d'eau dont le périmètre est à 200 mètres du périmètre d'un navire faisant route dans le port d'Esquimalt et délimitée au nord-ouest par la ligne droite reliant les coordonnées 48°27,13'N., 123°27,23'W. et 48°27,36'N., 123°27,01'W. ou à l'intérieur de l'étendue d'eau contiguë délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 48°25,31' N, 123°25,21'W
   (b) 48°23,21' N, 123°25,21'W
   (c) 48°23,03' N, 123°28,79'W

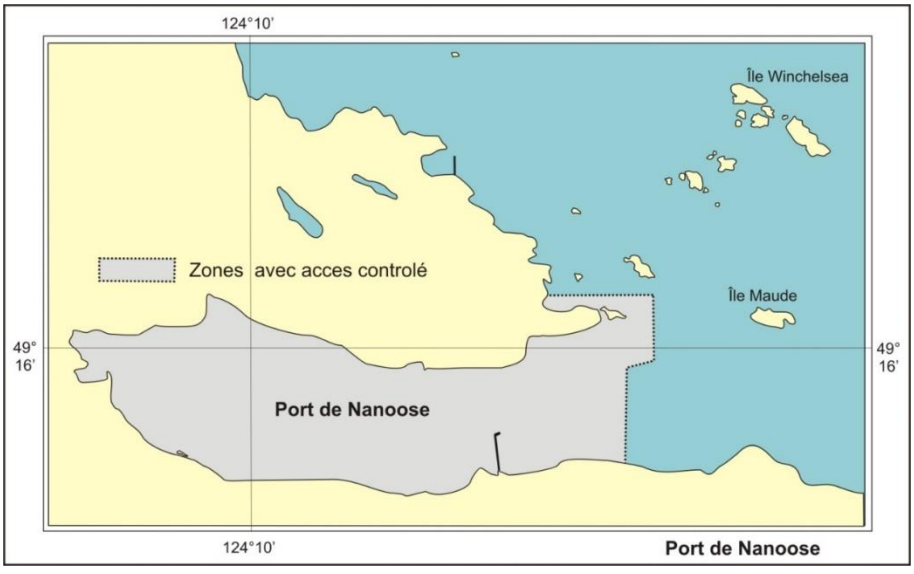
p. L'étendue d'eau dont le périmètre est à 100 mètres du périmètre d'un navire immobile, y compris un navire au mouillage, dans le port d'Esquimalt et délimitée au nord-ouest par la ligne droite reliant les coordonnées 48°27,13'N., 123°27,23'W. et 48°27,36'N., 123°27,01'W. ou à l'intérieur de l'étendue d'eau contiguë délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 48°25,31'N, 123°25,21'W
   (b) 48°23,21'N, 123°25,21'W
   (c) 48°23,03'N, 123°28,79'W

q. L'étendue d'eau contiguë à la jetée navale au Dépôt de munitions des Forces canadiennes de Rocky Point et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 48°20,04'N, 123°33,20'W
   (b) 48°20,16'N, 123°32,98'W
   (c) 48°20,12'N, 123°32,70'W
   (d) 48°19,98'N, 123°32,56'W
   (e) 48°19,78'N, 123°32,69'W

r. L'étendue d'eau dans le port de Nanoose contiguë aux jetées navales dans les Zones expérimentales maritimes et d'essai des Forces canadiennes et délimitées par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 49°15,93'N, 124°08,10'W
   (b) 49°15,83'N, 124°08,10'W
   (c) 49°15,82'N, 124°09,01'W
   (d) 49°15,93'N, 124°09,46'W
   (e) 49°16,15'N, 124°09,50'W

s. L'étendue d'eau dont le périmètre est à 200 mètres du périmètre d'un navire faisant route à l'intérieur du port de Nanoose ou sur l'étendue d'eau contiguë et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 49°16,38'N, 124°07,05'W
   (b) 49°16,38'N, 124°06,05'W
   (c) 49°15,96'N, 124°06,05'W
   (d) 49°15,94'N, 124°06,32'W
   (e) 49°15,28'N, 124°06,30'W

t. L'étendue d'eau dont le périmètre est à 100 mètres du périmètre d'un navire immobile, y compris un navire au mouillage, à l'intérieur du port de Nanoose ou sur l'étendue d'eau contiguë, et délimitée par les lignes droites reliant les coordonnées suivantes :
   (a) 49°16,38'N, 124°07,05'W
   (b) 49°16,38'N, 124°06,05'W
   (c) 49°15,96'N, 124°06,05'W
   (d) 49°15,94'N, 124°06,32'W
   (e) 49°15,28'N, 124°06,30'W



Autorité : Ministère de la Défense nationale (QGDN)

G Renseignements généraux

44 L'Organisation hydrographique internationale

Note : Cet avis a été supprimé de l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs.

45 Système géodésique des cartes marines

Le Service hydrographique du Canada (SHC) a adopté le WGS84 qui est compatible avec les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS). Les cartes nautiques en format papier existantes peuvent également renvoyer au Système de référence nord-américain de 1983 (NAD83), qui est équivalent au WGS84. Dans des cas limités, un système de référence géodésique ancien peut être utilisé, et il faudra ajuster les positions GNSS selon la note indiquée sur la carte du système de référence géodésique. Le navigateur doit toujours vérifier la note de référence géodésique indiquée sur les cartes du SHC pour obtenir d'autres instructions.

Autorité : Service hydrographique du Canada (SHC)

46 Bureaux régionaux de la Garde côtière canadienne

Les navigateurs ou toute autre personne désirant communiquer avec la Garde côtière canadienne concernant les aides à la navigation peuvent le faire en s'adressant aux bureaux suivants :

RÉGION DE L'ATLANTIQUE

Bureau régional

B.P. 5667
St. John's NL A1C 5X1

Superviseur Opérations, Aides à la navigation
175 McIlveen Drive
Saint John, NB
E2L 4B3

Téléphone : 1-506-636-4708 **(B)**

SCTM Référer à ARNM **(F/N)**

Avertissements de navigation

Téléphone : 1-709-695-2168 **(B) (F/N)**
1-902-564-7751 **(B) (F/N)**
1-800-686-8676 **(B) (F/N) (SF)**

Courriel : AVNAV.SCTMPortAuxBasques@innav.gc.ca
AVNAV.SCTMSydney@innav.gc.ca

RÉGION DE L'ARCTIQUE

Yellowknife, NT Surintendant
Programme de navigations
5120 49th Street, 3e étage
Yellowknife, NT
X1A 1P8

Téléphone : 1-867-444-0109 **(B)**

Courriel : DFO.CCGArcticAidsNavigation-AidesalaNavigationArctiqueGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca

Avertissements de navigation

Téléphone : 1-867-979-5269 **(B) (F/N)**

Courriel : NAVWARN.MCTSIqaluit@innav.gc.ca

RÉGION DU CENTRE

Secteur St-Laurent

Québec, QC Surintendant, Aides à la navigation
Superviseur, Opérations
1550, Avenue D'Estimauville
Québec QC G1J 5E9

Téléphone : 1-418-649-6999 **(B)**
1-581-443-6293 **(B)**

Courriel : DFO.AtoNStLawrence-StLaurentAalaN.MPO@dfo-mpo.gc.ca

Secteur Grands Lacs

Sarnia, ON Superviseur, Opérations
Aides à la navigation
520 Exmouth Street
Sarnia ON N7T 8D1

Téléphone : 1-226-402-1052 **(A)**
1-705-773-4342 **(A)**

Courriel : DFO.CCGCentralAtoNGreatLakes-GrandsLacsAalaNCentreGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca

SCTM Référer à ARNM **(F/N)**

Avertissements de navigation

Téléphone : 1-613-925-0666 **(B) (F/N)**

Courriel : AVNAV.SCTMPrescott@innav.gc.ca

RÉGION DE L'OUEST

Victoria, BC Surintendant
Aides à la navigation et voies navigables
25, rue Huron
Victoria BC V8V 4V9

Téléphone : 1-250-480-2600 **(A)**
1-800-667-2179 **(SF)**

Courriel : DFO.CCGWesternAidstoNavigation-AidesalaNavigationOuestGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca

Avertissements de navigation

Téléphone : 1-250-627-3070 **(F/N)**

Courriel :NAVWARN.MCTSPrinceRupert@innav.gc.ca

Les services sont disponibles en :
(B) français et en anglais, **(A)** anglais seulement, **(SF)** sans frais, **(F/N)** nuit et jours fériés